T.C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ
ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-RUSYA İLİŞKİLERİ ve TAŞIMACILIK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SEMİH TAHİRLER

141122104

Danışman Öğretim Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Hamit Vanlı

İstanbul, Nisan 2016

T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

20.04.2016 tarihinde tezinin savunmasını yapan Semih TAHİRLER'e ait " Uluslararası Ticarette Türkiye-Rusya İlişkileri ve Taşımacılık" başlıklı çalışma, Jürimiz Tarafından Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans Tezi Olarak **Oy Birliği/~~Oy Çokluğuyla~~** Kabul Edilmiştir.

.....
Prof.Dr.Sadettin ÖZEN
Başkan

.....
Yrd.Doç.Dr. Hamit VANLI
(Üye) - Danışman

.....
Yrd.Doç. Dr. Burak KÜÇÜK
Üye-

ÖNSÖZ

"Uluslararası Ticarette Türkiye-Rusya İlişkileri ve Taşımacılık" başlıklı tez konumun seçimi ile başlayan araştırma çalışmalarım sırasında, değerli zamanını bana ayırarak; bilgi, tecrübe ve desteğini esirgemeyen sevgili hocam ve danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI'ya teşekkürü borç bilirim.

Hayatım boyunca her konuda yanımda olan aileme maddi ve manevi tüm desteklerinden ve verdikleri emekler için sonsuz teşekkürler.

Semih TAHİRLER
Nisan, 2016

ÖZET

Ticaret; insanlığın var olduğu günden başlamış ve günümüze kadar gelen; bir ülke ile diğer bir ülke arasında mal ya da hizmet değiş tokuşudur. Ulaştırma ise; yer ve/veya zaman faydası sağlayabilmek amacıyla kişi ve malların; süratli, ekonomik ve güvenli bir şekilde yer değiştirmesi olarak tanımlanmaktadır. Ulaştırma, tüm sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet dalıdır. Sektörün altyapısını; karayolları, demiryolları, boru hatları, köprüler, deniz ve hava limanları ile benzeri tesisler oluşturmaktadır.

Rusya ile Türkiye arasındaki köklü siyasi ve ekonomik ilişkilerin tarihi oldukça eskiye, yüzyıllar öncesine dayanmaktadır. Tarih sahnesinde zaman zaman çatışmalar ve barış içerisinde ilişkilerini günümüze dek sürdüren iki ülke, özellikle soğuk savaşın sona ermesi ile daha da yakınlaşmış, ekonomik ve ticari açıdan ilişkilerini oldukça güçlendirmişlerdir. Zaman içerisinde ticari ilişkiler farklı alan ve sektörlerde gelişme göstermiş; iki ülke arasındaki ilişkiler nükleer enerji ve boru hatları gibi devletlerarası anlaşmalar ile geleceğe yönelik olarak daha sağlam ve uzun vadeli hale gelmiştir.

Türkiye ve Rusya'nın birbirini tamamlaması ve coğrafi yakınlıkları dışında, girdiği işbirliği ve entegrasyonlar, özellikle de Dünya Ticaret Örgütü üyeliği ile dış ticaret ve dış yatırımlara daha açık hale gelmesi, iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin daha da gelişmesini sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası ticaret, taşımacılık.

ABSTRACT

Trade, which has begun along with the world history and continued until today, is a phenomenon that takes place in the framework of exchange of goods or services between countries. The transportation on the other hand, can generally be described as movement of people and goods economically, fast and safely in order to create space and time benefits. Since transportation is a service that connects all sectors, trade and also tourism are the most important sectors to generate demand. The facilities like highways, railways, bridges, sea and airports constitute the infrastructure of transportation sector.

The history of rooted political and economic relations between Russia and Turkey dates back to ancient history, centuries ago. Until present the two countries have continued their relationship in conflict or peace from time to time; especially with the end of the Cold War, their relations became closer, the economic and commercial aspects have considerably strengthened. By the time the trade connections improved in different fields and sectors; the relations between two countries has became stronger and long-term with interstate agreements like pipelines and nuclear energy.

In addition to the geographical proximity of Turkey and Russia and the complementation of each other, the cooperation and integrations between these Countries, especially because of increased foreign trade and investment with the membership of World Trade Organization, trade relations haves developed further between two countries.

Key Words: International trade, transportation.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ii
ÖZET iii
ABSTRACT iv
İÇİNDEKİLER v
KISALTMALAR viii
TABLOLAR xi
ŞEKİLLER xii
GİRİŞ xii

BİRİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI TİCARET

1.1. ULUSLARARASI TİCARETİN TANIMI 1
1.2. ULUSLARARASI TİCARETİN TARİHÇESİ 2
1.3. ULUSLARARASI EKONOMİK İLİŞKİLERİN GELİŞTİRİLMESİ İÇİN KURULAN ÖRGÜTLER 9
1.3.1. Uluslararası Ticaret ve Gümrük Tarifeleri Anlaşması (GATT) 12
1.3.2. Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) 13
1.3.3. Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) 13
1.3.4. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) 14
1.3.5. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) 15
1.3.6. Dünya Gümrük Teşkilatı (WCO) 17
1.3.7. Uluslararası Ticaret Odası (ICC) 17
1.3.8. Uluslararası Denizcil"k Örgütü (International Maritime Organization – IMO) 19
1.3.9. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (Black Sea Economic Cooperation - KEI) 19
1.3.9.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (KEİB) Doğuşu ve Gelişimi 19
1.3.9.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİB) Deklarasyonu Ana Belgesinin İçeriği 20
1.3.9.3.KEİB'in Kurumsal Yapısı 22
1.4. ULUSLARARASI TİCARET ve TÜRKİYE 24
1.4.1. Türkiye'nin İhracatının Sektörel Analizi 26

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

2.1. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ 29

2.2. TAŞIMACILIK MODLARI 31

2.2.1. Karayolu Taşımacılığı 31

2.2.2. Demiryolu Taşımacılığı 34

2.2.3. Boru Hattı Taşımacılığı 36

2.2.4. Denizyolu Taşımacılığı.....37

2.2.5. İç Suyolu Taşımacılığı 39

2.2.6. Havayolu Taşımacılığı 39

2.3. KOMBİNE TAŞIMACILIK.....40

2.3.1. Karayolu + Denizyolu Kombine Taşımacılık 42

2.3.2. Demiryolu + Karayolu Kombine Taşımacılık 42

2.4. ULAŞTIRMA KORİDORLARI ve AVRUPA-KAFKASYA-ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA).....43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-RUSYA İLİŞKİLERİ

3.1. RUSYA FEDERASYONU HAKKINDA GENEL BİLGİLER 48

3.2. RUSYA FEDERASYONU'NUN EKONOMİSİ ve DÜNYA TİCARET ÖRGÜTÜ (DTÖ) ÜYELİĞİ.....51

3.3. TÜRKİYE-RUSYA TİCARET İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ.....53

3.4. RUSYA'DA ULAŞTIRMA ve ALTYAPI 59

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE-RUSYA TİCARİ İLİŞKİLERİ ÇERÇEVESİNDE TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. RUSYA'NIN ULAŞTIRMA ve TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ.....60

4.2. TÜRKİYE-RUSYA ARASINDA TAŞIMACILIK ALANINDAKİ İLİŞKİLER.....61

4.3. TÜRKİYE - RUSYA TİCARİ TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE ALTERNATİF GÜZERGÂHLAR.....65

4.3.1. FİLYOS LOJİSTİK LİMANI.....67

4.3.2. SİNOP LİMANI.....68

4.3.3. SAMSUN-KAVKAZ FERİ HATTI.....69

4.3.4. İYİDERE LOJİSTİK MERKEZİ.....70

SONUÇ.....72
KAYNAKLAR.....76

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
Akt.	Aktaran
APEC	Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
ASEAN	Güney Doğu Asya Ulusları Birliği
AT	Avrupa Topluluğu
AWB	Havayolu Konşimentosu
BAF	Bunker Adjustment Factor
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BHG	Basitleştirilmiş Gümrük Hattı
BM	Birleşmiş Milletler
BTK	Bakü-Tiflis-Ceyhan
CAF	Currency Adjustment Factor
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
ÇUŞ	Çok Uluslu Şirketler
DAC	Kalkınma Yardımları Komitesi
DGÖ	Dünya Gümrük Örgütü (World Custom Organization: WCO)
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTH	Döviz Tevdilat Hesabı
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
DYSY	Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımı
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi
FIATA	Uluslararası Taşımacılık İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade)

GB	Gümrük Birliği
GTB	Gümrük Ticaret Bakanlığı
IBRD	Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası
ICC	Uluslararası Ticaret Odaları Birliği (International Chamber of Commerce)
IMF	Uluslararası Para Fonu
KEİ	Karadeniz Ekonomik İşbirliği
ITO	Uluslararası Ticaret Örgütü
İGEME	İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi
KDV	Katma Değer Vergisi
KEK	Karma Ekonomik Komisyonu
MTO	Milletlerarası Ticaret Odası
MERCOSUR	Güney Amerika Ortak Pazarı
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OEECD	Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü
OGT	Ortak Gümrük Tarifesi
RO-RO	Roll on roll off
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEN	Trans Avrupa Ağları
THC	Terminal Handling Fee
TINA	Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TL	Türk Lirası
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	Avrupa–Kafkasya–Asya Ulaşım Koridoru
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu

ty	Tarih yok
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UPA	Uluslararası Politikası Akademisi
NATO	North Atlantic Treaty Organization
TEU	Twenty Equivalent Unit
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
TANAP	Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyet Birliği
MLA	Modern Language Association
KÇK	Karadeniz Çevre Karayolu
SOLAS	Safety Of Life At Sea
USAM	Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu
USD	Amerikan Doları
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
YSE	Yol-Su-Elektrik

TABLOLAR

Tablo 1. 2013-2014-2015 İhracat Rakamları 27

Tablo 2. 2013-2014-2015 İhracat Yapılan İlk 5 Ülke..... 27

Tablo 3. 2013-2014-2015 İhracat Yapılan İlk 10 Ülke 28

Tablo 4. Taşıma Türleri 31

Tablo 5. 2003 ila2014 Yılları Arası Demiryolu Yük Taşıması..... 35

Tablo 6. Süre ve Maliyetler (2005) 42

Tablo 7. Rusya Federasyonunun Dış Ticareti Hacmi..... 50

Tablo 8. Türkiye ile Rusya Federasyonu arasında Ticaretimiz..... 53

Tablo 9. Türkiye-Rusya Ticari İlişkileri (2007-2009) 55

ŞEKİLLER

Şekil 1. TRACECA Ulaşım Hatları 44

Şekil 2. Karadeniz'den Geçen Doğu, Batı, Kuzey ve Güney Yönlü Rotalar 45

Şekil 3. Türkiye ve Rusya Arasındaki Dış Ticaretin Gelişimi 54

Şekil 4. Don ve Volga Nehir Hattı 62

Şekil 5. Karadeniz Çevre Karayolu 64

Şekil 6. Filyos Limanı 66

Şekil 7. Sinop-Sivastopol Hattı 67

Şekil 8. Samsun-Kavkaz Hattı 68

Şekil 9. Ovit Tüneli 69

GİRİŞ

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birleştiği noktada bulunmasından dolayı coğrafi konumu itibari ile uluslararası taşımacılık için büyük potansiyel arz etmektedir.

Günümüzün ekonomi anlayışında; pazara ürünü zamanında ve güvenli bir biçimde ulaştırmak, en az üretmek kadar önem arz etmektedir. Taşımacılık sektöründe uzun mesafelerde tercih edilen ulaşım biçimi, güvenilirlik ve maliyet avantajıyla denizyolu olmakla birlikte, kimi zaman yerini demiryoluna bırakmaktadır. Türkiye ile Rusya arasında günümüze kadar olan süreçte deniz yolu ve demir yolu taşımacılığa önem verilmemiştir. İki ülkenin dış ticareti 100 milyar Dolar ve üzerine çıkabilmesi mevcut taşımacılık sistemi içerisinde mümkün görülmemektedir. Bunun için alternatif güzergâh seçimi yapılması ve deniz yolu demir yolu kombine taşımacılığa önem vermesi gerekmektedir.

"Uluslararası Ticarette Türkiye-Rusya İlişkileri ve Taşımacılık" konulu çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde "Uluslararası Ticaret" başlığı altında Uluslararası ticaretin tanımı ve tarihçesi, uluslararası ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi amacıyla kurulan örgütler ve uluslararası ticaret ile Türkiye'nin uluslararası ticaret içerisindeki durumu ele alınacaktır.

İkinci bölümde "Türkiye'de Uluslararası Taşımacılık Sektörünün Gelişimi" başlığı altında, ülkemizdeki taşımacılık sektörü ile ilgili ayrıntılı bilgilere yer verilecektir.

Üçüncü Bölümde "Uluslararası Ticarette Türkiye-Rusya İlişkileri" başlığı altında; Rusya Federasyonu hakkındaki genel bilgiler derlenecek, Türkiye-Rusya ticaret ilişkileri ile iki ülke arasındaki ticari ve ekonomik nitelikteki anlaşmalar ele alınacaktır.

Dördüncü Bölümde "Türkiye-Rusya Ticari İlişkileri Çerçevesinde Taşımacılık Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi" başlığı altında, Türkiye-Rusya ticari ilişkileri perspektifinde gerçekleşen taşımacılık faaliyetleri değerlendirilmesi

alternatif olabilecek güzergâhların seçimi ele alınarak çözüm önerileri sunulmuş olacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET

1.1. ULUSLARARASI TİCARETİN TANIMI

Ticaret, uygarlık tarihiyle başlamış, günümüze kadar ulaşmış ve insanoğlu var oldukça da sürecek bir olgudur. Uluslararası iktisat bilim dalının en önemli konusunu uluslararası ticaret işlemleri, yani mal ve hizmetlerin ihracatı ve ithalatı oluşturmakta ve bunu sermaye, teknoloji, emek gibi üretim faktörlerinin dolaşımı izlemektedir. Uluslararası ticaret, genel olarak bilinen sözlük anlamı ile; bir ülkedeki kamu kurum ve kuruluşlarının, özel kişi ve kuruluşların farklı ülkelerle yaptıkları mal ve hizmet alım ve satımlarıdır. Bu tanımlamada gerekli şart ve koşul; ticaretin iki farklı ülke arasında gerçekleşmesi ve konusunun mal veya hizmetin değiş tokuşu olması gerekliliğidir.

Siyasal sınırları belirli olarak çevrili devletlerde, yaşamsal olarak ekonomik bakımdan gerek duyulan muayyen mal ve hizmetlerin ihtiyaçtan fazla üretilmesi veya üretim yetersizliği nedeniyle, ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin bedel karşılığında başka ülkelerden temin zorunluluğu, ihtiyaç fazlası olan mal ve hizmetlerin başka ülkelere satılmasını, ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin ise satın alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bu zorunluluklar, hem ekonomik ve sosyal nedenlere, hem de değişken demografik şartlar sebebiyle ülkenin kalkınma ve büyüme ihtiyacına dayanmaktadır. Uluslararası ticaretin temelini bu sosyal ve ekonomik olgular oluşturmaktadır.

Bir ülkenin dış ticareti söz konusu ise, bir devletin diğer devletlerle olan mal ve hizmet alım ve satım ilişkileri ifade edilmektedir. Dünya ticareti kavramı söz konusu ise; dünya üzerinde bulunan tüm devletlerarasında devletlerin belirlemiş

olduğu dış ticaret politikalarına bağlı ve bununla sınırlı olarak mal ve hizmet değişimine yönelik ilişkilerin tümü olarak anlaşılmalıdır.

1.2. ULUSLARARASI TİCARETİN TARİHÇESİ

Ticaret, buna bağlı olarak para, kredi, finans işlemleri çok eski tarihlere dayanmaktadır. Ortaçağ'da yapılan en önemli ticaret bilindiği gibi İpek ve Baharat Yolu ticaretidir. Coğrafi keşiflerle ticaret yolları değişmiş ve yeni kıtaların keşfedilmesiyle sömürgecilik yaygınlaşmıştır.

Finansal sözleşmelerin tarihinin ne kadar geriye gittiği bile bilinmemekte, yazının bile finansal sözleşmeleri kayıt altına almak için icat edildiği düşünülmektedir. M.Ö. 1800 yıllarında Babil Krallığı'nda Hammurabi Yasaları ile kredilere uygulanacak faizler belirlenmiş ve ipotek ve teminat müessesesi kullanılmıştır. M.Ö. 1000 yıllarında ise mal opsiyonları ile ilgili kayıtlar bulunmaktadır. Aristo, kayıtlı en eski opsiyonu anlatmıştır. Aynı dönemde yaşamış olan filozof Thales ise yıldızlara bakmış zeytin rekoltesinin çok iyi olacağını tahmin edebilmiştir. Bununla birlikte zeytin rekoltesinin parasının azlığına rağmen zeytin ezme aletlerinin kullanım hakkını satın almış ve hasat mevsimi zamanı ise bunları büyük bir kârla kiralamıştır. M.S. 1500'lü yıllarda ise modern uluslararası bankacılığın temelleri atılmış ve 1650'lerden itibaren de vadeli işlemler kullanılmaya başlanmıştır. Vadeli işlemler ile ilgili enstrümanlardan, emtia fiyatlarındaki dalgalanmalara karşı faydalanmaktaydılar.

Avrupa kıtası 15. yüzyılda dünya ekonomisi ile birlikte kapalı bir tarım toplumu halindeydi. Feodal yapının hüküm sürdüğü nüfusun büyük bir kısmı bu düzen içinde çalışmakta, ticaret ise daha çok şehirlerde ve şehirlerin etrafında yapılmaktaydı. Anadolu ipek yolu ticareti için bir köprü vazifesi görmekteydi. Doğuda bulunan mallar kervanlarla Orta Asya ve Mezopotamya üzerinden Karadeniz limanlarına ulaştırılıyordu. Ayrıca bu mallar diğer bir yolla Hint Denizi, Basra Körfezi, Doğu Akdeniz kıyıları üzerinden İskenderiye'ye taşınıyordu. Daha sonra bu mallar Venedik ve Cenevizliler tarafından İtalya'dan Avrupa'ya götürülüyordu.

İtalya limanları Avrupa için bir tür antrepo (dağıtım merkezi) vazifesi üstlenmiş oluyordu.

Entellektüel alandaki gelişmeler, coğrafi keşifler ve hızlı nüfus artışı ile 15. yüzyıl sonlarında Avrupa'daki ticari hayatta değişmeler meydana gelmeye başladı. Bu gelişmelerle feodalite ve din eski gücünü kaybetmeye başlamış, Rönesans ve Reform hareketleri sonucu yeni iktisadi merkezler doğmuş, yeni buluşların ortaya çıkması ile ticari kapitalizm de gelişmeye başlamıştır.

16. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'da geçerli bir ticari sistem olarak Merkantilizm doğmuştur. Bu sistemle sürdürülen ticaret devletlerin yoğun baskısıyla ve kısıtlayıcı tedbirlerin geliştirildiği engellemeler ile karşılaşmıştır. Merkantilist dönem, sermaye birikiminin sağlanması amacıyla toplumsal alanlarda her türlü sosyal ve ekonomik değişikliğin yapılmasının amaçlandığı bir dönemdir. Bu dönem beraber ilerleyen zamanlarda, sanayi kapitalizminin ve sanayi işçisinin koşulları belirlenmiştir.

Himayeci ve milli ekonomi taraftarlarının 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında tekrar kuvvet kazandığı dönem olmuştur. Özellikle ekonomik doktrinler ve ekonomi politikaları birinci ve ikinci dünya savaşları arasında bu savaşların etkisi altında kalmış bununla birlikte daha çok müdahaleci ve himayeciliği esas alan doktrin etkisi devam etmiştir. Uluslararası ticarette daha çok kullanılan ödeme yöntemlerinden birisi olan akreditiftir. Akreditif ilk olarak 13. yüzyılda İngiliz krallığı tarafından kullanılmıştır. Daha sonra da İtalyan tüccarlar tarafından kullanılmaya belli bir döneme kadar devam edilmiş ve daha sonra ise 19. yüzyılda tekrar uygulamaya girmiştir. Bu dönemde dünya ticaretinde İngiliz hâkimiyeti söz konusu olduğundan dolayı ödeme parası da İngiliz Sterlini olmuştur. Böylece akreditif ve özellikle teyitli akreditif dünya ticaret hayatında uygulama alanı bulmuştur. Ticarette, akreditif ülke içi ve dışı ticari ilişkilerde de büyük bir uygulama alanı kazanmıştır. Çünkü akreditifli ödeme şekli ticarette tüccarlar için güvence fonksiyonu olmuştur.

Uluslararası ticaretin serbestleşmesi süreci, yaygın olarak ileri sürülenlerin aksine 1980'li yıllardan sonra ortaya çıkmış değildir. 1870-1914 yılları arasında da ülkeler arasında bir ekonomik entegrasyon yaşanmış ve uluslararası ekonomik ilişkiler artmıştır. 1870 öncesinde uluslararası tarifeler ve ulaşım maliyetleri azaltılmıştır. 1870'lerden itibaren ise ithalata uygulanan gümrük oranlarının düşürülmesine paralel olarak birçok ülkenin dış ticareti artmış ve ticari ilişkiler gelişmiştir. Ülkeler, ulusal ekonomilerini hızlı olarak sanayileştirme çabaları içerisindedir.

Dış ticaret, o dönemde sermaye ve teknolojinin kaynağı olarak kullanılmıştır. Uluslararası tarife oranlarındaki azalma sayesinde, farklı piyasalarda ticari mal fiyatları birbirine yaklaşıyorken, dünya ülkelerinin tümünde ihracat ve ithalatın gayrisafi milli hasılaya (GSMH) oranı nispeten dengeli bir şekilde artış sağlamıştır. Bu dönemin ekonomik olarak en belirgin özelliği olarak sanayileşmiş ülkelerin yabancı mali varlıklarının, GSMH'larının %50'si civarında olması gösterilebilir. Bunun neticesi olarak da, dış ticaretlerinin gelişerek, sermaye akışının serbestleşmeye paralel olarak arttığını açık bir şekilde görülmüştür.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında çok taraflı dış ticaretin geliştirilmesi, uluslararası ekonomik ilişkilerin artırılması için çeşitli örgütler kurulmuştur. İki dünya savaşı arasındaki dönemde, ulusların kendi içlerine dönüp, dışa kapalı bir politika izlemelerine ve uluslararası ekonomik ilişkileri artırma çabaları bir tepki şeklinde gelişme göstermiştir.

19. yüzyılın ilk yarısında, *laisser-faire* doktrinine bağlı iktisatçıların aşırı iyimser sayılabilecek bir kısmı, uluslararası ticaretin serbestleştirilmesinden, dünyanın bir altın çağı gerçekleştirmesini beklemişlerdir. Uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi, bu iyimser iktisatçılara göre, uluslar arasındaki siyasal sınırların önemi azaltacak, ulusal ekonomiler dünya ekonomisi içerisinde bütünleşerek eriyecek, bu sistemin hakim olduğu dünya ekonomisinin birimleri de uluslar ya da ulusal ekonomiler değil, üretim ve değişim sürecini gerçekleştiren özel teşebbüs ve kişisel sermaye olacaktır.

Bu iyimser doktrin küresel ekonomik gerçeklere ters düşmüş; İngiltere, 19. yüzyılın öncü sanayi ülkesi olduğu için, kendi çıkarları ile tam olarak örtüşen bu doktrinin temel dünya görüşü olarak yerleşmesine destek vermiştir. Sanayileşmede İngiltere'den geri kalmış olan Japonya, Almanya, Çarlık Rusya'sı gibi ülkeler, ulusal sanayii ucuz İngiliz mallarına karşı koruyarak gelişmekte iken, dış ticareti serbestleştiren Osmanlı İmparatorluğu gibi ülkeler, eldeki sanayiden de yoksun kalmıştır. Dünyanın en büyük sömürge imparatorluğu tarafından desteklenen bu doktrinin dünya üzerindeki neticesi olarak dünya uluslarının bir kısmı sömürgeci, bir kısmı da sömürülen ülke durumuna düşmüştür. Sömürgeci ülkeler arasındaki çıkar çatışmaları 20. Yüzyılın başlarında patlama noktasına varmış, bu durum Birinci Dünya Savaşı'nın fitilini ateşlemiştir. Birinci Dünya savaşını takip eden yıllarda da devam eden bu çekişme sonucunda meydana gelen patlama yeni bir savaşı zorunlu hale getirmiş, dünya İkinci Dünya savaşını yaşamak zorunda kalmıştır.

Birinci Dünya Savaşını takip eden 1929 Ekonomik Krizinin etkisiyle, dış ödeme ve dış denge sorunuyla karşılaşan pek çok ülke, ticaret engelleri ve kambiyo kontrolleri gibi ticareti sınırlayıcı politikalara başvurmuş, bu durum uluslararası ekonomik ilişkileri oldukça kötüleştirmiştir. Takip edilen koruyucu ekonomik politikaların neticesi olarak dünya ticareti olumsuz etkilenmiş, uluslararası ticaret hacminde küresel anlamda daralmalar meydana gelmiştir. Dolayısıyla, İkinci Dünya Savaşının sonuna kadar dünya üretim ve ticaret hacminde önemli bir gelişme görülmemiştir. İkinci dünya savaşının bitiminden itibaren gerek sömürgeci devletlerin sosyo ekonomik durumları, gerekse savaş sonrası ortaya çıkan yeni dünya siyasi coğrafyası neticesinde dünya ekonomisinde yeniden yapılanma ve ticaret ilişkilerinin onarılmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır.

Ekonomik bunalımın yaşandığı 1930'lu yıllarda ülkeler kendi içlerine kapanarak ekonomik bunalımın getirdiği sorunlara yönelmeyi tercih etmişlerdir. Bu sonucunda dünya ticaretinde ve işbirliğinden uzaklaşılmasına neden olmuştur. Ülkeler, kendi sanayilerini koruyabilmek ve dış ödemeler dengesi sorunlarını çözebilmek adına gümrük tarifelerini yükseltmişlerdir. Sanayisi yeni gelişmekte olan batılı ülkeler ekonomik bunalımdan dolayı meydana gelen dış ticaretin durağanlaşmasından büyük ölçüde rahatsızlık duymuşlardır. Uluslararası ekonomik,

siyasi ve sosyal yapılanmanın sağlanabilmesi için; İkinci Dünya Savaşının sona ermesi ile birlikte Amerika Birleşik Devletlerinin (ABD) liderliğinde Birleşmiş Milletler (BM) örgütü sonrada Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası (IBRD) kurulmuştur. Uluslararası ticaretin serbestleşmesi için ise Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT) imza edilmiştir.

Dünya ticaretinin serbestleştirilmesi, ödemeler bilançosu dengesizliklerine çözümler getirmesi adına 1944 yılında gerçekleştirilen Bretton Woods Konferansı ile somut adımlar atılmıştır. Bu konferans ile birlikte dünya ekonomisi Uluslararası Para Fonu, Uluslararası Ticaret Örgütü (ITO) ve Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası şeklinde üç kurum etrafında organize edilmiştir. Uluslararası Para Fonu, kalıcı olmayan dönemsel mali sıkışıklıkları gidermek yönünde attığı adımlar ile uluslararası ekonomik tıkanmaları giderici rol oynamış, bu sayede global ticari tıkanmaların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi ve dünya ticareti için istikrarlı bir ortam sağlanması amacıyla bir teşkilatlanmaya gidilmesi ve uluslararasında farklılık gösteren tarifelerin engellenmesi fikri ile hareket edilmesi neticesinde ITO'nun kurulması gündeme gelmiştir.

1929 yılında Dünya Ekonomik Krizinin ardından kısıtlayıcı dış ticaret politikalarının tüm ülkeleri olumsuz yönde etkilemesi, dış ticaret üzerindeki kısıtlamaların azaltılması konusunda geniş bir fikir birliği yaratmıştır. Uluslararası Ticaret Örgütü (ITO) 1947-1948 yıllarında Havana'da toplanan elli kadar ülkenin temsilcisi bu örgütün kuruluş yasasını hazırlamışlardır. Sanayi devrimini tamamlamış olan bazı ülkeler tarafından ve başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere Uluslararası Ticaret Örgütü onay görmemiştir. Bu durum ITO'nun kurulup faaliyete geçmesini engellemiştir. Bunun sonucu olarak da 1947 yılında, ITO'nun faaliyetlerini kısmen ikame edecek olan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Anlaşması imzalanmıştır.

1960'ların ikinci yarısından itibaren gelişmekte olan ülkeler dışa açık büyüme yönünde önemli adımlar atmışlardır. İkinci Dünya Savaşından 1970'li yıllara kadar geçen dönemde ise, dünya ekonomisinde benzeri görülmemiş bir ekonomik gelişme

görülmüştür. Savaş ekonomisinin yarattığı sermaye birikimleri sanayileşmiş devletlerin uluslararası pazarlara açılım iştahını artırmış, gelişmekte olan ülkelerin savaş sonrası ekonomik durumlarını düzeltmek için ihtiyaç duydukları sermaye bu yolla temin edilerek global bir ekonomik gelişim sağlanmıştır. Söz konusu dönemin genel olarak dünya ticaretinde liberalleşme eğilimlerinin güç kazandığı önemli bir dönem olduğu söylenebilir.

Bretton Woods ve Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) kurumlarının 1945 yılından sonraki kırk yıl içerisinde ekonomik faaliyetin dünya çapında yayılmasını ticaretin liberalleşmesine ilişkin birtakım uygulamalar yapılmış ve bununla birlikte ticaret ve ödemeler için uluslararası bir ekonomik sistem geliştirmelerdir. İkinci dünya savaşından sonraki kırk yıl içersinde bu süreç ulus devletlerin eşgüdümü ve kontrolü ile yürütülmüştür. Ürün ve hizmetlerin değiştirilmesi 1950 ila 1960 yılları arasındaki süreçte ise karşılıklı ekonomik bağımlılık esas alınarak yapılmıştır. Ara ve nihai ürünlerin karşılıklı değişimi ülkeler arasında teknoloji transferi ve diğer soyut ekonomik değerlerin transferi büyük şeklinde olmuştur. 1960'lı yıllara kadar özellikle gelişmekte olan ülkeler ithal ikamesine yönelik korumacı politikalar izlemiştir. 1980 sonrasında ise öncelikli olarak ihracata yönelik ticaret politikalarının izlenmesi için gerekli adımlar atılmıştır. Bunun sonucu olarak da gümrük vergilerinde büyük ölçüde indirim sağlanmış, ithal ürünlerde uygulanmakta olan sınırlayıcı kotalar kaldırılarak ulusal ekonomiler serbest kambiyo rejimine açılmıştır.

1990'lı yıllarla birlikte uluslararası ticaretin hızlı artışı ve liberalleşme ile ekonomik anlamda tek bir dünya ekonomisine gidiş olarak algılanılan küreselleşme en dikkat çekici gerekçe ve göstergelerinden birisi olmuştur. Dünya ticaretinin asıl büyüme dalgası İkinci Dünya Savaşından sonra başlamıştır. Dış ticaretin ortalama büyüme oranlarının artış hızı 1980 sonrasında zayıflamış ve dünya ihracatı 1980 yılında 1.989 milyar dolar olmuş, 1990 yılında ise 3.387 milyar dolar olmuştur. Dünya ihracatı, 1990'lı yıllardan sonra ise artış oranının yeniden hız kazandığı dönem olmuş ve aynı zamanda önemli bir yapısal bir değişikliğe uğramıştır.

Ekonomistlerin büyük çoğunluğunun ortak görüşü, gelişmiş ülkelerin arasında artmakta olan ekonomik entegrasyon sürecinin global ekonomiyi uzun vadede büyümeye teşvik ettiği yönündedir. Mal ve hizmetlerin ülkeler arasındaki serbest ticaret şartlarından faydalanarak sirkülasyon hızının artması katma ekonomik değerler yaratarak ticaret hacminin büyümesine destek olmaktadır.

Ekonomik bütünleşmelerden en önemlilerinden bir tanesi de Avrupa ülkeleri arasında karşımıza çıkan Avrupa Birliği (AB)'dir. Türkiye 1 Ocak 1996 yılında Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik olarak Gümrük Birliğine aynı zamanda dışa dönük büyüme politikaları çerçevesinde taraf olduğu en geniş kapsamlı ticari yapılanma olarak katılmıştır.

Dünya ticaretinin değişen koşullarına uyum sağlayabilmek gayesiyle 1986 ile 1994 yılları arasında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) kuralları ve tamamlayıcı anlaşmaları Uruguay Round Ticaret görüşmelerinde güncelleştirilmiştir. Uruguay Round' dan önce yapılan görüşme ve müzakerelerde gümrük vergilerinin azaltılması hedeflenmiş ancak dünya ticaretindeki kural ve ticaret disiplinlerin güçlendirilmesine yönelik Uruguay Round'da bu üye tüm ülkelerinde taraf olduğu 29 anlaşma, bir bütün halinde kabul edilmiştir. Bu anlaşmalar ve Uruguay Round'da alınmış olan kararlar sonucunda GATT 1947 olarak bilinmektedir.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) 15 Nisan 1994 tarihli Nihai Senet ile kurulmuştur. Dünya Ticaret Örgütünün kurulması ile birlikte GATT'ın yerini almıştır. Dünya ekonomisi ileriye doğru Uruguay Round'un tamamlanmasıyla birlikte düşünülecek olunur ise çok önemli bir atılım gerçekleştirilmiştir.

Türkiye uluslararası alanda GATT Anlaşmasının tarafı olduğu gibi dünya ticaretinin de kabul etmiş olduğu birçok ticaret ve ekonomi anlaşmalarının da tarafı olmuştur.

Türkiye'nin üyesi ve tarafı olduğu anlaşmalar; Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD), Dünya Bankası (WB/IBRD), Uluslararası Para Fonu (IMF), İslam Konferansı Örgütü (İKÖ), İslam Kalkınma Bankası, Ekonomik ve

Ticari İşbirliği Daimi Komitesi (COMCEC) ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Teşkilatı'dır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ)'ne üye ülkeler; Rusya, Türkiye, Afganistan, Azerbaycan, İran, Pakistan, Kırgızistan, Kazakistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan'dır.

Türkiye'nin bu anlaşma ve üyeliklerinin yanı sıra daha birçok ülke ile farklı konularda ve düzeylerde de ekonomik ve ticari anlaşması bulunmaktadır. Bunlara örnek verilecek olursa; gümrük birliği anlaşması, serbest ticaret anlaşmaları, ekonomik işbirliği anlaşmaları ve Ortak Pazar şeklinde farklı seviyelerde gerçekleşmektedir. Ayrıca Türkiye, Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ile Serbest Ticaret Anlaşması imzalamıştır.

Türkiye dünya ticaretinde vizyon ve misyonunu arttırabilmek amacıyla serbest ticaret anlaşmalarının yanısıra da farklı ülkelerle de karşılıklı olarak ticareti geliştirmek amacıyla imzaladığı; Yatırımların Teşviki ve Korunması Anlaşmaları, Karma Ekonomik Komisyon Protokolleri (KEK), Sınai ve Teknolojik İşbirliği Anlaşmaları, Ticaret ve Ödeme Anlaşmaları, Serbest Ticaret Anlaşmaları, Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları, Denizcilik, Karayolu, Çevre Koruma, Turizm vb. konularda imzalanmış pek çok ikili anlaşma bulunmaktadır.

1.3. ULUSLARARASI EKONOMİK İLİŞKİLERİN GELİŞTİRİLMESİ İÇİN KURULAN ÖRGÜTLER

Uluslar arası anlamda ekonomik bütünleşmelerin amacı, bütünleşme hareketi içinde bulunan ülkelerin ekonomik ilişkilerini; kaynakların etkin olarak dağılımını gerçekleştirmek, geliştirmek ve uyumlaştırmak, ticaretteki sınırlamaları serbestleştirmek ve toplumsal refahı düzeyini arttırarak gelişmişlik düzeyine yükselebilmektir.

Genel bir ifade ile ekonomik bütünleşme, bütünleşme kararı vermiş olan ülkelerin ekonomilerinde ticarete sınırlama koyan ve engel olan hususları ortadan kaldırmak, mal ve hizmet alımlarında serbestliği sağlamak ve ortak pazar oluşturmaktır. Bu bütünleşmenin vermiş olduğu avantajları kullanarak büyük çapta üretimin sağladığı imkânlardan faydalanmak ve daha geniş bir pazara üretim alanı oluşturmaktır.

Ekonomik bütünleşme kararı almış olan ülkeler, hedeflemiş oldukları yakınlaşma ve birleşme derecesine göre belirli aşamalardan geçebilirler. Bu aşamalar ise, en zayıf ekonomik bütünleşmeden başlayarak tam ekonomik bir bütünleşmeye doğru giderler. Bunlar;

► Ekonomik İşbirliği Anlaşmaları;

Uluslararası ticarete yapısal bir değişiklik kazandırmak değil daha çok devam eden ticaret hacmini arttırmayı hedef almaktır. Bunun için uluslararası ticarete ait engelleri ve sınırlamaları ortadan kaldırmak, kontrolleri en aza indirmek amacını taşımaktadırlar. Örnek olarak; Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) gösterilebilirler.

►Serbest Ticaret Bölgeleri;

Bundaki asıl amaç; gümrük tarifelerinin ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması, bunun haricindeki diğer ülkelere karşı bağımsız ticaret politikalarının uygulandığı bir ekonomik bütünleşmedir. Örnek olarak; Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) gösterilebilir.

► Gümrük Birlikleri;

Ülkeler bu süreç ile birlikte kendi aralarındaki engel olarak görünen gümrük duvarlarını ve miktar kısıtlamalarını kaldırırlar ve bunun haricindeki diğer ülkelere karşı bir ortak gümrük tarifesi uygularlar. Aynı zamanda gümrük birliği kararı almış olan ülkeler bunun dışındaki ülkelere karşı ekonomilerini koruma yoluna

gitmiş olurlar. Örnek olarak; 1948'de kurulan Benelüks Gümrük Birliklerinin en gelişmiş örneğidir.

► Ortak Pazar;

Malların ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımı içersinde hareket edebilmesini sağlar. Buna göre; üye ülkeler arasında malların ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımını engelleyen miktar kısıtlamaları ve gümrük vergilerini, çalışma iznini, sermaye transferi izni vb unsurları da ortadan kaldırmış olurlar. Bunun dışındaki diğer ülkelere karşı, ortak gümrük tarifesi uygularlar ve yabancı üretim faktörlerinin ortak pazara girişini belirli ilkelere göre düzenlerler. Bu örnek olarak Avrupa Birliği (AB)'dir.

►Ekonomik Birlik;

Adından da anlaşılacağı üzere üye ülke ekonomilerinin tamamen bütünleşmesi anlamına gelir. Bununla birlikte üye olan ülkelerin hem kurumların hem de ekonomik politikaların birleştirilmesi sağlanmış olmaktadır. Böylece birleştirilmiş Merkez Bankası, ortak bir para sistemi ile mali sistem ve ortak bir dış ticaret politikası meydana gelmiş olur.

► Ekonomik ve Parasal Birlik:

Ülkelerin almış oldukları ekonomik ve parasal birliğin unsurlarının yanında ulusal para ile birlikte maliye ve sosyal politikaların da uyum içersinde hareket etmesi gerekir. Bu örnek olarak; 7 Şubat 1992 tarihinde Maastrich Zirvesinde Avrupa Topluluğunun (AT) Avrupa Birliği (AB) ile ilgili imzaladığı anlaşma ekonomik ve parasal birlik konusunda atılan en önemli adımlardan biridir. Bu anlaşma ile birlikte ortak para birimli, tek dış politikası ve Merkez Bankalı olan bir yapılanmaya doğru yöneltmektedir.

1.3.1. Uluslararası Ticaret ve Gümrük Tarifeleri Anlaşması (GATT)

Dış ticareti serbestleştirmek ve ekonomik işbirliğini artırmak amacıyla kurulan uluslararası örgütlerden biri Uluslararası Ticaret ve Gümrük Tarifeleri Anlaşması (GATT)'dır. Bu örgüt; gümrük duvarlarını indirmek, miktar kısıtlamalarını kaldırmak yoluyla uluslararası mal akımlarını genişletmek amacı ile 1947 yılında 23 ülkenin katılımı ile kurulmuştur. Kuruluşunu takip eden süreçte birçok yeni ülkenin katılmasıyla, batı dünyasında önemli bir uluslararası kuruluş niteliği kazanmıştır.

Tüm bu olumlu gelişmeler 1970'li yılların başından itibaren tersine dönmüştür. Sabit kur sistemine dayanan, Bretton Woods sistemi 1944 yılında kurulmuş ardından gelişmiş sanayi ülke paralarının 1973 yılında dalgalanmaya bırakılmasıyla yıkılmıştır. Bu olumsuz gelişmeler 1973 Petrol krizi ile sürmüştür. Petrol krizinin sebep olduğu olumsuz gelişmeler neticesinde pek çok ülkede korumacı eğilimler kendisini göstermeye başlamış ve ulusal ekonomilerin sağlamlaştırılması için gerekli tedbirler alınmaya başlanmıştır. GATT çerçevesinde gümrük tarifelerinde sağlanan indirimler nedeniyle, mevcut tarifeler yoluyla korunma olanağı bulamayan ülkeler çare olarak Yeni Korumacılık kapsamında görünmez engeller de denilen tarife dışı engeller yolu ile dış ticareti ulusal piyasaları lehine dengelemek adına önlemler oluşturmuşlardır.

Genel ve Özel olarak GATT'ın amaçları iki kısma ayrılmıştır. Genel amaçlar bölümünde; gerçek gelir ve efektif talepte istikrarlı bir büyüme sağlayarak dünya kaynaklarında etkin kullanımı gerçekleştirmek, üyelerin toplumsal olarak refah seviyelerini yükseltmek, uluslararası ticaretin ve üretimin geliştirilmesine katkı sağlamaktır. Özel amaçlar bölümünde ise; genel amaçlara ulaşabilmek için uluslararası ticarete konulan sınırlamaları ve engelleri azaltmaktır.

GATT yönetiminin temelini bu kuruluşa üye olmuş ülkeler tarafından oluşturulmaktadır. Bu örgütün dört organı bulunmaktadır. En üst yetkili organı Genel Kurul'dur. İşleyiş tarzı olarak alınan kararlarda genel kurulda her üyenin bir oyu hakkı bulunmaktadır. Alınan kararlar çoğunluk esas alınarak yapılmaktadır. Temsilciler Konseyi, bağımsız bir organ gibi hareket ederek taraflar adına işleri

yürütmektedir. Danışma Grubu 1975 yılında kurulmuştur. Bu gurup; genel kurula Uluslararası ticaretle ilgili önerilerde ve tavsiyelerde bulunmaktadır. GATT teşkilatının bu organların yanında; Ödemeler Dengesi Kısıtlamaları Komitesi, Ticaret Kalkınma Komitesi, Tekstil Komitesi, Katılan Ülkeler Komitesi, Tarife Ayrıcalıkları Komitesi, Bütçe ve Finans Yönetim Komitesi, Koruma Komitesi vb komitelerden oluşmaktadır.

1.3.2. Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA)

Dış ticareti serbestleştirmek ve uluslararası mal akımlarını hızlandırmak amacıyla, sorunu daha bölgesel çapta çözümlemeye çalışan birçok örgüt oluşmuştur. Bunlardan biri, 1960'ta İngiltere'nin önderliğinde, yedi Batı Avrupa ülkesi (İngiltere, İsveç, Norveç, Danimarka, İsviçre, Avusturya, Portekiz) arasında kurulan ve sadece sanayi mamullerinde serbest mübadeleye dayanan Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA)'dir. Finlandiya da 1961'de bu örgütle ortaklık anlaşması imzalamıştır (Bkz.: Kazgan, 1973).

1.3.3. Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)

Asıl temelleri İkinci Dünya Savaşından itibaren atılmış olan Ortak Pazar, Avrupa Ekonomik Topluluğu; 25 Mart 1957 tarihinde Roma'da imzalanmıştır. Daha sonra 1 Ocak 1958 tarihinde Roma Anlaşması ile resmen yürürlüğe girmiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğu anlaşması 248 maddeden oluşmaktadır. Tarih de Altılar olarak bilinen ve bu anlaşmayı ilk imzalayan devletler altı tane olduğundan bu isim ile anılmaktadırlar. Bu ülkeler; Almanya, İtalya, Fransa, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg devletleridir. Daha sonra bunlara üç devlet daha katılmış ve üye sayısı dokuz olmuştur. Bu ülkeler ise Danimarka, İngiltere ve İrlanda'dır.

1.3.4. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)

Dünya Ticaret Örgütü 15 Nisan 1994 tarihinde kurulmuştur. Bu örgütün amacı; üye ülkeler arasında ticaret ve ekonomi alanındaki ilişkilerini geliştirerek yaşam standartlarını yükseltmek, , reel olarak gelir ve talep hacminde istikrarlı bir artış sağlamak, istihdam sağlamak, dünya kaynaklarının daha etkin ve efektif bir biçimde kullanımını sağlamak ve çevreyi koruyacak birtakım önlemleri almaktır. Bu hedeflerin yakalanması ve gerçekleşebilmesi için uluslararası ticareti kısıtlayan her türlü engelin ve sınırların kaldırılması, ithalat ve ihracata uygulamalarında her türlü tarife dışı engeli tarifeye dönüştürerek ortadan kaldırılması anlamına gelmektedir.

Değişik türdeki uygulamaların kaldırılabilmesi için iki önemli kural geliştirilmiştir. Bunlardan bir tanesi olan "En çok Kayırılan Ülke Kuralı"dır. Bu kurala göre; bir ülkeye verilen kolaylık ve taviz üye olan diğer ülkelere de verilecek olup üye ülkeler arasında eşitlik sağlanmaya çalışılmıştır. İkinci kural olan "Milli Muamele Kuralı"dır. Bu kural ise, yurt içinde uygulanan vergi uygulamalarında yerli ve yabancı ayrımı yapılmaksızın her türlü mal ve hizmete eşit bir şekilde muamele yapılması sağlanmıştır. Bu iki kuralın getirmiş olduğu kolaylıkla üye ülkeler arasında eşitlik sağlanmış ve mallarının diğer ülkelerin iç piyasalarında da eşit muamele görmesine neden olmuştur.

Dünya Ticaret Örgütü, kararlar oybirliği ile alma yöntemini sürdürmektedir. Aksi durumlar oybirliği ile karar alınamaması durumunda karar alınamayan konu oylamaya tekrar sunulur bunun sonucunda da kararlar oyçokluğuna başvurularak alınır. Dünya Ticaret Örgütü 2003 tarihinde alınan karalar neticesinde Kamboçya ve Nepal'in üyeliklerinin onaylanması sonucunda üye sayısını 148'e ulaştırmıştır. Teşkilata katılıp/katılmaması konusundaki kararlar üye ülkeler tarafından Bakanlar Konferansınca ele alınır. Bakanlar Konferansı tarafından katılma şartları ile ilgili anlaşma DTÖ üyelerinin üçte ikisinin oyu ile onaylanır.

Türkiye ile İngiltere arasında 1951 yılında yapılan görüşmeler sonucunda Türkiye'nin de GATT'a katılması uygun bulunmuştur. Türkiye GATT anlaşmasını 1953 yılında imzalamıştır. Çok Taraflı Ticaret Müzakereleri sonucunda, müzakerelere katılan ülkeler sanayi ürünlerinde belirli bir takvim çerçevesinde tarife indirimi taahhüdünde bulunmuşlardır. Bu indirim taahhütlerinin yerine

getirilebilmesi için gelişimini tamamlamış ve gelişme yolundaki ülkelere ekonomik gelişmişliklerine durumlarına bağlı olarak değişik oranlarda ve farklı takvimlerle gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Gelişme yolundaki ülke statüsünde bulunan Türkiye bu kararların neticesinde sanayi ürünlerinde ve bazı tekstil ürünlerinde Dünya Ticaret Örgütüne indirimde bulunmuştur.

Türkiye'nin sanayi ürünlerinde ve bazı tekstil ürünlerinde ortalama tarife indirim taahhüdü %29 seviyesine çekmiştir. Bu indirimler 1995 ile 1999 tarihleri arasında beş eşit dilim şeklinde uygulanarak verilen taahhüt gerçekleştirilmiştir.

1.3.5. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)

İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) 14 Aralık 1960 tarihinde Paris Sözleşmesi'ne atıfta bulunarak kurulmuş olan uluslararası ekonomik bir örgüttür. OECD, ikinci dünya savaşının vermiş olduğu ekonomik çöküntünün ardından ABD tarafından alınan Marshall Planı çerçevesinde yeniden yapılandırılması amacıyla 1948 yılında kurulmuştur. Önceden kurulan Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (OEEC) doğrudan mirasçısı ve devamı niteliğindedir.

Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) 1958 yılında Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (OEEC) bir kısım üyeleri tarafından kurmuştur. Bu durum OEEC üyeleri arasında ayrıcalıklı bir durumun ortaya çıkmasına yol açmıştır. Dünya ekonomisi savaş yıkıntılarının ardından oluşan ekonomik buhranın vermiş olduğu sorunları 1950'li yılların sonlarına doğru daha belirgin hale gelmiştir. Bu ekonomik kalkınma sorunları gelişmiş ve gelişme yolunda olan ülkeler için dünya çapında önem kazanmaya başlamıştır. 1959 yılında Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, İngiltere ve ikinci dünya savaşı ile ikiye ayrılmış olan Batı Almanya arasında bir toplantı yaparak, gelişmiş ve gelişme yolunda olan ülkeler arasında uluslararası işbirliği içinde yardım yapılmasını görüşmüşlerdir.

Bu görüşmeler esnasında gelecekteki uluslararası işbirliğinin belirlenebilmesi amacıyla 12-13 Ocak 1959 tarihlerinde Özel Ekonomik Komitenin toplanmasına karar vermişlerdir. Özel Ekonomik Komitenin toplanması ile birlikte komite içinde bir çalışma grubu kurulmuş ve Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün fonksiyonlarının devamını içeren bir anlaşma taslağı hazırlanmıştır. Bu çalışma gurubunun, 7 Nisan 1960 tarihinde OEEC'nin güncelleştirilmesi için hazırlamış olduğu rapor yayınlanmıştır. 24-25 Mayıs 1960 tarihinde ise OEEC'ye yeni bir şekil verilmesi konusundaki konferans toplanmıştır. 23 Kasım 1960 tarihinde Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü (OEEC)'yi, İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'ye dönüştürmek amacıyla çalışan Hazırlık Komitesi görevini tamamlamıştır. 14 Aralık 1960 tarihinde Paris'te İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'yi kuran anlaşma imzalanmıştır. 30 Eylül 1961'de İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) Paris Anlaşması ile birlikte yürürlüğe girmiştir. Türkiye, İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'ye 29 Mart 1961 tarihinde ve meclis de alınan 293 sayılı Yasa kanunlaşarak bu grubun içersinde yerini almıştır.

İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) anlaşmasının ilk maddesinde yer alan uluslararası ekonomik kalkınmanın bu kuruluşa üye ülkeler için değil, aynı zamanda da dünya ekonomisine yön vererek bunun dışında kalan ve üye olmayan ülkeler bakımından da önem verilmesinin zorunluluğuna açıkça değinmiştir. İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'nin kurucu üyeleri, Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü (OEEC)'yi önceden kurmuş olan 18 Avrupalı üye ile ABD ve Kanada'dır. ABD ve Kanada önceden OECD'ye ortaktı. Bu defa ortak değil, tam üye olmuşlardır. OECD, 14 Aralık 1960 tarihinde 20 kurucu üye ile kurulmuştur. En son OECD alınan karalar neticesinde 2009 yılı itibariyle OECD 30 üyeli bir yapıya sahip olmuştur. Bu ülkeler Amerika Birleşik Devletleri, Türkiye, İngiltere, Avustralya, Avusturya, Belçika, Kanada, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Japonya, Güney Kore, Lüksemburg, Meksika, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Slovak Cumhuriyeti, İspanya, İsveç, İsviçre'dir.

Her yıl yapılan OECD toplantıları sonucunda, OECD'ye üye olan ülkelerin ekonomik ve mali politikaları incelenir, dünya ekonomisindeki gelişmeler gözden

geçirilir. Bunun sonucunda açıklanan toplantı sonuç raporunda; üye ülkelerin ekonomik ve mali politikalarının yanı sıra dünya ekonomisindeki ana sorunlar karşısında ortak tutumlar belirlenir ve ulusal politikalarda uyum sağlamaya yönelik, dünyadaki ekonomik ve mali gelişmelerden üyelerin olumsuz yönde etkilenmesi önlenmeye çalışılır. Ayrıca her yıl OECD de dünya ekonomisinin genel görünümü ele alınarak, üye ülkelerin ekonomik ve mali gelişmeleri konusunda araştırmalar yaparak raporlar yayımlar. OECD içinde Kalkınma Yardımları Komitesi (DAC) tarafından gelişimini tamamlamış ülkelerin gelişmekte olan ülkelere sağladıkları ekonomik ve mali yardımlar bu komite aracılığı ile sağlanır. Kalkınma Yardımları Komitesi tarafından yapılacak yardımların tutarı ve geri ödeme koşulları gibi konularda bu kurulca belirlenerek birlikte hareket edilir.

1.3.6. Dünya Gümrük Teşkilatı (WCO)

İlk olarak Avrupa Ekonomik İşbirliği Komitesince Dünya Gümrük Örgütü kurulması fikri 12 Eylül 1947 tarihinde oluşturduğu Çalışma Grubunun incelemeleri sırasında ortaya atılmıştır. Avrupa Gümrük Birliği kurulması fikri ilk defa Çalışma Grubunca Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) esaslarını temel alan bir kapsamda meydana gelmiştir. Ev sahipliğini Belçika'nın yapmış olduğu bu yeni oluşum Brüksel'de Ekonomik Komite ve Gümrük Komitesi kurulması ile göreve başlamıştır. Günümüzde Ekonomik Komitenin adı Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, Gümrük Komitesinin adı ise Dünya Gümrük Örgütü olarak yerini almıştır. Bu iki komitenin temel amacı; ülkelerin ekonomik, mali ve uluslararası ticaretin temel yapısını oluşturan gümrük işlemlerinin geliştirerek uluslararası standartlığının sağlanması konularında çalışmalar yapmayı üstlenmişlerdir.

Gümrük İşbirliği Konseyi 04 Aralık 1952'de imzalanan'ni sözleşme ile oluşturulmuştur. Gümrük İşbirliği Konseyi, gümrük sistemlerinde gümrük düzenlemeleri ve gümrük tekniklerinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesinde mevcut sorunları inceleyen bir kurumsal yapı olarak oluşturuldu. 26.01.1953'te Gümrük İşbirliği Konseyi ilk toplantısını gerçekleştirdi. Bu toplantıda aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Fransa, İngiltere, Almanya, Avusturya, Belçika, Danimarka, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Lüksemburg, Norveç, Portekiz ve Yunanistan temsilcileri katıldı. Daha sonraki yıllarda üye sayısı arttı. 1994 yılında ise Konseyin

ismi Dünya Gümrük Örgütü (WCO) olarak değiştirilmesine karar verildi. Dünya Gümrük Örgütü (WCO) 2009 yılı itibariyle üye sayısını 171'e çıkararak uluslararası ticaretinin yönünü tayin eden ülkelerin üye olduğu bir kuruluş haline gelmiştir.

20 Ocak 1953 tarihinde Türkiye'nin Gümrük İşbirliği Konseyine 8321 sayılı Resmi Gazete'de 6021 sayılı Kanunla yayımlanarak resmen katılmıştır.

Dünya Gümrük Örgütü, gümrük konusunda oluşacak sorunların çözümü için sözleşme ve tavsiye kararının yürütülmesinden sorumlu yetkili hükümetler arasında bir organdır. Dünya Gümrük Örgütü şuanda uluslararası ticaretin %95'inden fazlasının işleyişinden sorumludur. Dünya Gümrük Örgütü dünyanın her yerinde farklı ekonomik gelişmişlik seviyesinde bulunan olan ülkelerin gümrük idarelerinin menfaatlerinin korunmasını sağlayan önemli uluslararası bir organizasyon olmuştur.

Dünya Gümrük Örgütünün kurulması ile birlikte dünya ticaret hacminin genişlemesinin yanı sıra teknoloji ve bilişim alanların gelişmesi ve hızla yaşanan değişim ve dönüşüm süreçleri ile globalleşen dünya ekonomilerinin farklı şekilde görev ve sorumluluklar üstlenmektedir.

1.3.7. Uluslararası Ticaret Odası (ICC)

1919 yılında Amerika Birleşik Devletlerinin Atlanta eyaletinde Uluslararası Ticaret Odası (ICC) ABD, İngiltere, Fransa, Belçika, İtalya'nın öncülüğünde ilk temelleri atılmıştır. Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce), 1919 yılında Birinci Dünya Savaşının sona ermesi ile birlikte Fransız yasalarına göre kurulmuştur. ICC'nin amacı; Birinci Dünya Savaşının yaratmış olduğu ekonomik sıkıntılardan kurtulabilmek adına iş dünyasının tekrardan yapılanmasını sağlamak, yatırımları hızlandırmak, ticareti teşvik etmek, pazar ekonomisini ve sermayenin serbest dolaşımını sağlamaktır. ICC ilk olarak ABD'de kurulmuş olan merkezi daha sonra Paris'e taşınmıştır. Uluslararası Ticaret Odası; birçok yönü ile üretici, tüketici, tüccar, sanayici, sigortacı, bankacı vb çok sayıda mesleki kuruluşu bünyesinde toplamış bir örgüttür. Uluslararası Ticaret Odası bünyesinde 75 ülkenin Milli Komitesi faaliyet göstermektedir. Bunlardan biri de

1950 yılında Odalar Birliği bünyesinde kurulan, 1987 yılında otonom statü kazanan ICC Türkiye Milli Komitesi'dir.

1.3.8. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Büyük miktardaki yükleri daha ekonomik, güvenli ve temiz bir şekilde içerisinde taşıyarak dünya ticaretin %90'ından fazlasına hizmet eden dünyadaki en uluslararası sanayinin bir kolu olmuştur.

Sanayi devriminin başlamasıyla birlikte ilk denizcilik anlaşmaları 19. yüzyıla kadar gitmektedir. 1912 yılındaki Titanik faciası ile birlikte denizlerde alınması gereken güvenliğe ilişkin ilk uluslararası konvansiyon SOLAS (safety of life at sea) Konvansiyonunu gerekliliği doğmuştur. 1948 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü kuran konvansiyon kabul edilmiştir. 1959 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü ilk kez toplanmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün en önemli görevi denizlerde güvenli bir ticaret için alınacak önlemlerin ve taşıma şeklerine ilişkin kapsamlı bir düzenleyici çerçeve geliştirerek ve bunun devamlılığını sağlamak olmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün ilgi alanları arasında; denizcilik emniyeti, denizcilik güvenliği, gemici verimliliği, çevre sorunları, teknik işbirliği ve yasal konular yer almaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün merkezi İngiltere'de yer almaktadır. 167 üyesi ve Birleşmiş Milletlerin çatısı altında bulunan bunun içerisinde bir kurum olarak faaliyetlerini sürdüren ve yaklaşık 300 personeli bulunan kapsamlı bir örgüt şeklini almaktadır.

1.3.9. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)

1.3.9.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (KEİB) Ortaya Çıkışı

Soğuk savaşın sona ermesi ve 1990'li yılların başlarında SSCB'nin yıkılıp Rusya Federasyon'un kurulması ile Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olan Doğu Avrupa ülkelerinde bağımsızlıklarını kazanması sonucunda bu bölgede

ekonomik, siyasal ve sosyal anlamda değişimler olmuştur. Bununla beraber bu bölgede bulunan ülkeler tarafından ekonomik işbirliği çabaları da başlamıştır. Bu durum Türkiye içinde çok önemli bir fırsatı da beraberinde getirmiştir. Bunun ilk izlenimi de Karadeniz'e komşu olan bölge ülkelerinin arasında ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkileri canlandırmak adına ortaya çıkan Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) entegrasyonudur.

Karadeniz'e komşu olan ülkeler arasında serbest ticaretin kurulması adına ilk toplantı, Türkiye'nin girişimleri sonucu 19-21 Aralık 1990'da başkent Ankara'da yapılmıştır. Sırası ile bu toplantılar Bükreş ve Sofya'da yapılmış, en son nihai amaca ulaşmak adına 11-12 Temmuz 1991'de Moskova'da KEİ'ne esas teşkil edecek metin üzerinde anlaşmaya varılmıştır.

3 Şubat 1992 tarihinde İstanbul'da yapılan toplantı ile dokuz ülkenin katılımı ile (Türkiye, Romanya, Rusya Federasyonu, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Moldova, Ukrayna ve Bulgaristan) KEİ imzalanmıştır. KEİ hedef olarak; üye ülkerin serbest ticareti, demokrasi ve pazar ekonomisini dünya ekonomisi ile entegre etmeyi esas olarak belirlemiştir.

Şuanda Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) 11 üye ülke ve yaklaşık 340 milyon nüfusu barındıran dev bir ekonomik kuruluş olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.3.9.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİB) Deklarasyonu Ana Belgesinin İçeriği

KEİ deklarasyonu ana belgesi beş bölümden oluşmaktadır. Bunlar;

● ***Amaçları ve İlkeleri;***

Üye ülkeler arasında ekonomik, teknolojik, sosyal ve siyasal anlamda bütünleşmeyi ve sınırlardan serbest girişimi teşvik etmeyi, Karadeniz bölgesi içerisinde huzur, barış ve refahın tesis edilmesi amacını taşımaktadır.

● ***Hükümetler Arası İşbirliği;***

Üye ülkeler arasında sanayi, ticaret, ekonomi, bilim, teknoloji ve çevre konularında işbirliğini ilerletmeyi öngörmektedirler. Bu amaçla aynı zamanda haberleşme, ulaşım, bilgi, ekonomik, ticari bilgilerin paylaşımı enerji, yer altı madenlerinin işletilmesi, turizm, tarım, veterinerlik, teknoloji ve bilim alanlarında projeler geliştirmeyi ve uygulamayı kararlaştırmışlardır.

● ***Ticaretin Geliştirilmesi;***

Üye ülkeler arasında işbirliği ilişkilerini ve ortamını arttırmak, ticari ilişkilerini geliştirmek üye ülkelerdeki firmaların ve kamu kuruluşlarının arasındaki iletişimi sağlamak amacıyla; iş adamlarının serbestçe seyahat ve ikamet etmeleri sağlanacaktır. Orta ve küçük sanayi desteklemek üzere; mal ve hizmet ticareti gelişmesini ve ticari engellerin kaldırılması sağlamak, yatırımları desteklemek, çifte vergilendirmeyi ortadan kaldırmak, yatırımların teşvik edilmesini sağlamak, uluslar arası açılacak ihalelerde bilgi alışverişini sağlamak, serbest ticari bölge kurulmasına katkıda bulunmaktır.

● ***Çevre Yapısı***

Üye ülkelerin bulunmuş olduğu coğrafi konumda doğal çevrenin korunmasını, iyileştirilmesini, çevre dostu yakıtlara öncelik verilmesini, yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanılması ve bununla ilgili ortak proje çalışmalarına hız verilmesi üzerine gerekli adımlar atacaklardır.

● ***Kurumsal Yapı ve Üyelik;***

Karadeniz Ekonomik İşbirliği faaliyetlerinde sekreterya bulunmaktadır. Dış İşleri Bakanları düzeyinde yılda bir kez toplanılarak hedefler belirlenecek, çalışma grupları kurulacak ve ana konularda karar vereceklerdir. Alınan tüm kararlar oybirliği ile kabul edilecektir.

1.3.9.3.KEİB'in Kurumsal Yapısı

● ***Dışişleri Bakanları Toplantısı (DBT)***

En yüksek karar alma organıdır. DBT sorumlulukları ise; KEİ'nin işleyişinden, diğer alt organların faaliyet alanından, alınan kararların değerlendirilmesinden, iç tüzüğün kabul edilmesinden ve değiştirilmesinden sorumludur. Dış İşleri Bakanları Toplantısı altı ayda bir yapılmakta olup dönem başkanı olarak da o ülkenin Dış İşleri Bakanıdır. Dönem başkanlığı seçim sırası ile İngilizcedeki alfabetik sıraya göre seçilir.

Dışişleri Bakanlığında görevli olan Çalışma Grupları (ÇG); Çevre Koruma, İletişim, Ticaret ve Endüstriyel İşbirliği, Ulaştırma, Tarım ve Tarımsal Sanayi, Enerji, Bankacılık ve Finans, Yasalara İlişkin Bilgi, Bilim ve Teknoloji İşbirliği çalışma gruplarından oluşmaktadır.

● ***Sekretarya;***

Sekretarya görevi; hangi ülkenin dönem başkanlığında görev almışsa onun tarafından yürütülmektedir. Türkiye'nin dönem başkanlığında 10 Aralık 1992'de uluslar arası sekretaryanın İstanbul'da kurulması için öneride bulunulmuş oybirliği sonucunda da bu öneri kabul edilmiştir.

● ***Parlamenter Asamblesi (KEİPA);***

KEİPA üye ülkeler tarafından 26 Şubat 1993 tarihinde İstanbul'da imzalanan anlaşma ile kurulmuştur. KEİPA'nın amaçları;

– KEİ'ye üye ülkelerin toplumları arasında işbirliğinin yaygınlaştırılmasını sağlamak,

– Üye ülkeler arasında ticari, ekonomik, kültürel, sosyal ve siyasal olarak bütünleşme faaliyetlerini gerçekleştirmek,

– Üye ülkelerin demokrasi anlayışının gelişimine katkı sağlamak,

– Diğer ülkelerin içinde bulunduğu bölgesel kuruluşlarla işbirliğini geliştirmek,

– Üye ülkeler tarafından alınan kararların uygulanması için yasal düzenlemeler geliştirmektir.

KEİPA'yı oluşturan organları ise; Daimi Komite, Genel Kurulu, Uluslararası Sekretarya ve Alt Organlardır.

● ***Konsey (KEİK);***

KEİK, Karadeniz Ekonomik işbirliğine üye ülkelerin iş çevrelerini temsil eder. KEİ dönem başkanlığını üstlenen ülke aynı zamanda da konseyin faaliyetlerini de yürütür. Organları ise; Sekretarya, Yönetim Kurulu, Alt Organlardan oluşmaktadır.

● ***İstatistik Veri ve Bilgi Değişim Eşgüdüm Merkezi;***

Üye ülkeler arasında istatistik ve ekonomik bilgi değişimini ve paylaşımını sağlamaktır. Türkiye İstatistik Kurumunda (TÜİK) veri merkezini oluşturmak üzere bir birim bulunmaktadır.

● ***Ticaret ve Kalkınma Bankası;***

Üye ülkeler arasında ticaret ve yatırım projelerine finansman sağlamak amacıyla merkezi Yunanistan'ın başkenti Selanik'te olmak üzere Ticaret ve Kalkınma Bankası kurulmasına karar verilmiştir. Bu bankanın başkanı Türkiye'den yardımcısı da Bulgaristan'dan sağlanmaktadır. Ticaret ve Kalkınma Bankası'nın organları ise; Yönetim Kurulu, Guvernörler Heyeti ve Yöneticilerdir.

1.4. ULUSLARARASI TİCARET ve TÜRKİYE

1980'ler öncesinde Türkiye'nin uluslararası ticarete açılması sürecinde; izlediği ithal ikameci ticaret politikalarını terk etmiştir. 1980 sonrasında ise ihracata dayalı bir dış ticaret politikası izlemiştir. Dış ticaretin önündeki gümrük tarifeleri ve

kotalar gibi kısıtlamalar aşamalı olarak önce azaltılmış ve 1989'da sermaye hareketlerinin de serbestleştirilmesi ile tamamen kaldırılmıştır. Ticaretin serbestleştirilmesinin Türkiye'nin özellikle büyüme üzerindeki etkileri de serbestleştirilme süreci gibi uzun bir dönemi kapsamaktadır.

Cumhuriyetten günümüze Türkiye, dış ticaret politikalarını birçok kez değiştirmiş ve 1980'lere kadar aralıklı olarak korumacı politikalara başvurmuştur. Buna paralel olarak Türkiye'nin ithalat ve ihracatı da çeşitli aşamalardan geçmiştir. 1929 yılına kadar serbest bir ithalat politikası uygulanmış; 1950'lere kadar bu kontrollü bir ithalat politikasına dönüşmüştür. Türkiye'nin NATO'ya 1950-1952 yılları arasında katılması ile birlikte kısa süreli bir liberal politika uygulamıştır. 1960 ila 1980 yılları arası ise Türkiye'de ithal ikameci sanayileşme süreci izlemiştir. Türkiye 1990 yılından itibaren liberalleşme sürecine hız vermiş yine bu dönemde üretim ve sanayileşme hedefleri tam olarak gerçekleştirilememiş ve kriz dönmeleri ile karşı karşıya kalmıştır.

Türkiye'de 1990'lı yıllarda dış finansal serbestleşme ile birlikte para ikamesinin kırılabilmesi için faiz oranlarını yükseltmek zorunda kalmıştır. 1998 tarihinde meydana gelen Rusya Krizi ile birlikte bu durum Türkiye'yi daha da olumsuz etkilemiştir. Faiz oranları ise %100'ün üzerindeki seviyeye çıkmıştır. Döviz kurunu korumak için faiz oranlarının yüksek oranda artmasına müsaade edilmiştir. Bunun sonucunda bu dönemde sanayi üretimindeki artış hızı azalmaya başlamıştır. Böylece piyasanın rekabetçi yapısı da olumsuz etkilenmiştir.

Türkiye'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) 26 Mart 1995 tarihinde girmesiyle birlikte mevcut tarifelerini ve koruma düzeylerini azaltmış bununla birlikte liberalleşme yoluna giderek ticaretin serbestleşmesi ile sanayi ve tarım hizmetlerine ağırlık vermiş tarife indirimleri ve ticari engellerin kaldırılması sağlanmıştır.

Bunun yanında Türkiye Avrupa Birliğine katılım sürecine yönelik 1996'da Gümrük Birliği'ne katılmıştır. Gümrük vergileri sıfırlanmış, Gümrük Birliği'ne üye olmayan diğer ülkelere karşı Ortak Gümrük Tarifesini uygulamaya başlamıştır. Gümrük birliğindeki esas amaç malların serbest dolaşımı suretiyle tüm sanayi

üretimleri de serbest ticarete konu olmuştur. Böylece Türk sanayisinin uluslar arası ticarette rekabete açılması sonucunu doğurmuştur. Bununla beraber ticaret hacmi ile birlikte ithalat ve ihracat kalemlerinde artış olmuştur.

2009 yılında Türkiye'nin mal ithalatı krize ile birlikte %30 oranında azalmış ve 2012 yılı itibari ile 236,55 milyar dolar olmuştur. İthalat kompozisyonunda önemli bir değişiklik gerçekleşmemiş, bu çerçevede makina ve ulaştırma ekipmanları, akaryakıt, kimyasallar ve muhtelif tüketim malları ithalatın ana kalemlerini oluşturmuştur. Diğer yandan, Türkiye'nin ithalatı güçlü bir endüstri içi ticarete işaret etmektedir. Çünkü motorlu araçlar, demir ve çelik ile makina sektörlerinde ara mallar ithal edildikten sonra üretim sürecinden geçmekte ve sonrasında ihraç edilmektedir.

Avrupa Birliği ülkelerinden Almanya, İngiltere, İtalya ve Fransa Türk malları için ana pazar olma özelliğini sürdürmekle beraber, bu pazarların toplam içindeki payı azalmıştır. Buna paralel olarak, Avrupa Birliğinin toplam ihracattan aldığı pay önemli oranda azalarak 2006-2012 yılları arasında %56,3'den %39'a düşmüştür. Bu gelişme Türkiye'nin ihracatta uyguladığı komşu ülkeler politikasının bir sonucudur. Nitekim söz konusu dönemde ihracatın başta Irak, Rusya Federasyonu, BAE, İran, Çin, Mısır, Suudi Arabistan, Azerbaycan ve Libya olmak üzere, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Asya ülkelerine kaydığı görülmektedir. İthalat içinde Avrupa Birliğinin payında azalma olmakla beraber, Amerika Birleşik Devletleri, Çin, Hindistan ve İran'dan yapılan ithalatta artışlar olmuştur (Gençosmanoğlu, 2014).

Türkiye coğrafi konumu nedeniyle iki büyük kıta olan Avrupa ve Asya topraklarına köprü vazifesi gören ve hakimiyet sağlayan bir ülke konumundadır. Türkiye'nin bulunmuş olduğu bu coğrafyada bölgesindeki siyasi ve ekonomik yakın gelişmelerle yakinen ilgili olmak durumundadır. Türkiye'nin yakın çevresi itibariyle 2000 ila 2008 yılları arası dünyadaki büyüme oranına göre hızlı artış göstermektedir. Dünyadaki büyüme hızı ortalama %3 seviyesinde iken bu bölgedeki büyüme hızı dünya ortalamasının üzerinde olmuştur. Özellikle Rusya, Türkiye ve BDT ülkelerindeki büyüme hızı %5'in üzerindedir. Yine aynı şekilde Türkiye'nin çevresindeki ülkelerde dünya ortalamasının üzerinde ihracat ve ithalat hacmine sahiptir. Türkiye'nin de bullunmuş olduğu bu coğrafi havzada ileriki dönemlerde de

dış ticaret ve büyüme yönünden gelişmeye müsaittir. Sonuç olarak Türkiye'nin bulunmuş olduğu bu bölge *cazip yatırım alanı* olarak ortaya çıkmaktadır.

1.4.1. Türkiye'nin İhracatının Sektörel Analizi

Türkiye'nin sanayi ürünlerinin ihracatta payının artırılması 1980'li yıllardan sonra ortaya konan teşvikler sayesinde olmuştur. Bu teşvikler ise; vergi iadesi, ihracatçıların döviz tutma yetkisi ve KDV indirimleri ile gerçekleşmiştir. Sanayi ürünlerinin ihracat payı özellikle 2007 yılı itibari ile %36'dan %94'e yükselmiştir. Sanayi ürünlerine verilen bu ağırlık tarım alanındaki ihracatın düşmesine neden olmuştur. Sanayi ürünleri ihracatına verilen bu ağırlık Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) içindeki payının da artmasına neden olmuştur. Gelişme ile birlikte tarımsal mallar ihracatının azalmasına neden olmuştur. Bu dönemde, sanayi malları ihracatının GSMH içerisindeki payı da sürekli artış göstermiştir.

Türkiye ihracatı ağırlıklı olarak imalat sanayi sektöründen oluşmaktadır. Türkiye'nin yapmış olduğu ihracatta alt sektör olarak; tarımsal ürünler ve gıda maddeleri yer almaktadır. Bunun yanında bitkisel ürünlerde ise; tütün, pamuk, fındık ve kuru üzüm de bulunmaktadır. Sanayi sektörü içerisinde ise; dokumacılık, hazır giyim, motorlu kara taşıtları ve demir-çeliktir. Günümüzde ihracatta ilk sıralarda yer alan ürünler; motorlu kara taşıtları, tekstil ürünleri ve giyim eşyaları, demir/çelik, elektrikli makine ve cihazlar ile kimyasal madde ve ürünleridir. Türkiye'nin şuan itibari ile ihracatta ilk sırada bulunan ürünler; tekstil ve giyim ürünleri, demir/çelik, motorlu kara taşıtı, makine ve cihazlar ve kimyasal ürünlerdir.

Türkiye'nin ihracatta ülkeler baz alındığında sırası ile; Almanya %11,3, İngiltere %8, İtalya %7,9, ABD %5,9, Fransa %5,4, İspanya %4,3, Rusya Federasyonu %3,8, Hollanda %3, Belçika %1,6, Suudi Arabistan %1,2 mal ve ürün ihraç etmiştir. Bu ilk on ülkenin toplam ihracattaki payı ise %52,3 olmuştur (Hepaktan, 2008).

Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin sunmuş olduğu Ocak 2015 tarihi itibariyle Türkiye'nin ihracat verileri aşağıdaki **Tablo 1'de** sunulmuştur (TİM, 2015).

Tablo 1. 2013-2014-2015 İhracat Rakamları

SEKTÖRLER	2013	2014	2015	Değ. (%)
I. TARIM	**1.707.267**	**1.927.049**	**1.827.067**	**-5,2**
A. BİTKİSEL ÜRÜNLER	1.225.726	1.356.104	1.335.155	-1,5
B. HAYVANSAL ÜRÜNLER	171.563	209.571	172.946	-17,5
C. AĞAÇ ve ORMAN ÜRÜNLERİ	309.978	361.375	318.966	-11,7
II. SANAYİ	**8.922.298**	**9.649.323**	**8.699.209**	**-9,8**
A. TARIMA DAYALI İŞLENMİŞ ÜRÜNLER	967.239	1.070.027	907.429	-15,2
B. KİMYEVİ MADDELER ve MAM.	1.316.038	1.394.170	1.196.632	-14,2
C. SANAYİ MAMULLERİ	6.639.021	7.185.125	6.595.148	-8,2
III. MADENCİLİK	**395.903**	**400.471**	**277.694**	**-30,7**
TOPLAM	**11.025.467**	**11.976.843**	**10.803.970**	**-9,8**

Yukarıdaki verilere göre; ürün gruplarının ihracattan aldığı paylar; %80,5 sanayi, %16,9 Tarım ve %2,6 ile madencilik olmuştur.

Aşağıdaki verilere göre Türkiye'nin ihracat yapmış olduğu ilk beş kıta **Tablo 2**'de sunulmuştur(TİM, 2015).

Tablo 2. 2013-2014-2015 İhracat Yapılan İlk 5 Ülke ('000 $)

	ÜLKE GRUBU	2013	2014	2015	% Değ.
1	**AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ**	4.844.322	5.425.496	5.021.143	-7,5
2	**ORTA DOĞU ÜLKELERİ**	2.044.254	2.376.201	2.260.844	-4,9
3	**BAĞIMSIZ DEVLETLER TOPLULUĞU**	1.250.368	1.285.439	954.879	-25,7
4	**AFRİKA ÜLKELERİ**	1.098.462	1.110.723	932.563	-16,0
5	**KUZEY AMERİKA SERBEST TİCARET**	454.872	528.400	556.280	5,3
	TOPLAM (TİM)	9.692.278	11.976.843	10.803.970	-9,3

Tablo 3'de en fazla ihracat yapılan ilk 10 ülke verilmiştir (TİM, 2015).

Tablo 3. 2013-2014-2015 İhracat Yapılan İlk 10 Ülke (‘000 $)

	ÜLKE	2013	2014	2015	% Değ.
1	**ALMANYA**	1.045.205,31	1.245.326	1.090.035	-12,5
2	**IRAK**	884.308,59	1.015.990	848.384	-16,5
3	**İNGİLTERE**	650.575,29	762.367	752.500	-1,3
4	**İTALYA**	545.981,03	591.563	574.263	-2,9
5	**ABD**	396.089,60	466.157	482.052	3,4
6	**FRANSA**	469.968,71	504.579	471.161	-6,6
7	**İRAN**	186.889,90	244.100	399.885	63,8
8	**İSPANYA**	340.022,47	331.779	389.329	17,3
9	**RUSYA**	546.392,10	463.858	314.901	-32,1
10	**BAE**	191.840,94	233.190	276.060	18,4
	TOPLAM	**5.230.273,93**	**11.976.843**	**10.803.970**	**-9,8**

Türkiye’nin Rusya’ya ihracat alanında dünya sıralamasında çevresindeki komşu ülkeler baz alındığında dokuzuncu ülke olarak yer almıştır. Türkiye’nin Rusya’ya 2014 ile 2015 yılları arasında %32,1 oranındaki ihracatı da değer kaybına uğramıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

2.1. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ

Osmanlı İmparatorluğunun yıkılması ve Türkiye Cumhuriyetinin kurulması ile birlikte Osmanlı İmparatorluğundan Türkiye'ye yaklaşık 4000 km'lik demiryolu hattı kalmıştır. Ayrıca Osmanlı'dan Türkiye'ye 18.350 km'lik bir karayolu ağı devralmış bunun 13.900 km'si stabilize yol, geriye kalan kısmı da toprak yoldur. Deniz ticaretinde Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye'ye 11,024 grostonluk filo kalmıştır. Bu deniz ticaret filoları da çoğunlukla devlet malıdır.

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte, sanayileşme ve ulaşım altyapısına ve demiryolu ulaştırmasına gerekli önem verilmiştir. Çıkarılan kanunlarla ile birlikte 1929 yılında 1.000 km'lik demiryolu yapımı tamamlanarak sisteme kazandırılmıştır.

Demiryollu yapımları 1940'lara kadar devam etmiş akabinde ise 1940 ila 1950 yılları arasında da durgunluk dönemine girmiştir. Cumhuriyetin kurulduğu yıldan 1940 yılları arası yılda ortalama 200 km demiryolu yapılmış, 1940 ila 1950 yılları arasında da 300 km yol toplamda inşa edilmiştir. 1950'li yıllara gelindiğinde ise demiryolu uzunluğu 3.580 kilometreyi bulmuştur.

1950'li yıllardan sonra ise ulaştırma alanında değişikliğe gidilmiş, demiryolunun yerini karayolu ulaştırması almıştır. 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurulmuştur. Türkiye'deki karayolları ağının kurulumunu KGM tarafından yürütülmüş zamanın hükümetleri tarafından da hükümet politikası olarak karayoluna ağırlık verilmiştir. Şuandaki ulaştırma sistemleri arasında karayolu

ile yük taşımacılığı %93 ve yolcu taşımacılığında da % 95 seviyesinde diğer taşımacılık sistemleri arasında dengesiz bir şekilde büyümesine zemin hazırlamıştır.

Deniz taşımacılığında, Cumhuriyet döneminde hızlı ve özel sektör ağırlıklı olarak gelişme kaydedilmiştir. 1942–1944 yılları deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. Planlı döneme girerken Türk Deniz Ticaret filosunun bin grostondan büyük gemileri 798.300 groston taşıma kapasitesine sahip olmuşlardır. Bu kapasitede özel kesimin ağırlığı % 68,6 ölçüsündeydi.

Bununla birlikte taşımacılık sisteminin arttırılabilmesi içinde denizyolu ve havayolu taşımacılığına ağırlık verilmeye çalışılmıştır. Havayolu, denizyolu taşımacılık sistemine göre daha hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir. Bunun nedeni ise Türk deniz ticaret filosunun eskimiş ve ekonomik ömürlerini tamamlamış olmalarından kaynaklanmaktadır.

Türkiye'de ilk defa otoyol yapımı 1980 ve sonrası başlamış, başta demiryolu ve diğer ulaştırma sistemleri olmak üzere otoyol yapımının üstünlüğü altında ezilmiştir. 2000 yılına gelindiğinde Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre devlet ve il yollarımızın toplam uzunluğu 61.100 km'ye ulaşırken otoyollarımızın uzunluğu 1.780 km'ye çıkmıştır.

Türkiye kendi sınırları içersindeki yük taşımacılığının % 93' ü kara yolu, % 4'ü demiryolu ve %1,2'si ise deniz yolu ile yapılmaktadır. Bu veriler ışığında ucuz taşımacılığa sahip demir ve deniz yolu taşımacılığından yararlanılmadığı açıkca ortadadır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olmasından dolayı da deniz yolu taşımacılığına gerekli yatırımlar ve önemde verilmemiştir.

Türkiye dış ticarette 2007 yılı verileri dikkate alındığında ise % 87,9'u denizyolu ile, % 10,3'ü karayolu ile, % 1,3'ü demiryolu ile ve % 0,3'ü ise hava yolu ile yapmıştır. Havayolu taşımacılığı yurt içinde fazla bir paya sahip değildir. Son zamanlarda havayolu taşımacılığında sivil sektöründe rol alması ile olumlu yönde gelişme sağlanmış olup yeterli düzeyde değildir. Yurtiçinde kullanılan en çok taşımacılık sistemi içinde karayolu alırken, yurtdışında ise denizyolu taşımacılığı almaktadır.

Dış ticarette denizyolu taşımacılığında kullanılan en çok konteyner taşımacılık sistemidir. Konteyner ile taşımacılık yüzyılın icadı olarak da kabul edilmektedir. Konteyner taşımacılığındaki bu durm limanların ve altyapı sistemlerinin teknolojik olarak yatırım yapılmasını gerekli kılmaktadır. Türkiye'nin başta Avrupa ve komşu ülkeler ile yapmış olduğu dış ticarette en çok karayolu taşımacılık sistemi kullanılmaktadır. Bu durum dış ticaret taşımacılığında yüksek bir paya sahip olmaktadır.

Türkiye'nin coğrafi konumunun getirmiş olduğu avantajlar ve taşımacılık türlerinin de çeşitlendirmesi ile birlikte taşımacılık ve lojistik sektörde önemli üstünlükler sağlayacaktır.

2.2. TAŞIMACILIK MODLARI

Dünya üzerinde kullanılan en çok taşımacılık modları; denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu, boru taşımacılığı ve iç su (nehir) taşımacılığı olarak kullanılmaktadır. Taşıma türlerinin kıyaslanması **Tablo,4**'de gösterilmiştir.

Tablo 4. Taşıma Türleri

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok düşük	Orta
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
İç suyolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

2.2.1. Karayolu Taşımacılığı

Tarihte çok önemli bir yeri olan karayolu taşımacılığına ait gelişmeler dünya bazında ele alındığında, II. Dünya Savaşı sonrasında oldukça artış göstermiştir.

Geçmişten beri, en yaygın olarak kullanılan ve en çok tercih edilen taşımacılık türüdür. Ülkemiz de aslında bulunduğu konum itibariyle bu taşımacılık türüne oldukça yatkındır. Zaten tarihte de İpek Yolu'nun kullanılması, Kral Yolu'nun kullanılması, Baharat Yolu'nun kullanılması da karayolu taşımacılığının aslında hayatımızın içinde yer aldığına dair bir göstergedir.

Ülkemizde karayoluna ait yenilikler ve düzenlemeler 1950'li yıllara dayanmaktadır. Özellikle 1980'li yıllardan sonrası, gerek teşviklerin artması, gerekse de yerli ve yabancı sanayi yatırımlarının ülkeye gelmesi ile karayolu taşımacılığının gelişme süreci adeta büyük bir ivme kazanmıştır. Zaman içerisinde ticaretin gelişmesi ve Türkiye'nin ihracata daha ağırlık vermesi, bu taşımacılık türündeki kullanım oranını da artırmıştır (MEB MEGEP, 2009).

Karayolu ulaştırması esnek bir taşıma sistemine sahip olmasından dolayı birçok kombinasyonu da kullanılır. Sunmuş olduğu bu esneklikten dolayı yükü kapıdan teslim alan karayolu ulaştırması ister limana, ister demiryoluna, isterse de havayolu terminaline yükü kısa bir sürede teslim eder. Üretim süreçleri için önem kazanan anında teslimat, depolama ve dağıtım için karayolu ulaştırması büyük fırsatlar sunmaktadır. Mesafesi çok uzak olmayan hızlı ve dakik ulaştırma daha çok acil ihtiyaç duyulan ve küçük miktarlardaki ürünler için karayolu taşımacılığı kaçınılmazdır.

Karayolu taşımacılığı ile küçük miktarlardaki yükleri kısa mesafede esnek bir şekilde taşıma gücüne sahip, ama buna karşın örneğin demiryolu belirli bir miktarın üstündeki yükleri ve belirli ölçülere sokulmuş halde taşıyabilir, bunun sebebi ise uzun yol taşımasındaki güvenlik önlemleridir. Yine karayolu ulaştırması geniş karayolu ağı ile kapıdan teslim aldığı yükleri yine kapıya kadar teslim edebilmektedir. Bununla birlikte karayolunda her taşıma aracının tek bir sürücüsü olduğundan dolayı olası problemlere anında müdahale etme açısından yolculuk süresince kontrol edilmesi kolaydır.

Maliyet açısından bakıldığında karayolu işletmeleri karayollarına sahip olmadıklarından ve terminal operasyonları yüksek maliyetli olmadığından düşük sabit tarifelerle çalışırlar. Diğer taraftan otoyol inşası ve tamiri ve vergiler gibi

değişik nedenlerden dolayı değişken maliyetler yüksek olabilir. Gubbins (2003)'e göre kara ulaştırmasında değişken maliyetler de nakliyeci tarafından kısa sürede hesaplanabilmektedir.

Karayolu taşımacılığının olumsuz yönleri ve çevresel faktörleri ise artan hava ve gürültü kirliliği, trafik kazaları ve yerleşim yerlerinden geçmesi durumunda yarattığı sosyal maliyetlerdir. Bu olumsuz etkilerinden dolayı 21. yüzyılın çoklu ulaştırma yüzyılı olacağı kabul edilmektedir.

Karayolu taşımacılığının avantajları:

- Hızlı olması,
- Taşımada kolaylık,
- Esnek hareket olanağı sağlaması,
- Alternatif seferlerin bulunması,
- Ürünün şartlarına uygun bir biçimde taşınmasına olanak sağlaması vb.

Karayolu taşımacılığının dezavantajları:

- Yüksek maliyet,
- Hava ve gürültü kirliliğine yol açması,
- Hava koşullarının sert olduğu durumlarda taşımanın zorlaşması,
- Parsiyel malların yoğun olduğu durumlardaki olası gecikmeler,
- Karayolu Ulaştırma Mevzuatına uygun olmayan malların taşınmaması,
- Altyapı yetersizlikleri bulunan bölgelerdeki noktalara sefer olmaması ya da olan seferlerdeki aksamalar.

2.2.2. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu ulaştırması genellikle kömür, kereste ve kimyasallar gibi hammaddelerin ve gıda, kâğıt ve kereste ürünleri gibi düşük değerli bitmiş ürünlerin yükleme kapasitesi olarak en az bir vagonluk yüklemelerinde uzun mesafeli

taşımacılığında kullanılır. Demiryolu taşımacılığını dört gruba ayırmak mümkün, bunlar;

(1) Bir vagondan daha az olan yüklerin grupaj halinde yük trenlerinde veya yolcu trenlerinde taşınması,

(2) Bir vagon veya birkaç vagon dolusu yüklerin aynı yük treninde taşınması,

(3) Yük treninin tek bir yükü-bloktren taşıması,

(4) Çoklu ulaştırma; Ro-La (deniz ve demiryolu) gibi çeşitli teknolojik ve altyapı geliştirmeleri ile demiryolu ulaştırmasının çoklu ulaştırmada kullanıldığını görmekteyiz.

Büyük altyapı maliyetleri ve çoklu ulaştırmaya uyumlaştırma çalışmalarının yüksek maliyetli olması sebebiyle demiryolu ulaştırmasının sabit maliyeti yüksektir. Bunun yanında demiryolu ulaştırması düşük değişken maliyetler sunar. Yükleme, boşaltma, faturalama, toplama, farklı ürünlerin yükleme için ayrıştırılması ve trene yüklenmesi yüksek terminal maliyeti anlamına gelmektedir. Ama yüksek hacimli yükleme kapasitesinden dolayı ölçek ekonomisinin avantajı ile daha düşük birim maliyeti söz konusu olmaktadır (Hayuth, 1987; Ballou, 1999). Buna ilaveten özellikle tehlikeli madde taşımacılığında demiryolu taşımacılığının güvenlik faktörü büyük avantajdır (Gubbins, 2003).

Demiryolu ulaştırmasının en büyük problemi hizmet esnekliğinin olmamasıdır, örneğin taşıtan ve taşıyıcı yükü taşıma konusunda anlaşmış olsalar bile kapı teslimi için yan hatların olmayışı bu hizmetten faydalanmak yerine başka bir alternatif ulaştırma türü seçimine itmektedir (Coyle, 1996 ve Lambert, 1998). Yine çeşitli yüklerin farklı ekipmanlarca elleçlenmesi gerekliliği de büyük zaman kaybına yol açmaktadır. Bu yüzden demiryolu ulaştırması için kapı teslimi anlayışı yerine terminal teslimi anlayışı sözkonusu olmakta ve bunu da karayolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı gibi diğer ulaştırma türleri ile birlikte yapabilmektedir.

Aşağıdaki tabloda yıllar itibariyle, ülkemizin, 2003-2014 arasındaki yurtiçi ve uluslararası demiryolu taşımacılığına ilişkin istatistiksel bilgiler, T.C. Ulaştırma

Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre aşağıdaki **Tablo 5**'de aktarılmıştır.

Tablo 5. 2003 ila 2014 Yılları Arası Demiryolu Yük Taşıması

	Net Ton (Milyon)				Net Ton-Km (Milyon)			
Yıllar	**Yurt içi**	**Uluslararası**	**İdari**	**Toplam**	**Yurt içi**	**Uluslararası**	**İdari**	**Toplam**
2003	14.04	1.72	0.18	15.94	7.855	758	54	8.667
2004	15.41	2.30	0.27	17.98	8.225	1.107	83	9.415
2005	16.04	2.91	0.25	19.20	7.997	1.081	74	9.152
2006	16.75	3.00	0.44	20.19	8.227	1.318	131	9.676
2007	17.75	3.10	0.55	21.40	8.439	1.316	166	9.921
2008	19.66	3.21	0.62	23.49	9.186	1.367	186	10.739
2009	18.91	2.36	0.54	21.81	9.308	855	163	10.326
2010	21.12	2.69	0.54	24.35	10.282	1.018	162	11.462
2011	22.20	2.56	0.66	25.42	10.311	992	374	11.677
2012	22.76	2.12	0.78	25.66	10.473	750	447	11.670
2013	23.34	1.71	1.54	26.59	10.241	509	427	11.177
2014	25.08	1.68	1.98	28.74	11.106	495	391	11.992

2.2.3. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılık modunda kullanılan ürünler; petrol, doğal gaz, gaz, motorin, benzin vb enerji sağlayan maddelerdir. İlk defa boru hattı ile enerji sağlayan maddelerin taşıma sistemini 20. yüzyılın başlarına gelmeden önce Vladimir Shukhov ve Branobel şirketi öncülük etmiştir. Bu taşımacılık sisteminin avntajı; çok büyük miktarlarda enerji sağlayan maddelerin bir bölgeden başka bir bölgeye en ekonomik şekilde iletilmesini sağlamaktır. Boru hattı taşımacılığı demiryolu taşımacılığına göre gönderilen miktar başına daha az masraf, daha yüksek kapasiteli ve güvenli bir şekilde gönderilmektedir. Boru hatları karada toprağın altına denizde de deniz derinliğine göre inşa edilebilirler. Ancak her iki yöntemde çok fazla dikkat gerektirmektedir. Bu tip enerji maddeleri boru hattı ile taşımasının yanında denizde tanker gemileriyle de taşınabilmektedir.

Boru hattı taşımacılığında tesis maliyeti yüksek olmasına rağmen hızlı ve güvenli bir şekilde petrol ve doğal gaz taşıması mümkün olmaktadır. Gelişmenin vazgeçilmez unsurlarından biri olan enerji gereksinimi özellikle petrol ve doğal gaz ihtiyacının hızlı, sürekli ve güvenli bir şekilde iletilmesi boru hattı taşımacılığını zorunlu hale getirmiştir. İlk boru hattı ile taşımacılık sisteminde kullanılan boru çapları küçük mesafe olarak kısa hatlar kullanılmış teknolojinin ilerlemesiyle birlikte boru çapları büyümüş mesafeler uzamış ve yüksek basınçlarda enerji maddeleri istenilen yerlere gönderilmiştir.

Dünyadaki petrol rezervinin %67'sini ve doğal gaz rezervinin %40'ına sahip olan Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri buradan çıkan petrol ve doğal gazın ülkemiz üzerinden boru hattı ile Avrupa'ya ve diğer kıta ülkelerine ulaşması uluslar arası öneme sahiptir. Bu durum Türkiye'yi enerji köprüsü haline getirmekte olup Türkiye için ekonomik çıkar sağlamaktadır. Türkiye'den geçen boru hatları ise; NABUCCO, TANAP, Bakü Tiflis Ceyhan (BTC) ve Mavi Akım boru hatlarıdır.

2.2.4. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı tarihte ilk olarak M.Ö. Mısırlıların kullandığı botlar ile gerçekleşmiştir. Ülkemizin de üç yanının denizlerle çevrili olması ve ülke içinde de birçok iç su olarak adlandırılabilecek nehir, ırmak vs. gibi suyollarına sahip olduğu düşünüldüğünde oldukça avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Dünyada denizyolu ile taşımacılık, kabotaj taşımacılığı ve uluslararası taşımacılık olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kabotajda, uluslararası ticaret göz ardı edilerek ülkelerin kendi içindeki taşımacılığı yer almaktadır. Uluslararası taşımacılıkta ise, ticari bakış açısı işin içine girerek, uluslararası ticaret koşullarına uygun bir biçimde yapılan taşımacılık türüdür.

Ayrıca denizyolu taşımacılığında sağlanan hizmetin sürekliliği düşünüldüğünde, iki ana kavram üzerine yoğunlaşılabilir. Bunlardan birincisi Layner Taşımacılık, ikincisi ise Tramp Taşımacılık'tır. Layner taşımacılıkta hizmetin sürekliliği esas alınıp, yük olmadığı durumlarda da gemi seferleri düzenlenmektedir.

Tramp Taşımacılıkta ise, tamamen geminin optimum şekilde kullanılması amaç edinerek, sürekli sefer olmayıp, ancak gemi dolduğunda sefer gerçekleştirilmektedir (Kayserilioğlu, 2004).

Denizyolu ulaştırması uluslararası ticaretin olmazsa olmazı, özellikle büyük ölçekli malların deniz ötesi taşımalarında vazgeçilmez hizmet türüdür. Deniz ulaştırması *"yakın yol deniz taşımacılığı"* ve *"uzak yol deniz taşımacılığı"* olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yakın yol deniz ulaştırması içsu taşımacılığını da kapsamı altına alabilir. Stopford (1997) uzak yol deniz taşımacılığının daha çok kıtalararası taşımalarda kullanılırken, yakın yol deniz taşımacılığının veya içsu taşımacılığının aynı ülkenin bölgeleri arasında kullanıldığı, hatta limandan limana hizmet anlayışı ile demiryolu taşımacılığına da rakip olduğunu öne sürmüştür.

Deniz ulaştırmasındaki bir başka ayırım ise taşınan yük cinsine göre yapılmaktadır. Geminin tamamının kiralanması şekli ile gerçekleşen dökme yük taşımaları ve farklı taşıtanların yüklerinin aynı gemide genel kargo parsiyel yüklemeleri veya en bilinen şekli ile konteyner taşımacılığı olarak farklılık göstermektedir (Stopford, 1997). Konteyner taşımacılığı ise aslında modlararası aktarma kolaylığı sağlayarak çoklu ulaştırmanın ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Denizyolu taşımacılığının da avantajı; güvenilir, düşük maliyetli ve birden çok malın aynı anda taşınabilmesine olanak sağlaması dezavantajı ise diğer taşıma türlerine nazaran daha yavaş olmasıdır.

Deniz yolu taşımacılığı maliyet açısından bakıldığında büyük ölçekli dökme yüklerin ve düşük maliyetli yüklerin ölçek ekonomilerine göre büyük ölçeklerle taşınması açısından deniz ulaştırması en ucuz yöntem kabul edilmektedir. Ulaştırma süresinin önemsiz olduğu durumlarda deniz ulaştırması çok avantajlı bir ulaştırma türüne dönüşmektedir. Konteynerin keşfi ile birlikte ise denizyolu ulaştırması hizmet süresini hızlandırmış ve böylece rekabet gücünü daha da artırmıştır. Konteynerin kullanımı aynı zamanda çoklu ulaştırma için bir itici güç olmuş, denizyolu ve demiryolu çoklu ulaştırma kombinasyonu ile daha çevreci bir ulaştırmanın mümkün olduğu ve önemi görülmeye başlamıştır (Lambert, 1998).

Deniz ulaştırmasında bir diğer önemli unsur limanların altyapısal gelişmişlik düzeyleridir. Özellikle çoklu ulaştırma açısından bazı altyapı çalışmalarının yapılması vazgeçilmezdir. Gelişmiş elleçleme ekipmanları, demiryolu-denizyolu bağlantılarının olması, liman içinde veya limana yakın dağıtım merkezlerinin kurulması gibi çalışmalar bunlardan bazılarıdır (Akt. Babek, 2013).

2.2.5. İç Suyolu Taşımacılığı

İç suyolu ulaştırması genel itibariyle doğal nehirler, göller ve insan yapımı kanallar vasıtasıyla yapılmaktadır. İçsu yollarıyla kömür, kereste ve diğer madenler gibi daha çok düşük değerli ve büyük kapasiteli yükler taşınmaktadır. İçsu yolları AB, ABD ve Rusya Federasyonunda önemli rol üstlenmektedir. Özellikle AB ülkelerinde içsu taşımacılığı son yıllarda önem verilmiş bir ulaştırma türüdür, bunun sebebi ise bu ulaştırma türünün diğer ulaştırma türleri ile iyi bir bütünleşmenin sağlanması ve çevreye duyarlı çoklu ulaştırmanın hedeflenmesidir. Özellikle çevresel etki açısından içsu ve demiryolu çoklu ulaştırma kombinasyonu en çevre dostu taşıma türü olarak kabul görmektedir.

Genel olarak içsu taşımacılığı mevcut nehirlerin, göllerin, kanalların ve kıyı şeridinin olanakları ile kısıtlıdır. Yakın yol deniz taşımacılığının teşvik edilmesi sonucunda içsu yollarının da önemi ve kullanım alanı artacaktır (Lambert, 1998).

2.2.6. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu ulaştırmasının sunduğu oldukça kısa taşıma süreleri sözkonusu ulaştırma türünün rağbet görmesini sağlamaktadır. Özellikle bilişim teknolojileri gibi değerli ürünlerin, zaman değeri olan belgelerin, çabuk bozulma riski olan çiçek ve deniz ürünleri gibi ürünlerin, mücevherat gibi kıymetli eşyaların ve yedek parçaların taşınmasında sırf bu özelliği dolayısı ile kullanılmaktadır (Coyle, 1996; Lambert, 1998). Havayolu ulaştırmasının sunduğu düzenli seferler taşıtanların yüksek maliyetle olsa bile bu ulaştırma türünü kullanmaya itmektedir. Havayolu

ulaştırmasında kullanılan yüksek standartlardaki ambalaj malzemeleri de bir avantaj olarak geri dönmektedir (Ballou, 1999).

Ballou (1999) havayolu ulaştırmasının sabit ve değişken maliyetlerinin yüksek olması kısa mesafedeki ulaştırmalar için bu ulaştırma türünü lüzumsuz kılmasına rağmen terminal ücretleri gibi değişken maliyetlerin ürün hacmindeki artışlar karşısında azalması da söz konusudur. Brooks (2002) de taşınan malın değeri arttıkça taşıma maliyetlerindeki artışların bir o kadar önemli olmadığını, ancak bu durumun taşınan yükün küçük hacimli ve taşıma zamanının kısa olması gerektiği durumlarda geçerli olduğunu savunmuştur.

Havayolu taşımacılığının avantajları; hızlı, hizmet alanı geniş, tarife seferlerinin sıklığı yüksektir. Dezavantajı ise maliyeti yüksek havalimanındaki ve terminallerdeki aksaklıklar ve gecikmeler sebep olması, taşıma kapasitesinin denizyolu taşımasına göre sınırlı olması gibi özellikleri ise havayolu ulaştırmasının dezavantajları arasındadır.

2.3. KOMBİNE TAŞIMACILIK

Kombine taşımacılık sistemi en az iki taşıma türünün kullanılarak yapılan taşınacak yükleri birim yük haline getiren farklı taşıma türlerinden oluşan başlangıç ve bitişi karayolu ile yapılan taşıma şekline denir. Kombine taşımacılıkta yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi taşıma sürecinin hızlandırmak bakımından önem arz etmektedir.

Kombine taşımacılıkta göndericiden alıcıya ulaşan bir zincir sistemi mevcut olup bu zincir sisteminin rasyonel bir şekilde gerçekleştirilmesi ilkesine dayanır. Kombine taşımacılıktaki bu zincirin rasyonel olabilmesi için aşağıdaki süreçlerin bütünleştirilmesine bağlıdır;

* Taşıma kaplarının standart hale getirilmesi: Kombine taşımacılık sisteminde kullanılacak olan konteyner, palet vb yüklerin yükleme ve boşaltma işleminde bütünleşmesi sağlanmalıdır,

* Taşıma sisteminin uyumlu hale getirilmesi: Taşıma sistemi içindeki tüm unsurların bilgi akışını etkin ve verimli şekilde sağlanmalıdır,

* Kombine taşımacılıkta tarafların hukuki sorumlulukları: Taşıma sözleşmesi, taşıma sigortaları ve sorumlulukların belirli hale getirilmesidir,

* Sistemin bütünleştirilmesi: Kombine taşımacılık sistemi içerisindeki her unsurların yasal, örgütsel ve teknolojik olarak bütünleşmesi gereklidir,

* Ücret tarifeleri: Kombine taşımacılık sisteminin etkin ve verimli olabilmesi için uygun fiyatta taşıma yapılabilmesi sağlanmalıdır.

Kombine taşımacılık sisteminde çok modlu taşıma türünü içermekte olduğundan tek modlu sisteme göre karmaşık bir yapıya sahiptir. Kombine taşımacılık sisteminin etkin ve verimli olabilmesi için planlama, tasarım ve işletme öğelerine göre yapılması gerekir. Bunlar;

- Yollar ve hatların tespiti
- Terminaller hizmetleri
- Taşıtlar
- İşletme sistemi ve kuralları
- Yönetim ve kontrol
- Yasal Mevzuat

Kombine taşımacılık da kullanılacak araçlar özel olması gerekmektedir. Bunlar konteyner gemileri, kamyon, trey ve konteyner taşıyan özel vagonlar vb.dir.

Kombine taşımacılık sistemi özel organizasyon çalışması gerekli kılar. Bunun uzman kişilerce planlanması, yürütülmesi, yönetim ve denetlenmesi oldukça önem arz eder. Ayrıca maliyet hesaplanması da unutulmaması gereken husustur. Dünya üzerinde lojistik sistemin gelişimi kombine taşımacılık sisteminin yaygın hale gelmesi ile daha ileri seviyeye gelmesine bağlıdır.

2.3.1. Karayolu + Denizyolu Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık sisteminde hedeflenen daha çok karayolu kullanımını taşıma maliyeti ucuz olmasından dolayı demiryolu veya denizyolu/iç suyoluna doğru kaydırmaktadır.

Deniz yolu taşıma sisteminde hedeflenen bu taşımada kullanılan gemilerin limanda daha kısa sürede kalarak taşıma maliyetini azaltmak ve maksimum kar sağlamaktır. Bunun için dah modern gemi, araç ve vinç sistemlerinin kullanılması elzem olarak nitelendirilmektedir.

Önceden gemi taşımacılığında her türlü yükleri taşıyabilen gemiler önemli iken günümüzde ise yükte uzmanlaşmış belirli yükler için gemi inşası söz konusu olmuştur. Bu durum aynı zamanda gemi yatırım maliyetini arttırabilmektedir.

Ro-Ro gemileri; deniz taşımacılığında oldukça hız kazandıran ve rekabet gücü sağlayan bir taşımacılık türü olarak kullanılmaktadır. Ro-Ro gemilerinin tercih sebebi ise malın tek bir araca yüklenip aynı araçla boşaltılması sistemine dayanır. Böylece taşıma sürati artmış malın daha az zarara ve kayba uğramaması sağlanmış olur. Ro-Ro gemileri taşıma kapasiteleri ve taşıdıkları yüklere göre sınıflandırılmaktadır. Ro-Ro gemilerinin bir avantajı da yük esnekliğine ve kolay revize edilebilme özelliklerine sahip olmaktadır.

2.3.2. Demiryolu + Karayolu Kombine Taşımacılık

Bu taşıma modunda en az iki taşıma modu kullanılarak yükün kapıdan kapıya taşınması ilkesine dayanır. Başlangıçı ve bitişi karayolu olan mesafe olarak en çok demiryolu kullanılan bir taşıma sistemidir. Bu taşıma modu 500 km'nin üzerindeki mesafelerde oldukça avantajlıdır. Kombine taşımacılık elde bulunan kaynakların en üst seviyede kullanmak suretiyle firma ve şirketlerin ekonomik çıkarlarına katkıda bulunmaktadır. Bu taşıma modunun faydaları;

- Karayolu güzergahındaki trafiği azaltma
- Taşıma kapasitesinin optimum seviyede kullanımı,
- Az hava kirliliği ve gürültü,
- Az çevre ve enerji kullanımı,
- Az personel kullanım masrafı,
- Az bakım yedk parça ve malzeme kullanımı,

Türkiye demiryolu ağırlıklı kombine yük taşımacılık sistemine göre transfer süre ve maliyetlere göre ilişkin **Tablo 6**'da ile verilmiştir (Vitoşoğlu ve Evren, 2008).

Tablo 6. Süre ve Maliyetler

Transfer	Süre (Dakika)	2005 Fiyatları ile Maliyet (TL/ton)			
		Boşaltma	Depolama	Yükleme	Toplam
Kamyon – Demiryolu	2160	3300000	165000	3300000	6765000
Demiryolu-Kamyon	1440	3300000	110000	3300000	6710000

2.4. ULAŞTIRMA KORİDORLARI ve AVRUPA-KAFKASYA-ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA)

Demir perde ülkesi olarak adlandırılan SSCB'nin dış dünyaya kapalı olarak yürüttüğü politikalardan dolayı kendi ülke sınırları içerisinde kalan Orta Asya'nın büyük bir bölümü AB ülkelerinin ulaştırma alanında ilişki kurmasını engellemiştir. 1991 yılında SSCB'nin dağılması ile birlikte Orta Asya'da ve Kafkaslarda bulunan ülkeler bağımsızlıklarını kazanarak komünizmden serbest piyasa ekonomisine geçmeleri sonucu AB ülkeleri ile ulaştırma alanında yeni yatırımlar ve köprüler kurmaya başlamışlardır.

Özellikle de Asya'da ve Kafkasya'da bulunan hammaddenin hızlı, ucuz ve güvenli bir şekilde Avrupa ülkelerine ulaştırılması için güzergah arayışı içine girmişlerdir. Bununla birlikte AB içerisinde ulaşım ağlarını bir birine bağlamak amacıyla Trans Avrupa Doğu Avrupa ülkelerine ulaşım ağlarını birbirine bağlayan Pan Avrupa ulaşım koridorları oluşturulmuştur. Bu bağlamda Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan ve Türkiye içine alan yeni bir ulaşım koridoru TRACECA kurulmuştur. Bu koridorun amacı ise Avrupa ile Karadeniz bölgesi, Kafkaslar ve Asya ülkeleri arasında ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel ilişkileri ilerletmek ihraç malların hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşımını sağlamak amacı ile kurulmuştur. Bu proje başlangıçta Türkiye'yi içine almasa da 2002 yılında tam üyeliğe geçilmesi ile birlikte Türkiye TRACECA'da yerini nihayet almıştır.

TRACECA ulaştırma koridoru çok modlu ulaştırma sisteminden oluşmaktadır. Bunun içinde kara, demir, deniz yolları ve sivil havacılık ulaşım sistemleri mevcuttur.

TRACECA ağı; ipek yolunun tekrardan canlandırmak amacılığıyla oluşturulmuş çok modlu doğu/batı koridorudur. TRACECA koridorunun geliştirilmesi amacılığı ile 8 Eylül 1998 tarihinde Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA) ile Türkiye ile birlikte 12 ülke tarafından imza edilmiş olup bu TRACECA'nın temel dayanağını teşkil etmiştir. 2009 tarihinde İran da MLA'yı imzalayarak TRACECA da yerini almıştır. Başlangıçta Türkiye bu projeye dahil edilmemiştir. Ancak Türkiye MLA'yı imzalaması ile birlikte 24 nisan 2002 tarihinde bu projede yerini almıştır.



Şekil 1. TRACECA Ulaşım Hatları

TRACECA projesi ilk olarak 1993'de yani SSCB'nin yıkılıp Rusya Federasyonun kurulması ve serbest piyasa ekonomisine geçmesi ile birlikte ortaya çıkmıştır. Bununla beraber AB tarafından bölge ülkelerinin altyapı faaliyetlerini desteklemek amacıyla Bağımsız Devletler Topluluğu Teknik Yardım Fonu (Technical Assistance for Central Independent States-TACIS) oluşturulmuştur (DPT, 2001; Yapıcı, 2003; Akt. Karataş ve Oral, 2007).

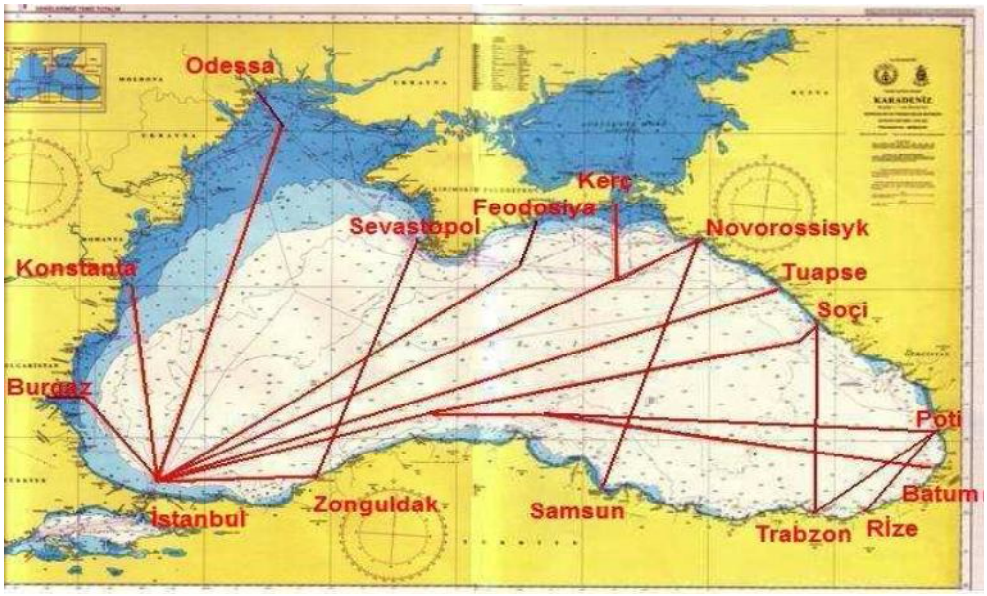
21. yüzyılda dünya ekonomisinin mal ve bilgi akışı Avrupa, Asya ve ABD üzerinde yoğunlaşması öngörülmektedir. Şuan itibari ile Avrupa, Asya arasında mal dönüşümü 2 trilyon doları geçmiş ve bunun yanı sıra 200 milyar doları da ulaşım masrafları olmuştur. Bu doğrultuda TRACECA Avrupa, Asya ve Kafkasya ulaşım koridoru ağırlıklı olarak demiryolu ulaşım sistemini kapsayan bir proje olmuştur. TRACECA "21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi" olarak yerini almıştır.

AB tarafından oluşturulan ve çok modlu taşımacılığa ağırlık veren Pan-Avrupa ve Avrupa-Kafkasya-Asya (TRACECA) ulaştırma koridorları ve Birleşmiş Milletler destekli kara yolu ve demir yolu ağırlıklı ulaştırma koridorları, Türkiye üzerinden geçerek Avrupa ile Asya ülkelerini birbirine bağlamaktadır (Karataş ve Oral, 2007).

Karadeniz bölgesinde bulunan limanların arasında demiryolu taşımacılığı büyük önem arz etmektedir. TRACECA kapsamında Samsun ile Köstence limanları

arasında feribot hattı ile taşımacılık yapılmaktadır. Ayrıca Samsun'dan Varna, Burgaz, Batum, Poti ve Köstence limanları arasında demir-denizyolu kombine taşımacılık hattı kurulması için projeler geliştirilmektedir.

Ulaştırma koridorlarının seçiminde; hız, maliyet, güzergah seçimi yasal ve idari şartların yanında asıl önemli olan konu ulaştırma koridorunun güvenliğinin olmasıdır. Ticarette esas amaç malın alıcısına sağlam ve eksiksiz bir biçimde teslim edilmesidir. Ulaştırma koridorlarının güvenlik anlamında değerlendirilmesi aynı zamanda deniz alanları ile yakından ilişkilidir.



Şekil 2. Karadeniz'den Geçen Doğu, Batı, Kuzey ve Güney Yönlü Rotalar

Şekil 2'de Karadeniz bölgesinden geçen ulaştırma koridorları Karadeniz'e kıyıdaş olan Ukrayna, Türkiye, Rusya, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan açısından dış ticaret için büyük öneme sahiptir.

Türkiye, Karadeniz ulaşım alanı içerisinde yer almaktadır. Karadeniz ulaşım alanı, bölgesel ulaştırma altyapısının Trans-Avrupa ulaştırma ağı ile Merkez ve Doğu Avrupa'daki ülkelerde birleştirilmesini tasarlamaktadır. Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanının temel amacı ise bölgedeki insan ve malların değişkenliğinin devamlılığını sağlamak, kullanıcılarına yüksek kaliteli altyapıyı kabul edilebilir ekonomik şartlarda sunmak, karşılaştırmalı üstünlüklerini hesaba katarak tüm

ulaştırma şekillerini içermek, mevcut kapasitelerin optimal kullanılmasını sağlamak, ekonomik ve çevresel olarak uygulanabilir olmak ve Trans-Avrupa ağlarına, Merkezî, Doğu ve Batı Avrupa ve Akdeniz ülkelerine bağlanabilir olmaktır. Karadeniz ulaşım alanı dâhilindeki özellikle deniz yolu bağlantılı ulaştırma faaliyetleri, Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü üye ülkeleri tarafından da desteklenmektedir. Türkiye, Karadeniz ve Marmara'daki limanları ile bu ulaşım alanına dâhildir (Akt. Karataş ve Oral, 2007).

Avrupa, Kafkasya ve Asya ulaştırma koridoru TRACECA çok modlu taşımacılık sistemine sahip olmasından dolayı bu proje içersinde olan ülkeler için de güvenilir ulaştırma zincirinin uygun değer gelişimini amaçlamaktadır. TRACECA'da farklı ulaştırma modları kullanarak bu bölge içersinde sürekli yük transferi garanti edilmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-RUSYA İLİŞKİLERİ

3.1. RUSYA FEDERASYONU HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Slav kabilelerinin 5. yüzyılda şimdiki Rusya sınırlarının bir bölümüne yerleşmesiyle birlikte ilk Rus devleti ilk Rus devleti 9. yüzyılda Novgrod ve Kiev siyasal merkezler İskandinavyalılar tarafından kurulmuştur. Kiev Knezliği Ruslar tarafından ilk devlet olarak kurulmuş 13. yüzyılda Moğol devletinin hükümdarı Cengizhan tarafından istilaya uğrayarak yıkıldı. 14 yüzyılda Altınordu devletinin zayıflaması sonucu Moskova Knezliği tekrar ortaya çıkmış olup asıl Rus imparatorluğu 18. yüzyılda I. Petro zamanında Baltık Denizi bölgesinde genişleyerek varlığını sürdürmüştür.

19. yüzyıla gelindiğinde Rus İmparatorluğu topraklarını Orat Asya'ya doğru genişletmeye başlamıştır. 1904 ila 1905 Rus Japon Savaşından sonra Bolşevikler'in lideri Vladimir Lenin ülkede monarşi düzenini yıkarak 1917 Bolşevik Devrimi ile birlikte Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ni (SSCB) ilan etmişlerdir. Vladimir Lenin'den sonra gelen Josef Stalin döneminde SSCB *"Devletin Demir Yumruğu"* politikası ile ağırlığını tüm bölge ve devletler üzerinde hissettirmiştir.

1945 ikinci Dünya Savaşı'ndan galip olarak ayrılan SSCB sosyalizm akımını Doğu Avrupa ülkelerine ihraç etmeye başlamıştır. 1961 yılında uzaya ilk astronot ve uzay mekiği göndermesi ile birlikte süper güç olma özelliğini tüm dünyaya göstermiştir. Soğuk savışında vermiş olduğu eti ile birlikte 1970 yılında sonra yavaş yavaş duraklama dönemine girmeye başlamıştır. 1987 yılına doğru gelirken gelişen dünya düzenine ayak uydurmaya çalışan SSCB Mihail Gorbaçov liderliğinde Prestroyka (açıklık ve yeniden yapılanma) politikalarıyla devleti ayakta tutmaya çalışmıştır. Bunun sonucunda kapitalist anlayışın hızla dünyaya yayılmasıyla birlikte

SSCB'nin sosyalist ve totaliter rejimin Prestroyka karaları alınması sonucunda rejim olarak çözülmeye doğru gitmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Doğu ve Batı Almanya'nın ayrılması ile birlikte 1989'da tekrar Berlin duvarının yıkılması sonucu başlayan akım 1991 yılına gelindiğinde SSCB'nin yıkılması ile sonuçlanmıştır. SSCB'nin yıkılması ile SSCB'yi oluşturan 15 ülke Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ortaya çıkarak bağımsızlıklarını ilan etmişlerdir. Ardından Rusya Federasyonu Birleşmiş Milletler'in (BM) beş daimi üyesi olarak SSCB'nin yerine yer almıştır.

Rusya Federasyonu 1993 anayasasına göre Cumhuriyetle yönetilen demokratik federalizm sistemli bir hukuk devleti olmuştur. Yürütme yetkisi devlet başkanı ve başbakana verilmiştir. 1992 Federasyon anlaşması ile birlikte 21!i cumhuriyet, 49'u vilayet, 6'sı mega bölge, 2'si federal kent, 1'i özerk bölge ve 10'u da özerk yöre olarak ayrılmıştır.

Birleşmiş Milletler de Rusya Federasyonu SSCB'nin yerini alması ile birlikte aynı zamanda Avrupa Güvenlik İşbirliğine (AGİT), Bağımsız Devletler Topluluğu'na (BDT) ve Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyine (NACC) 27 Aralık 1991'de üye olmuştur.

Rusya Federasyonu'nun seçimle iktidara gelen ilk Devlet Başkanı Boris Yeltsin, liberal demokrasi ve serbest Pazar ekonomisine geçeceği vaatlerine rağmen 1998 ekonomik krizi ve Çeçen direnişçilerin bağımsızlık çabaları ile sıkıntılı bir dönem geçirdi. 2000-2008 arasında Devlet Başkanı ve bugün de Rusya Federasyonunun Başbakanlığını sürdüren Vladimir Putin, Rusya Federasyonunun küresel ve bölgesel siyasette belirleyici bir aktör olmasını sağladı. 2008 Mart'ında seçimleri kazanarak Rusya Federasyonunun üçüncü Devlet Başkanı olan Dmitri Medvedev devraldığı istikrarı korurken sakin ama belirleyici bir siyaset izlemeye devam etmektedir (Nağdaliyev, 2010).

Rusya'nın Avrupa, Anadolu, Kafkasya ve Asya ile dış ticaret ilişkileri petrol ve doğal gaz ihracatı üzerine oluşmaktadır. Rusya'nın dış ticaretinde petrol ve doğal gaz ihracatında Avrupa'ya yarısından fazlasını gerçekleştirmektedir. Bu durum

Rusya için Avrupa hem ekonomik ve kültürel hem de Jeopolitik sebeplerle de yakınlaşmasına yol açmaktadır.

Ulaştırma sektörü açısından Rusya büyüme eğilimindedir. Özellikle güney kısmında bulunan limanların kapasitelerini arttırma yoluna gitmiştir. Bu limanlardan başlıcaları; Novorsissyk, Soçi, Sivastopol ve Kavkaz limanlarıdır. Rusya Federasyonu dünyada giderek hızla artan petrol ihtiyacını karşılamak amacıyla kuzey limanlarının da kapasitelerini arttırma yoluna gitmiştir. Son dönemde Çin'in büyüme hızı ile birlikte artan petrol ihtiyacı ve Japonya'ya yönelik petrol boru hattı çalışmalarında gelişmeler yaşanmaktadır. Japonya ve Çin ise yapılacak boru hatlarına finansal destek sağlayacaklarını vaat etmişlerdir.

Rusya'nın 2006 yılı verilerine göre yıllık dış ticaret hacmi 440 milyar dolara, dış ticaret fazlası olarak da 164 milyar dolar olmuştur. Rus ekonomisi doğal gaz ve petrol hammadde ve yarı mamul ihracatı ve tüketim malı (Gıda ve Tekstil vb) ithal eden bir ülkedir. Yine aynı yıl petrol ve doğal gaz ihracatı %64 metal malzemelerinde hesaplanması ile birlikte %81'e yükselmiştir. Bir sonraki yıl ise ithalatın %30'u ihracatın %7 oranında artmıştır. Rusya'nın Gayri Safi Milli Hasılası (GSMH) 2007 yılında ticaret fazlası olarak %14-15 civarında, ithalat sonucu ticaret fazlası ise %10 seviyesine düşmüştür.

2009 yılındaki dünya ekonomik küresel kriz neticesi ve petrolde meydan gelen düşüş nedeniyle birlikte Rus ekonomisi bu yılı zor geçirmiş ihracat ve ithalat rakamlarında düşüş meydana gelmiştir.

Genel olarak Rusya'nın ihracatının %65'i doğal gaz ve petrol sektöründen karşılanmaktadır. Rusya'nın ihraç ettiği makine ve teçhizat tipi ürünlerde bu oranın içinde %5'i bulmaktadır. Bununla birlikte ulaşım araçları, makine ve teçhizat ithalatı toplam ithalat harcamalarının yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Rus coğrafyasının soğuk iklime ve verimsiz arazileri bulunması nedeniyle gıda ürünleri ithal etmektedir.

Tablo 7. Rusya Federasyonu Dış Ticareti Hacmi (Milyar Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İHRACAT	243,6	302,5	354,4	471,6	303,3	400,1	527,7
İTHALAT	125,3	164,3	223,4	291,8	191,8	248,7	353,1

Kaynak: EIU, T.C. Moskova Ticaret Müşavirliği

Rusya Federasyonu'nun 2011 yılı verileri dikkate alındığında ihracatı 2010 yılına göre %30 (521,3 milyar dolar), ithalatı %34 (323,3 milyar dolar) artarak gerçekleşmiştir. Yine 2011 yılında dış ticaret hacmi (844,6 milyar dolar) olmuştur (DEİK, 2012).

3.2. RUSYA FEDERASYONU'NUN EKONOMİSİ ve DÜNYA TİCARET ÖRGÜTÜ (DTÖ) ÜYELİĞİ

Rusya, 1917 yılında Bolşevik Devrimi ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) adını daha sonra da 1991 yılında SSCB'nin çöküşü ile Rusya Federasyonu adını almıştır. Aradaki bu zaman zarfında Rusya uluslar arası siyasi, ekonomik ve askeri açıdan ABD ile birlikte dünyanın en önemli gücü olmuştur. SSCB ekonomisi kamu maliyeti ve merkezi planlama üzerine kurulmuştur. Yine bu dönemde SSCB ekonomisi sanayi, makine, metal işleri ve kimyasal ürünler üzerine yoğunlaşmıştır. 1950 yılında Stalin'in ölmesi ile birlikte tüketim malları öne çıkmıştır. Özellikle tarım devlete ait çiftlikler şeklinde organize edilmiştir.

Rus ekonomisi 1928 ila 1940 yıllarında %14 1960'larda %7,1, 1970'lerde %5,3 ve 1980'li yıllarda ise %3,2'e düşmüş, 1990'lı yılların başında ise neredeyse durma noktasına gelmiştir.

Büyüme oranlarının düşmesi ile birlikte gıda ve tüketici ürünlerinin arzında problemler başlamıştır. Mihail Gorbaçov döneminde Perestroika (Yeniden Yapılanma) hareketiyle ekonomide düşüşün önlemeye çalışılmış ancak tam

anlamıyla önüne geçilememiştir. Devletin gücü azalmasıyla birlikte SSCB'ye bağlı diğer cumhuriyetlerde vergi ödemeyi kesmişlerdir. Böylece 25 Aralık 1991 de SSCb dönemi tarihe karışmış, yerine Rusya Federasyonu almıştır. Rusya'ya bağlı 15 cumhuriyet bağımsızlıklarını kazanmış liberal ekonomiye geçiş sürecine girmişlerdir.

Rusya SSCB'den kalan doğal kaynakları sanayisi, eğitimli insan gücü ve teknolojisinin getirdiği avantajları kullanma yoluna gitmiştir. 1991 yılından sonra Rusya ekonomik reform programı hazırlamıştır. Bu reform programları ülkede refah ortamı sağlayamamış ekonomide ki kötü yönetim yolsuzluklar ve toplanamayan vergiler geçiş süresini uzatmıştır.

Rusya'nın ekonomik sorunları 1998 yılındaki kriz ile birlikte daha da artmış ve bankacılık sistemi de çökmüştür. 1998 yılı ekonomik krizinde Rusya'nın en büyük ihracatı petrol ve doğal gaz ürünlerinin dünya bazında düşmesi ile birlikte Ruble'nin değeri azalmış ülkede bulunan yabancı sermayede terk etmiş ve dış borçlarda ödenemeyecek duruma gelmiştir.

2000'li yıllara gelindiğinde Vladimir Putin Rusya'nın devlet Başkanı olmasından sonra ekonomik reformlar yapılmış Rus ekonomisi tekrar büyüme trendine girmiştir. 2009 yılı dünyada meydan gelen ekonomik kriz ile birlikte Rusya'nın ekonomik reformları yapmasıyla kriz en az hasarla atlatılmıştır.

Rusya Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) 2012 yılında 155'nci üye olarak katılmıştır. Rusya Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) olarak yaklaşık 2 trilyon dolara sahip DTÖ içerisinde Çin'den sonra gelen en büyük ekonomiye sahiptir. Rusya DTÖ'ye katılması ile yabancı yatırımcı için cazibe merkezi haline gelmiştir. Aynı şekilde, Rusya Federasyonu'nun uluslararası rekabete dayalı üretim sistemini kabul etmesiyle birlikte, ülkemizce söz konusu ülkeye daha fazla yatırımda bulunularak hâlihazırda 7,5 milyar dolara yaklaşan yatırım miktarımızın daha da büyümesi beklenmektedir. Rusya Federasyonu'nun DTÖ'ye üyeliğinin ülkemiz açısından en önemli ve yararlı sonuçlarından birisi ihracat vergilerinin indirilmesi ve DTÖ taahhütlerinin üstüne yükseltilmeyeceğinin kabul edilmesidir (DEİK, 2012).

3.3. TÜRKİYEİLE RUSYA ARASINDA TİCARİ İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ

Türkiye ile Rusya arasındaki ilişkiler gerek siyasi ve sosyal olarak gerekse kültürel ve ticari olarak vb. birçok konularda çok eski yıllara dayanmaktadır. İki ülke tarih sahnesinde kimi zaman savaş kimi zaman da barış içerisinde olmuşlardır. Birinci Dünya savaşının belli bir döneminden sonra Rusya Türkiye'ye yardım etmiş, ikinci dünya savaşından sonraki soğuk savaş döneminin sona ermesi ile birlikte ekonomik ve ticari açıdan ilişkilerini giderek güçlendirmişlerdir.

Birinci Dünya savaşından sonra Türkiye ile Rusya arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin temeli Türkiye Cumhuriyet'inin ilk yıllarında atılmıştır. İlk olarak 8 Ekim 1937 tarihinde Ticaret ve Seyrüsefain Anlaşması yıllık 100 milyon ruble civarında imza edilmiştir. 1966 yılında sonra ise SSCB'nin düşük faizle kredi desteğini Türkiye'ye sağlamıştır. Bunun yanında teknik destek de vererek İskenderun Demir/Çelik tesisi, Alüminyum tesisleri, Aliağa Petrol Rafinerisi, Oymapınar Hidroelektrik Santrali, Bandırma Sülfürik Asit Tesisi, Artvin Levha Fabrikası, ve Çayırova Cam Fabrikası gibi ağır sanayi kurulumuna önderlik etmişlerdir (DEİK,2012).

1985 yılı Mihail Gorbaçov döneminde Prestroyka (açıklık ve yeniden yapılanma) ile birlikte Türkiye bu dönemde fazlaca istifade etmiştir. Türkiye SSCB'nin sosyalist ekonomiden kapitalist ekonomiye geçişinde aktif rol almıştır. Yine iki ülke arasında 1984 yılındaki doğal gaz anlaşması ile ekonomik ve ticari ilişkiler hız kazanmıştır. Bu anlaşma ile alınan gazın %70'lik kısmı Türk mal ve hizmetleri ile ödenmesi şartı konmuştur. Böylece Türk sanayi ürünlerinin SSCB'ye ihracatı sağlanmış olup 1991 yılı itibari ile Türkiye'nin SSCB'ye 400 milyon dolara ulaşmıştır. SSCB'nin dağılmasının ardından 25 Şubat 1991 tarihinde Ticari ve Ekonomik İşbirliğine Dair Anlaşma ile ilişkiler artarak devam etmiştir (DEİK,2012).

Bu anlaşmaların yanı sıra iki ülke arasında da Turizm alanında İşbirliği, Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması, Gümrük Konularında İşbirliği Anlaşmaları ve Uluslararası Karayolu Taşımaları Hakkında Protokol gibi anlaşmalarda olmuştur.

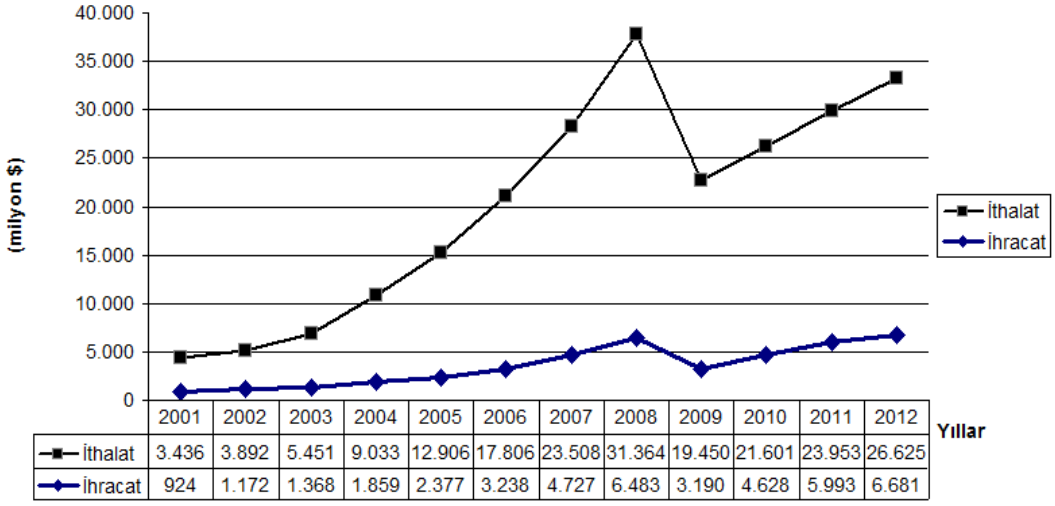
Tablo 8. Türkiye ile Rusya Federasyonu arasında Ticaretimiz (Milyar Dolar)

	İhracat	İthalat	Denge	Hacim
2007	4,7	23,5	–18,7	28,2
2008	6,4	31,3	–24,8	37,7
2009	3,2	19,7	–16,5	22,9
2010	4,6	21,5	–16,9	26,1

Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin Rusya'ya ihraç ettiği ürünler arasında gıda ürünleri %25, dokumacılık ürünleri %20, kimyasallar %9,6 ve otomotiv sanayi %7 ürünlerdir. Rusya tarafından Türkiye'ye ihraç ettiği ürünler ise; petrol ürünleri %39,6, doğalgaz %38,3, demir/çelik %10, kömür %7 dir. 2008 yılı itibari ile de Türkiye Rusya'ya 6 milyar dolara yaklaşan yatırımlar yapmıştır. Bunlar iş merkezlerinin kurulumu, gıda, şişe cam, beyaz eşya vb. sektörlerden oluşmaktadır. Ayrıca Türk müteahhitleri tarafından Rusya'nın kalkındırılmasına yönelik olarak 32 milyar dolar değerinde 1191 proje hayata geçirilmiştir. 2010 yılı ile 1,3 milyar dolar Türkiye tarafından taahhüt edilmiştir. Yine aynı yıl Rusya'nın Türkiye'ye 7 milyar dolara civarında yatırımları olmuştur (http://www.mfa.gov.tr/turkiye-rusya-federasyonu-ekonomik-iliskileri.tr.mfa).

Şekil 3'de Türkiye ve Rusya Federasyonu arasındaki ticaretin gelişimi 2001 yılından itibaren gözlenebilir. 2009 yılında küresel krize bağlı olarak yaşanan ciddi düşüş dışında, ihracat ve ithalatın düzenli bir artış içerisinde olduğu; 2012 yılında, 2001 değerleri üzerinden hem ihracat hem de ithalatın 7 kattan daha fazla artış gösterdikleri görülebilir. Türkiye'nin yakın gelecekte enerji kaynaklarında köklü bir değişim yapması beklenmediği için Rusya Federasyonundan ithalatın artarak süreceği beklenebilir (Kartal, 2013).



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
İthalat	3.436	3.892	5.451	9.033	12.906	17.806	23.508	31.364	19.450	21.601	23.953	26.625
İhracat	924	1.172	1.368	1.859	2.377	3.238	4.727	6.483	3.190	4.628	5.993	6.681

Yıllar

Şekil 3. Türkiye ve Rusya Arasındaki Dış Ticaretin Gelişimi

Türkiye ile Rusya arasında dünya sıralamasında ihracat bazında; 2000 yılında 9'uncu, 2003 ve 2004'de 8'inci, 2005'de 9'uncu, 2006'da 6'ıncı, 2007'de 5'inci sırada ithalat bazında ise; 2000 yılında 4'üncü, 2004-2005 yıllarında 2'inci, 2006'da 1'inci ve 2007'de yine 1'nci sıraya yükselmiştir.

Tablo 9'da iki ülke arasında 2010 yılı işlenmiş mallar bazında (tekstil ve konfeksiyon) ithalat ve ihracat verileri gösterilmiştir.

Tablo 9. Türkiye-Rusya Ticari İlişkileri (2007-2009)

Birim: $	2007 YILLIK	2008 YILLIK	DEĞİŞİM %	2008 OCAK - EKİM	2009 OCAK - EKİM	DEĞİŞİM %
RUSYA FEDERASYONU'NA İHRACAT	**4.726.853.152**	**6.483.003.596**	**37,2**	**5.715.169.627**	**2.571.485.615**	**-55,0**
TÜRKİYE GENEL İHRACAT	107.271.749.904	132.027.258.024	23,1	114.909.373.755	83.213.973.203	-27,6
RUSYA FEDERASYONU'NUN PAYI %	*4,41*	*4,91*		*4,97*	*3,09*	
RUSYA FEDERASYONU'NDAN İTHALAT	**23.508.494.288**	**31.364.476.862**	**33,4**	**27.368.130.313**	**15.614.485.852**	**-42,9**
TÜRKİYE GENEL İTHALAT	170.062.714.501	201.963.557.774	18,8	178.485.148.364	112.849.371.577	-36,8
RUSYA FEDERASYONU'NUN PAYI %	*13,82*	*15,53*		*15,33*	*13,84*	
RUSYA FEDERASYONU'NA KONFEKSİYON İHRACATI	**239.444.594**	**260.774.419**	**8,9**	**239.764.653**	**128.201.676**	**-46,5**
TÜRKİYE KONFEKSİYON İHRACATI	15.563.491.645	15.234.930.593	-2,1	13.137.151.424	10.524.717.114	-19,9
RUSYA FEDERASYONU'NUN PAYI %	*1,54*	*1,71*		*1,83*	*1,22*	
RUSYA FEDERASYONU'NDAN KONFEKSİYON İTHALATI	**392.183**	**383.261**	**-2,3**	**364.344**	**377.999**	**3,7**
TÜRKİYE KONFEKSİYON İTHALATI	1.516.892.282	2.117.836.346	39,6	1.853.962.087	1.682.416.198	-9,3
RUSYA FEDERASYONU'NUN PAYI %	*0,03*	*0,02*		*0,02*	*0,022*	
RUSYA FEDERASYONU'NA TEKSTİL İHRACATI	**642.518.495**	**804.943.301**	**25,3**	**693.344.647**	**463.604.853**	**-33,1**
TÜRKİYE TEKSTİL İHRACATI	6.363.917.840	6.640.492.320	4,3	5.761.660.148	4.378.470.864	-24,0
RUSYA FEDERASYONU'NUN PAYI %	*10,10*	*12,12*		*12,03*	*10,59*	
RUSYA FEDERASYONU'NDAN TEKSTİL İTHALATI	**51.882.252**	**23.431.785**	**-54,8**	**21.348.359**	**9.953.487**	**-53,4**
TÜRKİYE TEKSTİL İTHALATI	8.039.756.467	7.301.405.106	-9,2	6.350.227.034	4.893.431.522	-22,9
RUSYA FEDERASYONU'NUN PAYI %	*0,65*	*0,32*		*0,34*	*0,20*	

İki ülke arasında ithalat ve ihracat kalemlerinde her geçen yılda çeşit olarak artış gözlenmektedir. Rusya Türkiye'den ağırlıklı olarak gıda maddeleri alırken bunun ile beraber tekstil ve konfeksiyon ürünleri, makine ve teçhizat, deri, kürk, otomobil almaya başlamıştır. Türkiye'nin enerji ihtiyacı açısından Rusya'dan petrol, doğal gaz ve kömür makine aksamları ve parçaları, kimyasallar, demir/çelik ve gübre ithal yapmaktadır.

Türkiye'nin Rusya'dan ithal ettiği ürünler ile ihraç ettiği ürünlere bakılacak olursa her geçen yıl Türkiye aleyhine gelişme göstermektedir. Türkiye'nin ithal ettiği ürünlerin ihraç ettiği ürünler açısından kıyaslandığı artış meydana geldiği anlaşılmaktadır. İhracat bazında; 2010 yılında %44 artış ile birlikte 4.6 milyar dolar, 2011 yılında ise 6 milyar dolar olmuştur. İthalat bazında ise 2010 yılında %11 artış ile 21.6 milyar dolar, 2011 yılında da 24 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (DEİK, 2012).

Türkiye'nin Rusya'dan ithal ettiği petrol ve doğal gaz ürünleri Türkiye aleyhine dış ticaret açığı oluşmasını neden olmuştur. Bunun nedenleri ise;

İki ülke arasında 1984 yılında imzalanan Doğalgaz Anlaşması ile doğalgazın %70'inin Türk malları ile karşılanması kararına varılmış ancak sonradan Rusya tarafı %70'lik kısmı tek taraflı olarak %7'e indirmiştir. Ayrıca Türkiye Rusya'dan petrol ve doğal gaz ithalatı her yıl gittikçe artarken ihracat ise ise aynı oranda artmamaktadır.

1999 ekonomik krizi ile Rus rublesinin yaklaşık %75 oranında devalüasyona uğraması sonucu ithalat pahalı hale gelmiş ve bu dönemde ithalat yarı yarıya inmiştir. Bu ithal malları kalem bazında gıda ve içecek, inşaat malzemeleri ve ilaç olmuştur. Yine aynı 1999 yılı ekonomik krizinde rublenin devalüasyona uğraması sonucunda Rusya'nın uygulamış olduğu ithal ikameci politikaları ile birlikte Türkiye'nin bu ülkeye ihracatını zorlaştırmıştır. Bunun sonucunda Rusya'ya ihracat yapmaktansa yatırım yapmak daha cazip hale gelmiştir.

Rusya'da yatırımın Türk şirketlerince cazip hale gelmesi bakımından günümüzde çeşitli sektörlerde yaklaşık 3000 dolayında Türk şirketi bulunmaktadır. Türk şirketlerinin Rusya'da yaptıkları yatırım miktarı yaklaşık 8 milyar doları civarındadır. Rusya'da bulunan Türk şirketleri; Anadolu Efes, Şişecam, Enka, Eczacıbaşı, Koç grubu, Zorlu grubu, Merinos Halı, Adopen şirketlerin yatırımları bulunmaktadır (Özilhan, 2013; Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı, 2013).

İnşaat sektöründe de Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Ocak 2015 raporuna göre Türkiye'nin en çok proje üstlendiği ülkeler arasında Türkmenistan'dan sonra Rusya gelmektedir. Türk müteahhitlerinin Rusya'ya 1972 ila 2015 yılına kadar olan süreçte yaklaşık olarak 50 Milyar Dolar'ı aşan projeyi hayata geçirmişlerdir.

Bunun yanında Rusya'da Yapı Kredi, Garanti Bankası, Denizbank, Ziraat Bankası ve Finansbank gibi bankacılık alanında kuruluşlar mevcuttur. Giyim ve tekstil üzerine en başarılı firmalarda biri de Colins kot markası olmuştur. Colin's, firması Rusya'da yaklaşık 200 mağaza ve 225 milyon dolarlık yatırıma sahip olmuştur. Diğer bir şirket olarak da alkollü içecek alnında Efes, SABMiller ile gerçekleştirmiş olduğu ortaklık sayesinde Rusya'da üst sıralara yerleşmiştir (İnce ve ark., 2013; Özilhan, 2013; Ön, 2013; Rus–Türk İşadamları Birliği, 2013).

2008 yılı verileri baz alındığında iki ülke arasında dış ticaret hacmi 38 milyar dolar seviyesine çıkmış, 2009 yılı ekonomik kriz ile birlikte tekrar bu sayının altına inmiştir. 2009 yılından sonra yine artış eğilimi göstermiştir. 2014 yılı itibari ile dış ticaretimiz 33 milyar dolar seviyesinde olmuştur. 2015 yılı başlarında yapılan görüşmeler neticesinde dış ticaret hacminin 100 milyar dolar civarında gerçekleştirilmesi hedef olarak belirlenmiştir. Türkiye şu andaki mevcut ticari koşullarda Rusya ile dış ticaret hacmini 100 milyar dolar seviyesine çıkarması durumunda; Türkiye'nin ihracat seviyesinin yaklaşık 20 milyar dolar, Rusya'nın ise ithalatı 80 milyar dolar seviyesine çıkarılacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'nin dış ticaret açığının kapatabilmesi için alternatif taşıma güzergâhlarının fazlalaştırması, Türk iş adamlarına yönelik düzenlemeler yapılması ve gümrüklerde mal fiyatlandırılması bekletme sorunlarının ortadan kaldırılması, taşımacılık sisteminin daha ucuz güvenli ve kısa sürede gerçekleştirilecek şekilde şekillendirilmesi gerekmektedir.

2008 yılı verilerine göre Türkiye Rusya'ya olan ihracat miktarı 6,4 milyar dolar, Rusya'nın ithalatı ise 31,3 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. 2009 yılındaki ekonomik kriz ile birlikte toplam dış ticaret hacmi Türkiye ile Rusya arasında 22 milyar dolar seviyesine inmiştir. Türkiye'nin 1992 ile 2005 yılları arası Rusya'ya yapmış olduğu bavul ticareti yolu ile yaklaşık 70 milyar dolara yakın gelir elde etmiştir. Ayrıca iki ülke arasında turizm de önemli oranda yükselmekte 2014 yılında yaklaşık 4.480.000 turist Türkiye'nin güney sahillerini ziyaret etmiştir ve 4 milyar dolar civarında döviz bırakmışlardır.

Türkiye ile Rusya arasındaki ticaret hacmi göstermiş olduğu artış ile ve ekonomik çıkara dayalı ilişkiler baz alındığında her iki ülkenin de birbirine ne kadar ihtiyacı olduğu ortadadır.

2015 yılının sonlarına doğru Rusya'nın Suriye'de uyguladığı siyasi ve askeri politikalar yüzünden ve Türkiye'nin Suriye de bulunan soydaşlarına yönelik asimile davranışları sonucun yanında Türk hava sınırını ihlal eden Rus uçaklarından birinin vurularak düşürülmesi ile birlikte iki ülke arasında gerginlik olmuştur. Rusya Türkiye'ye bir dizi ekonomik yaptırımlar uygulamaya çalışmıştır. Ancak her iki tarafının karşılıklı çıkar ilişkilerinin bulunduğu göz önüne alacak olursak şimdiki

durumun ileriki dönemde değişmeye mecbur hale geleceği ilişkilerin normal hale döneceği tahmin edilmektedir. Aksi halde bu durum her iki ülkenin çıkarlarına zara verecektir.

3.4. RUSYA'DA ULAŞTIRMA ve ALTYAPI

Rusya bulunduğu coğrafi konum olarak 17 milyon km^2 yüzölçümü yanında yaklaşık 145 milyonluk nüfus ile büyük bir pazar ekonomisi konumundadır. Rusya Avrupa ile Asya'nın kuzey bölgesinde geniş bir alanda yer almakta olup konumu ülkede lojistik problemlere de neden olmaktadır. Lojistik alanında ülkenin en gelişmiş yerleri başkent Moskova, St. Petersburg ve Rostov bölgeleri önemli cazibe merkezleri olmuştur (Nağdaliyev, 2010).

SSCB döneminden Rusya Federasyonuna miras kalan ulaşım altyapısı eskimiş ve demode olmasından dolayı, ayrıca ülke olarak geniş bir coğrafyaya yayılması ile birlikte ulaşım altyapısının yetersiz olmasından dolayı bu sektöre yatırım yapılması gerekmektedir. Rusya büyük yüz ölçüme sahip olmasından dolayı ulaşımın büyük bir kısmı demiryolu ile sağlanmaktadır. Hava yolu ile ulaşım olmasının yanında bu sektörün alt yapısı ve uçaklarında eskimiş olduğundan yeterli miktarda hizmet verememektedir. Ülke de bulunan en işlek hava limanları Moskova, Kazan, St Petersburg ve Vladivostok'tur (Nağdaliyev, 2010).

Rusya da karayolu taşımacılığında yük ve yolcu taşımacılığı çok fazla tercih edilmemektedir. Ülkenin doğusunda karayolu altyapısı yetersiz durumdadır. TRACECA ve Karadeniz Çevre Karayolu (KCK) projesi kapsamında karayolu ulaşımı geliştirilmesi planlanmaktadır.

Rus ekonomisinin en hareketli şehri başkent Moskova'dır. Moskova da yaklaşık 15 milyon nüfus yaşamaktadır. Türkiye'den ihraç olan malların büyük bir kısmı başkent Moskova'ya gitmektedir. Rusya'nın diğer şehirlerine ihraç mallarını dağılması Moskova üzerinden gerçekleşmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE-RUSYA TİCARİ İLİŞKİLERİ ÇERÇEVESİNDE TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. RUSYA'NIN ULAŞTIRMA ve TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ

Rusya Dünya üzerinde en büyük sınırları ve yüzölçümüne sahip ülke olarak önemli bir yer teşkil etmektedir. Ayrıca Rusya Asya ve Avrupa coğrafyası içerisinde konum ve iklim olarak farklılık göstermekte olduğundan bu ülkede kombine taşımacılık zorunlu hale gelmektedir. Rusya dünyadaki toplam demiryollarının %7 sine sahip olmasının yanında mevcut demiryollarının, SSCB'nin yıkılması ve ekonomik olarak kapitalizme geçiş aşamasında olmasından dolayı ancak üçte bir kapasite ile çalışmaktadır. Rusya'nın kendi sınırları içerisinde bulunan en önemli demiryolu ağı ise Kuzey Kafkasya hattıdır.

Rusya'nın Karadeniz Bölgesinde bulunan Limanları 66 milyon ton/yıl kapasiteyle çalışmakta olup Rusya dış ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Ayrıca bu limanlara ilave olarak Hazar'da bulunan limanlar 2001 yılı itibarı ile 90 milyon ton/yıl kapasitede çalışmakta olup bu limanlar 65 milyon tonu doğalgaz ve petrol ihraç etmektedir.

Bununla birlikte Rusya dış ticarette nehir taşımacılığına da önem vermiştir. Rusya'nın batı bölgesinde bulunan nehirler ve kanal sistemleri ile kuzeyde bulunan Baltık Denizinden güneyde yer alan Karadeniz'e su ve nehir yolu taşımacılığı 2002 yılı verileri dikkate alındığında 29,3 milyon ton/yıl'da yük taşımaktadır. Ancak mevcut nehir taşımacılık sistemi Rus mevzuatınca yapılmaktadır. Nehir yolu taşımacılığı Rusya için bazı durumlarda dezavantaj yaratmaktadır. Bu durum; Aralık başı ile Mart ayı sonuna kadar olan bölümde, kış ayının sert geçmesiyle birlikte ve buzlanmanın da etkisiyle ulaşıma kapanmaktadır.

Rusya'daki havayolu ulaşım da ise büyük bir yüzölçümüne sahip olmasından dolayı oldukça gelişmiştir. Yine SSCB'nin çökmesi ile birlikte hava ulaşımına olan gerekli destek tam olarak verilememiştir. Bunun sonucu olarak da eskiyen terminal

binaları, uçuşu destekleyen sistemler ve eskimiş kargo uçakları ile hizmet verilmeye çalışılmaktadır.

Rusya'daki karayolu ulaşımında da yollarda hem yük hem de yolcu taşımacılığı fazla kullanılmamaktadır. Ülkenin özellikle doğu bölgesinde karayolu alt yapısı yeterince gelişmemiştir. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım koridoru TRACECA ve Karadeniz Çevre Yolu Projeleri ile Asya ve Avrupa Karayolunun geliştirilmesi planlanmaktadır.

4.2. TÜRKİYE-RUSYA ARASINDA TAŞIMACILIK ALANINDAKİ İLİŞKİLER

Türkiye ile Rusya arasında taşımacılık önemli sektörlerden birisidir. Bunlar kara, hava, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı oluşturmaktadır. Türkiye yapmış olduğu dış ticaretin büyük bir kısmı deniz yolu ile gerçekleştirmekte olup %87 denizyolu ve % 13'ü ise karayolu ile yapılmaktadır. 11 Mart 1927 tarihinde Türkiye ile dönemin SSCB arasında denizyolu taşımacılığı, Ticaret ve Seyrüsefain Anlaşması ile Ticaret ve Tediye Anlaşmasına dayanmaktadır.

Karayolu taşımacılığı alanında ise, Türkiye ile Rusya yine o dönemdeki SSCB arasında 20 Haziran 1988 yılında imzalanan Uluslar arası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmasına göre yapılmış olup, ayrıca yine iki ülke arasında 1 Haziran 1991 tarihinde de Kara Ulaştırma Anlaşması yapılarak yenilenmiştir. Bununla da yetinilmeyip son olarak 21 Mart 2011 tarihinde Karadeniz Çevre Karayolunun koordineli olarak geliştirilmesine yönelik Mutabakat Zaptı imzalanarak yürürlüğe girmiştir (Türk-Rus İş Konseyi, DEİK).

Türkiye ile Rusya arasında ulaştırma alnındaki sorunları çözüme kavuşturmak engelleri ortadan kaldırabilmek amacı ile 3 Eylül 1993 tarihinde Moskova'da Türk Rus ulaştırma komisyonu kurulmuştur. Bu komisyon belli zaman aralıklarında toplanarak ulaştırma alanındaki sorunları ve işbirliğini ve ilişkileri incelemek ve çözüm önerileri sunabilmek için bir araya gelmektedir. Yine 2 Eylül 1995 tarihinde Türk Rus ulaştırma komisyonu protokolüne ek protokol de yapılmıştır. Ardından 29

Ağustos 1996 tarihinde iki ülke arasında tekrar bir ek protokol yapıkmış 18-20 Kasım 1996 tarihileri arasında kara ulaştırma komisyonu toplantısı yapılmıştır. Bu komisyon 16 Ocak 2001 tarihinde 6. dönemi Moskova da, 16 Haziran 2003 tarihinde de 7. dönem toplantısını da İstanbul'da yapmıştır.

Türkiye'nin dış ticaret hacmi 2003 yılı verilerine göre 160.021.871 ton olmuştur. Bu hacmin yıllık bazda 140 milyon tonu deniz yolu ile, 16.8 milyon tonu karayolu ile, 1.3 milyon tonu demiryolu, 179.000 tonu hava yolu ile ve 1.5 milyon tonu diğer yollar ile taşınmıştır.

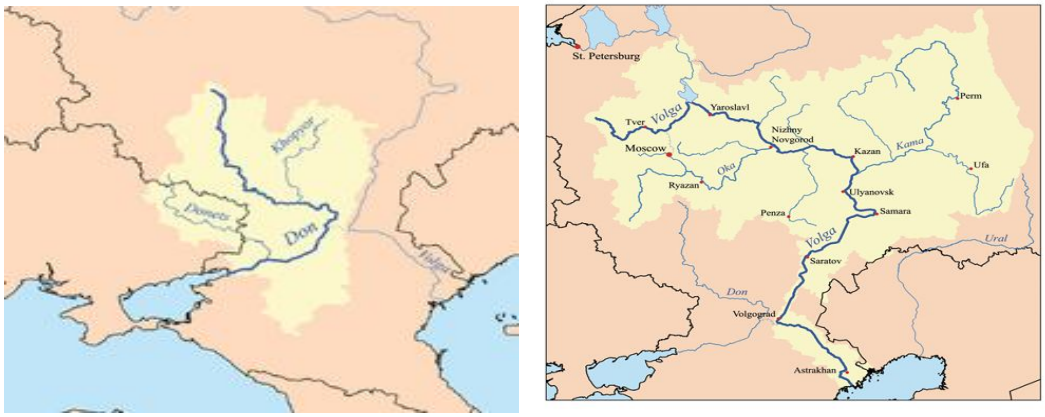
İhracat bazında; 51.6 milyon tonluk ihracatın %80,4'ü deniz yolu, %18,2'si karayolu ile, %1'i demiryolu ve %2'si havayolu ile yapılmıştır. İthalat bazında ise; 108,4 milyon tonluk ithalatın %91'i denizyolu taşınmıştır (İş Konseyi; Rusya Ülke Bülteni, DEİK,2012).

Türkiye'nin dış ticareti ağırlıklı olarak deniz yolu ile gerçekleştirdiği 2003 yılı verilerinden de anlaşılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığında Türkiye 1994 yılında 74,7 milyon ton iken 2003 de 140 milyon tona çıkmıştır. Türkiye ile Rusya arasında da dış ticaret ve ekonomide deniz yolu taşımacılığı gün geçtikçe artmaktadır. İki ülke arasında 2003 yılı verilerine göre denizyolu taşımacılığı hacmi 21.042.591 tona ulaşmış buda dış ticaret hacminin %15'ini oluşturmuştur. Türkiye ile Rusya'nın dünya filosu 2004 yılı baz alındığında Türkiye'nin 855 gemi ile dünyada 23. sırada, Rusya 1705 gemi ile 22. sırada yer almaktadır (Türk-Avrasya İş Konseyleri, 2005).

Yine KEİ örgütü ile Türkiye arasında denizyolu kullanılarak 2003 yılı verilerine göre 37.372.219 ton ithalat yapmıştır. Türkiye'nin yapmış olduğu ithalatın 21.042.591 tonun yani %57'sini Rusya ile yapılan ithalat oluşturmuştur. Bu durum KEİ örgütü çerçevesinde Türkiye en çok dış ticaret yaptığı ülke olarak Rusya'yı göstermektedir. Rusya ile Türkiye arasında meydana gelen bu ticaret Rusya'nın doğal gaz ve petrol ithalatından kaynaklanmaktadır. İki ülke arasında yapılan dış ticaretin 957.437 tonu %4,5'u Türkiye'nin ihracatı, 20.085.154 tonu %95,5'i Rusya'nın Türkiye'ye yaptığı ihracat oluşturmaktadır. Türkiye'nin Rusya ile yapmış olduğu ithalat ve ihracatın büyük bir kısmı yabancı bandıralı gemiler ile yapılmaktadır. Yine 2003 yılı verilerine göre iki ülke arasında taşınmakta olan

yüklerin %57,8'i diğer ülkeler tarafından %29'u Türk ve %12,8'i ise Rus bandıralı gemiler tarafından taşınmıştır (Türk Avrasya İş Konseyleri 2005).

Türkiye'nin 2004 verileri dikkate alındığında kendisinde bulunan toplam 22 adet RO-RO gemisi bulunmaktadır. Karadeniz Bölgesinde 4 adet RO-RO gemisi bulunmakta ve bu gemilerle taşımacılık yapılmaktadır. Trabzon ve Soçi limanlarında hizmet vermek üzere 2 adet, Samsun ve Novorossiysk'i limanlarında da 2 adet RO-RO gemisi ile taşıma yapılmaktadır. Türkiye ile Rusya arasında dış ticarette 2003 verilerine göre Samsun/ Novorossiysk hattında 7456 Türk, 535'i Rus ve 89'u diğer ülkelere ait olmak üzere araç, Trabzon/Soçi hattında da 1651 Türk aracı taşınmıştır. Rusya'dan Türkiye'ye dönüşte ise; Novorossiysk/Samsun hattında 6196'sı Türk ve 395'i diğer ülkelerin, Soçi/Trabzon hattında da 2039 Türk aracı taşınmıştır. Taşımacılık sistemi açısından denizyolu taşımacılığında nehir yolu da kullanılmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin Orta Asya ve Hazar havzasında bulunan ülkeler arasındaki taşımacılık faaliyetlerinin etkin olarak kullanılabilmesi için nehir yolu taşımacılık faaliyetlerinde Don ve Volga büyük öneme sahiptirler. Karadeniz bölgesinde Azak denizi içerisine Don nehri bağlantısı mevcuttur. İki ülke arasında nehir yolu taşımacılık sisteminin geliştirilebilmesi amacı ile ortak bir çalışma yapılmasına ait görüşmelere başlanılmıştır (DEİK/Türkiye Rusya İş Konseyi).



Şekil 4. Don ve Volga Nehir Hattı

Karayolu taşımacılığında ise, 1997 ila 2004 yılları verileri dikkate alındığında ; Türk taşımacılık şirketlerince Rusya'ya Bağımsız Devletler Topluluğu'na ve Asya ülkelerine ihracat işlemlerinde yapılan taşımacılık sayısı 440.108 civarında gerçekleştirmiştir. Bunun 110.027'si %25,4'ü Rusya tarafına yapılmıştır. Türk

müteahhit firmalarınca Rusya'da almış oldukları inşaat vb işleri büyük rol oynamakta ve bu firmaların ihtiyaç duydukları malzemelerin çoğunluğunu karayolu ile taşımaktadır (UND; Türk-Rus İş Konseyi; Rusya Ülke Bülteni).

Türkiye ile Rusya arasında karayolu taşımacılık faaliyetlerinde son yıllarda Rusya aleyhine gelişen bir dengesiz durum ortaya çıkmıştır. Türk ihracat mallarının bir çoğu Türk şirketleri tarafından taşınırken Türkiye'de çalışan Rus firmalarının sayısı çok azdır. Bu durum Türk taşımacılık şirketlerinin Rusya'dakilere göre büyük üstünlük kurmasına sebep olmuştur. İki ülke arasında karayolu taşımacılıkta yaklaşık %90'ı Türk şirketlerince yapılmaktadır. Böylece iki ülke arasında yapılan ihracat ve ithalat işlemlerinde karayolu taşımacılığındaki dengesizlik günümüzde de devam etmektedir.

Karayolu taşımacılığında Türkiye ile Rusya arasında 2002 yılı verilerine göre taşınan yük hacmi toplamda 270.000 ton olmuştur. Bu yükün %60'nı Türkiye'nin Rusya'ya yaptığı ihracattan oluşmakta olup Rus şirketlerinin payı ise toplam yük miktarının %2'sini taşımaktadır (Türk-Rus İş Konseyleri; Rusya Ülke Bülteni, DEİK, 2012).

Yine iki ülke arasında karayolu taşımacılığı iki ülke arasındaki anlaşmalara göre yapılmaktadır. 2001 yılında yapılan görüşmelerde iki ülke birbirine 3000 adet giriş izni vermişlerdir. 15 Ağustos 2003 tarihinde Türkiye 900 Rus aracına yükleme izni vermiş bunun yanında Rusya'dan 5000 adet geçiş belgesi kotası almıştır (Türk Rus İş Konseyleri; DEİK, 2012). 2015 yılında iki ülke arasında meydana gelen siyasi gelişmeler neticesinde Türk tarafına 8000 adet geçiş belgesini 2000 adet'e indirmiştir.

19 Nisan 2007 tarihinde Karadeniz bölgesinde yer alan ülkeler arasında KEİ çerçevesinde "Karadeniz Çevre Karayolu'nun Koordineli Gelişimine Dair Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır. Bununla birlikte Karadeniz Çevre Karayolu Yönlendirme Komitesi kurulmuştur. KÇK mutabakat zaptı 21 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu mutabakat zaptındaki amaç; Karadeniz Bölgesinde düzenli bir ulaşımı sağlamak, bu bölgedeki ülkelerin ekonomik, kültürel ve sosyal olarak bir araya getirmektir. Türkiye'den geçen KÇK iki şeritli yüksek standartlı olarak planlanmış

ve tamamlanan kesimler trafiğe açılmıştır. Bu yol aynı zamanda Karadeniz ülkeleri ile birlikte Kafkasya'ya, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlantı sağlamaktadır. Türkiye'den geçen KÇK 1693 kilometre uzunluğunda olup Akdeniz ve Ege'ye liman bağlantısı sağlayan toplam 1182 kilometre uzunluğunda iki bağlantı yolu ile tamamlanmaktadır(http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasiProjeler/KaradenizTeskilati.aspx).



Şekil 5. Karadeniz Çevre Karayolu

4.3. TÜRKİYE - RUSYA TİCARİ TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE ALTERNATİF GÜZERGÂHLAR

Türkiye ile Rusya arasında yapılan ihracat ve ithalat karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılık kullanılarak yapılmaktadır. Türkiye'nin Rusya'ya yaptığı ihracat kalemleri olarak genellikle gıda ürünleri, tekstil, inşaat malzemeleri, makineler vb oluşturmaktadır. Taşımacılık alanında kullanılan güzergâhlar şunlardır;

Karayolu ile; Trakya bölgesi Kapıkule sınır kapısından çıkan çıkan yüklü araçlar sırası ile Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Rusya'ya varmaktadır. Bu durum Rusya'nın başkenti Moskova'ya varış 6 gün sürmektedir. Bazen de ülkemizin Doğu Karadeniz bölgesinden Sarp ve Gürbulak sınır kapıları kullanılarak yapılmakta, ancak bu güzergâhlarda Gürcistan ve Çeçenistan'la Rusya'nın yaşamış olduğu siyasi sorunlar ve güvenlik endişesi nedeniyle bu hatlar fazla kullanılamamaktadır.

Denizyolu ile; Ro-Ro taşımacılık yapılarak Samsun-Novorossiysk ve Trabzon-Soçi limanları kullanılmaktadır. Gemi bekleme süreleri uzadığından maliyet artmaktadır.

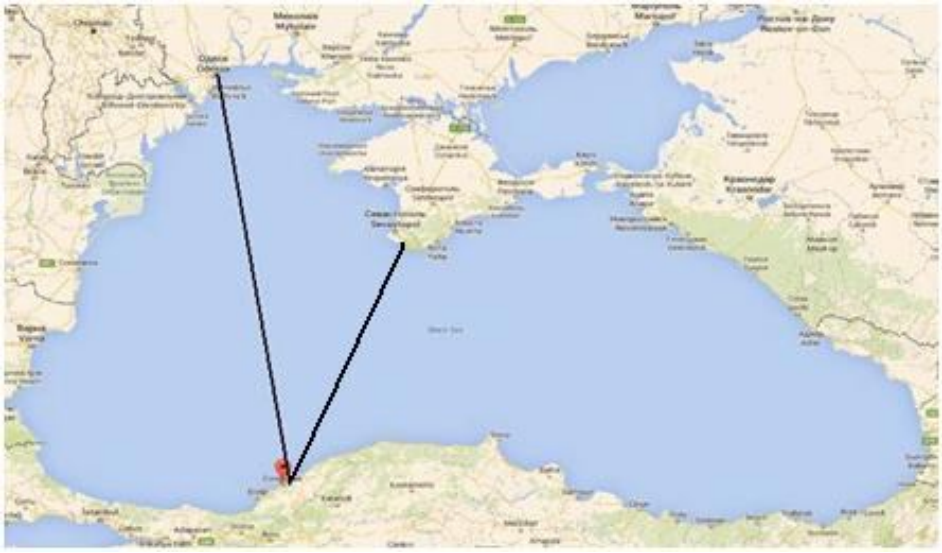
Demiryolu ile; Trakya'dan konteynerlerin trene yüklenerek Ukrayna'nın Odesa ile Rusya'nın Novorossiysk'e gitmektedir. Gıda ve modaya bağlı ürünlerin gecikmesi söz konusu olduğundan pek tercih edilen bir hat değildir (Nağdaliyev, 2010).

Günümüzde Türkiye ile Rusya arasında toplam dış ticaret hacmi 33 milyar dolar civarındadır. Önümüzdeki yıllar itibari ile iki ülke arasında yapılan görüşmeler neticesinde bu miktar az bulunmakta olup, 100 milyar dolara çıkarılması hedeflenmektedir. Rusya ile dış ticaretimizin bu mevcut hali ile arttırılması mümkün görülmemekte olup iki ülke arasında taşımacılık sisteminin çeşitlendirilmesi alternatif güzergâhları devreye sokmamız gerekmektedir. Bugün itibariyle Türkiye ile Rusya arasında karayolu denizyolu kombine taşımacılık yapılmakta, havayolu le de birçok sefer gerçekleştirilmektedir. Demir yolu deniz yolu kombine taşımacılığında yeterince gerekli önem verilmemiştir. Demir yolu deniz yolu kombine taşımacılığında alternatif olabilecek güzergahlar Filyos lojistik liman, Sinop limanı, Samsun-Kavkaz feri hattı ve İyidere lojistik limandır.

4.3.1. FİLYOS LOJİSTİK LİMANI

Türkiye'nin Batı Karadeniz bölgesindeki illerin gelişimi ve kalkınmasında vr bu bölgedeki kombine taşımacılık hizmeti verecek bir liman yapılması planlanmaktadır. Bu plan aynı zamanda bölgesel kalkınma ve yeni iş istihdamı oluşturma projesidir.

Bununla birlikte Filyos limanı projesi; Marmara bölgesinde bulunan İstanbul ve Kocaeli illerinin yanı sıra Karadeniz'deki limanların yükünü ve yük trafiğini azaltmak, Anadolu Bölgesinden gelecek ve gidecek yükleri elleçlemek, bu bölgede enerji yatırımlarına destek olmak, yeni ibr ekonomik bölge oluşturmak ve TRACECA koridorunda yerini almaktır.



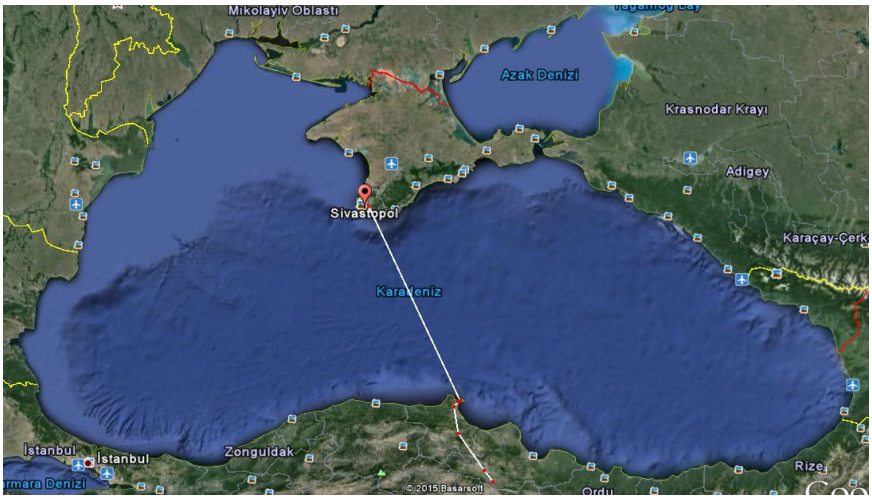
Şekil 6. Filyos Limanı

Filyos limanı projesi ilk etapta 600 Milyar Euro'luk fizibilite çalışması yapılmış olup 1 Milyar Euro civarında harcama yapılarak çalışır hale gelemesi planlanmaktadır. Bu proje aynı zamanda 1 milyon ton genel kargo, kuru yük olarak 15 Milyon ton, 700 bin TEU konteyner hizmeti verecek şekilde toplamda 25 Milyon ton yükü elleçleyecek şekilde projesi yapılmıştır. Türkiye'nin bir zamanklar Güney Anadolu'yu kalkındırma projesi olarak düşünülen GAP projesinin bir benzeri bu bölgeye de yapılması planlanmış olup bu bölgede Karadeniz Bölgesi'nin GAP'ı olarak nitelendirilmektedir. Bu projenin tamamlanması ile birlikte büyük miktarlarda

ihracat ve ithalat mallarının sevkiyatı ile büyük yatırımların toplanacağı bir merkez halini alacaktır. Ayrıca Türkiye'nin birçok bölgesine demiryolu yük taşımacılığıyla bağlı olduğundan Rusya'ya ihraç ve ithal malların Sivastopol limanı ve Odesa limanının da genişlemesiyle birlikte Ro-Ro taşımacılık için alternatif bir liman özelliği taşımaktadır.

4.3.2. SİNOP LİMANI

Coğrafi açıdan bakılacak olunursa Sinop, Türkiye'nin en uç kuzey kısmında ve Karadeniz bölgesinin orta kısmında yer almaktadır. Sinop limanı yapılması durumunda mevcut demiryolu bulunmadığından Sivas, Amasya, Samsun demiryolu hattının Hazva istasyon kısmından yaklaşık olarak 135 km Sinop'a uzatılması gerekecektir. Ayrıca Samsun, Filyos limanlarının lojistik yükünü hafifletecektir. Sinop'a yapılması planlanacak olan lojistik liman Rusya'nın en güney uc kısmında bulunan Sivastopol limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı ile birlikte birbirine bağlanmış olacaktır. Bununla beraber iki ülke arasında en kısa mesafede bulunan bu iki liman üzerinden Tren Feri Hattı oluşturularak köprü vazifesi görmüş olacaktır. Ayrıca karadenizin yük trafiğini azaltacak TRACECA'ya dahil olacaktır. Türkiye'den Rusya'ya her iki yönlü olarak Sivastopol-Moskova hattı demiryolu taşımacılığı bulunmaktadır.



Şekil 7. Sinop-Sivastopol Hattı

4.3.3. SAMSUN-KAVKAZ FERİ HATTI

Uluslararası taşımaların kombine taşımacılık yöntemi ile (Demiryolu ve Denizyolu) geliştirilmesi yönünde başlatılan çalışmalardan da olumlu sonuçlardan biride Samsun-Kavkaz feri hattıdır. Bu proje kapsamında yapılacak olan limanda dolfen, boji değiştirme tesisi, kapak atma rampası ve bağlantı yolları inşaatları yapılarak iki ülke arasında Tren Feri Hattı ile kombine taşımacılık imkan ve kabiliyetlerine kavuşmuş olacaktır

Bu hattın yapılması ile Anadolu'nun Doğu'su, Batı'sı ve Güneyinden her yöne ulaşım kabiliyetine sahip olunacaktır. Ayrıca Türkiye Rusya'dan gelen ithal malların Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerine kombine taşımacılık yapılarak ticari faaliyet sağlanmış olacaktır. Yine bu proje ile yılda 200.000 ton yük taşıması ilk aşamada yapılacaktır. Rusya'dan Kavkaz limanına geniş hat açıklıklı vagonlarda gelen yükler Samsun limanına getirilmiş olacaktır. Buraya gelen yükler TCDD gabarilerine uygun olan vagonlar, TCDD demiryolu hat açıklığındaki tekerlek takımları ile değiştirilerek Türkiye üzerinden her yöne transit olarak taşınabilecektir. Eğer TCDD gabarilerine uygun olmayan Rusya'dan gelen vagonlar tırlar üzerine alınarak karayolu ile her yöne sevkiyat yapılabilecektir. Aynı şekilde tam tersi istikametteki taşımalarda yapılabilecektir.



Şekil 8. Samsun-Kavkaz Hattı

Bu projenin faaliyete geçmesi ile birlikte TRACECA koridoruda genişlemiş olacaktır. Ayrıca iki ülke arasında denizyolu demiryolu taşımacılık sistemi oluşturularak navlun ücretleri ve taşıma süreleri azaltılarak maliyetler minimize edilmiş olacaktır.

4.3.4. İYİDERE LOJİSTİK MERKEZİ

İyidere Lojistik Merkezi, Ovit Tüneli ve Havaalanı kapsamında baktığımızda Rize sahili de bir lojistik merkez haline gelecektir. İyidere lojistik merkezinin etkin bir şekilde görevini icra edebilmesi için ilk önce Ovit Tünelinin bitmesi gerekmektedir. Çünkü Ovit Tüneli Rize ile Erzurum'u birbirine bağlayacak olup Asya ve Orta Doğu ülkeleri ile birlikte Anadolu'nun Doğu ve Güney Doğu'su böylece Karadeniz'e ulaşmış olacaktır.

Lojistik liman seçiminde deniz taşımacılığı ve deniz derinliği en önemli kıstasların başında gelmektedir. Yüklü ve ağır tonajlı gemiler deniz derinliğinin yüksek olduğu yerlere yanaşmakta olup İyidere Lojistik limanı Türkiye'de bulunan Mersin ve Ambarlı limanlarının (18 m derinliğinde) deniz derinliği açısından üstünde yer almaktadır. Bu durum İyidere'ye yapılacak olan lojistik liman seçiminin ne kadar doğru olduğunu göstermektedir.



Şekil 9. Ovit Tüneli

Ayrıca Ovit Tüneli dünyanın en uzun ikinci tüneli olma özelliği taşımaktadır. Ovit Tüneli sayesinde bölgedeki kış şartlarının ağır geçmesi sebebiyle ulaşım kar ve çığ tehlikesi ile aksamakta olup bu tünel ile birlikte ulaşım kesintisiz ve güvenli hale gelmiş olacak ve ticaret gelişmiş olacaktır. Ovit Tüneli bitmesi sonrasında yapılacak ihracat İyidere Lojistik Limanından sağlanacaktır.

Proje kapsamında tünelin uzunluğu 14.300 m olacak, Rize ile Erzurum arası 250 km olan karayolu 200 km'ye düşecektir. Böylece Rize Erzurum arasında mesafe 1,5 saat kısalmış olacaktır.

SONUÇ

Günümüzde Türkiye ile Rusya arasında toplam dış ticaret hacmi 33 milyar dolar civarındadır. Önümüzdeki yıllar itibari ile iki ülke arasında yapılan görüşmeler neticesinde bu miktar az bulunmakta olup, 100 milyar dolara çıkarılması hedeflenmektedir. Rusya Federasyonu'na yapılan ihracatın önündeki en büyük sorunlarından birisi lojistik ve yüksek navlun ücretleridir. Rusya'da bulunan demir yolları uzunluğu bütün dünyadaki demiryollarının uzunluğunun %7'sine sahiptir. Ancak Rusya'daki demiryolları şu anda üçte bir kapasiteyle hizmet vermektedir. Karayolu taşımacılığında ise; Trakya bölgesi Kapıkule sınır kapısından çıkan çıkan yüklü araçlar sırası ile Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Rusya'ya varmaktadır. Bu durum Rusya'nın başkenti Moskova'ya varış 6 gün sürmektedir. Bazen de ülkemizin Doğu Karadeniz bölgesinden Sarp ve Gürbulak sınır kapıları kullanılarak yapılmakta, ancak bu güzergâhlarda Gürcistan ve Çeçenistan'la Rusya'nın yaşamış olduğu siyasi sorunlar ve güvenlik endişesi nedeniyle bu hatlar fazla kullanılamamaktadır.

Türkiye'nin dış ticaret hacmi; ihracatın %80,4'ü ve ithalatın %91'i **denizyolu** taşımacılıkla, ihracatın %18,2'si ve ithalatın %6,7'si **karayolu** taşımacılıkla, ihracatın %1'i ve ithalatın %0,7'si **demiryolu** taşımacılıkla, ihracatın %0,2'si ve ithalatın %0,07'si **havayolu** taşımacılık aracılığıyla yapılmıştır. Buradan anlaşılacağı üzere Türkiye'nin dış ticareti ağırlıklı olarak deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya sıralamasında gemi taşımacılığında, Türk deniz ticaret filosu 855 gemi ile 23. sırada, Rus deniz ticaret filosu ise 1.705 gemi ile 22. sırada yer bulmaktadır. Türkiye'nin yapmış olduğu ithalatın büyük bir kısmı denizyoluyla gerçekleştirmekte olup ithalatın büyük bir kısmını kendisine ait olmayan yabancı ülkelerin gemileri ile yapmaktadır. Bu durum deniz yolu taşımacılığında navluna ödenen ücret her geçen gün artış göstermektedir.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü üyesi ülkeler arasında Türkiye ile Rusya'nın denizyoluyla gerçekleştirmiş olduğu dış ticaret %57 seviyesine sahiptir. Yine iki ülke arasında dış ticaret ve ekonomik ilişkilerde denizyolu taşımacılığının

önemi her geçen yıl artmaktadır. Türkiye'nin denizyolu ile Rusya'ya yaptığı ithalat ve ihracatın %57,8'i yabancı bandıralı gemilerle yapmaktadır. Navlun fiyatlarının artışları ve RO-RO gemi taşımacılığında sorunlar nedeniyle ödenen ücretler yükselmekte, ihracat alanındaki bazı ürünlerin navlun fiyatları mal bedelini geçebilmektedir. 2004 yılı verilerine göre Türkiye'nin 22 adet Ro-Ro gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerden ikisi Trabzon-Soçi, ikisi Samsun-Novorossiysk hatlarında Ro-Ro taşımacılık yapmakta olup hedeflenen dış ticaret hacmine ulaşılması şu haliyle zor görünmektedir. Rusya ile dış ticaret hacmimizin 100 milyar Dolara çıkabilmesi için emniyetli, etkin, hızlı ve ekonomik alternatif güzergâhlara ihtiyaç doğmaktadır. Bunun yanında demiryolu deniz yolu kombine taşımacılığı büyük orandaki yüklerin ekonomik, hızlı, emniyetli, uzak mesafelere taşınması, araç ve personel miktarının az olması, yüklerin tek seferde daha az karbon salınımı yapması ve hizmet kalitesi olarak daha uygun olmasından dolayı yeterince gerekli önem verilmemiştir. Demiryolu deniz yolu kombine taşımacılığında alternatif olabilecek güzergâhlar Filyos lojistik liman, Sinop limanı, Samsun-Kavkaz feri hattı ve İyidere lojistik limanıdır.

Filyos lojistik limanına giden mevcut demiryolu hattı iyileştirilmeli konteynerle yük taşımacılığına uygun hale getirilmelidir. Ayrıca Türkiye'nin birçok bölgesine demiryolu yük taşımacılığıyla bağlı olduğundan Rusya'ya ihraç ve ithal malların Sivastopol limanı ve Odesa limanının da genişlemesiyle birlikte deniz ve demiryolu kombine taşımacılık için alternatif bir liman özelliği taşımaktadır. Deniz ve demiryolu kombine taşımacılıkla Odesa limanına 17 saatte, Sivastopol limanına 12 saatte varış imkânı sağlanacaktır. Odesa ve Sivastopol limanlarında Rusya'ya mevcut tren hatları ile ihraç ve ithal malların sevkiyatı yapılmış olacaktır. Bu durumda Sivastopol ve Odesa limanlarına ikişer olmak üzere toplam dört adet deniz ve demiryolu kombine taşıma gemisine ihtiyaç vardır.

Sinop'a yapılacak lojistik liman için mevcut demiryolu bulunmadığından Sivas, Amasya, Samsun demiryolu hattının Hazva istasyon kısmından yaklaşık olarak 135 km Sinop'a uzatılması ve konteynırlı yük taşımacılığına uygun hale getirilmelidir. Sinop Sivastopol limanı arası deniz ve demiryolu kombine taşımacılıkla yaklaşık 9 saatte ihraç ve ithal malların sevkiyatı yapılmış olacaktır.

Sivastopol limanı gelen ihraç ve ithal mallar buradan mevcut demiryolu Rusya'ya varmış olacaktır. Samsun Sivastopol arasına iki adet deniz ve demiryolu kombine taşıma gemisine ihtiyaç olacaktır.

Samsun-Kavkaz feri hattın avantajı; Türkiye'nin her tarafına demir yolu ağı ile bağlı olasından dolayı ulaşım sağlanabilmektedir. Ayrıca Rusya'nın ihraç ettiği malların Orta Asya ve Orta Doğu'ya kombine yük taşımacılığının Türkiye üzerinden yapılmasını sağlamaktadır. Bu proje ile ilk aşamada yıllık 200.000 ton taşıma yapılması planlanmakta olup kapasitesi artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca Samsun limanına giden mevcut demiryolu hattı iyileştirilmeli konteynerli yük taşımacılığına uygun hale getirilmelidir. Samsundan Kavkaz limanına Ro-Ro taşımacılıkla yaklaşık 14 saatte ihraç ve ithal malların sevkiyatı yapılmış olacaktır. Kavkaz'a inen ihraç ve ithal mallar buradan mevcut demiryolu ile Rusya'ya varmış olacaktır. Samsun Kavkaz hattına da iki adet deniz ve demiryolu kombine taşıma gemisine ihtiyaç olacaktır.

İyidere lojistik limanı Ovit Tüneli Rize ile Erzurum'u birbirine bağlayacak olup Asya ve Orta Doğu ülkeleri ile birlikte Anadolu'nun Doğu ve Güney Doğu'sunu Karadeniz'e ulaşmış olacaktır. Coğrafi zorluklar buraya demiryolu taşımacılık yapılmasını kısıtladığından Ovit tüneli ile karayolu taşımacılıkla bu sorun ortadan kalkacaktır. Ovit tünelinin açılması ile Rize ile Erzurum arası 250 km olan karayolu 200 km'ye düşecektir. Bu durum Rize ile Erzurum arasını bir buçuk saat (1,5) mesafe süre kısaltmış olacaktır.

İyidere limanına gelen ihracat ve ithal mallar Ovit tüneli kullanılarak Erzurum'a geçecek burada bulunan mevcut demiryolu hattı ile Türkiye'nin birçok alanına varmış olacaktır. İyidere limanından Soçi, Novorossiysk limanlarına feri hattı bağlanması durumunda Soçi'ye 8 saatte, Novorossiysk'e 14 saatte ihraç ve ithal mallar buradan mevcut demiryolu ile Rusya'ya varmış olacaktır. Soçi ve Novorossiysk'e birer olmak üzere toplam iki adet deniz ve demiryolu kombine taşıma gemisine ihtiyaç vardır.

Rusya ile Türkiye arasında nehir yolu taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla ortak çalışmaların hızlandırılmasına dair hükümetler düzeyinde görüşmelere

başlanmış olup Sinop, Samsun ve İyidere limanlarından Türkiye ile Rusya arasında nehir taşımacılığı Don nehrinden de faydalanılması Novorossiysk ve Soçi limanlarındaki yoğunluğunda azalmasına ihracat ve ithalat mallarının daha ekonomik olarak taşınmasına önem verilmesi gerekmektedir. Türkiye ile Rusya'nın nehir taşımacılığı anlaşması yapılması her iki ülkenin de çıkarına olacaktır.

Böylece Marmara bölgesi geçişler azalacak mevcut tren hatlarının iyileştirilmesi ve hızlı trene dönüştürülmesi durumunda **Paris (COP21)** İklim zirvesinde alınan karalar neticesinde karayolu taşımacılığı azalarak karbon salınımı minimum seviyeye inecektir.

KAYNAKLAR

ABDULLAYEV, Babek (2013). Türkiye-Rusya Arasındaki Mevcut Ulaştırma Ağının Analizi ve Çoklu Ulaştırma Sistemleri Alternatiflerinin Geliştirilmesi. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 334 s.

AKGÜN, Gonca (2008). Uluslararası Ticaretin Dinamik Kazançları: Türkiye Üzerine Bir İnceleme. Yüksek Lisans Tezi, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Muğla, 189 s.

AKIN, Turan (2013). Türkiye Cumhuriyeti-Rusya Federasyonu Dış Ticareti: Rusya Pazarı ve Güney Rusya Bölgesi İş Potansiyeli Araştırması, Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, 306 s.

AKYAZI, Eyüp Bölgesel Entegrasyon Bazında KElB1, Dünya Gazetesi, 11.8.1992.

ALAGÖZ, Mehmet ve YAPAR, Sinem (2007). Görünmez Engeller: Serbest Ticarette Bir Engel mi? Akademik Bakış, Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, Sayı: 11 (Ocak), İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi-Türk Dünyası Kırgız-Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat-Kırgızistan, 1-11.

ARSLAN, Mehmet (2013). Türkiye'nin Rusya ile Ekonomik İlişkileri ve Bu İlişkilerin Rusya Federasyonunda Yaşayan Türk Dilli Halklara Yansımaları. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi, 46-75.

ATAKLI, Rüya (2011). Uluslararası Ticaret Hacminin Gelişiminde Rol Üstlenen Dünyanın Başlıca Ticaret Merkezlerinin Geçmişten Günümüze

Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, 126 s.

ATAMAN, Ümit ve SÜMER, Haluk (2000). Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi. 7. Baskı, Ozan Yayınları, İstanbul.

ATEŞ, Alpaslan; KARADENİZ, Şengül ve ESMER, Soner (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 2, 83-98.

BAKİ, Gökhan Rahmi (2010). Uluslararası Ticaret ve Çalışma Standartları. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı, İstanbul, 103 s.

BALKIR, Canan 'Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KElB).'' TÜSlAD, İstanbul, Mayıs 1993.

BALLANCE, R.H.; ANSARI, J.A. & SINGER, H.W. (1985). Uluslararası Ekonomi ve Sınai Kalkınma: Üçüncü Dünyada Dış Ticaret ve Yatırım. Çev.: Canan BALKIR ve Arif ERSOY, Birinci Baskı, Çağlayan Kitabevi, Birinci Baskı, İstanbul.

BARUTCA, Hayri (2006). Orta Asya'ya Ulaşımda Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye. Akademik Bakış, Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, Sayı: 8 (Ocak), İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi – Türk Dünyası Kırgız-Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat, Kırgızistan, 1-12.

BAŞARAN, Ali (2001). Rusya Federasyonunda Dış Ticaret, Para ve Maliye Politikaları, 1992-2000. Master Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İktisat Bilim Dalı, Ankara, 217 s.

BAYAT, Murat (2011). Uluslararası Ticarette Rekabet Gücü Elde Etmede Küçük ve Orta Boy İşletmelerin Rolü ve Önemi. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 8, Sayı: 16, 567-575.

CANDAŞ, Ulaş (2010). Çok Taraflılık mı İki Taraflılık mı? Tercihli Ticaret Anlaşmalarının Uluslararası Ticaret Sistemiyle İlişkisine Dair Bir Değerlendirme. Uluslararası Hukuk ve Politika, Cilt 6, Sayı: 22, 55-76.

CEYHUN, Gökçe Çiçek (ty). Deniz Alanları ve Ulaştırma Koridorları Arasındaki İlişkiyi Belirlemeye Yönelik Bir Çalışma: Türkiye Uygulaması. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 33, 401-425.

CHODIEV, İlkham (2006). Rusya Dış Ticaretindeki Yeni Eğilimlerin Ekonomi Politiği. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İktisat Bilim Dalı, İstanbul, 88 s.

ÇELiK, Kenan (1993). "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Nüfus ve İstihdam". Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, Kasım 1993.

ÇELİKKAYA, Ali (2012). Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme. Maliye Dergisi, Sayı: 162, Ocak-Haziran, 73-102.

ÇIKRIKÇI, Mustafa (1992). "Globalleşme ve Bir Çözüm: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Anlaşması', Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi, Mart 1992.

ÇOLAK, Şeyda (2013). Rusya'nın Dünya Ticaret Örgütü Üyeliği ve Türkiye Üzerine Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Programı, İstanbul, 113 s.

DARTAN, Muzaffer (1992). Karadeniz Ekonomik İşbirliği: Türkiye Lokomotif, Dergisi, İstanbul. Ağustos 1992. Dünya Gazetesi, 25.6.1992.

DEİK Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2012). Rusya Federasyonu Ülke Bülteni. DEİK / Türk-Rus Konseyi, İstanbul.

DİRİÖZ, Ozan (ty). Dünya Gümrük Örgütü ve Dünya Ticaret Düzenine Olan Etkileri. Yeni Gümrük ve Ticaret Müfettişleri Derneği Gümrük Dünyası Dergisi, Sayı: 52. (www.gumrukkontrolor.org.tr/Yayinlar/Dergiler/52/2.html, 30.10.2015).

DOĞAÇ, Gürkan (2009). Uluslararası Ticaretin ve Standardizasyonunun Küresel Etkileri. Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İstanbul, 135 s.

DOĞAN, Vahit (2003). Uluslararası Ticarette Ödeme Aracı Olarak Akreditif. Yetkin Yayınları, Ankara.

DOĞANLAR, Murat, BAL, Harun ve ÖZMEN, Mehmet (2003). Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin İhracat Fonksiyonu. Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 83-109.

DUMAN, Mehmet ve SAMADOV, Nigâr (2003). Türkiye ile Rusya Federasyonu Arasındaki İktisadi ve Ticari İlişkilerin Yapısı Üzerine. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (2), 25-47.

EGELİ, Hüseyin Avni (2011). Dış Ticaret Açısından Sanayileşme Stratejileri ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, No: 2.

ELEKDAĞ, Şükrü (1992). 'KElB'in Türkiye Açısından Önemi'. Türkiye'nin Dış Ekonomik ilişkilerinde Yeni Ufuklar, İSO, Yayın No: 1992/6, İstanbul.

ERİŞ, İbrahim (1993). "Avrupa ve Asya'daki Ekonomik Bütünleşmeler". HDTM Dergisi, Ankara, Eylül 1993/3.

ESİN, Hamit (1995). Impact of the GATT Uruguay Round Negotiations on Turkish Agriculture. CIHEAM, No: 30.

EVREN, Güngör (1999). Demiryolu. Birsen Yayınevi, İstanbul.

FİSUNOĞLU, Mahir; PINAR, Musa ve AYDOĞUŞ, Osman (1998). Türkiye'nin Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri ve Rusya Federasyonu ile Tarımsal Ticaret Olanakları. TEAE Çalışma Raporu 1998-1, Ankara, 30 s.

GENÇOSMANOĞLU, Ömer Tarık (2014). Uluslararası Ticarette Tarife Dışı Engeller ve Kullanım Kısıtları: Türkiye Örneği. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Ankara, 295 s.

GHOREYSHİ, Sahar Naz (2014). Türkiye-Rusya Federasyonu Ticaretinde Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisinin Geçerliliği. Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Erzurum, 68 s.

GÜLEÇ, Göksel (2012). Uluslararası Genişleme Stratejileri ve Pazarlama Karmasının Uyarlanması Kararının İhracat Performansı Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi: Rusya'ya Tekstil İhracatı Üzerinde Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Ankara, 105 s.

GÜLEN, Elmas (1999). Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi, II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı. MMO Yayını, Ankara, 268-286.

HEPAKTAN, C. Erdem (2008). Türkiye'nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları. DEÜ İİBF İktisat Bölümü 2. Ulusal İktisat Kongresi (20-22 Şubat), İzmir, 22 s.

İMAMOĞLU, Zümrüt ve SOYBİLGEN, Barış (2012). Türkiye'nin İhracatında Ekonomik Büyüklük ve Uzaklığın Rolü. Bahçeşehir Üniversitesi Ekonomik ve Toplumsal Araştırmalar Merkezi BETAM Araştırma Notu 12/135, 10 s.

İMANOV, Vügar (2010). Türkiye-Rusya İlişkileri 2010. Türk Dış Politikası Yıllığı. Seta, 303-334.

İNANÇLI, Selim (1992). "Karadeniz Ekonomik işbirliği Bölgesi (KElB) ve Ekonomik Etkileri", Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir 1992.

JABRAYILOV, Eldar (2006). Türkiye Deri Sektöründe Dış Ticaretin Gelişimi ve Rusya Pazarına Yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İşletmecilik Programı, 188 s.

KALAYCI, Cemalettin (2013). Rusya Federasyonu ile Ticarette Türkiye'nin Açmazları. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi (Nisan), 8(1), 37-57.

KALKAN, Sarp ve BAŞDAŞ, Ülkem (2009). Türkiye'nin İhracat Performansı Üzerine Bir Değerlendirme. TEPAV Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, TEPAV Politika Notu (Ağustos), 9 s.

KANALCI, Ömür (2006). Türkiye ve Lojistik. AR-GE Bülten, İstanbul.

KANBAL, Burcu (2011). Türkiye ve Rusya Federasyonu İlişkilerinde Boru Hatları Diplomasisi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul.

KARA, Mehmet; TAYFUR, Lütfü ve BASIK, Hamit (2009). Küresel Ticarette Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 11, 69-84.

KARACA, Nil (2003). GATT'tan Dünya Ticaret Örgütü'ne. Maliye Dergisi, Sayı: 144 (Eylül-Aralık), 84-99.

KARADENİZ, Vedat ve AKPINAR, Erdal (2011). Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi. Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 23 (Ocak), İstanbul, 49-71.

KARAGÖZ, Kadir ve KARAGÖZ, Murat (2009). Türkiye'nin Küresel Ticaret Potansiyeli: Çekim Modeli Yaklaşımı. C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 10, Sayı: 2, 127-144.

KARATAŞ, Çimen ve ORAL, Ersel Zafer (2007). Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye'nin Stratejik Rolü. Stratejik Araştırmalar Dergisi, Şubat 2007, Sayı: 9, 55-65.

KARLUK, Rıdvan (2002). Uluslararası Mali ve Siyasal Ekonomik Kuruluşlar. 5. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara.

KARTAL, Burak (2013). Dünya Ticaret Örgütüne Girişi Sonrasında Rusya ile Türkiye Arasındaki Ticari İlişkilerin İncelenmesi. International Conference on Eurasian Economies 2013, 445-452.

KAYSERİLİOĞLU, Enis (2004). Deniz Taşımacılığı Sektör Profili. İstanbul Ticaret Odası Etüd ve Araştırma Şubesi, İstanbul, 31 s.

KAZGAN, Gülten (1973). 100 Soruda Ortak Pazar ve Türkiye. Gerçek Yayınevi, Yeniden Yazılmış 2. Baskı, İstanbul, 286 s.

KORHAN, Tuğba (2012). Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yıllarında Türk-Rus Ticari ve Ekonomik İlişkileri Üzerine. Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 24, 92-103.

KÖSER, Yakup (2011). Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Karşılaştırmalı Olarak Türkiye Lojistik Sektörünün İncelenmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İstanbul.

METE, Mustafa (2011). Türkiye'de Dış Ticaret-Sanayi Üretim İndeksi İlişkisinin Araştırılması (1990-2010). Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi, Cilt: 3, Sayı: 5 (Kasım), 103-113.

NAĞDALİYEV, Reşat (2010). Rusya Pazar Potansiyeli ve Fırsatlarının Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İşletmecilik Programı, İzmir, 164 s.

ODA, Salih (2008). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 123 s.

OĞAN, Sinan (2006). Mavi Akım: Türk-Rus İlişkilerinde Mavi Bağımlılık. http://www.turksam.org/tr/makale-detay/548-mavi-akim-turk-rus-iliskilerinde-mavi-bagimlilik (Erişim: 21.11.2015).

ORHAN, Oğuz (1969). Avrupa Ekonomik Topluluğu (Ortak Pazar). Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını, Eskişehir, 19-20.

ORHAN, Osman Zekayi ve GÜLLÜ, İlhan (2008). Dünya Ticaret Örgütü'nün Uluslararası Ticaretin Geliştirilmesi Yönündeki Çabaları ve İktisadi Kalkınma. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 25, Yıl: 2, 209-224.

Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı (2013). Tuzla Ülke Raporu.

OVALI, Serap (2008). TRACECA Projesi ve Türkiye. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Yıl: 1, Cilt: 1, Sayı: 1 (Yaz), 151-170.

OVALI, Serap ve ÇELİK, Kenan (2010). Türk Dünyası ve TRACECA Projesi. Journal of Azerbaijani Studies, 159-173.

ÖZBAY, Fatih (2011). Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Rusya İlişkileri: 1992-2010. Bilge Strateji, Cilt: 3, Sayı: 4 (Bahar), BİLGESAM Bilge Adamla Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayını, İstanbul, 37-82.

ÖZDAL, Habibe; ÖZERTEM, Hasan Selim; HAS, Kerim ve DEMİRTEPE, M. Turgut (2013). Türkiye-Rusya İlişkileri: Rekabetten Çok Yönlü İşbirliğine. USAK Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu

Avrasya Araştırmaları Merkezi, USAK Rapor No: 13-06, USAK Yayınları, Birinci Baskı, Ankara, 82 s.

ÖZGÖKER, Uğur (2006). Uluslararası Siyasi, Askeri ve Ekonomik Örgütler. Der Yayınları, İstanbul.

ÖZİLHAN, Elvan ve GÖÇER, Cihan (2013). Rusya'nın Dünya Ticaretindeki Yeri ve Türkiye ile İkili Ticari İlişkileri.

ÖZİLHAN, Tuncay (2012). Türkiye ve Rusya Birbirine Mecbur.

ÖZKAYA, Hakan (2011). İkili ve Çok Taraflı Anlaşmaların Türkiye'nin İhracatı Üzerindeki Etkisi. Doğuş Üniversitesi Dergisi, 12(2), 279-288.

PARASIZ, İlker (1998). Türkiye Ekonomisi 1923'ten Günümüze İktisat ve İstikrar Politikaları. Birinci Baskı, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa.

POLAT, Ali (2007). Uluslararası Ticaret'te Risk Yönetimi. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 251 s.

POTYEMKIN, Vladimir [Yönetiminde] (2009). Uluslararası İlişkiler Tarihi (Diplomasi Tarihi). Çev.: Attila TOKATLI, 4 Cilt Tarih-İnceleme, Evrensel Basım Yayım, İstanbul.

SAPMAZ, Ahmet (2008). Rusya'nın Transkafkasya Politikası ve Türkiye'ye Etkileri. Ötüken Neşriyat, İstanbul, 368 s.

SEVİMAY, Hayri R. (1992). Osmanlıdan Günümüze Deniz Sektörü.

SEYİDOĞLU, Halil (1993). Uluslararası İktisat, Teori, Politika ve Uygulama. Güzem Yayınları, İstanbul.

SEYİDOĞLU, Halil (1996). Uluslararası İktisat, Teori, Politika ve Uygulama. Güzem Yayınları, İstanbul.

SEYİDOĞLU, Halil (1999). Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük. 2. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul.

SEYİDOĞLU, Halil (2003). Uluslararası İktisat. İstanbul.

SEYMEN, D.A. (2002). Dış Ticarette Yeni Korumacı Eğilimler ve Türk Dış Ticareti Açısından Değerlendirilmesi. DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 4, Sayı: 4 (Ekim-Aralık), İzmir.

ŞANLI, Cemal (2003). Uluslararası Ticaret Hukuku. 2. Baskı, Beta Basım Yayın., Kırklareli.

T.C. MEB MEGEP (2009). Ulaştırma Hizmetleri – Karayolu Taşımacılığı–I. Ders Notları Modülü, Ankara, 4-10.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2014). 2003-2014 İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme. Sayısal Veriler Işığında Ulaşım ve İletişim. Strateji Geliştirme Başkanlığı, Çağhan Ofset Matbaacılık.

TCDD (2003). Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı TRACECA Bilgi Notu. Ankara.

TCMB (2002). Küreselleşmenin Türkiye Ekonomisine Etkileri. İlk Basım, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, Ankara.

TELLİ, Serap (1991). Devletler Hukuku Açısından Uluslararası Ticaret ve Kurumlaşması. Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yyn. Ankara.

TURHAN, Ali (1997). Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ). Devlet Planlama Teşkilatı Yıllık Programlar ve Konjonktür Değerlendirme Genel Müdürlüğü, (Mart), Ankara.

TUTAR, Erdinç; TUTAR, Filiz ve EREN, Mehmet Vahit (2009). Uluslararası Ulaşım Koridorunda Yeni Bir Açılım: TRACECA Projesi ve Türkiye. Mevzuat Dergisi, Yıl: 12, Sayı: 139 (Temmuz).

ULUDAĞ, İlhan; Arıcan, Erişah ve Oksay, Suna (1999). İktisada Giriş (Mikro Analiz). Beta Yayınları, İstanbul.

VİTOŞOĞLU, Yaşar ve EVREN, Güngör (2008). Türkiye'de Demiryolu Ağırlıklı Kombine Yük Taşımacılığı Olanaklarının Araştırılması. İTÜ Dergisi/d mühendislik, Cilt: 7, Sayı: 1 (Şubat), 77-88.

YAPICI, Utku (2003). Küresel Süreç ve Türk Dış Politikasının Yeni Açılımları: Orta Asya ve Kafkasya, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

YAZICI, Adem (2007). Uluslararası Ticarette Arz Zinciri Güvenliği, Ülke Uygulamaları ve Türkiye. Uzmanlık Tezi, Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, 170 s.

YILDIRAN, Mustafa (2010). Türkiye'nin Hayat Alanındaki Dış Ticaret Stratejisi: Doğudan Yükselen Pazarlar ve Yeni Yönelimlerin Ekonomi Politiği. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 15, S. 1, 313-338.

YILMAZ, Necip Fazıl (2005). Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları Üzerine Genel Bir Değerlendirme. Tesisat Mühendisliği Dergisi, Sayı: 87, 4-14.

ÖZGEÇMİŞ

06 Eylül 1977 yılında İzmir'in Bornova ilçesinde dünyaya gelmiştir. İlk Öğretimini Reşat Nuri Güntekin ilkokulunda, Orta Öğretimini Sıdıka Rodop Ortaokulunda, Lise Öğrenimini Çınarlı Anadolu Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi İnşaat Bölümünde, Lisans Eğitimini Gazi Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi Yapı Öğretmenliği bölümünde, Yüksek Lisans Eğitimini T.C Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Tedarik Zinciri Yönetimi bölümünde yapmıştır. İngilizce bilmektedir.