

26525

T. C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI

KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ,  
ÇERÇEVESİNDE TÜRK DENİZ TİCARET  
SEKTÖRÜNÜN GELİŞME OLANAKLARI.

( YÜKSEK LİSANS TEZİ )

Hazırlayan  
M. Faysal GÖKALP

Danışman  
Prof. Dr. Koray BAŞOL

İZMİR - 1993

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

T. C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI

KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ,  
ÇERÇEVESİNDE TÜRK DENİZ TİCARET  
SEKTÖRÜNÜN GELİŞME OLANAKLARI.

( YÜKSEK LİSANS TEZİ )

Hazırlayan  
M. Faysal GÖKALP

Danışman  
Prof. Dr. Koray BAŞOL

İZMİR - 1993

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

## İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

TABLolar	I
GRAFIKLER	III
GİRİS	1
1. EKONOMİK BÜTÜNLEŞME TEORİSİ	3
1.1. Ekonomik Bütünleşmenin Tanımı, Doğuşu ve Temel Dayanakları	3
1.1.1. Ekonomik Bütünleşmenin Tanımı	3
1.1.2. Ekonomik Bütünleşmenin Doğuşu	6
1.1.3. Ekonomik Bütünleşmenin Temel Dayanakları	8
1.2. Ülkeleri Ekonomik Bütünleşmeye Yönelten Nedenler	9
1.2.1. Ekonomik Nedenler	10
1.2.1.1. Genişletilmiş Piyasa ve Ölçek Ekonomileri	10
1.2.1.2. Endüstriyel Yayılma ve Toplanma	11
1.2.1.3. Üye Ülkeler Arasında Rekabetin Artışı	11
1.2.1.4. Uluslararası Anlaşmalardan Doğan Zorunluluklar	12
1.2.2. Sosyal Nedenler	12
1.2.3. Politik Nedenler	13
1.3. Az Gelişmiş Ekonomileri Ekonomik Bütünleşmeye Yönelten Nedenler	13
1.4. Ekonomik Bütünleşme Aşamaları	15
1.4.1. Serbest Ticaret Bölgeleri	15
1.4.2. Gümrük Birlikleri	15
1.4.3. Ortak Pazarlar	16
1.4.4. Ekonomik Birlikler	16
1.4.5. Tam Ekonomik Birleşmeler	16
1.5. Uluslararası Ekonomik Bütünleşmelere Teorik Yaklaşım	16
1.5.1. Ekonomik Bütünleşmelerin Statik Etkileri: Gümrük Birlikleri Teorisi	17

1.5.2. Ekonomik Bütünleşmelerin Dinamik Etkileri ...	18
1.6. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'nin Ekonomik Bütünleşmeler İçindeki Yeri .....	22
2. KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ (KEİB) .....	23
2.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Anlaşması .....	23
2.1.1. KEİB'nin Kuruluşu ve Gelişimi .....	23
2.1.2. KEİB'nin Amaçları ve Kapsamı .....	23
2.1.3. KEİB'den Beklenenler .....	26
2.1.4. Karşılaşılan Güçlükler .....	27
2.2. KEİB Ülkelerinin Sosyal ve Ekonomik Özellikleri .....	28
2.2.1. Rusya Federasyonu .....	28
2.2.2. Türkiye .....	30
2.2.3. Ukrayna .....	32
2.2.4. Romanya .....	33
2.2.5. Yunanistan .....	35
2.2.6. Bulgaristan .....	37
2.2.7. Azerbaycan .....	38
2.2.8. Gürcistan .....	40
2.2.9. Moldavya .....	41
2.2.10. Ermenistan .....	42
2.2.11. Arnavutluk .....	43
2.3. KEİB'nin Sosyal ve Ekonomik Özelliklerinin Değerlendirilmesi .....	45
2.4. KEİB'nin Türkiye Ekonomisine Muhtemel Katkıları .....	49
3. TÜRK DENİZ TİCARET SEKTÖRÜ VE KEİB ÇERÇEVESİNDE GELİŞME OLANAKLARI .....	56
3.1. Türk Deniz Ticaret Sektörü .....	56
3.1.1. Türk deniz Ticaret Sektörünün Ekonomik Önemi .....	56
3.1.2. Deniz Taşımacılığı .....	57
3.1.2.1. Deniz Taşımacılığının Ulaşım Sistemleri İçindeki yeri ve Önemi ..	57
3.1.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yapısı ve Gelişimi .....	59
3.1.2.2.1. Deniz Ticaret Filomuzun Sayısal Analizi .....	62
3.1.2.2.2. Deniz Ticaret Filomuzun GRT ve DWT Analizi .....	66
3.1.2.2.3. Deniz Ticaret Filomuzun Yaş Ortalaması .....	71

3.1.2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Payı.....	74
3.1.3. Gemi İnşa Endüstrisi .....	76
3.1.3.1. Mevcut Kapasite .....	76
3.1.3.2. Gemi İnşa Endüstrisi Üretimi .....	79
3.1.4. Limanlar .....	81
3.1.5. Su Ürünleri .....	83
3.1.5.1. Su Ürünlerinin Ekonomik Önemi .....	83
3.1.5.2. Su Ürünleri Üretimi .....	86
3.2. Türk Deniz Ticaret Sektörünün Genel Değerlendirilmesi .....	88
3.3. KEİB Ülkeleri Deniz Ticaret Filosunun Analizi .....	90
3.4. Türk Deniz Ticaret Sektörünün KEİB Çerçevesinde Gelişme Olanakları .....	93
SONUÇ VE ÖNERİLER .....	99
EK:1 .....	106
YARARLANILAN KAYNAKLAR .....	107

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo No.	Tablo Adı	Sayfa No.
Tablo: 1	Rusya Federasyonu'nda NMÜ'in Yıllar İtibariyle Gelişimi .....	29
Tablo: 2	Türkiye'de İstihdamın Sektörlere Göre Dağılımı (1970-1991) .....	30
Tablo: 3	Türkiye'de GSMH İçinde Ana Sektörlerin Paylarının Gelişimi (1970-1991) .....	31
Tablo: 4	Türkiye'de İhracatın Sektörel Paylarının Gelişimi (1970-1991) .....	31
Tablo: 5	Romanya'da GSMH'nin Ekonomik Faaliyetlere Göre Dağılımı .....	34
Tablo: 6	KEİB Ülkelerinin Temel Ekonomik Göstergeleri .....	46
Tablo: 7	KEİB Üyesi Bağımsız Devletler Topluluğu Cumhuriyetlerinin Ekonomik Potansiyelleri .....	48
Tablo: 8	KEİB Ülkeleriyle Dış Ticaretimizin Yıllar İtibariyle Gelişimi .....	52
Tablo: 9	KEİB Ülkelerine 1992 Yılı İtibariyle İhracatımızın Gelişimi .....	53
Tablo: 10	KEİB Ülkelerinden İthalatımızın 1992 Yılı İtibariyle Gelişimi .....	54
Tablo: 11	Ulaştırma Sistemlerinde Maliyetler .....	58
Tablo: 12	Deniz Ticaret Filomuzun Kapasitesinin Yıllar İtibariyle Gelişimi .....	60
Tablo: 13	Türk Deniz Ticaret Filosunun Sayısal Analizi .....	63
Tablo: 14	Uluslararası Taşımalara Uygun Gemilerin Sayısal Analizi .....	64
Tablo: 15	Türk Deniz Ticaret Filosunun GRT Analizi .....	67

Tablo: 16	Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Analizi .....	69
Tablo: 17	Uluslararası Taşımalara Uygun Gemilerimizin DWT Sayısal Analizi .....	70
Tablo: 18	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması .....	72
Tablo: 19	Uluslararası Taşımalara Uygun Gemilerimizin Yaş Ortalaması .....	73
Tablo: 20	Türkiye'de Dış Ticaretin ve Denizyolu Taşımalarının Gelişimi (1983-1991) .....	75
Tablo: 21	Dünya Gemi İnşa Endüstrisinin Durumu ...	79
Tablo: 22	Limanlarımızın Kapasiteleri (İlk Onbeş Liman) .....	84
Tablo: 23	Limanlarımızın 1991 Yılı Faaliyetleri ..	85
Tablo: 24	Yıllar İtibariyle Su Ürünleri Üretimi ..	86
Tablo: 25	KEİB Ülkelerinin Deniz Ticaret Filoları .....	90

## GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik No.	Grafik Adı	Sayfa No.
Grafik: 1	Ekonomik Bütünleşmelerin Ticaret Yarararı Etkisi .....	18
Grafik: 2	Türk Deniz Ticaret Filosu Kapasitesinin Gelişimi .....	60
Grafik: 3	Deniz Ticaret Filomuzun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı .....	65
Grafik: 4	Uluslararası Taşımalara Uygun Filomuzun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı ..	65
Grafik: 5	Filomuzun GRT Kapasitesinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı .....	66
Grafik: 6	Filomuzun DWT Kapasitesinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı .....	68
Grafik: 7	Filomuzun Yaş Ortalamasının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı .....	71
Grafik: 8	Deniz Ticaret Filomuzun Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Payı .....	74
Grafik: 9	Deniz Ticaret Filomuzda Yerli Tersanelerde Üretilen Gemilerimizin Dağılımı .....	80
Grafik: 10	KEİB Ülkelerinin deniz Ticaret Filosu ..	91



## GİRİŞ

Dünyada özellikle 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren meydana gelen değişimler sosyal ve ekonomik hayatın akışını derinden etkilemiştir. Bu tarihlerde SSCB'nin "açıklık" ve "yeniden yapılanma" politikaları olarak tarihe geçen uygulamaları başlatması beraberinde birçok yenilik getirmiştir. Eski SSCB'nin başlattığı bu uygulamalar Demir Perde Ülkeleri de denilen Doğu Bloku ülkelerinin kapılarının dünyaya açılmasını sağlamıştır. Eski SSCB'nin dağılmasıyla beraber bağımsızlığını kazanan Cumhuriyetler ile diğer Doğu Bloku ülkeleri hızlı bir gelişme ile kabuklarını kırarak dünya ile bütünleşmenin yollarını aramaya başlamışlardır.

Türkiye, dünyadaki öneminin azaldığının ilan edildiği bir dönemde, bu değişim rüzgarlarını yakalayıp, 1990 yılında Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında bir ekonomik bütünleşme kurulmasını teklif etmiştir. Söz konusu ülkelerin teklifi cazip bulmaları ile başlayan iki senelik bir görüşme maratonundan sonra 25 Haziran 1992 tarihinde Türkiye, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Azerbaycan, Gürcistan, Arnavutluk, Moldavya ve Ermenistan arasında imzalanan anlaşma ile "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi" kurulmuştur.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Anlaşması incelendiğinde üye ülkelerin içinde bulunduğu sosyal ve ekonomik şartlar dikkate alınarak somut yükümlülüklerden kaçınıldığı gözlenmektedir. Bu nedenle Anlaşma daha çok üye ülkeler arasında işbirliğini geliştirmeye yönelik bir çerçeve anlaşması, niteliğindedir.

KEİB'ne üye ülkelerin ekonomik yapıları incelendiğinde, bunların zengin doğal kaynaklara sahip olduğu fakat bu kaynakları işletme imkanlarından yoksun oldukları söylenebilir. Türkiye'nin bu ülkelerle birçok alanda işbirliği yapma olanağı olduğu görülmektedir.

KEİB ülkelerinin Ermenistan dışında hemen hepsinin denizlerle kıyısı olduğu ve bu ülkelerden yedi tanesinin Karadeniz etrafında yer aldığı dikkate alındığında deniz ticaretinin KEİB ülkeleri için önemi anlaşılmaktadır. Ayrıca Tuna-Main Kanalıyla Karadeniz'in Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'ne bağlanması, Don ve Volga Nehirlerini birleştiren Don/Volga Kanalı ile de Hazar Denizi'ne bağlanması bu hat üzerinde yer alan KEİB ülkeleri açısından deniz ticaret sektörünün önemini daha da arttırmaktadır. Diğer taraftan, ülkeler arasında ulaştırma faaliyetlerinin gelişmesinin sosyal, kültürel ve ekonomik alandaki ilişkilerin gelişmesine zemin hazırlayacağı açıktır.

Çalışmamızda, deniz ticaretinin üye ülkeler arasındaki önemi de dikkate alınarak KEİB'nin Türk deniz ticaret sektörüne sağlayabileceği olanaklar araştırılmıştır. Çalışma üç bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde, ekonomik bütünleşmelerin teorik yapısı incelenmiştir. Ülkeleri ekonomik bütünleşmeye yönelten nedenler ve ekonomik bütünleşme aşamaları da bu bölüm içerisinde yer almaktadır. Ayrıca birinci bölümde KEİB'nin ekonomik bütünleşmeler içerisindeki yeri açıklanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde, KEİB ele alınmış, KEİB'nin kuruluşu, gelişimi, üye ülkelerin sosyo-ekonomik özellikleri ve KEİB'nin Türkiye ekonomisine muhtemel katkıları incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise, Türk deniz ticaret sektörünün KEİB çerçevesinde gelişme olanakları araştırılmıştır. Bu bölümde, Türk deniz ticaret sektörünün yapısı analiz edilmiş, KEİB ülkelerinin deniz ticareti incelenmiş ve KEİB'nin Türk deniz ticaret sektörüne sağlayabileceği katkılar ele alınmıştır. Sonuç kısmında Türk denizcilik sektörünün sorunlarının çözümüne yönelik önerilere de yer verilmiştir.

## 1. EKONOMİK BUTÜNLEŞME TEORİSİ

### 1.1. Ekonomik Bütünleşmenin Tanımı, Doğuşu ve Temel Dayanakları

#### 1.1.1. Ekonomik Bütünleşmenin Tanımı

Türkçemize "bütünleşme" olarak çevrilen "entegrasyon" kelimesi Latince'deki "integratio" kelimesinden türetilmiştir. Bütünleşme kavramı; genel anlamda nitelikleri birbirinden farklı ancak aralarında tamamlayıcılık ilişkisi bulunan ekonomik birimlerin belirli amaçlar doğrultusunda birleşmelerini veya biraraya gelmelerini ifade eder. Bu yönüyle bütünleşmeler firma, sektör, ulusal ekonomi veya uluslararası düzeyde ortaya çıkabilmektedir. Firma veya sektör düzeyindeki bütünleşmeler mikro düzeyde incelenmektedir. Makro düzeydeki bütünleşmeler ise ekonomik bütünleşme kavramı ile ifade edilmekte ve böylece sözkonusu kavram uluslararası alandaki ilişkileri de kapsayacak şekilde geniş boyutta düşünülmektedir.

Uluslararası ekonomik bütünleşme (economic integration) kavramı, literatürde çeşitli ekonomik bütünleşme aşamalarını kapsayan genel bir terim olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle iktisatçılar arasında ekonomik bütünleşme kavramı değişik şekillerde tanımlanmakta ve bu konuda bir görüş birliği sağlanmamış bulunmaktadır.

-Bir tanıma göre ekonomik bütünleşme; katılan ülkeler arasında ortak projeler yapılmasından öteye giden ve ticaretin serbestleşmesini gerektiren ölçüdeki işbirliğidir (1).

-KINDLEBERGER, Uluslararası İktisat isimli kitabında ekonomik bütünleşmeyi, üretim faktörleri fiyatlarının eşit bir hale getirilmesi olarak tanımlamıştır(2).

Jan TINBERGEN'e göre uluslararası ekonomik bütünleşme, uluslararası ekonomik işbirliğinin optimumlaştırılmasıdır(3). B.ÜSTÜNEL ise ekonomik bütünleşmeyi, her türlü mal ve

---

(1) E.GÖNENSAY, "Kalkınma Stratejisi olarak Bölgesel Ekonomik İşbirliği ve Ortadoğu", Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi, Cilt 12, Sayı 11, Kasım 1975, s.39.

(2) P.C. KINDLEBERGER, Uluslararası İktisat, Çev. Necdet SERİN, Cilt 1, Doğan Yayınevi, Ankara, 1970, s.223.

(3) J.TINBERGEN, International Economic Integration, Elsevier Publishing Co., Amsterdam, 1965, s.3'den Aktaran: Rıdvan KARLUK, Ekonomik Birleşmeler Teorisi Yönünden Türkiye'nin AET Üyeliği ve Sanayileşme Sorunu, Eskişehir İTİA Yayınları, Eskişehir, 1976, s.1.

hizmetlerin serbest olarak değiştirilebildiği geniş ve ortak bir pazar oluşturma şeklinde tanımlamakta ve ekonomik bütünleşmelerin ekonomik parçalanma ve dağılmaları ortadan kaldıracığını belirtmektedir(1).

G.MYRDAL, kavramı biraz daha açarak ekonomik bütünlüğünün üye ülkeler arasında ticaret ve üretim faktörlerinin hareket serbestisinin yanısıra sosyal sınıflar, bölgeler ve ülkeler arasında fırsat eşitliği de gerçekleştirmiş olmasını gerekli görmektedir. MYRDAL'a göre, günümüzdeki anlamı ile bütünleşme ekonomik ve sosyal hayattaki gelişme ile yakından ilgilidir. Bu nedenle fırsat ve imkanlardaki eşitlik sağlanmadığı sürece tam anlamıyla bir ekonomik bütünleşmeden söz edilemez(2).

-BALASSA'ya göre, ekonomik bütünleşme; ülkeler arasında kurulan ekonomik grup veya bloklardır(3). Ancak, BALASSA'nın bu tanımı eleştirilmiştir. Bütünleşme kavramının ülke içindeki farklı bölgeleri içeren bütünleşme veya dünyadaki farklı grupların birleşmelerini içeren bütünleşme içinde geçerli olacağı ileri sürülmüştür.

-Bazı iktisatçılar "ekonomik bütünleşme" kavramını, "İktisadi birleşme" olarak kullanmışlardır. Buna göre, bir grup ülkenin aralarındaki ticareti serbestleştirici politikalar izleyerek ekonomik birlikler oluşturmalarına "İktisadi birleşme" hareketi denmektedir (4).

-Ayrıca, ekonomik bütünleşme, iki ya da daha çok ülkenin aralarında;

- a-Serbest Ticaret Bölgesi,
- b-Gümrük Birliği,
- c-Ortak Pazar,
- d-Ekonomik Birlik,
- e-Tam birleşmeye gitmeleridir(5), şeklinde yapılan tanımlarda mevcuttur.

- 
- (1) Besim ÜSTÜNEL, Milletlerarası İktisadi Birleşmeler Teorisi, Ankara, 1960, ss.8-14.
  - (2) G.MYRDAL, An International Economy, Routledge and Kegan Paul Ltd., London, s.11 den Aktaran: Rıdvan KARLUK, a.g.e., s.2.
  - (3) B.BALASSA, The Theory of Economic Integration, G.Allen and Unvin, London, 1961, s.60.
  - (4) Halil SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisat (Teori, Politika ve Uygulama), 6.Baskı, Güzem Yayınları, İstanbul, 1988, s.355.
  - (5) İlhan ULUDAĞ, Türkiye Ekonomisi (Teori, Politika, Değerlendirme), M.Ü. Bankacılık ve Sig.Ens.Yay, No:2, İstanbul, 1990 s.479.

Ekonomik bütünleşmelerin, verilen bütün tanımlarında üç temel özellik bulunmaktadır(1).

a-Ekonomik bütünleşmelerin temelinde işbölümü vardır.

b-Ekonomik bütünleşmelerin ileri aşamasında malların, hizmetlerin ve üretim faktörlerinin serbestçe dolaşımı öngörülmektedir.

c-Ekonomik bütünleşme, mal ve hizmetlerin ve üretim faktörlerinin kaynağa ve gideceği bölgeye göre ayrıcalıklı olmayan uygulama görmesini içerir.

Ekonomistlerin görüş birliğine vardığı diğer bir konu da ekonomik bütünleşmelerin şu üç şekilde görülebileceğidir(2):

-Bir ülke sınırları içinde farklı bölgelerin bütünleşmesini amaçlayan "Ulusal bütünleşme",

-Farklı ülkelerin bir bölge içinde bütünleşmesini sağlayan "uluslararası ekonomik bütünleşme",

-Farklı bölgesel grupların birleşmesi ve tek bir ekonomik ve politik birim haline dönüşmesini amaçlayan "dünya bütünleşmesi".

Çalışmamızda Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi örneğinde olduğu gibi "Uluslararası Ekonomik Bütünleşme" konusu incelenecektir.

Uluslararası ekonomik bütünleşmenin temelde aynı olmakla beraber genel ekonomik bütünleşme kavramından farklı üç özelliği vardır(3). Uluslararası ekonomik bütünleşme;

-Uluslararası faktör hareketlerini içerir,

-Ticari politikanın dışında mali ve parasal politikalarında uyumlaştırılmasını gerekli görür,

-Bütünleşme olgusunu salt kaynak dağılımı olgusunun üzerinde görür.

Günümüzde uluslararası ulaşım ve haberleşmenin ulaştığı boyutlar ülkeler arasındaki ilişkileri yoğunlaştırmış ve ekonomik bütünleşmeler için zemin hazırlamıştır. Bütünleşme

---

(1) Canan BALKIR-Muzaffer DEMİRCİ, Uluslararası Ekonomik Bütünleşme ve Avrupa Topluluğu, 2. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1989, ss.8-9.

(2) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.9.

(3) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.9.

istegi, ülkeler arasındaki ticaretin serbestleştirilmesi amacına yöneliktir. Ticaretin serbestleştirilmesi ise, ticaret hacminin genişletilmesi ile gerçekleşebilir bu durum ülkelere göre farklılık göstermektedir. Ülkelerarası ticaret hacmi genişledikçe, ekonomik bütünleşmeler daha kolay gerçekleşir.

Uluslararası ekonomik bütünleşmeler aralarında yakın ilişki bulunan ülkeler arasında kurulur(1). Bu yakınlıktan amaç;

- Coğrafi yakınlık,
- Ekonomik, askeri ve siyasi konularda yakın işbirliği,
- Ekonomik ve siyasal sistemlerin benzerliği,
- Benzer ekonomik gelişme düzeyinde olmaları,
- Yakın tarihi, sosyal ve kültürel bağlarının olmasıdır.

Ayrıca, bölge dışındaki rakip ülkelere karşı ekonomik ve siyasal güçlerin birleştirilmesi, dayanışma sağlanması, gibi görüşlerde ekonomik bütünleşmelerin kurulmasını etkilemektedir.

#### 1.1.2. Ekonomik Bütünleşmelerin Doğuşu

Ekonomik bütünleşme konusunda yapılan teorik çalışmalar ile Dünya'daki bütünleşme uygulamaları arasında çok yakın bir paralellik vardır. İkinci Dünya Savaşından sonra, savaştan zarar gören Avrupanın yeniden kurulması ve aksayan Dünya ticaretinin düzenlenmesi bazı uluslararası ekonomik kurumlarının gerçekleştirilmesini zorunlu kılmıştır.

Bilindiği gibi, İkinci Dünya Savaşı dünyanın eski iktisadi ve siyasi dengesini tamamen bozmuştur. Avrupa'nın önem derecesi azalmış, A.B.D. hakim ekonomi olarak kendini tamamen kabul ettirmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonucu ortaya çıkan durumu şöyle özetleyebiliriz(2):

-Avrupa'da savaşın tahribatı ve Avrupa ülkelerinin üretim gücünde zayıflama,

-Bazı hammadde veya mamul madde sağlayan ülkelerin tamamen tahribi,

---

(1) Halil SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisat (Teori, Politika ve Uygulama), a.g.e., s.422.

(2) Yüksel ÜLKEN, 20.Yüzyılda Dünya Ekonomisi, İ.Ü.İktisat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1984, ss.425-426.

-Avrupa'nın ve Almanya'nın bölünüşü,

-Kanada, Hindistan, Güney Amerika gibi yeni ülkelerin gelişmesi ve sanayileşmesi,

-İngiltere ve Fransa'nın dış alacakları tasfiye edilmekle beraber aynı zamanda büyük ölçüde borçlu duruma girmeleri,

-Savaş sonucu Avrupa'nın ödeme dengelerini bozan enflasyon.

Bu olumsuz koşullar sonucu Avrupa ülkeleri yapısal borçlu durumuna girerken, A.B.D. dünyanın alacaklısı niteliğini kazanmıştır.

Savaşın doğurduğu dengesizliği düzeltmek amacıyla uluslararası alanda yapılan girişimler bu durumda ortaya çıkmıştır. Ekonomik bütünleşme hareketlerinin başında 1948 yılında Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'un (BENELUX) aralarında kurdukları gümrük birliği hareketi gelmektedir. Ekonomik bütünleşme konusundaki teorik çalışmalarda aynı yıllara rastlamaktadır. 1950'lerde yoğunlaşan bu çalışmalara Jacob VİNER ve J.E. MEADE önderlik etmişlerdir. VİNER'in "The Customs Union Issue" MEADE'nin "Problems of Economic Union" ve "The Theory of Customs Union" isimli eserleri gümrük birlikleri teorisinde temel eser olarak gösterilebilir(1). 1951 yılında Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg Ruhr bölgesindeki zengin kömür ve demir madenlerini ortak çıkarları doğrultusunda işletmek için Paris Antlaşması ile "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu"nu (E.C.S.C.) kurmuşlardır. Aynı altı ülke, sadece belirli sektörleri kapsayan birleşmelerin ötesinde, daha ileri derecede bir bütünleşmeye gitmek için 1955 yılından itibaren çalışmalara başlamışlardır. 25 Mart 1957 yılında imzaladıkları Roma Antlaşması ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (Europe Economic Community) olarak isimlendirilen yeryüzünde meydana gelen en ileri derecedeki ekonomik bütünleşme hareketi ile sadece ekonomik birleşmeyi değil, bunun ötesinde uzun dönemde politik birleşmeyi de amaç edinmişlerdir.

Kendisine özgü ekonomik nedenlerle Avrupa Ekonomik Topluluğuna katılmayan İngiltere nin önderliği altında, Topluluk dışında kalan diğer Batı Avrupa ülkeleri ile 1960 yılında Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) kurulmuştur.

---

(1) Erol MANİSALI, Uluslararası Ekonomi (Gümrük Birlikleri ve Dinamik Entegrasyon Teorisi), İ.Ü.İktisat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1971, ss.1-2.

Doğu Bloku'nu meydana getiren sosyalist ülkeler ise S.S.C.B.'nin önderliğinde 1949 yılında karşılıklı iktisadi işbirliği ve Yardımlaşma Konseyi (COMECON)'u kurmuşlardır. Ancak, 1991 yılında Doğu Bloku ülkelerinde meydana gelen gelişmeler sonucu COMECON dağılmış S.S.C.B.'de kendisini feshetmiştir.

Avrupa kıtasında çeşitli entegrasyonlar kurulurken, Latin Amerika ülkeleri de aralarında ekonomik bütünleşme hareketlerini gerçekleştirmeye başlamışlardır. Avrupa'daki bütünleşmeler gelişmiş ekonomiler arasında gerçekleştiği halde, Latin Amerika'daki bütünleşmeler, az gelişmiş ekonomilerdeki bütünleşmelere örnek teşkil etmektedir. Bu bölgede iki önemli bütünleşme gerçekleştirilmiştir; birisi 1958 yılında gerçekleştirilen Orta Amerika Ortak Pazarı (The Central American Common Market), diğeri 1960 yılında gerçekleştirilen Latin Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (Latin American Free Trade Area)'dir.

Az gelişmiş ekonomiler arasındaki işbirliği ve bütünleşme hareketinin diğeri bir örneği de 1964 yılında Türkiye, İran ve Pakistan arasında gerçekleştirilen Kalkınma için Bölgesel İşbirliği Teşkilatı (Regional Cooperation for Development)dir. 1985 yılında Tahran'da üye ülkeler arasında yapılan toplantıda RCD'nin faaliyetlerini geliştirmek amacıyla yeni kararlar alınmış ve örgütün ismi ECO (Economic Cooperation Organisation) olarak değiştirilmiştir(1).

Ayrıca ileride ayrıntılı şekilde anlatılacağı gibi, Türkiye'nin önderliğinde, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Azerbaycan, Moldavya, Ermenistan, Ukrayna, Gürcistan ve Arnavutluk'un katılımıyla 25 Haziran 1992'de kurulan "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi"(KEİB)'de az gelişmiş ülkeler arasında kurulan ekonomik bütünleşme hareketlerine en önemli örnek olarak gösterilebilir.

### 1.1.3. Ekonomik Bütünleşmenin Temel Dayanakları

Ekonomik bütünleşme fikrinin temelinde serbest ticaret ve uzmanlaşma vardır(2). Günümüzde ekonomik bütünleşmelerin üye ülkeler arasında serbest ticaret yapılmasını sağlamakta böylece ufak ulusal piyasaların yerini büyük bir uluslararası piyasa almaktadır.

(1) Nevzat GÜRAN-İsmail AKTÜRK, Uluslararası İktisadi Kuruluşlar, Akliselim Ofset, İzmir, 1992, s.340.

(2) Cem ALPAR-M.Tuba ONGUN, Dünya Ekonomisi ve Uluslararası Ekonomik Kuruluşlar, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayını No:198513, Olguç Matbaası, Ankara, 1985, s.165.



Büyük bir piyasa için üretim yapmanın; teknik ilerlemeyi sağlayacak araştırma-geliştirme (AR-GE) maliyetlerine katlanabilmek, verimliliği arttırmak, üretim maliyetlerini ve dolayısıyla üretici fiyatlarını düşürmek, makina ve teçhizatı tam kapasite ile kullanabilmek, uzmanlaşmayı sağlamak gibi teknik üstünlüklerinin yanısıra ölçek ekonomilerinden yararlanmak ve ulusal sınırların dışına taşılmasının rekabet olasılığını arttırması sonucu ekonomik gelişmeyi ve refahı arttırmak gibi ekonomik üstünlükleri de vardır(1). Bu üstünlüklerin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra farkedilmesi sonucu, hem dünya çapında faaliyet gösteren dev firmalar yaygınlaşmış, hem de bölgesel veya ikili ticaret anlaşmaları, serbest ticaret bölgeleri, gümrük birlikleri ve ekonomik birlikler gibi çeşitli seviyede ekonomik bütünleşmeler kurulmuştur. Bu tür ekonomik bütünleşmelerin üye olmayan ülkeler üzerindeki ayırım gözetici uygulamalarının, dünya refahı açısından uluslararası serbest ticarete oranla daha düşük bir refah düzeyine neden olduğu bilinmekle birlikte, en azından bütünleşme içinde korumacılığı yokettiği ve kaynakların etkin kullanımı, üretimde etkinlik gibi ekonomik yararlar da sağladığı açıktır.

Üretimin, bütünleşme içerisinde karşılaştırmalı üstünlüklere göre ve büyük piyasalar için yapılmasının sağladığı yararlarla da gelişerek uluslararası rekabet gücü elde edilmesi sonucu ileriki aşamalarda uluslararası serbest ticarete entegre olma şansı arttırılmış olmaktadır(2).

## 1.2. Ülkeleri Ekonomik Bütünleşmeye Yönelten Nedenler

İkinci Dünya Savaşı sonunda ülkeleri ekonomik bütünleşmeye yönelten nedenler çok çeşitlidir. Bu nedenler arasında ekonomik olanlar bulunduğu gibi askeri, siyasi ve sosyal olanlar da bulunmaktadır. Toplum refahının arttırılması ve daha yüksek büyüme hızı sağlanması için kaynakların etkin kullanımı, verimli ihtisaslaşma, işbölümü ve üretim ölçeğinin arttırılması gibi temel ekonomik amaçlar ülkeleri yeni bir organizasyon arayışına itmiştir. Bu arayış ülkeleri birlikte hareket etmeye teşvik etmiş ve kurulan ekonomik birlikler sonucu üçüncü ülke ekonomilerine karşı görece bir güç elde etmelerini sağlamıştır.

---

(1) Lerzan ÖZKALE, Avrupa Topluluğu ile Türkiye Arasındaki İlişkilerin Gümrük Birliği Kuramı Açısından Değerlendirilmesi, III. İzmir İktisat Kongresi, Tebliğler 1.Cilt, 1992., s.1.

(2) Lerzan ÖZKALE, a.g.e., s.2.

Ülkeleri ekonomik bütünleşmeye yönelten nedenleri şöyle sıralamak mümkündür.

### 1.2.1. Ekonomik Nedenler

Üretim teknolojisinde ve modern ekonomik hayatta ortaya çıkan gelişmeler ülkelerin ekonomik açıdan birbirlerine bağımlı hale gelmelerine neden olmuştur. Günümüzde nasıl ki bir firma gerek kendine hammadde vs. satacak firmalara, gerek kendi malını satın alacak firmalara sıkı bir şekilde bağlı ise, milli ekonomiler için de durum aynıdır denilebilir. Milli ekonomilerin karşılaşacakları krizler, işsizlik, depresyon gibi problemleri çözümlemeleri için, uluslararası ticareti baltalayıcı önlemler almaktansa, diğer ekonomi politikası önlemleriyle önlemenin mümkün olduğu zamanımızda açıkça anlaşılmıştır. Günümüz ekonomik dünyasında çok yoğun ve karmaşık bir şekil gösteren uluslararası ekonomik ilişkilerin düzenlenerek ve serbest dış ticaretin yararından daha büyük bir pay alabilmek için özellikle bazı gelişmiş, ülkelerin aralarında ekonomik bütünleşmeler kurdukları görülmektedir (1).

Ayrıca, ülkeleri ekonomik bütünleşmeye yönelten ekonomik nedenleri dört grupta toplayabiliriz:

#### 1.2.1.1. Genişletilmiş Piyasa ve Ölçek Ekonomileri

Ekonomik bütünleşmelerde, büyük piyasa küçük piyasanın yerini almaktadır. Burada küçük piyasa ülkenin iç piyasası, büyük piyasa ise ülkelerin birlik oluşturmaları sonucu oluşan piyasadır. Büyük piyasa; hammadde, emek, sermaye gibi üretim faktörlerinin arzını arttırarak, sanayilerin kurulması için küçük piyasaya oranla çok daha iyi bir ortam sağladığından, ülkeleri ekonomik bütünleşmeye iten nedenlerden biridir(2). Büyük piyasa ve ölçek ekonomileri özelliği ile darboğazların giderilmesi ve kaynakların daha verimli kullanılması mümkün olduğundan üretim ölçeğinin, verimlilik, büyüme hızı ve toplum refahının artması sağlanmış olacaktır.

Ekonomik bütünleşme sonucu oluşan genişletilmiş piyasa firmalarının daha etkin çalışmalarını sağlayacaktır. Küçük piyasa firmaların optimum ölçekte çalışmalarına imkan veremeyebilir. Büyük piyasada optimum ölçeğe ulaşıldığında, optimum ölçek dışında kalan birçok üretim ünitesi piyasadan çekilecektir(3). Küçük piyasadan büyük piyasaya geçildiğinde,

---

(1) İlhan ULUDAĞ, a.g.e., s.477.

(2) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.16.

(3) Erol MANİSALI, a.g.e., s.93.

faktör arzı, endüstrilerde optimum ölçeğin gerçekleşmesi, piyasa talebi, ileri üretim tekniklerinin uygulanması, doğal kaynakların ortak kullanımı yönünden avantaj sağlanmaktadır.

Bunun yanında dışsal ekonomiler ile içsel ekonomiler birbirlerini tamamlar durumdadırlar. Özellikle endüstrilerarası dışsal ekonomilerde, endüstrilerin ölçek istifadeleri etkili olmaktadır. Endüstriler büyük piyasa içinde optimum ekonomik ölçeğe ve optimum teknolojiye ulaşma bakımından daha uygun şartlar ile karşılaşmaktadırlar. Optimum ölçeğe doğru genişlerlerken bir taraftan ölçekten istifadeler meydana gelmekte, diğer taraftan da, endüstrilerarası bağlar dolayısıyla diğer endüstriler için dışsal ekonomiler ortaya çıkmaktadır(1).

#### 1.2.1.2. Endüstriyel Yayılma ve Toplanma

Ekonomik bütünleşme sonucu, endüstri içi uzmanlaşma sağlanmakta ve aynı endüstriyi ilgilendiren üretim birimlerinin belirli bölgelerde toplanmasına ortam hazırlanmaktadır. Ulusal ekonomiden ekonomik bütünleşmeye geçildiğinde, bütünleşme sahası içinde, nisbi olarak üstünlüklere sahip olan bölgeler gerek sermaye, gerekse işgücü olarak üretim faktörlerinin belirli bölgelerde toplanmasına neden olacaktır. Kaynakların belirli bir bölgede toplanması, o bölgenin diğerlerine oranla daha fazla gelişmesine neden olur ki bu da bölgesel dengesizliklerin oluşmasına yol açar. Ancak sanayinin belirli bölgede toplanmasının ekonomiye yarar sağlayacağı da ileri sürülmektedir. Buna göre kümeleşme ile içsel ve dışsal ekonomilerden daha çok yararlanma imkanı ortaya çıkmakta ve üretim maliyetlerini daha aşağıya düşürülmesi sağlanmaktadır(2).

#### 1.2.1.3. Üye Ülkeler Arasında Rekabetin Artışı

Bütünleşme öncesindeki küçük piyasalarda, üretim ünitelerinin (firmaların), kendi piyasaları içinde çeşitli bakımlardan tekeli (monopolcü) durumda olmaları ihtimali daha yüksektir. Küçük piyasada arz ve talep yönünden, büyük piyasaya oranla ortaya çıkan sınırlayıcı şartlar daha fazladır. Büyük piyasaya geçmekle üretimi ve tüketimi etkileyen sınırlayıcı şartlar nisbeten azalacaktır(3). Ayrıca ekonomik bütünleşme, girişimcileri etken metodlarla rekabetin yoğun-

---

(1) Erol MANİSALI, a.g.e., s.90.

(2) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.16.

(3) Erol MANİSALI, a.g.e., s.93.

laşmasına itebilir. Birlik içinde rekabet derecesinin değişmesi ortalama verimliliğinde değişmesi anlamını taşır. O halde ekonomik bütünleşmeler üye ülkeler arasında rekabet derecesini arttırdıkları ölçüde verimliliği de yükselteceklerdir (1). Rekabet artışı kalkınma düzeyleri aynı aşamada olan ülkeler arasındaki ekonomik bütünleşmelerde büyük önem taşır. Ancak gelişmekte olan ülkeler arasındaki bütünleşmelerde tamamlayıcılık özelliği egemendir.

#### 1.2.1.4. Uluslararası Anlaşmalardan Doğan Zorunluluklar

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ticaretinin serbestleştirilmesi yolunda önemli adımlar atılmıştır. Bu gelişmeler iki ayrı yönde oluşmuştur. Birisi, GATT (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması) çerçevesinde çok yanlı görüşmeler yoluyla gümrük tarifelerinin karşılıklı olarak indirilmesidir. Dünya ülkelerinin çoğunu kapsadığı için buna "evrensel yaklaşım" denilebilir. Diğer ise belirli bir grup ülkenin aralarındaki ticareti serbestleştirmeleridir. Bu hareket daha sınırlı olup genellikle belirli bir coğrafi bölgede yerleşik ülkeler arasındaki ticaretin serbestleştirilmesi amacına yöneliktir. Bu gelişmeye de "bölgesel yaklaşım" adı verilebilir(2).

GATT, dünya ticaretinin serbestleştirilmesini amaçlayan uluslararası bir kuruluştur. GATT anlaşmasının ana ilkelerine göre karşılıklı ticaretlerini arttırmak isteyen ülkeler, ticareti engelleyici gümrük vergilerini ve vergi dışı engelleri kaldırmak zorundadırlar. Üye ülkeler birbirleriyle olan ticari anlaşmalarında ayırım yapmama ilkesi uygulamalıdır. GATT ilkeleri çerçevesinde üye ülkelerin yeni tercihtli ticaret bölgesi kurmaları olanagı ortadan kalkmaktadır. Bu durum ülkeleri bölgesel yaklaşımı içeren gümrük birlikleri veya serbest ticaret bölgeleri kurmaya özendirmiştir. Özetle GATT ülkeleri ileri ekonomik birleşmeler kurmaya zorlamıştır(3).

#### 1.2.2. Sosyal Nedenler

Ülkeler arasındaki ekonomik işbirliği günümüzde olduğu gibi gelecekte de dünyada birlikte yaşamının ana şartı olmak durumundadır. Sanayileşmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında dengeli ekonomik ilişkiler kurulması her zaman mümkün olamamaktadır. Uluslararası ekonomik ilişkilerde

(1) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.17.

(2) Halil SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisat, a.g.e., s.347.

(3) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.18.

tarihi gelişmeler, kültürel yapı, din, siyasi tercihler gibi sosyal nedenler iktisadi ve politik ilişkilerin yönünü etkilemekte, benzer sosyal yapıya sahip ülkeler arasında ekonomik ilişkiler yoğunlaşmaktadır.

Dünyada gerçekleştirilmiş ekonomik bütünleşme hareketleri incelendiğinde bunların temelinde sosyal nedenlerin önemli rol oynadığı görülmektedir. Dünyada görülen en başarılı ekonomik bütünleşmenin çok sıkı tarihi, kültürel ve dini bağlarla birbirine bağlı Avrupa ülkeleri arasında kurulması (AT) Türkiye'nin önderliğinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile başlatılan ekonomik işbirliği faaliyetleri ve İslam ülkelerinin aralarında kurdukları, ekonomik bütünleşmeler sosyal nedenlerin önemini açıkça göstermektedir.

### 1.2.3. Politik Nedenler

Genellikle ekonomik bütünleşmeler politik bütünleşmelere neden olur. Ekonomik bütünleşme sonucu bir veya birkaç ülkeye karşı ortak bir tavır alınabilir. Ekonomik araçlar kullanılarak bu ülkeler politik olarak da yönlendirilebilir.

Gelişmekte olan ülkeler arasındaki bütünleşmelerden politik nedenlerin ikinci planda kaldığı görülmektedir. Bunun nedeni bu ülkelerin bütünleşmeyi bir kalkınma aracı olarak görmeleridir. Genel olarak ülkeleri ekonomik bütünleşmeye yönelten nedenlerin ekonomik olduğu söylenebilir. Başarılı bir ekonomik bütünleşme beraberinde politik bütünleşmeyi getirir. Ancak bu durum üye ülkelerin ulusal egemenliklerinden kısmen fedakarlık yapmalarına neden olur.

### 1.3. Azgelişmiş Ülkeleri Ekonomik Bütünleşmeye Yönelten Nedenler

Ekonomik bütünleşmeler incelenirken, ülkelerin ekonomik ve sosyal yapıları da dikkate alınmalıdır.

Azgelişmiş ülkelerin karşılaştığı temel sorunlar; alt yapı yatırımlarının, teknik bilgi ve kalifiye işgücünün yetersizliği, yüksek değerlendirilmiş kur politikası ve korumacı önlemler nedeniyle ulusal sanayilerin dış rekabetten uzaklaştırılması, iç piyasanın sınırlı olması nedeniyle her sanayi dalında az sayıda firma kurulabildiğinden iç rekabette de canlılığın olmaması, böylece girişimcilerin maliyeti düşürücü kaliteyi arttırıcı çabalarının giderek azalması şeklinde sıralanabilir. Ayrıca, izlenen politikalar sonucu küçük sanayi tesislerinin kurulması teşvik edilmekte dolayısıyla verimlilik artışını yavaşlatmaktadır. Bütün bu sorunlara finansman güçlüğü eklendiğinde bu ülkelerin düşük verimlilik, yüksek maliyet ve ihracat zorluğu kısır döngüsü içinde kaldığı görülmektedir.

Az gelişmiş ekonomiler yukarıda sıralanan güçlüklerin neden olduğu kısır döngüyü kırmak için ekonomik bütünleşmeyi bir çözüm yolu olarak görmekte-dirler.

Hemen belirtmek gerekir ki az gelişmiş ülkelerin ekonomik bütünleşmeye gitmelerinin ana nedeni sanayileşmelerini hızlandırmaktır. Küçük piyasaların yerine , geniş bir birleşik piyasanın geçmesinin doğurduğu ölçek ekonomileri, teknolojik gelişme, kaynak etkinliğini artırma, ve yabancı sermayeyi özendirme gibi etkiler dolayısıyla ilgili ülkelerin kalkınmaları hızlandırılabilir (1).

Diğer taraftan az gelişmiş ülkelerde ekonominin finansman kaynaklarından biri de dış yardım ve dış yatırımlardır. Bu ülkeler arasında ekonomik bütünleşmenin kurulması, dış yardımları arttırır, çünkü bütünleşme içinde gerçekleştirilecek projeler, ulusal düzeydekine oranla optimum ölçeğe daha yakındır ve yardım yapacak devletler veya uluslararası kurumlar için daha ciddi olarak kabul edilirler(2). Bütünleşme ile gerçekleştirilen büyük piyasanın sağlamış olduğu verimlilik üstünlükleri, dış sermaye için de çekici bir ortam oluşturmakta ve yabancı sermaye akımını hızlandırmaktadır.

Ayrıca, hammadde ihracatçısı durumunda olan az gelişmiş ülkelerin bütünleşmesi, onların dünya ticaretindeki konumunu güçlendirecektir. Bütünleşme ile üye ülkelerin diğer ekonomilere karşı ortak politika yürütmeleri pazarlık güçlerini arttıracak ve dünya piyasalarındaki fiyatlar bakımından daha etkin bir duruma geçeceklerdir(3).

Az gelişmiş ülkeleri ekonomik bütünleşmeye yönelten diğer bir önemli neden de gelişmiş ülkelerce kurulan bütünleşmelerin kendileri için çeşitli zararlar doğuracağına inanmaları ve bunları önlemeye çalışmalarınıdır. Nitekim LAFTA (Latin Amerika Serbest Ticaret Bölgesi) nin kuruluş gerekçesinde; "bir bütünleşmeye karşı başka bir bütünleşmeye cevap vermeliyiz". denilmektedir. Gümrük birlikleri kuramına göre, gelişmekte olan ülkeler arasında ekonomik bütünleşme hareketleri üye ülkelere önemli yararlar kazandırmamaktadır. Günümüzde, geleneksel gümrük birlikleri kuramının özellikle varsayımları yönünden az gelişmiş ülkeler için geçerli olmadığı ve yukarıda sıraladığımız faydaları sağlayabileceğini söylemek mümkündür(4).

---

(1) Halil SEYİDOĞLU, a.g.e., s.385.

(2) Erol MANİSALI, a.g.e., s.127.

(3) Erol MANİSALI, a.g.e., s.128.

(4) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.19.

#### 1.4. Ekonomik Bütünleşme Aşamaları

Uluslararası ekonomik bütünleşmeler bütünleşme derecesine göre farklı aşamalarda ortaya çıkabilirler. Hepsinin ortak özelliği, ya da bir bütünleşmeden sözdebilmek için bulunması gereken asgari özellik, üye ülkeler arasında ticaretin serbestleştirilmesidir. Daha ileri bütünleşme türlerinde bu temel özelliğe bir takım yeni özellikler (üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulanması, üretim faktörlerinin serbest dolaşımının sağlanması, üye ülkeler arasında ekonomik ve sosyal politikaların uyumlaştırılması) eklenmektedir (1).

Bu farklılıkları dikkate alarak uluslararası ekonomik bütünleşmeleri beş aşamada inceleyebiliriz.

##### 1.4.1. Serbest Ticaret Bölgeleri

Üye ülkeler arasında ticaretin serbestleştirildiği (kendi ürettikleri mallar itibarıyla), aralarındaki gümrük vergileri, miktar kısıtlamaları ve diğer her türlü kısıtlamaların kaldırıldığı bir bütünleşme şeklidir. Üye ülkeler ekonomik bütünleşme dışında kalan ülkelere karşı kendi özel gümrük tarifelerini uygulamaya devam etmektedirler. Yani bir mal bütünleşmeye dahil ülkeden ithal edildiğinde gümrük vergisi alınmaz, bütünleşmeye dahil olmayan bir ülkeden ithal edildiğinde gümrük vergisi ve diğer kısıtlamalar uygulanır. Ayrıca üye ülkeler arasında üretim faktörlerinin serbest dolaşımı sözkonusu değildir(\*).

##### 1.4.2. Gümrük Birlikleri

Serbest ticaret bölgelerinden daha ileri bir bütünleşme sözkonusudur. Gümrük birliklerine katılan ülkeler sadece aralarındaki gümrük duvarlarını kaldırmakla kalmaz, aynı zamanda dışarıya karşı tek ve birleştirilmiş ortak bir gümrük politikası meydana getirirler. Üye ülkeler dışarıdaki ülkeler ile olan ekonomik ilişkilerinde bağımsız değildirler. Gümrük birlikleri tarihte en çok görülen ekonomik bütünleşme şeklidir. Anavatan ile sömürge ülke arasındaki ilişkiler temelde bu tip ekonomik bütünleşmeye dayanır.

---

(1) Nevzat GÜRAN-İsmail AKTÜRK, Uluslararası İktisadi Kuruluşlar, Akliselim Ofset, İzmir, 1992, s.15.

(\*) H.SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisadi Bütünleşmelerin İlk Türü ve En Dar Kapsamlısı Olarak "Tercihli Ticaret Anlaşmaları"ndan söz etmektedir. Bu anlaşmalarda ülkeler tek taraflı veya karşılıklı olarak belirli mallar üzerindeki gümrük tarifelerini indirmektedirler. (Bkz. Uluslararası İktisat, a.g.e., s.346).

### 1.4.3. Ortak Pazarlar

Gümrük birliklerindeki özelliklerin yanısıra, üye ülkeler arasında üretim faktörlerinin (işgücü, sermaye, müteşebbis) serbest dolaşımının sağlandığı bir bütünleşme şeklidir. Bu durumda üye ülkelerin sadece dış ekonomik politika tedbirleri kısıtlanmamakta, aynı zamanda iç ekonomik politika uygulamaları da bağımsızlığını kaybetmektedir.

### 1.4.4. Ekonomik Birlikler

Ekonomik birliklerde, mal, hizmet ve üretim faktörlerinin dolaşımı gibi ortak pazar özellikleri yanında ekonomik ve sosyal politikaların uyumlaştırılıp birleştirilmesi söz konusudur. Uygulamayı ulusal devlet yürüttüğü halde ekonomi politikasının saptanmasında karar organı üye ülkelerin temsilcilerinden oluşur.

### 1.4.5. Tam Ekonomik Birleşmeler

Tam ekonomik birleşmelerin ekonomik birliklerden farkı, ulusal ekonomik bağımsızlığın büyük ölçüde kaldırılmış ve bunun yerini bir uluslarüstü otoritenin almış olmasıdır. Ekonomik, sosyal ve mali politikaların uyumu uluslarüstü bir otoritenin kararlarına bağlanmaktadır.

Buraya kadar sıraladığımız bütünleşme çeşitleri bir bakıma bütünleşme aşamaları olarak da kabul edilebilir. Bir sonraki bir öncekine göre daha ileri bir bütünleşmeyi temsil etmektedir. Ancak bu bütünleşme türlerinin (aşamalarının) birbirlerinden kesin çizgilerle ayrılması mümkün değildir. Özellikle son iki tür arasındaki ayırım biraz zorlama sonucu ortaya çıkmıştır(1).

## 1.5. Uluslararası Ekonomik Bütünleşmelere Teorik Yaklaşım

Ekonomik bütünleşme hareketleri, üye ülkeler arasındaki ticari engellerin indirilmesi veya kaldırılmasını gerektirdiğinden bu tür gelişmeler dünya ticaretinin serbestleştirilmesi için ortam hazırlamaktadır. Ancak, üye ülkeler üye olmayanlardan yaptıkları ithalat üzerindeki kısıtlamaları sürdürdükleri için atılan bu adımlar yine de sınırlı kalmaktadır.

Ekonomik bütünleşme hareketlerinin etkilerini incelerken önce statik etkiler ve dinamik etkiler üzere ikiye

---

(1) Nevzat GÜRAN-İsmail AKTÜRK, a.g.e., s.17



ayırmanın gerekmektedir. Teknolojik düzey, talep yapısı, sanayilerin faktör yapısı gibi yapısal parametrelerin sabit kalması varsayımı altında, birlik kurulması sonucu bölge içinde kaynakların yeniden dağılımı nedeniyle ortaya çıkan etkilere "statik etkiler" denir. Bu etkilerin, üye ülkelerin, birliğin ve dünyanın refahı açısından sonuçlarını gümrük birlikleri kuramı inceler. Diğer taraftan, ufak bir piyasanın yerine, bütünleşme hareketi sonucunda birleşik ve geniş bir piyasanın geçmesi kaynak arzını, üretim organizasyonunu ve teknolojik yapıyı değiştiren bir grup etki doğurur ki bunlara da "dinamik etkiler" denir. Statik etkiler bir defalık iken dinamik etkiler devamlılık gösteren ve kalkınmaya bağlı olan etkilere dir.

#### 1.5.1. Ekonomik Bütünleşmelerin Statik Etkileri: Gümrük Birlikleri Teorisi

Gümrük birliğinin üç önemli özelliği vardır. Bunlar(1):

- a) üye ülkelerden yapılan ithalatta gümrüklerin kaldırılması,
- b) Dış dünyaya karşı ortak gümrük tarifelerinin uygulanması,
- c) Gümrük gelirlerinin üye ülkeler arasında dağılımıdır.

Geleneksel gümrük birlikleri kuramı, birliğin üye ülkelerin üretimleri, tüketimleri ve dış ticaretleri üzerindeki etkisini statik bir analizle açıklamaktadır. Analizin temelini "ticaret yaratıcı" ve "ticaret saptırıcı" etkiler oluşturmaktadır. Analizde etkin olan faktörler ise;

-Üye ülkelerin talep koşulları,

-Üye ülkelerde maliyetler,

-Birlik kurulmadan önceki gümrüklerin durumudur.

Bir bölge içinde ticaret engelleri kaldırılınca, bu bölgeyi oluşturan ülkeler arasında dış ticaret hacmi genişler. Buna gümrük birliklerinin ticaret yaratıcı (trade creating) etkisi denir(2). Birlik öncesi, ülkede üretilen bir malın fiyatı diğer ülkelerde üretilen aynı malın gümrüklü fiyatından daha düşük olduğu için yurtiçi tüketim yerli üretimle karşılanmaktadır. Birlik kurulunca ithalatı pahalılandıran gümrükler ortadan kalkacağı için, birliğe dahil diğer bir ülkede aynı mal daha ucuza üretiliyorsa, söz konusu

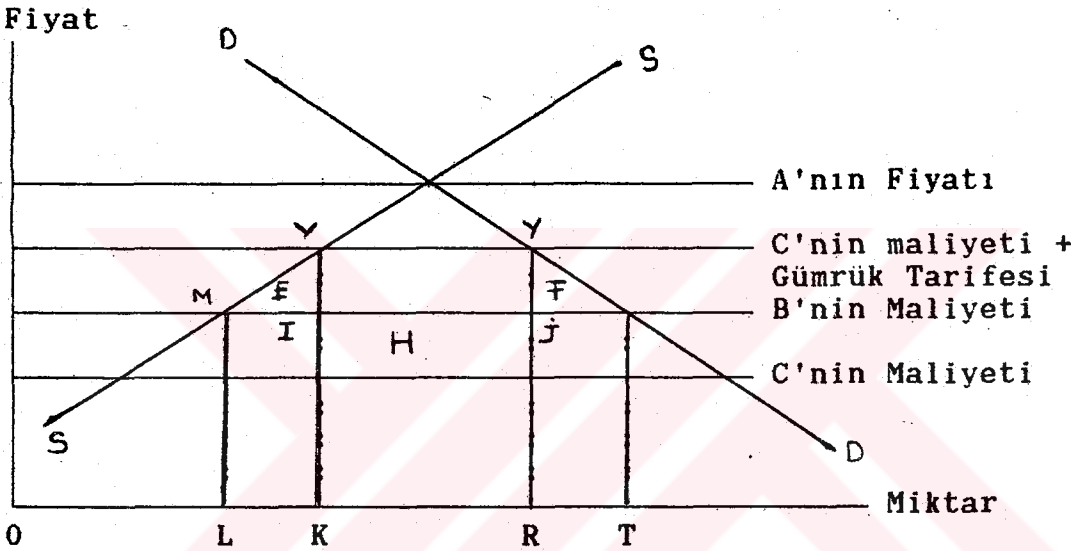
(1)Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.37.

(2) Halil SEYİDOĞLU, a.g.e. s.348.

ülke malı ucuz üreten ülkeden ithal edecektir. Böylece üretim daha düşük maliyetli bir kaynağa yönelmiş olacaktır.

Bir malın üretim kaynağının değişmesi "üretim etkisini" malın tüketiminin artması veya başka bir mal yerine ikame edilmesi "tüketim etkisini" göstermektedir. Ticaret yaratıcı etki ise her ikisinin toplamını içermektedir. Ticaret yaratıcı etkiyi bir örnekle açıklayabiliriz:

Grafik: 1 Ekonomik Bütünleşmelerin Ticaret Yaratıcı Etkisi



A, B, C, diye üç ülke ve bir mal ele alalım. Bu ülkelerin üretim maliyeti sırasıyla 25 bin, 15 bin, ve 10 bin TL. olsun. Demek oluyor ki sözkonusu malın en verimli üreticisi C'dir. İkinci sırada B ülkesi yer alır. Verimliliği en düşük ülke ise A'dır. A ülkesinin yüksek maliyetli yerli üretimini korumak için %100 oranında ayırım gözetmeyen ad valorem vergi uygulamakta olduğunu varsayalım. Böylece A ülkesinde, B'nin malının fiyatı 30 bin TL., C'nin malının fiyatı ise 20 bin TL. ye yükselir. Dolayısıyla B ülkesi A'ya hiç mal satamaz. A ülkesi ithalatının tamamını en verimli ülke olan C'den yapar.

SS ve DD ele alınan malın A ülkesindeki arz ve talep eğrileridir. A'nın ufak bir ülke olduğunu varsaydığımızdan, B ve C'nin fiyatları (arz eğrileri) yatay doğrularla gösterilmiştir. Grafığe göre ilk durumda, yani %100 oranında bir tarife uygulandığında A'nın ithalatının  $VY (=KR)$ 'ye eşit olduğu görülmektedir. A ve B'nin bir gümrük birliği kurduğu ve C'nin de bu birliğin dışında kaldığı varsayıldığında, B'nin malı A ülkesine gümrüksüz gireceğinden fiyatlar B'nin maliyeti olan 15 bin TL. düzeyine iner. Birlik dışına uygulanacak ortak gümrük tarifesi A ülkesinin tarifesiyle aynı oranda olduğunu varsayarak C'nin malının A'daki ithalat fiyatı eskisi gibi 20 bin TL. olarak kalır.

Bu değişikliklerden sonra birlik içindeki fiyatlar B'nin üretim maliyeti olan 15 bin TL. düzeyine iner. C ise artık birlik içinde mal satamaz. Fiyatların düşmesi A'nın ithalatını artırmıştır. Bu artışın MI(=LK) kısmı A'nın kendi pahalı üretiminin azalması ve yerine B'nin daha verimli üretiminin geçmesi dolayısıyla ortaya çıkmıştır. Böylece grafikte görülen E üçgen alanı "üretim etkisini" yani MI miktar pahalı üretimden vazgeçilmesi sonucu kaynak maliyetindeki azalmayı ifade eder. Diğer yandan tüketim hacmindeki genişleme de ithalatı JN (=RT) kadar arttırmış, dolayısıyla "tüketim etkisi" veya tüketici refahındaki artış da F üçgen alanı kadar olmuştur. O halde E+F üçgen alanları ticaret yaratıcı etki dolayısıyla sağlanan refah artışını gösterir. Diğer taraftan, B, A'dan verimli ancak C'den daha az verimlidir. B'nin üretimi birim başına C'den 5 bin TL daha pahalıdır. O halde grafikteki H dikdörtgen alanının yatay kenarı (IJ=KR) en verimli ülke C'nin ihracatındaki azalmayı ve bunun yerine geçen B'nin üretim miktarını gösterir. Dikey kenarda birim başına verimlilik kaybını gösterdiğine göre bu alan, ticareti saptırıcı etki sonucu ortaya çıkan refah kaybını gösterir.

Buna göre, gümrük birliğinin dünya refahı üzerindeki net etkisi E+F alanları toplamı ile H alanının karşılıklı büyüklüklerine bağlıdır. E+F alanı büyükse net bir refah artışı, H alanı büyükse bir refah kaybı sözkonusudur.

Yukarıda yapılan analizde her üç ülkede ölçeğe göre sabit getirinin sözkonusu olduğu, ulaştırma masraflarının sıfır veya fiyatları etkilemeyecek kadar düşük düzeyde olduğu, gümrük vergilerinin her ülkede değer üzerinden yüzde olarak alındığı ve her ülkenin tüketim yapısının birlik sonucu değişmediği varsayılmıştır.

Bir gümrük birliğinin kurulmasında, birliğe katılan ülkelerin "tamamlayıcı" (complementary economies) veya "rakip" (rival economies) ekonomiler olmalarına göre birlikten sağlayacakları yararlar da değişik olmaktadır. Yüksek gümrük koruyuculuğu altında üretilmekte olan malların büyük bir bölümü aynı veya benzer mallar ise bu malları üreten ekonomileri "benzer" veya "rakip" ekonomiler olarak tanımlamak mümkündür. Üretilen mallar eğer farklı ise bu ekonomileri de "tamamlayıcı" ekonomiler olarak kabul etmek gerekir(1). Teoride, rakip veya tamamlayıcı ekonomiler arasında kurulan gümrük birliklerinden hangisinin daha yararlı olacağı konusunda bir fikir birliği bulunmamaktadır.

J.Viner'den önce tamamlayıcı ekonomiler arasında kurulan gümrük birliğinin daha avantajlı olduğu kabul edilmiştir. Fakat Viner, bu görüşe karşı çıkmıştır. Ona göre rakip ekonomilerin gümrük birliğine gitmeleri durumunda, birliğin tica-

(1) Rıdvan KARLUK, a.g.e., s.20.

ret yaratıcı etkisi daha fazladır. Böyle bir durumda ticaretin yönü değişmekte ve birlik dışında kalan ekonomiler birlikten daha az zarar görmektedirler. Eger tamamlayıcı ekonomiler gümrük birliği kurarlarsa, dünya ticaretinin yönü değişmektedir. Bundan hem üye ülkelerin hem de dünya refahının olumsuz yönde etkilenmesi muhtemeldir(1).

J.MEADE, H.MAKOWER ve G.MORTON ise, tamamlayıcı ekonomiler arasında kurulacak bir birliğin daha kazançlı olacağını belirtmektedirler (2).

Diğer taraftan H.SEYİDOĞLU'na göre, birliğe katılan ülkelerin ekonomileri ne derecede rekabetçiye birleşmeden sağlanacak yararlar o kadar fazla olur. Çünkü tarifeler kaldırılınca büyük bir üretim hacmi, bölge içinde yüksek maliyetli üreticilerden birlik içinde düşük maliyetli üreticilere doğru kayacak, böylece üretim daha etkin ellerde toplanacaktır. Oysa tamamlayıcı ekonomiler arasında kurulan birlikler büyük bir ticaret yaratma etkisine neden olmazlar(3).

#### 1.5.2. Ekonomik Bütünleşmelerin Dinamik Etkileri

Statik etkiler ekonomik yapıda bir değişiklik olmadan dış ticaret hacmi ve refah değişimleri ile ilgilenir. Bunlar bir defalık etkilerdir. Oysa dar bir ulusal piyasanın yerine birleşik geniş bir piyasanın geçmesiyle ortaya çıkan dinamik etkiler, bir ülkenin ekonomik yapısını belirleyen ve bunların zaman içindeki gelişimini konu edinen etkilerdir. Bunlar arasında bir ekonominin üretim, tüketim, yatırım, dış ticaret, faktör donanımı ve teknoloji seçimi, iç ve dış piyasa koşulları gibi özellikle ekonominin işleyişinden kaynaklanan etkileri saymak mümkündür.

Özellikle ulusal ekonomiden ekonomik bütünleşmeye geçildiğinde piyasa koşullarında meydana gelen değişiklikler büyük önem taşımaktadır.

Gümrük birliklerinin dinamik etkilerinin başlıcaları şunlardır:

- Büyük piyasa ve ölçek ekonomileri: Üretim hacminin geniş bir piyasanın ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde artırılması ölçek ekonomilerinin doğmasına yol açacaktır. Büyük piyasalar firmaların optimum ölçekte çalışmasına olanak vereceğinden firmaların verimli çalışmasına yol açacak ve optimum

(1) J.VINER, The Customs Union Issue, 1950'den aktaran, Rıdvan KARLUK, a.g.e., s.21.

(2) Rıdvan KARLUK, a.g.e., s.21.

(3) Halil SEYİDOĞLU, a.g.e., s.351.

ölçek dışında kalan birçok üretici maliyetlerin yüksekliği nedeniyle piyasadan çekilmek zorunda kalacaktır(1).

Diğer taraftan, ulusal ekonomilerin birleşmesi sonucu ortaya çıkan piyasa büyüklüğü her şeyden önce piyasanın yapısında önemli değişikliklere yol açacaktır. Pazar genişlemesi risklerin azalmasına ve kaynak dağılımının iyileşmesi sonucu ticaretin artmasına neden olacaktır. Ayrıca risklerin azalması girişimcilerin bekleyişleri üzerinde olumlu etkiler oluşturacaktır. Arz ve talep yönünden küçük piyasalarda görülen sınırlayıcı koşullar piyasa hacminin büyümesi nedeniyle görece olarak azalacak ve bu durum ekonomik üniteler arasındaki rekabeti arttıracaktır(2).

- Dış rekabetin artışı; Ekonomik bütünleşmelerin rekabeti artırma ve bu yoldan firmaları verimli çalışmaya zorlama etkileri de önemlidir.

Teorik olarak, tam rekabet şartlarının bulunduğu ekonomilerde, ülkeleri ayıran gümrük duvarları ortadan kaldırıldığında, üretim faktörlerinin hareketliliği eskisine oranla yükselmektedir. Böylece üretim faktörleri marjinal verimlilikleri eşit olacak şekilde dağılmakta ve üretim açısından etkinlik artmaktadır(3). Maliyetlerde azalma, verimsiz üreticinin elimine edilmesi, teknolojik gelişme, rekabetin olumlu etkileridir.

Ekonomik bütünleşme, ulusal ekonomiye oranla uluslararası alanda daha yüksek rekabet gücüne sahiptir. Ekonomik bütünleşmeyi meydana getiren ulusal ekonomiler bütünleşmeden önce uluslararası alanda önemli etkiye sahip olmadıkları halde, bütünleşmeden sonra, uluslararası rekabet alanına dahil olur.

- Üretim teknolojisindeki gelişmeler: Ekonomik bütünleşme sonucu ortaya çıkan büyük piyasa, bir taraftan üretim faktörleri arasındaki oran açısından sermaye yoğun üretim üretim tekniklerinin uygulanmasına olanak verirken, diğer taraftan teknolojik araştırmaların yapılmasına ve yüksek verimlilik elde edilmesine yol açar.

- Dışsal ekonomiler: Piyasa hacminin genişlemesi sonucu dışsal ekonomilerden yararlanma ortaya çıkar. Hızla gelişen

---

(1) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.61.

(2) Canan BALKIR-M.DEMİRCİ, a.g.e., s.61.

(3) Erol MANISALI, a.g.e., s.92.

sanayi karşısında eğitim kurumları çeşitli endüstri dallarının ihtiyacı olan teknik eleman ve yöneticiler yetiştirirler. Böylece firmalar teknik işgücünü kendileri eğitmekle yapacakları masraflardan kurtulmuş olurlar. Ayrıca kitlesel üretim karşısında endüstriye hammadde sağlayan işletmelerde ileri teknoloji ve büyük ölçekli üretim yöntemlerini kullanmaya başlarlar. Bu ise hammadde ve ara maddelerinin bollaşmasına, kalitesinin yükselmesine ve fiyatlarının ucuzlamasına neden olur(1).

#### 1.6. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'nin Ekonomik Bütünleşmeler İçindeki Yeri

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi(KEİB)'nin dokuz üyesinin yakın zamana kadar sosyalist rejimle yönetildiği, piyasa ekonomisine geçmek için başlattıkları yeniden yapılanmanın ağır sorunları altında ezildikleri, karşılaştıkları finansman dar boğazına henüz çözüm bulamadıkları, hukuksal ve kurumsal reformları tamamlayamadıkları bilinen bir gerçektir. Bu ülkelerin sosyal ve ekonomik yapılarını istikrara kavuşturamamaları KEİB Anlaşmasını da etkilemiştir. KEİB çerçevesindeki ortak yükümlülüklerin piyasa ekonomisine geçiş sürecinde olan bu ülkelerin ekonomik gücüne göre ayarlanmasını gerekmiştir.

Türkiye'nin 1990 yılı Aralık ayında Ankara'da yapılan ilk resmi müzakere toplantısına sunduğu taslak KEİB sözleşmesinde işbirliğinin amacı, üye ülkelerin uzun vadede aralarında bir "serbest ticaret bölgesi" kurmaları olarak tanımlanmış olup, bu amaca ulaşmak için kademeli şekilde uygulanacak somut yükümlülükler öngörüyordu (2). Ancak müzakere sonucunda yukarıda belirttiğimiz nedenlerden dolayı ayrıntılara fazla inmeyen ve yükümlülükleri kesin hatlarla saptamayıp bir dizi ortak hedefler olarak belirleyen bir sözleşme ortaya çıkarıldı.

25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da imzalanan KEİB anlaşması AT gibi bir gümrük birliği veya EFTA gibi bir serbest ticaret bölgesi değildir. KEİB anlaşması, bölgesel bir işbirliğini yönetecek ilkeler envanteri niteliğindedir. Üye ülkeler arasında ticari ve mali ilişkileri arttırıp bölgesel ekonomik bütünleşmeyi sağlamaya yönelik kurumsal bir yapılandırma. Ekonomik bütünleşmenin hangi boyutta gerçekleşeceği üye ülkeler tarafından zaman içinde belirlenecektir.

---

(1) Halil SEYİDOĞLU, a.g.e., s.352.

(2) Sükrü ELEKDAĞ, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, İslam Dergisi, Sayı:108, İstanbul, 1992, s.8.

## 2. KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ (KEİB)

### 2.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Anlaşması

#### 2.1.1. KEİB'nin Kuruluşu ve Gelişimi

KEİB ile ilgili ilk toplantı Türk Hükümetinin girişimiyle 19 Aralık 1990 tarihinde Ankara da yapılmıştır. Türkiye, Sovyetler Birliği, Romanya, Bulgaristan resmi delegelerinin katıldığı ve 15 görevliden oluşan Sovyet Delegasyonu içinde Azerbaycan, Gürcistan, Moldavya ve Ermenistan Cumhuriyetlerinin Dışişleri Bakan Yardımcılarının da yer aldığı bu toplantıda taraflar, Türkiye tarafından hazırlanan ve önerilen işbirliğinin temel prensiplerini kapsayan taslak döküman üzerinde iki gün çalışmışlar ve toplantının sonuç bildirgesinde, "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi" kurulması konusunda anlaşmaya vardıklarını resmen açıklamışlardır.

Daha sonra 12-13 Mart 1991 tarihinde Bükreş de 23-25 Nisan 1991 tarihinde Sofya da uzman düzeyinde toplantılar yapılmıştır. Bu toplantılarda KEİB'in temel amaçları ve prensipleri üzerinde ortak bir anlaşmaya varılmıştır. 11-12 Temmuz 1991 tarihinde Moskova'da Dışişleri Bakan Yardımcıları düzeyinde yapılan toplantıda, KEİB anlaşma metni üzerindeki çalışmalar sonuçlandırılarak, söz konusu metin imzaya hazır hale getirilmiştir. 3 Şubat 1992 tarihinde KEİB kurucu üyesi ülkelerin Dışişleri Bakanları Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanının ev sahipliğinde biraraya gelmişler ve bu toplantıda KEİB Anlaşmasını resmen tasdik etmişlerdir. Ayrıca, alınan karar sonucu anlaşmanın 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul da imzalanması kararlaştırılmıştır.

25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen zirve toplantısında Türkiye, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Moldavya, Romanya, Bulgaristan, Azerbaycan, Gürcistan, Arnavutluk, Ermenistan ve Yunanistan devlet başkanlarının imzalarıyla "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Anlaşması" (KEİB) resmen yürürlüğe girmiştir.

#### 2.1.2. KEİB'nin Amaçları ve Kapsamı

KEİB'nin temel amacı, üye ülkelerin, coğrafi yakınlıklarından ve ekonomilerinin birbirlerini tamamlayıcı niteliğinden yararlanarak, beraberce alacakları önlemlerle, aralarındaki ticari, ekonomik, bilimsel ve teknolojik işbirliğini geliştirmelerini sağlamaktır. Ayrıca, Anlaşma Karadeniz Bölgesinin bir barış, işbirliği ve refah bölgesi haline getirilmesini öngörmektedir(1).

---

(1) Sükrü ELEKDAĞ, a.g.m., s.7.

KEİB'nin önde gelen amaçları arasında bu bölgenin dünyaya artan ölçülerde açılması ve dünya ekonomisi ile kaynaştırılması ile çevrenin korunması alanında geniş bir işbirliğine yönelinmesi yer almaktadır.

KEİB Anlaşmasının içeriğini incelediğimizde KEİB'nin amaçları ve kapsamı hakkında daha geniş bilgi sahibi olabiliriz:

KEİB anlaşması şu beş bölümden oluşmaktadır:

- 1-Amaçlar ve ilkeler,
- 2-Hükümetlerarası işbirliği,
- 3-Ticaretin geliştirilmesi, yatırım ve sermaye akımının arttırılmasına ilişkin önlemler,
- 4-Çevrenin korunması,
- 5-Kurumsal yapı ve üyelik.

Bu bölümleri kısaca şöyle inceleyebiliriz (1):

#### Amaçlar ve ilkeler:

Taraflar Helsinki Nihai Senedi ve Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı (AGİK) belgelerinde yer alan ilke ve yükümlülükler üzerine bina edilecek dostluk ve teknolojik işbirliğini geliştirmeyi, sosyal gelişmeyi ve serbest girişimi teşvik etmeyi ve Karadeniz havzasını bir barış, istikrar ve refah bölgesi haline getirmeyi kararlaştırmışlardır. Bu nitelikte bir işbirliğini sürdürürken taraflar şu hususlara özen göstereceklerdir:

-Önceliklerin saptanmasında ve işbirliğinin temposunda, pazar ekonomisine geçiş sürecinde olan üyelerin sorunları dikkate alınacaktır.

-Ekonomik işbirliği, tarafların önceki uluslararası yükümlülüklerine hâle getirmeden ve uluslararası kuruluşlar ile üçüncü ülkelerle ilişkilerin geliştirilmesini engellemeyecek şekilde yürütülecektir.

#### Hükümetlerarası İşbirliği:

Taraflar, sahip oldukları her türlü olanak ve fırsatı beraberce değerlendirebilmek amacıyla, ulaştırma ve haberleşme, enformatik, ekonomik, ticari ve istatistikî bilgi alış-verişi, mamullerin standartlaştırılması, enerji,

---

(1) Sükrü ELEKDAĞ, KEİB nin Türkiye Açısından Önemi, Türkiye'nin Dış Ekonomik İlişkilerinde Yeni Ufuklar, ISO Yayını, Yayın No:1992/6 İstanbul, Temmuz 1992, ss.24-25.



madencilik ve cevherlerin işlenmesi, turizm, tarım ve tarıma dayalı sanayi, veterinerlik, ilaç sanayii, bilim ve teknoloji alanlarında ortak projeler saptayacak ve bunları uygulamaya koyacaklardır.

**Ticaretin Geliştirilmesine, Yatırımların ve Sermaye Akımının Arttırılmasına İlişkin Önlemler:**

Taraflar aralarındaki iş ve ticaret ilişkilerini geliştirmek, ekonomik işbirliğini yoğunlaştırmak, ülkelerindeki firmalar ile kuruluşların girişimlerini teşvik etmek üzere aşağıdaki önlemleri alacaklardır:

-İşadamlarının ülkelerine kolayca girip, ikamet etmelerini ve serbestçe dolaşmalarını sağlamak,

-Küçük ve orta ölçekli sanayi desteklemek,

-Üye ülkeler arasında mal ve hizmet ticaretinin gelişmesini sağlayacak önlemleri ortaklaşa almak ve ticareti güçleştiren tüm engelleri ortadan kaldırmak,

-Yatırımları, sermaye akımını ve sanayi işbirliğini teşvik edecek koşulları ve bu çerçevede çifte vergilendirmenin önlenmesiyle yatırımların teşvik ve korunmasına ilişkin anlaşmalar akdetmek,

-Ülkelerinde açılacak uluslararası ihaleler hakkında birbirlerine bilgi vermek,

-Ortak serbest ticaret bölgeleri kurmak.

**Çevrenin Korunması:**

Taraflar, Karadenizde çevrenin korunması ve iyileştirilmesi ile bu denizin biyolojik potansiyelinin muhafazası, geliştirilmesi ve işletilmesi amacıyla ortaklaşa gerekli önlemleri alacak ve ortak projeler geliştirilmesini teşvik edeceklerdir.

**Kurumsal Yapı ve Üyelik:**

KEİB için başlangıçta bir sekreteryaya öngörülmemiştir. Dışişleri Bakanları rotasyon usulüne göre yılda en az bir defa toplanacaklar, hedefleri tesbit edecekler, belli çalışma grupları kuracaklar, bunların çalışmalarına nezaret edecekler ve temel konularda karar vereceklerdir.

KEİB üyeliğine, sözleşmenin üye ülkeler için belirlediği yükümlülükleri aynen üstlenmeyi kabul eden her ülke, oy birliği ile kabul edilebilecektir.

Ayrıca, üye ülkeler, karşılıklı ekonomik ve ticari işbirliğini geliştirmek ve Karadeniz bölgesinde ortak çıkarlar doğrultusunda belirli projeleri uygulamak amacıyla, hükümetler ve hükümet dışı kuruluşlar düzeyinde uygun kredi ve mali sözleşmelerin sonuçlandırılmasını teşvik edecek ya da gözönünde bulunduracak ve uluslararası kuruluşlar ile üçüncü taraflar yoluyla olanlarda dahil olmak üzere kaynakların harekete geçirilmesi yollarını arayacaklardır. Buna göre, "Karadeniz Dış Ticaret ve Yatırım Bankası" kurulması yollarını ve imkanlarını araştırabileceklerdir.

### 2.1.3. KEİB'den Beklenenler

Dünyadaki diğer ekonomik entegrasyon örneklerinde olduğu gibi Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde de ticaret üzerindeki engeller ve kısıtlamalar kalktıkça ticaret hacmi artacak ve bunun üye ülkeler üzerindeki ekonomik etkileri olumlu olacaktır. Günümüzde, ekonomik bütünleşme uygulamaları üye ülkelerin ekonomik yapılarının birbirlerinden farklı olması ölçüsünde, bölge içi ticaretinde o ölçüde gelişme potansiyeline sahip olduğunu göstermiştir. Bu çerçevede Türkiye ile KEİB üyesi ülkelerin ekonomilerinin tamamlayıcı olma özelliğinden faydalanarak ticari ve ekonomik ilişkilerinde çarpıcı atılımlar gerçekleştirmeleri beklenmektedir.

Ayrıca, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Anlaşmasını imzalayan ülkelerin birçoğu, Türkiye ile KEİB çerçevesinde sürdürülecek işbirliğine, kendileri için Batıya ve dünyaya açılan bir pencere, ekonomilerinin dünya ekonomisi ile kaynaşmasını sağlayacak bir köprü olarak bakmaktadırlar. İşbirliğinin oluşturacağı ortamda Türk girişimcilerinde katkılarıyla, bölgenin zengin kaynaklarının verimliliğinin artacağı şekilde işlenip dünya pazarlarına sunulması olanakları doğacaktır.

Bunlara ilave olarak, KEİB ülkeleri pazar ekonomisine geçiş süreçlerinde Türkiye'nin bu alandaki zengin ve taze deneyimlerinden yararlanabileceklerdir. Türkiye serbest dış ticaret, fiyat, para ve kur politikaları, iş idaresi, yabancı sermaye mevzuatı, borsa ve modern bankacılık alanlarında bu ülkelerle paylaşabileceği geniş ve değerli bir deneyime sahip bulunmaktadır.

Gerçekte, KEİB dünyadaki değişimin ortaya çıkardığı yeni ortamın bir ürünüdür ve Türkiye nin bölgesel bir ekonomik merkez olma amacına hizmet edecek koşulları hazırlamıştır. Bu

tarihi fırsatı değerlendirmek Türkiye nin elindedir. Türkiye KEİB ile çok yönlü sorumlulukların ve beklentilerin odağı haline gelmiştir.

#### 2.1.4. Karşılaşılan Güçlükler

KEİB'nin başarılı bir şekilde çalışması ve gelişmesi için bazı güçlüklerin aşılması gerekmektedir. Öte yandan halen mevcut olan bir kısım olumsuz faktör, zaman içinde düzelmeye yönelmediği sürece KEİB nin beklenen etkinlikte sürdürülmesi güçtür. Bu güçlükler ve olumsuzlukların başlıcaları şunlardır:

- Sorunların başında KEİB üyesi ülkeler arasındaki etnik kökenli çatışmalar, krizler gelmektedir. Dağılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği tarafından Cumhuriyetlerin sınırlarının suni olarak değiştirilmesi ve etnik yapılarının da göçler yoluyla değişiklikler yapılmış olması bugünkü çatışmaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Mesket Türklerinin Gürcüler ve Ruslarla olan sorunları yakın zamanda ortaya çıkan Abhaza Türkleri ile Gürcistan arasındaki çatışmalar, Ukrayna ile Rusya arasındaki sorunlar, Tatarlar ve Ruslar arasındaki sorunlar, Moldavya da Romen kökenli Moldavyalılar ile Gagavuzlar arasındaki sorunlar ve Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki sorunlar etnik kökenli çatışma ve siyasi krizlere örnek olarak verilebilir.

-Sovyetler Birliği nin dağılması ile bağımsızlıklarını kazanan ülkeler ile Romanya ve Bulgaristan'da yeni siyasi rejimler henüz sağlam temellere oturup, istikrarlı bir yapıya kavuşmamıştır. Bu ülkelerin serbest piyasa sistemine geçişleri henüz tam olarak sağlanamadığı gibi bunun getirdiği geçiş dönemi sorunları da önemli boyutlardadır. Türkiye ile diğer üye ülkelerin ekonomik sistemleri ve bunları yönlendiren mevzuat arasındaki uyum ancak uzun vadede sağlanabileceğe benzemektedir(1). Öte yandan, yıllarca Komünist sistem ile idare edilen bu ülkelerde halen Komünist sistemin ve Komünist partilerin sempaticanı olan kitlelerin varolduğu bilinmektedir. Bu durumda uygulanmakta olan yeni ekonomik ve siyasi sistemin bu ülkelerde kısa vadede başarıya ulaşamaması durumunda iç siyasi krizlerin ortaya çıkacağı söylenebilir.

-Türkiye ve Yunanistan dışındaki üye ülkelerin satın aldıkları mallar karşılığında ödeyecekleri serbest döviz imkanlarının kısıtlı olması, bu ülkelerle clearing sistemleri kurulmamış ve barter düzenlemesi yapılmamış olması ticaretin gelişmesini önemli ölçüde etkileyebilecektir.

---

(1) Canan BALKIR-N.GÜRAN-H.H.SOYYÖRÜK, KEİB Projesi Çerçevesinde Petrokimya San., Petkim Yayını, İzmir,1992 s.6.

-Etkin bir işbirliği için kısa zamanda aşılması gereken önemli bir olumsuzluk da üye ülkelerden enformasyon sağlamada karşılaşılan güçlüklerdir.

-Entegrasyon düzeyinin belirli bir noktadan öteye götürülmeye çalışılması da bazı olumsuzlukları beraberinde getirebilecektir. Mevcut durumu ile KEİB, AT'na bir alternatif olmaktan çok, Türkiye nin AT na taahhütleriyle çelişmemek koşuluyla, doğmakta olan yeni imkanları değerlendirme çabasını yansıtmaktadır. Öngörülen serbest ticaret bölgesi modeli çerçevesinde, taraflar arasındaki gümrük vergisi indirimleri AT nin Ortak Gümrük Tarifesi (OGT)'nin altına düşürülmeyecektir. Daha ileri bir entegrasyon Türkiye-AT ilişkileri açısından problem oluşturabilecektir(1)

## 2.2. KEİB Ülkelerinin Sosyal ve Ekonomik Özellikleri

### 2.2.1. Rusya Federasyonu

Rusya Federasyonu, 17.075.400 kilometrekare bir yüzölçümüne sahiptir ve eski SSCB'nin %76 sindan fazlasını kaplamaktadır. İdari olarak iller, büyük şehirler, özerk Cumhuriyetler, özerk bölgeler ve ulusal bölgelere bölünmüştür. Federasyona dahil olan 16 özerk Cumhuriyetin herbirinin oldukça geniş özerkliğe sahip hükümetleri bulunmaktadır. Bunlardan bazıları kendi bağımsızlıklarını ilan etmişlerdir. Özerk Cumhuriyetlere ek olarak daha kısıtlı özerkliğe sahip 5 özerk bölge ve 10 ulusal bölge bulunmaktadır.

1 Ocak 1991 tarihi itibarıyla 148.5 milyon nüfusa sahip olan Rusya Federasyonu eski SSCB nüfusunun %5 ini barındırmaktadır. 1970 ve 1980'li yıllarda %06-07 olan ortalama yıllık nüfus artış oranı, 1990'lı yılların başında %0.4 'ten daha küçük bir düzeyde gerçekleşmiştir. Rusya Federasyonu birçok etnik grubu barındırmaktadır. Nüfusun %82'si Ruslardan oluşmaktadır. Diğer mevcut milletler ise, %3.8 ile Tatarlar, %3 ile Ukraynalılar, %0.8 ile Beyaz Ruslar, %0.6 ile Almanlar ve her biri %0.4 ile Yahudi, Ermeni ve Kazaklardır(2).

Rusya Federasyonu, çok çeşitli doğal kaynaklara sahiptir. Tarım sektörü eski SSCB nin toplam tahıl üretiminin % 50'sinden fazlasını gerçekleştirmektedir. Büyük ölçüde

(1) Canan BALKIR-N.GÜRAN-H.H.SOYYÖRÜK, a.g.e., s.6.

(2) ISO, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Yayın no:1993/2,İst.,1993 s.70.

tekstil ve diğer sanayiler için girdi ithalatı yapmaktadır. Kömür, petrol, doğal gaz, fosforlar, potasyum tuzları, demir cevheri, altın, elmas, bakır, kurşun, kalay, boksit, mangan, gümüş, molibden, grafit, nikel ve uranyumu içeren çok büyük maden kaynakları rezervleri vardır(1).

Rusya ekonomisinin sektörel yapısı eski SSCB'ninki ile paralellik taşımaktadır. Ancak tarımın Net Maddi Üretim(\*) (Net Material Product) ve istihdam içindeki payı Rusya da eski SSCB de olduğundan azdır. Buna karşılık sanayii, inşaat, ulaşım ve haberleşmenin Net Maddi Üretim (NMU) ve istihdam içindeki nisbi ağırlığı daha fazladır.

Rusya Federasyonunda Net Maddi Üretim ve Sektörler itibariyle nisbi dağılımı Tablo:1' de verilmiştir.

Tablo: 1 Rusya Federasyonu'nda NMU'in Yıllar İtibariyle gelişimi

(Milyar Ruble)	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
NMU	352.7	359.0	364.7	385.4	412.7	444.6	810.0
(%)							
Sanayi	48.6	46.7	47.2	44.5	44.5	42.2	-
Tarım	14.1	15.5	15.4	18.7	18.8	19.9	-
İnşaat	10.5	12.0	12.8	13.1	13.0	12.7	-
Ulaşım	6.5	6.7	6.6	6.6	5.8	6.9	-
İç Ticaret	4.7	4.8	4.5	4.7	4.8	5.1	-
Dış Ticaret	13.6	12.3	11.4	10.1	10.5	10.0	-
Diğer	2.1	2.1	2.1	2.3	2.5	3.2	-

Kaynak: IMF, Economic Review Russian Federation, April 1992 s.54.

Buna göre 1985-1991 yılları arasında NMU sürekli artış kaydetmiştir. Tarım, inşaat, ulaşım ve iç ticaret sektörlerinin de yıllar itibariyle NMU içindeki payları artış göstermiştir. Ancak, 1980 li yılların ikinci yarısından sonra

(1) ISO, a.g.e., s.71.

(\*) Eski SSCB istatistiklerinde milli gelir, Batılı ülkelerde yaygın olan tanımlardan farklı bir yapıya sahiptir. Net Maddi Üretim (NMU) olarak hesaplanan bu istatistikler, GSYİH'dan amortismanların ve hizmetler sektörünün çoğunun hasıllarının çıkarılması ile elde edilen bir büyüklüğe benzemektedir. (Geniş bilgi için bkz. C.BALKIR-N.GURAN-H.H.SOYYÖRÜK, a.g.e., s.32.)

endüstriyel üretim oldukça büyük bir düşüş yaşamıştır. Bu da sabit yatırımlardaki düşüşü yansıtmaktadır. 1980 sonlarında yatırımın bütçe tarafından değil de teşebbüslerin kendilerinin sağladıkları fonlarla finanse edilmesi şeklinde bir karar alınmış ve yatırımların azalmasına neden olmuştur.

Diğer taraftan, Rusya Federasyonu'nun eski Sovyet Cumhuriyetleri dışındaki ülkelerle olan mal ticaret dengesinin son iki yıl boyunca fazla verdiği hesaplanmıştır. Başlıca ihracat ürünleri mal ihracatının %40'ını oluşturan petrol ve doğal gazdır. Toplam petrol üretiminin %20'sini, doğal gaz üretiminde %15'ini eski SSCB dışındaki ülkelere ihrac etmektedir. Eski SSCB dışındaki ülkelere yapılan mal ithalatı ise büyük ölçüde makine, hafif sanayi ürünleri (%9) ve kimyevi maddeleri (%8) kapsamaktadır. 1990-1991 yılında aşağı yukarı 1 milyar ABD Doları değerinde tahıl, şeker, et ve çok çeşitli tarım ürünleri ithal etmiştir(1).

#### 2.2.2. Türkiye

KEİB projesi fikrini ortaya atan ve gerçekleşmesi için büyük çaba sarfeden Türkiye 814.578 kilometrekare yüzölçümüne ve 1990 Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre 56.473 bin nüfusa sahiptir. Nüfus artış hızı binde 21.7, nüfus yoğunluğu ise 73 kişidir.

Ülkede, nüfusun istihdam durumuna bakıldığında 1992 yılı itibariyle işgücü arzının 21.173 bin kişi toplam işgücü talebinin ise 19.620 bin kişi olduğu görülmektedir. Toplam işgücü fazlası ise 1.553 bin kişidir. Buna göre işsizlik oranı %7.3 tür(1). Sivil istihdamın sektörel dağılımına baktığımızda ise (Bkz. Tablo:2) istihdamın yıllar itibariyle tarım sektöründen sanayi ve özellikle hizmetler sektörüne doğru kaymakta olduğunu görmek mümkündür. Şehirlere göçün hızlanması ise bu olguda büyük pay sahibidir.

Tablo: 2 Türkiye'de İstihdamın Sektörlere Göre Dağılımı(1970-1991)

	1970	1980	1985	1990	1991
Tarım	66	60	59	49.6	48.0
Sanayi	12.8	15.7	15.1	14.1	15.7
Hizmetler	21.2	24.3	25.9	36.3	36.3

Kaynak: DİE, 1991 Sayılarıyla Türkiye, DİE Yayını, Ankara, 1992, s.2.- İTO, Ekonomik Rapor, İTO Yayını, No:1992-30, İstanbul, 1992, s.21.

Türkiye'de GSMH'nın sektörel dağılımı incelendiğinde sanayi ve hizmetler sektörünün yıllar itibariyle aldığı payların arttığı görülmektedir. Özellikle 1980 yılında alınan ekonomik istikrar tedbirleri ile ithal ikameci sanayileşmeden ihracata yönelik sanayileşme modeline geçilmesi ülke ekonomisi içinde sanayi sektörünün önemini arttırmıştır. Aynı zamanda ihracatın sektörel dağılımı da sanayi sektörü lehine gelişme göstermiştir (Bkz. Tablo:3-4).

Tablo:3 Türkiye'de GSMH içinde Ana Sektörlerin Paylarının Gelişimi (1970-1991) (1987 Üretici Fiyatlarıyla) (%)

Yıllar	1970	1975	1980	1985	1990	1991
Tarım	29.3	23.6	23.7	19.1	16.5	16.2
Sanayi	19.9	23.0	23.1	25.5	26.9	27.6
Hizmetler	50.8	53.4	53.2	55.4	56.6	56.2
Toplam	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Kaynak: DİE, a.g.e., s.7.

Tablo: 4 Türkiye'de İhracatın Sektörel Paylarının Gelişimi (1970-1991) (%)

	1970	1975	1980	1985	1990	1991
Tarım	75.3	56.6	57.7	21.6	18.4	20.1
Sanayi	17.0	35.8	36.0	75.3	79.0	77.8
Diğer	7.7	7.6	6.6	3.1	2.6	2.1
Toplam	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Kaynak: DİE, a.g.e., s.9.

Ayrıca, 24 Ocak 1980 Ekonomik İstikrar Tedbirleri Çerçevesinde,

- Devletin, mal ve hizmetlerin fiyatlarını kontrol etmesi geniş ölçüde kaldırılmış,
- Faiz hadleri kısmen serbest bırakılarak pozitif reel faiz uygulamasına geçilmiş,
- Esnek döviz kuru politikası uygulanmaya başlanmış,
- İthalat önemli ölçüde serbest bırakılmış ve ihracatın teşvik edilmesine başlanmış,
- KİT lerin özelleştirilmesine yönelik çalışmalara başlanmıştır(1).

Bu temel politikalar ve alınan önlemler, yeterli olmasa da aşamalar kaydedilmesini sağlamıştır. Piyasa mekanizmasının işleyişinde büyük önemi olan ulaştırma, haberleşme, borsa, dış ticaret ve bankacılık gibi alanlarda gelişmeler kaydedil-

(1) Koray BAŞOL, Türkiye Ekonomisi, Anadolu Mat., İzmir, 1993, s.84

miştir. Dikkat edilirse, KEİB'e üye ülkelerin en önemli sorunları bu saydığımız alanlardaki az gelişmişlikten kaynaklanmaktadır. Bu yönüyle Türkiye, KEİB'e üye ülkelerin piyasa ekonomisine geçiş sürecinde önemli bir işlevi üstlenebilecek bilgi, deneyim ve insangücüne sahiptir. KEİB projesinin başlangıç aşamasında en fazla işbirliği yapılabilecek alanlardan birisi budur(1).

Çevresinde çok hızlı değişimlerin yaşandığı Türkiye, çok boyutlu ve değişen koşullara uyum sağlayabilen, ilişkilerini geniş bir yelpazede sürdürmektedir. Bir taraftan AT na tam üyelik başvurusunda bulunurken aynı zamanda İslam ülkeleri ile arasındaki ilişkilerin gelişmesine çalışmakta, ECO ile ekonomik ve siyasi nüfuz alanını genişletmek amacıyla Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetlerinin üye olmasını sağlamaktadır. KEİB'ninde kurulması ile Türkiye bütün komşuları ile çeşitli bütünleşmeler içinde birarada bulunmaktadır. Öte yandan Batı Bloku'ndaki siyasi ve kültürel kurumlara aktif bir şekilde katılmaya çalışmış, ABD ve Japonya gibi dünyanın güçlü devletleriyle ekonomik ilişkiler kurmuştur. Bu açıdan da Türkiye KEİB üyesi ülkelerin ve bölgenin dünya ekonomisiyle bütünleşmesi yönünde önemli katkılar sağlayabilecek konumdadır.

Ayrıca, Bölgedeki finansman sıkıntısı giderildiği takdirde KEİB üyesi ülkelerin yararına olacak şekilde ticari ilişkilerin yoğunlaştırılması ve büyük yatırım projelerinin değerlendirilmesi yoluyla bölge kaynaklarının harekete geçirilmesine büyük katkı sağlayabilecektir (2).

### 2.2.3. Ukrayna

Ukrayna Cumhuriyeti 603.700 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. 51.7 milyonluk (1989 itibariyle) nüfusunun 3/4'ü Ukraynalı, 1/5'i Rus kökenlilerden oluşmaktadır. Rus nüfus büyük ölçüde Cumhuriyetin doğu bölgelerinde ve Kırım bölgesinde yaşamaktadır. Etnik gruplar arasında ilişki oldukça uyumludur. Nüfus artış oranı yıllık %02,5 olarak hesaplanmıştır. Ukrayna'nın en önemli doğal kaynağı verimli tarım alanlarıdır. Eski Sovyetler Birliğinin bitümen ve antrasit kömür yataklarının %60 ı Ukrayna sınırları içinde bulunmaktadır. Ayrıca belirli oranlarda petrol, doğal gaz, manganez, uranyum ve demir cevheri gibi çeşitli mineral rezervlerine de sahiptir. Eski SSCB'nin en büyük sıcak deniz limanı olan Odessa da Ukrayna'da bulunmaktadır(3).

- (1) Canan BALKIR, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KEİB) Ekonomik Bir Değerlendirme, TUSİAD Yayını, İstanbul, 1993, s.78.
- (2) Canan BALKIR, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, a.g.e., s.79.
- (3) ISO, a.g.e., s.95.



Doğal kaynaklarının zenginliğine paralel olarak Ukrayna ekonomisi oldukça çeşitli alanlara yayılmıştır. Gelişmiş tarım sektörüyle Ukrayna, eski SSCB'ye büyük ölçüde tarım ürünü ve gıda sağlamaktaydı. 1989'da SSCB'nin toplam et ve süt ürünlerinin 1/5'ini, toplam tahıl, patates ve sebzenin 1/4'ünü ve şekerin yarısından fazlasını üretiyordu. Ukrayna'da ayrıca büyük gıda ve tarım ürünü işleme tesisleri vardır. Tarım sektörü diğer sektörlerden önce uluslararası rekabet gücü kazanacak gibi görünmektedir. Ancak, bu sektörde verimliliği arttırmak için temel yapısal değişikliklere ihtiyaç vardır. Ukrayna, aynı zamanda, ağır sanayi ve savunmaya yönelik sermaye malları sektörü ağırlıklı, gelişmiş ve çeşitlilik gösteren bir sanayi kesimine de sahiptir. Ancak çoğu teşebbüs devlet mülkiyetindedir ve çoğu alt sektör modası geçmiş, çevreyi büyük ölçüde kirleten teknoloji kullanmaktadır. Ağır sanayiye olan eğilim ve enerji fiyatlarının düşük olması sebebiyle ekonomi büyük ölçüde enerji yoğun çalışmaktadır. Bu nedenle Ukrayna önemli bir enerji ithalatçısı durumundadır. Kömürde kendine yeterli olmasına rağmen gaz tüketiminin yaklaşık 3/4'ü ve petrol tüketiminin %90'ı için dışa bağımlıdır. 1991'de toplam enerji tüketiminin yarısı ithalat yoluyla sağlanmıştır. Buna karşılık net bir kömür ve elektrik ihracatçısıdır (1).

Ukrayna'nın ticareti geleneksel olarak eski SSCB Cumhuriyetlerine yönelik olmuştur. 1989-1990 da toplam ihracat ve ithalatın %80 inden fazlası Cumhuriyetler arasında gerçekleşmiştir. Ukrayna dış ticaretinde sürekli açık vermektedir. Eski SSCB Cumhuriyetlerine yaptığı ihracat, demir ve demir dışı maddeler, makineler ve diğer madeni eşya, rafine petrol ürünleri, gıda hammaddesi ve bazı tüketim mallarından oluşmaktadır. Başlıca ithal ürünleri ise, petrol, gübre, tarım ilaçlarıyla tüketim mallarından oluşmaktadır (2).

Ukrayna'da SSCB'nin dağılması ile son iki yılda üretim düşüş göstermiştir. Resmi istatistiklere göre, reel net maddi üretim (NMÜ) 1989 da %4 oranında arttıktan sonra, 1990'da %3.5 ve 1991'de tahmini olarak %9.5 oranında azalmıştır. 1991 in ilk yarısında özellikle sanayi ve madencilikte üretim hızla inişe geçmiştir(3).

#### 2.2.4. Romanya

Romanya, Balkan yarımadasının kuzey kesiminde 237.500 kilometrekarelik bir alana sahiptir. 1988 yılı itibariyle toplam nüfusun 23.112.000 kişi olduğu ülkede, nüfusun %88'e

(1) ISO, a.g.e., s.96.

(2) ISO, a.g.e.,s.97.

(3) ISO, a.g.e.,s.98.

varan bölümünü Romenler oluşturmaktadır. Macarların oranı %8, Almanların ise %2 civarındadır. Ülkede diğer azınlık gruplar Sırp, Hırvatlar, Ukraynalılar, Ruslar, Yunanlılar ve Türkler olarak sayılabilir(1).

Aralık 1989 tarihinde Romanya'da köklü bir rejim değişikliği yaşanmıştır. Ülkede serbest piyasa ekonomisine geçilmesine ve liberal ekonominin tüm araçlarının uygulanmasına karar verilmiştir. Bu amaçla, Yabancı Sermaye Kanunu, Özelleştirme Kanunu gibi çeşitli kanunlar hazırlanmış, vergi sisteminde ve bankacılık sisteminde yenilikler yapılmıştır. Romen ekonomisinde yatırımların %95'i kamu, %33'ü kooperatifler ve %2'si özel sektör tarafından gerçekleştirilmektedir. Sınai istihdamın %86'sı kamu işletmelerindedir. İstihdamda sınai kooperatiflerin payı %11, yerel sermayenin payı %2 ve özel işletmelerin payı %1'dir. Sanayi sektörü enerjinin %60'ını tüketmektedir. Perakende ticaret ve pazarlama zinciri tamamen devletin ve kooperatiflerin elindedir(2).

GSMH'nin ekonomik faaliyetlere göre dağılımında (Tablo: 5), ağırlıklı sektör %52.9'luk payla sanayidir. Bunu %13.9'luk pay ile tarım ve gıda sektörü izlemektedir.

Tablo: 5 Romanya'da GSMH'nin Ekonomik Faaliyetlere Göre Dağılımı 1989 (%)

GSMH	100.0
Sanayi	52.9
İnşaat	6.3
Tarım ve gıda sektörü	13.9
Ulaşım ve haberleşme	7.5
Ticaret	6.0
Diğer	13.4

Kaynak: Romanya Ulusal İstatistik Komisyonu

Romanya topraklarının %40'ı ekilebilir alan, %22'si ekili alan, %27'si de ormanlıktır. Toplam ekili alan 15 milyon hektara yakındır. Toprak, genelde devlet ve kooperatiflerin elinde olup (%93,1987), özel tarım %9 gibi küçük bir paya sahiptir. Devrim sonrası, rejim özel tarımı desteklemeye söz vermiş ve 1990 yılında halka yaklaşık 3 milyon hektar toprak dağıtılmıştır(3).

(1) Özlenen SEZER, Romanya Ülke Etüdü, İTO Yayını, Yayın no:1991-18, İstanbul, 1991, s.1.

(2) Özlenen SEZER, a.g.e., ss. 3-4.

(3) Özlenen SEZER, a.g.e., s.7.

Romanya'nın ekonomik gelişmesinin kaynağı yüksek ivmeli sınıai büyüme olmuştur. Ancak sanayi büyük ölçüde ithal teknoloji ve hammaddeye bağılı olarak gelişmiş, bazı dönemlerde imalat sanayinde düzenleme ve modernleşme programlarının uygulanması ve yeni teknolojilerin devreye girmesi ile üretim artmıştır (1). Sınıai gelişme öncelikle mühendislik ve metalurji sektörleri üzerinde yoğunlaşmıştır. 1970'li yıllardan sonra tüketiciye yönelik malların üretimi artmışsa da, bu konu da üçüncü dünya ülkelerinin rekabeti ile karşılaşmıştır.

Ekonomik gelişme için gerekli olan enerji 1970'li yılların sonundan itibaren Romanya'da iç tüketimi karşılayacak ölçüde üretilememiş ve sınırlayıcı bir faktör olmuştur. 1977 ye kadar Romanya petrol ihraç eden ve petrol geliriyle ödemeler dengesine katkıda bulunan bir ülkeydi. Fakat iç enerji kaynakları tükenirken enerjiye olan talep de artmıştır. Ham petrol üretimi 1975 de 14-6 milyon tondan, 1989 da 9.2 milyon tona düşmüştür. Elektrik enerjisi üretiminde ve dağıtımında da bazı sorunlar vardır. Bu sorunların nükleer reaktörler yoluyla çözümlenmesi planlamasına rağmen, nakit sıkıntısından dolayı bu konu bir türlü gerçekleştirilememektedir(2).

Romanya'nın dış ticaretine bakıldığında, başlıca ihraç ürünlerinin, kimya ve petro-kimya ürünleri, metalurji ürünleri, tekstil, deri ve tarım ürünleri ile gıda sanayi ürünlerinden oluştuğu görülmektedir. İthalatında ise, yakıtlar, mineral hammaddeler ve metaller, sınıai yatırım malları, nakil araçları, mamul maddeler ve gıda maddeleri yer almaktadır(3).

#### 2.2.5. Yunanistan

KEİB ülkeleri içinde Avrupa Topluluğu (AT) üyesi tek ülke olan Yunanistan 131.944 kilometrekare yüzölçümüne ve 10 milyon nüfusa sahiptir(4).

Yunanistan son 25 yıl içindeki uğraşları sonucu gelişmiş ülkeler kategorisine girmesine rağmen imalat sanayinin GSMH içindeki payı %18 civarındadır. Avrupa Topluluğu ülkeleri içerisinde sanayi üretimi açısından en düşük seviyede bulunmaktadır. Üretilen sınıai mamuller toplamı içerisinde gıda, içki ve tütünden oluşan üç kalemin payı %18.7, tekstilin payı %16, metal ürünleri dahil makina ve elektrikli

---

(1) Özlenen SEZER, a.g.e., s.11

(2) Canan BALKIR-N.GÜRAN-H.H. SOYYORUK, a.g.e., s.76.

(3) İZTO, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi ülkeleri, İzmir Ticaret Odası Dergisi, Yıl:65, Sayı:7, İzmir, 1992, s.13.

(4) İZTO, a.g.m., s.14.

aletlerin payı %11, kimyasal ürünler %6.1 ve metalik olmayan minerallerin payı %2.2 dir. Sanayi işletmelerinin %37 si başkent çevresindedir. Sanayinin ülke çapında yayılmasını sağlamak amacıyla geri kalmış bölgelerde yatırımlar teşvik edilmelidir(1).

Topraklarının sadece %27'sinde tarımsal üretim yapılabilmesine rağmen ülke ekonomisi içinde tarım önemli bir sektör durumundadır. Et, süt gibi hayvansal ürünler ve hayvan yemleri dışında kendi kendine gıda yönünden yeterlidir. Toplam işgücünün yaklaşık %30'unu istihdam eden tarım sektörü GSMH'nin %17.8'ini ve ihracatın %20'sini sağlamaktadır. Tarımda verim düşüktür. Buna emek-yoğun üretim ve makina-ekipman yetersizliği sebep olarak gösterilebilir. Başlıca tarım ürünleri arasında; tahıl, endüstriyel ürünler (pamuk, tütün), meyve, şeker pancarı, patates, domates sayılabilir. Hayvansal üretimini ise, et, süt, peynir, yumurta, balık teşkil etmektedir(2).

Ülkenin başlıca yeraltı zenginlikleri linyit, boksit ve uranyumdur. İşlenebilecek miktarda da nikel, krom, manyezit, asbestos ve bakır bulunmaktadır. Ayrıca 60 milyon varillik petrol ve 540 milyon metreküplük doğal gaz rezervleri bulunmaktadır(3).

Ülke deniz ticareti açısından oldukça iyi durumda olup, deniz ticaret filosu dünya da üçüncü sırayı almaktadır. Bu miktar AT deniz ticaret filosunun 1/3'ünü oluşturmaktadır. Serbest bayrak altındaki gemilerle birlikte, Yunan deniz ticaret filosu dünyada birinci durumdadır(4).

Yunanistan'da ihracatın ithalatı karşılama oranı oldukça düşük bir seviyededir. Bu oran 1970'li yıllarda %38 iken 1980 li yılların sonlarında %45-46'lara yükselmiştir. Ülkenin ihracatı içinde tarım ürünleri ihracatının payı %23.5, petrol ürünlerinin payı %19,6, mineral ve maden cevherlerinin %5 ve hammadde (pamuk ve deri dahil) payı %3'tür. Mamul ve diğer mal ihracatının payı %44.7'dir. Mamul mal ihracatı içinde tekstil ürünlerinin payı %38 civarındadır. İthalatta ise, mamul mal ithalatı genel ithalat içinde en önemli paya sahiptir. Son yıllarda beyaz eşya, elektronik eşya ve diğer dayanıklı tüketim mallarına olan aşırı talep ithalatı kamçı-

(1) Yaşadığımız Dünya 1992 Ekonomik ve Jeopolitik Yıllık, Metis Yayınları, İstanbul, 1991, s.428.

(2) IZTO; a.g.m., s.14.

(3) T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiyenin Dış Temsilcilikleri Bulunan Ülkeler Hakkında El Kitabı (Avrupa Ülkeleri 1.Kitap), T.C. Dışişleri Bakanlığı Yay. Ankara, 1988, s.172.

(4) T.C. Dışişleri Bakanlığı, a.g.e., s.172.

lamış, bu durum hükümeti önlem almaya zorlamıştır. İthalat içinde önemli payı olan diğer ürünler, ham petrol, inşaat malzemeleri, petrol ürünleri, karayolu nakil vasıtalarına, demir-çelik, tarım makinaları, eczane malzemeleridir(1).

#### 2.2.6. Bulgaristan

Yüzölçümü 110.912 kilometrekare olan Bulgaristanın nüfusu 1988 yılı itibariyle yaklaşık 9 milyondur. Nüfus yoğunluğunun (kilometrekareye 81 kişi) az olduğu ülkede kalabalık şehirlerinde sayısı azdır. Ancak şehirleşme eğilimi özellikle 1970'li yıllardan itibaren artmıştır. Bulgaristan halkı, Bulgarlar ve Türklerden oluşmaktadır. Nüfusun yaklaşık onda birini Türkler oluşturur. Bulgar nüfusunun %84'ü ortodoks, %13.5'i ise müslümandır. Ayrıca, Musevi, Katolik ve Protestanlarda vardır (2).

Bulgaristan'ın en büyük doğal zenginliği verimli topraklardır. Tuna'nın güneyinden Balkanlara kadar uzanan ovayla Meriç ovası, son derece verimlidir. Bulgar ekonomisinde tahıl üretimi ve hayvancılık da önemli bir yer tutmaktadır. Bulgaristan'da önemli madenler yoktur. Hükümetin işletmesinde kurşun, çinko, alüminyum, bakır bulunmaktadır(3).

Bulgaristan ekonomisi II. Dünya Savaşı'ndan sonra önemli değişikliklere sahne olmuştur. Bu değişiklikler özellikle sermaye yatırımlarındaki artışlar, yüksek büyüme hızları, dinamik sanayileşme, yüksek dış ticaret ve hayat standartlarındaki genel artış olarak sıralanabilir. Sanayi, savaş sonrası milli gelirin ve ihracatın %60'ına yakın bir bölümünü karşılıyordu. Ancak, son bir kaç yıldır milli gelirin yatırımların, sınai ürünlerin üretiminin ve dış ticaretin azaldığı görülmektedir. Bunların nedenleri olarak, zorlaşan ticaret koşulları, ekonomik bürokrasi, tarımdaki düşük verim ve teknolojinin yenilenememesi sıralanabilir(4).

1990 yılında, bir önceki yıla oranla tüm üretimin %10.7, sermaye yatırımlarının da %11 oranında azalması sonucu ekonomik kriz doruk noktasına ulaştı. Ekonomik üretim ünitelerinin %70'in de üretim azalması gözlemlendi. Bu azalmanın önemli bir kısmı makina, elektronik, metal, kimya ve petrol

---

(1) İZTO, a.g.m., s.15.

(2) İKV, Doğu Avrupa Ülkeleri, İKV Yay. 85-B, İst.,1990, s.1.

(3) İKV, a.g.e., s.2

(4) İKV, a.g.e., s.2.

işleme sanayilerinde gerçekleşti. İnşaat ve taşımacılık sektörlerinin yanısıra tarımda da kuraklık ve enerji darboğazı nedeniyle üretim azalışı gözlemlendi(1).

Bulgaristanın dış ticareti günümüze kadar sosyalist ülkeler ağırlıklı bir özellik arz etmiştir. Bu ülkeler içinde eski S.S.C.B. ilk sıraları almıştır. Bulgaristan gelişmiş batılı ülkeler ile yaptığı dış ticarete açık, buna karşılık gelişmekte olan ülkelerle ticaretinde ise fazla vermektedir. Ülkenin dış ticaretinde ikinci sırayı Almanya almaktadır. Madde grupları itibariyle ihracatı incelendiğinde başlıca ihraç ürünlerinin; makina ve teçhizat, gıda ürünleri ve diğer sanayi ürünlerinden oluştuğu görülmektedir. İthalatında ise ilk sırayı sanayi makineleri ve teçhizat almaktadır. Bunu yakıtlar, mineral hammaddeler ve metaller izlemektedir. Ayrıca, kimyevi maddeler, sınai tüketim malları, her çeşit sanayi hammaddelerini de ithal edilen mallar arasında saymamız mümkündür (2).

## 2.2.7. Azerbaycan

Azerbaycan, Kafkasya'nın doğusunda 86.600 kilometrekare yüzölçümüne sahip bir ülkedir. Sınır komşuları kuzeyde Rusya ve Gürcistan, güneyde İran İslam Cumhuriyeti ve Türkiye, batıda Ermenistan'dır. Doğu sınırı ise Hazar Denizi ile çizilmiştir. Başkent Bakü Hazar Denizi kıyısında önemli bir liman olup 1.8 milyon nüfusa sahiptir. Azerbaycan'ın toplam nüfusu 7.2 milyondur. 1989 yılında yapılan nüfus sayımına göre nüfusun %83'ü Şii müslüman olan Azerilerden oluşmaktadır. Geriye kalanlar %6 Ermeni, %6 Rus ve %5 diğer etnik azınlıklardır. Nahcivan Özerk Bölgesi ve Dağlık Karabağ Özerk Bölgesi Azerbaycan Cumhuriyetine bağlıdır(3).

Azerbaycan, verimli tarım alanlarına ve çeşitli doğal kaynaklara sahiptir. Çeşitli minerallerin yanısıra petrol, doğal gaz ve demir cevheri bakımından zengin bir ülkedir. Halen işletilmeyen petrol rezervlerinin 1 milyar ton civarında olduğu tahmin edilmektedir. Son yıllarda yüksek kaliteli ham petrol üretimi yılda 12 milyon ton kadardır. Bu miktarın %80'i Hazar Denizi'ndeki kuyulardan elde edilmektedir. Azerbaycan, aynı zamanda petrol üretiminde kullanılan makina ve aletleri imal eden başlıca ülkelerden biridir. Fakat bu sanayi kolunun modernizasyonu şarttır. Diğer önemli

(1) Canan BALKIR-N.GÜRAN-H.H.SOYYORUK, a.g.e., s.94.

(2) İZTO, a.g.m., s.12.

(3) İSO, a.g.e., s.1.

sektörler petro-kimya ve hafif sanayidir. Geleneksel olarak net maddi üretimin %40'ını sanayi ürünleri, %30'unu ise tarım ürünleri oluşturur. Toplam istihdamın yarısı bu iki sektörde çalışmaktadır(1).

Azerbaycan eski SSCB içinde 4. önemli Cumhuriyet olmuştur. Azerbaycan petrolü Hazar Denizi'nden şileplerle diğer sahil limanlara, yük vagonlarıyla başka ülkelere, ayrıca Bakü ve Batum arasında inşa edilen 890 km.lik boru hattıyla Batuma gönderilmeye ve bu limandan da dış ülkelere ihraç edilmeye başlanmıştır. Petrolden başka yeraltı zenginliklerine sahip Azerbaycan'da bakır, kobalt, kurşun, kömür, natriyum sülfat, göl ve kaya tuzları, altın ve gümüş gibi madenler de bulunmaktadır. Elektrik enerjisi başlıca Bakü ve Gence deki termoelektrik santrallerinden temin edilmektedir. Mingeçaur ve Varvarinsk termoelektrik santralleri Trans-Kafkasya'nın en büyük santrallerinden sayılmaktadır(2).

Ülke ekonomisinin temelini Bakü ve çevresinde yerleşmiş olan petro-kimya endüstrisi teşkil eder. Bunun dışında çelik, alüminyum, makina inşa, gemi inşa, lastik, tekstil, halıcılık, konserve endüstrileri de bulunmaktadır(3).

Azerbaycan merkezi planlama stratejileri sonucunda bir tarım ülkesi olmaya mecbur edilmiştir. Bu nedenle sanayi kuruluşları yeterince gelişmemiştir. Ülke tarım için elverişli bir arazi yapısına sahiptir. Ağ altın adıyla anılan pamuk ülkenin bir başka önemli tabiat zenginliğidir. Dünya pamuk üretiminde 3. sırada bulunan eski S.S.C.B. nin pamuk üretiminin %90'ı Orta Asya'daki Türk sahalarından, %9'unu da Azerbaycan'dan temin etmektedir. Eski S.S.C.B.'nin Gürcistandan sonra ikinci önemli çay sahası Azerbaycan'dadır. Tütün üretimi ise Bakü, Gence, Semahi, Nuha'da yapılmakta ve işlenmektedir. Eski S.S.C.B. içinde kendini besleyebilen tek Cumhuriyet olan Azerbaycan, ürettiği üzüm, incir gibi ürünlerle diğer Cumhuriyetlerin ihtiyaçlarını da karşılamaktadır. Elma, armut, kiraz, fındık, ceviz, badem gibi çeşitli meyveler başta olmak üzere tahıl ve sebzeler de bolca yetişmektedir(4).

---

(1) ISO, a.g.e., s.2

(2) İlhan ULUDAG, Sovyetler Birliği Sonrası Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ve Türk Gruplarının Sosyo-Ekonomik Analizi Türkiye ile İlişkileri, TOBB Yayını, İst.1992, s.269.

(3) İZTO, a.g.m., s.20

(4) İlhan ULUDAG, a.g.e., s.270.

Balıkçılık endüstrisi ve ona bağlı olarak konservecilik ve konserve ile ilgili endüstriler Azerbaycan da çok gelişmiştir. Ayrıca, hayvancılık da önemli bir yere sahiptir. Sığır, koyun ve manda cinsleri en önemlilerini oluşturmaktadır (1).

Azerbaycan Cumhuriyeti, çok büyük dış ticaret imkanlarına sahiptir. Eski S.S.C.B. içinde yalnız Azerbaycan pozitif bakiye veren dış ticaret bilançosuna sahiptir. Özellikle petrol, petrol arama makinaları, klima, buzdolabı gibi dayanıklı tüketim malları ile pamuk, üzüm, balık konservesi, havyar, yün, tütün, yılan zehiri, meyankökü, bakır, alüminyum, çay, ipek halı, müzik aletleri, kimyevi maddelerde büyük ihracat potansiyeti vardır. Bugün bu ürünleri 80 ülkeye ihraç etmektedir(2).

#### 2.2.8. Gürcistan

Kafkasya'nın güneyindeki dağlık bölgede kurulmuş 5.4 milyon nüfuslu bir Cumhuriyettir. Nüfusun %70'i Gürcü, %8'i Ermeni, geriye kalanın yarısı Rus, yarısı ise Azeridir. Başkent Tiflis'in nüfusu 1.5 milyondur. 70.000 kilometrekareyi kapsayan ülkenin komşuları güneybatıda Türkiye ve Ermenistan, güneydoğuda Azerbaycan, kuzeyde Rusya Federasyonu'dur. Batı sınırını ise Karadeniz çizer. Gürcistan sınırları içinde Abhazya ve Azhar özerk bölgeleri yer almaktadır(3).

Doğal kaynakları özellikle tarım ve turizm sektörlerinin gelişmesine elverişlidir. Uygun iklim koşulları ve tarım ürünlerinin bolluğu nedeniyle Gürcistan halkı, diğer eski Sovyet Cumhuriyetlerinin hepsinden daha yüksek bir yaşam standardına sahiptir. Fakat son birkaç yılda ülkenin ekonomik performansı bir hayli düşmüştür. Yıllık ortalama büyüme hızı 1971-1985 yılları arasında %6 iken 1986-1988 yılları arasında %1 den daha düşük düzeye inmiştir. Reel net maddi üretim (NMÜ) 1989'da %5, 1990'da %12 gerilemiştir (4).

Tarım sektöründe verimlilik oldukça yüksektir. Tarım sektörünün NMÜ içindeki payı 1988-1990 yılları arasında ortalama %32 olmuştur. Başlıca tarım ürünleri narenciye, çay ve üzumdür. Çay ve limon üretiminde eski S.S.C.B. nin toplam üretiminin yaklaşık %95'ini karşılamaktadır. Ayrıca hayvancılık ve deniz ürünleri üretimi önemlidir. Nüfusun %27'si

---

(1) İZTO, a.g.m., s.20.

(2) İlhan ULUDAĞ, Sovyetler Birliği Sonrası..., a.g.e.,s.271.

(3) İGEME, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Baltık Cumhuriyetleri, İGEME Yayını, Ankara, 1992, s.17.

(4) ISO, a.g.e., s.29.



tarım ve ormancılık ile uğraşmaktadır. Ülkenin üçte biri meşe, kayın ve ceviz ağaçlarıyla kaplı ormanlık arazidir. Gürcistan, metal işleme, takım tezgahları, elektrik teçhizatı, kimya ve gıda sanayilerine sahiptir. Hafif imalat sanayi sektörünün NMÜ içindeki payı ortalama %40' tır. Sanayi sektörü dışarıdan ithal edilen enerji, hammadde ve ara mallara bağımlıdır. Toplam sanayi ürünleri üretiminin %75'i devlet işletmeleri elindeyken, tarım sektöründe, ticaretle ve finansal faaliyetlerde özel sektörün önemli payı vardır. Ekili alanların %18'i özel sektöre aittir(1).

Gürcistan, 1990'a kadar dışa oldukça açık bir ekonomiye sahipti. Örneğin, 1990 yılında ihracatın GSYİH içindeki payı %41, ithalatın ise %46 idi. İhracatın yarısını tarım ürünleri (çay, narenciye, tütün) oluştururken ithalatın önemli bir bölümünü enerji ürünleri, buğday, şeker ve ağır makineler kapsamaktaydı. İhracatın %95'i, ithalatın ise %25'i eski Sovyet Cumhuriyetlerine yapılmaktaydı. Bu Cumhuriyetlere yapılan ticaret genellikle fazla vermekteydi. Bunun nedeni Cumhuriyetlerden ithal edilen enerjinin fiyatının suni olarak düşük tutulmasıydı. Oysa yabancı ülkelerle (BDT dışı) yapılan ticaretle büyük açık görülüyordu. 1991 yılında ise ülkede ekonomik durum çok kötüleşmiş, reel NMÜ %25 gerilemiş, enflasyon %5'ten %80'e çıkmıştır. Tarımsal üretim %18, sanayi üretimi ise %25'ten fazla azalmıştır. İnşaat sektöründeki düşüş ise %34 civarındadır. Diğer ülkelerde görülen merkezi planlama ve ticaretin çöküşü Gürcistanda da yaşanmıştır. Bunlara ilaveten 29 Mayıs 1991'de meydana gelen şiddetli deprem hem can hem de mal kaybına neden olmuştur. Ayrıca, 1991 yılının son birkaç ayında yaşanan politik ve sosyal gerginlikler büyük üretim kaybına neden olmuştur(2).

#### 2.2.9. Moldavya

Karadeniz'in kuzeyinde, Ukrayna, Romanya ve Karadeniz arasında 33.700 kilometrekarelik bir alana sahip olan Moldavya 4.4 milyon nüfusa sahiptir. Nüfusun %63.9'u Moldavyalı, %3.3 ü Gagavuz, %14.2 Ukraynalı, %12.8'Rus, %5.8'i de diğer milletlerden oluşmaktadır(3).

---

(1) ISO, a.g.e., s.30.

(2) ISO, a.g.e., s.30.

(3) İGEME, a.g.e., s.37.

Moldavya'nın net maddi üretimi (NMÜ), 1991 yılı itibariyle 16.4 milyar Ruble'dir. Tarım üretimi 4.8 milyar Ruble, sanayi üretimi ise 10.1 milyar Ruble'dir. Başlıca tarım ürünleri, et, süt, yumurta, un, arpa, makarna, şeker, balık, balık konserve, margarin, ayçiçek yağı, sebze-meyve konserve, patates, sebze ve meyvelerden oluşmaktadır. Başlıca sanayi ürünleri ise; pamuklu, yünlü, ipekli kumaş, hazır giyim, trikotaj, çorap, deri giyim, mobilya, buzdolabı, çamaşır makinası, televizyon, radyo-teyp, porselen ürünleri, cam eşya, bisiklet ve motordan oluşmaktadır(1).

Moldavya'nın toplam ithalatı, 1990 yılı itibariyle 6.5 milyar Ruble'dir. Bu ithalatın %77'si eski Sovyet Cumhuriyetlerinden, %23'ü de dış ülkelere yapılmaktadır. Toplam ihracatı ise (1990) 6.2 milyar Ruble'dir. Bu ihracatın da %95'i eski Sovyet Cumhuriyetlerine, %5'i ise dış ülkelere yapılmaktadır(2).

Moldavya'nın dış ticaretine konu olan malları, kereste, çimento, kimyasal gübre, plastik maddeler, oto lastiği, dikiş makinası, hadde makinası, aydınlatma malzemeleri, makina ve ekipman, traktör, otomobil, metalurji makinaları, kamyon ve kömür oluşturmaktadır(3).

Ekonomik ve siyasi kriz içinde olan Moldavya'da gıda üretimi düşmüş, işsizlik önemli ölçüde artmıştır. Ayrıca, ülke içinde etnik farklılıklardan dolayı çatışmalarda zaman zaman gündeme gelmektedir.

#### 2.2.10. Ermenistan

Ermenistan, Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan ve İran arasında yer alan 29.800 kilometrekarelik yüzölçümüne sahip bir Cumhuriyettir. Nüfusu 3.3 milyondur. Nüfusun, %89.7'si Ermeni, %5.3'ü Azeri, %2.3'ü Rus ve %2.7'si diğer milletlerden oluşmaktadır. Nüfusun %68'i şehirlerde, %32'si kırsal alanlarda yaşamaktadır(4).

1990 yılı itibariyle Ermenistan'da NMÜ (Net Maddi Üretim) 7.0 milyar Ruble'dir. NMÜ içinde %45.4 ile sanayi sektörü önemli bir paya sahiptir. Tarım sektörünün payı %17.3'tür(5).

(1) IZTO, a.g.m. s.22.

(2) IMF, Economic Review Moldova, IMF Yay., Washington, 1992, s.21.

(3) IZTO, a.g.m., s.22.

(4) IGEME, a.g.e., s.9.

(5) IMF, Economic Review Armenia, IMF Yay., Washington, 1992, s.25.

Ermenistan'da nüfusun 1/3'ü tarım sektöründe çalışmaktadır. Bu sektör başta ekilebilir toprakların azlığı olmak üzere bazı önemli sorunlarla karşı karşıyadır. Ekili, dikili alanlar ülke topraklarının %16'sını oluşturur. Şarapçılıkta kullanılan üzüm ülkenin en önemli tarımsal ürünüdür. Ayrıca, meyve, sebze, tütün, pamuk, şeker pancarı yetiştirilir ve hayvancılık yapılır. Orman arazisi azdır. Ülke topraklarının %10'u ormanlarla kaplıdır. Dağlık arazi ulaşımı güçleştirmekle beraber ülke, gelişmiş bir karayolu ve demiryolu ağına sahiptir(1).

Eskiden bir tarım ülkesi olan Ermenistan, günümüzde bir sanayi ülkesine dönüşmüştür. Sanayinin ülke ekonomisindeki payı 1913'lü yıllarda %14 iken 1990 yılında %45.4 olmuştur. Bakır ve belirli tarım ürünleri üretilen Ermenistan'da ayrıca kimyasal madde, demir dışı metal, makine, hassas ölçüm aletleri, dokuma, giyim eşyası ve konservelenmiş gıda maddesi üretimi de önem kazanmıştır(2).

Ermenistan'ın 1990 yılı itibariyle ihracatı 3.5 milyar Ruble'dir. Bu ihracatın %97.3'ü eski Sovyet Cumhuriyetlerine, %2.7'si ise dış ülkelere yapılmıştır. 1990 yılı itibariyle ithalatına baktığımızda ise, 4.662 milyon Ruble olan ithalatın %75.2'si eski Sovyet Cumhuriyetlerinden, %24.8'i dış ülkelere yapılmış olduğu görülür(3).

#### 2.2.11. Arnavutluk

Balkan yarımadasının batısında yer alan Arnavutluk, 28.748 kilometrekarelik yüzölçümü ile Avrupa'nın en küçük ülkelerinden biridir. Ocak 1979 sayımına göre 2.591. bin olan nüfus, 28 Şubat 1986 da resmi olarak 3 milyon tahmin edilmiştir. Yüksek nüfus artış hızı devlet politikası olup, nüfusun 2000 yılına kadar 4 milyona ulaşması beklenmektedir(4).

Arnavutluk önemli maden kaynaklarına ve gelişmiş bir tarım sektörüne sahiptir. Ülke petrol, enerji ve belli başlı tarım ürünleri alanında kendine yeterli bir konumda bulunmaktadır. Önemli maden kaynakları arasında petrol, bitümen,

(1) AnaBritannica, Encyclopaedia Britannica 8.cilt, İstanbul, 1992, s.268.

(2) AnaBritannica, a.g.e., s.268.

(3) IMF, Economic Review Armenia, a.g.e., s.68.

(4) Nesrin DOĞUSOY, Arnavutluk, İGEME Yayınları, Ankara, 1988, s.1.

krom, bakır, demir ve nikel rezervlerinin yanısıra işlenebilir kömür, boksit, kükürt ve mermer kaynakları da bulunmaktadır. Krom cevheri ülkenin en değerli doğal kaynağıdır. Arnavutluk, bu alanda dünyanın en büyük üçüncü üreticisi ve en büyük ikinci ihracatçısıdır. Diğer madenleri, kurşun, boksit, çinko, fosforlu kalay tuzu, kaolen, kuvars, bitümlü şist, magnezit ve kaya tuzudur (1).

Tarımsal üretimde bulunmak için 700.000 hektar alan ekilmekte, aynı büyüklükte alan yine mera olarak kullanılmaktadır. Arnavutluk yüzölçümünün %43'ü ormanlık alan olup, ülkenin kereste rezervlerinin 44 milyon metreküpün üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. Arnavutluk, tahıl, süt, meyve, yumurta ve sebze üretiminde kendine yeterli olmayı hedeflemektedir. Tütün, sigara ve içecekler, narenciye, kavun, domates, patates, margarin, baharatlar, biber, hardal, sebze ve yaş meyve ülkenin ihraç ettiği temel tarım ürünleridir. Hayvan çiftçiliği yaygınlaştırılmakta ve özel çiftlikler kurulmaktadır. Çiftçiler genel olarak koyun ve keçi beslemektedirler(2).

II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar, büyük ölçüde tarıma dayalı bir ekonomiye sahip olan Arnavutluk son dönemde sanayini geliştirme yolunda etkin önlemler almış ve başarılı olmuştur. Önemli sektörlerden biri olan kimya sanayi, nitrojen, fosfat, sülfirik asit, soda ve gübre gibi ürünlerin üretimini sağlarken toplam sanayi üretiminin %4.5'ini karşılamaktadır. Kauçuk, plastik, kozmetik ürünleri, makina ve teçhizat, inşaat malzemeleri ve tekstil ürünleri üretiminde büyük mesafeler kateden Arnavutluk gıda sanayinin gelişmesine de büyük önem vermiştir(3).

Eski Doğu Bloku ülkelerinin hemen hepsinde olduğu gibi yeniden yapılanma süreci içerisinde olan Arnavutluk da ekonomik bunalım yaşamaktadır. 1991 yılında tarım üretimi %80 oranında azalırken işsizlik oranı %50'nin üzerine çıkmıştır. Bir yandan gıda ve ilaç sıkıntısı çekilen ülkede işsizlik oranının daha da artacağı tahmin edilmektedir. İşsizliğin yanısıra özellikle fiyatların serbest bırakılması ile hızla yükselen fiyat artışlarının kontrol edilemez boyutlara ulaşması enflasyonun %400 gibi bir rakama ulaşmasına neden olmuştur(4).

---

(1) Nesrin DOGUSOY, a.g.e., ss.3-4.

(2) Nesrin DOGUSOY, a.g.e., s.5.

(3) İZTO, a.g.m., s.18.

(4) İZTO, a.g.m., s.19.

Ayrıca, yaşanan ekonomik bunalım nedeniyle dış ticaretinde olumsuz olarak etkilendiğini görmek mümkündür. Hesaplamalara göre 1984 yılında 750 milyon dolar olan dış ticaret 1990 yılında 460 milyon dolara düşmüştür. Her yönüyle büyük bir krizin yaşandığı Arnavutlukta kötüye gidişin önlenemilmesi için başta Avrupa ülkeleri olmak üzere IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası finansman kuruluşlarının bu ülkeye yardım etmesi gerektiği vurgulanmaktadır (1).

### 2.3. KEİB'nin Sosyal ve Ekonomik Özelliklerinin Değerlendirilmesi

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, Asya ve Avrupa kıtalarına yayılan 19.922.283 kilometrekare yüzölçümü ve 322.293 bin kişilik nüfusa sahip onbir üye ülkenin dünya ekonomisiyle bütünleşme ve bölgesel işbirliği imkanlarından yararlanma yolunda attıkları önemli bir adımdır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi üyesi eski Doğu Bloku ülkeleri özellikle tüketim malları açısından önemli bir pazar niteliğindedir. Ülkeler toplu olarak incelendiğinde zengin hammadde ve mineral rezervlerine sahip oldukları, tarımsal üretim potansiyellerini yüksek olduğu kısmen, yetişmiş insangücüne sahip oldukları görülmektedir. Sanayi özellikle ağır sanayileri gelişmiştir.

KEİB ülkelerinin istatistiki verilerinin farklı standartlarda olması, eski SSCB üyesi ülkelerin kullandıkları para birimi Ruble nin konvertibl olmaması, ülkelerin ekonomik durumlarının mukayeseli analizini yapmayı güçleştirmektedir. Ancak yine de Tablo: 6'da verilen temel ekonomik göstergelere bakıldığında ülke ekonomileri hakkında bir fikir edinilebilir. Tabloda da görüldüğü gibi Rusya Federasyonu 17.075.400 kilometrekarelik yüzölçümüyle KEİB'in coğrafi alanının %89 unu kaplamaktadır. Nüfus itibariyle ise 148.5 milyon nüfusu ile KEİB'nin toplam nüfusunun %46'sına sahiptir. Rusya Federasyonundan sonra yüzölçümü ve nüfusu itibariyle Türkiye ikinci sırayı almaktadır. KEİB'nin nüfusunun %33.5'i kırsal kesimde, %66.5'i ise şehirlerde yaşamaktadır. Şehirleşme oranının yüksek olduğu görülmektedir. İstatistiki verilerin hesaplanmasındaki farklılıklardan dolayı ülkelerin milli gelirlerini karşılaştırmak anlamlı olmayacaktır. Ancak, milli gelir sektörüne göre dağılımına baktığımızda Gürcistan ve Moldavya dışında kalan ülkelerde sanayi sektörü tarım sektöründen daha fazla pay almaktadır. Bu iki ülkede ise tarımsal potansiyelin yüksek olması ve sanayi sektörünün yeterince gelişmemiş olmasından dolayı milli gelir içinde tarım sektörünün payı daha yüksektir.

---

(1) İZTO, a.g.m., s.19.

Tablo 6  
NEİB Ülkelerinin Temel Ekonomik Göstergeleri  
(1990)

	Türkiye	Rusya Fed.	Ukrayna	Romanya	Yunanistan	Bulgaristan	Azerbaycan	Gürcistan	Moldavya	Ermenistan	Arnavutluk
Yüzölçümü (km <sup>2</sup> )	814.578	17.075.400	603.700	237.500	131.957	111.000	86.600	70.000	33.700	29.800	28.768
Nüfus (Bin)	56.473	148.500	51.700	23.100	10.020	9.000	7.200	5.400	4.400	3.300	3.200
Kır (%)	41	26.1	33	49	37.5	33	46.1	44	47	32	66
Kent (%)	59	73.9	67	51	62.5	67	53.9	56	53	68	34
Nüfus / km <sup>2</sup>	73	9	86	97	76	81	83	78	131	110	111
GSMH - NNU (Milyar) (*)	215.1	444.6	118	34	53.5	22.4	10.9	10.9	9.4	7	2.5
Tarım (%)	15.7	19.9	28.2	13.9	17	18	26.1	37.2	42	17.3	35
Sanayi (%)	21.6	42.2	42.6	52.9	29	52	54.2	35	34	45.4	40
Kişi başına NG	2.605	4.788	2.282	1.472	5.340	2.488	1.514	2.019	2.136	2.121	2
Dış Ticaret (Milyar)	34.7	249.400	114.1	9.5	23.7	20.9	12.2	12.8	12.6	8.2	0.56
İthalat	21	142.600	63.1	3.5	16.1	11	5.7	6.8	6.5	4.7	0.32
İhracat	13.7	106.800	51	6	7.5	9.9	6.4	6	6.2	3.5	0.24
İhracat / İthalat	65.2	74.9	80.8	171.4	46.6	90	112.3	88	95.4	71	75
Dış Ticaret Dengesi (Milyar)	-7.3	-35.800	-12.1	2.5	-8.6	-1.100	0.7	-0.8	-0.3	-1.4	0.08

(\*) : Rusya Fed., Ukrayna, Azerbaycan, Gürcistan, Moldavya ve Ermenistan'a ait parasal değerler Ruble üzerinden verilmiştir.

Diger ülkelerin parasal değerleri Dolar üzerinden verilmiştir.

Kaynak : IMF, Russian Fed., Armenia, Moldavya, Georgia Ülke Raporları - Yaşadığımız Dünya 1992 Ekonomik ve Jeopolitik Yıllık a.g.e., ISO, Azerbaycan Gürcistan ..., a.g.e. - T.C. Dışişleri Bak., a.g.e. - DİE, a.g.e.'den yararlanılarak düzenlenmiştir.

Ülkelerin dış ticaretlerine bakıldığında Azerbaycan ve Romanya dışındaki ülkelerin negatif bakiye verdikleri görülmektedir. Öte yandan özellikle eski SSCB üyesi ülkelerin dış ticaret hacimleri yüksektir. Bunun nedeni eski S.S.C.B.'nin uyguladığı ekonomik politikalar sonucu ülkelerin kendi aralarında ticaret yapmaya zorunlu hale gelmeleridir.

KEİB üyesi Bağımsız Devletler Topluluğu Cumhuriyetleri- nin ekonomik potansiyellerini ölçmek amacıyla Deutsche Bank tarafından yapılan bir çalışmada(1) ülkelerin sanayileşme derecesi, sanayinin döviz kazandırma potansiyeli, tarımsal üretim, piyasa ekonomisi zihniyeti gibi çeşitli ekonomik ve demografik özellikler dikkate alınarak yapılan puanlama Tablo : 7'de verilmiştir. Buna göre; Rusya ve Ukrayna'nın sanayi, tarım, doğal kaynaklar ve altyapı konularında önemli avantajlara sahip olduğu görülmektedir (Bkz. Tablo: 7).

Diğer taraftan, KEİB ülkelerinde bugüne kadar uygulanan politikalar sonucuna sınıai üretime ağırlık verilmiş, hizmetler ve ticaret sektörü ihmal edilmiştir. Yakın gelecekte bu sektörlerinde önem kazanması beklenmektedir. Cumhuriyetler yetişmiş insan kaynağına, düzenli kentleşme, yaygın ve donanımlı eğitim altyapısına ve temel bilimlerde önemli potansiyelle sahiptirler(2).

Ayrıca, ağır sanayi konusunda ileri olan ülkelerin kullandığı üretim teknolojisinin geri kalmış olduğu görülmektedir. Özellikle bu durum Ukrayna ve Azerbaycan'da çevre kirliliğine neden olmaktadır. Doğal kaynaklar açısından ise ülkelerin oldukça zengin olduğu fakat mevcut potansiyelden yararlanılamadığı görülmektedir.

Öte yandan, KEİB ülkelerinin diğer özelliklerini de şöyle sıralamak mümkündür(3).

- KEİB üyesi ülkeler gelişmekte olan ülkeler kategorisinde yer almaktadır.
- Üye ülkelerin piyasa ekonomisi sistemini benimsemelerine karşılık birçoğunda bu sistemin gerektirdiği kurumsal ve davranışsal yapı henüz oluşmamıştır.
- Üye ülkelerin çoğu dış ticaret işlemlerinde serbest döviz sistemini uygulayacak durumda değildir.

---

(1) Deutsche Bank, Die Sowjetunion in Umbruch, Deutsche Bank Yay., 1990., s.9'dan aktaran, Canan BALKIR, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KEİB), a.g.e.,s.94.

(2) Canan BALKIR, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KEİB) a.g.e., s.93.

(3) Canan BALKIR, a.g.e., s.42-43.

Tablo: 7

KEİB Üyesi Bağımsız Devletler Topluluğu Cumhuriyetlerinin  
Ekonomik Potansiyelleri  
(1989 Yılı)

Ekonomik ve Demografik Yapı	Ukrayna	Rusya Fed.	Gürcistan	Moldavya	Ermenistan	Azerbaycan
Sanayileşme Derecesi	9	8	6	2	3	3
Sanayinin döviz kazandırma potansiyeli	6	6	3	2	1	2
Tarımsal üretim	10	6	7	9	3	3
Tarımın döviz kazandırma potansiyeli	6	3	8	-	1	2
Sanayi ürünlerinde kendine yeterlilik derecesi	-	8	3	2	1	2
Mineral rezervleri	8	10	4	-	4	7
Hammadde rezervlerinin döviz kazandırma potansiyeli	8	10	4	-	4	8
Piyasa ekonomisi zihniyeti	3	2	9	5	8	2
Avrupa ya yakınlığı	6	4	6	7	6	4
Nüfusun eğitim düzeyi	6	5	5	5	4	4
Nüfusun homojenliği	6	5	2	2	6	6
Altyapının durumu	8	5	6	8	6	4
Toplam puan	83	72	61	49	47	47

10 Puan : Potansiyel Yüksek 5 Puan : Potansiyel Orta 0 Puan : Potansiyel Yok



- Ülkeler arasında üretilen malların fiyatlarını oluşumunu farklıdır.
- Üye ülkeler arasında düzenli ve yeterli bilgi akışı yoktur.
- Ülkelerin mal ve hizmet standartları birbirlerinden çok farklıdır.

Bütün bu özellikleri dikkate aldığımızda KEİB ülkelerinin zengin doğal kaynaklara, sanayinin gelişmesi için gerekli altyapıya, kısmen yetişmiş insangücüne sahip oldukları, ancak ellerindeki kaynaklardan yararlanamadıkları görülmektedir.

#### 2.4. KEİB'nin Türkiye Ekonomisine Muhtemel Katkıları

KEİB, yaklaşık 325 milyon nüfusuyla tüketime hasret, uygun fiyatla kaliteli mal talep eden ülkelerin bulunduğu önemli bir pazardır. KEİB, beklendiği gibi amacına uygun şekilde faaliyetlerini geliştirdiğinde üye ülkelerin ekonomik yapılarını olumlu olarak etkileyecektir. KEİB Anlaşması, çerçevesinde tüm üye ülkeler kademeli olarak malların, hizmetlerin, işgücünün ve sermayenin serbest dolaşımı üzerindeki engelleri kaldıracaklarından, taraflar arasındaki ticaretin, diğer ekonomik ilişkilerin ve yatırımların gelişmesi beklenmektedir. Konuya Türkiye açısından ortaya çıkabilecek gelişmeler açısından bakıldığında yeni işbirliği imkanları aşağıdaki şekilde belirtilebilir:

- Türkiye 1980'den sonra izlenen ekonomi politikaları sonucu ekonomik ve kurumsal altyapısı ile haberleşme ve ulaşım altyapısını önemli ölçüde geliştirmiş, liberalleşme ve dışa açılma konularında önemli adımlar atmıştır. Yunanistan dışındaki KEİB üyesi ülkeler piyasa ekonomisine geçişte Türkiye'nin deneyiminden yararlanmayı beklemektedirler. Türkiye bu ülkelere özelleştirme, bankacılık, sermaye piyasası gibi birçok konuda müşavirlik hizmetleri verebilir.

- KEİB çerçevesinde bölge ülkelerinin firmalarıyla Türk firmalarının ortak yatırımlar gerçekleştirmesi hız kazanabilecektir. Özellikle sözkonusu ülkelerin yabancı sermaye mevzuatındaki kısıtlamaların giderilmesi, taraflar arasında çifte vergilendirmenin önlenmesi ile yatırımların karşılıklı teşviki ve korunması anlaşmalarının imzalanması bu alanda önemli katkılar sağlayabilecektir(1).

- KEİB çerçevesinde turizm alanındaki ilişkilerde gelişebilecektir. Mevcut tesislerin bakımı, restorasyonu, donatımı, finansmanı ve işletilmesinde işbirliği sağlanması turizm pazarını geliştirebilecektir.

---

(1) Nevzat GÜRAN- İsmail AKTÜRK, a.g.e., s.353.

- KEİB, üye ülkelerdeki yatırım projeleri konusunda Türkiyeye öncelik tanıyabilecektir. Özellikle Avrupalı ve Amerikalı yatırımcıların Türkiye üzerinden ve Türk firmaları ile Karadeniz havzasındaki ülkelere yatırım yapmasını cazip hale getirecektir. Yatırım malları ticaretinde doğal olarak bir artma olacak, yeni iş imkanları oluşturulacak, istihdam olanakları sağlanacaktır.

- Bölge ülkeleri halen, giyim, ilaç, temizlik ve inşaat malzemeleri başta olmak üzere temel ihtiyaç mallarını ve hastane, sosyal konut inşaatları gibi zaruri hizmetleri Türkiye'den dünya fiyatları altında ve dünya standartlarına uygun kalitede satın almaktadırlar. Bu açıdan bölge ülkeleri Türkiye'ye güvenilir bir ticaret ortağı olarak bakılmaktadırlar. Öte yandan, telekomünikasyon ve ev aletleri gibi bazı sanayi kollarında en son teknolojileri uygulayan Türkiye, satış sonrası hizmetleri ucuz sağlayabileceği sürece bölge ülkelerince tercih edilecektir. Bölgede limanları ve hava alanlarının modernizasyonu ve genişletilmesi, serbest bölgelerin tesisi, otoyolların inşası ve haberleşmenin ıslahı gibi çok önemli altyapı kurma potansiyeli vardır. Genellikle tesislerin modernizasyonu ve ıslahı ile askeri tesislerin sivil üretim alanlarına konversiyonunda da geniş iş olanakları vardır(1).

- KEİB çerçevesinde bankacılık alanında da çeşitli işbirliği imkanları doğabilecektir. Gelişen ilişkilere paralel olarak Türk bankaları bölge ülkelerinde temsilcilik veya şube açabileceklerdir.

- Bölge ülkelerinin mamullerinin üçüncü ülkelere pazarlanmasında, deneyimli Türk Dış Pazarlama Şirketleri görev alabileceklerdir.

- Karadenizin doğal ve turistik zenginliklerini daha iyi değerlendirebilmek amacıyla çevre koruması, enerji, bilim ve teknoloji konularında bölge ülkeleri arasındaki işbirliği önemli sonuçları beraberinde getirecektir.

- Türkiye petrol ve petrol ürünleri ihtiyacının bir kısmını mal ve müteahhitlik hizmetleri karşılığında bu ülkelerden sağlayabilecektir.

- KEİB, barış istikrar, güvenlik ve refahın gelişmesine de katkıda bulunabilecektir. KEİB ile Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemine yeni bir boyut olarak jeo-ekonomik önemde eklenmiştir(2).

(1) Sükrü ELEKDAG, KEİB'in Türkiye Açısından Önemi, a.g.e., s.28.

(2) Nevzat GÜRAN-İsmail AKTÜRK, a.g.e., s.351

-Ortak araştırma enstitüsü kurarak somut projelerin gerçekleştirilmesi, uzman desteği verilmesi, ekonomik ve sosyal verilerle ilgili bir bilgi bankasının oluşturulması, ortak yatırımları teşvik edecektir(1).

-KEİB ile Türkiyenin başta eski S.S.C.B. üyesi ülkeler olmak üzere, bölge ülkelerine yönelik ihracatı artabilecektir. Ülkelerarasındaki ilişkiler gelişip taraflar birbirlerinin pazarlarını ve taleplerini daha iyi öğrendikçe tüketim, mallarının yanısıra ara ve yatırım malları ticareti de artabilecektir. Nitekim Türkiye nin 1988-1991 yılları itibariyle ülkeleriyle olan dış ticareti Tablo: 8'de verilmiştir. Dış ticaretimiz dalgalanma gösterse de yıllar itibariyle artmıştır. 1988 yılında 478.093 bin Dolar olan ihracatımız 1991 yılında 956.822'ye, 738.859 bin Dolar olan ithalatımız da 1.512.767 bin Dolara yükselmiştir. KEİB ülkeleriyle olan dış ticaretimiz bu yıllarda sürekli negatif bakiye vermiştir. Öte yandan 1992 yılı itibariyle ihracatın ve ithalatın gelişimi Tablo: 9 ve Tablo: 10'da verilmiştir. Bu tablolardan da görüleceği gibi KEİB ülkeleriyle olan ihracat ve ithalatımız belirgin bir şekilde artmaktadır. 1992 yılı sonunda bu ülkelere olan toplam ihracatımız 1.174.900 bin dolara, ithalatımız ise 1.734.212 bin dolara yükselmiştir. KEİB ülkeleri arasında dış ticaretimizin en yüksek olduğu ülkeler sırasıyla Rusya Federasyonu, Romanya, Yunanistan ve Azerbaycandır. Dış ticaretimizin en düşük olduğu ülkeler ise Moldavya ve Ermenistan'dır.

Diğer taraftan KEİB ülkeleriyle olan dış ticaretimiz yıllar itibariyle gelişme gösterse de toplam dış ticaret hacmimiz içerisinde çok küçük bir pay almaktadır. KEİB çerçevesinde dış ekonomik ilişkilerimizin gelişmesiyle dış ticaret hacmimizin miktar ve değer olarak daha da artması beklenmektedir.

Ayrıca, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, Karadenize kıyısı olan ülkelerle Ermenistan, Arnavutluk, Azerbaycan ve Yunanistan ın katılımıyla kurulmuştur. Dolayısıyla coğrafi olarak KEİB'nin merkezinde Karadeniz bulunmaktadır. (Bkz. Ek :1) KEİB'e üye ülkelerin genel olarak bir deniz etrafında toplanmış olması aralarındaki ulaşım sorununu büyük ölçüde optimal şekilde giderecektir. Gerçekte az gelişmiş ülkelerin bir araya gelmesiyle oluşan KEİB bu sayede ulaşım masraflarını en düşük seviyeye indirecektir. Karadenizin bir taraftan Tuna nehri ile Avrupa'nın içlerine kadar uzanması, diğer taraftan Volga ve Don nehirleri ile Hazar Denizine bağlanarak Orta Asya nın içlerine kadar uzanması ve bunların yanı sıra Boğazlar yoluyla (İstanbul ve Çanakkale Boğazı) Ege oradan da Akdenize ulaşması Bölge ülkelerine dünya ile sosyal ve ekono-

---

(1) Canan BALKIR, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, a.g.e., s.93.

Tablo: 8 KEİB Ülkeleriyle Dış Ticaretimizin Yıllar İtibariyle Gelişimi

ÜLKELER	(Bin Dolar)							
	1988		1989		1990		1991	
	IHRACAT	İTHALAT	IHRACAT	İTHALAT	IHRACAT	İTHALAT	IHRACAT	İTHALAT
S.S.C.B.	271.408	442.619	704.772	625.013	531.139	1.247.436	610.607	1.096.611
Romanya	76.006	197.913	52.776	238.548	83.165	202.495	105.109	198.589
Yunanistan	95.805	82.744	124.943	100.888	139.387	128.591	143.681	77.059
Bulgaristan	28.121	15.710	26.723	3.296	10.366	31.880	76.069	139.912
Arnavutluk	6.753	1.193	3.955	814	5.680	1.453	21.356	596
TOPLAM	478.093	738.859	913.169	968.559	769.737	1.611.855	956.822	1.512.767

Kaynak: DİE, Aylık Dış Ticaret Özeti, Aralık-1992, Ankara.

Tablo: 9

## KEİB Ülkelerine 1992 Yılı İtibariyle İhracatımızın Gelişimi

	Rusya Fed.	Ukrayna	Romanya	Yunanistan	Bulgaristan	Azerbaycan	Gürcistan	Moldavya	Ermenistan	Arnavutluk
OCAK	M	33.915	14.234	29.642	22.644	-	9.984	1.236	-	-
	D	42.732	2.326	10.839	9.917	-	2.331	822	-	-
ŞUBAT	M	59.118	68	24.339	12.518	-	20.608	464	-	420
	D	22.161	199	11.624	10.360	-	5.116	150	-	154
MART	M	75.980	4.540	29.383	17.195	-	18.292	26	-	260
	D	46.647	3.226	17.909	13.437	-	4.251	176	-	120
NİSAN	M	206.594	275	21.445	11.323	-	9.617	34	-	75
	D	25.076	1.478	12.830	7.332	-	2.729	62	-	61
MAYIS	M	268.009	118	11.395	192.470	-	33.551	151	-	15
	D	49.527	429	10.680	24.983	-	7.462	185	-	3
HAZİRAN	M	224.634	6.531	7.446	14.510	-	66.142	2.663	-	-
	D	48.498	1.248	6.430	6.675	-	8.233	1.002	-	-
TEMMUZ	M	166.165	1.482	16.612	13.457	-	119.895	1.705	-	-
	D	48.804	3.095	9.285	8.188	-	17.465	752	-	-
AĞUSTOS	M	12.227	7.603	67.148	13.653	-	57.537	4.020	-	-
	D	23.542	5.382	23.717	8.237	-	14.092	1.455	-	-
EYLÜL	M	19.308	373	43.949	68.736	-	71.163	3.542	-	-
	D	25.092	1.415	14.663	13.138	-	15.007	786	-	-
EKİM	M	32.743	2.228	38.495	16.404	-	18.371	78	10	232
	D	42.190	5.026	12.258	12.339	-	12.967	170	15	108
KASIM	M	31.351	2.901	71.330	67.714	-	16.944	1.048	-	7.903
	D	28.372	3.359	22.271	15.379	-	4.835	476	-	925
ARALIK	M	24.054	4.897	85.475	88.593	-	24.385	14.925	-	15.951
	D	39.122	8.553	20.567	15.720	-	8.222	5.582	-	2.053
TOPLAN	M	1.154.098	45.250	446.659	539.217	-	466.489	29.892	10	24.856
	D	441.763	35.736	173.073	145.705	72.200	102.710	11.618	15	3.424

M=Miktar : Ton D=Deger : Bin Dolar

Kaynak: DİE, 1992 Yılı Aylık Dış Ticaret İstatistikleri Özeti.

Tablo: 10

## KEİB Ülkelerinden İthalatımızın 1992 Yılı İtibariyle Gelişimi

	Rusya Fed.	Ukrayna	Romanya	Yunanistan	Bulgaristan	Azerbaycan	Gürcistan	Moldavya	Ermenistan	Arnavutluk
OCAK	H	146.171	16.687	58.137	13.065	-	1.398	158	-	-
	D	58.746	2.038	12.784	5.134	-	650	141	-	-
ŞUBAT	H	213.684	37.502	60.673	10.334	-	2.361	2.723	64	-
	D	67.090	3.365	13.579	5.080	-	949	128	22	-
MART	H	291.219	27.515	126.444	13.091	-	1.379	3527	-	-
	D	76.182	3.79	27.635	6.529	-	1.365	413	-	-
NİSAN	H	262.501	46.593	98.357	11.425	-	700	847	-	8
	D	65.723	4.395	18.335	4.959	-	601	440	-	17
MAYIS	H	325.321	36.701	90.268	10.204	-	1.600	1.816	-	-
	D	76.488	2.504	16.530	5.302	-	1.854	215	-	-
HAZİRAN	H	257.844	66.051	81.034	7.897	-	4.130	18.093	-	-
	D	66.704	5.405	17.819	5.842	-	4.278	897	-	-
TEMMUZ	H	227.107	32.264	170.376	13.538	-	4.030	10.776	-	-
	D	71.245	6.162	25.587	10.810	-	1.307	638	-	-
AĞUSTOS	H	359.144	31.299	124.776	34.506	-	2.188	659	-	-
	D	94.614	5.233	19.198	9.158	-	2.100	373	-	-
EYLÜL	H	430.338	84.326	103.509	19.307	-	8.326	1.321	-	51
	D	101.546	11.728	22.910	9.885	-	6.421	788	-	30
EKİM	H	577.204	63.902	131.851	18.751	-	2.057	1.078	-	18
	D	119.036	9.247	22.357	8.839	-	1.895	596	-	3
KASIM	H	446.149	76.224	143.519	12.277	-	4.200	890	4.374	152
	D	109.450	7.357	31.502	7.777	-	4.043	442	848	59
ARALIK	H	587.567	212.608	155.095	19.716	-	10.423	3.664	4.302	16
	D	127.714	28.778	26.491	8.075	-	9.633	1.252	872	15
TOPLAM	H	4.124.249	731.672	1.344.039	184.111	-	42.792	45.552	8.740	245
	D	1.034.538	89.972	254.727	87.390	223.400	35.096	6.323	1.742	124

Kaynak: DİE, 1992 Yılı Aylık Dış Ticaret İstatistikleri Özeti.

H=Miktar : Ton D=Deger : Bin Dolar

mik entegrasyonun sağlanmasında büyük kolaylık sağlamaktadır. Bununla beraber Orta Asya'dan kuzey Avrupa'ya ve Akdeniz'e ulaşan yol güzergahında bulunan bu ülkeler aynı zamanda dünyanın yeni ticaret yolu üzerinde de bulunmaktadır. Özellikle Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Orta Asya'dan Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya giden Eski İpek Yolu güzergahını değiştirmiş, Süveyş Kanalı yoluyla denizden Avrupa'ya ulaşmışken yeniden ipek yolunun Orta Asya ülkeleri ve Türkiye üzerinden geçme şansı ortaya çıkmıştır.

Eski S.S.C.B. ülkeleri ile Dogu Bloku ülkelerinin çözülmesi, Tuna-Main Kanalı ile Volga ve Don Nehirlerini birleştiren kanalın açılması sonucu ortaya çıkan bu imkanlardan yararlanmak, yolcu ve dış ticaret yüklerinin optimal seviyede taşınmasını sağlamak için bölge ülkelerinin ve özellikle Türkiye'nin deniz ticaretine önem vermesi gerekmektedir.

Türkiye 1980'li yıllardan itibaren Türk deniz ticaret sektörünün gelişmesine önem vermiş ve bu sektöre büyük teşvikler sağlamıştır. Denizciligimiz özellikle 1980'li yılların başların verilen bu teşviklerle gelişme sürecine girmişken Dünya denizciligindeki krizler sonucu 1986 yılından itibaren duraklama dönemine girmiştir. Türkiye'nin 1990'lı yılların hemen başında KEİB'nin kurulması fikrinin ortaya atılması Türk deniz ticaret sektörümüz için (diğer birçok sektörde olduğu gibi) yeni iş imkanları ortaya çıkarmıştır. Çalışmamızın ileri bölümlerinde KEİB çerçevesinde Türk deniz ticaret sektörünün gelişme olanakları incelenmeye çalışılmıştır.

### 3. TÜRK DENİZ TİCARET SEKTÖRÜ VE KEİB ÇERÇEVESİNDE GELİŞME OLANAKLARI

#### 3.1. Türk Deniz Ticaret Sektörü

Deniz ticaret sektörü ekonomik, sosyal, siyasal ve teknik boyutuyla geniş kapsamlı bir faaliyetler topluluğudur. Sektör, denizyolu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, limanlar ve diğer alt yapılar, su ürünleri, deniz-turizm, deniz-çevre, gibi birçok aktiviteyi içermektedir(1).

Ancak, kalkınma planlarımıza ve bu planlar doğrultusunda hazırlanan yıllık programlarımıza baktığımızda, deniz ticaret sektörü bünyesinde saydığımız faaliyetlerin farklı sektörler içerisinde değerlendirildiğini görmekteyiz. Deniz yolu ulaşımı ve limanlar ulaştırma sektörü bünyesinde, gemi inşa sanayi imalat sanayi bünyesinde ve su ürünleri de tarım sektörü bünyesinde incelenmektedir.

Çalışmamızda, denizcilik ile ilgili kurum ve kuruluşların (DTO, Den.Sr.Devlet Bk.gibi) görüşlerine paralel olarak deniz ticaret sektörü bünyesinde genel anlamda denizyolu ulaşımı ve bunun tamamlayıcı unsurları olan gemi inşa sanayi, limanlar ve su ürünleri alt sektörlerini inceleyeceğiz.

#### 3.1.1. Türk Deniz Ticaret Sektörünün Ekonomik Önemi

Denizler günümüzde çeşitli ulusların hak ve çıkarlarının çatıştığı alanlar haline gelmiştir. İçinde bulundurduğu zengin jeolojik ve canlı kaynaklar birçok ülke için mümkün olan en büyük payın alınması gereken değerler haline gelmiştir. Öte yandan denizcilik sektörü; su ürünleri, denizyolu taşımacılığı, liman hizmetleri, gemi ve yat yapımı gibi endüstrilerle ekonomiye yüksek katmadeger sağlayabilecek potansiyele sahiptir.

Denizlerden elde edebilecek zenginlikler açısından ülkemiz oldukça şanslı bir konuma sahiptir. 8.333 kilometrelik kıyı şeridine sahip olan ülkemizde kıyı şeridine sahip il sayısı 27'dir. Bu illerin nüfusu ise 1990 yılı itibariyle 29 milyon civarındadır ve ülke nüfusunun %50'sine tekabül etmektedir.

Ayrıca, Türkiye dünya deniz yollarının önemli kesişim noktalarından biri üzerinde bulunmaktadır. Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan su yolları Türkiye sınırları içerisinde yer almaktadır. Avrupa'yı Asya'ya bağlayan önemli ulaşım

(1) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörü Atılım, Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı, Ankara, 1992,s.2.



yolları üzerindedir. Ekonomik ve stratejik açıdan ulusal ve uluslararası öneme sahip limanlara, üç yanını çevreleyen denizlerde zengin canlı ve cansız doğal kaynaklara sahiptir.

Bunların yanısıra (1):

-Türkiye, denizlerden hammadde elde etme imkanına sahiptir.

-Balıkçılık ve su ürünleri üretiminde önemli bir nüfusun istihdam edilmesi mümkündür.

-Dünya yüklerinin %70'i, ülkemiz dış ticaret yüklerinin ise %98'i deniz yoluyla taşınmaktadır. Deniz yoluyla taşınan dış ticaret yüklerimizin ancak %33.2 si Türk bayraklı gemilerle taşınabilmektedir. Güçlü bir deniz ticaret filosu ekonomimize küçümsenmeyecek bir döviz katkısı sağlayabilecektir.

-Eğitilmiş ve nitelikli gemi adamı yetiştirilmesi işgücü ihraç olanaklarımızı arttırıcı bir etken olacaktır. Bu ise istihdam sorunumuza sağlayacağı katkı açısından gereklidir.

-Gemi inşa sanayinin güçlendirilmesi bir yandan bu sektörü canlandırırken bir yandan da gemi ihraç olanaklarımızı arttırarak ülkemize döviz girdisi sağlayabilecektir.

-Uluslararası son yıllarda hızla artan sosyal ve ekonomik entegrasyon anlayışı uluslararası turizm hareketini geliştirmiştir. Turizm gelirleri birçok ülkenin gelirleri içinde önemli büyüklüklere ulaşmaktadır. Yat ve marina işletmeciliği önemli bir turizm aktivitesidir.

Genel hatlarıyla açıklamaya çalıştığımız bu ekonomik katkılar daha da arttırılabilir. Çünkü denizcilik istihdamdan girdi kullanımına ve dış pazar olanaklarına kadar dağılan geniş bir yelpazeye sahiptir.

### 3.1.2. Deniz Taşımacılığı

#### 3.1.2.1. Deniz Taşımacılığının Ulaşım Sistemleri İçindeki Yeri ve Önemi

Taşımacılık, bir ülke ekonomisinde üretim sürecinin en

---

(1) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörü Atılım, Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı, a.g.e., s.4.

önemli unsurlarından biridir. Üretilen mal ve hizmetlerin coğrafi olarak hareketi değişik taşıma sistemleri ile gerçekleştirilebilir. Ancak, bu ulaşım sistemleri içinde en ekonomik olanı deniz yolu taşımacılığıdır.

Bir tanıma göre denizyolu taşımacılığı, hizmet ve ürünlerin üretim merkezlerinden, tüketim merkezlerine (zaman, miktar, fiyat ve emniyet unsurlarının optimal seviyede tutularak) limanlar arası taşıma ve dağıtımını gerçekleştirmektedir(1). Özellikle çok büyük miktarda ve hacimde eşyanın uzun mesafelere taşınmasında en elverişli ulaşım sistemidir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), tarafından yapılan bir araştırmaya göre(2), kitle taşımacılığı sistemleri içinde denizyolu ulaştırmasının en düşük maliyetlere sahip olduğu ortaya çıkmıştır. Örgütün yaptığı araştırma sonuçlarına göre taşıma sistemlerinin birim maliyeti şöyledir (Bkz. Tablo: 11):

Tablo: 11 Ulaştırma Sistemlerinde Maliyetler

Ulaştırma Sistemi	(Ton-km. maliyeti)
Tarifeli Uçak (Yolcu, posta)	25.2
Yük Uçağı	5-10
Karayolu	3-8
Demiryolu	0.75-5
Denizyolu	0.1-2

Tablo: 11'de de görüldüğü gibi ulaştırma sistemleri içinde en ekonomik olanı denizyolu ulaştırmasıdır. Denizyolu ile 1 tonluk bir malın 1 km nakli için 0.1-2 birimlik masraf gerekmektedir.

Denizyolu taşımacılığında hız genellikle düşüktür. Yük gemilerinin ortalama hızı saatte 10-20 mil arasında değişmektedir. Sistemin güvenliği son yıllarda alınan önlemlerle iyice arttırılmıştır. Ancak, fırtınalı havalar, deniz patlaması vs. güvenliği yine de olumsuz yönde etkilemektedir(3).

- (1) Cengiz KAPTANOĞLU, Dünya Denizciligi İçinde Türk Denizciliğinin Yeri Milli Ekonomiye Katkısı ve Türk Denizcilik Politikası, Deniz Ticaret Odası Yayını, İst.1989 s.16.
- (2) Koray BAŞOL, Türkiye Ekonomisi, Anadolu Matbaası, İzmir 1993, s.192
- (3) İsmet ERGÜN, Türkiyenin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü.İİBF Yayın no:10, Ankara,1985, s.52.

Öte yandan, denizyolu taşımacılığının diğer taşıma sistemlerine göre üstünlüğünü belirleyen faktörleri şöyle sıralayabiliriz:

-Dünyanın birçok ülkesi ve bölgesi birbirinden denizlerle ayrılmış, sadece havayolu ve denizyolu ile ulaşımın yapılabileceği bir coğrafi konuma sahiptir.

-Uluslararası taşımacılık çoğu zaman birçok ülkenin sınırları içinden geçerek yapılmaktadır. Dünyadaki politik gerginlikler ve çekişmeler ülkelerin bu tür taşımacılıktan çekinmelerine yolaçmakta, bunun yerine genellikle uluslararası sularda fazla problem çıkarmadan yapılan denizyolu taşımacılığı cazip hale gelmektedir.

-Denizyolu taşımacılığı özellikle dökme yükler(hububat, maden cevheri gibi)için elverişli taşımacılık türüdür. Bu tür yüklerde karayolu taşımacılığı mümkün olsa bile, ekonomik açıdan denizyolu taşımacılığının tercih edilmesi doğaldır.

Ülkemiz açısından duruma baktığımızda yukarıda belirtilen hususların aynen geçerli olduğu söylenebilir. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve iki kıtayı birleştiren bir coğrafi konumda olması birinci madde de belirtilen faktörün Türkiye açısından önemli olduğunu göstermektedir. Ayrıca, özellikle son yıllarda Türkiye'nin komşularıyla arasında çıkan sorunlar ve gerginlikler (Bulgaristan sorunu, Yugoslavya, Bosna-Hersek sorunu) ulaşımın denizyoluna kaymasına neden olmuştur. İhracat ve ithalatımızda da dökme yüklerin büyük ağırlığı olduğunu dikkate alırsak denizyolu taşımacılığının Türkiye açısından ne kadar önemli olduğu ortaya çıkar.

### 3.1.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yapısı Ve Gelişimi

Türkiye'de 1980 sonrası uygulanmaya başlanan dışa açık liberal politikalar sonucunda dış ticaretimizde meydana gelen artışa paralel olarak uluslararası denizyolu taşımalarında önemli bir artış göstermiş ve deniz ticaret filomuzun tonajı 1980 yılında 2.032.000 Dwt(\*) kapasiteye sahipken 1984 yılında 6.046.863 Dwt'a yükselmiştir (Bkz.Tablo: 12).

Ancak, dünya denizciligindeki krizin giderek artması, dünya deniz ticaret fioları arasındaki rekabetin sertleşmesi, yabancı ülkelerin açık ve dolaylı olarak uyguladıkları korumacı tedbirler, gelişmiş ülkelerin yakıt ve personel tasarrufu yüksek bakım masrafları düşük gemileri işletmeye başlatmaları ve bütün bunların sonucu olarak düşük navlunlarla çalışma zorunluluğu 1984 yılından itibaren gemilerimizin yük bulmasında, armatörlerimizin kredi borcunu ödeme ve yeni

(\*) DWT :(Deadweight tonnes), geminin taşıyabileceği toplam ağırlığı gösterir. 1 Dwt = 1016 kg.

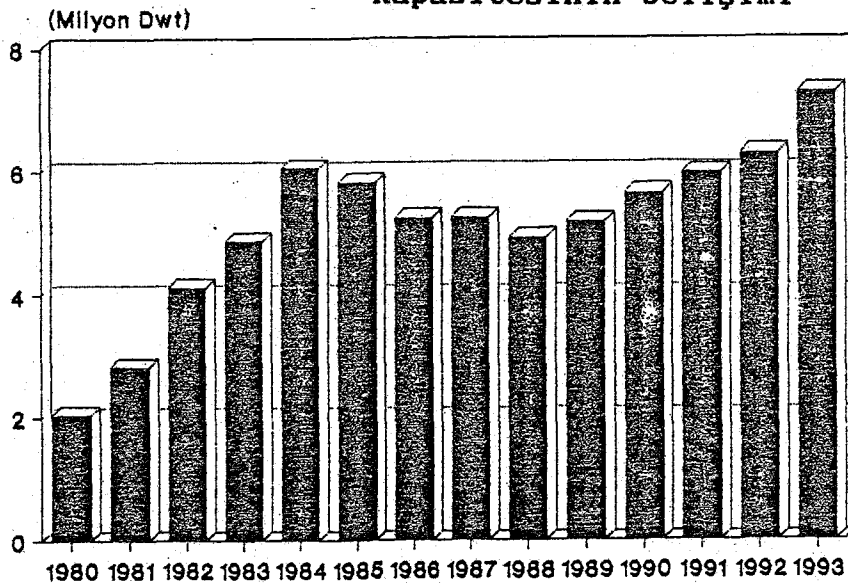
yatırımlar yaparak filolarını gençleştirmelerinde önemli engeller oluşturmuştur. 1984 yılında 6.046.863 Dwt'a çıkan filo kapasitemiz dünya deniz taşımacılığındaki krizin etkilerinin ülkemizde de yoğun olarak hissedilmesi ile 1988 yılında 4.911.229 Dwt'a düşmüştür. 1989 yılından itibaren ise, dünya piyasalarının yeniden canlanması ve navlunların yükselmesi ile deniz ticaret filomuzun kapasitesi de yeniden yükselmiş 1992'de (30.6.1992) 6.282.770 Dwt'a, 7.06 1993 tarihi itibarıyla 7.266.064 Dwt ile Cumhuriyet tarihimizin en yüksek kapasitesine ulaşmıştır. Filomuzun kapasitesindeki gelişmeyi Grafik: 2'de de görmek mümkündür.

Tablo: 12 Deniz Ticaret Filomuzun Kapasitesinin Yıllar İtibariyle Gelişimi

Yıl	(300 GRT dan Büyük)	Kapasite (DWT)
1980		2.032.000
1981		2.816.128
1982		4.105.996
1983		4.855.370
1984		6.046.863
1985		5.808.158
1986		5.234.772
1987		5.240.765
1988		4.911.229
1989		5.166.930
1990		5.639.689
1991		5.968.109
1992 (30.6.1992)		6.282.770
1993 (07.6.1993)		7.266.064

Kaynak: İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Genel Bakış, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992 ve Den. Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu 1991.

Grafik: 2 Türk Deniz Ticaret Filosu Kapasitesinin Gelişimi



Ancak, deniz ticaret filomuzun DWT kapasitesindeki artış ve azalışlara bakarak denizcilüğimizin geliştiğini veya gerilediğini söyleyebilmemiz mümkün değildir. Filo kapasitesi, deniz ticaretinde alt yapının önemli unsurlarından biridir. Ancak, tek başına bir gösterge değildir. Genç, modern, günün taşıma niteliklerine uygun, ülke ihtiyaçlarını karşılayacak çekirdek yapıya sahip, tip ve tonaj çeşitliliği olan 5 milyon Dwt'luk bir filo, 30-40 yaşında, klasik konvansiyonel gemilerden oluşan ve gerekli tonaj çeşitliliği olmayan 25 milyon Dwt'luk bir filodan çok daha faydalı ve ekonomiktir. Kaldı ki, deniz ticaretinin ekonomik yapısının bir gereği olarak, toplam kapasite bazı hallerde arz-talep dengesinin sağlanması için kasıtlı olarak da aşağı çekilebilmektedir. Özellikle ekonomik kriz dönemlerinde dünya genelinde uygulanan bu yöntem sonucunda milyonlarca DWT'luk atıl kapasite doğmakta, gemi fiyatları çok alt düzeye inebilmektedir. Ancak, tonaj arzı ile taşıma talebi arasındaki denge sağlandığında, navlun fiyatları yeniden yükselmektedir(1).

Dolayısıyla denizcilik ile ilgili Master Planlarda, Kalınma Planları veya yıllık programlarda filo kapasitesini hedef olarak belirlemek doğru bir yöntem olarak görülmektedir. Tonaj, ancak filo kompozisyonu, yaş ortalaması, modern teknoloji ve diğer vasıflarla birlikte bir değerlendirme faktörü olabilir. Filo kapasitesi ile birlikte yeterli insangücü, eğitim, liman kapasiteleri, haberleşme ve pazarlama ağı gelişmemişse deniz ticaretinin geliştiğini söyleyebilmek mümkün değildir.

Türk deniz ticaret filosunun mevcut durumu ile ilgili yaptığımız analizde, gemi tipleri esas alınmak suretiyle her tip geminin adet, tonaj (GRT ve DWT), mülkiyeti (kamu, özel sektör) ve yaş ortalamaları yanında elde edilmiş (ithalat veya ülke içinde inşa) durumları da ayrı ayrı incelenmiştir.

Ayrıca, filomuzun geneli ile ilgili analizler yapıldığı gibi, uluslararası taşımalara uygun olabilecek gemiler ayrıca ele alınmıştır.

Uluslararası taşımalara uygun filo olarak ölçü 1500 Dwt'un üzerindeki bütün gemilerdir(2). Bununla beraber, uluslararası taşıma amacıyla alınmış olan frigorifik gemiler ile RO\RO gemileri, tonajı küçük dahi olsa bu kapsamda kabul edilmiştir. Burada dikkate alınan ölçüler, tamamıyla uygun kabul edilebilecek birer varsayım niteliğindedir. Ancak, kısa sefer bölgesi dışında 1.500 Dwt'nin altındaki gemilerin uluslararası taşıma için ekonomik olmayacağı açıktır.

---

(1) DTO, 1.Ulusal Denizcilik Kongresi, Donatanlık Sektörü Raporu, İstanbul, 1989, s.8.

(2) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, İstanbul, 1992, s.111.

Diger taraftan, 1980 yılı sonlarında deniz ticaret filomuzun geliştirilmesi amacıyla çıkarılan 1981 yılında uygulamaya konulan yatırımların teşviki ve yönlendirilmesi ile ilgili kararlardan başlayarak bugüne kadar devam eden, özel amaçlı gemiler dışındaki gemilerin 7.500 Dwt kapasiteden daha az kapasitede olmama şartı dikkate alındığında gemiler için uluslararası çalışabilme kriteri esasen konmuştur. Gemi teşvikleri bu kritere göre verilmiştir. Uluslararası taşımalara uygun gemiler için bu ölçünün dikkate alınması gerekirken, özellikle Karadeniz ve Akdeniz'de 1.500 Dwt kapasiteli gemilerin taşıma yapabileceği dikkate alınarak bu kapasite taban olarak kabul edilmiştir.

Filo analizlerinde böyle bir ayırımı gidelmesinin amacı, Türkiye'nin dış ticarete kullanabileceği filo kapasitesini ortaya çıkarmak ve önümüzdeki yıllarda oluşturulacak deniz ticaret filosu çalışmalarına da ışık tutmaktır.

#### 3.1.2.2.1. Deniz Ticaret Filomuzun Sayısal Analizi

Tablo: 13'te Türk deniz ticaret filusunun Genel sayısal analizi yapılmıştır. Tablo incelendiğinde, 150 Grt üzerinde olan 920 adet geminin varolduğu görülmektedir. Bu gemilerden %31'i (285 gemi) kamu sektörüne ait gemilerden %36.5'i (104 gemi) ithal yoluyla, %63.5'i ise (181 gemi) ülke içinde inşa yoluyla sağlanmıştır. Özel sektöre ait gemilerin ise, %36'sı (228 gemi) ithal yoluyla, %64'ü (407 gemi) ülke içinde inşa yoluyla elde edilmiştir. Toplam filomuzun %36.1'inin ithal edildiği, %63.9'unun ülkemizde inşa edildiği görülmektedir.

Deniz ticaret filomuzu oluşturan gemilerin çoğunluğunu sırasıyla; %49 ile kuru yük, %10.4 ile petrol tankerleri, %3.0 ile şehir hatları (yolcu), %9.0 ile romorkör ve hizmet gemileri, %8 ile dökmeyük, %3.3 ile şehir hatları (arabalı) ve %2.7 ile yolcu/yolcu yük gemileri meydana getirmektedir. Diger tip gemiler filonun sayısal olarak %8.6'sını oluşturmaktadır (Bkz. Grafik: 3).

Ayrıca, 1500 Dwt taşıma kapasitesinin üzerindeki gemilerin uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle deniz ticaret filomuzun uluslararası taşımalara uygun gemilerinin sayısal analizini yapmak mümkündür.

Türk deniz ticaret filusunun 1500 Dwt üzerinde 378 adet gemisi bulunmaktadır (Bkz. Tablo: 14). Bu gemilerin 73 adedi kamu sektörüne, 305 adedi ise özel sektöre aittir. Kamuya ait gemilerin 41 adedi ithal edilmiş, 32 adedi ise ülke içinde inşa edilmiştir. Özel sektöre ait gemilerden ise 146 adedi ithal edilmiş 159 adedi ülkemizde inşa edilmiştir.

Tablo: 13

Türk Deniz Ticaret Filosunun Sayısal Analizi  
(30.6.2992)

GEMİLER	Kamuya Ait Gemiler				Özel Sektöre Ait Gemiler				Kamu + Özel sektör Gemiler				TOPLAM	
	İthal		İnşa		İthal		İnşa		İthal		İnşa		Adet	%
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Kuru Yük Gemisi	16	3.5	20	4.4	98	21.5	321	70.5	114	25.1	341	74.9	455	100
Dökme Yük Gemisi	10	13.3	5	6.7	59	78.7	1	1.3	69	92	6	8	75	100
Obo Gemisi	0	0	0	0	5	100	0	0	5	100	0	0	5	100
Petrol Tankeri	7	7.3	12	12.5	30	31.3	47	49	37	38.5	59	61.5	96	100
Kimyevi Mad.Tan.	0	0	0	0	10	55.6	8	44.4	10	55.6	8	44.4	18	100
LPG Tankeri	0	0	0	0	3	75	1	25	3	75	1	25	4	100
Asfalt Tankeri	0	0	3	75	1	25	0	0	1	25	3	75	4	100
Su Tankeri	3	42.9	1	14.3	1	14.3	2	28.6	4	57.1	3	42.9	7	100
Ro/Ro Gemisi	5	55.6	0	0	4	44.4	0	0	9	100	0	0	9	100
Konteyner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	4	40	6	60	0	0	0	0	4	40	6	60	10	100
Tren Ferisi	0	0	7	100	0	0	0	0	0	0	7	100	7	100
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frigorifik Gemi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve F.G.	0	0	0	0	1	8.3	11	91.7	1	8.3	11	91.7	12	100
Yolcu/Yol.Yük G.	2	8	2	8	9	36	12	48	11	44	14	56	25	100
Bilim. Araş.G.	3	75	1	25	0	0	0	0	3	75	1	25	4	100
Şeh.Nat.Yolcu G.	30	41.1	43	58.9	0	0	0	0	30	41.1	43	58.9	73	100
Şeh.Nat. Ara.V.	6	19.4	24	77.4	0	0	1	3.2	6	19.4	25	80.6	31	100
Romörkür	18	21.2	57	67.1	7	8.2	3	3.5	25	29.4	60	70.6	85	100
TOPLAM	104	11.3	181	19.7	228	24.6	407	44.2	332	36.1	588	63.5	920	100

Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991.

Tablo: 14

Uluslararası Taşımalara Uygun Gemilerin Sayısal Analizi  
(30.6.1992)

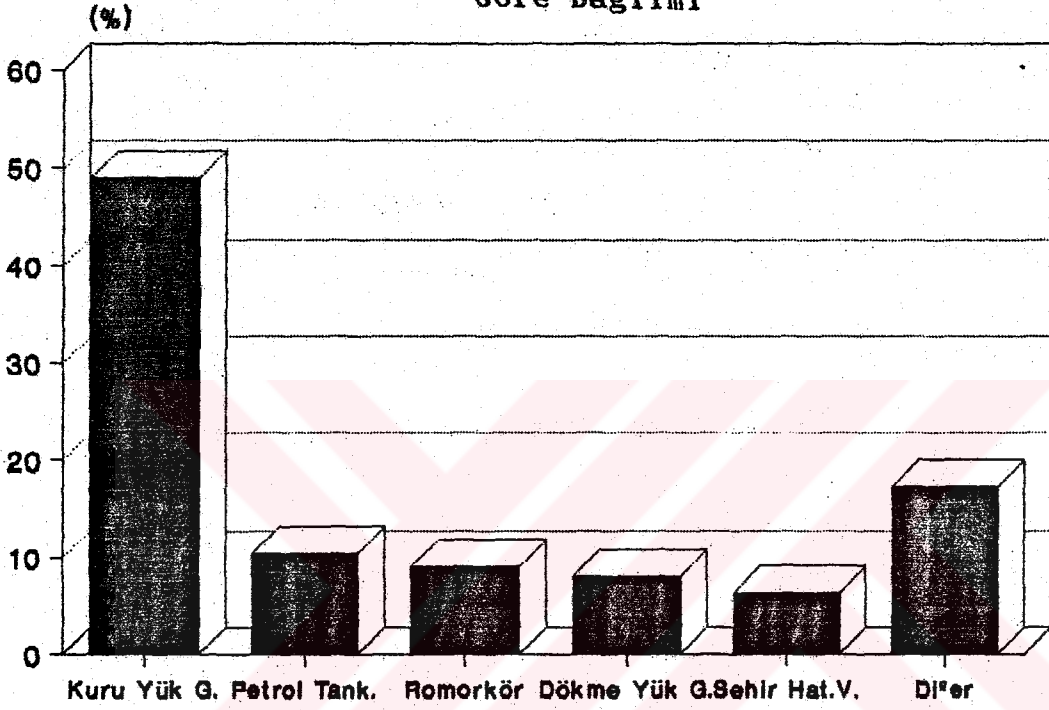
GEMİLER	Kamuya Ait Gemiler		Özel Sektöre Ait Gemiler				Kamu + Özel sektör Gemileri				TOPLAM			
	İthal	İnşa	İthal	İnşa	İthal	İnşa	İthal	İnşa	İthal	İnşa	Adet	%		
Kuru Yük Gemisi	16	7	18	7.9	49	21.4	146	63.8	65	28.4	164	71.6	229	100
Dokme Yük Gemisi	10	13.5	5	6.8	59	79.9	0	0	69	93.2	5	6.8	74	100
Obo Gemisi	0	0	0	0	5	100	0	0	5	100	0	0	5	100
Petrol Tankeri	7	16.7	7	16.7	20	47.6	8	19	27	64.3	15	35.7	42	100
Kimyevi Madde T.	0	0	0	0	10	71.4	4	28.6	10	71.4	4	28.6	14	100
LPG Tankeri	0	0	0	0	3	75	1	25	3	75	1	25	4	100
Asfalt Tankeri	0	0	1	100	0	0	0	0	0	0	1	100	1	100
Su Tankeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ro/Ro Gemisi	5	100	0	0	0	0	0	0	5	100	0	0	5	100
Konteyner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	2	66.7	1	33.3	0	0	0	0	2	66.7	1	33.3	3	100
Tren Ferisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frigorifik Gemi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve F. G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Yolcu/Yolcu Yük G.	1	100	0	0	0	0	0	0	1	100	0	0	1	100
Bilin. Araş. G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Şeh. Hat. Yol. G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Şeh.Hat. Ara. Vap.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Romorkör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOPLAM</b>	<b>41</b>	<b>10.8</b>	<b>32</b>	<b>8.5</b>	<b>146</b>	<b>38.6</b>	<b>159</b>	<b>42.1</b>	<b>187</b>	<b>49.5</b>	<b>191</b>	<b>50.5</b>	<b>378</b>	<b>100</b>

Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991.

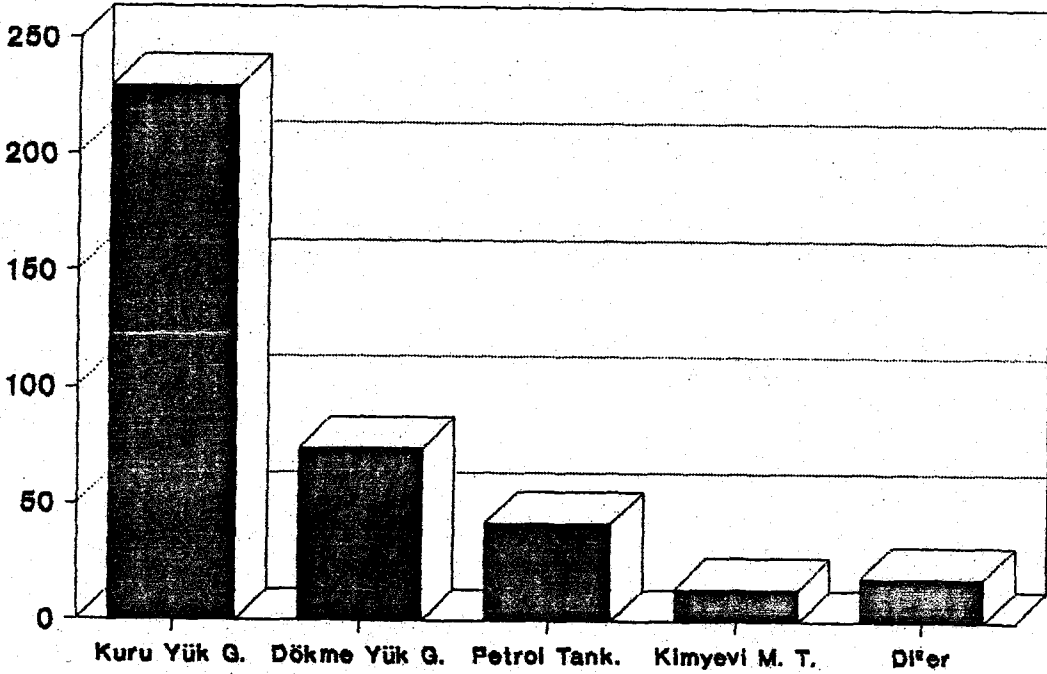


Uluslararası taşımalara uygun olduğu varsayılan toplam 378 gemiden; 229 adedi kuruyük gemisi, 74 adedi dökme yük gemisi, 42 adedi petrol tankeri ve 14 adedi kimyevi madde tankeridir. Diğer gemilerin toplamı 19 adettir(Bkz.Grafik:4).

Grafik: 3 Deniz Ticaret Filomuzun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı



Grafik: 4 Uluslararası Taşımalara Uygun Filomuzun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı

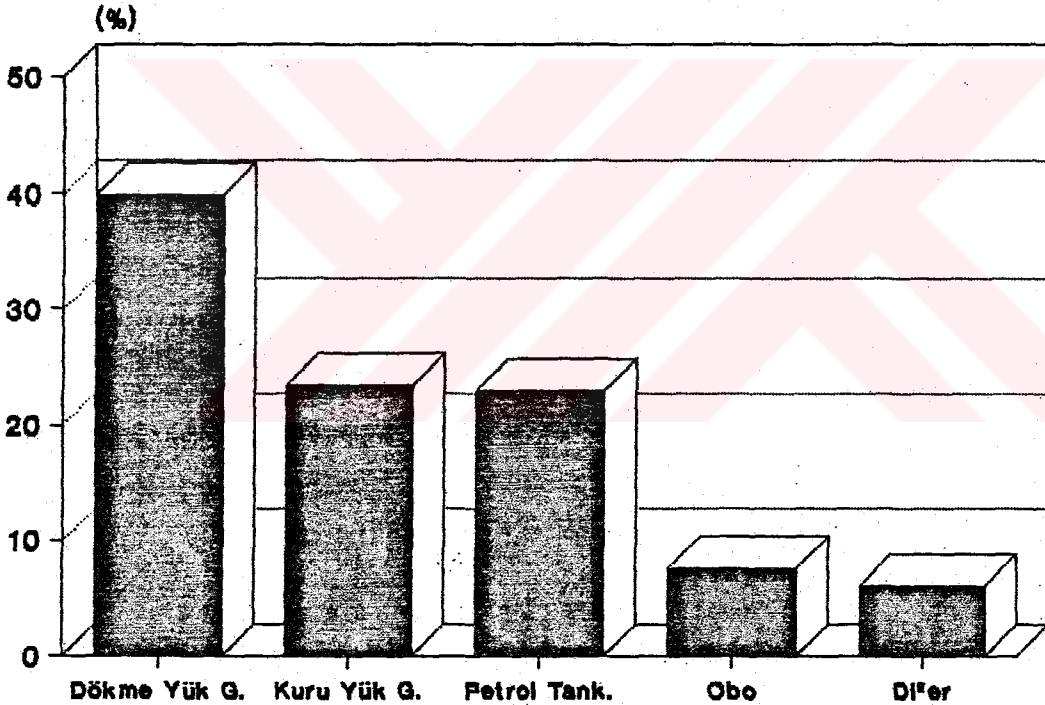


### 3.1.2.2.2. Deniz Ticaret Filomuzun GRT ve DWT Analizi

Türk deniz ticaret filosunun GRT(\*) analizi Tablo: 15'te verilmiştir. Buna göre, 150 Grt üzerinde olduğu tespit edilen 920 adet gemimizin toplamı 3.775.997 Grt kapasitededir. Bunun %25.7'si kamuya, %74.4'ü ise özel sektöre aittir.

Toplam deniz ticaret filomuzun Grt olarak çoğunluğunu ise; dökme yük (%39.9), petrol tankerleri (%23.0), kuruyük (%23.4) ve Obo (%7.6) gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin filo içindeki oranı %6.1'dir(Bkz. Grafik: 5).

Grafik: 5 Filomuzun GRT Kapasitesinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı



3.755.997 Grt'luk toplam filo kapasitesinin %81.8'i ithal edilmiş, %18.2'si de ülkemizde inşa edilmiştir. İthalat yoluyla elde edilen 3.070.919 Grt'luk kapasitenin büyük çoğunluğunu sırasıyla; dökme yük (%46.9), petrol tankerleri (%26.6), kuruyük (%12) ve Obo (%9.3) gemileri meydana getirmektedir. İthal edilen diğer tip gemiler Grt olarak %5.2 oranındadır.

(\*) GRT(Gross Registered Ton): Hacim ölçüsüdür. Geminin kapalı yerlerinin hacmini verir.(Metreküp/ 2.83)

Tablo: 15

Türk Deniz Ticaret Filosunun GRT Analizi

GEMİLER	Kamuya Ait Gemiler			Özel Sektöre Ait Gemiler			Kamu + Özel sektör Gemileri			TOPLAM		
	İthal	İnşa	%	İthal	İnşa	%	İthal	İnşa	%	İthal	İnşa	%
	GRT	GRT	%	GRT	GRT	%	GRT	GRT	%	GRT	GRT	%
Kuru Yük Gemisi	120.822	15.666.147	8.2	249.537	370.836	45.9	370.359	436.983	54.1	807.342	807.342	100
Böke Yük Gemisi	217.967	59.825	4	1.222.070	488	96	1.440.037	60.313	4	1.500.350	1.500.350	100
Oba Gemisi	0	0	0	287.037	0	100	287.037	0	0	287.037	287.037	100
Petrol Tankeri	244.144	32.306	3.7	574.283	31.429	92.8	818.427	63.735	7.2	882.162	882.162	100
Kimyevi Mad. Tan.	0	0	0	15.475	8.679	64.1	15.475	8.679	35.9	24.154	24.154	100
LPG Tankeri	0	0	0	7.400	953	88.6	7.400	963	11.4	8.353	8.353	100
Asfalt Tankeri	0	2.990	75.7	961	0	24.8	961	2.990	75.7	3.951	3.951	100
Su Tankeri	703	374	18	379	618	52.2	1.082	992	47.8	2.074	2.074	100
Ro/Ro Gemisi	44.342	0	0	2.901	0	100	47.243	0	0	47.243	47.243	100
Konteyner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	27.657	22.926	45.3	0	0	54.7	27.657	22.926	45.3	50.583	50.583	100
Tren Ferisi	0	11.344	100	0	0	0	0	11.344	100	11.344	11.344	100
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frigorifik Gemi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve Fab. G.	0	0	0	347	3.253	9.6	347	3.253	90.4	3.600	3.600	100
Yolcu/Yolcu Yük G.	10.735	3.800	14.2	9.654	2.637	76	20.389	6.437	24	26.826	26.826	100
Bilim. Araş. G.	1.204	433	26.5	0	0	73.5	1.204	433	26.5	1.637	1.637	100
Şeh. Hat. Yol. Gem.	17.731	18.876	51.6	0	0	48.4	17.731	18.876	51.6	36.607	36.607	100
Şeh. Hat. Ara. V.	4.717	28.314	85	0	279	114.2	4.717	28.593	85.8	33.310	33.310	100
Ronörör	7.312	17.696	60.1	3.541	875	36.9	10.853	18.571	63.1	29.424	29.424	100
TOPLAM	1.697.334	18.626.03	7.1	2.373.585	420.047	63.2	3.070.919	685.078	18.2	3.755.997	3.755.997	100

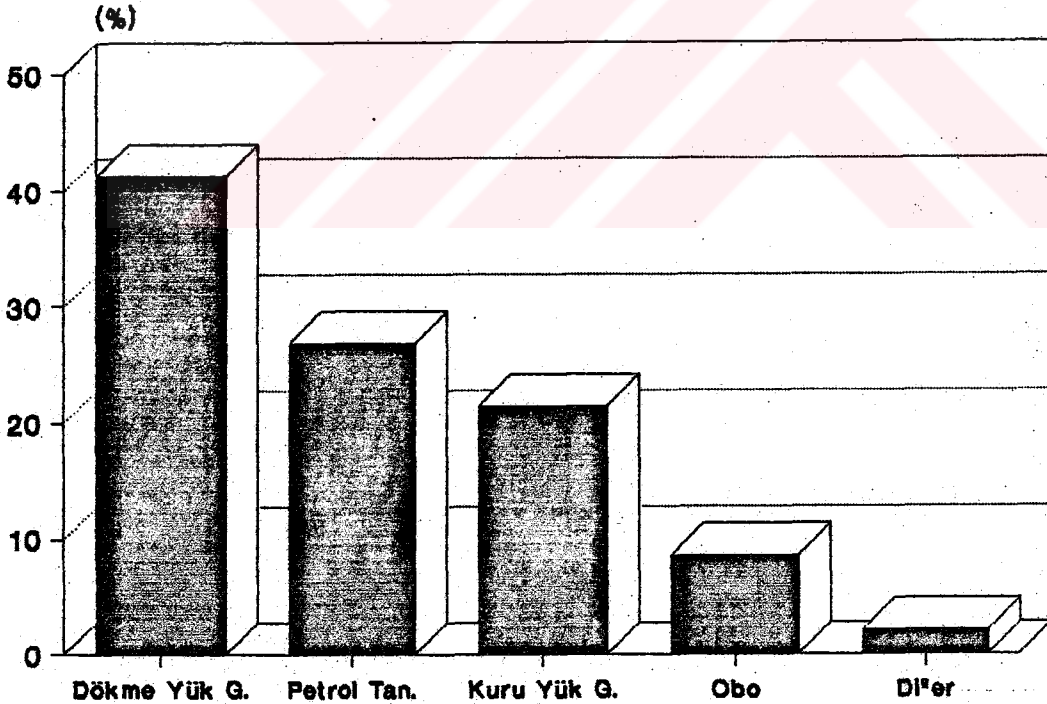
Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991.

Ülkemizde inşa edilen 685.078 Grt'luk kapasitenin büyük çoğunluğunu sırasıyla; kuruyük (%63.8), petrol tankerleri (%9.3) ve dökme yük gemileri (%8.8) oluşturmaktadır. Ülkemizde inşa edilen diğer tip gemiler ise Grt olarak %18.1 oranındadır.

Ayrıca, deniz ticaret filomuzun Dwt olarak analizi yapılmıştır (Bkz.Tablo: 16). Filomuzun toplam kapasitesi 6.282.770 Dwt'dur. Bu kapasitenin %22'si kamu sektörüne,%78'i özel sektöre aittir.

Toplam 6.282.770 Dwt olan deniz ticaret filosunun %83.7'si ithal edilmiş, %16.3'ü ülkemizde inşa edilmiştir. Filo kapasitesinin çoğunluğunu sırasıyla; dökme yük (%41.2), petrol tankerleri (%26.8), kuruyük (%21.4) ve Obo gemileri(%8.5) meydana getirmektedir. Diğer tip gemilerin Dwt olarak genel toplam içindeki payı %2.1'dir(Bkz. Grafik: 6).

Grafik: 6 Filomuzun DWT Kapasitesinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı



Diğer taraftan uluslararası taşımalara uygun olduğu varsayılan 1500 Dwt üzerindeki gemilerimizin toplam kapasitesi 6.007.288 Dwt olarak hesaplanmıştır (Bkz.Tablo: 17). Toplam kapasitenin %21.5'i kamu %78.5'i ise özel sektöre aittir. Bu kapasitenin %86.6'sı ithal edilmiş, %13.4'ü de ülkemizde inşa edilmiştir.

Tablo 16  
Türk Deniz Ticaret Filosunun DMT Analizi  
(30.6.1992)

GEMİLER	Kamu Ait Gemiler		Özel Sektöre Ait Gemiler		Kamu + özel sektör Gemileri		TOPLAM	
	İthal	İnşa	İthal	İnşa	İthal	İnşa	%	DMT
	DMT	%	DMT	%	DMT	%	%	DMT
Kuru Yük Gemisi	172.674	12.8	96.816	7.2	683.105	50.6	57.8	1.349.570
Döke Yük Gemisi	381.897	14.7	92.338	3.6	2.115.350	81.7	3.6	2.590.560
Öbo Gemisi	0	0	0	0	534.940	0	0	534.940
Petrol Tankeri	466.559	27.7	54.064	3.2	1.107.061	65.7	6.6	1.684.137
Kimyevi Madde Tankeri	0	0	0	0	29.667	64.9	35.1	45.717
LPG Tankeri	0	0	0	0	9.258	85.4	14.6	10.838
Asfalt Tankeri	0	0	4.408	75.2	1.450	24.8	75.2	5.858
Su Tankeri	1.500	40.5	550	14.9	1.100	29.7	44.6	3.700
Ro/Ro Gemisi	23.200	84.4	0	0	4.278	15.6	0	27.478
Konteyner	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	4.780	50.2	4.740	49.8	0	0	49.8	9.520
Tren Ferti	0	0	6.811	100	0	0	100	6.811
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0
Frigorifik Gemi	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve Fab. Gemisi	0	0	0	0	3.050	79.2	79.2	3.850
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	4.168	90.9	418	9.1	0	0	9.1	4.586
Bilimsel Araştırma Gem.	0	0	0	0	0	0	0	0
Şehir Hat. Yolcu Gem.	0	0	0	0	0	0	0	0
Şehir Hat. Arabalı Yapı	0	0	0	0	0	0	0	0
Romorkör ve Hiza. Gem.	1.000	19.2	872	16.8	600	11.5	28.3	5.205
TOPLAM	1.055.778	16.8	261.017	4.2	762.913	12.1	16.3	6.282.770

Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991.

Tablo: 17 Uluslararası Taşımalara Uygun Gemilerinin DMT Analizi (30.6.1992)

GEMİLER	Kamuya Ait Gemiler			Özel Sektöre Ait Gemiler			Kamu + Özel sektör Gemileri			TOPLAM				
	İthal		Inşa	İthal		Inşa	İthal		Inşa	İthal		Inşa		
	DMT	%	DMT	%	DMT	%	DMT	%	DMT	%	DMT	%		
Kuru Yük Gemisi	172.674	15	96.216	8.3	360.404	31.2	525.034	45.5	533.078	46.2	621.250	53.8	1.154.328	100
Dönme Yük Gemisi	381.897	14.7	92.338	3.6	2.115.350	81.7	0	0	2.497.247	96.4	92.338	3.6	2.589.585	100
Obu Gemisi	0	0	0	0	534.940	100	0	0	534.940	100	0	0	534.940	100
Petrol Tankeri	466.559	28.4	48.451	3	1.100.310	67	26.260	1.6	1.566.869	95.4	74.711	4.6	1.641.580	100
Kıyı ve Hadden Tankeri	0	0	0	0	29.667	70.6	12.350	29.4	29.667	70.6	12.350	29.4	42.017	100
LPG Tankeri	0	0	0	0	9.558	85.4	1.580	14.6	9.558	85.4	1.580	14.6	10.838	100
Asfalt Tankeri	0	0	1.970	100	0	0	0	0	0	0	1.970	100	1.970	100
Su Tankeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ro/Ro Gemisi	23.200	100	0	0	0	0	0	0	23.200	100	0	0	23.200	100
Konteyner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	3.580	67.5	0	32.4	0	0	0	0	3.580	67.6	1.714	32.4	5.294	100
Tren Ferisi	0	0	1.714	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frigorifik Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve Fab. Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3.536	100	0	0	0	0	0	0	3.536	100	0	0	3.536	100
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Şehir Hat. Yolcu Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Şehir Hat. Arabalı Vapur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rosörör ve Hizmet Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOPLAM</b>	<b>1.051.446</b>	<b>17.5</b>	<b>240.689</b>	<b>4</b>	<b>4.149.929</b>	<b>69.1</b>	<b>565.224</b>	<b>9.4</b>	<b>5.201.375</b>	<b>86.6</b>	<b>805.913</b>	<b>13.4</b>	<b>6.007.288</b>	<b>100</b>

Kaynak: DİT, Deniz Sektörü Raporu 1991.

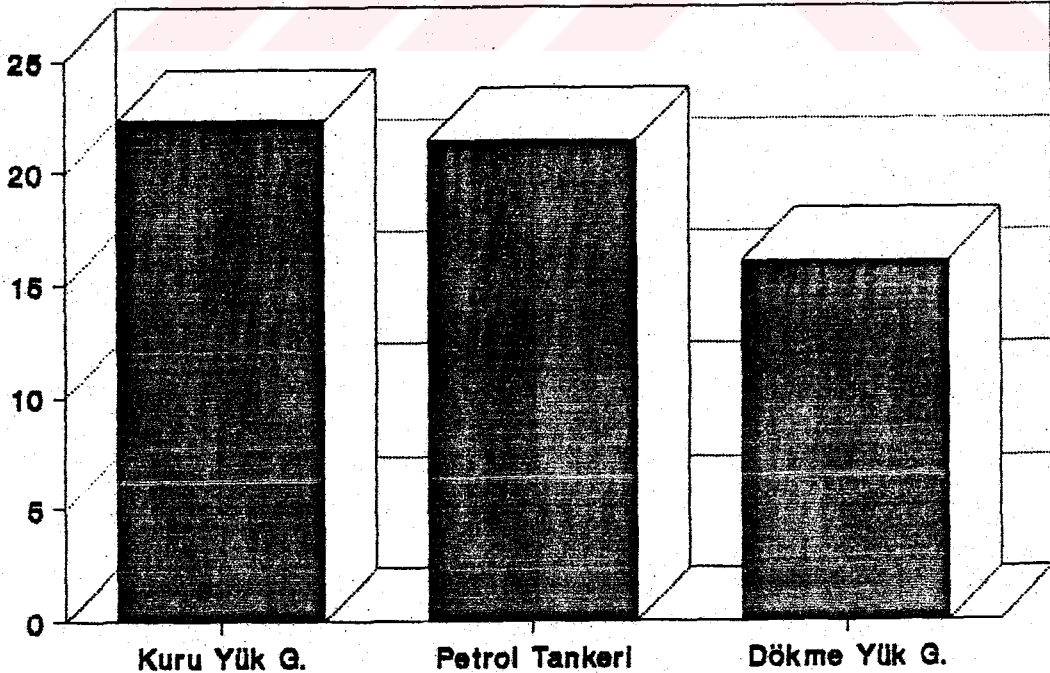
Uluslararası taşımalara uygun kabul edilen filo kapasitemizin çoğunluğunu sırasıyla; dökme yük (%43.10), petrol tankerleri (%27.26), kuruyük (19.2) ve Obo gemileri (%8.9) oluşturmaktadır. Diğer gemilerin genel tonaja oranı %1.54'tür.

### 3.1.2.2.3. Deniz Ticaret Filomuzun Yaş Ortalaması

Deniz ticaret filomuzun, gemi tonajı, sektörler arası dağılımı, ithal ve ülke içinde inşa durumlarına göre sayıları belirtilerek yaş ortalama analizi yapılmıştır (Bkz. Tablo: 18). Yaş ortalamaları tonajlarına göre (TO) ve sayılarına göre (SO) olarak belirtilmiştir.

150 GRT üzerinde 920 gemimizin bulunduğu filomuzda Tablo: 18'de de görüleceği gibi, yaş ortalamaları ağırlığa göre 16.9, sayıya göre 20.5 yıldır. Gemi tiplerine göre, kuru yük gemilerinin yaş ortalaması ağırlığa göre 17.2, dökme yük gemilerinin 16.4, petrol tankerlerinin 17.3 yıldır. Sayılarına göre ise, kuru yük gemilerinin yaş ortalaması 22.3, dökme yük gemilerinin 16.0, petrol gemilerinin ise 21.4 yıldır (Bkz. Grafik: 7).

Grafik: 7 Filomuzun Yaş Ortalamasının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (Yıl)



Uluslararası taşımalara uygun gemilerimizin yaş ortalamaları Tablo: 19'da verilmiştir. Buna göre 1500 Dwt'un üzerindeki toplam 378 geminin sayıları itibariyle yaş ortalaması 15.5, ağırlıklarına göre yaş ortalaması ise 16.5'tür.

Tablo: 18  
Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması  
(30.6.1992)

GEMİLER	Kamuya Ait Gemiler			Özel Sektöre Ait Gemiler			Kamu + Özel sektör Gemileri			GENEL TOPLAM				
	İthal		İnşa	İthal		İnşa	İthal		İnşa	İthal		İnşa		
	Adet	TO	Adet	TO	Adet	TO	Adet	TO	Adet	TO	Adet	TO		
Kuru Yüklü Gemisi	16	24.2	25.2	12.3	10.8	98	25	47.8	321	111.7	15.1	11.8	14.9	22.3
Doküme Yüklü Gemisi	10	17.5	18.1	5	10.3	59	16.4	16.4	1	1.6	69	16.7	6	10.2
Öbo Gemisi	0	0	0	0	0	5	17.8	17.8	0	0	5	17.8	0	0
Petrol Tankeri	7	17	17.6	12	14.2	18	30	17.7	47	15.5	37	17.5	59	14.8
Kiymevi Madde Tankeri	0	0	0	0	0	10	19.9	20.2	8	15.7	10	19.9	8	15.7
LPG Tankeri	0	0	0	0	0	3	7.5	9.4	1	20.1	3	7.5	1	20.1
Asfalt Tankeri	0	0	0	3	24.5	23.1	1	31	0	0	1	31	3	24.5
Su Tankeri	3	49.8	49.8	1	5.1	1	48.1	48.1	2	14	4	49.3	3	11
Ro/Ro Gemisi	5	6.5	9.1	0	0	4	27.7	28.9	0	0	9	9.8	0	0
Monteyner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	4	12.4	16.6	6	10	13	0	0	0	0	4	12.4	6	10
Tren Ferisi	0	0	0	7	22	20.7	0	0	0	0	0	0	7	22
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frigorifik Geni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve Fab. Gemisi	0	0	0	0	0	1	30.1	30.1	11	8.1	1	30.1	11	8.1
Yolcu/Yolcu Yüklü Gemisi	2	37.6	38.6	2	17.6	9	0	67	12	0	11.6	37.6	14	17.6
Bilimsel Araştırma Gen.	3	0	35.1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Şehir Hat. Yolcu Gen.	30	0	25.8	43	0	13.8	0	0	0	0	0	0	43	0
Şehir Hat. Arabalı Vapı	6	0	42.7	24	0	10.4	0	0	1	0	3	0	25	0
Rotörör ve Hiza. Gen.	18	48.1	23.5	57	26.1	12.4	7	18.2	3	18.1	19.1	25	60	22.8
TOPLAM	104	18.3	25.1	181	12.4	13.1	228	17.8	407	12	14.8	332	17.9	588

Kaynak: BTO, Deniz Sektörü Raporu 1991.

TO: Tonalarına göre yaş ortalaması.

SO: Sualarına göre yaş ortalaması.



Tablo: 19  
Uluslararası Taahhütlere Uygun Gemilerin Yaş Ortalaması  
(30.6.1992)  
( 1500 Dwt ve üzeri )

GENİLLER	Kamuya Ait Gemiler				Özel Sektöre Ait Gemiler				Kamu + Özel sektör Gemileri				GENEL TOPLAN							
	İthal		İnşa		İthal		İnşa		İthal		İnşa		İthal		İnşa					
	Adet	TO	Adet	SO	Adet	TO	Adet	SO	Adet	TO	Adet	SO	Adet	TO	Adet	SO				
Kuru Yük Gemisi	16	24.2	25.2	18	12.4	49	20.1	23	14.6	9.8	11	65	21.4	23.5	164	10.2	11	229	15.4	14.6
Buhar Yük Gemisi	10	17.5	18.1	5	10.3	59	16.4	0	0	0	0	69	16.6	16.7	5	10.3	10.3	74	16.4	16.2
İbo Gemisi	0	0	0	0	0	5	17.8	17.8	0	0	0	5	17.8	17.8	0	0	0	5	17.8	17.8
Petrol Tankeri	7	17	17.6	7	13.3	20	17.5	23.2	8	13.7	13.7	27	17.4	21.7	15	13.5	14.4	42	17.2	19.1
Kıyı ve Mad. Tan.	0	0	0	0	0	10	19.9	20.2	4	15.8	16.4	10	19.9	20.2	4	15.8	16.4	14	18.7	19.1
LPG Tankeri	0	0	0	0	0	3	7.5	9.4	1	20.1	20.1	3	7.5	9.4	1	20.1	20.1	4	9.4	12.1
Asfalt Tankeri	0	0	0	1	31.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	31.1	31.1	1	31.1	31.1
Su Tankeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ro/Ro Gemisi	5	6.5	9.1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6.5	9.1	0	0	0	5	6.5	9.1
Konteyner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feribot	2	8.1	8.1	1	0.9	0	0	0	0	0	0	2	8.1	8.1	1	0.9	0.9	3	5.8	5.7
Tren Ferisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hayvan Gemisi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prigorifik Gemi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık Av ve F. G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Yolcu/Tol. Yük G.	1	37.1	37.1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	37.1	37.1	0	0	0	1	37.1	37.1
Bilim Araş. Gem.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Seh. Hat. Yolcu G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Seh. Hat. Ara. V.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rosortör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	41	18.2	19.7	32	11.8	146	17.2	19.7	159	10.2	11.3	187	17.4	19.7	191	10.7	11.5	378	16.5	15.5

Kaynak: DTU, Deniz Sektörü Raporu 1991.

TO: Tonaajlarına göre yaş ortalaması.

SO: Sayılarına göre yaş ortalaması.

Sayılarına göre dış ticaret taşımalarına uygun gemilerimizin çoğunluğunu oluşturan kuruyük gemilerinin yaş ortalaması 14.6, dökme yük gemilerinin 16.2, petrol tankerlerinin 19.1, kimyevi madde tankerlerinin yaş ortalaması ise 19.1'dir. Ağırlıklarına göre ise, kuruyük gemilerinin yaş ortalaması 15.4, dökme yük gemilerinin 16.4, petrol tankerlerinin 17.2 ve kimyevi madde tankerlerinin 18.7'dir.

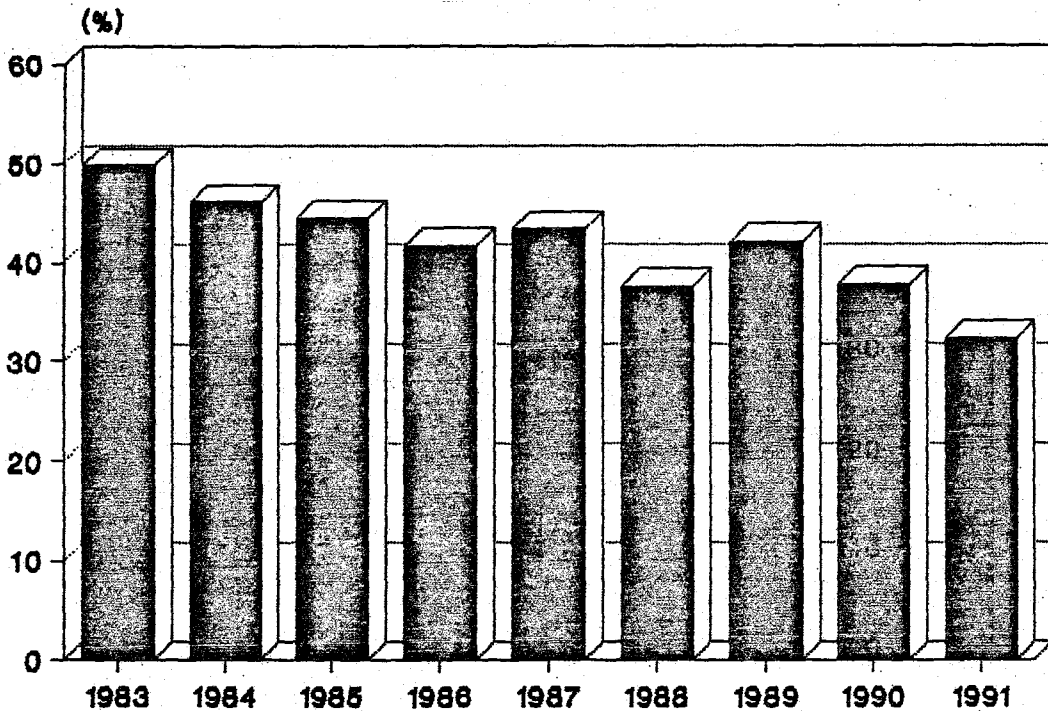
#### 3.1.2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Payı

Türkiye'de 1980 sonrasında uygulanan ekonomik politikaların sonucu olarak dış ticaret hacmimizde meydana gelen artış dış ticaret yüklerimizi de doğal olarak arttırmıştır. 1980'den itibaren deniz ticaret filomuzun kapasitesinde de önemli artışlar olmasına rağmen günümüzde filo kapasitemiz dış ticaret yüklerimizin taşınmasında yeterli olmamaktadır.

Ülkemizin 1983-1991 döneminde deniz yolu ile taşınan dış ticaret yükleri % 111 artarak 33.3 milyon ton'dan 70.2 milyon Ton'a ulaşmıştır(Bkz. Tablo: 20).

Tablo: 20'de de görüldüğü gibi 1983 yılında dış ticaret yüklerimizin %87'si deniz yolu ile taşınırken 1991 yılında %98'i deniz yolu ile taşınmaya başlamıştır. Türk bayraklı gemilerin bu taşımalardan aldıkları pay ise yıllar itibariyle azalmış ve 1983 yılında %49.8 iken 1991 yılında %32.3'e düşmüştür. Türk deniz ticaret filosunun bugünkü kapasitesi ve yapısı ile artan dış ticaret hacminden yeterinde yararlanması mümkün görülmemektedir(Bkz. Grafik: 8).

Grafik: 8 Deniz Ticaret Filomuzun Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Payı



Tablo: 20 Türkiye'de Dış Ticaretin ve Denizyolu Taşımalarının Gelişimi (1983-1991) (Ton)

Yıllar	Dış Ticaret Hacmi	Denizyolu Taşımaları			Türk Bayraklı Gemilerin Taşıma Payları	
		Toplam	İhracat	İthalat	Ton	%
1983	38.154.321	33.322.851	9.414.402	23.908.449	16.592.207	49.8
1984	45.726.730	39.680.082	11.147.966	28.532.116	18.266.959	46
1985	47.118.285	41.171.602	11.461.866	29.709.736	18.276.881	44.4
1986	48.940.170	42.390.814	13.394.068	19.026.746	17.652.419	41.6
1987	59.813.512	48.528.681	12.941.086	35.587.595	21.018.494	43.3
1988	68.196.546	52.517.767	19.707.519	32.810.248	19.704.929	37.5
1989	64.649.271	49.037.362	15.367.500	33.669.862	20.590.616	42
1990	69.536.693	59.117.087	15.238.654	43.878.433	22.307.334	37.7
1991	71.348.900	70.235.137	20.343.438	49.891.699	22.710.337	32.3

Kaynak: III. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Çalışma Grubu Deniz Ulaştırması Raporu, İzmir, 4-7 Haziran 1992, s.2.

Böylece Türkiye, sınırlı ekonomik koşulları içerisinde her yıl yatırım ve tüketim malları ithalatında kullanabileceği iki milyar dolar civarında bir döviz yükümüzü taşıyan yabancı bayraklı gemilere navlun olarak ödemektedir(1). Bu bakımdan deniz ticaret filomuzun tonajının arttırılması ve modernleştirilerek gençleştirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

Bugünkü şartlarda dahi Türk bayraklı gemilerin sağladıkları navlun döviz yılda 1.5 milyar Doları bulmaktadır(2). Filomuzun kapasitesinin ve niteliklerinin arttırılması ile aynı zamanda üçüncü ülkeler arası taşımalardaki payımızda artacaktır. Bu durum deniz ticaret filomuzun dünya pazarlarına daha etkin bir şekilde girerek deneyimini arttırmasına, döviz kazançlarının artmasına ve sonuçta filomuzun gelişerek güçlü bir filo haline gelmesine imkan sağlayacaktır.

### 3.1.3. Gemi İnşa Endüstrisi

Gemi inşa sanayi, tersanelerimizde gemi ve yat inşa etmek, tamir etmek, bakım yapmak, deniz ticaret filomuzu yeni gemi inşa ederek gençleştirmek ve güçlendirmek ve ihracat yaparak ülkeye döviz kazandırmak amacıyla faaliyetlerde bulunur.

Gemi inşa sanayinin genel özellikleri şunlardır:

- Emek yoğun bir sanayi dalıdır.
- İstihdam kapasitesi yüksektir.
- Birim işçi başına yatırım maliyeti düşüktür.
- Talep edilen işgücünün bulunması kolaydır.
- Bu sektörde yan sanayi ürününe önemli ölçüde ihtiyaç vardır. Sanayinin gelişmesi için yan sanayinde gelişmesi gereklidir.

#### 3.1.3.1. Mevcut Kapasite

Türkiye de gemi inşa faaliyetleri kamu ve özel sektör tersanelerinde yürütülmektedir. 1960'lı yıllara kadar tersanelerin alt yapılarında önemli gelişmeler olmamış ancak, bilinen tipte gemiler yapılarak teknik bilgi ve beceri elde edilmiştir. 1980'li yıllardan itibaren ise gemi inşa sanayinde özel kuruluşlar gelişmeye başlamış ve ahşap tekneler yerine çelik koster yapımı yaygınlaşmıştır(3).

(1) III. İzmir İktisat Kongresi, Ulaştırma Çalışma Grubu Denizyolu Ulaştırması Raporu, 4-7 Haziran 1992, s.3.

(2) III. İzmir İktisat Kongresi, a.g.r., s.4.

(3) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e., S.156.

Gemi inşa sanayii sektöründe halen, çelik alüminyum, ahşap ve fiberglas teknelerin yapımı konusunda faaliyet sürdürülmektedir. Sektörün en önemli faaliyet konusu olan çelik-alüminyum ticaret gemisi inşa üniteleri başlıca üç grupta toplanmaktadır.

a-Deniz Kuvvetleri Komutanlığına ait tersaneler

b-Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.ne ait Kamu tersaneleri

c-Özel sektör tersaneleri

Bu kuruluşlardan Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı tersaneler askeri amaçlı görevlerini yerine getirirlerken, artan kapasiteleri ve Döner Sermaye Kanunu çerçevesinde kamu ve özel sektörün gemi inşa ve onarım taleplerini de karşılamaktadır.

Türkiye Gemi Sanayi A.S.'ne bağlı 3'ü İstanbul ve 1'i İzmir'de olmak üzere toplam 4 tersaneye ilave olarak Pendik de Sulzer firmasının lisansı ile çalışan bir gemi motor fabrikası mevcuttur. Sayıları 33 adet olan fakat 23 adedi faal olan özel sektör tersaneleri ise, Tuzla grubu başta olmak üzere Marmara, Karadeniz ve Ege Bölgelerinde faaliyetlerini sürdürmektedir(1).

Ülkemiz tersanelerinde gemi inşası günümüz teknolojisine uygun düzeyde gerçekleştirilmekle beraber, özellikle özel sektör tersanelerinin büyük çoğunluğunun teknolojik seviyesi henüz dünya standartlarına göre yetersiz bulunmaktadır. Bugün iç piyasada gerek kredi şartları ve teşviklerin yetersiz görülmesi ile gerekse ikinci el gemi ithali eğilimine bağlı olarak devam eden yeni gemi inşa talep yetersizliği gemi inşa sanayini büyük bir durgunluk içine sürüklemiştir.

Gemi yapım ve donatımında kullanılan malzeme, makine ve teçhizat dikkate alındığında bu sanayi dalında çok sayıda yan sanayi ürününe ihtiyaç duyulduğu ve ülke ekonomisine büyük katkısı olduğu anlaşılmaktadır.

Gemi inşa sanayimizin kurulu kapasiteleri, Deniz Kuvvetleri tersaneleri 40.000 Dwt, kamu tersaneleri 120.000 Dwt ve özel sektör tersaneleri 420.000 Dwt olmak üzere toplam 580.000 Dwt/Yıl'dır(2).

---

(1) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e., s.159.

(2) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e., s.160.

Ayrıca, Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında yat ve balıkçı gemisi inşaa ve bakımı yapan küçük çapta tersanelerimiz mevcuttur. Bu tersaneler genellikle balıkçı gemileri ve yat turizmüne hizmet vermektedirler.

Bugün sahip olduğumuz tersaneler, Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdenize yayılmıştır. Ancak, yoğun olarak İstanbul ve Tuzla koyu çevresine toplanmışlardır. Tuzlada 24, İzmit Körfezi 3, Ereğli, Gelibolu ve İzmir'de 1 özel sektör tersanesi vardır. Mevcut tersanelerimiz halen kapasitelerinin %25'ini kullanmakta %75'i atıl durumda beklemektedir. Mevcut atıl kapasite kullanılarak yaşanan deniz ticaret filomuzun gençleştirilmesi rahatlıkla sağlanabilir. Yat turizminin ihtiyacı olan yat filoları, balıkçılığımızın ihtiyaç duyduğu modern balıkçılık gemileri üretilip ihraç edilebilir(1).

Tersanelerimizde siparişlerin devamlı olmaması nedeniyle kalifiye personelin daimi kadroda bulundurulması mümkün olmamaktadır. Bu sebeple personel istihdam kapasitesi düşüktür.

Diğer taraftan, savunma sanayimizin ön plana çıktığı günümüzde, savunma sanayi ihtiyaçlarına cevap verebilmek için mevcut tersanelerimizin harp sanayi standartlarına uyum sağlayacak hale gelmesi gerekmektedir. Özel amaçlı gemiler inşası içinde özel amaçlı tersanelerin kurulması ve mevcut tersanelerin bir kısmının bu amaca uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Gemi tamir tersanelerimize bakıldığında ise filomuzun artışından doğacak tamir ve havuzlama kapasitesini karşılayacak durumda olmadığı görülmektedir(2). Önemli bir tamir kapasitesine sahip olan İstinye tersanesinin de kapanması ile mevcut kapasite iyice azalmıştır. Öte yandan filomuzun gelişmesi ile gemi ebatları da büyümektedir. Büyük gemi sahibi armatörlerimiz ülkemizdeki tamirat fiyatları dış ülkelerden yaklaşık %40 daha düşük olduğu için gemilerinin tamiratlarını ve bakımlarını Türkiye de yapmak istemektedirler. 100 bin Dwt ve daha büyük gemilerin tamir ve bakımlarını yapabildiğimiz takdirde büyük miktarda döviz tasarrufu sağlanmış olacaktır. Ancak, özellikle Tuzla Koyunda bulunan tersanelerimiz deniz derinliğinin yeterli olmaması nedeniyle 100 bin Dwt ve daha büyük tonajlı gemilerin bakımını yapamamaktadırlar. Bu büyüklükteki gemilerin havuzlanması için tersanelerimize yeni yer gösterilebileceği gibi, deniz derinliği müsait olan Tuzla Koyu mendireğinin dış kısmına yapılacak olan ilave mendirek ile de bu sorun çözülebilir (3).

(1) III.İzmir İktisat Kongresi, a.g.r., s.3.

(2) III.İzmir İktisat Kongresi, a.g.r., s.7.

(3) III.İzmir İktisat Kongresi, a.g.r., s.8.

### 3.1.3.2. Gemi İnşa Endüstrisi Üretimi

Türk gemi sanayi üretiminde V.B.Y.K.P. döneminde ortalama olarak yıllık %7.1 oranında azalma gerçekleşmiştir. Ancak VI.B.Y.K.P. döneminde ise yıllık ortalama %20.6'lık bir üretim artışı öngörülmektedir(1).

Dünya gemi üreticisi ülkeler arasında Türkiye 1990 yılında dünyadaki üretim payı bakımından %0,75 ile 16. sırada yer almaktadır. Japonya, G.Kore ve Almanya sırasıyla %36.8, %21.42, %4.98'lik paylarla ilk üç sırayı paylaşmaktadırlar. Bu ülkelerin üçünün dünya gemi üretimindeki toplam payı ise %63.22 ile dünya üretiminin yaklaşık 2/3'üne ulaşmaktadır (Bkz. Tablo: 21).

Tablo: 21 Dünya Gemi İnşa Endüstrisinin Durumu (1990)

Ülke	Adet	GRT	%
Japonya	534	14.651.313	36.82
G.Kore	154	8.521.305	21.42
Almanya	153	1.982.823	4.98
Danimarka	87	1.679.548	4.22
Yugoslavya	90	1.537.786	3.86
İtalya	98	1.294.349	3.25
İspanya	148	1.177.980	2.96
Brezilya	45	1.165.882	2.93
Polonya	147	1.105.900	2.78
Çin H.Cum.	79	1.079.229	2.71
Tayvan	16	779.800	2.01
Romanya	33	642.614	1.68
İngiltere	52	625.316	1.57
Finlandiya	20	502.617	1.26
S.S.C.B.	42	312.300	0.78
Türkiye	59	300.104	0.75

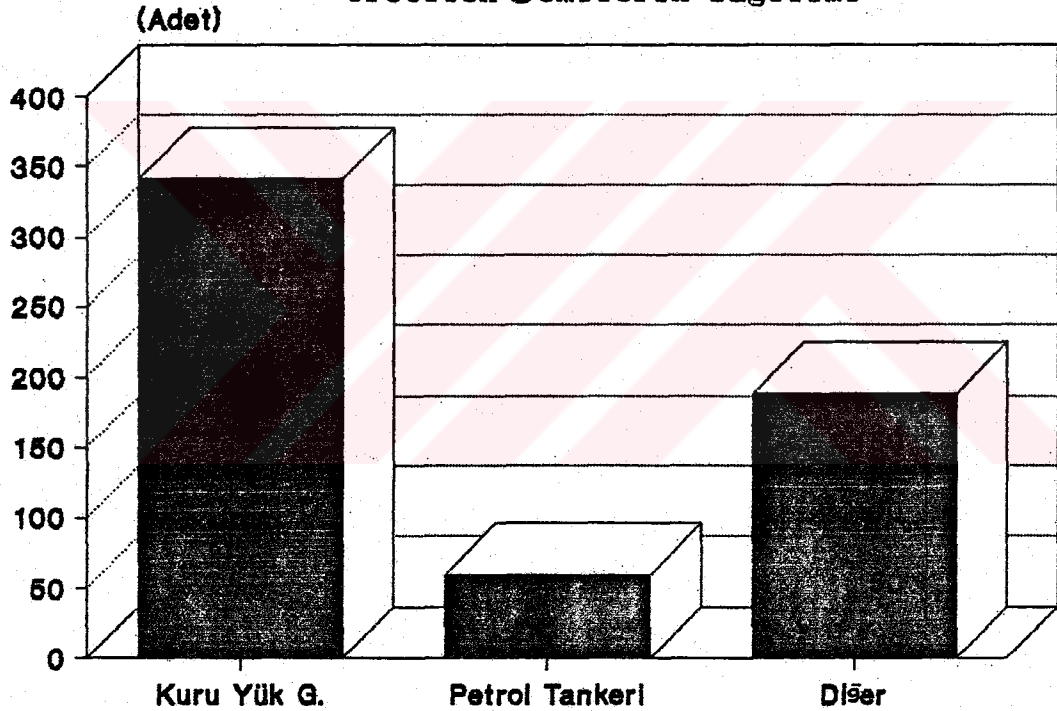
Kaynak: Lloyds Register, Merchant Shipbuilding Return, December, 1990.

Tablo: 21'de de görüldüğü gibi Türkiye 300.104 GRT toplam hacminde 59 adet gemi üreterek 1990 yılı itibarıyla oldukça gerilerde kalmıştır.

(1) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Genel Bir Bakış, a.g.e. s.55.

Diğer taraftan, yerli gemi inşa sanayimiz açısından filomuzun durumuna baktığımızda (Bkz.Tablo: 13), gemi adedi açısından 920 adet geminin yaklaşık %64'üne tekabül eden 588 geminin Türkiye'de inşa edilmiş gemiler olduğu görülür. Bu gemilerin 341 adedi kuruyük gemisi, 59 adedi küçük tonajlı petrol tankeri, kalan 188'i ise şehir hatları gemileri, romorkör balıkçı gemileri ve yolcu gemilerinden oluşmaktadır (Bkz.Grafik: 9). Bu karşılaştırmayı tonaj olarak yaptığımızda (Bkz.Tablo: 15-16) Yerli tersanelerimizde inşa edilen gemilerinin DWT bakımından 1.023.930 Dwt ile filo kapasitemizin %16,3'ünü, GRT bakımından ise 685.078 Grt ile %19'unu oluşturduğu görülmektedir.

Grafik: 9 Deniz Ticaret Filomuzda Yerli Tersanelerde Üretilen Gemilerin Dağılımı



Büyük kapasitedeki dökme yük gemileri ile petrol tankeri ise filomuza ithal yoluyla katılmaktadır. Nitekim ithal yoluyla filomuza katılan dökme yük gemileri 2.497.247 Dwt ile filo toplam tonajının %39,7'sini, aynı şekilde petrol tankeri de 1.573.620 Dwt ile %25'ini oluşturmaktadır. Bunlardan ayrı olarak, yüksek teknoloji gerektiren Ro/Ro gemileri, Obo ve LPG gemileri ithal yoluyla filomuza katılmışlardır.

Gemi sanayimizin dış ticaret içerisindeki payı 1988 yılı fiyatları esas alınarak DPT tarafından hesaplanmıştır. Buna göre, 1985-1989 yıllarını kapsayan V.B.Y.K.P. döneminde



sektörün ithalatı ortalama yıllık %1.2 oranında, ihracat ise aynı dönemde yıllık ortalama %24.4 oranında azalmıştır. VI.B.Y.K.P. döneminde ise, ihracat ve ithalatta önemli artışlar öngörülmektedir. İhracatta öngörülen artış oranı ortalama %7.3, ihracatta ise %10.2 dolayındadır. Buna karşılık 1990 yılı ihracatının bir önceki yıla göre artış oranı %10.4, ithalatın artış oranı ise %2.2'dir(1).

### 3.1.4. Limanlar

Limanlar ülke ekonomilerinde önemli yer tutan altyapı tesisleridir. Rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşarak bağliyaacağı veya liman su alanlarına demirleyebileceği olanakları sağlayan, gemiden kıyıya, gemiden gemiye, kıyından gemiye, yük ve insan nakli, gemilerin bağlanması veya demirlenmeleri, malların karadan veya denizden teslimi ile korunması için ambarlama olanakları olan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (2).

Limanlar, genelde ulaştırma zincirinin bir halkası olup, bölgedeki endüstrinin büyümesi ve ticaretin gelişmesine yardımcı olur. Limanın önemi ve fonksiyonlarını yerine getirebilmesi büyük ölçüde bulunduğu ilin coğrafi konumu, ticari potansiyeli ve nüfusuna bağlıdır.

Bunların dışında küçük iskele, rıhtım ve doğal limanlar mevcuttur. Liman ve iskelelerimizde dış ticaret yüklerinin elleçlenmesi(\*) mevcut kamu ve özel limanlar aracılığıyla yapılmaktadır. Özellikle parça yük elleçlenmesi, Haydarpaşa, Derince, Mersin, Samsun, İskenderun, Bandırma, İzmir limanları ile Maltepe ve Zeytinburnu iskeleleri (TCDD tarafından işletilmektedir), Antalya, Trabzon, Rize, Hopa, Ordu, Kuşadası, Tekirdağ, Güllük, Dikili rıhtım ve iskelelerinde (Türkiye Denizcilik İşletmelerince işletilmektedir) yapılmaktadır(3).

Ülkemiz limanlarını kullanım amaçlarına göre,

- Genel amaçlı limanlar,
- Özel amaçlı limanlar,
- Yat liman ve barınakları olmak üzere üçlü bir sınıflandırmaya tabi tutabiliriz.

---

(1) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Genel Bir Bakış a.g.e., ss.57-58.

(2) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e., s.167.

(3) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e., s.169.

(\*) Elleçleme: Limanlarda yapılan yükleme ve boşaltma işlemleri.

Genel amaçlı limanlar 12 tanedir ve TDi (Türkiye Denizcilik İşletmesi) ile TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) tarafından işletilmektedir. Bu limanlarımız şunlardır:

Genel Amaçlı Limanlar	İşleten
1-Hopa	TDİ
2-Trabzon	TDİ
3-Samsun	TCDD
4-Giresun	TDİ
5-Haydarpaşa	TCDD
6-Derince	TCDD
7-Bandırma	TCDD
8-Tekirdağ	TDİ
9-İzmir	TCDD
10-Antalya	TDİ
11-Mersin	TCDD
12-İskenderun	TCDD

Özel amaçlı limanlarımız ise çeşitli şirketlerin bünyesinde bulunan ve bu şirketlerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik faaliyette bulunan limanlardır.

Özel amaçlı limanlar 7 tanedir. Bunları da şöyle sıralayabiliriz (1):

Özel amaçlı limanlar	İşleten
1-Zonguldak	TKİ (Türkiye Kömür İşletmeleri)
2-Ereğli (Karadeniz)	ERDEMİR (Ereğli Demir-Çelik Fab.)
3-Aliaga	TPAO (Türkiye Petrolleri A.O.)
4-Nemrut	PETKİM
5-Taşucu	SEKA
6-Bataş	BOTAŞ
7-İsdemir	İSDEMİR

Ülkemizde TCDD ve TDİ tarafından işletilen liman ve iskelelerin senelik yük elleçleme kapasiteleri (karışık, dökme, katı ve konteynerize yük olarak) toplam 34 milyon ton civarındadır. Bu kapasiteye diğer liman ve iskelelerdeki yük elleçlemelerini de eklersek 50 milyon tona ulaşmakta, sıvı yük ile birlikte 200 milyon tonluk bir elleçleme kapasitesine sahip olunmaktadır. Ancak, Ulaştırma Bakanlığının verilerine göre son dört yıl içerisinde gerçekleşmiş en yüksek yük elleçleme miktarı ise 1989 yılındaki yaklaşık 184 milyon tonluk yük elleçlemesidir. Dünyadaki siyasi gelişmelerden de etkilenen limanlarımızın yük elleçlemesinde bir düşüş görülmektedir. 1990 yılında 149.171 bin ton olan bu miktar 1991

(1) DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e., s.170.

yılında 103.618 bin tona düşmüştür. Bu yüklerin %22'si dökme katı, %43'ü dökme sıvı, %35'i karışık eşya ve %9'u kereste-dir(1).

Diğer taraftan, Tablo: 22'de ülkemizin belli başlı limanlarının yük elleçleme, gemi kabul ve depolama alanı kapasiteleri verilmiştir. Ayrıca Tablo: 23'de ise bu limanlarımızın 1991 yılı içerisindeki hizmetleri verilmiştir. Tablo: 22'den de görüleceği gibi ülkemizin önemli onbeş limanının gemi kabul kapasitesi 21.291 gemi, yük elleçleme miktarı kapasitesi 39.677 bin tondur. Tablo: 23'de verilen limanlarımızın 1991 yılı faaliyetlerine bakıldığında ise bu limanlarımızın 75.048 bin ton yük elleçleyerek mevcut kapasitenin çok üzerinde çalıştığı görülmektedir. Kapasitesinin üzerinde yük elleçleyen limanlarımız, Mersin, Iskenderun, İzmir ve Derince-dir. Gemi kabul sayısına baktığımızda ise 1991 yılında kabul edilen yerli ve yabancı gemi toplamı 15.415 adettir. Bu miktar gemi kabul kapasitesinin %72'sine tekabül etmektedir. 1991 yılı itibariyle gemi kabul kapasitesinin altında hizmet verildiği görülmektedir.

Öte yandan, Karadeniz kıyısındaki önemli limanlarımız olan Trabzon, Samsun, Hopa, Ordu, Giresun ve Rize limanlarımızın gemi kabul kapasitesi 3.998 gemi, yük elleçleme kapasitesi ise 10.456 bin tondur. Karadeniz kıyısındaki bu limanlarımızın 1991 yılı sonu itibariyle hizmet verdikleri gemi sayısı 2133 tür (Ordu ve Rize limanları hariç). Elleçlenen yük miktarı ise 2.921.155 tonu yabancı bandıralı gemiler, 988.704 tonda Türk gemileri için olmak üzere 3.909.859 tondur. Bu limanlarımızın yük elleçleme kapasitelerinin yalnızca %37.4'ünü kullanabildiği, önemli ölçüde atıl kapasitenin varolduğu görülmektedir.

Üç yanı denizlerle çevrili olan ülkemiz limanları genellikle konvansiyonel gemilere hizmet verecek donanıma sahiptir. Demokratik ve istikrarlı yapısı ile serbest piyasa ekonomisine yönelen ve bu konuda önemli mesafe katetmiş olan ülkemiz dış ekonomik ilişkilerini geliştirmek için limanlarımızın hizmet performansını yükseltmek zorundadır. Bugünkü durumda özellikle kamuya ait limanlardaki aksaklık ve eksikliklerin düzeltilerek giderilmesi gerekmektedir.

### 3.1.5. Su Ürünleri

#### 3.1.5.1. Su Ürünlerinin Ekonomik Önemi

Türkiye, su ürünleri bakımından oldukça önemli bir potansiyele sahiptir. Bu kaynakların verimli ve etkin bir biçimde kullanılması ülkemizin protein ihtiyacının karşılanmasında olduğu gibi ekonomiye kaynak ve istihdam sağlaması açısından da önemlidir.

(1) DTO, Deniz Sektörü Raporu, a.g.e., ss.177-180.

Tablo: 22 Limanlarımızın Kapasiteleri  
(ilk Onbeş Liman)  
(1993)

Limn Adı	Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)	Gemi Kabul Kapasitesi	Depolama Alanı Kapasitesi (Bin Ton/Yıl)
Mersin	6.976.000	3.652	8.671
H.Paşa	5.181.000	2.132	1.770
Trabzon	3.838.000	1.542	3.193
Antalya	3.338.000	1.500	4.714
Iskenderun	3.310.000	640	9.285
Izmir	3.207.000	3.173	944
Bandırma	2.604.000	4.356	2.028
Tekirdağ	2.600.000	1.260	394
Samsun	2.243.000	644	8.748
Derince	1.674.000	405	3.098
Hopa	1.394.000	647	1.306
Ordu	865.000	350	142
Giresun	1.394.000	675	1.069
Rize	722.000	140	-
Dikili	321.000	175	122

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Limanları,  
Ankara, Mayıs-1993.

Tablo: 23

## Limanlarımızın 1991 Yılı Faaliyetleri

	GEMİ SAYISI			ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI (Ton)						
	Türk	Yabancı	Toplam	BOŞALTILAN YÜK			YÜKLENEN YÜK			TOPLAM
				Türk	Yabancı	Toplam	Türk	Yabancı	Toplam	
MERSİN	1238	3.335	4.573	446.894	6.324.266	6.771.160	2.224.596	8.342.537	10.637.13	17.408.293
H.PAŞA	281	1.305	1.586	65.529	653.685	719.214	27.150	345.717	372.867	1.092.081
TRABZON	35	928	963	16.804	1.147.108	1.163.912	-	14.749	14.749	1.178.661
ANTALYA	120	147	267	77.925	58.736	136.661	481.980	75.841	557.821	694.482
İSKENDER	391	889	1.280	2.325.905	3.374.715	5.700.620	1.086.718	1.236.579	2.323.297	8.023.917
İZMİR	561	2.138	2.699	248.387	4.011.672	4.260.004	883.540	3.939.719	4.823.259	9.083.263
BANDIRMA	125	370	495	188.029	496.740	684.769	200.758	632.244	833.002	1.517.771
TEKİRDAĞ	178	370	548	54.157	294.156	348.313	396.102	655.041	1.051.143	1.399.456
SAMSUN	194	434	628	483.463	895.039	1.378.502	85.450	175.758	261.208	1.639.710
DERİNCE	538	1.055	1.593	10.532.83	9.863.886	20.396.719	8.671.433	2.782.411	11.453.84	31.850.563
HOPA	44	353	397	138.024	586.809	724.833	13.200	4.252	17.452	742.285
ORDU	-	-	-	38.038	106	38.144	6.149	15.900	22.040	60.193
GİRESUN	19	126	145	7.966	10.706	18.672	22.184	70.130	92.314	110.986
RİZE	-	-	-	177.426	598	178.024	-	-	-	178.024
DIKILI	24	217	241	8.136	69.827	77.963	32.500	195.918	228.418	306.381

Kaynak: DİE, Kabotaj ve Uluslararası Deniz Taşınması İstatistikleri 1991 ve DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991'den derlenmiştir.

Su ürünlerinin ekonomiye katkılarını şöyle sıralamamız mümkündür(1).

-Önemli bir protein kaynağı olarak, beslenme açısından önem taşımaktadır.

-Gıda ve kimya sanayine hammadde sağlamaktadır.

-Geniş istihdam olanakları vardır.

-Yüksek ihracat potansiyeline sahiptir.

Su ürünlerinin yalnızca denizlerde balık avlamak ve satmak olmadığı, ülke ekonomisine önemli katkılar sağladığı görülmektedir.

Türkiye'de yaklaşık 300 bin aile geçimini balık avlama, balık unu, yağı, av araç-gereçleri üretimi, işleme, muhafaza ve balık ürünlerinin iç ve dış piyasalarda pazarlanması işlemlerinden sağlamaktadır. Su ürünleri, nüfusumuzun önemli bir kısmının proteinle beslenmesine imkan sağladığı gibi balık unu ve yağı üretiminin de temel girdisini oluşturmaktadır. Balık unu sanayi besi hayvancılığının gelişmesine, balık yağı ise boya ve ilaç sanayine katkı sağlamaktadır(2).

### 3.1.5.2. Su Ürünleri Üretimi

Ülkemizde su ürünleri üretimi yıllar itibariyle azalmaktadır (Bkz. Tablo: 24 ). Nüfusun yıllar itibariyle artmasına karşılık su ürünleri üretiminin azalması üzerinde önemle

Tablo: 24 Yıllar İtibariyle Su Ürünleri Üretimi

Yıllar	Üretim Miktarı (Ton)
1985	578.073
1987	627.913
1988	676.004
1989	457.116
1990	385.114

Kaynak: İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Genel Bir Bakış, a.g.e., s.90.

(1) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Bir Bakış, a.g.e.,s.89.

(2) DTO, Deniz Balıkçılığı Sektör Raporu, Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Bir Değerlendirilmesi, DTO Yayını, İstanbul, 1989, s.4.

durulması gereken bir konudur. Özellikle son yıllarda meydana gelen bu azalışın nedenlerini şöyle sıralamak mümkündür(1):

-Ülkemizin mevcut su ürünleri stoku belirlenerek buna uygun bir üretim kapasitesi hedeflenmemiştir. Yalnızca Karadenizde 1990 yılı itibariyle 6.000 in üzerinde balıkçı teknesi bulunmaktaydı. Balık neslinin korunması balık stoklarının arttırılması, yetiştiriciliğin ve açık deniz balıkçılığının teşvik edilmesi gerekirken, kıyı balıkçılığına uygun tekne ve ağ üretimi teşvik edilmiştir. Bu teşvikler sonucu sağlanan avlanma kapasitesi denizlerin potansiyelinin çok üzerine çıkmış bu da balık stoklarında dolayısıyla üretiminde düşüşlere yol açmıştır.

-Denizlerdeki aşırı kirlenme canlı varlıkları tehdit etmektedir.

-Koruma ve kontrol hizmetlerinde etkinlik sağlanamamıştır.

Öte yandan, ülkemizde su ürünleri üretiminin büyük bir kısmı denizlerden elde edilmektedir. Toplam su ürünleri üretimimizin %89.6'sı denizlerden sağlanmaktadır. Toplam deniz ürünleri üretiminin %81.7'si Karadenizden, %10.97'si Marmara denizinden, %4.62'si Ege denizinden, %2.71'i Akdenizden sağlanmıştır. Ancak, özellikle son yıllarda aşırı avlanma ve denizdeki kirlenmeye paralel olarak Karadeniz'den elde edilen balık üretim miktarı ve kalitesi düşmüştür(2).

Türkiye'de su ürünleri üretimi 1380 sayılı su ürünleri kanununa göre yapılmaktadır. Su ürünlerine ilişkin idari yapı ise ihtiyacı karşılamaktan oldukça uzaktır. Tarım Bakanlığı'na bağlı Su Ürünleri Şube Müdürlüğü konuyla ilgili tek idari merciidir. Konu önemiyle orantılı bir idari yapılanmaya kavuşturulmalıdır. Diğer taraftan, su ürünleri üretimini arttırmak ve ekonomi içindeki payını yükseltmek amacıyla sunlar önerilebilir:

-Kıyı balıkçılığı yerine açık deniz balıkçılığı devletçe teşvik edilmelidir.

-Bilinçsiz avlanma özellikle denizlerimizde balık neslinin azalmasına, bazı türler bakımından da yokolmasına neden olmaktadır. Yasal tedbirler ve eğitim yoluyla bilinçsiz avlanmanın önüne geçilmelidir.

-Denizlerimizde ve iç sularımızda mevcut stokların saptanması üretim ve yatırım konularında yapılacak planlamada mevcut stokların dikkate alınması gerekmektedir.

-Denizlerdeki kirlenmeyi önlemek ve biyolojik potansiye-  
li arttırmak amacıyla KEİB ülkeleriyle işbirliğine gidilmelidir.

(1) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Bir Bakış, a.g.e.,s.90.

(2) İbrahim TEZ, Denizcilik Sektörüne Bir Bakış, a.g.e.,s.91.

### 3.2. Türk Deniz Ticaret Sektörünün Genel Değerlendirilmesi

Türkiye'nin deniz ticaret sektörüne bakıldığında 1980 sonrasında gelişme görülmele beraber günümüzde birçok sorunu olduğu görülmektedir. Deniz ticaret filomuzun bugünkü durumunu şöyle özetlemek mümkündür:

-Filomuz, nisbeten yaşlı bir filodur. Filomuzun yaş ortalaması ağırlığa göre yaklaşık 17, sayıya göre 21 yıldır. Gemi tiplerine göre ise en yaşlı gemiler kuru yük gemileri ile petrol gemileridir.

-Filomuzda günün taşıma tekniklerine ve ülkemizin dış ticaret ihtiyaçlarına uygun bazı gemi tiplerinin hiç bulunmadığı veya yeterince mevcut olmadığı görülmektedir. Deniz ticaret filomuz gemi tipleri itibariyle incelendiğinde filomuzda full-konteyner gemisi bulunmadığı, bunun yanı sıra kimyasal madde gemilerinin toplam tonajın ancak %0.7'sini oluşturduğu, LPG (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı) gemilerinin sadece dört adet olduğu, frigorifik soğutmalı gemi ve LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz) gemisi hiç bulunmadığı, üstün teknolojik yapıya sahip gemilerin az olduğu dikkati çekmektedir. Dünya deniz taşıma teknolojisindeki gelişmeler ile yeni taşıma şekilleri ve yeni yük cinslerinin devreye girmesi, bu konuda filomuzda yeni atılımlar yapılması ihtiyacını gündeme getirmektedir. Örneğin ülke ekonomisini ihtiyaçlarına paralel olarak yeni kimyasal madde taşıyacak türde gemilere ihtiyaç vardır. Bunun yanında ekonomimizin enerji talebi giderek artan oranda doğal gaza dönüşme eğilimindedir. Bunu dikkate alarak daha büyük oranda LPG ve LNG gemilerine yönelinmelidir.

-Denizyolu yolcu taşımacılığı son yıllarda büyük aşamalar geçirmiştir. Otelcilik, gezi turizmi ve eğlence faktörleri ön planda yer alarak sırf yolcu taşımacılığı anlayışı ortadan kalkmıştır. Ülkemizde ise bu yapı değişikliği halen gerçekleşmemiştir. Yolcu gemilerimiz az, organizasyon bozuk ve kalifiye personel yetersizdir. Ayrıca, kruvazyer turizmi denilen yat turizmi Ege ve Akdeniz Bölgelerimizle sınırlı kalmıştır. Karadeniz'e yönelik faaliyetler yok denecek kadar zayıftır.

-Deniz ticaret filomuzun kapasitesi ve nitelikleri yetersizdir. Ülkemizin dış ticaret yüklerinin taşınmasındaki payı çok düşüktür (%32.3). Ancak, bu payın arttırılması için filo kapasitesinin arttırılması gerekmektedir. Yeni düzenle-



meler yapılırken sadece ülkemizin ihtiyacını değil, üçüncü ülkeler arasındaki ve özellikle KEİB ülkelerinin taşımalarından da pay alınması gerektiği üzerinde durulmalıdır.

-Limanlarımızdan Ege ve Akdeniz Bölgesindeki limanlarımızın kapasitelerinin üzerinde hizmet verdikleri ve kapasitelerinin arttırılması gerektiği görülmektedir. Buna karşılık Karadeniz kıyısındaki limanlarımızın yaklaşık 1991 yılı itibariyle kapasitelerinin %37.4'ünü kullanabildikleri ve büyük miktarda atıl kapasitesinin mevcut olduğu görülmektedir.

-Son yıllarda önemli gelişmeler gösteren ve dış ülkelerden sipariş almaya başlayan gemi inşa sanayimiz halen %25 kapasite ile çalışmakta büyük ölçüde atıl kapasiteye sahip bulunmaktadır. Mevcut kapasitelerinin yaklaşık %40'ını tamir ve gemi bakımına ayırabilecek olan tersanelerimizin sorunları giderilmelidir.

-Su ürünleri üretiminde ülkemiz mevcut potansiyeli kullanamamaktadır. Su ürünlerimizin yaklaşık %90'ı denizlerimizden sağlanmaktadır. Denizlerden sağlanan üretimin büyük bölümü ise (yaklaşık %82) Karadeniz'den elde edilmektedir. Ege ve Akdeniz'de su ürünleri üretimi çok az olmakla beraber bir canlanmanın başladığı söylenilebilir. Öte yandan su ürünleri üretimimiz son yıllarda bir azalma içine girmiştir. Özellikle Karadeniz'de ve Marmara Denizinde görülen çevre kirliliğinin doğal hayatı tehdit edici boyutlara ulaşması ve bilinçsiz avlanma sonucu üretim düşüşlerinin meydana geldiği görülmektedir. Aynı zamanda ülkemizde balık ve diğer su ürünleri tüketimi de düşük düzeydedir.

-Deniz ticareti ile ilgili teşvik mevzuatı sektöre yeterli kaynak aktarmada etkisiz kalmaktadır.

-Deniz ticaret sektörümüzün gelişmesi ile birlikte gerek gemi adamı olarak denizde, gerek işletmeci ve üretici olarak karada çalışacak kalifiye personel ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, Türk deniz ticaret sektörünün yukarıda ana hatlarıyla değindiğimiz sorunlarını çözmeye ve deniz ticaret sektörümüzü geliştirmeye yönelik büyük potansiyele sahiptir.

### 3.3. KEİB Ülkeleri Deniz Ticaret Filosunun Analizi

Özellikle 1980 yılından itibaren günümüze kadar uygulanan teşvikler sonucu kısmende olsa önemli bir gelişme gösteren Türk Deniz Ticaret Filosunu inceledikten sonra Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Ülkeleri deniz ticaret filosunu şöyle inceleyebiliriz.

Tablo: 25'de KEİB üyesi ülkelerin deniz ticaret filosu verilmiştir.

Tablo: 25 KEİB Ülkelerinin Deniz Ticaret Filoları (Bin DWT) (1992)

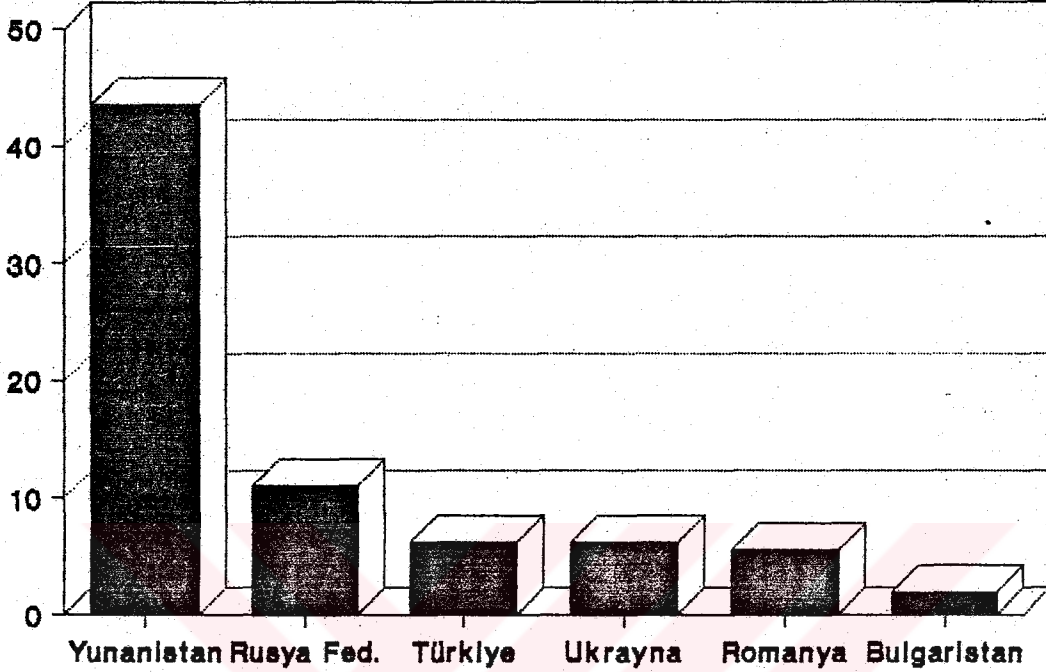
Ülkeler	DWT (Bin)
Yunanistan	43.531.1
Rusya Fed.	11.031.4
Türkiye	6.282.8
Ukrayna	6.200.0
Romanya	5.525.8
Bulgaristan	1.897.8
Toplam	74.468.9

Kaynak: OECD, Maritime Transport 1991, OECD Yayını, Paris, 1993- Deniz Tic.Od., Deniz Sektörü Raporu 1991, a.g.e, s.155.

Tabloda da görüldüğü gibi Yunanistan KEİB ülkeleri arasında en büyük deniz ticaret filosuna sahiptir. KEİB üyesi ülkelerin 74.468.9 bin Dwt olan deniz ticaret filolarının yaklaşık %58.5 i Yunanistan'a aittir. Filo kapasitesi açısından ikinci sırayı Rusya Federasyonu almaktadır. Rusya Federasyonu'nun 11.031.4 bin Dwt olan deniz ticaret filosu eski SSCB filosunun %55.3'ünü kapsamaktadır(1). Türkiye 6.282.8 bin Dwt'luk filo kapasitesi ile üçüncü sırada yer almaktadır. Deniz ticaret filomuzun kapasitesi hemen hemen Ukrayna ile aynıdır. Romanya beşinci, Bulgaristanda altıncı sırada bulunmaktadır. Grafik: 10'da da bu durumu görmek mümkündür.

(1) OECD, Maritime Transport, OECD Yayını, Paris, 1993, s.117.

Grafik: 10 KEİB Ülkelerinin Deniz Ticaret Filosu  
(Milyon Dwt)



KEİB üyesi ülkeler arasında yeralan Yunanistan dünya deniz ticaretinde önemli pay sahibidir. 1992 yılı itibariyle deniz ticaret filosunun hacmi bakımından dünyada 3. sırada bulunan Yunanistan dünya deniz ticaret filosunun %6.6'sına sahiptir. İkinci Dünya Savaşından sonra uyguladığı deniz ticaret politikası sonucu Yunanistan yaşlı gemileri satın alarak filo kapasitesini büyütmüş ve bu gemilerle üçüncü ülkeler arasında taşımalar yaparak tecrübe kazanmıştır. Halen deniz ticaret filosu büyük ölçüde üçüncü ülkeler arasında taşıma yapmaktadır.

Dünya denizcilğinde söz sahibi ülkelerden birisi de eski SSCB'ydı. SSCB'nin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan ülkelerden Rusya Federasyonu ve Ukrayna eski SSCB deniz ticaret filosunu büyük ölçüde paylaşmışlardır. Bu nedenle bu iki ülkenin deniz ticaret filosu benzerlik göstermektedir. Her iki ülkenin de deniz ticaret filosu yaşlıdır. Rusyaya ait filo ortalama 16 yaşında iken Ukrayna filosunun yarısından fazlası 15 yaşın üzerindedir(1).

Rusya Federasyonu'na ait 39 adet liman vardır. Bunlar kamuya ait 9 denizcilik şirketinin yönetimindedir. 1990 yılında bu limanlardan yapılan taşımacılığın hacmi 146 milyon tondur. Bunun 56 milyon tonu sıvı, 91 milyon tonu da kuru yükür(2).

(1) OECD, a.g.e., ss.117-121.

(2) OECD, a.g.e., s.118.

Ukrayna'da ise başlıca üç denizcilik şirketi vardır. Bunlardan Black Sea Shipping Company aynı zamanda dünyanın en büyük denizcilik şirketidir. 1 Ocak 1991'de şirketin filosu 4.3 milyon Dwt'dur. 1990 yılında Ukrayna denizcilik şirketleri 26 milyon yolcu taşımışlardır. Bunların 214 bini denizaşırı ülkelere taşınmışlardır(1).

Ukrayna'da faaliyette bulunan 19 liman vardır. Bunlardan 11'i Black Sea Shipping Company'e aittir. Limanlardan 1990 yılında 92 milyon ton yük işleme tabi tutulmuştur. Ukrayna taşımacılık şirketlerinin taşıdığı başlıca mallar; hububat, metaller, maden cevherleri, maden kömürü, kimyasal maddeler, gübre ve kerestedir(2).

Diğer taraftan eski SSCB'nin oldukça büyük bir nehir filosu vardı. Nehir filusunda 21 şirkete ait 13 bin gemi bulunmaktaydı. Yaklaşık bin kadar nehir gemisi açık denizde de faaliyette bulunma özelliğine sahipti. Bu nehir filosu ayrıca yıllık 580 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahipti. SSCB'nin dağılmasıyla bu nehir filosu da büyük ölçüde Rusya Federasyonu ve Ukrayna arasında paylaşılmıştır. Dolayısıyla bu ülkelerin gelişmiş bir nehir taşıma filosuna sahip olduklarını söylemek mümkündür(3).

KEIB ülkeleri genel olarak değerlendirildiğinde çok büyük denizcilik potansiyeline sahip oldukları görülür. Ancak Yunanistan dışındaki ülkeler bu potansiyelden yeterince yararlanamamaktadır. 1992 yılı itibariyle toplam 74.468.9 bin Dwt olan deniz ticaret filosunun dünya deniz ticaret filosu içindeki payı yaklaşık %10.8'dir. Bununla beraber filonun yaşlı ve gelişmiş teknolojiden yoksun olduğu görülmektedir. Gemi inşa sanayi itibariyle ise KEIB ülkeleri ileri seviyede değildir. Kısmen modern teknolojiden yoksundur. Ülkeler kendi yeni gemi ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Türkiye bu konuda son yıllarda gelişme göstermiştir ve dış ülkelere gemi siparişleri almaya başlamıştır.

Limanlarda da durum aynıdır. Yunanistan ve Türkiye'deki özel amaçlı limanlar dışında KEIB ülkelerinin limanları kamuya aittir. Limanlarda gelişmenin sağlanması ve bunun dış ekonomik ilişkilerimize yansımaları için özelleştirilmeleri gerekmektedir. Son yıllarda Türkiye'de olduğu gibi eski SSCB ülkelerinde de görülen özelleştirme çabaları çerçevesinde limanlarında özelleştirilmesi beklenmektedir.

---

(1) OECD, a.g.e., s.122.

(2) OECD, a.g.e., s.122.

(3) SEATRADE, Soviet Maritime Guide 1990, s.39.

### 3.4. Türk Deniz Ticaret Sektörünün KEİB Çerçevesinde Gelişme Olanakları

Ülkemizin ekonomik kalkınma hedefinin gerçekleşmesinde deniz ticaret sektörümüze önemli görevler düştüğü bir gerçektir. Türkiye ekonomisinde görülen gelişme, planlanan sanayi yatırımları, uygulamaya konular projeler (termik santraller, serbest bölgeler, GAP vs.) ve yaklaşık iki yıl süren bir hazırlık devresinden sonra imzalanan KEİB Anlaşmasının deniz ticaret sektörümüzün gelişmesine önemli ölçüde etki etmesi beklenmektedir.

Özellikle KEİB'nin kurulmasıyla dünya denizcilğinde söz sahibi Yunanistan ve eski SSCB'nin biraraya gelmesi KEİB'ni dünya denizcilğinde önemli bir noktaya getirmektedir. SSCB'nin dağılmasıyla bu ülkeye ait olan deniz ticaret filosunun dağılımında Rusya Federasyonu ve Ukrayna arasında sorun çıkmış sonuçta iki ülke anlaşarak filoyu büyük ölçüde aralarında paylaşmışlardır.

KEİB'ne Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle, Yunanistan, Arnavutluk, Ermenistan ve Azerbaycan üyedir. Bu ülkelerden sadece Ermenistan'ın denize kıyısı yoktur. Yunanistan Ege ve Akdenize uzanan bir yarımadadır. Arnavutluk'un Adriyatik Denizi'nde, Azerbaycan'ın da Hazar Denizi'nde kıyısı vardır. Dolayısıyla Ermenistan dışındaki bütün ülkelerle sadece denizyoluyla ulaşım ağı kurmak mümkündür. Ayrıca 25 Eylül 1992 tarihinde açılan Tuna-Main Kanalı Karadeniz'den Avrupa'nın içlerine, Kuzeydenizi'ne kadar denizyolu ile ulaşılmasına imkan sağlamıştır. Öte yandan Don ve Volga nehirlerini birleştiren Don/Volga Kanalı ile Karadeniz'in Hazar Denizi ile su yolu bağlantısı kurulmuştur. Böylece Kuzey Avrupa'dan Tuna nehri yolu ile Karadeniz'e oradan Don ve Volga nehirleri ile Hazar Denizine denizyolu ile ulaşmak mümkün hale gelmiştir. Avrupayı, Orta Asya'ya bağlayan bu su yolu bölge ülkelerinin ekonomik yapılarını derinden etkileyecek bir ticaret yolu niteliğine de sahiptir. Tarihteki İpek Yolu nasıl güzergahı üzerinde bulunan bölgelerin ekonomik refahını arttırmışsa bu yolda aynı etkiyi gösterebilecektir.

KEİB ülkeleri genel olarak incelendiğinde Türkiye ve Yunanistan dışındaki ülkelerin siyasi ve ekonomik istikrarsızlıklar içinde olduğu görülmektedir. Ülkeler içinde buldukları bu geçiş dönemini en az maliyetle atlatabilmek için dış dünyaya kapılarını açmışlardır. Sosyal ve ekonomik açıdan faydalı olacaklarına inandıkları her konuda ortak yatırıma ve işbirliğine gitmeye hazırdırlar. Bazı sanayi dallarında ve uzay teknolojisinde oldukça ileriye gitmiş olan KEİB üyesi eski komünist ülkeler tüketicilerin ihtiyaçlarını kar-

şılamaya yönelik tüketim malları üretiminde yetersizdirler. Sahip oldukları zengin doğal kaynaklara rağmen bu imkanlardan yeterince faydalanamamaktadırlar. Ülkeler ekonomilerinin finansmanı sağlayabilmek için bazı temel imalat sanayi ürünleri (petro-kimya sanayi, otomotiv sanayi) ve hammaddeler ihraç etmekte (petrol, doğal gaz, çeşitli maden ve mineraller), tüketim ve yatırım malları ithal etmektedirler. Bu çerçevede ülkeler dış ticaretlerini arttırmaya büyük önem vermektedirler.

KEİB üyesi ülkelerin dış ticaretlerinde meydana gelen (miktar ve değer olarak) artışlar en elverişli ulaşım sistemi olan denizyolu ulaşımının canlanmasına ve pazar payının yükselmesine neden olmaktadır. Ülkelerin Türkiye ile olan dış ticaret hacmine baktığımızda yıllar itibariyle bir artış görülmektedir. 1988 yılında 1.216.952 bin Dolar olan dış ticaret hacmimiz 1991 yılında 2.529.589 bin Dolar'a, 1992 yılında 2.909.112 bin Dolar'a yükselmiştir. Beş sene içerisinde %139 oranında meydana gelen artış deniz taşımacılığımız içinde önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.

Türkiye KEİB ülkelerine yaptığı ihracatta CIF satış, ithalatta ise FOB alış esaslarını uyguladığında deniz taşıma filomuz için büyük bir pazar imkanı sağlayacaktır. 1992 yılında KEİB ülkeleriyle yaptığımız dış ticaretin miktar olarak hacmine baktığımızda (Bulgaristan ve Arnavutluk hariç) 9.187.871 Ton olduğu görülür. Bu miktar 1991 yılı itibariyle Türk deniz taşıma filosunun yapmış olduğu (Dış Ticaret Yüklememiz+Transit Taşımalar+Üçüncü ülkeler arası taşımalar) 36.133.157 Ton'luk taşımanın %25.4'unu oluşturmaktadır.

KEİB ülkeleri arasında Yunanistan, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna ve Romanya önemli deniz taşıma filosuna sahiptir. Bu ülkelere Yunanistan denizcilik politikası gereği nispeten yaşlı gemileri ithal yoluyla deniz taşıma filosuna katmakta ve bunları üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımalarda kullanmaktadır. Bu nedenle deniz taşıma filosu yaşlıdır. Rusya Federasyonu ve Ukrayna'nın deniz taşıma filosu esasen eski SSCB'nin deniz taşıma filosudur. Bu ülkelere ait filonun bir kısmı yaşlılık sınırını aşmış durumdadır. Bir kısım gemiler ise ait olduğu sektörün taşımalarına cevap veremeyecek şekilde teknolojik gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Köklü bir denizcilik potansiyeline sahip olan eski SSCB Okyanuslarda SSCB bayrağının dalgalanmasını devam ettirebilmek için yaşlı gemiler yerine yeni teknolojiye sahip gemiler inşa etmek üzere bir program uygulamıştır. Ancak yeni gemi inşa etmek önemli bir finansman gerektirdiğinden ve eski SSCB'nin yerli tersanelerinin kapasitelerinin kısıtlı olması, belirli tip gemiler için deneyimlerinin olmamasından dolayı barter anlaşmaları yaparak dış ülkelere 1989-1997 yılları

arasında teslim edilmek üzere 135 adet gemi siparişi vermiştir. Bunlardan 6 tane ürün tankeri siparişini (4.200 Dwt) 1990-1997 yılında teslim edilmek üzere Sedef Gemi A.Ş. Türkiye almıştır(1).

Eski SSCB'nin deniz taşıma filosunun gençleştirilmesine yönelik başlattığı programa rağmen bugün Rusya Federasyonu ve Ukrayna arasında paylaşılan filo oldukça yaşlıdır. Bu ülkelerin içinde buldukları ekonomik durum dikkate alındığında filonun kısa sürede yaş ortalamasının gençleştirilmesi ve teknolojik yeniliklere uyumu mümkün görülmemektedir. Romanya da önemli bir taşıma filosuna sahip olmasına rağmen daha çok Tuna Nehri vasıtasıyla nehir taşımacılığına yönelmiştir.

Türkiye kendi taşıma filosunun modernizasyonunu ülke tersanelerinde sağlayabileceği gibi, halen %75 atıl kapasite de çalışan tersanelerde KEİB ülkeleri için gemi inşa, tamir ve bakımı yapabilecek konumdadır. Genellikle İstanbul ve Tuzlada bulunan tersanelerimiz İstanbul Boğazından geçen gemilerin yol güzergahı üzerinde olduğu için KEİB ülkelerine ait gemiler yol güzergahlarını değiştirmeden buralarda tamir ve bakımlarını yaptırabilecekler bu sayede zaman tasarrufu da sağlayacaklardır. Özellikle Rusya ve Ukrayna'ya ait filoların gençleştirilmesi için bu ülkelerle barter anlaşmaları yapılarak doğal gaz, petrol ve kömür karşılığında gemi inşa etmek mümkündür.

Öte yandan, 25 Eylül 1992'de açılan Tuna-Main kanalı ile Tuna, Ren ve Main nehirlerinin birbirine bağlanması Karadenizin önemini daha da arttırmıştır.

Tuna Nehrinin özelliklerini ve Tuna su yolu taşımacılığının sağlayacağı ekonomik olanakları şöyle sıralamak mümkündür.

Tuna nehri Almanyanın içinden Schwarzwald (Kara Ormanlar) dan doğar. 2.860 km. uzunluğundaki Nehir sekiz ülkenin sınırından geçerek Romanya'da Karadeniz'e dökülür. Romanya büyük bir yatırım yaparak Köstence ile Cernova arasındaki inşa ettikleri Tuna-Karadeniz Kanalı ile Tuna su yolunu 250 kilometre kısaltmıştır. Tuna'ya kıyısı bulunan ülkeler arasında Romanya 1400 km ile en büyük paya sahiptir. Onu 1375 km ile Almanya ve 934 km ile eski Yugoslavya izlemektedir. Nehre tek yanlı kıyısı bulunan ülkeler Bulgaristan ve Ukrayna'dır(2).

(1) Yılmaz KARAHANOĞLU, Sovyetler Birliği Gemi İnşa Talepleri ve Mevcut Filonun Karşılaştırılması, Deniz Ticareti Dergisi, DTO yayını, Kasım/Aralık 1989. s.63.

(2) A.Burak ÇOKUGRAŞ, Tuna İç Suyolu Taşımacılığı, Deniz Ticareti Dergisi, DTO Yayını, Yıl:9, Sayı:1 İst, 1992, s.73.

Tuna-Main Kanalı, Kelheim-Bamberg arasında 171 km. uzunlugundadır. Kanal 11.40 m. genişliğinde, 18.5 m. uzunlugunda ve 2.7 m. derinliğindeki 2 bin tona kadar taşıma kapasiteli gemilerin geçmesine uygundur. Bu ölçüler Kanaldaki havuzlara göre verilmiştir ve tipik Avrupa nehir gemilerinin bu kanalda sefer yapmaları mümkündür. Tek sorun şiddetli kış günlerinde oluşan buz kütleleridir(1).

Tuna nehri üzerinde 36 ana liman vardır. Limanlar arasındaki ortalama uzaklık 67 km. dir. Tuna limanları modern donanımlardan, demiryolu ve gelişmiş bir alt yapıdan yoksun olması gelecekteki gelişmeler için önemli bir engeldir. Son zamanlarda bazı Tuna limanlarının teknik imkanlarının artırıldığı, Ro/Ro ve Konteyner yükleme ve boşaltmasına uygun hale getirildiği görülmektedir. Gemilerin yükleme boşaltma ve limanda kalma süreleri seyir süresinin iki katına ulaşmaktadır. Bu ulaşım için olumsuz bir etkidir. En son elde edebildiğimiz 1987 yılına ait istatistiklere göre Tuna'da 5448 araç vardır. Bunlardan 1.483 bin Ton yükleme kapasiteli 1976 adet araç Romanya'ya aittir. Sonra 1167 araç ile eski Yugoslavya ve 965 araç ile eski SSCB gelmektedir(2).

Tuna-Main Kanalının açılmasıyla ülkemizin, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yugoslavya, Macaristan, Çekoslovakya, Avusturya, Almanya ve Hollanda ile doğrudan; Polonya, İsveç, Norveç ve Danimarka ile dolaylı olarak ucuz ticaret olanakları doğmuştur. Bu durum Türk tarım ve sanayi ürünlerinin ucuza taşınması suretiyle daha düşük fiyatla satılabilmesine yol açacak aynı zamanda ithal mallarının da fiyatını ucuzlatacaktır. Avrupa piyasalarındaki rekabet şansımızın artışıyla dış ticaret hacmimizin yükseleceği ve deniz taşıma filomuzun daha büyük bir pazara kavuşacağı söylenilebilir. Aynı durum diğer KEİB ülkeleri için de söz konusudur. Deniz taşıma filomuz diğer KEİB ülkelerinin de Tuna yoluyla artması beklenen dış ticaret yüklerinden daha fazla pay alabilir.

Tuna'ya kıyısı olan ancak açık deniz ile bağlantısı olmayan ülkelerin Tuna yoluyla yapılan taşımacılıktan yararlanmak istemeleri Türk deniz taşıma filosuna avantaj sağlayabilecektir.

Tuna-Main kanalıyla bir bakıma Akdeniz, Kuzey Denizi ve Baltık Denizine bağlanmıştır. Gerçekte İstanbul ve Çanakkale Boğazları Uluslararası su yolu olarak ilan edilen Tuna nehri- nin doğal uzantıları olarak kabul edilmektedirler. Bu durum-

---

(1) DTO, Tuna Nehri Akşam Diyor, Basılmamış Rapor, İst., 1993.

(2) A. Burak ÇOKUĞRAS, a.g.e., s.78-79.



da Boğazlardan geçerek Avrupa'nın içlerine ilerleyecek gemilerin sayılarının artması beklenebilir. Bu gemilerin yakıt, kumanya vs. gibi gemi ikmal hizmetlerini ülkemiz limanlarından yapması halinde limanlarımızın gelirleri ve ülkemize döviz girişi artacaktır.

Öte yandan, Tuna su yolunun yaygın olarak kullanılmasıyla, Balkan ülkelerinden geçerek Avrupa içlerine ulaşan karayolu taşımacılığının önemi azalacaktır. Bu sayede özellikle Bulgaristan ve eski Yugoslavya ile zaman zaman aramızda çıkan siyasi sorunlar neticesinde karayollarını ülkemiz menfaatleri aleyhine kullanmaları engellenmiş olacaktır.

Diğer taraftan Tuna ve Ren nehirlerinde taşımacılık yapmak halihazırda ikili anlaşmalarla düzenlenmektedir. Romanya 5 Mayıs 1992 tarihinde yapılan Karma Ulaştırma Komisyonu toplantısında, talebimiz halinde Tuna su yolu taşımacılığı konusundaki projelerimize yardımcı olacağı taahhüdünde bulunmuştur. Bu imkanların KEİB çerçevesinde değerlendirilmesi suretiyle Tuna'daki ekonomik menfaatlerimizi geliştirme olanaklarımız olacaktır. Özellikle Romanya'nın Tuna Nehri'nde faaliyette bulunan gemiler arasında en büyük paya sahip olduğu dikkate alındığında işbirliğinin olumlu sonuçlar vereceği söylenebilir.

Türkiye, boş kapasite ile bekleyen tersanelerinde Tuna da çalışabilecek gemi üretme, mevcut ülkelerin gemilerinin bakım ve tamirini yapma imkanlarına da kavuşabilecektir.

Bunların yanısıra Don ve Volga nehirleri arasında varlığı bilinen ancak teknik kapasitesi ve kullanım durumu hakkında bilgi bulunamayan Don/Volga kanalı Karadeniz'i Hazar Denizi'ne bağlamaktadır. Böylece Tuna nehrinin Avrupa içlerine ulaştığı gibi Don ve Volga nehirleri ile Hazar Deniz'i yoluyla Orta Asya içlerine ulaşmak mümkün olmaktadır. Bu durum bölge ülkelerinin dış ticaret yüklerinin deniz yoluyla taşınmasına imkan verecek ve Türk deniz ticaret filosu bu bölgedeki taşımalardan da pay alabilecektir.

KEİB çerçevesinde yapılabilecek önemli bir faaliyet de Kruvazyer turizmi de denilen yat turizmidir. Esasen eski SSCB de kruvazyer turizmi yapılmaktaydı. Günümüzde ise Türkiye sahip olduğu imkanlarla KEİB ülkeleriyle işbirliğine giderek bölgede Karadeniz kıyıları, Tuna Nehriyle Avrupa içleri, Don ve Volga nehirleri ile Hazar Denizi ve Moskova'yı kapsayan kruvazyer turizmi hareketi başlatabilir. Bu ülkemizdeki yat turizmini geliştireceği gibi Karadeniz kıyılarımızdaki turizm potansiyelinden de yararlanılmasını sağlayabilecektir.

Tuna-Main Kanalı'nın açılması ve Don/Volga Kanalı'nın varlığı Karadeniz'deki deniz ticaretini canlandıracaktır. Ülkemizin Karadeniz kıyısında yer alan ve büyük ölçüde atıl kapasite ile çalışan limanlarımız bu canlanmadan pay alabilecektir. Özellikle transit liman özelliğine sahip olan bölgedeki limanlarımız Avrupa ile Ortadoğu ülkeleri arasındaki bağlantıyı sağlamak suretiyle tam kapasiteyle çalışma imkanlarına kavuşabilecektir.

Bir başka işbirliği konusu da, ülkemizde Karadeniz'e sıkışıp kalmış, son birkaç yıldır Ege ve Akdeniz'e açılma durumunda olan balıkçılığımızın geliştirilmesine yönelik olabilir. Balıkçılık, balık avcılığı ve sanayi konusunda Rusya, Gürcistan, Ukrayna gibi KEİB ülkeleri balıkçılığının geniş birikiminden yararlanmak suretiyle balıkçılığımızın açık denizlere ve Okyanuslara açılması sağlanabilir. Bu arada balıkçılıkla ilgili gemi inşaatı, ağ ve donanım imali gibi yan sanayimizde KEİB çerçevesinde gelişebilir.

Bunların dışında Karadeniz'de meydana gelen çevre kirliliğinin doğal hayatı tehdit edici boyutlara ulaşmadan önlenmesine ilişkin KEİB ülkeleri arasında işbirliğine gidilebilir. Nitekim, KEİB Anlaşmasının 15. maddesinde "Üye ülkeler özellikle Karadeniz'deki doğal çevrenin korunması ve iyileştirilmesi, bio-üretken potansiyelin korunması, kullanılması ve geliştirilmesi konularında, çevre koruması yolundaki ortak projelerinde hazırlanması da dahil olmak üzere gerekli adımları atacaktırlar" denilmektedir. Bu maddeye dayanarak Karadenizin doğal ve biyolojik varlığını tehdit edecek uygulamaların sona erdirilmesi beklenmektedir.

## SONUÇ ve ÖNERİLER

Dünya yüzeyine dağılan ve parçalanmış ekonomilerin birleştirilmesi sorunu şüphesiz çağımızın önemli olaylarından biridir. Gerek gelişmiş, gerekse gelişmekte olan ülkelerin aralarında ekonomik bütünleşme kurma yönünde faaliyetlerde bulunması ve kurulan ekonomik bütünleşmelerin başarıya ulaşması, ekonomik bütünleşme hareketinin çağımıza damgasını vurmasına yolaçmıştır.

Gelişmiş ülkelerin biraraya gelmesi ile kurulan AT (Avrupa Topluluğu) ve EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi) 2. Dünya Savaşından sonra kurulan ve geniş bir piyasa temelinde dayanan ilk bütünleşme örnekleridir. 1990'lı yılların hemen başında dağılan COMECON da bu gruba dahil edilebilir. İlk olarak kurulan bu bütünleşme hareketlerinin başarıya ulaşması yeni ekonomik bütünleşmelerin kurulmasına da zemin hazırlamıştır.

Türkiye, dünya üzerinde oluşan ekonomik bütünleşme faaliyetlerinin dışında kalmamıştır. AT, EFTA, OECD, ECO gibi ekonomik bütünleşmelerin bir kısmına üye olmuş, bir kısmında da üyesi olmak amacıyla başvuruda bulunmuştur.

Öte yandan, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinde uygulanan "açıklık" ve "yeniden yapılanma" politikaları sonucu eski SSCB ve Doğu Bloku ülkelerinde meydana gelen çözümler, İkinci Dünya Savaşından sonra kurulmuş olan iki kutuplu dünya düzeninin yıkılmasına neden olmuştur. İkinci Dünya Savaşından sonra ABD ve SSCB dünyanın süper devletleri olarak ortaya çıkmışken, SSCB'nin dağılması ile kurulmaya çalışılan yeni dünya düzeninde AT, Almanya ve kısmen Japonya SSCB'nin yerini almaya çalışmaktadır.

SSCB ve Doğu Blokunun çözülmesiyle bağımsızlığını kazanan ülkeler, uluslararası planda kendilerini kabul ettirmek ve ekonomik kalkınmalarının sağlanmasına yardımcı olmak amacıyla mevcut bütünleşme hareketlerine üye olmak için faaliyetlere girişmişlerdir.

Türkiye, dünyadaki bu değişim rüzgarlarını zamanında hissetmiş, bu akımdan yararlanmak ve çevre ülkelerinde ekonomik kalkınmalarına katkıda bulunmak amacıyla Karadeniz kıyısı bulunan ülkeler arasında ekonomik bütünleşme kurulmasını teklif etmiştir. Söz konusu ülkelerin teklifi cazip bularak ciddiye almaları üzerine önceleri Türkiye, Romanya, Bulgaristan ve SSCB arasında kurulması planlanan ancak SSCB'nin dağılması ile sınırları değişerek Türkiye, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Azerbaycan, Moldavya, Arnavutluk, Gürcistan ve Ermenistan arasında kurulan KEİB Anlaşması 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır.

KEİB'nin temel amacı, üye ülkelerin coğrafi yakınlıklarından ve ekonomilerinin birbirlerini tamamlayıcı özelliklerinden yararlanarak, beraberce alacakları önlemlerle, aralarındaki ticari, ekonomik, bilimsel ve teknolojik işbirliğini geliştirmelerini, Karadeniz Bölgesinin bir barış, işbirliği ve refah bölgesi haline getirilmesini öngörmektedir. KEİB'nin önde gelen amaçları arasında bu bölgenin dünyaya artan ölçülerde açılması ve dünya ekonomisiyle bütünleştirilmesiyle çevrenin korunması alanında geniş bir işbirliğine yönelmesi yer almaktadır.

Dünyadaki diğer ekonomik bütünleşme hareketlerinde olduğu gibi Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'nde de ticaret üzerindeki engeller ve kısıtlamalar kalktıkça ülkeler arasında yapılacak ticaret hacmi artacaktır. Günümüzde ekonomik bütünleşme uygulamaları, üye ülkelerin ekonomik yapılarının birbirlerinden farklı olması ölçüsünde bölge içi ticaretin gelişme potansiyeline sahip olduğunu göstermiştir. Bu çerçevede Türkiye ile KEİB üyesi ülkelerin ekonomilerinin tamamlayıcı olma özelliğinden faydalanarak ticari ve ekonomik ilişkilerinde önemli atılımlar gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

Ayrıca, KEİB Anlaşmasını imzalayan ülkelerin birçoğu, Türkiye ile KEİB çerçevesinde sürdürülecek işbirliğine, kendileri için Batıya ve dünyaya açılan bir pencere, ekonomilerinin dünya ekonomisi ile bütünleşmesini sağlayacak bir köprü olarak bakmaktadırlar. İşbirliğinin oluşturacağı ortamdan, Türk girişimcilerinin de katkılarıyla, bölgenin zengin kaynaklarının verimli şekilde işlenip dünya pazarlarına sunulması olanakları doğacaktır.

KEİB üyesi eski SSCB ve Doğu Bloku üyesi ülkeler özellikle tüketim malları açısından önemli bir pazar niteliğindedir. Ülkeler toplu halde incelendiğinde zengin hammadde ve mineral rezervlerine sahip oldukları, tarımsal üretim potansiyellerinin yüksek olduğu kısmen yetişmiş insan gücüne sahip oldukları görülmektedir. Sanayi, özellikle ağır sanayileri gelişmiştir. Ancak geri kalmış üretim teknolojisi nedeniyle büyük ölçüde çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Öte yandan KEİB ülkelerinin diğer özelliklerini şöyle sıralamak mümkündür(1).

-KEİB üyesi ülkeler gelişmekte olan ülkeler kategorisinde yer almaktadır.

-Üye ülkelerin piyasa ekonomisi sistemini benimsemelerine karşılık birçoğunda bu sistemin gerektirdiği kurumsal yapı henüz oluşmamıştır.

(1) Canan BALKIR, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KEİB), a.g.e., s.42.

-Üye ülkelerin çoğu dış ticareet işlemlerinde serbest döviz sistemini uygulayacak durumda değildirler.

-Üretilen malların fiyatlarının oluşumu ülkeler arasında farklıdır.

-Ülkeler arasında düzenli ve yeterli bilgi akışı yoktur.

-Ülkelerin mal ve hizmet standartları birbirinden farklıdır.

KEİB'nin coğrafi olarak merkezinde Karadeniz bulunmaktadır. Karadeniz bir taraftan 25 Eylül 1992 de açılan Tuna-Main Kanalı ile Kuzey Denizi ve Baltık Denizine bağlanmakta öte yandan Don ve Volga nehirlerini birleştiren Don/Volga Kanalı ile Hazar Denizine bağlanmaktadır. Dolayısıyla Kuzey Avrupa'dan Orta Asya'ya kadar bir su yolu güzergahı oluşturarak bu güzergah üzerinde bulunan ülkeler arasındaki sosyal ve ekonomik ilişkilerin artmasına imkan sağlamaktadır. Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazları yoluyla Akdeniz'e bağlantısının olması Karadeniz'in deniz ticareti arasındaki önemini arttırmıştır.

Türk deniz ticaret sektörünün gelişme olanakları aradığı bir dönemde KEİB'nin kurulması ve Karadeniz yoluyla yapılan deniz ticaretinin bir taraftan Kuzey Avrupa, diğer taraftan Orta Asyaya kadar uzanması Türk denizcilikinin gelişmesine yönelik önemli fırsatlar ortaya çıkarmaktadır.

Türk Deniz ticaret sektörümüzün yapısı genel olarak değerlendirildiğinde;

-1992 yılı ortasında 6.282.770 Dwt Kapasitesi olan deniz taşıma filomuzun dış ticaret yüklerimizi taşımada yetersiz olduğu,

-Filomuzun sayıya göre yaklaşık 21 yıl, ağırlığa göre 17 yıl olan yaş ortalamasıyla nisbeten yaşlı bir filo olduğu,

-Günün taşıma tekniklerine ve ülkemizin dış ticaret ihtiyaçlarına uygun bazı gemi tiplerinin hiç bulunmadığı veya yeterince mevcut olmadığı,

-Limanlarımızdan Ege ve Akdeniz kıyısındaki belli başlı limanlarımızın kapasitelerinin üzerinde çalıştığı halde Karadeniz kıyısındaki limanlarımızın 1991 yılı itibariyle ancak %37.5 kapasite ile çalıştığı,

-Son yıllarda önemli gelişmeler gösteren ve dış ülkelerden sipariş almaya başlayan gemi inşa sanayimizin de halen %25 kapasite ile çalıştığı ve büyük miktarda atıl kapasitenin varolduğu,

**F.A. YÜNERGÖRENE KURULU**  
**İNTELLİKTÜEL MÜHÜR**

-Denizlerden sağladığımız, su ürünleri üretimimizin yaklaşık %82'sinin elde edildiği Karadenizde son yıllarda meydana gelen çevre kirliliğinin doğal hayatı tehdit edici boyutlara ulaşması ve bilinçsiz avlanma nedeniyle su ürünleri üretiminde azalmalar meydana geldiği,

-Deniz ticareti ile ilgili teşvik mevzuatının sektöre kaynak aktarmada yetersiz kaldığı,

-Sektörün gelişmesi ile birlikte gerek gemi adamı, gerekse işletmeci ve üretici olarak karada çalışacak kalifiye personel ihtiyacının ortaya çıktığı,

-Ege ve Akdeniz'de yaygın olarak yapılan ve kruvazyer turizmi de denilen yat turizminin Karadeniz Bölgesinde geliştirilmediği ve bu bölgedeki potansiyel imkanlardan yararlanılmadığı, görülmektedir.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'nin kurulması ile bu bölgedeki deniz ticaret potansiyelinin artması ve Karadeniz'in doğal uzantılarının üç kıtaya ulaşması Türk deniz ticaret sektörünün gelişmesinin sağlanmasında ve sorunlarının çözümünde etkili olabilecektir. Bu çerçevede Türkiye,

-Romanya, Ukrayna ve Bulgaristan ile işbirliğine giderek Tuna nehir taşımacılığında pay alabilir. Halen Tuna'da çalışan nehir gemilerinin büyük çoğunluğuna sahip bu ülkeler filolarının bakımı, tamiri ve yeni gemi inşası ülkemiz tersanelerinde yapılabilir.

-Tuna su yolunun açılması ile daha kısa zamanda ve daha düşük navlunla yapılabilecek olan dış ticaret yüklerimizin taşınması, Türkiye'nin bu ülkelerdeki rekabet imkanını arttıracaktır. Aynı zamanda ithal ürünleri de ucuzlayabileceğinden ülkemizin dış ticaret hacmi artacak ve deniz taşımacılığımıza daha fazla iş imkanları sunabilecektir.

-KEİB ülkelerinde (Yunanistan hariç) filolarının teknolojik gelişmeden yoksun olması ve yaşlı olması, bu ülkelerin muhtemelen (KEİB Anlaşması ve Tuna suyolu ile) artması beklenen dış ticaret yüklerinin taşınmasında ülkemize avantaj sağlayacaktır.

-Türkiye'deki tersanelerin İstanbul Boğazı ve Tuzla civarında yoğunlaşmış olması bu hattı kullanan KEİB ülkelerinin gemilerinin yol güzergahlarını değiştirmeden ve zaman kaybetmeden bakımlarını ve tamirlerini yapma imkanı sağlamaktadır. Türkiye bu avantajı kullanarak tersanelerinin kullanılan kapasitelerini arttırabilir.

-KEİB ülkeleri ile olan ticari ilişkilerimizin gelişmesi ve Tuna suyolunun da açılmasıyla Karadenizdeki limanlarımızın kapasitelerinin arttırılması mümkün olacaktır. Esasen transit liman niteliğinde olan Karadeniz limanlarımız Tuna yoluyla gelecek yüklerin Orta Doğu ülkelerine taşınmasında önemli roller üstlenebilecektir.

-Ege ve Akdeniz kıyılarımızda sıkışmış olan yat turizmi, KEİB ülkeleriyle işbirliği yapmak suretiyle Don ve Volga nehirleriyle bir yandan Hazar Denizi, diğer yandan Moskovaya, Tuna yoluyla ise Avrupa içlerine kadar yayılabilecektir. Bu sayede Karadeniz kıyılarımızdaki potansiyel imkanlardan yararlanılmış olacaktır.

-Su ürünleri üretimimizin azalmasına neden olan Karadenizdeki çevre kirliliğinin engellemek için KEİB ülkeleriyle işbirliğine gidilebilecektir. Balıkçılık alanında geniş birikimleri olan Rusya, Ukrayna ve Gürcistan ile işbirliği yapmak suretiyle balıkçılığımız açık denizlere ve Okyanuslara açılabilir.

Türkiyenin, KEİB çerçevesinde ortaya çıkan bu fırsatlardan yararlanabilmesi için herşeyden önce Türk deniz ticaret sektörünün idare ve yönlendirilmesine yönelik, kurumsal yapıda reorganizasyona gitmesi gerekmektedir. Bugün deniz ticaret sektörünün faaliyetlerine ve idaresine ilişkin kurumsal yapıya bakıldığında yetki alanları birbirine karışan çok sayıda bakanlığın varlığı dikkati çekmektedir. Bunlar;

- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı,
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı,
- Ulaştırma Bakanlığı,
- Turizm Bakanlığı,
- Dışişleri Bakanlığı,
- Maliye ve Gümrük Bakanlığı,
- Milli Eğitim Bakanlığı,
- Milli Savunma Bakanlığıdır.

Önemli bir potansiyele sahip olduğumuz deniz ticaret sektörü bu kurumlar arasında koordinasyon sağlanamamasından dolayı ciddi kayıplarla karşı karşıyadır. Bu nedenle, deniz ticaret sektörünün tümüne sahip çıkacak, makro bir ulusal denizcilik politikası belirleyecek, buna dayanan plan ve programları yapacak ve uygulayacak Denizcilik Bakanlığının kurulması gerekmektedir. Denizcilik Bakanlığının kurulmasıyla sektörün sorunlarını tek elden çözebilecek bir bürokratik yapı kurulmuş olacaktır. Nitekim 1992 yılı içerisinde Denizcilik Bakanlığının kurulmasına ilişkin kanun teklifi verilmiştir. Kanun taslağının "amaç" ve "görev" maddeleri şöyle düzenlenmiştir.

Birinci madde kapsamında kanunun ana amacı olarak "denizcilik sistem ve hizmetlerinin tek elden yapılması" öngörülmektedir.

İkinci madde de ise, Bakanlığın görevleri, özet olarak,

- Ulusal denizcilik politikamızı belirlemek,
- Denizcilige ilişkin talep ve ihtiyaçları belirlemek ve planlamak,
- Deniz taşıma araçlarının teknik nitelik ve yeterlilikleriyle, bunlarda çalışanların yeterliliklerine ilişkin politikayı belirlemek, şeklinde sıralanabilir.

Ayrıca, deniz ticaret sektörünün geliştirilmesine yönelik olarak şu önerilerde bulunabilir.

-Deniz ticaret filomuzun kapasitesi günün teknolojik şartlarına uygun nitelikte gemilerin kazandırılmasıyla artırılmalıdır.

-Dış ticaret yüklerimizin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin aldığı payın arttırılmasına çalışılmalıdır.

-Uluslararası ve üçüncü ülkelerarası taşımalardan deniz ticaret filomuzun daha fazla pay alması sağlanmalı ve filomuzun rekabet gücü arttırılmalıdır.

-İyi yetişmiş nitelikli gemi adamı eğitimine önem verilmelidir.

-Gemi inşa sanayimiz geliştirilmeli, deniz ticaret filomuzun ihtiyacı olan gemilerin ülkemiz tersanelerinde inşa edilmesi sağlanmalıdır.

-Gerek kamu gerekse özel tersanelerin optimal kapasite kullanımına ulaşması için, yurt dışına gemi ihraç kabiliyetlerinin arttırılması sağlanmalıdır.

-Su ürünleri, önemine uygun idari bir yapılanmaya kavuşturulmalıdır.

-Yeni av alanlarının bulunmasına yönelik açık deniz balıkçılığı teşvik edilmelidir.

-Balık işleme endüstrisinin geliştirilmesi ve su ürünlerinin ihracatının arttırılması sağlanmalıdır.

-Limanlarımızın teknik kapasitesi geliştirilmelidir.

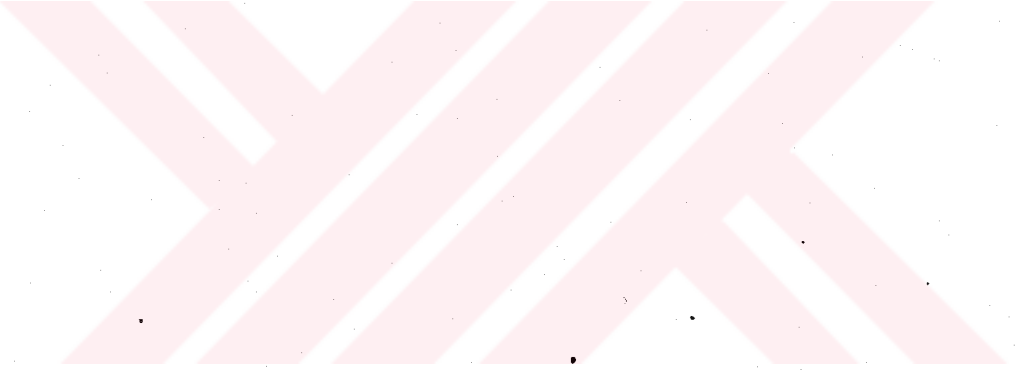
-İç ve dış ticaretimizdeki gelişmeler dikkate alınarak uygun bölgelerde, standartlara uygun limanlar yapılmalıdır.



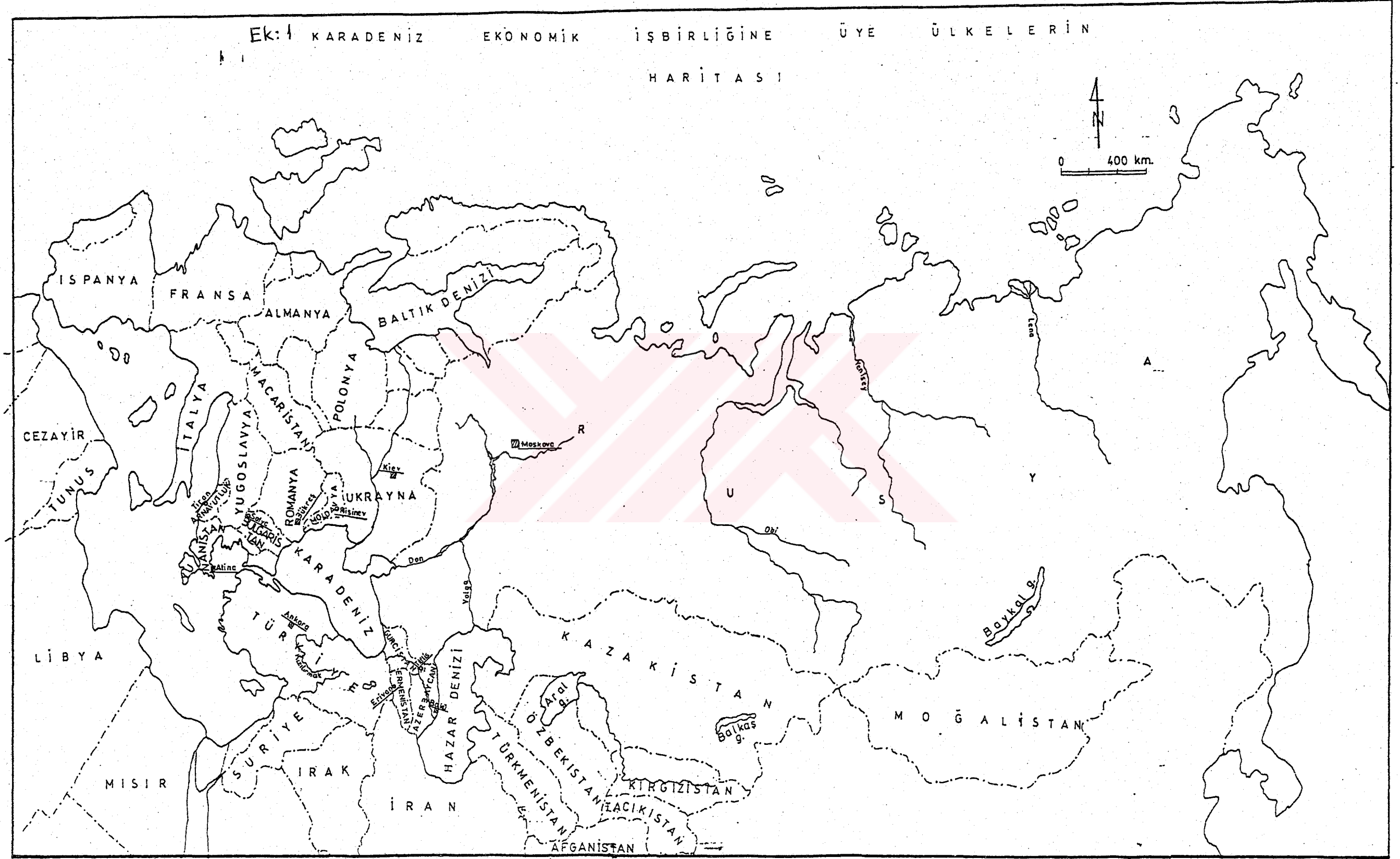
-Karadeniz kıyısındaki limanlarımızın güvenliği artırılmalı ve teknolojik donanımı yenilenmelidir.

-KEİB ülkeleri arasında "Limanlar Birliği" kurulmalıdır. Böylece, ülkemiz limanlarının kapasite kullanım oranlarının yükseltilmesi sağlanmalıdır.

-KEİB ülkeleriyle deniz ticareti alanında işbirliği olanakları aramak ve geliştirmek amacıyla bir uluslararası arama konferansı düzenlenmelidir.



Ek:1 KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİNE ÜYE ÜLKELERİN HARİTASI



YARARLANILAN KAYNAKLAR

A. KİTAPLAR

- ALPAR, Cem-M.Tuba ONGUN, Dünya Ekonomisi Ve Uluslararası Ekonomik Kuruluşlar, Türkiye Ekonomi Kurumu Yay., No: 1985/3, Ankara, 1985.
- BALASSA, B., The Theory of Economic Integration, G.Allen and Unvin, London, 1961.
- BALKIR, Canan, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KEİB) Ekonomik Bir Değerlendirme, TÜSİAD Yay., İstanbul, 1993.
- BALKIR, Canan-Muzaffer DEMİRCİ, Uluslararası Ekonomik Bütünleşme ve Avrupa Topluluğu, 2. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1989.
- BALKIR, Canan-Nevzat GÜRAN-H.H.SOYYÖRÜK, KEİB Projesi Çerçevesinde Petrokimya Sanayi, Petkim Yay., İzmir, 1992.
- BAŞOL, Koray, Türkiye Ekonomisi, Anadolu Mat., İzmir, 1993.
- DOĞUSOY, Nesrin, Arnavutluk, İGEME Yay., Ankara, 1988.
- ERGÜN, İsmet, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü. İ.İ.B.F. Yay., Ankara, 1985.
- GÜRAN, Nevzat-İsmail AKTÜRK, Uluslararası İktisadi Kuruluşlar, Akliselim Ofset, İzmir, 1992.
- KAPTANOĞLU, Cengiz, Dünya Denizciligi İçinde Türk Denizciliğinin Yeri Milli Ekonomiye Katkısı ve Türk Denizcilik Politikası, DTO Yay., İstanbul, 1989.
- KARLUK, Rıdvan, Ekonomik Bütünleşmeler Teorisi Yönünden Türkiye'nin AET Üyeliği ve Sanayileşme Sorunu, Eskişehir İTİA Yay., Eskişehir, 1976.
- KINDLEBERGER, P.C., Uluslararası İktisat, Çev. Necdet SERİN, Doğan Yayınevi, Ankara, 1973.

- MANISALI, Erol, Uluslararası Ekonomi (Gümrük Birlikleri ve Dinamik Entegrasyon Teorisi), İ.Ü. İkt. Fak. Yay., İstanbul, 1971.
- SEYİDOĞLU, Halil, Uluslararası İktisat (Teori, Politika ve Uygulama), 6. Baskı, Güzem Yayınları, İstanbul, 1991.
- SEZER, Özlenen, Romanya Ülke Etüdü, İTO Yay., İstanbul, 1991.
- TEZ, İbrahim, Denizcilik Sektörü Atılım Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992.
- TEZ, İbrahim, Denizcilik Sektörüne Genel Bakış, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992.
- ULUDAG, İlhan, Sovyetler Birliği Sonrası Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ve Türk Gruplarının Sosyo-Ekonomik Analizi Türkiye İle İlişkileri, TOBB Yay., İstanbul, 1992.
- ULUDAG, İlhan, Türkiye Ekonomisi (Teori, Politika, Değerlendirme), M.Ü. Bank. Sig. Ens. Yay., İstanbul, 1990.
- ÜLKEN, Yüksel, 20. Yüzyılda Dünya Ekonomisi, İ.Ü. İkt. Fak. Yay., İstanbul, 1984.
- ÜSTÜNEL, Besim, Milletlerarası İktisadi Birleşmeler Teorisi, Ankara, 1960.

## B. MAKALELER

- ÇOKUĞRAS, A.Burak, Tuna İç Suyolu Taşımacılığı, Deniz Ticareti Dergisi, DTO Yay., Yıl:9, Sayı:1, İstanbul, 1992.
- ELEKDAG, Sükrü, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi, İslam Dergisi, Sayı:108, İstanbul, Ağustos-1992.
- ELEKDAG, Sükrü, KEİB'nin Türkiye Açısından Önemi, Türkiye'nin Dış Ekonomik İlişkilerinde Yeni Ufuklar, İSO Yayını, İstanbul, 1992.

- GONENSAY, E., Kalkınma Stratejisi Olarak Bölgesel Ekonomik İşbirliği ve Ortadoğu, Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi, Cilt:12, Sayı:11, Kasım-1975.
- KARAHANOGU, Yılmaz, Sovyetler Birliği Gemi İnşa Talepleri ve Mevcut Filonun Karşılaştırılması, Deniz Ticareti dergisi, DTO Yay., Kasım/Aralık-1989.
- OZKALE, Rezzan, Avrupa Topluluğu ile Türkiye Arasındaki İlişkilerin Gümrük Birliği Kuramı Açısından Değerlendirilmesi, III. İzmir İktisat Kongresi, Tebliğler 1.Cilt, İzmir, 1992.

#### DİĞER YAYINLAR

- ANABRITANNICA, Encyclopaedia Britannica, 8. Cilt, İstanbul, 1992.
- DİE, 1991 Sayılarıyla Türkiye, Ankara, 1992.
- DİE, Kabotaj ve Uluslararası Deniz Taşımaları İstatistikleri, Ankara, 1991.
- DİE, Aylık Dış Ticaret Özeti ( 1992 Yılı Oniki Ayı), Ankara, 1992.
- DTO, Deniz Balıkçılığı Sektör Raporu, Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Bir Değerlendirilmesi, İstanbul, 1989.
- DTO, Deniz Sektörü Raporu 1991, İstanbul, 1992.
- DTO, Donatanlık Sektörü Raporu, 1. Ulusal Denizcilik Kongresi, İstanbul, 1989.
- DTO, Tuna Nehri Akşamı Diyor, Basılmamış Rapor, İstanbul, 1993.
- IMF, Economic Review Moldova, Washington, 1992.
- IMF, Economic Review Armenia, Washington, 1992.

- IMF, Economic Review Russian Federation, Washington, 1992.
- IGEME, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Baltık Cumhuriyetleri, Ankara, 1992.
- IKV, Doğu Avrupa Ülkeleri, İstanbul, 1990.
- ISO, Azerbaycan Gürcistan Kazakistan Kırgızistan Rusya Uederasyonu Ukrayna, İstanbul, 1993.
- ITO, Ekonomik Rapor, İstanbul, 1992.
- IZTO, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Ülkeleri, İzto Dergisi, Yıl:65, Sayı:7, İzmir, 1992.
- LLOYDS REGISTER, Merchant Shipbuilding Return, 1990.
- T.C. DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI, Türkiye'nin Dış Temsilcilikleri Bulunan Ülkeler Hakkında El Kitabı (Avrupa Ülkeleri 1. Kitap), Ankara, 1988
- T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI, Türkiye Limanları, Ankara 1993.
- III. İzmir İktisat Kongresi, Ulaştırma Çalışma Grubu Denizyolu Ulaştırması Raporu, İzmir, 1993
- Yaşadığımız Dünya 1992 Ekonomik ve Jeopolitik Yıllık, Metis Yayınları, İstanbul, 1991.