

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE DENİZ TİCARETİ
PERSPEKTİFİNDEN LİMANLARIN VE ROTALARIN ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Burcu DEĞERLİ ÇİFÇİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Şehir Planlama Programı

ARALIK, 2021

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE DENİZ TİCARETİ
PERSPEKTİFİNDEN LİMANLARIN VE ROTALARIN ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Burcu DEĞERLİ ÇİFÇİ
(502181852)**

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Şehir Planlama Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Tüzin BAYCAN

ARALIK, 2021

İTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 502181852 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Burcu DEĞERLİ ÇİFÇİ, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE DENİZ TİCARETİ PERSPEKTİFİNDEN LİMANLARIN VE ROTALARIN ANALİZİ” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Tüzin BAYCAN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyesi: **Prof. Dr. Adem Erdem ERBAŞ**
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Jüri Üyesi: **Doç. Dr. Seda KUNDAK**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : 10 Aralık 2021
Savunma Tarihi : 28 Aralık 2021



ÖNSÖZ

Yüksek lisans tezimin her aşamasında bana yol gösteren, değerli görüşleri ve tecrübesi sayesinde bana farklı bir bakış açısı kazandırarak çalışmamı ve beni daima ileriye taşıyan sayın danışmanım Prof. Dr. Tüzin BAYCAN'a verdiği emeklerinden dolayı minnettarım. Süreç boyunca göstermiş olduğu sabrı ve destekleyici yaklaşımından dolayı kendisine sonsuz teşekkür ederim.

Katkılarından dolayı sayın jüri üyeleri Prof. Dr. Adem Erdem ERBAŞ'a ve Doç. Dr. Seda KUNDAK'a teşekkür ederim.

TÜBİTAK tarafından desteklenen 118K191 kodlu projenin sağladığı desteği için TÜBİTAK'a ve Doç. Dr. Neslihan KULÖZÜ UZUNBOY'a teşekkürü borç bilirim.

En büyük teşekkürü tüm hayatım boyunca beni sevgisi ve sabrıyla daima destekleyen, attığım her adımda yanımda olan ve bana sonsuz inanan biricik anneme sunuyorum. Bugüne kadar kazandığım her başarı onun sayesinde. Düştüğüm yerden beni daima kaldıran, tüm süreç boyunca beni daima motive eden en yakın arkadaşşıma, eşime, çok teşekkür ederim.

Son olarak, yüksek lisans hayatımın en büyük ve güzel kazancı, canım ortağım ve güzel arkadaşım İpek YARGIÇ'a dostluğundan ve sonsuz desteğinden dolayı teşekkür ederim.

Aralık 2021

Burcu DEĞERLİ
(Şehir Plancısı)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı.....	2
1.2 Tezin Kapsamı	4
1.3 Tezin Yöntemi.....	6
2. MAVİ EKONOMİ VE DENİZ TİCARETİ PERSPEKTİFİNDE ULUSLARARASI TİCARET VE BÖLGESEL ENTEGRASYONLAR.....	9
2.1 Mavi Ekonomi Kavramı.....	9
2.2 Dış Ticaret (Uluslararası Ticaret).....	12
2.2.1 Dış ticaret teorileri.....	12
2.2.1.1 Mutlak üstünlükler teorisi	12
2.2.1.2 Karşılaştırmalı üstünlükler teorisi	13
2.2.1.3 Faktör donanımı teorisi	13
2.2.1.4 Nitelikli işgücü teorisi	14
2.2.1.5 Teknoloji açığı hipotezi.....	14
2.2.1.6 Ürün dönemleri hipotezi	14
2.2.1.7 Tercihlerde benzerlik teorisi	15
2.2.1.8 Ölçek ekonomileri teorisi.....	15
2.2.1.9 Tekelci rekabet teorisi	15
2.2.2 Dış ticaret ve ekonomik gelişme arasındaki ilişki.....	15
2.2.3 Küresel ölçekte dış ticaret gelişmeleri	16
2.3 Deniz Ticareti.....	20
2.4 Bölgesel Entegrasyonlar.....	24
2.5 Bölüm Sonucu	28
3. BİR BÖLGESEL ENTEGRASYON OLARAK KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ	31
3.1 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün Kuruluşu	31
3.2 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün Temel Yapısı.....	34
3.3 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne Tam Üye Ülkelerin Temel Özellikleri ve Ekonomik Göstergeleri.....	35
3.4 Bölüm Sonucu.....	43
4. KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE DENİZ TİCARETİ PERSPEKTİFİNDE LİMANLAR VE ROTALAR.....	47
4.1 Karadeniz'deki Ulusal ve Uluslararası Limanlar	47

4.2	Karadeniz'deki Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanlar Ve Sahip Olduğu Rotalar	55
4.3	Karadeniz'deki Limanlarla İlişkili Uluslararası Ulaştırma Projeleri	61
4.3.1	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T)	61
4.3.2	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)	62
4.3.3	Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı (TITR)	63
4.3.4	Trans-Kafkasya Ulaştırma Koridoru (CTC)	64
4.4	Bölüm Sonucu	65
5.	KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE ULUSLARARASI ÖLÇEKTE HİZMET VEREN LİMANLARIN VE İLİŞKİLERİNİN SOSYAL AĞ ANALİZİ.....	69
5.1	Sosyal Ağ Analizi Nedir?.....	69
5.1.1	Arasındalık merkeziliği (Betweenness centrality)	71
5.1.2	Yakınlık merkeziliği (Closeness centrality)	71
5.1.3	Derece merkeziliği (Degree centrality)	71
5.1.4	Özvektör merkeziliği (Eigenvector centrality).....	72
5.1.5	Kümelenme katsayısı ve ağ yoğunluğu.....	72
5.2	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'nde Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanlar Dâhilinde Sosyal Ağ Analizi.....	72
5.3	Bölüm Sonucu	85
6.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	89
	KAYNAKÇA	95
	ÖZGEÇMİŞ.....	99

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
APEC	: Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BSEC	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
CTC	: Trans – Kafkasya Ulaştırma Koridoru
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
ECO	: Ekonomik İşbirliği Örgütü
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi
FTAA	: Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla
GZFT	: Güçlü – Zayıf – Fırsat - Tehdit
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
MERCOSUR	: Güney Amerika Ortak Pazarı
NAFTA	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
SEM	: Tek Avrupa Pazarı
TEN-T	: Trans – Avrupa Ulaştırma Ağı
TITR	: Trans – Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı
TRACECA	: Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNEP	: Birleşmiş Milletler Çevre Programı
WWF	: Dünya Sağlık Örgütü



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Mavi Ekonomi Kavramının Temel Kavramsal Özeti.....	10
Çizelge 2.2 : Bölgelerin GSYH ve Ticaret Verileri 1990-2019	19
Çizelge 2.3 : Yıllara ve Türlerle Göre Deniz Ticareti (milyon ton)	24
Çizelge 3.1 : KEİ Ülkelerinin Temel Özellikleri.....	35
Çizelge 3.2 : KEİ Ülkelerinin Ekonomik Göstergeleri (2019).	39
Çizelge 3.3 : KEİ Ülkelerinin Yıllara Göre Dış Ticaret Verileri (Milyon \$)	42
Çizelge 4.1 : Ukrayna'nın Karadeniz'de Bulunan Limanları.....	49
Çizelge 4.2 : Türkiye'nin Karadeniz'de Bulunan Limanları.	51
Çizelge 4.3 : Gürcistan'ın Karadeniz'de Bulunan Limanları.	52
Çizelge 4.4 : Romanya'nın Karadeniz'de Bulunan Limanları.	53
Çizelge 4.5 : Rusya'nın Karadeniz'de Bulunan Limanları.....	54
Çizelge 4.6 : Bulgaristan'ın Karadeniz'de Bulunan Limanları.	54
Çizelge 4.7 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'deki Limanlarının Sahip Olduğu Toplam Rota Sayıları.	58
Çizelge 5.1 : Sosyal Ağ Analizine Konu Olan Düğümler.	73
Çizelge 5.2 : Sosyal Ağ Analizine Konu Olan Ayrıklar.....	74
Çizelge 5.3 : Sosyal Ağ Analizi Kapsamında Yapılan Hesaplamalar.	76
Çizelge 6.1 : Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'ndeki Limanların Analizinin Bütüncül İfadesi	92



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Tez Akış Diyagramı.	4
Şekil 2.1 : Yıllara Göre Dünya Dış Ticaret Hacmi ve GSYH	17
Şekil 2.2 : 2020 Dünya Dış Ticaret Hacmi.....	18
Şekil 2.3 : Bölgelerin Yıllara Göre İthalat Oranları (% GSYH).....	20
Şekil 2.4 : Bölgelerin Yıllara Göre İhracat Oranları (% GSYH).....	20
Şekil 2.5 : Bölgelerin 2019 Yılı Yükleme ve Boşaltma Bakımından Uluslararası Deniz Ticareti Verileri.	23
Şekil 3.1 : Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne Tam Üye Olan Ülkeler.	32
Şekil 3.2 : KEİ Ülkelerinin Nüfus Büyüklükleri (milyon).	36
Şekil 3.3 : KEİ Ülkelerinin Nüfus Artış Hızı.	37
Şekil 3.4 : KEİ Ülkelerinin Nüfus Yoğunlukları (kişi/km ²).	37
Şekil 3.5 : KEİ Ülkelerinde Kentsel/Kırsal Nüfus Oranları.	38
Şekil 3.6 : KEİ Ülkelerinde Sektörlerin Dağılımı (% GSYH).	40
Şekil 3.7 : KEİ Üyesi Ülkelerin Dış Ticaret Hacmi (% Dünya Dış Ticaret Hacmi).	41
Şekil 4.1 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'deki Limanları.	48
Şekil 4.2 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'deki Limanlarının Yük Elleçleme Kapasiteleri.	48
Şekil 4.3 : KEİ'ye Ülkelerin Karadeniz'deki Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanları.	56
Şekil 4.4 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'de Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanların Rotaları.....	58
Şekil 4.5 : TEN-T Koridorları.	62
Şekil 4.6 : TRACECA Haritası.....	63
Şekil 4.7 : TITR Ulaştırma Güzergâhı Haritası.	64
Şekil 4.8 : CTC Ulaştırma Güzergâhı.....	65
Şekil 5.1 : Düğüm (Node) ve Ayrıt (Edge).....	70
Şekil 5.2 : Sosyal Ağ Analizi.....	75
Şekil 5.3 : Ağın Derece Dağılımı – 1.	76
Şekil 5.4 : Ağın Derece Dağılımı – 2.	77
Şekil 5.5 : Limanların Derece Değerleri Dağılımları.	77
Şekil 5.6 : Limanların Arasındalık Merkeziliği Değerlerinin Dağılımı.	78
Şekil 5.7 : Ağın Arasındalık Merkeziliği Dağılımı – 1.	79
Şekil 5.8 : Ağın Arasındalık Merkeziliği Dağılımı – 2.	79
Şekil 5.9 : Ağın Yakınlık Merkeziliği Dağılımı – 1.	80
Şekil 5.10 : Ağın Yakınlık Merkeziliği Dağılımı – 2.	80
Şekil 5.11 : Limanların Yakınlık Merkeziliği Değerlerinin Dağılımı.	81
Şekil 5.12 : Ağdaki Özvektör Merkeziliği Dağılımı – 1.	82
Şekil 5.13 : Ağdaki Özvektör Merkeziliği Dağılımı – 2.	82
Şekil 5.14 : Limanların Özvektör Merkeziliği Değerleri Dağılımı.	83
Şekil 5.15 : Ağdaki Kümelenme Katsayısı Dağılımı – 1.	83

Şekil 5.16 : Ağdaki Kümelenme Katsayısı Dağılımı – 2.....	84
Şekil 5.17 : Limanların Kümelenme Katsayısı Değerlerinin Dağılımı.	84



KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE DENİZ TİCARETİ PERSPEKTİFİNDEN LİMANLAR VE ROTALARIN ANALİZİ

ÖZET

Küreselleşme ile birlikte, ülkelerin rekabet edebilir olma ve küresel pazarda yer edinebilme arzuları giderek artmıştır. Söz konusu arzuyu gerçekleştirebilmenin en önemli araçlarından bir tanesi uluslararası ticarettir. Ülkeler, uluslararası ticaret faaliyetleri ile birlikte hem birbirleri ile etkileşim göstermekte hem de ekonomilerine büyük katkıda bulunmaktadır. Yapılan araştırmalar uluslararası ticaret ve ekonomik gelişmişlik arasında göz ardı edilemeyecek bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. Uluslararası ticaret hacminin artması, ülkelere rekabet edebilirlik kazandırmasının yanı sıra, gayrisafi yurtiçi hâsıla ve kişi başı gayrisafi yurtiçi hâsıla değerlerini artırarak ekonomik gelişmişliğe katkı sağlamaktadır.

Uluslararası ticaret açısından, malların üretilmesinin yanı sıra küresel pazarlara ulaştırılması da önem taşımaktadır. Bu bağlamda, deniz ticareti, uluslararası ticaretin en güvenilir ve en az maliyetli bir yolu olarak ortaya çıkmaktadır. Taşıma maliyetlerini minimum seviyeye indirgeyen deniz ticareti sayesinde ülkeler daha emin adımlarla uluslararası ticaret ağının içerisinde olabilmektedirler. Günümüzde, uluslararası ticaretin göz ardı edilemeyecek bir kısmı denizyolu aracılığı ile gerçekleştirilmektedir. Zaman içerisinde politik ve jeopolitik etmenler, serbestleştirilmiş ticaret, uluslararası işbirliğinin artması, üretim ve dağıtım süreçlerinin küreselleşmesi vb. gibi birçok faktörün etkisi ile şekillenen deniz ticareti, uluslararası ticaret için vazgeçilmez bir araç haline gelmiştir.

Öte yandan, günümüz gündemlerinden bir tanesi olan sürdürülebilirlik için de deniz ticareti büyük önem taşımaktadır. Deniz ekosistemlerinde, geçmişten günümüze artarak gelen kirlilik, iklim değişikliği etkileri vb. gibi olumsuz etmenlerden dolayı hızlı bir bozulma görülmektedir. Bu nedenle, deniz ekosistemlerinin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla Mavi Ekonomi kavramı ortaya çıkmıştır. Mavi ekonomi, denizden ve deniz kaynaklarından yararlanmayı en sürdürülebilir ve uzun vadeli kalkınma stratejileri ile sağlamayı amaçlamaktadır. Okyanusların sürdürülebilir sanayileşmesi olarak da tanımlanması nedeniyle, denizcilik, liman faaliyetleri, turizme yönelik gelişim gibi endüstrileri de bünyesinde barındırmaktadır. Bu nedenle, ekonominin gelişmesi ve sürdürülebilirlik arasında etkili bir bağ kuran kavram için deniz ticareti oldukça önemlidir.

Ülkelerin küresel pazarlarda yer edinebilmeleri ve ekonomik anlamda gelişim sağlamaları yalnızca ürettikleri mallar ve bu malların pazarlara getirilmesi ile ilişki değildir. Bunların yanı sıra, diğer ülkeler ile kurdukları ilişkiler ve yaratılan etkileşimler de ülkelerin ekonomik anlamda gelişmelerini büyük oranda etkilemektedir. Bu noktada karşımıza bölgesel entegrasyonlar çıkmaktadır. Bölgesel entegrasyonlar sayesinde, ülkeler küresel ölçekteki rekabetin olumsuz etkilerini en aza indirmekte ve kendi rekabet edebilirliklerini artırmaktadırlar. Ülkeler, bölgesel entegrasyonlar dâhilinde, çıkarlarını koruyacak şekilde ekonomik avantaj getirisi olan

anlaşmalar yapmaktadırlar. Bu anlaşmaların temelinde ise ticaretin serbestleşmesi, ortak pazar ve serbest ticaret bölgesinin oluşturulması vardır.

Bir bölgesel entegrasyon olan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerin küresel anlamda rekabet edebilir olma ve pazarlarını genişletebilme arzusu ile kurdukları bir örgüttür. Havza içerisinde refah ortamı sağlama ve ekonomik gelişmişlik seviyesini artırma kaygısı bulunan örgüt, organizasyonel yapısı, bulunduğu jeopolitik konum ve ülkelerin bölgedeki işbirliği potansiyeli açısından uluslararası ticaret ve deniz ticareti için oldukça büyük bir potansiyele sahiptir.

Yapılan araştırmalar sonucunda, deniz ticareti perspektifinde ele alınan bölgesel ekonomik işbirlikleri ve bölgesel gelişme konularının oldukça az olduğu ve Karadeniz Havzası’nda buna yönelik bir çalışmanın bulunmadığı görülmüştür. Yukarıda değinilen temel çerçeve ve literatürdeki söz konusu eksiklik ışığında, bu tez çalışması kapsamında Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Tezin temel amacı Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi’nde deniz ticareti perspektifinde limanların ve rotaların analiz edilmesidir. Deniz ticaretinin en önemli araçlarının limanlar olduğu düşünüldüğünde, bölgedeki limanların özelliklerinin ve rollerinin belirlenmesi, ulaştırma koridorları ile ilişkisinin ve bu limanların havza içerisinde sahip oldukları rotaların ortaya konması ve limanların havza içerisinde sahip oldukları ağlarının analizi amaçlanmıştır. Bu kapsamda, teorik çerçeveyi oluşturmak için öncelikle ulusal ve uluslararası literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü detaylı bir şekilde incelenmiş, örgüte tam üye olan ülkelerin (Gürcistan, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Türkiye, Romanya, Bulgaristan, Azerbaycan, Moldova, Ermenistan, Sırbistan, Arnavutluk, Yunanistan) temel özellikleri ve ekonomik göstergeleri (nüfus, gayrisafi milli hâsıla, kişi başı gayrisafi milli hâsıla, ithalat, ihracat, enflasyon, sektörel dağılım) ele alınarak bölgenin daha iyi tanınması sağlanmıştır. Bu veriler, Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü veri tabanları aracılığı ile elde edilmiştir. Daha sonra, tezin amacına yönelik olarak bölgedeki tüm limanların özellikleri incelenmiş, uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar belirlenmiş ve uluslararası ulaştırma projeleri (CTC, TRACECA, TITR, TEN-T) ile ilişkisi incelenmiştir. Uluslararası ölçekte hizmet veren limanların havza içerisinde sahip oldukları rotalar Vesselfinder ve Marinetraffic programlarının GIS tabanlı verileri kullanılarak belirlenmiş ve rota haritaları oluşturulmuştur. Tezin esas yöntemini ise Sosyal Ağ Analizi oluşturmaktadır. Bu kapsamda, Gephi programı kullanılarak bölgedeki uluslararası ölçekte hizmet veren limanların havza içerisinde sahip olduğu ağlar belirlenmiş ve limanların etkinliği, önemi, birbirleri ile olan ilişkisi ve bu ilişkilerin potansiyelleri ortaya konmuştur. Yapılan analizler sonucunda, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi’nin ithalat (%46,1) ve ihracat (%41,4) oranlarının dünya ortalamasının üzerinde olduğu görülmüştür. Öte yandan, söz konusu bölgenin gayrisafi yurtiçi milli hasılasının dünya ortalamasının altında olduğu saptanmıştır. Bunun yanı sıra, yük elleçleme kapasitesi en fazla olan liman Karadeniz’deki toplam kapasitenin yaklaşık %22’sini oluşturan Rusya Federasyonu - Novorossiysk Limanı’dır ve onu yaklaşık %18 oranıyla Romanya - Köstence Limanı’nı takip etmektedir. Uluslararası ulaştırma projeleri ile olan ilişkileri incelendiğinde, Romanya –Köstence Limanı, Bulgaristan – Varna ve Burgaz Limanı, Türkiye – Samsunport Uluslararası Liman, Gürcistan-Batum ve Poti Limanı, Ukrayna – Chornomorsk Limanı öne çıkmaktadır. Karadeniz Bölgesi’nde Türkiye toplam rota sayısının %29’unu ve Ukrayna %26’sını oluşturarak bölgenin fazla limanı ve rota sayısını bünyesinde barındırmaktadır. Yapılan sosyal ağ

analizi sonucunda, bölgede güçlü bir ağ olduğu kanısına varılmıştır. Bunun yanı sıra, analiz kapsamında öne çıkan limanlar Rusya – Novorossiysk Limanı, Gürcistan – Batum Limanı, Romanya – Köstence Limanı, Türkiye – Samsunport Uluslararası Liman, Ukrayna – Chornomorsk ve Odessa Limanı'dır.

Sonuç olarak, bölgede her türlü yük elleçlenebilmesi, ithalat ve ihracat oranlarının dünya ortalamasının üzerinde olması, jeopolitik açıdan önem taşıması, uluslararası ulaşım koridorları bakımından öne çıkması nedeniyle Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi büyük bir potansiyele sahiptir. Bunun yanı sıra, bölgenin limanlar açısından zengin olması deniz ticareti potansiyeli ve dolayısıyla uluslararası ticaret bakımından oldukça önemlidir. Limanlar bölgede, hem dış ticareti yönlendiren/ivmelendiren hem de ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğini geliştirmek için bir araç niteliğine sahiptir. En fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanların, altyapı ve hizmet açısından en gelişmiş limanlar oldukları görülmüştür. Limanlar, tam kapasite ile çalıştıkları takdirde ülkelerin deniz ticaretine büyük katkı sağlayacaklardır. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün ve bölge ekonomisinin geliştirilmesi için denizyolu taşımacılığı ile limanlar kritik öneme sahiptir. Öte yandan, limanların bulundukları kentlerin fiziksel gelişimine ve planlamasına etkisinin yanı sıra; istihdam yaratması, dış ticaret faaliyetlerinin temel aracı olması ve kültürler arası etkileşime olanak sağlaması nedeniyle ekonomik ve sosyal etkileri de vardır. Limanlar, hinterlandları ile bir kent-bölge şeklinde bütün olarak çalıştığından, bulundukları kentlere ve kentsel ağ sistemine etkileri de göz ardı edilemez.



ANALYSIS OF PORTS AND ROUTES FROM THE MARINE TRADE PERSPECTIVE IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION

SUMMARY

With the globalization, the desire of countries to be competitive and to have a place in the global market has gradually increased. One of the most important means of realizing the desire is international trade. Countries both interact with each other and contribute greatly to their economies with international trade activities. With the effects of globalization, international trade has become one of the important tools for countries to survive on an international scale within the economic order. Recent studies have shown that there is a relationship that cannot be ignored between international trade and economic development. The increase in international trade volume not only brings competitiveness to the countries, but also contributes to economic development by increasing the values of gross domestic product and gross domestic product per capita.

In terms of international trade, besides the production of goods, their delivery to global markets is also important. In this context, marine trade has emerged as the most reliable and least costly way of international trade. Since the 1970s, maritime transport has not only contributed to the globalization of commodities trade and production, but has also become one of the most globalized businesses. Most countries today specialize in various maritime lines. Today, maritime trade, which is shaped by the influence of many factors, has become the sought-after face of competitiveness on a global scale. Through marine trade, which minimizes transport costs, countries can become part of the international trade network with more confident milestones. Nowadays, a non-negligible part of international trade is carried out by marine transportation. Over time, marine trade, which has been shaped by many factors such as political and geopolitical factors, liberalized trade, increased international cooperation, globalization of production and distribution processes, has become an indispensable tool for international trade.

On the other hand, marine trade is of great importance for sustainability, which is one of today's agendas. There is a rapid deterioration in marine ecosystems due to negative factors such as pollution and climate change, which become more effective from past to present day. For this reason, the concept of the Blue Economy has emerged in order to ensure the sustainability of marine ecosystems. The blue economy first has emerged as a complementary concept to the green economy concept at the United Nations' Sustainable Development Conference held in Rio de Janeiro in 2012. This concept is accepted as a discourse based on the use of resources to ensure ecosystem integrity. Blue economy aims to benefit from marine and from marine resources with the most sustainable and long-term development strategies. Since it is also defined as the sustainable industrialization of the oceans, it also includes industries such as maritime, port activities and tourism-oriented development. Therefore, marine trade is crucial

for the blue economy that establishes an effective link between the development of the economy and sustainability.

The fact that countries can gain a place in global markets and achieve economic development is not only related to the goods produced by these countries but also bringing these goods to the markets. Moreover, relationships and interactions with other countries have a significant impact on their economic development. At this point, regional integrations have been emerged. Regional integration is the means by which new countries trying to enter the multilateral system (and small countries already in it) compete among themselves for the direct investment necessary for their successful participation in that system. In addition, regional integrations aimed to alleviate regional tensions and increase the level of welfare in the region as well as economic development by collaborating with each other in terms of economic cooperation. Under favour of regional integrations, countries minimize the negative effects of competition on a global scale and increase their own competitiveness. As part of regional integrations, countries make agreements with economic advantage in a way that will protect their interests. The basis of these agreements is the liberalization of trade, the creation of a common market and free trade area.

The Black Sea Economic Cooperation Organization, which is a regional integration, is an organization established by the Black Sea littoral countries with the desire to be globally competitive and expand their markets. The organization has 12 full members, 9 of which are founding members. While the founding members are Turkey, Georgia, Russian Federation, Ukraine, Bulgaria, Romania, Azerbaijan, Moldova and Armenia; the other members are Albania, Serbia and Greece. The organization, which is concerned about providing an environment of prosperity and increasing the level of economic development in the basin, has a great potential for international trade and marine trade in terms of its organizational structure, geopolitical location and cooperation potential of the countries in the region. The strengths of the region are that the import and export rates of the BSEC Organization and Region are above the world average, the organization has a well-thought-out organizational structure and there are working groups on various important issues. On the other hand, the existence of social, political and economic heterogeneity among the member countries of the organization is one of the weaknesses of the region. The geopolitical position of the region in question appears as an opportunity.

Following the research, it has been shown that the regional economic cooperation and regional development issues discussed in the perspective of marine trade are quite rare and there is no study on this in the Black Sea Basin. In the light of the basic framework mentioned above and the deficiency in the literature, the Black Sea Economic Cooperation Organization Region has been chosen as the study area within the scope of this thesis. The main purpose of the thesis is to analyze the role of ports and their routes from marine trade perspective in the Black Sea Economic Cooperation Organization Region. Considering that the ports are the most important means of marine trade, it is aimed to determine the characteristics and roles of the ports in the region and to reveal their relationship with the international transportation corridors. Furthermore, the routes of these ports and analysis of the networks of these ports in the basin are also a part of the study.

In this context, first of all, a national and international literature review has conducted to create the theoretical framework. Afterwards, the Black Sea Economic Cooperation Organization has examined in detail. The basic characteristics and economic indicators

(population, GNP per capita, imports, exports, inflation, sectoral distribution) of the full members of the organization (Georgia, Ukraine, Russian Federation, Turkey, Romania, Bulgaria, Azerbaijan, Moldova, Armenia, Serbia, Albania, Greece) have been analyzed for better recognition of the region. The data was obtained through the World Bank and World Trade Organization databases. Then, the characteristics of all ports in the region have been examined, the ports serving on an international scale have determined and their relationship with international transportation projects (CTC, TRACECA, TITR, TEN-T) has been examined. The routes of the ports serving on an international scale within the basin have determined by using the GIS-based data of the Vesselfinder and Marinetraffic programs and route maps have created. The main method of the thesis is Social Network Analysis. In this context, by using the Gephi, the networks of the ports serving on international scale in the region have determined and the (efficiency and importance of ports, relationship of the ports with each other and the potentials of these relations have been revealed. The result of analysis has shown that the import (46,1%) and export (41,4%) rates of the Black Sea Economic Cooperation Region are above the world average. On the other hand, it has been determined that the gross domestic national product of the region is below the world average. In addition, the port with the highest cargo handling capacity is the Russian Federation - Novorossiysk Port, which accounts for approximately 22% of the total capacity in the Black Sea, followed by Romania - Constanta Port with approximately 18%. In examining its relationship to international transport projects, Romania – Port of Constanta, Bulgaria – Port of Varna and Port of Burgas, Georgia – Port of Batumi and Port of Poti, Ukraine – Port of Chornomorsk have become prominent. In the Black Sea Region, 29% of the total number of routes is in Turkey and 26% is in Ukraine. With these ratios, Turkey and Ukraine contain the region's majority of ports and routes. Following the analysis of social networks, it has been concluded that the region has a strong network. In addition, the prominent ports within the scope of the social network analysis are Russia – Port of Novorossiysk, Georgia – Port of Batumi, Romania – Port of Constanta, Turkey – Samsun International Port, Ukraine – Port of Chornomorsk and Port of Odessa.

In summary, The Black Sea Economic Cooperation Organization Region has a great potential as it can handle all kinds of cargo in the region. Its import and export rates are above the world average, it is of geopolitical importance, and it stands out in terms of international transportation corridors. The intensity of the interactions between the ports of the region and the presence of a strong logistic network in the region give the region a significant potential. Moreover, the fact that ports of the region is quite abundant is crucial in terms of marine trade and international trade potential. The ports have the quality of both directing/accelerating international trade and also a tool for developing economic cooperation in the region. It has been observed that the ports with the highest cargo handling capacity are the most developed ports in terms of infrastructure and service. If the ports operate at full capacity, they will make a great contribution to the marine trade of the countries. Maritime transport and ports are of critical importance for the development of the Black Sea Economic Cooperation Organization and the regional economy. On the other hand, ports also have economic and social effects as they create employment, are the main tool of international trade activities and enable intercultural interaction, as well as the physical development and planning of the cities they are located in. Since the ports work as a whole as a city-region with their hinterlands, their effects on the cities and the urban network system cannot be ignored. Finally, For the 'Blue Economy', which is based on the maritime

sectors, maritime trade is of great importance for coastline countries to compete on a global scale, as it offers many advantages in terms of cost, efficiency and reliability.



1. GİRİŞ

Ülkelerin küresel pazarlarda yer edinebilme araçlarından bir tanesi bölgesel entegrasyonların içerisinde yer almaktadır. Bölgesel entegrasyonlar, ülkelerin coğrafi yakınlıkları göz önünde bulundurularak aralarında kurdukları ekonomik bağlar ve bu bağların hükümetler tarafından desteklenmesi olarak tanımlanabilir (Hine, 1992). Bu sayede, belirli bir entegrasyon dahil olan ülkeler, coğrafi ve politik potansiyeller dahilinde kendi ekonomik çıkarları için avantaj sağlayabilmektedirler.

Ülkelerin küresel ölçekte rekabet edebilir olması ve küresel piyasa içerisinde yer edinebilmeleri için en önemli araçlardan bir tanesi de uluslararası ticarettir. Ülkelerin ekonomik gelişmelerini doğrudan etkileyen ve GSYH'yi arttıran bu araç, rekabetçi piyasa ortamı yaratmanın yanı sıra, ürün eşitliliği ve kalitesini de teşvik eder.

Ekonomik anlamda gelişmek ve küresel ölçekte bir role sahip olmak isteyen ülkeler, uluslararası ticaret faaliyetlerine öncelik vermektedirler. Deniz ticareti, bu faaliyetlerin yürütülmesindeki en önemli araçlardan bir tanesidir. Günümüzde, küresel tedarik zincirinde, üretim süreçlerinin küreselleşmesi ile birlikte deniz ticaretinin önemi artmıştır (Munim & Schramm, 2018). UNCTAD (2020) verilerine göre, 2019 yılında küresel ölçekte ihracatın yüzde 42'sinin ve ithalatın yüzde 35'inin deniz yolu ile gerçekleşmesi bu önemi gözler önüne koymaktadır. Deniz ticareti, uluslararası ticaretin en az maliyetli ve en güvenilir yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Öyle ki, Clinton – Davis (1994)'e göre, deniz ticareti ülkeler için hayati ve ulusal bir varlıktır. Bunun nedeni ise, ülkelerin rekabet gücünün uygun pazarlara optimal maliyet ve verimli bir erişim ile belirlenmesidir. Bir başka deyişle, malları üretmenin yanı sıra, bu malları pazarlara getirmek ülkelerin rekabet edebilir olma gücü ile yakından ilişkidir. Bu noktada, bir başka açıdan bakıldığında, günümüz gündemlerinden bir tanesi olan mavi ekonomi kavramı ile karşı karşıya gelinmektedir. Mavi ekonomi, mevcut ve gelecek nesiller için sosyal ve ekonomik faydalar sağlayan, deniz temelli bir ekonomidir (Dünya Bankası, 2017). Kavramın temelinde, ülkelerin ekonomik gelişmelerinin sürdürülebilir bir şekilde sağlanması bulunmaktadır. Bir başka deyişle, okyanusların sürdürülebilir bir şekilde sanayileşmesi olarak da tanımlanabilir. Smith-

Godfrey (2016)'ya göre, bu sanayileşmenin içerisinde ticaret ve taşımacılığa yönelik düzenlemeler en önemli yeri kapsamaktadır. Bu bağlamda, deniz ticareti söz konusu kavram açısından da büyük bir öneme sahiptir.

Uluslararası ticaret ve deniz ticareti açısından hem bulunduğu coğrafi konum ve hem de ülkeler arasındaki ilişkiler nedeniyle, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi büyük bir potansiyele sahiptir. “Karadeniz Bölgesi’nde barış, istikrar ve refah için birlikte çalışmak” sloganını benimseyen KEİ, işbirliğini esas alarak ülkelerin ekonomik anlamda geliştirilmesi kaygısını taşımaktadır. Söz konusu bölgede, ithalat ve ihracat oranlarının dünya ortalamasının üzerinde olması, ayrıntılı düşünülmüş bir organizasyonel yapıya sahip olması, son yıllarda ülkelerin doğrudan yabancı yatırım girişimleri ve hizmet sektörüne bağlı ekonomik büyümesi bölgenin potansiyelini gözler önüne sermektedir. Ancak bölgede GSYH ve kişi başı GSYH’nin dünya ortalamasından düşük olması, bölgede var olan potansiyellerin hala etkin bir şekilde kullanılmadığının bir kanıtı olarak kabul edilebilir.

Bölgedeki potansiyellerin değerlendirilmesinin en büyük adımlarından bir tanesi bölgedeki deniz ticareti potansiyelini geliştirmek olacaktır. Karadeniz Havzası’nda 32’si uluslararası ölçekte hizmet vermek üzere toplamda 57 adet liman olduğu göz önünde bulundurulduğunda, deniz ticaretinin bölge açısından büyük önem taşıdığı görülmektedir. Bu bağlamda, bu çalışma kapsamında deniz ticaretinin KEİ bölgesi açısından önemini analiz edilmiş; bölgedeki uluslararası ulaştırma projeleri incelenmiş ve limanların temel özellikleri ve rolleri üzerinde durulmuştur. Bunu yanı sıra, uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar arasındaki ilişkileri ve limanların bölgesel gelişme üzerinde etkilerini belirleyebilmek adına aktörleri ve ilişkisel verileri bütüncül bir yaklaşımla inceleyen sosyal ağ analizi yapılmıştır.

1.1 Tezin Amacı

Bölgesel entegrasyonlar, ülkelerin belirli potansiyeller dâhilinde birbirleri ile kurdukları ekonomik ilişkiler olarak düşünüldüğünde, ekonomik gelişme açısından önemi de ortaya çıkmaktadır. Ülkeler, bölgesel entegrasyonlara dâhil olarak hem ekonomik gelişmelerini hedeflemekte hem de rekabet edebilirlik gücünü artırmaktadır. Bunun yanı sıra, uluslararası ticaret de ülkelerin küresel pazarda yer edinebilmeleri ve ekonomik anlamda gelişebilmeleri için en önemli araçlardan bir tanesidir. Ülkeler, uluslararası ticaret kapsamında ithalat ve ihracat faaliyetleri gerçekleştirmenin yanı

sıra, birbirleri ile işbirliği anlamında etkileşimlerde bulunmaktadırlar. Bu durum, ülkelerin ekonomik çıkarları için avantaj sağlamaktadır. Uluslararası ticaretin en güvenilir ve en ucuz aracı ise deniz ticaretidir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyük çoğunluğu ithalat ve ihracat faaliyetlerini denizyolu aracılığıyla gerçekleştirmektedir. Aynı zamanda, sürdürülebilirlik söz konusu olduğunda deniz ticareti mavi ekonomi kavramına hizmet eden bir faaliyettir.

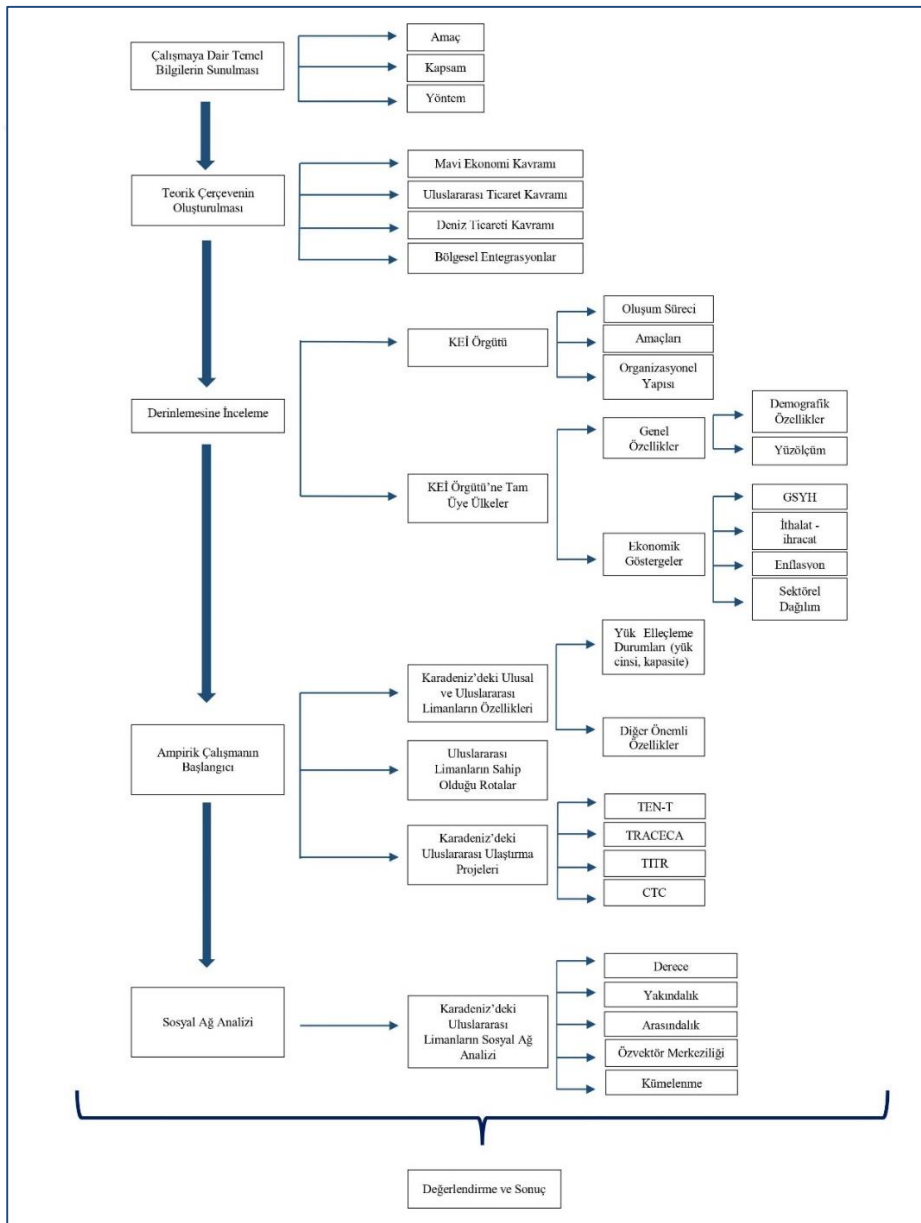
Dünyada ticaretin yaklaşık yüzde 90'ının denizyolu aracılığı ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, limanların ülke ekonomileri için önemli destekleyicileri olduğunu söylemek mümkündür. Limanlar sayesinde dış ticaret ilişkileri devamlılığını sağlamaktadır (Tatar & Özer, 2018). Öte yandan, limanların sahip oldukları yük elleçleme kapasiteleri, elleçleyebildikleri yükler, ulaştırma koridorları ile ilişkileri vb. özellikleri bölgenin dış ticaret hacmini ve dolaylı olarak da bölgesel gelişmesini etkilemektedir. Ne var ki, ulusal ve uluslararası literatür çalışması sırasında bölgesel ekonomik işbirliklerinin ve bölgesel gelişmenin denizyolu taşımacılığı perspektifinde ele alındığı çalışmaların sayısının oldukça az olduğu görülmüştür. Karadeniz Havzası'nda ise buna yönelik bir çalışma bulunmamaktadır.

Bu bağlamda, tezin temel amacı, deniz ticareti perspektifinde Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'ndeki limanların ve rotaların analiz edilmesidir. Öte yandan, deniz ticaretinin vazgeçilmez araçlarının limanlar olduğu göz önünde bulundurulduğunda, söz konusu örgüte üye ülkelerin, Karadeniz'deki ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet veren limanların, bu limanların özelliklerinin ve birbirleri ile ilişkilerinin ortaya konularak bölgenin ekonomik kalkınması ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesindeki rolünün analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda;

- Deniz ticaretinin dış ticaret içerisindeki rolünün belirlenmesi,
- KEİ'ye tam üye ülkelerin gelişmişlik düzeyini anlamak amacıyla temel özelliklerinin ve ekonomik göstergelerinin incelenmesi ve
- Karadeniz'deki limanların özelliklerinin ve sahip olduğu rotaların belirlenmesi ve söz konusu limanların sosyal ağ analizi yöntemi ile analiz edilerek rollerinin belirlenmesi hedeflenmektedir.

1.2 Tezin Kapsamı

Bu çalışma kapsamında, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi çalışma alanı olarak seçilmiş ve bölgede bulunan limanlar, belirlenen amaç ve hedefler kapsamında analiz edilmiştir. Karadeniz Havzası'nın kapalı bir sistem olduğu düşünülerek havzadaki iç dinamikler göz önünde bulundurulmuştur. Bu çalışma, çalışmaya dair temel bilgilerin sunulması, teorik çerçevenin oluşturulması, derinlemesine inceleme, ampirik çalışmanın başlangıcı, sosyal ağ analizi ve değerlendirme ve sonuç kurgusunu içeren 6 ana bölümden oluşmaktadır (Bkz. Şekil 1.1).



Şekil 1.1 : Tez Akış Diyagramı.

Üçüncü bölüm, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün detaylı bir şekilde incelendiği bölümdür. Bu bölümde, Karadeniz Ekonomik İşbirliği örgütünün oluşum süreci, amaçları ve organizasyonel yapısı üzerinde durulmuştur. Daha sonra, KEİ'ye tam üye ülkelerin ekonomik göstergeleri nüfus, GSYH, kişi başı GSYH, ithalat, ihracat ve enflasyon oranları üzerinden incelenerek değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu değerlendirmeler, söz konusu ülkelerin ve KEİ'nin ekonomik düzeylerini anlayabilmek, KEİ içerisinde baskın olan ülkeleri ortaya koymak açısından önem taşımaktadır.

Dördüncü bölüm, teorik çerçeve altyapısı ile, çalışmanın amacı ve hedefleri doğrultusunda yapılan ampirik çalışmanın başladığı ve çalışma alanının ortaya konulduğu bölümdür. Çalışma alanı olarak KEİ Bölgesi seçilmiş ve örgüte tam üye ülkelerin Karadeniz'de ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet veren limanları analiz edilmek üzere incelenmiştir. Karadeniz Havzası'nda uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar, havzada deniz ticaretinin kalbini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, Karadeniz Havzası'ndaki limanlar iki ölçekte incelenmiştir:

- İlk ölçekte, Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne tam üye ülkelerin Karadeniz'deki ulusal ve uluslararası limanları ve bu limanların elleçleyebildiği yükler, yük elleçleme kapasiteleri ve sahip olduğu diğer özellikleri sunulmuştur.
- İkinci ölçekte ise, uluslararası ölçekte hizmet veren limanların sahip olduğu rotalar Vesselfinder, MarineTraffic gibi programların GIS tabanlı verileri kullanılarak ortaya konmuştur. Bu bağlamda, ülkelerin ve bu ülkelerde bulunan limanların, hangi ülke ve limanlarla bağlantılı olduğu bu bölümde sunulmuştur.

Dördüncü bölümde son olarak ise Karadeniz'deki limanları ilgilendiren uluslararası ulaştırma projeleri incelenmiştir. Yapılan araştırmalar sonucunda bölgedeki limanların da dâhil olduğu ve/veya bu limanları etkileyen 4 adet ulaştırma projesi olduğu görülmüştür: Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru, Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı ve Trans-Kafkasya Ulaştırma Koridoru.

Tezin beşinci bölümü, uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar için sosyal ağ analizi yapıldığı bölümdür. “Gephi” programı aracılığı ile yapılan sosyal ağ analizinde, söz konusu limanların sahip olduğu derece, yakınlık merkeziliği, arasındalık merkeziliği, özvektör merkeziliği ve kümelenme katsayısı değerleri elde edilmiştir.

Bu bölümde, yapılan analiz sayesinde KEİ'ye üye ülkelerin hangi limanlarının en etkin olduğu, bu limanların gelecek vaat eden potansiyelleri ve dolayısıyla KEİ içerisindeki rolü belirlenmiştir. Tezin son bölümü olan altıncı bölümde, teorik çerçeve ve elde edilen bulgular bütüncül bir şekilde değerlendirilerek tezin amacı ve hedeflerine yönelik çıkarımlar yapılmıştır.

1.3 Tezin Yöntemi

Literatür taramasının yapılması, araştırmanın katkıda bulunacağı literatürü belirlemek ve araştırmayı bu literatür bağlamına oturtmak, teorik çerçeveyi oluşturmak ve konuyu daha iyi anlamak açısından önem taşımaktadır (Rowley&Slack, 2004). Tez kapsamında, teorik çerçeveyi oluşturabilmek ve ampirik bir çalışma geliştirebilmek için öncelikle ulusal ve uluslararası literatür taraması yapılmış ve değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu bağlamda, öncelikle çalışmanın amacına uygun olacak şekilde mavi ekonomi kavramı incelenmiş ve ardından deniz ticaretinin uluslararası ticaretteki yerini tespit etmek amacıyla bu kavramlar üzerinde durulmuştur. Daha sonra Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün ortaya çıkmasındaki nedenleri ve süreçleri anlayabilmek amacıyla bölgesel entegrasyon süreçleri ele alınmış ve ardından KEİ özellikleri ile KEİ'ye tam üye ülkelerin ekonomik göstergeleri (Nüfus, GSYH, kişi başı GSYH, ithalat, ihracat, sektörel dağılım) üzerinde durularak literatür çalışması tamamlanmıştır. Bu veriler Dünya Bankası, Dünya Ticaret Bankası, UNCTAD veri setleri kullanılarak elde edilmiştir.

Yapılan literatür taraması ışığında, Karadeniz'deki uluslararası ölçekte hizmet veren limanların KEİ'ye ve bulundukları ülkelere katkısının ve rolünün belirlenebilmesi amacıyla öncelikle Karadeniz'deki ulusal ve uluslararası tüm limanlar belirlenmiş ve hizmet kapasitesini ve bölgedeki önemini anlamak amacıyla özellikleri incelenmiştir. Limanların özellikleri incelenirken kendi internet sayfalarından yararlanılmıştır. Daha sonra bu limanlardan uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar belirlenerek sahip rotalar üzerinde durulmuş ve her bir limanın ve limanların bulundukları ülkelerin toplam rota sayısı belirlenmiştir. Rota sayılarının belirlenmesi, Karadeniz Havzası'nda etkin olan limanların ve ülkelerin belirlenmesi açısından önem taşımaktadır. Rotalar belirlenirken Vesselfinder ve MarineTraffic programlarının GIS tabanlı verileri kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda, verileri anlamlı bir şekilde karşılaştırmaya

imkân tanıyan tablolar oluşturulmuş; Coğrafi Bilgi Sistemleri de kullanılarak rota haritaları üretilmiş ve elde edilen sonuçlar doğrultusunda karşılaştırma yapılmıştır.

Tezin esas yöntemini, Sosyal Ağ Analizi oluşturmaktadır. Nicel ve nitel verilerin yanı sıra, aktörlerin ve ilişkisel verilerin bir bütün olarak incelenmesine imkân tanıması Sosyal Ağ Analizi yönteminin kullanılmasının en önemli sebeplerinden bir tanesidir. Düşünülenin aksine, söz konusu yöntem sadece insanlar üzerinde kullanılmamaktadır. Sosyal ağ analizi, aktörleri ve ilişkileri olan her sistem için kullanılabilir. Gephi programı aracılığı ile Karadeniz’de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar üzerinde sosyal ağ analizi yapılmış ve limanların;

- Derece,
- Yakınlık merkeziliği,
- arasındalık merkeziliği,
- özvektör merkeziliği ve
- Kümelenme katsayısı değerleri elde edilmiştir.

Elde edilen bu değerler, söz konusu limanların etkinliğini, önemini, birbirleri ile olan ilişkisini ve bu ilişkinin önemini ve potansiyellerini ortaya koymaktadır.



2. MAVİ EKONOMİ VE DENİZ TİCARETİ PERSPEKTİFİNDE ULUSLARARASI TİCARET VE BÖLGESEL ENTEGRASYONLAR

Bu bölümde, öncelikle çalışmanın temelini oluşturan mavi ekonomi kavramı, uluslararası ticaret, deniz ticareti ve bölgesel entegrasyon üzerinde durulmuştur. Bunun yanı sıra, araştırma sürecinde rasyonel ilişkiler kurabilmek ve ilerleyen bölümler ile doğru bağlantıları sağlayabilmek amacıyla küresel ölçekte uluslararası ticaret ve deniz ticaretinin mevcut durumu ve yıllar içerisindeki değişimleri incelenmiş; bölgesel entegrasyonların oluşum süreçleri ortaya konmuştur.

2.1 Mavi Ekonomi Kavramı

Deniz ekosistemi, insanlara barınmadan rekreatif amaçlara ve ekonomik faaliyetlere kadar birçok fırsat sunmaktadır:

- Küresel ölçekte uluslararası ticaretin büyük bir çoğunluğu denizyolu aracılığı ile yapılmaktadır.
- Deniz tabanları önemli mineraller, kum ve çakıllar barındırır.
- Gelişen teknoloji sayesinde dalgalardan ve rüzgârdan enerji üretilmektedir.
- Kıyı habitatları yakacak odun, lif ve diğer önemli kaynakları sağlamasının yanı sıra, karbon yutağı niteliği taşımaktadır.
- Turizm, balıkçılık vb. gibi ekonomik ve rekreatif olanaklar sağlar.
- Dünya ekonomisinin büyük bir çoğunluğunu deniz, okyanus ve kıyılar oluşturmaktadır.
- Dünyanın büyük şehirlerinin, pazarlarının ve endüstrilerinin çoğu, ticaret ve kaynaklara erişim nedeniyle kıyı alanlarına yerleşmişlerdir.
- Balıkçılığın yanı sıra, enerji üretimi ve imalat gibi geleneksek ekonomik sektörler kıyı bölgelerinde yoğunlaşmışlardır.
- Denizler, okyanuslar ve kıyı habitatları ekosistemleri desteklemenin yanı sıra, ekonomik değer açısından küresel pazar çıktısına sahip olabilecek doğal sermayeyi ve ekonomik akışları da desteklemektedir (UNEP, 2012:6).

UNEP (2012)'e göre, sunduğu fırsatlara ve sahip olduğu büyük öneme rağmen, deniz ekosistemlerinde kirlilik, aşırı avlanma, iklim değişikliği gibi nedenlerden dolayı bozulmalar gerçekleştiği görülmektedir. Bu bağlamda, küresel ölçekte düşük karbon salımı ve kaynakların etkin bir şekilde kullanılabilmesi için mevcutta var olan Yeşil Ekonomi kavramı denizler ve okyanuslar için yetersiz kalmıştır.

Mavi ekonomi, ilk olarak Birleşmiş Milletler 'in 2012 yılında, Rio de Janeiro'da düzenlediği Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı'nda yeşil ekonomi kavramının tamamlayıcı kavramı olarak ortaya çıkmıştır ve kaynakların ekosistem bütünlüğün sağlanabilmesine yönelik kullanımı temelli bir söylem olarak kabul edilmektedir.

Mavi ekonomi kavramının temel kavramsal çerçevesi Voyer, Quirk, McIlgorm ve Azmi (2018) tarafından Çizelge 2.1'deki gibi özetlenmiştir:

Çizelge 2.1 : Mavi Ekonomi Kavramının Temel Kavramsal Özeti (Voyer, Quirk, vd., 2018:62).

	Doğal sermaye olarak okyanuslar/ denizler	Geçim kaynağı olarak okyanuslar/ denizler	İş alanı olarak okyanuslar /denizler	İnovasyonun güçlendiricisi olarak okyanuslar/ denizler
Temel Hedefler	Teknolojik ve teknik gelişmeler	Ekosistemin korunması/restore edilmesi	Yoksulluğun giderilmesi/gıda güvenliği	Ekonomik büyüme ve istihdam
Aktörler	Koruma kurulları, STK'lar	Kalkınma ajansları, küçük ölçekli balıkçılar	Sanayi kuruluşları, büyük ölçekli ekonomiler (AB, OECD gibi)	Akademi, sanayi, hükümet
Sektörler	Karbon-yoğun sektörler, ekoturizm vb.	Küçük ölçekli sektörler, ekoturizm	Tüm sektörler (Öncelikli olarak denizcilik, yenilenebilir enerji vb.)	Tüm sektörler (Öncelikli olarak yenilenebilir enerji, biyoteknoloji, derin deniz madenciliği vb)
Ölçek	Tüm ölçekler (ekosistem ölçeği dâhil)	Küçük ölçekler, yerel temelli	Küresel/Bölgesel /Ulusal ölçekler	İl/ilçe
Araçlar	Deniz Koruma Alanları (DKA'lar), Ekosistem Tabanlı Yönetim (ETY), ekosistem hizmetlerinin değerlendirilmesi	Toplum tarafından yönetilen balıkçılık, DKA'ları EYT'ler, ekosistem hizmetlerinin değerlendirilmesi,	Ekonomik değerlendirme çalışmaları, yatırım ve büyüme stratejileri	İnovasyon merkezleri, araştırma merkezleri, enstitüler, finansman stratejileri

Mavi kelimesinden de anlaşılacağı gibi, mavi ekonomi kavramı karaya özgü kaynaklara değil, okyanuslara ve denizlere odaklanmaktadır. Mavi Ekonomi, iklim

değişikliği, yıkıcı balıkçılık uygulamaları ve balıkçılık sektörü dışındaki kaynaklardan gelen baskılar karşısında geçim kaynaklarını, daha adil fayda paylaşımını ve ekosistem direncini desteklemek için okyanus kaynaklarının sürdürülebilir yönetimini ifade etmektedir. Mavi ekonomi kavramı, sürdürülebilir kalkınma stratejileri ile uzun vadeli deniz sağlığını dengelemeyi ve sürdürülebilir ekonomik faydalar sağlamayı amaçlayan bir kavramdır. Söz konusu kavram aynı zamanda kültürel değer ve yerele dayalı geçim ekonomilerinden, ticari ve endüstriyel mallara kadar uzanan deniz kaynaklarını da bünyesinde barındırmaktadır (Keen, Schwarz, Wini-Simeon, 2018:334). Bir başka deyişle, mavi ekonomi kavramı ekonomik gelişmeyi sürdürülebilir bir şekilde sağlamayı temel almaktadır. Bari (2017)'ye göre, mavi ekonomi kavramı, deniz kaynaklarından faydalanmanın, sosyo-ekonomik faaliyetlerin ve kalkınmanın çevresel zararları en aza indirgeyerek optimize edilmesi olarak tanımlanmaktadır. Temelinde ülke veya bölgelerin uzun vadeli refahını çevreyi de koruyarak sağlama düşüncesi vardır.

Dünya Sağlık Örgütü (2015)'ne göre, mavi ekonomi, gıda güvenliği, yoksulluğun azaltılması, istihdam, sağlık, güvenlik gibi konulara katlı sağlayarak şimdiki ve gelecek kuşaklara sosyal ve ekonomik faydalar sağlar. Bunun yanı sıra, çeşitliliğin, üreticiliğin sürdürülmesine katkıda bulunarak sermayenin korunmasını dayanıklılığı sağlar. Gezegenimizin sınırları olduğu görüşünü temeline alarak, ekonomik ve sosyal istikrarı sağlamak amacıyla temiz teknolojilere, yenilenebilir enerjiye öncelik verir.

Mavi Ekonomi kavramının tanımı, okyanusların sürdürülebilir bir şekilde sanayileşmesi olarak kabul edildiğinde bir takım faaliyetler belirlemek gerekir. Bu faaliyetin kurulu endüstrileri, denizcilik, limanlar ve hizmetleri destekleyen altyapı ile turizme yönelik kıyı gelişimidir. Bu faaliyet için gelişmekte olan endüstriler, tüketici talepleri, ticaret ve taşımacılığa yönelik uluslararası düzenlemeler ve küreselleşme tarafından yönlendirilen deniz ticaretinin büyüme itici güçleriyle birlikte nakliye ve limanlar, kabotaj veya yurt içi taşımacılıktır (Smith-Godfrey, 2016:62). Deniz havzasındaki mavi ekonomi, büyük ölçüde ulaşım, gemi yapımı, balıkçılık / su ürünleri yetiştiriciliği ve turizm gibi yerleşik denizcilik sektörlerine bağlıdır. Söz konusu kavram, Karadeniz İçin Ortak Denizcilik Gündemi ve Karadeniz için Stratejik Araştırma ve İnovasyon Gündemi'nin Karadeniz bölgesinin ekonomik refahını artırmaya yönelik teşvik edici girişimleri ile Karadeniz Havzası'ndaki ülkeler arasında

son on yılda kabul görmeye başlamıştır (Black Sea Cross Border Cooperation, 2020:37).

2.2 Dış Ticaret (Uluslararası Ticaret)

Dış ticaret genel anlamıyla, mal ve hizmetlerin ülkeler arasındaki alışverişi olarak tanımlanabilir. Türk Dil Kurumu'nun yaptığı tanımlamaya göre, dış ticaret “Bir devletin yabancı devletlerle yaptığı alışveriş, ithalat ve ihracatın tamamı” olarak nitelendirilmektedir (Türk Dil Kurumu, 2021).

Uluslararası ticaret, malların, hizmetlerin ve faktörlerin uluslararası ölçekte alışverişi ve bu alışverişin yerel ve küresel ekonomiler üzerindeki etkisi olarak tanımlanmaktadır. Her ulus, ekonomik anlamda etki yaratan bireylere sahiptir. Uluslararası ticaret, bu bireyler arasındaki ve diğer ülkelerdeki bireylerle olan etkileşimden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, firma ve tüketici davranışını anlamak, uluslararası ekonomi seviyesinin belirlenmesinde önem taşımaktadır (Markuse, Melvin, Kaempfer, Maskus, 1995:5).

Dış ticaret kavramı, ithalat ve ihracat hareketlerinin bütünü olarak da kullanılmaktadır. Bu bağlamda ihracat ve ithalat kavramlarının tanımını yapmak, dış ticaretin daha net anlaşılmasına olanak sağlamaktadır. İthalat, “başka bir ülkeden mal getirme veya satın alma, dış alım” olarak tanımlanırken; ihracat, “bir ülkenin ürettiği malları başka bir ülkeye veya ülkelere satması, dış satım” olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2021). Dış ticaret ise dış alım ve dış satım faaliyetlerinin bütünüdür.

2.2.1 Dış ticaret teorileri

Küresel ölçekte, birbirinden farklı nitelikte olan birçok ülkenin ve bu ülkelerde birçok farklı mal ve hizmetin olması, uluslararası ticaret teorilerinin de farklılaşmasına neden olmuştur (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:199). Bu bağlamda klasik dış ticaret teorileri ve yeni dış ticaret teorileri olmak üzere bir takım teoriler öne sürülmüştür. Aşağıda bu teorilerden en önemlileri ele alınmıştır.

2.2.1.1 Mutlak üstünlükler teorisi

Uluslararası ticaret teorisinin temelinde, Adam Smith'in “Ulusların Zenginliği” adlı eseri vardır. Klasik uluslararası ticaret teorisi olarak adlandırılan bu teoride, klasik liberalizmin bir varsayımı olan bireylerin ekonomik insan olduğu anlayışı vardır.

Adam Smith’e göre, ülkelerin düşük maliyetle ürettiği bir malın üretiminde uzmanlaşması gerekirken; yüksek maliyetle ürettiği malı diğer ülkelerden sağlamalıdır. Smith bu yaklaşımı, “Mutlak Üstünlükler Teorisi” olarak tanımlamaktadır (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:200).

2.2.1.2 Karşılaştırmalı üstünlükler teorisi

David Ricardo, sektörel karşılaştırmalı üstünlüğe dayanan ilk dış ticaret teorisinin geliştirilmesiyle tanınır. Sektörlerin veya endüstrilerin nispi üretkenliğinin ülkeler arasında farklılık gösterdiğini ve bu varyasyonun ticaret akışlarını belirlediğini varsayar: Bir ülke, nispeten daha üretken olduğu sektörlerden ürünler ihraç eder (Helpman, 2014:1). Diğer bir deyişle, eğer bir ülkede birden fazla malın üretimi yüksek verimlilikle yapılıyorsa, söz konusu mallardan hangisinin maliyeti daha düşük ise o malda uzmanlaşılması gerekmektedir. Böylece, ülkelerin dış ticaret hacmi büyüyecek ve ekonomik büyüme sağlanacaktır (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:200).

2.2.1.3 Faktör donanımı teorisi

Heckscher ve Ohlin’in geliştirdiği “Faktör Donanımı Teorisi” ülkeler arasında emek verimliliği farklılıklarını oluşturan sebepler üzerinde durmuştur. Heckscher ve Ohlin, tarımda ve sanayide işgücünün, sermayenin ve toprağın rollerini vurgulayarak bir ülkenin uzmanlaşma ve ticaret modelini nasıl şekillendirdiğini açıklamaya çalışmışlardır (Helpman, 1999:123). Bu teoriye göre, ülkeler, en çok sahip oldukları üretim faktörünü en yoğun kullanarak karşılaştırmalı üstünlük kazanacağında bu konuda uzmanlaşma yolunda ilerlemelidir. Faktör Donanımı Teorisi temelinde, “Faktör Fiyatlarının Eşitlenmesi Teorisi” ortaya çıkmıştır. Bu teoriye göre, serbest dış ticaret sayesinde ülkelerde en fazla kullanılan faktörlerin üretimi artarak fiyatı yükselirken; en az kullanılan faktörlerin fiyatı düşecek ve böylece uluslararası ölçekte faktör fiyatlarının dengelenmesi sağlanacaktır. Faktör Donanımı Teorisi temelinde şekillenen bir diğer teori ise “Stolper-Samuelson” teorisidir. Bu teoriye göre, dış ticaretin liberalizasyonu en fazla faktöre sahip ülkeler için olumlu sonuçlar sağlayacaktır. Bir başka teori ise “Rybczynski Teorisi”dir. Bu teoriye göre, herhangi bir faktör için arz arttığında, o faktörü en fazla kullanan ürünün üretimi de artar (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:200).

2.2.1.4 Nitelikli işgücü teorisi

Klasik uluslararası ticaret teorilerinin yanı sıra, yeni uluslararası ticaret teorileri de geliştirilmiştir. Bu teorilerden bir tanesi Keesing ve Kenen'in ortaya koyduğu "Nitelikli İşgücü Teorisi"dir. Teori, genel anlamıyla sanayileşmiş ülkelerin birbirleri ile karşılaştırmalı üstünlüğünü açıklamayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, teori kapsamında ithalat ve ihracat faaliyetlerinin emek nitelikleri ölçülmüş ve dış ticaretteki belirleyici rolü üzerinde durulmuştur (Dura, 2000). Bu teoriye göre, ülkeler arasında yapılan dış ticaret faaliyetleri, nitelikli emek farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Nitelikli emek bakımından zengin olan ülkeler, yoğun işgücü gerektiren ürünlerin üretiminde uzmanlaşır ve dış ticaret hacimlerini büyütürler (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:201).

2.2.1.5 Teknoloji açığı hipotezi

Bu hipotezi 1961 yılında Posner tarafından ortaya atılmıştır ve ticaret faaliyetleri yapan her ülkenin, aynı teknik bilgiye sahip olmadığını ve üretim tekniklerine ulaşmanın serbest olmadığını öne sürmektedir. Dış ticaretin merkezinde, yenilik ve taklit edebilme kavramları ve bunların süreçleri olduğunu savunmaktadır (Dura, 2000:7). Posner'e göre, belirli teknik değişikliklerden sayesinde bir ülkede yeni bir ürün elde edilirken, "karşılaştırmalı maliyet farklılıkları" diğer ülkelerin bu yeniliği taklit etmesi için geçen süre boyunca belirli ürünlerin ticareti teşvik edebilir (Posner, 1961:323).

2.2.1.6 Ürün dönemleri hipotezi

Posner'in Teknoloji Açığı Hipotezini geliştiren Raymond Vernon, 1966 yılında bilgi odaklı ürünleri temel alarak "Ürün Dönemleri Hipotezi"ni ortaya atmıştır. Bu hipoteze göre, bir malın üretimindeki faktörlerin ülkeler arasındaki karşılaştırmalı üstünlükleri değişkenlik göstermekle birlikte, malın karşılaştırmalı üstünlüğü üretim süreci boyunca faktörlerdeki değişimle doğru orantılı olarak değişecektir (Vernon, 1966:190). Söz konusu teori, uluslararası ticareti yenilikçi ülkeler ve taklit eden ülkeler üzerinden açıklamaya çalışmaktadır. Bu teoriye göre, yenilikçi ülkelerde üretilen yeni bir ürün, taklit eden ülkeler tarafından üretilmesiyle birlikte yenilikçi ülkede "eski ürün" durumuna geçerken, ürünün üretim faaliyeti de coğrafi olarak yer değiştirir. Bunun yanı sıra, teoriye göre yenilikçilik yeteneğine sahip olan ülkeler, Ar-Ge harcamaları yapan ve nitelikle emek arzına sahip olan ülkelerdir (Dura, 2000:8).

2.2.1.7 Tercihlerde benzerlik teorisi

“Tercihlerde Benzerlik Teorisi”, önceki teorilerden farklı olarak birbirinden farklı sanayi mallarının ticaretinin talebe dayalı olduğunu savunmaktadır. Bu teoriye göre, benzer ekonomik duruma sahip olan ülkelerin, benzer talepleri olacağını savunmaktadır. Yani bir ürünün ihracatçısı olan ülkenin karşısında, bu ürünün ithalatçısı olan ülke bulunmaktadır (Dura, 2000:9). Teoriye göre, uluslararası gelir dağılımı ve kişi başına düşen gelir seviyesi, dış ticaret ile ters orantılıdır (Linder, 1961).

2.2.1.8 Ölçek ekonomileri teorisi

Ohlin, Grubel ve Lloyd tarafından ortaya atılan teoride, ölçek ekonomilerinin etkileri göz önünde bulundurulmuş ve dış ticaretin ülkelerdeki firmaları pazarlarını genişleteceğinden bahsedilmiştir (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:201). Bu teoriye göre, ölçek ekonomileri nedeniyle artan getirinin olduğu durumda, ülkeler her açıdan homojen olsalar dahi, dış ticaret faaliyetlerini karlı bir şekilde gerçekleştirebilirler. Ölçek ekonomileri, uluslararası ticareti ivmelendiren bir olgudur. Çok sayıda ürün yerine ölçek ekonomisine sahip birkaç üründe uzmanlaşma durumunda, düşük maliyetlerle üretilen ürünler ihraç edilerek kar elde edilir (Dura, 2000:11).

2.2.1.9 Tekelci rekabet teorisi

Chamberlin ve Robinson tarafından ortaya atılan “Tekelci Rekabet Teorisi” ülkelerin az sayıda ürün üzerinde uzmanlaşması ve bu ürünün ihracatçısı olması üzerinde durmaktadır (Yüksel & Sarıdoğan, 2011:202). Sanayi sektöründe birbirinden farklı malların üretildiğini ve dış ticaretin üretilen bu farklı mallar üzerinden yapılacağını varsaymaktadır. Temelinde mal farklılaştırılması ve ölçek ekonomileri bulunmaktadır (Dura, 2000:9). Teorinin temelinde tam bilgi akışının olması, ölçek ekonomisine göre artan getirilerin bulunması, birden fazla üretim faktörünün göz önünde bulundurulması ve bu faktörlerin uluslararası ölçekte homojen olması nedeniyle, diğer teorilere göre daha gerçekçi olduğunu söylemek mümkündür (Penpeci, 2019:33).

2.2.2 Dış ticaret ve ekonomik gelişme arasındaki ilişki

Dış ticaret, küreselleşme ile birlikte ülkelerin ekonomik düzen içerisinde uluslararası ölçekte ayakta kalabilmesi için önemli araçlardan bir tanesi olmuştur. Bu bağlamda, dış ticaret ve ekonomik büyüme arasında göz ardı edilemeyecek bir ikili ilişki vardır.

Bu kapsamda yapılan birçok araştırma, dış ticaretin ülkelerin ekonomik gelişmesinin ivmelenmesinde önemli bir rolü olduğunu göstermektedir.

Dış ticaret faaliyetleri, ülkelerin pazarlarını genişleterek, o ülkelerin ölçek ekonomisinden yararlanmasına olanak tanımaktadır. Bunun yanı sıra, dış ticaret kapsamında yapılan ithalat faaliyetleri, rekabetçi bir piyasa ortamı yaratarak tekellerin ortaya çıkmasını engeller ve yerli üreticileri ürün kalitesini artırmaya ve maliyetleri düşürmeye teşvik eder. Dış ticaret aracılığıyla yeni ürünler ve yeni teknolojiler geliştirilir ve ekonominin büyümesinin hızı artırılır (Lal & Rajapatirana, 1987:189). Ersungur ve Doru (2014)'ya göre, dış ticaret faaliyetleri gösteren ülkelerde, kişi başına düşen gelir dağılımı artacağından, dış ticaret ve ekonomik gelişme arasında derin bir ilişkinin olduğunu söylemek mümkündür.

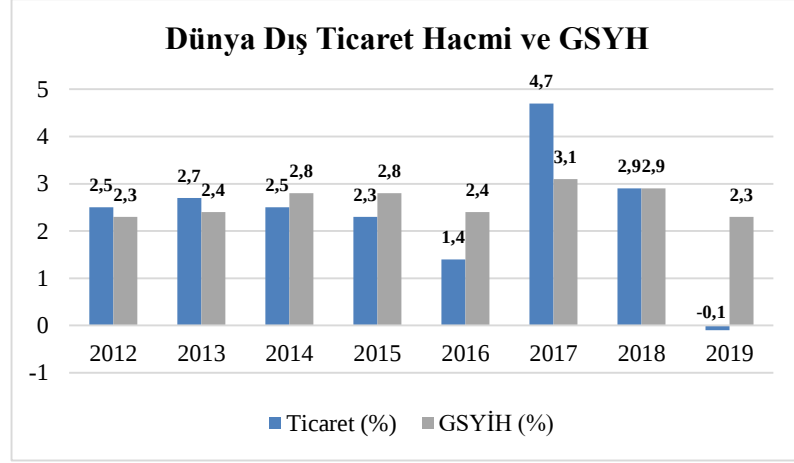
Dış ticaret, ekonominin kendisi kadar eskiye dayansa da (Helpman, 2014), 1960'larda büyümenin asıl kaynağı olarak görülmüş ve ihracata dayalı büyüme modelleri ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, ihracatın büyümeye olan olumlu etkileri aşağıdaki gibidir:

- Milli geliri artırır.
- İş bölümünü ve işbirliğini teşvik eder.
- Verimliliği ve üretimi artırarak ürün kalitesinin artmasını sağlar.
- Uluslararası rekabeti artırarak ileri teknolojiye dayalı üretimi teşvik eder.
- İç tasarrufu artırır.
- Ülkeye daha fazla döviz kazandırmasından dolayı ithalatı da artırır (Gül, Kamacı, 2012:82).

İhracata dayalı dış ticaret, ülkelerin sahip olduğu kaynakların akılcı ve verimli bir şekilde kullanımını teşvik etmenin yanı sıra, teknoloji aktarımına olanak sağladığından üretimin artmasına neden olmaktadır (Ersungur & Doru, 2014:238).

2.2.3 Küresel ölçekte dış ticaret gelişmeleri

Küresel ölçekte dış ticaret hacmi, geçmişten günümüze çeşitli etmenlerden kaynaklanan dalgalı bir değişim süreci göstermiştir. Dünya Ticaret Örgütü'nün verilerine göre, dış ticaret hacmi, artan ticaret gerilimleri ve zayıflayan ekonomik büyüme ile 2008-2009 finansal krizinden bu yana ilk kez 2019 yılında düşüş göstermektedir (Bkz. Şekil 2.1).

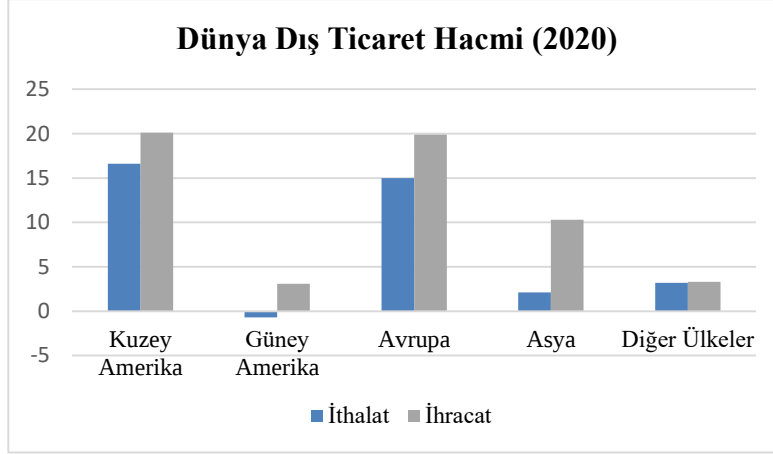


Şekil 2.1 : Yıllara Göre Dünya Dış Ticaret Hacmi ve GSYH (DTÖ, 2021a).

Şekil 2.1’de de görüldüğü üzere, dünya dış ticaret hacmi 2013 yılından 2016 yılına kadar düzenli bir düşüş göstermiş; 2017 yılında ise ivmeli bir büyüme sergilemiştir. 2018 yılında, 2017 yılına göre azalma gösterse de 2019 yılında yüzde 0,1 azalma ile dikkat çekmektedir. Öte yandan GSYH, 2012 yılından 2015 yılına kadar nispeten artış gösterirken; 2017 yılından 2019 yılına kadar azalma göstermiştir.

Dünya Ticaret Örgütü’ne göre, dış ticaret hacmi 2020 yılının üçüncü çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre yüzde 11,6 oranında artmıştır. Bunun yanı sıra, Şekil 2.2’de görüldüğü gibi, 2020 yılının üçüncü çeyreğinde ithalat büyüme oranı Kuzey Amerika’da yüzde 16,6, Güney Amerika’da yüzde -0,7, Avrupa’da yüzde 15, Asya’da yüzde 2.1 ve diğer ülkelerde yüzde 3.2 iken; ihracat büyüme oranı ise sırasıyla yüzde 20.1, yüzde 3,1, yüzde 19,9, yüzde 10.3 ve yüzde 3.3’tür (Dünya Ticaret Örgütü, (DTÖ), 2021b).

Şekil 2.2’de görüldüğü üzere, Kuzey Amerika, Güney Amerika, Avrupa ve diğer ülkelerin tamamında ihracat büyüme oranı, ithalat büyüme oranından yüksekken; yalnızca Güney Amerika’da ithalatta azalma gözlemlenmiştir. Bunun yanı sıra, Asya bölgesinin ürün ihracatı, 2019’un 4. çeyreğinde çeyreklik bazda yüzde 2,2 azalma gösterirken; diğer bölgeler de yüzde 2,2 düşüş göstermiştir. Aynı dönemde Kuzey Amerika’nın ihracatı yüzde 1 azalırken, Güney Amerika’nın ihracat büyümesi yüzde 0’da sabit kaldığı gözlemlenmektedir. Avrupa’nın ihracatı 2019’un 4. çeyreğinde yüzde 0,4 artarak nispeten artış göstermiştir. Ek olarak, ithalatta, Güney Amerika 2019’un 4. çeyreğinde yüzde -2,9 ile en güçlü düşüşü yaşamış ve onu yüzde -2,5 ile Kuzey Amerika ve yüzde -1,8 ile Avrupa izlemiştir. Asya’nın ithalatı yüzde -0,4’lük bir düşüş kaydederken, diğer bölgelerin ithalatı yüzde 0,4 artmıştır (DTÖ, 2021a).



Şekil 2.2 : 2020 Dünya Dış Ticaret Hacmi (DTÖ, 2021b).

Şekil 2.2’de görüldüğü üzere, Kuzey Amerika, Güney Amerika, Avrupa ve diğer ülkelerin tamamında ihracat büyüme oranı, ithalat büyüme oranından yüksekken; yalnızca Güney Amerika’da ithalatta azalma gözlemlenmiştir. Bunun yanı sıra, Asya bölgesinin ürün ihracatı, 2019’un 4. çeyreğinde çeyreklik bazda yüzde 2,2 azalma gösterirken; diğer bölgeler de yüzde 2,2 düşüş göstermiştir. Aynı dönemde Kuzey Amerika’nın ihracatı yüzde 1 azalırken, Güney Amerika’nın ihracat büyümesi yüzde 0’da sabit kaldığı gözlemlenmektedir. Avrupa’nın ihracatı 2019’un 4. çeyreğinde yüzde 0,4 artarak nispeten artış göstermiştir. Ek olarak, ithalatta, Güney Amerika 2019’un 4. çeyreğinde yüzde -2,9 ile en güçlü düşüşü yaşamış ve onu yüzde -2,5 ile Kuzey Amerika ve yüzde -1,8 ile Avrupa izlemiştir. Asya’nın ithalatı yüzde -0,4’lük bir düşüş kaydederken, diğer bölgelerin ithalatı yüzde 0,4 artmıştır (DTÖ, 2021a).

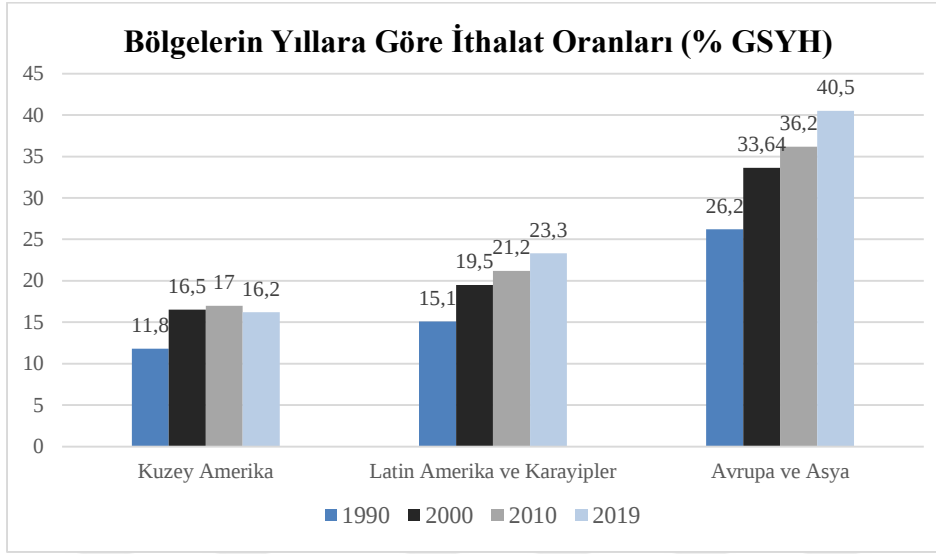
Çizelge 2.2’de Kuzey Amerika, Latin Amerika ve Karayipler, Avrupa ve Asya bölgelerinin 10’ar yıllık periyotlarla GSYH miktarları, ticaret faaliyetlerinin GSYH’nin ne kadarını oluşturduğu ve ithalat ve ihracat faaliyetlerinin GSYH’nin ne kadarını oluşturduğu incelenmiştir. Bu inceleme yapılırken, 1990 yılı, 2000 yılı, 2010 yılı ve 2020 verisi henüz oluşturulmadığından 2019 yılı verileri dikkate alınmıştır. Çizelge 2.2’de görüldüğü üzere, Kuzey Amerika’nın GSYH miktarı, 1990’dan 2000 yılına geldiğinde azalırken, 2000 yılından 2019 yılına kadar artış göstermiştir. Öte yandan, Latin Amerika ve Karayipler bölgesinin GSYH miktarı 1990 yılından 2019 yılına kadar düzenli artış gösterirken; Avrupa ve Asya bölgesinin Kuzey Amerika ile benzer bir eğilim gösterdiği görülmektedir (Bkz. Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2 : Bölgelerin GSYH ve Ticaret Verileri 1990-2019 (Dünya Bankası, 2021).

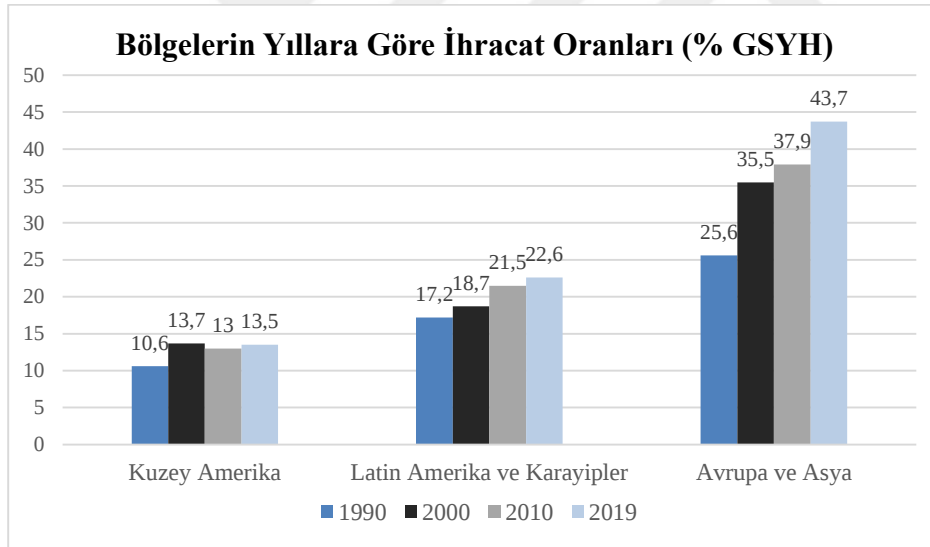
	GSYH (milyar \$)	Ticaret (% GSYH)	İthalat (% GSYH)	İhracat (% GSYH)
1990				
Kuzey Amerika	6,5	22,5	11,8	10,6
Latin Amerika&Karayipler	1,17	32,3	15,1	17,2
Avrupa&Asya	8,8	51,8	26,2	25,6
2000				
Kuzey Amerika	1	30,3	16,5	13,7
Latin Amerika&Karayipler	2,2	38,3	19,5	18,7
Avrupa&Asya	1	69,1	33,64	35,5
2010				
Kuzey Amerika	1,6	31	17	13
Latin Amerika&Karayipler	5,3	42	21,2	21,5
Avrupa&Asya	2	74	36,2	37,9
2019				
Kuzey Amerika	2,3	29,8	16,2	13,5
Latin Amerika&Karayipler	5,7	45,9	23,3	22,6
Avrupa&Asya	2,2	84,3	40,5	43,7

Bunun yanı sıra söz konusu bölgelerin ticaret faaliyetlerinin GSYH'nin ne kadarını oluşturduğu yıllar bazında incelendiğinde, Kuzey Amerika'nın 1990 yılından 2010 yılına kadar artış gösterirken, 2010 yılından 2019 yılına gelindiğinde azaldığı görülmektedir. Öte yandan, Latin Amerika ve Karayipler bölgesi ile Avrupa ve Asya bölgesinin söz konusu oranları benzer bir eğilim göstererek 1990 yılından 2019 yılına kadar istikrarlı bir artış sergilemiştir. Avrupa ve Asya bölgesi, ticaret oranlarının en fazla olduğu bölgedir. Kuzey Amerika bölgesinin ithalat ve ihracat faaliyetlerinin GSYH'nin ne kadarını oluşturduğu verisi, ticaret verisi ile benzer şekilde 1990 yılından 2010 yılına kadar artış gösterirken, 2010 yılından 2019 yılına gelindiğinde azalış göstermektedir. Latin Amerika ve Karayipler bölgesi ile Avrupa ve Asya bölgesinin ithalat ve ihracat oranları da 1990 yılından 2019 yılına kadar sürekli olarak

artmıştır. Bunun yanı sıra, en yüksek ithalat ve ihracat oranına sahip olan bölgenin Avrupa ve Asya bölgesi olduğu göze çarpmaktadır (Bkz. Şekil 2.3 ve 2.4).



Şekil 2.3 : Bölgelerin Yıllara Göre İthalat Oranları (% GSYH) (Dünya Bankası, 2021).



Şekil 2.4 : Bölgelerin Yıllara Göre İhracat Oranları (% GSYH) (Dünya Bankası, 2021).

2.3 Deniz Ticareti

Bir ülkenin ticari rekabet gücü uygun maliyetli ve güvenilir ulaşım sistemlerine verimli erişimin sağlanabilmesi ile belirlenmektedir. Ülkelerin küresel ölçekte ticarete katılabilmesi, malları zamanında üretmenin yanı sıra bu malları pazarlara getirme ile de yakından ilişkilidir. Bu bağlamda, en güvenilir ve maliyeti az olan deniz ticareti büyük önem taşımaktadır.

Deniz taşımacılığı, hayati bir ulusal varlık olarak tanımlanmaktadır (Clinton-Davis, 1994:472). Bunun yanı sıra, deniz ticareti uluslararası ölçekte ticareti kolaylaştıran ve ivmelendiren önemli bir araçtır.

Deniz taşımacılığının önemi Avrupa Komisyonu'nun denizcilik politikasının temel amacının “verimli ve rekabetçi bir denizcilik endüstrisini sürdürmek ve geliştirmek; toplum ticaretinin çıkarları doğrultusunda rekabetçi deniz taşımacılığı hizmetlerini güvence altına almak” olduğu düşünüldüğünde daha net anlaşılmaktadır. (Clinton-Davis, 1994:472). Bu bağlamda, ticari anlamda küresel ölçekte rekabet edebilir olmanın bir aracı da deniz taşımacılığının geliştirilmesidir.

Ek olarak, karmaşık endüstriyel üretim süreçlerinin küreselleşmesi, küresel tedarik zincirinde limanların ve deniz ticaretinin önemini artırmıştır (Munim&Schramm, 2018:1). 1970'lerden günümüze, uluslararası deniz ticaretini şekillendiren birçok faktör bir araya gelmiştir. Bu faktörler;

- Politik ve jeopolitik dönüşümler
- Ticaretin serbestleştirilmesi
- Ulaşım altyapısının ve hizmetlerinin sağlanmasında özel sektörün katılımının artması
- Enerji piyasaları ve fiyatlarındaki değişimler
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımı
- Dünya ticaretinin ve uluslararası işbirliğinin yoğunlaşması
- Üretim ve dağıtım süreçlerinin küreselleşmesi
- Ekonomik entegrasyonların artması ve karşılıklı bağımlılık
- Lojistik hizmetlerinin gelişmesi ve nakliye maliyetlerinin düşmesi

olarak sıralanabilir. 1970'lerden bu yana deniz taşımacılığı, yalnızca ticari mal ticaretinin ve üretiminin küreselleşmesine katkıda bulunmakla kalmayarak aynı zamanda en küreselleşmiş işletmelerden biri haline gelmiştir. Günümüzde çoğu ülke, çeşitli denizcilik işletmelerinde uzmanlaşmıştır (Valentine, Benamara, Hoffman, 2013:227-233). Günümüzde birçok faktörün etkisiyle şekillenen deniz ticareti, küresel ölçekte rekabet edebilirliğin aranan yüzü haline gelmiştir.

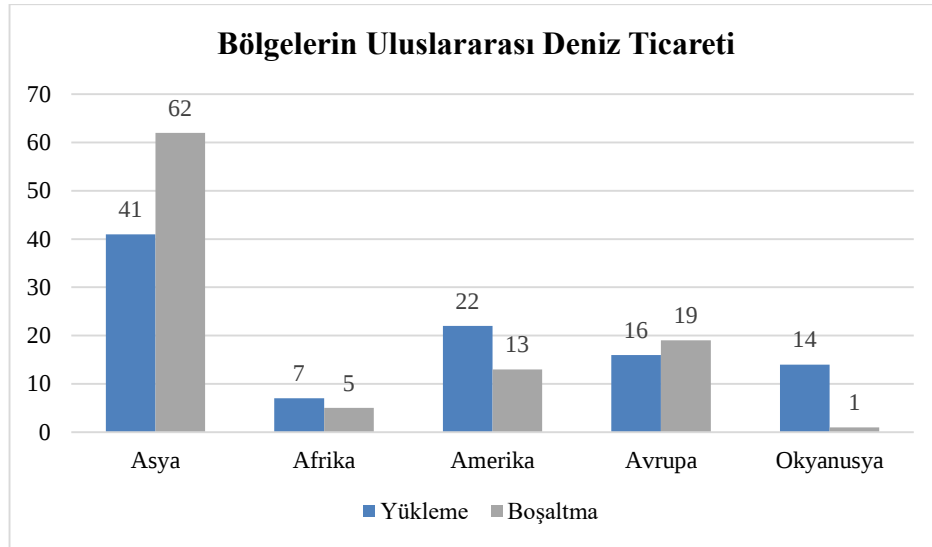
Deniz taşımacılığı, büyük ölçüde dünya ekonomisindeki ve ticaretindeki gelişmeler tarafından belirlenen türetilmiş bir taleptir (UNCTAD, 2020). Bu nedenle, olumsuz ekonomik ve ticari eğilimlerden deniz ticaretindeki büyüme de etkilenmektedir.

Bunun yanı sıra, geçmişten günümüze, GSYH ile dış ticaret ve deniz aracılığı ile yapılan ticaret arasında yakın bir ilişki olduğu gözlemlenmiştir. Bu ilişki, her yıl farklı hızlarda olmasına rağmen genel anlamıyla genişleme göstermiştir. Valentine, Benamara ve Hoffman (2013)'a göre, bu genişleme, üretim süreçlerinin küreselleşmesinden, ara malları ve bileşenlerinde artan ticaretten ve küresel tedarik zincirlerinin derinleşmesinden ve genişlemesinden kaynaklanmaktadır.

Uluslararası deniz ticaretindeki büyüme 2019'da durmuş ve 2008–2009 küresel mali krizinden bu yana en düşük seviyesine ulaşmıştır. Mevcutta var olan ticaret gerilimleri ve politika belirsizliği, küresel ölçekte emtia ticaretindeki büyümeyi ve dolayısıyla deniz ticaretini baltalamıştır. Deniz ticareti hacmi 2018'deki yüzde 2,8'den yüzde 0,5 artarak 2019'da toplam 11,08 milyar tona ulaşmıştır. İmalat faaliyetinin baskı altına girmesi ve dünyanın en büyük iki ekonomisi arasındaki ticaret geriliminin yatırım ve ticaret üzerinde olumsuz etkisi olması nedeniyle küresel emtia ticareti de buna paralel olarak yüzde 0,5 azalmıştır (UNCTAD, 2020). İlk beklentiler 2020'nin ekonomi ve ticarete ılımlı iyileşmeler getireceği yönündeyken, COVID-19 tarafından tetiklenen benzeri görülmemiş küresel sağlık ve ekonomik kriz pandemi görünümü ciddi şekilde etkilemiştir. Deniz taşımacılığı ve ticareti de bu durumdan etkilenmiştir. UNCTAD'a göre, uluslararası deniz ticareti hacminin 2020'de yaklaşık yüzde 4,1 azalma eğilimi göstermiştir. Bu eğilimin, 2021 yılında yüzde 4,8 büyüme yönünde olacağı tahmin edilmektedir.

Gelişmiş ekonomiler ve geçiş ekonomileri, 2019 yılında küresel mal ihracatının yüzde 42'sini ve ithalatın yüzde 35'ini deniz yoluyla gerçekleştirmiştir (UNCTAD, 2020). Bu oran, ülkelerin genel anlamda dış ticaret hacimleri düşünüldüğünde, göz ardı edilemeyecek bir oran olarak karşımıza çıkmaktadır.

Öte yandan, 2019 yılının yükleme ve boşaltma bağlamında uluslararası deniz ticareti verileri incelendiğinde, Şekil 2.5'te de görüldüğü üzere Asya bölgesinin başı çektiğini söylemek mümkündür. Yükleme bakımından Asya'yı sırayla Amerika, Avrupa, Okyanusya ve Afrika izlemektedirken; boşaltma bakımından ise Avrupa, Amerika, Afrika ve Okyanusya izlemektedir.



Şekil 2.5 : Bölgelerin 2019 Yılı Yükleme ve Boşaltma Bakımından Uluslararası Deniz Ticareti Verileri (UNCTAD, 2020:7).

Asya bölgesinden sonra, yükleme bakımından en yüksek oranı Amerika bölgesi oluşturmakta ve onu Avrupa takip etmektedir. Öte yandan, en yüksek boşaltma oranını Asya'dan sonra Avrupa oluşturmakta ve onu Amerika takip etmektedir. Yükleme bakımından en düşük orana sahip olan bölge Afrika ve boşaltma bakımından en düşük orana sahip bölge Okyanusya'dır. Bu veriler, 2019 yılında deniz aracılığıyla yapılan ticari faaliyeti gösterdiği düşünüldüğünde, söz konusu yılda Asya ve Avrupa'da deniz aracılığıyla gerçekleştirilen ithalatın ihracattan fazla; Afrika, Amerika ve Okyanusya bölgesinde ihracatın ithalattan fazla olduğunu söylemek mümkündür.

Uluslararası deniz ticaretinin yüzde 63,2'sini geliştirmekte olan bölgeler karşılamaktadır. Öte yandan, bu oran gelişmiş ülkelerde yüzde 33,3 geçiş dönemindeki ülkeler yüzde 3,5'tir (Kol, 2010:44). Bu bağlamda, uluslararası deniz ticaretinin en büyük araçları geliştirmekte olan ülkelerdir.

Geçmişten günümüze kadar uluslararası deniz ticareti incelendiğinde, deniz ticaretinin genel anlamıyla arttığı görülmektedir (Bkz. Çizelge 2.3). Çizelge 2.3'de görüldüğü üzere 1970'lerden günümüze kadar deniz aracılığıyla ticareti yapılan türlerin miktarları görece olarak değişse de, genel anlamıyla bir artış söz konusudur. Bu artış ham petrol, rafine petrol ürünleri, gaz ve kimyasallardan oluşan tanker; demir, tahıl ve kömürden oluşan dökme yük ve alümin, boksit, konteyner, genel kargodan oluşan diğer kuru yük türlerinin tamamında kendisini göstermiştir. En istikrarlı artışım ise

diğer kuru yük türlerinde olduğu görülmektedir. 2019 yılında deniz ticareti aracılığıyla yapılan yük türlerinin toplam değeri 11,076 milyon tondur.

Çizelge 2.3 : Yıllara ve Türlere Göre Deniz Ticareti (milyon ton) (UNCTAD, 2020:4).

Yıl	Tanker (Ham Petrol, Rafine Petrol Ürünleri, Gaz Ve Kimyasallar)	Dökme Yük (Demir, Tahıl, Kömür)	Diğer Kuru Yük (Alümin, Boksit, Konteyner, Genel Kargo)	Toplam
1970	1,440	448	717	2,605
1980	1,871	608	1,225	3,704
1990	1,755	988	1,265	4,008
2000	2,163	1,186	2,635	5,984
2005	2,422	1,579	3,108	7,109
2006	2,698	1,676	3,328	7,702
2007	2,747	1,811	3,478	8,036
2008	2,742	1,911	3,578	8,231
2009	2,641	1,998	3,218	7,857
2010	2,752	2,232	3,423	8,408
2011	2,785	2,364	3,626	8,775
2012	2,840	2,564	3,791	9,195
2013	2,828	2,734	3,951	9,513
2014	2,825	2,964	4,054	9,842
2015	2,932	2,930	4,161	10,023
2016	3,058	3,009	4,228	10,295
2017	3,146	3,151	4,419	10,716
2018	3,201	3,215	4,603	11,019
2019	3,169	3,225	4,682	11,076

2.4 Bölgesel Entegrasyonlar

Küreselleşme süreçlerinin hız kazanmasıyla birlikte ülkelerarası rekabet de ivme kazanmıştır. Ülkeler ivme kazanan rekabetin olumsuz etkilerini minimize edebilmek ve küresel ölçekte bir rol kazanabilmek amacıyla ekonomik entegrasyon süreçlerine dahil olmaya başlamışlardır (Tekin, 2017:1173). Bölgesel entegrasyonların temelinde, küresel anlamda rekabet etme gücüne sahip olma isteği bulunmaktadır.

Bölgesel entegrasyon, çok taraflı sisteme girmeye çalışan yeni ülkelerin (ve halihazırda içinde yer alan küçük ülkelerin) bu sisteme başarılı bir şekilde katılımları için gerekli olan doğrudan yatırım için kendi aralarında rekabet ettikleri araçtır (Either, 1998:1160). Öte yandan, bölgesel entegrasyonlar, hükümetler tarafından coğrafi

olarak yakın ülkelerle uluslararası ekonomik bağların teşviki olarak yorumlanabilir (Hine, 1992:115).

Bölgesel entegrasyonlar, bağımsız devletler arasında tercihli ticaret anlaşmalarının oluşturulması ile karakterize edilmektedir. Devletler, kendi çıkarları için potansiyel ekonomik avantaj sağlayabilecek anlaşmaları belirlemektedirler. Tercihli Ticaret Anlaşmaları, anlaşma sağlayan ülkelerdeki yerli firmalar arasındaki ticareti arttırmak için genişletilmiş bir pazar alanı yaratmaktadır (Cumbers, 2009:253). Bu anlaşmalar, genel olarak 4 farklı biçimde karakterize edilmiştir (Dicken, 2007; akt. Cumbers, 2009:253; Baldwin & Venables, 1995:1598):

1. Serbest Ticaret Bölgesi: Üye ülkeler arasında ticari vergilerin kaldırılması ile formülize edilmiştir.
2. Gümrükler Birliği: Serbest ticaret alanıyla ortak bir dış ticaret politikasının geliştirilmesidir. Yani, üye olmayan devletlerle ticaret yapmak için ortak bir tarifenin uygulanması olarak formülize edilmiştir.
3. Ortak Pazar: Gümrükler birliğinin özelliklerinin yanı sıra üretim faktörlerinin (arsa, emek, sermaye) serbest dolaşımına müsaade etmektedir. Bir başka deyişle, üye devletler arasında mal ve hizmetlerin yanı sıra üretim faktörlerinin serbest dolaşımına izin verilmesi ile formülize edilmiştir.
4. Ekonomik Birlik: Ortak pazar özelliklerinin yanı sıra, ekonomik politikaların uyumlu hale getirilmesiyle, siyasi birliğin dışında en yüksek bölgesel entegrasyon seviyesini temsil etmektedir.

Bölgesel entegrasyon hareketleri, İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlamış ve 1960'lı yıllardan itibaren giderek birçok ülkenin de katıldığı bir hareket haline gelmiştir. 1980'li yıllara gelindiğinde ise, hızla artan küreselleşmenin etkileri ile işgücü ve sermayenin serbest hareketi ülkeler arası rekabetin artmasına sebep olmuş ve bu ülkelerin bölgesel entegrasyonlara katılımını hızlandırmıştır.

Bölgeselleşme hareketlerinin tarihi gelişimi incelendiğinde, literatürde eski ve yeni bölgeselleşme (Bhagwati, 1992:538) olmak üzere iki farklı dalga şeklinde ele alındığı görülür. Eski bölgeselleşme hareketleri, İkinci Dünya Savaşı sonrası 1980'li yıllara kadar olan süreçte gerçekleşen hareketleri ifade ederken; yeni bölgeselleşme hareketleri ise 1980'li yıllardan itibaren devam eden hareketleri ifade etmektedir.

Eski bölgeselleşme hareketleri kendisini öncelikle Avrupa ve Kuzey Amerika’da gelişmiş ülkeler arasında ve Orta Doğu, Latin Amerika ve Afrika’da gelişmekte olan ülkeler arasında göstermiştir. Bu ülkeler, ekonomik anlamda dışa dönük ve dış pazarlara girmek için uğraşan ülkelerdir. Yeni bölgeselleşme hareketleri ise, ilk bölgesel entegrasyon sürecinde başarısız olan ve küresel bir pazara sahip olmak isteyen ülkeler arasında ortaya çıkmıştır (Grilli, 1997:194-197). Yeni bölgeselleşme hareketlerinin, eski bölgeselleşme hareketlerinden temel olarak 3 yönden farklılaştığı görülmektedir (Either, 2001:160):

1. Sanayileşmiş ülkeler arasında üretim ürünleri ticaretinin çok taraflı serbestleştirilmesi eski bölgeselcilik hareketlerine göre daha fazladır.
2. Ekonomik olarak az gelişmiş çok sayıda ülke, eski bölgeselleşme hareketlerinde izledikleri temelde otarşik, piyasa karşıtı politikaları terk ederek aktif olarak çok taraflı ticaret sistemine katılmaya çalışmışlardır.
3. Doğrudan yatırım, eski bölgeselleşme hareketlerinden çok daha fazla öne çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerin doğrudan yatırımı giderek iki yönlü hale gelmiştir ve gelişmekte olan ve reform yapan ülkelere sıçrama olasılığı giderek artmaktadır.

Avrupa’da bölgesel entegrasyon süreçleri, 1957 yılında Avrupa Topluluğu’nun İkinci Dünya Savaşı’nın ekonomideki olumsuz etkilerini en aza indirmek amacıyla kurulması ile birlikte başlamıştır. Avrupa Topluluğu’nun amacı Daha sonra, 1968 yılında Avrupa Topluluğu’nun ortak pazarını tamamlaması ve serbest sermaye ile işgücü hareketliliğinin önündeki engelleri kaldırılması ile gelişim göstermiştir. Bunun yanı sıra, ayrı bir Batı Avrupa ülkeleri grubu, 1968’de endüstriyel mallar için bir serbest ticaret bölgesi olan Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi’ni (EFTA) oluşturmuştur. Avrupa Topluluğu ve EFTA ülkeleri, 1974 yılında ikili serbest ticaret anlaşmaları imzalayarak, endüstriyel ürünler için Batı Avrupa’nın çoğunu içeren gümrüksüz bir bölge oluşturmuşlardır (Baldwin & Venables, 1995:1599). Ancak, 1970’lerin çalkantılı yılları ve 1980’lerin başlarında ulusal tarife dışı engellerin büyümesiyle birlikte, Avrupa Topluluğu’nun bölgesel ticaretini önemli ölçüde zayıflamıştır. Bu durumun önüne geçebilmek için 1986 yılında Batı Avrupa’da, iç pazar bölünmelerini ortadan kaldırmayı amaçlayan Tek Avrupa Pazarı (SEM) programının başlatılmasıyla durum dramatik bir şekilde tersine çevrilmiştir (Hine, 1992:116).

Kuzey Amerika’da ise, savaş sonrası entegrasyon 1965 yılında Kanada-ABD anlaşmasının otomobil sektöründe ticari serbestliğin oluşturulması ile başlamıştır. Daha sonra 1988 yılındaki Kanada-ABD arasındaki serbest ticaret anlaşması, gümrük vergilerini ve birçok endüstriyel ürünün ikili ticaretindeki gümrük dışı engelleri kaldırmıştır. 1991 yılında, Güney Amerika’nın bölgesel anlamda sosyoekonomik sorunlarını çözebilmek amacıyla, Arjantin ve Brezilya Güney Amerika Ortak Pazarı (MERCOSUR)’nın oluşturulması ile bölgesel entegrasyon sürecine girmişlerdir. Daha sonra MERCOSUR’a Uruguay ve Paraguay da eklenmiş ve ortak bir Pazar yani ortak bir dış tarife oluşturmuşlardır (Kaltenthaer & Mora, 2002:73). 1993 yılına gelindiğinde, Kanada-ABD Serbest Ticaret Bölgesi’ne Meksika’nın da eklenmesiyle Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA) ortaya çıkmıştır. Bu konuda yapılan anlaşma, birçok endüstriyel malın serbest ticaretini sağlamış ve doğrudan yatırım üzerindeki kısıtlamaları kaldırmıştır (Baldwin & Venables, 1995:1599). Burfisher, Robinson ve Thierfelder (2001)’e göre, NAFTA’nın etkileri ABD ve Meksika ekonomilerinin her ikisi için de olumlu olsa da, bu etkiler ABD için küçük ve Meksika için büyük olmuştur. Bunun yanı sıra, 1994 yılında Amerika ekonomilerini tek bir serbest ticaret alanında birleştirme çabaları başlamıştır. Buna yönelik, devlet ve eyalet başkanları tarafından Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (FTAA) kurula sürecine girilmiş, 2000 yılına kadar FTAA’nın kurulması ve 2005 yılına kadar tüm müzakerelerin tamamlanması konusunda anlaşma yapmışlardır (FTAA, 2020).

Asya’da bölgesel entegrasyon süreçleri, 1967 yılında Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) kurulması başlamıştır. Kurucu üyeleri Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayland olan ASEAN’ın temel amacı bölgede ticaretin serbestleştirilmesinin yanı sıra bölgede yaşanan iç gerilimleri hafifletmek, dış aktörlerin bölgesel etkisini azaltmak ve üye ülkelerin sosyoekonomik gelişimi teşvik etmektir (Narine, 2008:414). 1989 yılında Avustralya, Kanada, Japonya, Yeni Zelanda, ABD’nin beş sanayileşmiş ekonomisi, Kore Cumhuriyeti ve Kore Cumhuriyeti’nin altı ASEAN üyesi Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC)’i başlatmışlardır. Daha sonra Çin Halk Cumhuriyeti ve Hong Kong’un katılmasıyla tamamlanan APEC’in temel amacı, bölgede serbest ticarete izin vermek ve bu kapsamda yatırım kararlarını desteklemektir (Yamazawa & Shujiro, 2000).

1985 yılında, üye devletler arasında üye devlet arasında ekonomik, teknik ve kültürel işbirliğini teşvik etmek için İran, Pakistan ve Türkiye tarafından Ekonomik İşbirliği

Örgütü (ECO) kurulmuştur. 1992 yılında ise yedi yeni üye, Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan, ECO'ya katılmıştır. Temel amacı üye ülkeler arasında ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi olan ECO, tıpkı ASEAN gibi bölgedeki jeostratejik gerilimleri hafifletmeyi de hedeflemiştir (Poomfret, 1997:658).

Yukarıda bahsedilen bölgesel entegrasyon süreçlerinden de anlaşılabilceği gibi serbestleşme, bölgesel entegrasyon hareketlerini teşvik etmektedir. Neredeyse bütün bölgesel entegrasyonların temelinde ticaretin serbestleştirilmesi, ortak pazar ve serbest ticaret bölgesinin oluşturulması bulunmaktadır. Bunun yanı sıra, bölgesel entegrasyonlar ekonomik işbirliği yaparak, bölgesel gerilimleri hafifletmek ve ekonomik gelişmenin yanı sıra bölgede refah seviyesinin artmasını hedeflemişlerdir.

2.5 Bölüm Sonucu

Küreselleşme sürecinde ülkelerin rekabet edebilir bir özelliğe sahip olması ve küresel sistem içerisinde kendisine yer bulabilmesi için bir takım faaliyetleri gerçekleştirmesi gerekmektedir. Bu faaliyetlerin önde gelenlerinden bir tanesi uluslararası ticarettir. Ülkeler, ithalat ve ihracat faaliyetlerinin bütünü olarak tanımlanan dış ticaret sayesinde birbirleri ile etkileşim içerisinde bulunmakta ve ekonomik olarak bir etki yaratmaktadır. Bu etkileşimler ve yaratılan etkiler, dünya çapında birçok farklı ekonominin bulunması nedeniyle birden fazla teorinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Her ne kadar dış ticaret teorileri geçmişten günümüze farklılık gösterse de, teorilerin temelinde dış ticaret hacminin büyütülmesi ve bu sayede ekonomik avantaj kazanma düşüncesi vardır.

Öte yandan, dış ticaret ve ekonomik gelişme arasında bir ilişkinin olduğu literatürde birçok farklı araştırmacının ele aldığı bir konu olmuştur. Yapılan birçok araştırma, ülkelerin ekonomik anlamda gelişmesini sağlayan önemli faktörlerden birinin uluslararası ticaret olduğunu ortaya koymuştur. Dış ticaretin ulusların rekabet edebilirliğini güçlendirdiğini ve rekabetçi bir piyasa ortamı yarattığı, yeni malların geliştirilmesini ve üretilen malların ürün kalitesinin yükseltilmesini teşvik ettiği, GSYH ile kişi başı GSYH'yi artırdığı yapılan araştırmalar sonucu elde edilmiştir. Bu bağlamda, dış ticaretin ekonomik gelişmeye olan katkısı, göz ardı edilemeyecek bir boyut kazanmıştır.

Dış ticaretin ülkelerin ekonomik gelişmesine olan katkısı göz önünde bulundurularak, küresel ölçekte dış ticaret gelişmeleri incelendiğinde, gelişim sürecinin ülkelerin içinde bulunduğu ekonomik durumdan, diğer ülkelerle ilişkisinden ve toplam ticaret hacminden etkilendiği görülmektedir. Bu bağlamda, dış ticaretin gelişimi yıllar boyunca kimi zaman artan kimi zaman da azalan bir eğilim göstermiştir. Dış ticaret ile GSYH'nin küresel ölçekte paralel olarak değişimleri incelendiğinde, genel olarak dış ticaret artarken GSYH de arttığını ve dış ticaret azalma eğilimi gösterdiğinde GSYH'nin de azaldığı görülmektedir. Yalnızca bu durum bile dış ticaret ve ekonomik gelişme arasındaki ilişkiyi yorumlamak bakımından oldukça değerlidir.

Dış ticaretin verimli, güvenli ve en az maliyetle gerçekleştirilmesinin en önemli araçlarından bir tanesi ise deniz ticaretidir. Deniz yoluyla gerçekleştirilen ticaret sayesinde ülkeler taşıma maliyetlerini azaltarak güvenli bir şekilde küresel ticaret ağına katılabilmektedirler. Deniz ticareti, tıpkı dış ticaret gibi belirli faktörlerden etkilenmektedir; bu nedenle dış ticarete paralel olarak küresel ölçekte belirli yıllarda artış gösterirken, belirli yıllarda düşüş yaşamaktadır. Buna rağmen deniz ticaretinin yıllara göre değişimi incelendiğinde, genel anlamıyla artma eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu artışın büyük bir çoğunluğunu geliştirmekte olan ülkelerin dış ticarete deniz taşımacılığı ile katılımı sağlamaktadır. Öte yandan, uluslararası ölçekte malların ihracatının %42'si ve ithalatının %25'inin deniz yolu ile (UNCTAD, 2020) gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, uluslararası deniz ticaretinin dış ticaret bakımından oldukça önemli olduğunu söylemek mümkün olmaktadır.

Ülkelerin küresel ölçekte rekabet edebilir bir güce sahip olması ve küreselleşmenin olumsuz koşullarından en az şekilde etkilenmek için dış ticaret faaliyetlerinin yanı sıra, diğer ülkeler ile kurduğu ilişkiler ve ekonomik entegrasyonlar da önem kazanmaktadır. Ülkeleri bu sayede kendilerine ekonomik olarak bir rol edinebilmektedir. Bunun yanı sıra, ülkelerin bölgesel entegrasyonlar içerisinde yer alması, dış ticareti kolaylaştırmakta ve dolayısıyla ekonomilerinin güçlenmesini sağlamaktadır. Geçmişten günümüze ülkeler, çok çeşitli bölgesel entegrasyon hareketleri içerisinde yer almıştır. Bu sayede, birbirleri ile ekonomik işbirliği yaparak hem ekonomik hem de politik anlamda bölgesel gerilimleri hafifletmeyi hem de bölgenin ekonomik gelişimini sağlayarak refah seviyesinin artmasını amaçlamışlardır.

Son yıllarda hızla bozulmalar yaşayan deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir ve koruma-kullanma dengesi içerisinde kullanılabilmesi için Mavi Ekonomi kavramı

ortaya çıkmıştır. Ekonomik gelişmeyi sürdürülebilir bir şekilde gerçekleştirmeyi hedefleyen mavi ekonomi kavramı, sosyal ve ekonomik faydalar sağlarken aynı zamanda koruma anlayışını barındırmaktadır. Bu bağlamda, deniz ticareti söz konusu kavram için büyük önem taşımaktadır. Ülkelerin küresel ölçekte rekabet edebilir olması, içinde bulundukları bölgesel entegrasyonlar ve uluslararası ticaret hacmi ile doğru orantılıyken; deniz ticareti de bunun en sürdürülebilir ve en güvenilir bir aracı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak genel bir değerlendirme yapacak olursak, uluslararası ticaretin ülkelerin küresel ölçekte ekonomik anlamda kendilerine yer edinebilmeleri ve ekonomik gelişimlerini ivmelendirmeleri için oldukça önemli olduğunu söylemek mümkündür. Deniz ticareti ise, dış ticaret faaliyetlerini gerçekleştirmenin maliyet, verimlilik ve güvenilirlik açısından en avantajlı yöntemdir. Dolayısıyla, bu noktada limanlar da oldukça önemli bir role sahip hale gelmektedir. Dış ticareti kolaylaştırarak ekonomik gelişmeyi kapsayan bir diğer araç ise bölgesel entegrasyonlar içerisinde yer almaktır. Bu sayede, yapılan işbirlikleri ile ülkeler birbirleri ile ticaret yapabilmeyi kolaylaştırıcı politikalar izleyecek ve karşılıklı ekonomik kalkınma sağlanacaktır.

3. BİR BÖLGESEL ENTEGRASYON OLARAK KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ

Tezin bu bölümünde, çalışma alanını ve bölgede var olan ekonomik entegrasyonu daha iyi tanımak üzere Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü ayrıntılı bir şekilde ortaya konmuş; örgüte üye ülkelerin ekonomik göstergeleri ve temel özellikleri üzerinde durulmuştur. Söz konusu analizleri yapmak ülkelerin ve KEİ Bölgesi'nin ekonomik düzeylerini anlayabilmek açısından önem taşımaktadır.

3.1 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün Kuruluşu

1990'lı yıllarda yaşanan Doğu Avrupa ve Sovyetler Birliği'ndeki siyasi ve yapısal değişiklikler Karadeniz Ekonomik İşbirliği için oldukça önemli olmuştur. Serbest piyasa ekonomisine dâhil olan Sovyetler Birliği'nin ekonomik yapısı söz konusu dönemde yaşanan siyasal ve yapısal değişiklikler nedeniyle oldukça zayıf bir durumda olduğundan ötürü, işsizlik sorunları, enflasyon ve arz-talep arasındaki dengesizlik ile karşı karşıya kalmıştır (Demircan & Elver, 2004:143). Öte yandan, SSCB'nin dağılmasıyla birlikte, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler mevcut küresel dünyada kendilerine yer edinmek ve pazarlarını geliştirmek istemişlerdir. Bu nedenle, yasal bir çerçevede bölgesel politikalar oluşturmak ve bu politikaları uygulamak amacıyla bölgesel işbirlikleri kurulmuştur. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü bölgeselleşme eğilimlerine kayıtsız kalamayan ülkelerin bu amaçla kurduğu işbirliklerinden bir tanesidir Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Türkiye öncülüğünde 1992 yılında İstanbul'da imzalanan bildirge ile kurulmuş ve 1999 yılında KEİ Şartı olarak bilinen tüzük ile birlikte yasal bir zemin kazanmıştır (Çemrek & Bayraç vd., 2017:44; Genç & Artan vd., 2011:209).

1992 yılında İstanbul'da imzalanan deklarasyonda, üye ülkelerin ekonomik özgürlük ve refahını sağlamayı, işbirliğinin getireceği faydaları, doğal çevrenin korunması gerektiği, üye ülkeler arasında ticari engellerin kaldırılması ve Karadeniz Bölgesi'nde refah ve barış ortamı sağlanması gibi konuları içeren maddeler yer almaktadır (Şengül,

2009:33). Bu maddelerin gerçekleştirilmesinin temelinde ise ülkeler arasında kurulan işbirliği vardır.

Örgütün 9'u kurucu üye olmak üzere toplamda 12 tam üyesi bulunmaktadır. Kurucu üyeler Türkiye, Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Azerbaycan, Moldova ve Ermenistan iken; diğer üyeler ise Arnavutluk, Sırbistan ve Yunanistan'dır (Bkz. Şekil 3.1).



Şekil 3.1 : Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne Tam Üye Olan Ülkeler.

Üye ülkeler arasında oldukça büyük bir heterojenliğin mevcut olduğunu söylemek mümkündür. Bu durumun temel nedeni, Rusya, Türkiye ve belirli bir ölçüde Ukrayna gibi ülkelerin kendilerini uluslararası önceliğe sahip olarak görmeleridir. Bunun sonucu olarak, aradaki dengeyi sağlayabilmek adına gözlemci üyelere yer verilmiştir (Andreev, 2008:99). Avusturya, Belarus, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Mısır Arap Cumhuriyeti, Fransa, Almanya, İsrail, Macaristan, İtalya, Polonya, Slovakya, Amerika Birleşik Devletleri, Tunus, Uluslararası Karadeniz Kulübü, Karadeniz'i Kirliliğe Karşı Koruma Komisyonu ve Avrupa Komisyonu gözlemci üyeler olarak bulunmaktadır.

KEİ'deki gözlemci üye statüsü, talep üzerine, KEİ'nin çalışmalarına pratik ve değerli katkı yapmaya hazır olduğunu ifade eden herhangi bir devlete veya uluslararası kuruluşa açık bir statüdür ve KEİ Konseyi tarafından verilmektedir (BSEC, 2021).

Gözlemci üye statüsünde olan ülkeler veya kuruluşlar, KEİ toplantılarına katılma ve bu toplantılarda görüş belirtme hakkına sahiptir. Öte yandan, gözlemci statüsünde bulunma, KEİ'ye tam üyelik açısından bir adım olarak kabul edilmektedir (Şengül, 2009).

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün benimsediği slogan "Karadeniz Bölgesi'nde barış, istikrar ve refah için birlikte çalışmak" olarak belirtilmiştir (Chitiba, 2016:14). Bu bağlamda KEİ'nin amaçları şu şekildedir:

- Üye devletler arasında dostluk ve komşuluk ruhu oluşturmak ve karşılıklı saygı ve güven çerçevesinde işbirliğini geliştirmek
- Üye devletlerin özel ekonomik koşullarını ve çıkarlarını gözeterek uluslararası hukuk ilkeleri ve kuralları temelinde ikili ve çok taraflı işbirliğini geliştirmek ve çeşitlendirmek,
- Ekonomik işbirliği sürecine doğrudan dâhil olan işletmelerin ve şirketlerin iş ortamını iyileştirmek ve bireysel/toplu inisiyatifi teşvik etmek,
- Üye devletlerin sahip oldukları diğer uluslararası yükümlülüklerini ihmal etmeyecek ve üçüncü şahıslarla ilişkilerinin geliştirilmesini engellemeyecek şekilde ekonomik işbirliğini geliştirmek ve
- Üye devletlerin uluslararası ekonomik ve mali kurumların yanı sıra işletmelerin ve şirketlerin ekonomik işbirliği sürecine katılımını teşvik etmek (BSEC, 2020a).

KEİ'nin benzersizliği, Karadeniz bölgesinde ortak bir ekonomik dil ve ülkeler arasında çok sayıda farklı ekonomik ilişkiler geliştirmek amacıyla pazar ekonomilerine ve özel sektörün dinamizmine dayanan yeni birçok taraflılık kavramını ifade etmesinden kaynaklanmaktadır (Dikkaya & Orhan, 2015:66). Bu bağlamda, KEİ'nin temel amaçları dikkate alındığında Karadeniz Havzası'nda barış ve refah ortamının sağlanmasına öncelik verildiğini; üye ülkelerin ve ilgili kurum, kuruluş, işletme ve şirketlerin işbirliği sürecine aktif katılımının önem taşıdığını ve yasal altyapı dâhilinde üye ülkelerin ekonomik olarak geliştirilmesi kaygısının öne çıktığını söylemek mümkündür.

3.2 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün Temel Yapısı

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, zaman içerisinde hükümet, parlamento, ticaret, finans, bankacılık, akademik ve bilimsel alanlarda kendi işbirliği yapılarını geliştirmiştir. KEİ'nin temel yapısı aşağıdaki gibidir (BSEC, 2020b; Chitiba, 2016:15; Andreev, 2008:99; T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020):

Dışişleri Bakanları Konseyi: Yılda en az 2 defa toplanan Dışişleri Bakanları Konseyi, kararların alındığı ana organdır.

Yüksek Düzeyli Memurlar Komitesi: Dışişleri Bakanları Konseyi'ne karşı sorumlu olan komite, KEİ ile ilgili her türlü konuların gözden geçirildiği, en önemli sorunlarının analiz edilerek Dışişleri Bakanları Konseyi'ne sunulduğu birimdir.

Daimi Uluslararası Sekreterlik: İstanbul'da bulunan sekreterlik, görev yapan başkanın koordinasyonunda faaliyet göstermektedir ve KEİ faaliyetlerinden sorumlu uluslararası görevlisi olarak Dışişleri Bakanları Konseyi'nin kararlarını ve kararlarını uygulamak için çalışmaktadır. Bunun yanı sıra, Dışişleri Bakanları Konseyi'nde veya dışişleri bakanlarının gayri resmi toplantılarında yapılan tartışmalar için zemin hazırlamaktadır.

Parlamente Asamble: Karadeniz Ekonomik İşbirliği sürecinin parlamento bileşenidir ve bölgedeki işbirliğini ve ortaklığı güçlendirmek için ortak destek sağlamak üzere üye devletlerin ulusal parlamentolarının temsilcilerini bir araya getirmektedir.

KEİ İş Konseyi: Karadeniz bölgesindeki iş ortamının iyileştirilmesi için lobi yapmak ve faaliyette bulunmak amacıyla 1992 yılında kurulmuş uluslararası bir sivil toplum kuruluşudur. Konsey, üye devletlerin iş topluluklarını temsil etmekte ve Karadeniz'de bölgesel entegrasyonu teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Uluslararası Karadeniz Araştırmaları Merkezi: 1998 yılında kar amacı gütmeyen bir kuruluş olarak kurulan merkez, Karadeniz Bölgesi'ne odaklanan bir araştırma ve eğitim kurumudur. KEİ'ye düşünce kuruluşu olarak hizmet vermektedir. Merkez, faaliyetleri aracılığıyla KEİ üye devletleri, Avrupa Birliği ve diğer uluslararası kuruluşlar arasında çok taraflı işbirliğini teşvik etmektedir.

Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası: KEİ'ye üye devletler tarafından kurulmuş uluslararası bir finans kuruluşudur. Banka, yaklaşık 35 milyar Euro'luk sermaye ile üye devletlerdeki hem kamu hem de özel teşebbüsleri destekleyen kalkınma projeleri

için ticaret ve proje finansmanı sağlayarak ekonomik kalkınmayı ve bölgesel işbirliğini desteklemektedir.

Çalışma Grupları: KEİ'nin temel taşlarından biri olan çalışma grupları, sorumlu olduğu konu hakkında Dışişleri Bakanları Konseyi'ne rapor sunmak ve tavsiyelerde bulunmakla yükümlüdür. Tarım, bankacılık ve finans, KEİ-Avrupa Birliği Kooperatifi, suç ve terörle mücadele, kültür, gümrük işleri, eğitim, acil yardım, enerji, çevre koruma, istatistiksel veri ve ekonomik bilgi, sağlık ve ilaç hizmetleri, bilgi ve iletişim teknolojileri, kurumsal yenileme ve iyi yönetim, bilim ve teknoloji, Kobiler, turizm, ticaret ve ekonomik gelişme, ulaşım olmak üzere 19 adet çalışma grubu bulunmaktadır.

3.3 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne Tam Üye Ülkelerin Temel Özellikleri ve Ekonomik Göstergeleri

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün temel yapısını ve temel dinamiklerini anlamak için, üye ülkelerin temel özelliklerinin incelenmesi son derece kritiktir. Bu bağlamda, KEİ ülkeleri yüzölçüm, nüfus, yıllık nüfus artışı, nüfus yoğunluğu, kırsal ve kentsel nüfus özellikleri açısından incelenmiştir. Bu inceleme Dünya Bankası'nın 2018 ve 2019 verileri kullanılarak yapılmıştır (Bkz. Çizelge 3.1).

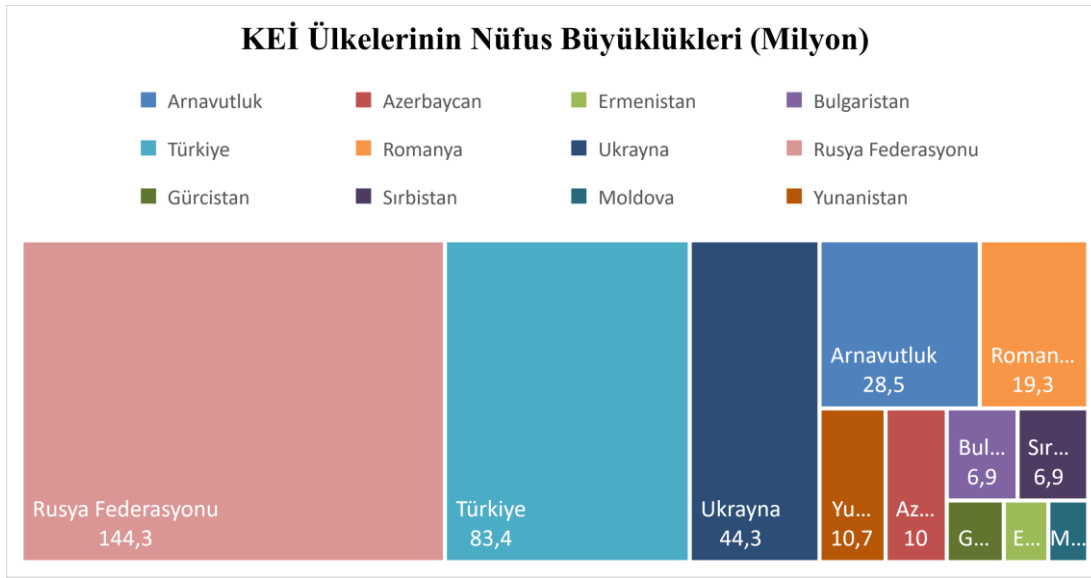
Çizelge 3.1 : KEİ Ülkelerinin Temel Özellikleri.

	Yüzölçüm (bin km ²) ¹	Nüfus (milyon) ²	Yıllık Nüfus Artışı (%) ²	Nüfus Yoğunluğu (kişi/ km ²) ¹	Kentsel Nüfus (% toplam nüfus) ²	Kırsal Nüfus (% toplam nüfus) ²
Arnavutluk	28,7	2,8	-0,4	104,6	61,2	38,8
Azerbaycan	86,6	10	0,8	120,3	56	44
Ermenistan	29,7	2,9	0,2	103,7	63,2	36,8
Bulgaristan	111	6,9	-0,7	64,7	75,3	24,7
Türkiye	785,3	83,4	1,3	107	75,7	24,3
Romanya	238,4	19,3	-0,5	84,6	54	46
Ukrayna	603,5	44,3	-0,5	77	69,5	30,5
Rusya Federasyonu	17130	144,3	-0,07	8,8	74,6	25,4
Gürcistan	69,7	3,7	-0,1	65,2	59	41
Sırbistan	88,3	6,9	-0,5	79,8	56,3	43,7

Çizelge 3.1 (devam) : KEİ Ülkelerinin Temel Özellikleri.

	Yüzölçüm (bin km ²) ¹	Nüfus (milyon) ²	Yıllık Nüfus Artışı (%) ²	Nüfus Yoğunluğu (kişi/ km ²) ¹	Kentsel Nüfus (% toplam nüfus) ²	Kırsal Nüfus (% toplam nüfus) ²
Moldova	33,8	2,6	-1,8	94,3	42,7	57,3
Yunanistan	131,9	10,7	-0,1	83,3	79,4	20,6
Dünya	134542	7673,5	1,07	58,4	55,7	44,3

Şekil 3.2 incelendiğinde, KEİ’ye tam üye ülkelerden en fazla nüfusa sahip olan ülkenin Rusya Federasyonu olduğu görülmektedir.



Şekil 3.2 : KEİ Ülkelerinin Nüfus Büyüklükleri (milyon).

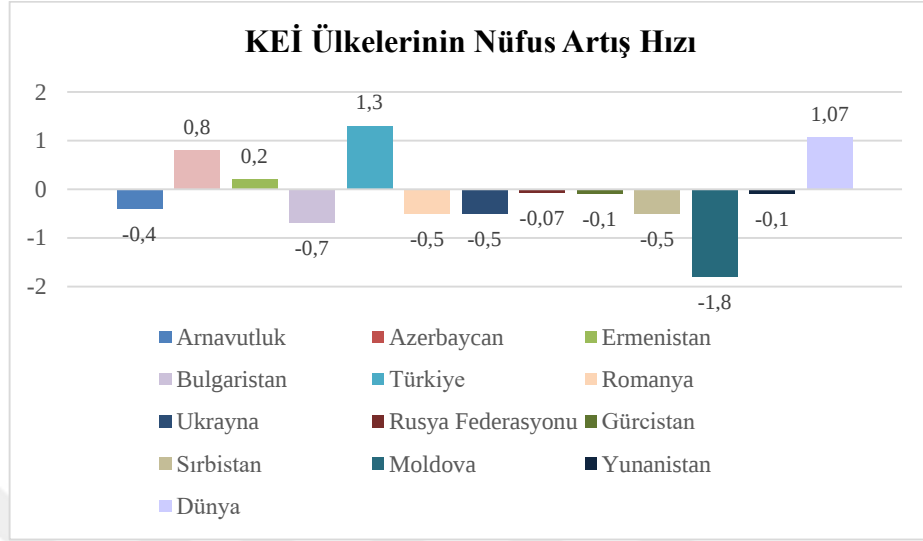
Rusya Federasyonu’nu sırasıyla Türkiye ve Ukrayna takip etmektedir. En az nüfusa sahip olan ülke ise 2.6 milyon ile Moldova’dır (Bkz. Şekil 3.2). Ülkelerin nüfusları, dünya nüfusu göz önünde bulundurulduğunda nispeten küçük olsa da, KEİ bölgesinin nüfusu dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 5.2’si kadardır.

Bunun yanı sıra, yıllık nüfus artış hızları göz önünde bulundurulduğunda, sırasıyla Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan en yüksek nüfus artış hızına sahip olmakla birlikte, geri kalan ülkeler ise negatif yönde nüfus artış hızına sahip olduğu

¹ Dünya Bankası 2018 verileri kullanılarak hazırlanmıştır
<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#> , 2018, 2019.

² Dünya Bankası 2019 verileri kullanılarak hazırlanmıştır
<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#> , 2018, 2019.

görülmektedir (Bkz. Şekil 3.3). Bu bağlamda, KEİ bölgesinde yıllık nüfus artış hızının genel olarak negatif yönde olduğunu ve dünyadaki nüfus artış hızından az olduğunu söylemek mümkündür.



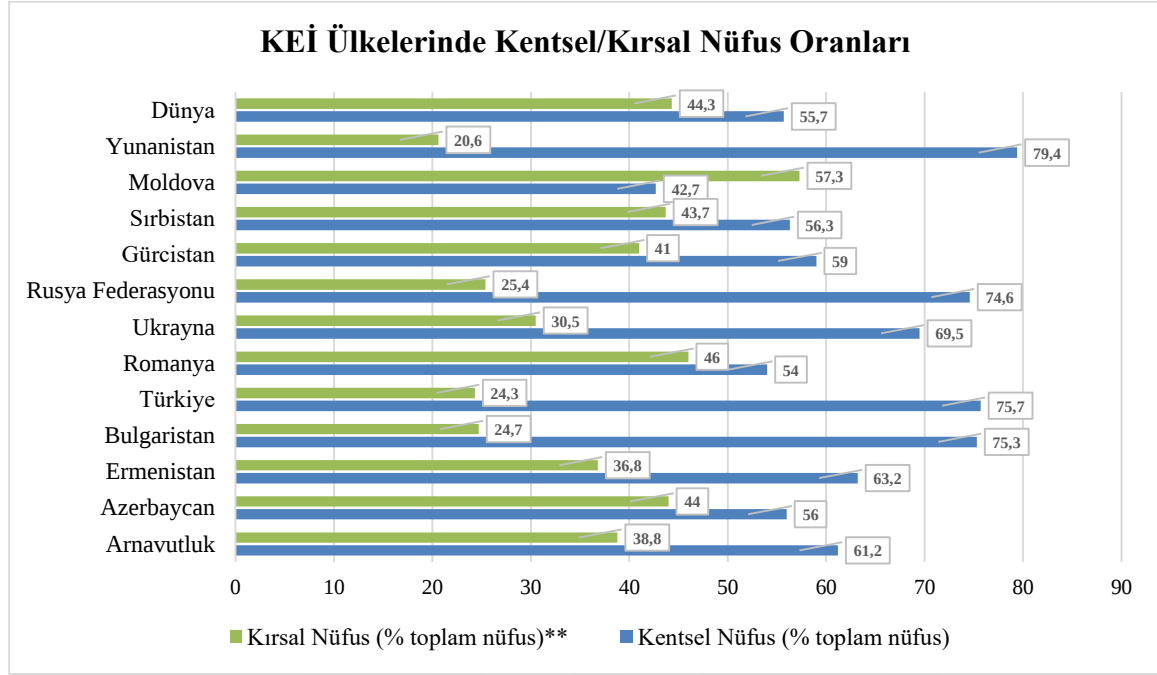
Şekil 3.3 : KEİ Ülkelerinin Nüfus Artış Hızı.

Öte yandan, söz konusu ülkelerden nüfus yoğunluğu en fazla olanlar sırasıyla Azerbaycan ve Türkiye iken, en az nüfus yoğunluğuna sahip ülke ise 8,8 kişi/km² ile Rusya Federasyonu'dur. Rusya Federasyonu'nun yüzölçümü ve yerleşime uygunluğu dikkate alındığında en az nüfus yoğunluğuna sahip olması anlam kazanmaktadır (Bkz. Şekil 3.4).



Şekil 3.4 : KEİ Ülkelerinin Nüfus Yoğunlukları (kişi/km²).

KEİ ülkelerinde, nüfusun büyük çoğunluğu kentsel alanlarda yaşamaktadır. Toplam kırsal nüfus oranı en az olan ülke Yunanistan iken, toplam kentsel nüfus oranı en az olan ülke ise Moldova'dır (Bkz. Şekil 3.5).



Şekil 3.5 : KEİ Ülkelerinde Kentsel/Kırsal Nüfus Oranları.

KEİ ülkelerinin genel kentsel ve kırsal nüfus dağılımları, nüfusun büyük bir çoğunluğunun kentlerde yaşadıklarını göstermektedir. Bölgenin toplam kentsel nüfus oranı ortalaması yüzde 63 olup dünya ortalamasının üzerinde iken, toplam kırsal nüfus oranı ortalaması dünya ortalamasının altında kalmaktadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne tam üye ülkelerin hem üretim hem de hizmet sektörlerindeki ve sahip oldukları doğal kaynaklar ile bu kaynakların kullanımındaki farklar ve küresel ölçekteki ekonomik, politik ve coğrafi yeri göz önünde bulundurulduğu zaman ülkelerin ekonomik göstergelerindeki farklar anlam kazanmaktadır. KEİ'ye üye ülkelerin ekonomik göstergeleri Dünya Bankası'nın 2019 yılı verileri kullanılarak hazırlanan Çizelge 3.2'de gösterilmiştir. Çizelge 3.2'de görüldüğü üzere, Ülkelerin gayrisafi yurtiçi hasılatları göz önünde bulundurulduğunda, en yüksek GSYH'ye sahip olan ülkelerin sırasıyla Rusya Federasyonu, Türkiye ve Yunanistan olduğunu söylemek mümkündür. En düşük GSYH'ye sahip olan ülke ise 11.9 milyar \$ ile Moldova'dır. KEİ ülkelerinin toplam GSYH miktarının dünya GSYH'sinin yüzde 3,4'ü olduğu düşünüldüğünde, ülkelerin küresel ölçekte ekonomik anlamda oldukça küçük olduğu göze çarpmaktadır. Bunun yanı sıra, kişi başı

GSYH'nin en yüksek olduğu ülkeler sırasıyla Yunanistan, Romanya ve Rusya iken en düşük olduğu ülke ise Moldova'dır.

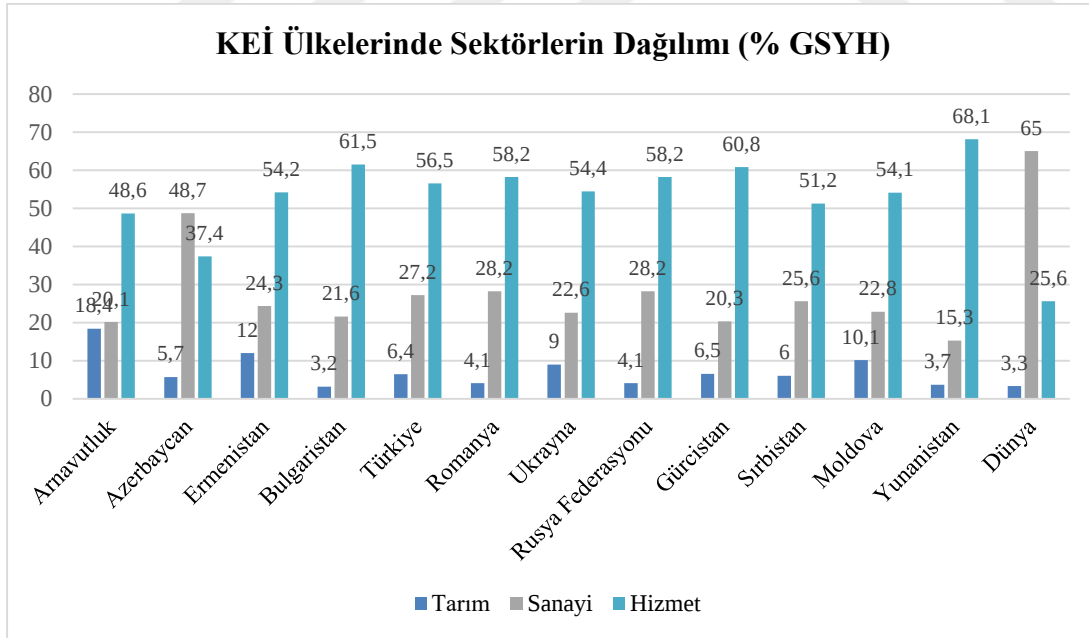
Çizelge 3.2 : KEİ Ülkelerinin Ekonomik Göstergeleri (2019) (Dünya Bankası, 2018, 2019).

Ülkeler	Temel Ekonomik Göstergeler					Sektör GSYH)	Dağılımı	(yüzde
	GSYH (cari – milyar \$)	Kişi Başı GSHY (cari – bin \$)	İthalat (yüzde GSYH)	İhracat (yüzde GSYH)	Enflas yon (yüzde)	Tarım	Sanayi	Hizmet
Arnavutluk	15,2	5,9	45,2	31,5	0,3	18,4	20,1	48,6
Azerbaycan	48	4,7	36,8	49,1	-0,2	5,7	48,7	37,4
Ermenistan	13,6	4,6	52,9	38,5	1,4	12,0	24,3	54,2
Bulgaristan	67,9	9,7	60,1	63,5	4,6	3,2	21,6	61,5
Türkiye	754,4	9	29,7	31,6	13,9	6,4	27,2	56,5
Romanya	250	12,9	44,2	40,3	6,9	4,1	28,2	58,2
Ukrayna	153,7	3,6	49,0	41,1	8,1	9,0	22,6	54,4
Rusya Federasyonu	1699,8	11,5	20,7	28,3	3,7	4,1	28,2	58,2
Gürcistan	17,7	4,7	62,8	53,9	6,6	6,5	20,3	60,8
Sırbistan	51,4	7,4	60,6	51,9	2,4	6,0	25,6	51,2
Moldova	11,9	4,4	55,2	30,5	5,4	10,1	22,8	54,1
Yunanistan	209,8	19,5	37,1	37,1	-0,3	3,7	15,3	68,1
Dünya	8769,7	11,4	30,6	29,7	2,2	3,3	65,0	25,6

KEİ ülkelerinin en yüksek kişi başı GSYH'sinin 19,5 bin \$ olduğu görülmektedir; bu miktarın gelişmiş ülkelere oranla oldukça düşük olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanı sıra, KEİ ülkelerinin kişi başı GSYH ortalaması, dünya kişi başı GSYH ortalamasından düşüktür. Öte yandan, KEİ ülkelerinin kendi aralarında bir karşılaştırma yapıldığında en yüksek GSYH'nin 1699,8 milyar \$ iken en düşük GSYH'nin 11,9 milyar \$; en yüksek kişi başı GSYH'nin 19,5 bin \$ ve en düşük kişi başı GSYH'nin 3,6 bin \$ olduğu görülmektedir. Bu durum, KEİ ülkeleri arasında da ekonomik anlamda büyük farklar olduğunu ortaya koymaktadır. Ülkeler arasındaki ekonomik uçurum, işbirliği sürecini zorlaştıran etmenlerden bir tanesidir. Bunun yanı

sıra, Çizelge 3.2 incelendiğinde, kişi başı GSYH'nin ve enflasyon oranlarının neredeyse doğru orantılı olduğu görülmektedir.

Söz konusu ülkelerin tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinin dağılımı incelendiğinde, Arnavutluk'un GSYH'sini yüzde 18,4 oranla tarım sektörünün oluşturduğunu ve bu oranın KEİ ülkeleri arasında en yüksek oran olduğunu söylemek mümkündür. Öte yandan bu oran, dünya ortalamasının da üzerindedir. Arnavutluk'u sırasıyla Ermenistan, Moldova, Ukrayna, Gürcistan, Türkiye, Sırbistan, Azerbaycan, Romanya, Rusya Federasyonu, Yunanistan ve Bulgaristan izlemektedir. KEİ ülkeleri arasında GSYH'yi oluşturan sanayi sektörü oran en yüksek Azerbaycan ülkesine ait iken, hizmet sektörü için ise en yüksek Yunanistan'a aittir. Bölgedeki ülkelerin GSYH'sini oluşturan hizmet sektörü oranlarına baktığımızda, en yüksek orana sahip olan ülkenin yüzde 68,1 oranla Yunanistan ve en düşük oran sahip olan ülkenin yüzde 37,4 oranla Azerbaycan olduğunu söylemek mümkündür (Bkz. Şekil 3.6). KEİ ülkelerinin tamamı göz önünde bulundurulduğunda, GSYH'yi oluşturan tarım, sanayi ve hizmet sektörleri oranlarının sırasıyla yüzde 7,4, yüzde 30,8 ve yüzde 57,3 olduğu görülmektedir. GSYH'yi oluşturan tarım ve hizmet sektörlerinin oranı dünya ortalamasının üzerinde iken, sanayi sektörü için aynı şeyi söylemek mümkün değildir.

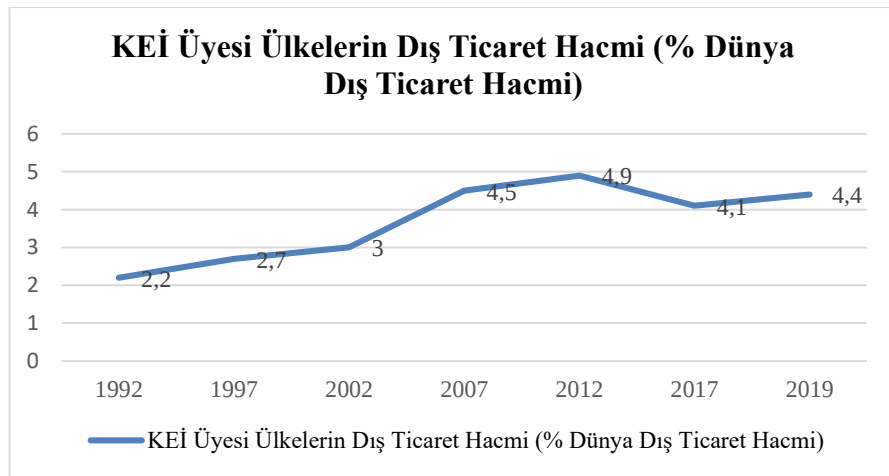


Şekil 3.6 : KEİ Ülkelerinde Sektörlerin Dağılımı (% GSYH).

KEİ ülkelerinin ithalat ve ihracat oranları dünya ortalamasının üzerindedir. Bu durum, ülkelerin karşılıklı ekonomik faaliyetlerini ivmelendirecek niteliğe sahiptir. En yüksek ithalat oranına sahip olan ülkeler sırasıyla Gürcistan, Sırbistan ve Bulgaristan'dır iken,

en düşük ithalat oranına sahip olan ülke ise Rusya Federasyonu'dur. Öte yandan, en yüksek ihracat oranına sahip olan ülkelerin sırasıyla Bulgaristan, Gürcistan ve Sırbistan olduğu görülürken, en düşük ihracat oranına sahip olan ülkenin Rusya Federasyonu olduğu görülmektedir. KEİ ülkelerinin genel ithalat oranı yüzde 46,1 iken, genel ihracat oranı ise yüzde 41,4'tür (Bkz. Çizelge 3.2). İhracat oranının ithalat oranından düşük olması durumu, bu ülkelerin bilimsel ve teknolojik anlamda dışa bağımlı olduğunun ve kalkınmışlık seviyesinin yüksek düzeyde olmadığını göstergesidir. Bu durum beraberinde bu ülkelerin küresel rekabet gücünün zayıf olmasını getirecektir (Erkan & Baybatlı, 2017:41-45).

KEİ ülkelerinin 1992 yılından 2019 yılına kadar olan dış ticaret verileri incelendiğinde (Bkz. Çizelge 3.3), ilk göze çarpan 1992 yılındaki dış ticaret oranının en fazla Rusya Federasyonu'nda olduğunu ve onu Türkiye'nin takip ettiğidir. O dönemde dünya dış ticaret hacminin yüzde 1,1'ini Rusya Federasyonu, yüzde 0,3'ünü Türkiye ve yüzde 2,2'sini KEİ üyesi ülkeler oluşturmaktadır. Daha önce ikinci bölümde de bahsedildiği gibi, dış ticaret yaşanan çok çeşitli faktörlerden etkilenmektedir; bu durum KEİ ülkelerinin dış ticaret hacimlerinde de kendini göstermiş, ülkelerin dış ticaret hacimleri yıllar içerisinde dalgalı bir gelişim göstermiştir. Ancak, 5'er yıllık periyotlarla inceleyecek olursak, 1992 yılında dünya ticaret hacminin yüzde 2,2'sini oluşturan KEİ bölgesi, 1997 yılında dünya dış ticaret hacminin yüzde 2,7'sini, 2002 yılında yüzde 3'ünü, 2007 yılında yüzde 4,5'ini, 2012 yılında yüzde 4,9'unu, 2017 yılında 4,1'ini ve en son elde edilen veri yılı olan 2019'da ise yüzde 4,4'ünü oluşturmaktadır (Bkz. Şekil 3.7).



Şekil 3.7 : KEİ Üyesi Ülkelerin Dış Ticaret Hacmi (% Dünya Dış Ticaret Hacmi).

Çizelge 3.3 : KEİ Ülkelerinin Yıllara Göre Dış Ticaret Verileri (Milyon \$) (Dünya Ticaret Örgütü, 2021).

Yıllar	Arnavutluk	Azerbaycan	Ermenistan	Bulgaristan	Türkiye	Romanya	Ukrayna	Rusya Federasyonu	Gürcistan	Moldova	Sırbistan	Yunanistan	Dünya
1992	70	1571	83	3550	14716	4500	8045	42039	68		470	9510	3779172
1993	122	993	156	3580	15343	4892	7817	44297	69		483	8442	3794694
1994	140	655	216	4005	18106	6151	10305	67379	155		565	9404	4328264
1995	202	635	271	5355	21599	7910	13128	82419	151		745	11054	5167620
1996	207	630	290	4890	23245	8085	14401	89685	199		795	11711	5406052
1997	139	780	233	4940	26260	8431	14232	86895	240		875	11326	5592319
1998	205	605	221	4300	26881	8300	12637	74444	191		630	10867	5503135
1999	351	929	232	3979	26587	8518	11582	75551	238		465	11070	5719381
2000	261	1745	294	4852	27775	10412	14573	105033	323		472	11751	6454020
2001	307	2314	343	5118	31334	11394	16265	101884	318		568	11507	6196440
2002	340	2167	505	5733	36059	13877	17957	107301	346		644	10414	6500713
2003	448	2592	686	7543	47253	17662	23067	135929	461		790	13382	7590832
2004	605	3615	723	9932	63167	23553	32666	183207	647		985	15308	9222553
2005	659	7649	974	11739	73476	27688	34228	243798	865		1091	18436	10510292
2006	790	13015	985	15064	85535	32458	38368	303551	936	6428	1052	21533	12131449
2007	1079	21269	1152	18518	107272	40488	49296	354403	1232	8825	1342	26558	14031345
2008	1027	30586	1057	22362	132027	49535	66954	471606	1495	10972	1591	31281	16169683
2009	1091	21097	710	16318	102143	40567	39782	303388	1134	8345	1283	25149	12562989
2010	1544	26476	1011	20630	113883	49579	51478	400630	1677	9795	1541	28017	15306475
2011	1947	34495	1334	28208	134907	63035	68460	522011	2189	11779	2217	33779	18341628
2012	1967	32634	1380	26686	152462	57841	68530	529256	2376	11229	2162	35324	18517184
2013	2339	31703	1480	29579	161481	65835	64338	521836	2910	14614	2428	36140	18966201
2014	2429	28260	1519	29245	166505	69725	53901	496807	2861	14845	2340	35960	19007179
2015	1917	16592	1485	25371	150982	60595	38127	341419	2204	13376	1967	28554	16555664
2016	1959	13108	1792	26572	149247	63534	36360	281710	2117	14874	2045	28151	16043993
2017	2292	15481	2245	31438	164495	70761	43265	352943	2746	16992	2425	32627	17739937
2018	2870	20291	2412	33617	177169	79660	47348	443914	3380	19227	2706	39502	19472401
2019	2716	19500	2640	33303	180833	76873	50066	419850	3798	19630	2779	37887	18932952

Bunun yanı sıra, KEİ'ye üye ülkelerin 5'er yıllık periyotlarla dış ticaret hacimlerinin değişimi incelendiğinde, genel olarak artış gösterdiğini söylemek mümkündür. Elde edilen son veri yılı olan 2019 yılında ise, KEİ Bölgesi'nde en yüksek dış ticaret oranına sahip olan ülkenin Rusya Federasyonu olduğu ve onu Türkiye'nin takip ettiği görülmektedir. Rusya Federasyonu ve Türkiye, dünya ticaret hacminin sırasıyla yüzde 2,2 ve binde 9'unu oluşturmaktadır.

3.4 Bölüm Sonucu

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün kurulmasının temelinde, tıpkı küresel ölçekte gerçekleştirilen diğer bölgesel entegrasyonlar gibi, ülkelerin mevcut pazarlarını geliştirmek ve küresel ölçekte rekabet edebilir olmak düşüncesi vardır. 1990'lı yıllarda yaşanan siyasal ve yapısal değişikliklerin bir sonucu olarak ortaya çıkan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, üyesi olan 12 ülke için oldukça anlamlı bir fırsat olmuştur. Söz konusu örgütün temel amacı bölgedeki barış ve refah ortamını sağlamak ve bölgenin ekonomik gelişmişlik düzeyini artırmak için ülkeler arasında işbirliğini geliştirmektir. Bu noktada üye ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasal anlamda heterojen bir niteliğe sahip olması temel amacın gerçekleştirilmesinde zorluklar çıkarmaktadır. Bu nedenle, denge ortamını yaratmaları için örgütte gözlemci üyelere de yer verilmiştir. Bu bağlamda, KEİ'nin temel amacına ulaşması ve aksaklık olmadan işlemesi için gözlemci üyelerin önemli bir yeri olduğu söylenebilir. Öte yandan, KEİ'nin amaçları arasında üye ülkeler arasında işbirliğini geliştirmek, işbirliğine dâhil olan ülkelerin ve şirketlerin ekonomik koşullarını iyileştirmek ve bölgede başarılı bir ekonomik işbirliği oluşturmak vardır. Bu amaçlar göz önünde bulundurulduğunda havzadaki refah ortamını sağlamanın ve havzanın ekonomik gelişmişlik düzeyini artırmanın örgütün en önemli kaygısı olduğu görülmektedir.

KEİ, söz konusu amaçlarına ulaşmak için üzerinde oldukça düşünülmüş bir yapısal düzen oluşturmuştur. Bu düzende, ekonomik, toplumsal, çevresel ve siyasal birimler bulunmakta ve kendi aralarında işbirliği oluşturmaktadır. Dışişleri Bakanları Konseyi, Yüksek Düzeyli Memurlar Komitesi, Daimi Uluslararası Sekreterlik, Parlamenter Asamble, KEİ İş Konseyi gibi temel yönetsel birimlerin yanı sıra, Uluslararası Karadeniz Araştırmaları Merkezi, Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası ve Çalışma Grupları gibi araştırma ve finansal konulara dair birimleri de bulunmaktadır. Burada dikkat çeken en önemli durumlardan bir tanesi, çeşitli araştırma ve çalışma konuları

belirlenerek 19 adet çalışma grubu oluşturulmasıdır. Böylece, her bir konu üzerinde yeteri kadar inceleme yapılarak anlamlı kararlar verebilme fırsatı doğmaktadır. KEİ'nin temel yapısı göz önünde bulundurulduğunda, Karadeniz Bölgesi'ndeki her türlü faaliyete ve soruna yönelik sorumlu olan bir birimin olduğu görülmektedir. Bu bağlamda, KEİ'nin organizasyonel yapısının ülkeler arasındaki işbirliğini ve ticari faaliyetlerini kolaylaştırıcı, destekleyici ve bütünleştirici nitelikte olduğunu; bölgedeki sorunlara yönelik çözüm üretebilme ve faaliyet geliştirebilme kapasitesinin yüksek olduğunu söylemek mümkündür.

Karadeniz Havzası son yıllarda ülkelerin doğrudan yabancı yatırım girişimleri, iç talep artışları ve hizmet sektörüne bağlı olarak ekonomik anlamda büyüme yaşamışlardır. Bölge, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Avrupa Birliği'nin geri kalanı olmak üzere büyük bir pazarın yakınında yer almaktadır. Öte yandan, büyük işletmelere dayalı bir büyüme modelinden giderek daha çeşitli ve açık bir ekonomik yapıya doğru kaydığından dolayı söz konusu bölge, ekonomik dönüşüm yörüngesinde olduğu kabul edilebilir (Black Sea Cross Border Cooperation, 2020:15). Bu bağlamda, bölgenin ve örgütün temel yapısını anlamak amacıyla üye ülkelerin temel özellikleri ve ekonomik göstergeleri incelendiğinde, her bir ülkenin sahip olduğu özellikler ve göstergelerin bölgenin anlaşılması ve dinamiğini oluşturması açısından oldukça önemli olduğu görülmüştür. Üye ülkelerin verileri küresel ölçekteki veriler ile karşılaştırıldığında GSYH ve kişi başı GSYH oranlarının düşük olması, günümüzde bile bölgede ekonomik işbirliği yapılmasının gerekliliği açıkça görülmektedir. Öte yandan, KEİ bölgesinde ithalat ve ihracat oranlarının dünya ortalamasının üzerinde olması, ekonomik işbirliği açısından büyük bir fırsat yaratmaktadır. Bu bağlamda, özetle KEİ Örgütü ve Bölgesi'nin ithalat ve ihracat oranlarının dünya ortalamasının üzerinde olması, örgütün ayrıntılı düşünülmüş organizasyonel yapıya sahip olması ve önem arz eden çeşitli konular için çalışma gruplarının olması bölgenin güçlü yönleridir. Öte yandan örgüte üye ülkeler arasında sosyal, siyasal ve ekonomik heterojenliklerin olması bölgenin zayıf yönlerinden bir tanesidir. Söz konusu bölgenin jeopolitik konumu ise bir fırsat olarak karşımıza çıkmaktadır.

Her ne kadar kuruluşundan bu yana öne çıkan faaliyetleri oldukça sınırlı olsa da (Yalçinkaya, 2017:12), kuruluş amacı ve sahip olduğu potansiyelleri ile fırsatları dikkate alındığında, KEİ Örgütü'nün üye ülkelerinin ve Karadeniz Havzası'nın ekonomik gelişmeleri açısından oldukça önemli olduğunu söylemek mümkündür. Söz

konusu potansiyel ve fırsatların değerlendirilmesi ile birlikte örgütün ve dolayısı ile bölgenin sahip olduğu zayıf yönler ve tehditler elimine edilerek ekonomik işbirliği girişimleri başarıya ulaşacak ve bölgenin ekonomik gelişmişlik seviyesi ile refah düzeyi artma eğilimi gösterecektir.





4. KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE DENİZ TİCARETİ PERSPEKTİFİNDE LİMANLAR VE ROTALAR

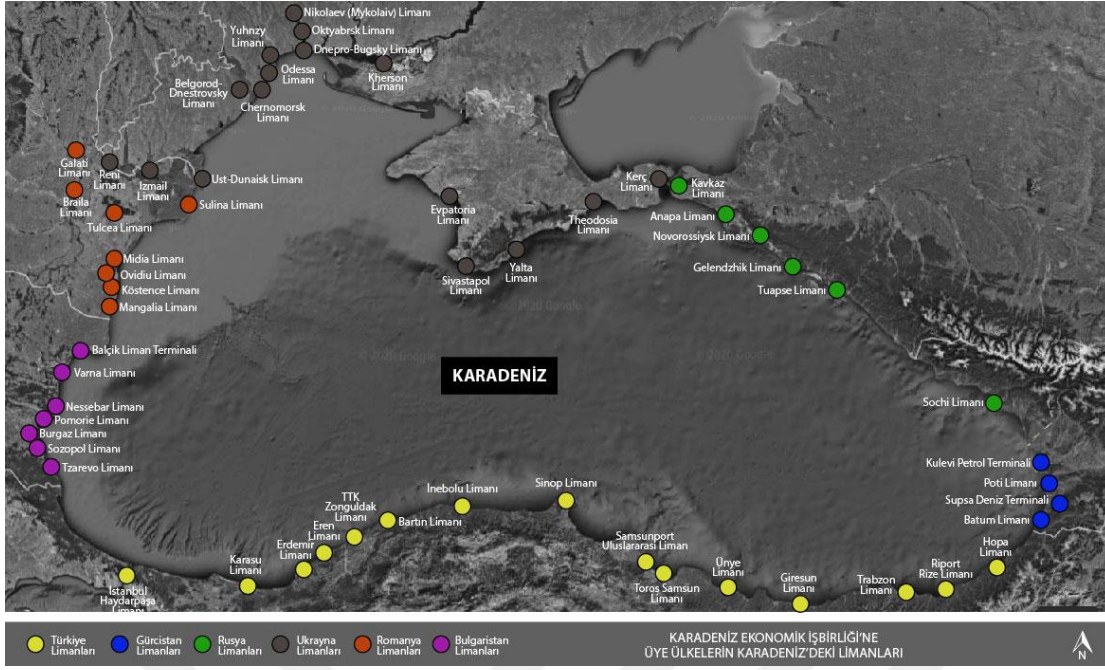
Ulaşım, turizm ve enerji vb. alanlarda sağladığı avantajlar nedeniyle deniz, Karadeniz Bölgesi'nin en önemli ekonomik faaliyet kaynaklarından bir tanesi olarak kabul edilmektedir (Black Sea Cross Border Cooperation, 2020:15). Karadeniz Havzası'nın sahip olduğu potansiyeller düşünüldüğünde, denizyolu taşımacılığı önemli bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz ticaretinin ise limanlar aracılığı ile yapılması limanlara büyük bir önem kazandırmaktadır.

Bu bölümde, öncelikle KEİ Bölgesi'ndeki limanlar ve bu limanların sahip olduğu özellikler incelenerek havza içerisindeki sahip olduğu rotalar belirlenmiştir. Daha sonra bu limanların uluslararası ulaştırma projeleri ile ilişkisi üzerinde durularak limanların önemi vurgulanmıştır.

4.1 Karadeniz'deki Ulusal ve Uluslararası Limanlar

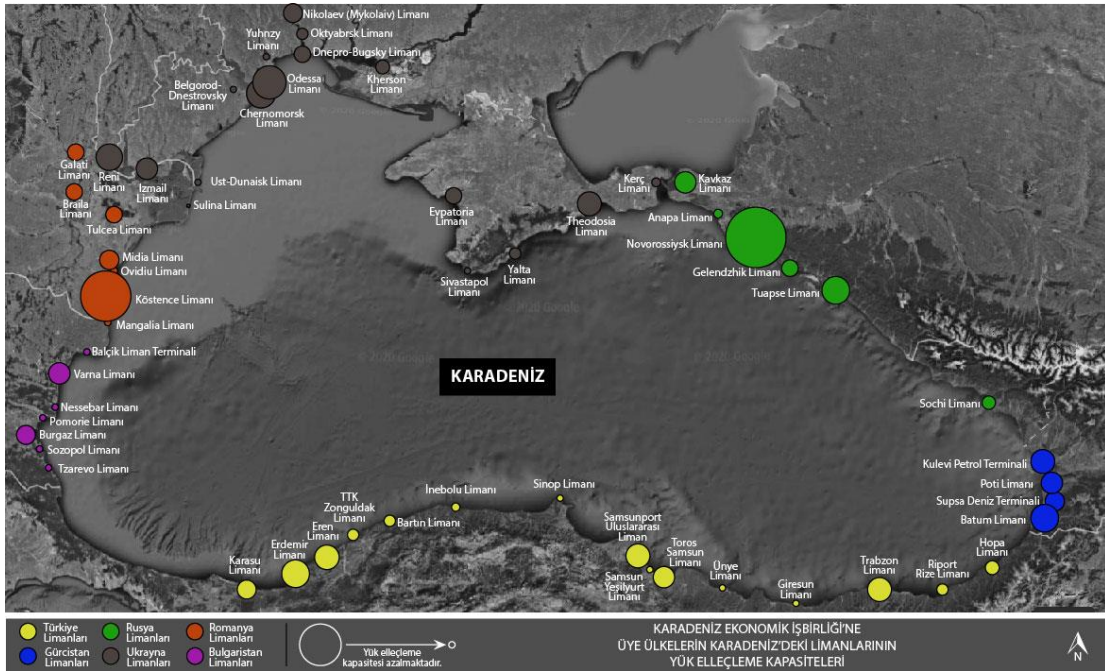
Karadeniz Havzası, bünyesinde barındırdığı irili ufaklı birçok liman sebebiyle oldukça zengin bir bölgedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne üye ülkelerden Türkiye, Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'ın Karadeniz'e kıyısı bulunmaktadır. Ülkelerin Karadeniz'de toplamda 56 limanı bulunmaktadır (Bkz. Şekil 4.1). Bu limanlardan 16 tanesi Ukrayna'da, 15 tanesi Türkiye'de, 4 tanesi Gürcistan'da, 8 tanesi Romanya'da, 6 tanesi Rusya Federasyonu'nda, 7 tanesi Bulgaristan'da bulunmaktadır. Söz konusu limanlar, ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet vermekte olup; ulusal limanların bir kısmı marina, balıkçılık, yolcu taşımacılığı gibi işlevlerde kullanılırken; diğer kısmı ise uluslararası ölçekte hizmet veren limanların uydu limanı niteliğindedir.

Bölgede bulunan ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet veren limanların tamamını incelemek, bölgenin limanlar açısından sahip olduğu zenginliği ve potansiyeli anlamak açısından önem taşımaktadır.



Şekil 4.1 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'deki Limanları.

Şekil 4.1'de görüldüğü üzere, Ukrayna ve Türkiye limanları Karadeniz'deki limanların büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır. Ukrayna'nın Karadeniz'de 16 adet limanı ve Türkiye'nin 15 adet limanı bulunmaktadır. Limanlar önemli özellikleri ve toplam yük elleçleme kapasiteleri göz önünde bulundurularak değerlendirilmiştir. Limanlarının yük elleçleme kapasiteleri Şekil 4.2'de gösterilmiştir.



Şekil 4.2 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'deki Limanlarının Yük Elleçleme Kapasiteleri.

Şekil 4.2’de görüldüğü gibi Karadeniz’de bulunan limanlar yük elleçleme kapasitesi açısından oldukça çeşitlidir. En fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanlar sırasıyla Rusya Federasyonu’nda bulunan Novorossiysk Limanı ve Romanya’da bulunan Köstence Limanı’dır.

Ukrayna’nın Karadeniz’de bulunan liman sayısı 16’dır. Bu limanlardan en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanlar sırasıyla Odessa Limanı ve Chornomorsk (Illichevsk) Limanı’dır. Ülkenin Karadeniz’deki tüm limanlarında her türlü yük elleçlenebilmekle beraber en fazla genel yük ve dökme yük elleçlendiği göze çarpmaktadır. Limanların büyük çoğunluğunun ticari nitelikte olduğunu ve uluslararası ölçekte hizmet verdiğini söylemek mümkündür (Bkz. Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1 : Ukrayna’nın Karadeniz’de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Odessa Limanı	Genel, sıvı ve kuru yük, petrol	46 milyon ton yük 4 milyon ton yolcu	- Ticari ve uluslararası nitelikte - İthalat, ihracat ve transit trafiğinde önemli
Chornomorsk (Illichevsk) Limanı	Genel kargo, konteyner, Ro-Ro, dökme ve sıvı kargolar	32 milyon ton	- Ticari ve uluslararası nitelikte - Avrupa’dan Asya’ya, Kuzey ve Güney, Orta ve Doğu Avrupa, Ukrayna, Rusya ve Kazakistan’ın endüstriyel olarak gelişmiş bölgeleri ve Akdeniz üzerinden Atlantik ve Hint Okyanusu’na uzanan deniz iletişim yollarının kavşak noktasında kilit konuma sahip - Ukrayna’yı 100’den fazla ülkeye bağlamakta
Reni Limanı	Genel kargo, sıvı ve kuru yük, dökme yük, konteyner	14.5 milyon ton	- Hem deniz hem de nehir limanı niteliği taşıyan ticari ve uluslararası nitelikte - Deniz, nehir, demiryolu ve karayolu taşımacılığı ile bağlantılı olan çok amaçlı bir ulaşım merkez
Theodosia Limanı	Kuru yük, petrol, petrol ürünleri	11 milyon ton	- Ticari ve uluslararası nitelikte - Ukrayna’nın ham petrol ve petrol ürünleri bakımından 2. büyük limanı
Izmail Limanı	Dökme yük, konteynerler, kutu ve paket	8 milyon ton	- Tuna Nehri üzerindeki en modern ve mekanize ticari ve uluslararası nitelikteki limanlarından biri

Çizelge 4.1 (devam) : Ukrayna'nın Karadeniz'de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Nikolaev Limanı	Hurda metal, metaller, kereste, kömür, kok kömürü, haddelenmiş tel, demir cevheri konsantresi, inşaat malzemeleri, tarım ürünleri	6 milyon ton yük 2 milyon yolcu	- Önemli bir ulaşım merkezi ve Ukrayna'nın önde gelen ulusal limanlarından bir tanesi
Dnepro-bugsky Limanı	Dökme yük, metal hurda, genel kargo, kimyasal yük	5.5 milyon ton	- Nikolaev limanının bir alt bölümü - Demiryolu bağlantısı var - Boksitleri elleçleyen tek özel terminal
Kherson Limanı	Genel ve dökme yük	4 milyon ton	
Evpatoria Limanı	Genel ve dökme yük, Ro-Ro	2 milyon ton yük 2.8 milyon yolcu	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Türkiye yönüne kargo ve yolcu taşımacılığı yapılmakta (ayda 4-7 gemi) -Uluslararası nakliye merkezi
Oktyabrsk Limanı	Dökme yük, kuru yük, tanker, konteyner	3 milyon ton	-Ticari nitelikte
Kerç Limanı	Dökme yük, konteynerler, tekerlekli motorlu arabalar, dökme tahıl	2.5 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Azak Denizi ve Karadeniz'i birleştirir nitelikte
Yalta Limanı	İnşaat malzemeleri, yurtiçi kargolar	2 milyon ton yük 1.5 milyon yolcu	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Yolcu taşımacılığında uzman -Ukrayna'nın kruvaziyer gemilerinin bulunduğu 3 limandan biri
Ust-Dunaïsk Limanı	Genel, dökme kargo	1.5 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte
Belgorod-Dnestrovsky Limanı	Tahıl, kereste, genel kargolar, mineral yapı malzemeleri	1 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Akdeniz ülkeleri ve Türkiye'ye yönelik ticaret
Sivastapol Limanı	Dökme yük, hurda metal, kömür, kereste	600.000 ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Büyük oranda yolcu taşımacılığı yapılmakta -Marina ve balıkçı limanı ile bir kompleks -İhracat yapıyor
Yuzhny Limanı	Kömür, metal, dökme demir, peletler, hurma yağı, karbamid, amonyak, metanol, ham petrol ve tahıl		-Ticari nitelikte

Çizelge 4.2’de görüldüğü üzere, Türkiye’nin Karadeniz’de toplam 15 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlardan en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olanlar sırasıyla Erdemir Limanı, Samsunport Uluslararası Liman ve Zonguldak Eren Limanı’dır. Limanların genelinde her türlü yük elleçlenebilmektedir; en çok elleçlenen yükler ise genel ve dökme yüküdür. Bunun yanı sıra, limanların yaklaşık yarısının uluslararası nitelikte olduğu ve ticari işlevleri olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye’nin sahip olduğu stratejik konumu nedeniyle, Karadeniz’de bulunan limanları da büyük önem taşımaktadır (Samsunport Uluslararası Liman’ın TRACECA Uluslararası Ulaştırma Koridoru güzergahında olması ve Trabzon Limanı’nın İpek Yolu’nun devamı niteliğinde ve İran, Irak, Rusya ve Türkiye Transit Yolu’nun başlangıcı olması). Öte yandan, uluslararası niteliğe sahip olan limanların kendi aralarındaki yük elleçleme kapasiteleri fazla olan limanlar olduğunu söylemek mümkündür (Bkz. Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2 : Türkiye’nin Karadeniz’de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Erdemir Limanı	Genel, kuru dökme ve sıvı dökme yük	20 milyon ton	-Karadeniz’den dünyaya açılan kapısı konumunda -Özellikle kömür ve cevher gibi dökme yüklerde Türkiye’nin en büyük ve en hızlı tahliye imkanları
Samsunport Uluslararası Liman	Dökme yük, genel,sıvı ve kuru kargo	11 milyon ton	-TRACECA uluslararası ulaştırma koridoru güzergâhında -İthalat ve ihracat limanı -Ticari ve uluslararası nitelikte *Türkiye’nin en büyük limanı -Anadolu’dan gelen ve Anadolu’ya gidecek yüklerin güzergâhında
Zonguldak Eren Limanı		13.5 milyon ton	-Geçici hudut kapısı niteliğinde -Uluslararası ve ticari nitelikte
Trabzon Limanı (Trabzonport)		10 milyon ton	-İpek Yolu’nun devamı -Ticari ve uluslararası nitelikte -İran, Irak, Rusya, Türkiye Transit Yolu’nun başlangıcı
Toros Samsun Limanı (Samsun Terminal)	Genel, kuru dökme ve sıvı dökme yük	8.2 milyon ton	-Ulusal nitelikte
Karasu Limanı	Dökme ve genel yük, Ro-Ro, konteyner	6 milyon ton	-Uluslararası nitelikte -Hinterlandı geniş

Çizelge 4.2 (devam): Türkiye'nin Karadeniz'de Bulunan Limanları.

Hopa Limanı	Dökme, genel, sıvı yük, Ro-Ro, konteyner	4 milyon ton	-Karadeniz ve Azak Denizi'ndeki tüm ülkelere deniz yolu ile bağlantılı
TTK Zonguldak Limanı		2.8 milyon ton	
Riport Rize Limanı	Genel kargo, kömür, yapı malzemeleri, dökme yük, katı ve sıvı yük	2.5 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte
Bartın Limanı		2 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -yüzde 50 kapasite ile çalışmakta
İnebolu Limanı	Genel kargo, ro-ro, tanker ve dökme yük	900 bin ton	-Ulusal nitelikte
Samsun Yeşilyurt Limanı	Dökme, katı ve genel yük	186 bin ton	-Ulusal nitelikte
Giresun Limanı	Dökme, genel yük, konteyner, tanker, Ro-Ro, feribot/yolcu		-Ulusal nitelikte
Ünye Limanı			-Ulusal nitelikte
Sinop Limanı			-Ulusal nitelikte

Gürcistan'ın Karadeniz'de bulunan toplam 4 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlardan en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanlar sırasıyla Batum Limanı ve Kulevi Petrol Limanı'dır. Kulevi Petrol Limanı ve Supsa Deniz Terminal'i ham petrol, rafine ürün ve petrol elleçlemektedir. Batum Limanı ve Poti Limanı ise genel yük, kuru ve sıvı yük elleçlenmektedir. Bu iki liman ticari ve uluslararası nitelikte olmasının yanı sıra uluslararası ulaştırma koridorlarının güzergâhında olduğundan büyük önem taşımaktadır (Bkz. Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3 : Gürcistan'ın Karadeniz'de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Batum Limanı	Metal ürünleri, cevher konsantreleri, çimento, gübre, yapı malzemeleri, ham şeker, petrol, konteyner	18 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı TITR ve TRACECA uluslararası ulaşım koridoru güzergâhında
Kulevi Terminali	Petrol Ham petrol ve rafine ürün	10 milyon ton	-Ham petrol sevkiyatı
Poti Limanı	Genel, sıvı yük, kuru yük, yolcu feribotları	8 milyon ton	-Trans-Kafkas koridoru ve TRACECA uluslararası ulaşım koridoru güzergâhında -Ermenistan ve Azerbaycan'ın uluslararası ticaret için Avrupa kapısı niteliğinde
Supsa Deniz Terminali	Petrol	7 milyon ton	-Bakü-Supsa petrol boru hattının son noktası

Çizelge 4.4'te görüldüğü üzere Romanya'nın Karadeniz'de toplam 8 adet limanı bulunmaktadır. Köstence Limanı, Romanya'nın en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan liman olmasının yanı sıra, Karadeniz Havzası'ndaki ikinci en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limandır. Bunun yanı sıra, ticaret yollarının kesişim noktası olmasından dolayı Romanya'nın en önemli limanı olduğunu söylemek mümkündür. Limanlarda genel olarak en fazla elleçlenen yük dökme yüküdür (Bkz. Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4 : Romanya'nın Karadeniz'de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Köstence Limanı	Kimyasal, dökme yük,sıvı, kuru ve genel kargo	100 milyon ton	-Denize kıyısı olmayan Avrupa ülkelerinin pazarlarını Transkafkasya, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlayan ticaret yollarının kavşak noktası -Orta ve Doğu Avrupa için ana dağıtım merkezlerinden biri
Midia Limanı		7 milyon ton	-Köstence'nin uydu limanı
Ovidiu Limanı		2 milyon ton	-Tuna-Karadeniz Kanalı üzerindeki en büyük nehir limanı
Sulina Limanı		300 bin ton	--Ticari ve uluslararası nitelikte -Esas olarak Sulina Tersanesi tarafından kullanılmakta -Yolcu ve ticari trafik için kullanılan bir liman
Mangalia Limanı	Kimyasallar, gübre, bitüm, genel kargo		-Köstence'nin uydu limanı
Braila Limanı	Genel kargo, dökme yük, yolcu		-Ticari ve uluslararası nitelikte -Gemi inşa endüstrisi için kullanılmakta -Norveç ve Roman şirketler bulunmakta -Geniş hatlı demiryolu ağı
Galati Limanı	Dökme yük, çelik ürünler		-Ticari ve uluslararası nitelikte -Geniş hatlı demiryolu ağı
Tulcea Limanı	Hammaddeler, dökme yük, kuru yük		

Rusya'nın Karadeniz'de toplam 6 adet limanı bulunmaktadır. Novorossiysk Limanı, Karadeniz Havza'sının en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanıdır. Limanlarda her türlü yük elleçlenebilmekle beraber en fazla petrol ve dökme yüklerin elleçlendiği göze çarpmaktadır. Aynı zamanda, limanların yolcu taşımacılığında

yoğunlaştığını ve büyük çoğunluğunun uluslararası ölçekte hizmet verdiğini söylemek mümkündür (Bkz. Çizelge 4.5).

Çizelge 4.5 : Rusya'nın Karadeniz'de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Novorossiysk Limanı	Ham petrol, petrol ürünleri, sıvı kargolar, kuru dökme yüklerin ve genel kargolar	121 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Rusya Deniz limanları üzerinden gönderilen tüm ihracat ve ithalat yüklerinin yaklaşık yüzde 20'sini idare etmekte
Tuapse Limanı	Kuru yük, dökme petrol ve yolcu	20 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -Petrol ve petrol ürünleri, kömür, şeker ihracatı
Kavkaz Limanı	Ham petrol, hafif petrol ürünleri, madeni yağlar, petrokimyasallar ve akaryakıt kargoları, Ro-ro ve yolcu feribotları	8.5 milyon ton yük 153 bin yolcu	
Sochi Limanı	Yolcu, genel kargo	(Saatte) 1200 kişi	-Ana odağı yolcu taşımacılığı -Gürcistan'da Poti ve Batum'a yolcu servisi, Trabzon ve İstanbul Türk limanlarına kargo hizmeti
Anapa Limanı			-Ulusal nitelikte
Gelendzhik Limanı	Yolcu		-Ulusal nitelikte

Çizelge 4.6'da görüldüğü üzere, Bulgaristan'ın Karadeniz'de toplam 7 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlardan en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanlar sırasıyla Varna Limanı ve Bulgaristan Limanı'dır. Bu limanlar ticari nitelikte olup uluslararası ölçekte hizmet vermektedir. Diğer limanlardan iki tanesi ise bu iki ana limana hizmet eder nitelikte ve 3 tanesi ise ulusal bir liman özelliği göstermektedir. Bunun yanı sıra, Varna Limanı'nın uluslararası ulaştırma koridoru güzergâhında bulunması büyük önem taşımaktadır.

Çizelge 4.6 : Bulgaristan'ın Karadeniz'de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Varna Limanı	Konteynerler, genel kargo, kuru ve sıvı dökme yükler	8 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte -TRACECA uluslararası ulaştırma koridoru güzergâhında
Burgaz Limanı	Dökme, genel, sıvı kargo türleri ile tahıl	5 milyon ton	-Ticari ve uluslararası nitelikte
Sozopol Limanı			-Burgaz Limanı'na marina olarak hizmet eder nitelikte

Çizelge 4.6 (devam) : Bulgaristan'ın Karadeniz'de Bulunan Limanları.

LİMANLAR	ELLEÇLENEN YÜKLER	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTESİ (YILLIK)	ÖNEMLİ ÖZELLİKLER
Nessebar Limanı			-Burgaz Limanı'na yolcu terminali olarak hizmet eder nitelikte
Balçık Liman Terminali	Genel kargo, sıvı, kuru ve dökme yük		-Ulusal bir liman
Pomorie Limanı			-Balıkçı limanı
Tzarevo Limanı			-Ulusal bir liman

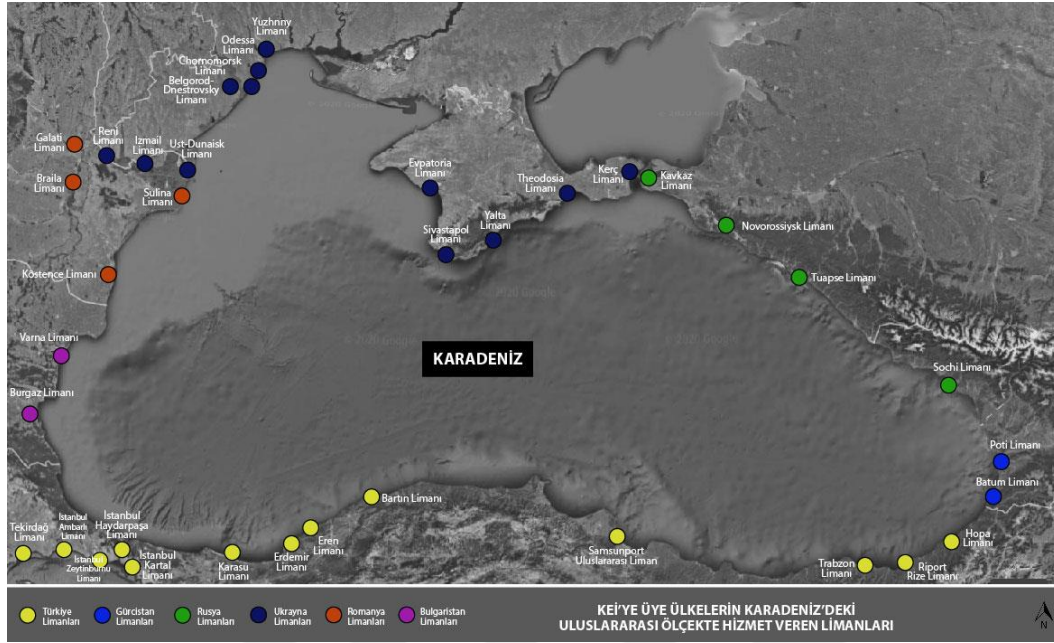
Karadeniz'deki limanlara genel olarak baktığımızda en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanların Rusya'da bulunan Novorossiysk Limanı ve Romanya'da bulunan Köstence Limanı olduğunu söylemek mümkündür. Bu limanlar aynı zamanda ülkelerinin en önemli limanları niteliğini göstermektedir. Bunun yanı sıra, Karadeniz Havzası'nda her türlü yükü elleçleyebilecek kapasitede limanlar bulunmaktadır. Bu durum, Karadeniz'de çeşitli malların akışına imkân sağladığından ticari faaliyetleri de olumlu yönde etkilemektedir. Karadeniz'de bulunan limanlar aracılığı ile havzada bulunan ülkeler arasında yolcu taşımacılığı da yapıldığı görülmektedir.

4.2 Karadeniz'deki Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanlar Ve Sahip Olduğu Rotalar

Karadeniz'de 57 adet liman bulunmasına rağmen, uluslararası ölçekte hizmet veren 31 adet liman bulunmaktadır. Bu limanlardan 12 tanesi Ukrayna'da, 8 tanesi Türkiye'de, 2 tanesi Gürcistan'da, 2 tanesi Bulgaristan'da, 4 tanesi Rusya'da, 4 tanesi Romanya'da bulunmaktadır (Bkz. Şekil 4.3).

Şekil 4.3'te görüldüğü üzere Ukrayna'nın uluslararası ölçekte hizmet veren 12 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlar Reni Limanı, İzmail Limanı, Ust-Dunaisk Limanı, Belgorod-Dnestrovsky Limanı, Chornomorsk (Illichevsk) Limanı, Odessa Limanı, Yuzhnyy Limanı, Evpatoria Limanı, Sivastopol Limanı, Yalta Limanı, Thodosia Limanı ve Kerç Limanıdır. Bu limanlardan en yüksek yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanı Odessa ve Chornomorsk Limanı'dır. Odessa Limanı'nın ithalat ve ihracat trafiğinde önemli bir yere sahip olduğu ve Chornomorsk (Illichevsk) Limanı'nın Avrupa'dan Asya'ya, Kuzey ve Güney, Orta ve Doğu Avrupa, Ukrayna, Rusya ve Kazakistan'ın endüstriyel olarak gelişmiş bölgeleri ve Akdeniz üzerinden Atlantik ve Hint Okyanusu'na uzanan deniz iletişim yollarının kavşak noktasında kilit konuma

sahip olduğu düşünülürken, en yüksek yük elleçleme kapasitelerine sahip olması kaçınılmaz olmuştur.



Şekil 4.3 : KEİ'ye Ülkelerin Karadeniz'deki Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanları.

Türkiye'nin Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren 8 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlar Karasu Limanı, Erdemir Limanı, Eren Limanı, Bartın Limanı, Samsunport Uluslararası Liman, Trabzon Limanı, Riport Rize Limanı ve Hopa Limanı'dır. Erdemir Limanı Karadeniz'in dünyaya açılan kapısı niteliğinde iken; Samsunport Uluslararası Liman ise TRACECA ulaştırma koridorunda bulunması ve Türkiye'nin en büyük limanı olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, Erdemir Limanı ve Samsunport Uluslararası Liman'ın Türkiye'nin Karadeniz'deki en yüksek yük elleçleme kapasitesine sahip limanları olduğu görülmektedir.

Rusya'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren 4 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlar Novorossiysk Limanı, Tuapse Limanı, Kavkaz Limanı, Sochi Limanı'dır. Bu limanlardan en yüksek yük elleçleme kapasitesine sahip olan liman Novorossiysk Limanı'dır. Liman, sahip olduğu yük elleçleme kapasitesi ile Karadeniz'deki limanların en başında gelmektedir.

Romanya'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren Sulina Limanı, Braila Limanı, Galati Limanı ve Köstence Limanı olmak üzere 4 adet limanı bulunmaktadır.

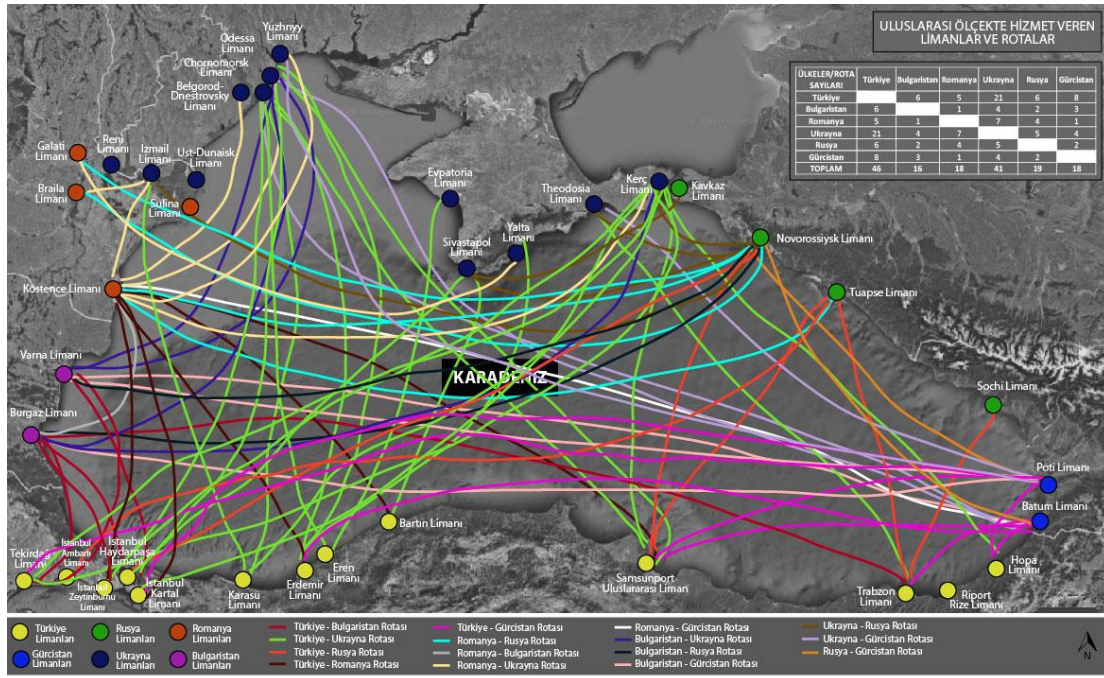
Köstence Limanı, bu limanlardan en yüksek yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanıdır. Diğer limanlar ise Köstence Limanı'na hizmet eder niteliktedir. Köstence Limanı, denize kıyısı olmayan Avrupa ülkelerinin pazarlarını Transkafkasya, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlayan ticaret yollarının kavşak noktasında bulunmaktadır.

Bulgaristan'ın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren 2 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlar Varna Limanı ve Burgaz Limanı'dır. Limanların yük elleçleme kapasitelerinde ciddi bir fark görülmemektedir.

Gürcistan'ın Karadeniz'de Batum Limanı ve Poti Limanı olmak üzere uluslararası ölçekte hizmet veren 2 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanlardan Batum Limanı, en yüksek yük elleçleme kapasitesine sahip olmasının yanı sıra, Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı ve TRACECA ulaştırma koridorunda bulunması açısından önem taşımaktadır. Öte yandan, Poti Limanı, Trans-Kafkas ulaştırma koridoru ve TRACECA ulaştırma koridorunun kesişim noktasındadır ve hem kendi ülkesi hem de Ermenistan ve Azerbaycan için uluslararası ticaret için bir Avrupa kapısı niteliğinde olması açısından kritik öneme sahiptir.

KEİ'ye tam üye ülkelerin uluslararası ölçekte hizmet veren limanları ve özellikleri göz önünde bulundurulduğunda, Karadeniz havzasındaki ticari akış, ulaştırma koridorları ve dolayısıyla KEİ'nin geliştirilmesi kapsamında kritik öneme sahip olduklarını söylemek mümkündür. Bu bağlamda, bu limanların Karadeniz Havzası'ndaki sahip olduğu rotalar belirlenmiştir. Bu noktada, limanların Akdeniz ve Avrupa'ya giden ve buralardan gelen gemilere de hizmet verdiği; ancak çalışma kapsamında Karadeniz Havzası'ndaki durumun incelendiğini belirtmekte fayda vardır. Bunun yanı sıra, İstanbul'daki limanlar ve Tekirdağ Limanı, Karadeniz ile bağlantısının kolay olması ve Karadeniz'den Akdeniz'e gitmek isteyen gemilerin uğrak limanları olduğundan dolayı rotalar belirlenirken dâhil edilmiştir. Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanların sahip olduğu rotalar Şekil 4.4'te ve toplam rota sayıları Çizelge 4.7'de görülmektedir.

Şekil 4.4 ve Çizelge 4.7'de görüldüğü üzere, Karadeniz Havzası'nda en fazla rotaya sahip olan ülkeler sırasıyla toplam 46 rota ile Türkiye ve 41 rota ile Ukrayna'dır. Türkiye ve Ukrayna'nın Karadeniz'de en fazla limana sahip olduğu ve bu limanların toplam yük elleçleme kapasiteleri düşünüldüğünde en fazla rota sayısına sahip olmaları anlam kazanmaktadır.



Şekil 4.4 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'de Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanların Rotaları.

Çizelge 4.7 : KEİ'ye Üye Ülkelerin Karadeniz'deki Limanlarının Sahip Olduğu Toplam Rota Sayıları.

Ülkeler/Network Ağları	Türkiye	Gürcistan	Rusya	Ukrayna	Romanya	Bulgaristan
Türkiye		8	6	21	5	6
Gürcistan	8		2	4	1	3
Rusya	6	2		5	4	2
Ukrayna	21	4	5		6	4
Romanya	5	1	4	7		1
Bulgaristan	6	3	2	4	1	
TOPLAM	46	18	19	41	17	16

Türkiye'nin Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarından en fazla rotaya sahip olan limanı Samsunport Uluslararası Liman'dır. Samsunport Uluslararası Liman'ı, Erdemir Limanı ve Trabzon Limanı takip etmektedir. Şekil 4.4 ve Çizelge 4.7'de de görüldüğü üzere Türkiye'nin uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarının en fazla Ukrayna'nın uluslararası ölçekte hizmet veren limanları ile ilişki içerisinde.

Öte yandan, limanlardan limanlara olan rota sayıları incelendiğinde Türkiye limanlarının en fazla rotaya sahip olduğu ülke ve limanlar aşağıda sıralanmıştır:

1. Ukrayna - Kerç Limanı
2. Ukrayna – Chornomorsk (Illichecvsk) Limanı; Romanya - Köstence Limanı
3. Gürcistan - Batum Limanı; Bulgaristan - Burgaz Limanı

Ukrayna ve Türkiye'nin Karadeniz'deki uluslararası ölçekte hizmet veren limanları karşılıklı olarak en fazla ilişkiye sahiptir (Bkz. Çizelge 4.7). Bunun yanı sıra, Şekil 4.4'te görüldüğü üzere, Ukrayna'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarından en fazla rotaya sahip olan limanı Chornomorsk (Illichecvsk) Limanı ve Kerç Limanı'dır. Bu limanları, Odessa Limanı takip etmektedir. Türkiye'yi Romanya ve Rusya takip etmektedir. Bunun yanı sıra, limanlardan limanlara olan rota sayıları incelendiğinde Ukrayna limanlarının en fazla rotaya sahip olduğu ülke ve limanlar aşağıda sıralanmıştır:

1. Türkiye - İstanbul Limanları/Açıkları
2. Rusya - Novorossiysk Limanı
3. Türkiye – Erdemir Limanı, Karasu Limanı, Samsunport Uluslararası Liman; Romanya - Köstence Limanı

Gürcistan'ın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanları, en çok Türkiye'nin limanları ile ilişki içerisindedir. Ukrayna ve Bulgaristan, Türkiye'yi takip etmektedir (Bkz. Çizelge 4.7). Bu limanlardan en fazla rotaya sahip olan limanın Batum Limanı olduğu görülmektedir (Bkz. Şekil 4.4). Limanlardan limanlara olan rota sayıları incelendiğinde ise Gürcistan limanları ile en fazla rota oluşturan ülke ve limanlar aşağıdaki gibidir:

1. Ukrayna - Sivastapol Limanı; Türkiye - Samsunport Uluslararası Liman, Hopa Limanı; Rusya - Novorossiysk Limanı; Bulgaristan - Varna Limanı, Burgaz Limanı
2. Ukrayna - Odessa Limanı, Chornomorsk (Illichevsk) Limanı, Izmail Limanı, Evpatoria Limanı, Thodosia Limanı; Türkiye - Erdemir Limanı, Trabzon Limanı, İstanbul açıkları/limanları; Romanya – Köstence Limanı

Çizelge 4.7 ve Şekil 4.4'te görüldüğü üzere, Rusya'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanları, en çok Türkiye'nin uluslararası ölçekte hizmet veren limanları ile ilişki içerisinde. Türkiye'yi, Ukrayna ve Romanya takip etmektedir. Rusya'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarından en fazla rotaya sahip olan limanı Novorossiysk Limanı'dır. Öte yandan, limanlardan limanlara olan rota sayıları incelendiğinde Rusya'nın limanlarının en fazla rotaya sahip olduğu ülke ve limanlar aşağıda sıralanmıştır:

1. Ukrayna - Sivastapol Limanı; Türkiye - Samsunport Uluslararası Liman, Trabzon Limanı, İstanbul açıkları/limanları; Romanya - Köstence Limanı

2. Ukrayna - İzmail Limanı, Thedosia Limanı, Kerç Limanı; Gürcistan - Batum Limanı, Poti Limanı; Romanya - Braila Limanı Galati Limanı; Bulgaristan - Varna Limanı, Burgaz Limanı

Romanya'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanları, en çok Ukrayna'nın limanları ile ilişki içerisinde olduğu ve onu Türkiye ve Rusya'nın takip ettiği görülmektedir (Bkz. Şekil 4.4 ve Çizelge 4.7). Romanya'nın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarından en fazla rotaya sahip olan limanı Köstence Limanı'dır. Limanlardan limanlara olan rota sayıları incelendiğinde ise Romanya limanları ile en fazla rota oluşturan ülke ve limanlar aşağıdaki gibidir:

1. Rusya - Novorossiysk Limanı

2. Ukrayna - İzmail Limanı; Türkiye - İstanbul açıkları/limanları

3. Ukrayna - Odessa Limanı, Belgorod-Dnestrovsky Limanı, Yalta Limanı; Türkiye - Erdemir Limanı, Bartın Limanı, Samsunport Limanı; Gürcistan - Batum Limanı, Rusya - Tuapse Limanı; Bulgaristan - Burgaz Limanı

Çizelge 4.7 ve Şekil 4.4'te görüldüğü üzere, Bulgaristan'ın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanları, sırasıyla en çok Türkiye, Ukrayna ve Gürcistan'ın uluslararası ölçekte hizmet veren limanları ile rota oluşturmaktadır. Bulgaristan'ın Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarından en fazla rotaya sahip olan limanı Burgaz Limanı'dır. Öte yandan, limanlardan limanlara olan rota sayıları incelendiğinde Rusya'nın limanlarının en fazla rotaya sahip olduğu ülke ve limanlar aşağıda sıralanmıştır:

1. Türkiye - İstanbul açıkları/limanları

2. Ukrayna - Odessa Limanı, Chornomorsk (Illichevsk) Limanı; Gürcistan - Batum Limanı, Poti Limanı; Rusya - Novorossiysk Limanı

3. Türkiye - Trabzon Limanı; Romanya - Köstence Limanı

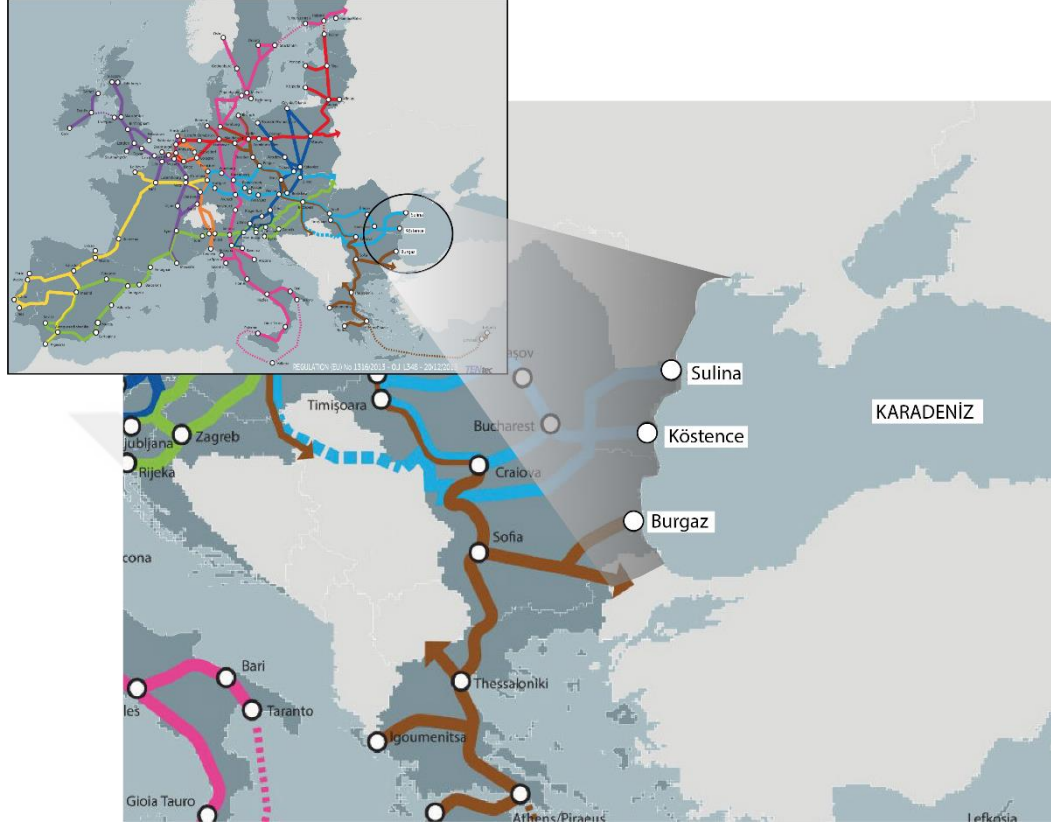
Alt ölçekte limanların sahip olduğu rota sayıları incelendiğinde, en fazla rotanın İstanbul açıkları/limanlarında olduğu ve onu sırasıyla Novorossiysk Limanı, Köstence Limanı, Batum Limanı ve Burgaz Limanı, Samsunport Uluslararası Liman ve Kerç Limanı takip etmektedir. Özet olarak bir değerlendirme yapıldığında, limanların yük elleçleme kapasitesi ile sahip olduğu rota sayılarının bağlantılı olduğu görülmektedir. Ülkelerin en yüksek yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanlarının, en fazla rota sayısına sahip olduğu görülmektedir. Karadeniz’de Türkiye en fazla rotaya sahiptir ve onu Ukrayna izlemektedir. Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerden 4’ü Türkiye limanları ile en fazla rota oluştururken, 2’si Ukrayna limanları ile rota oluşturmaktadır. Bu durum, ülkelerin birbirleri ile karşılıklı olarak sahip oldukları rota sayıları, Türkiye ve Ukrayna’nın Karadeniz Havzası’nda en fazla rotaya sahip olduğunu; dolayısıyla deniz trafiğinde yönlendirici bir etkileri olduğunu gözler önüne sermiştir.

4.3 Karadeniz’deki Limanlarla İlişkili Uluslararası Ulaştırma Projeleri

4.3.1 Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T)

TEN-T Projesi, Trans-Avrupa Ulaştırma ağının işleyişini sürdürmek ve bu ağa erişimi kolaylaştırmak amacıyla yüzlerce projeden meydana gelen bir oluşumdur. Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, iç su yolu olmak üzere tüm taşıma modlarını içermektedir ve yenilik, ortak çalışma gibi kavramları bünyesinde barındırmaktadır. Bu programın amacı, hareketliliği artırmaya yönelik temel bağlantıları sağlamak ve geliştirmek; ana yolları geliştirmek, doğal engellerin önüne geçmek ve temel rotalarda birlikte çalışabilirliği sağlamak olarak belirtilmektedir. Avusturya, Almanya, Hollanda, Belçika, Yunanistan, Polonya, Bulgaristan, Macaristan, Portekiz, Hırvatistan, İrlanda, Romanya, Kıbrıs, İtalya, Slovakya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Litvanya, İspanya, Lüksemburg, Estonya, İsveç, Finlandiya, Malta, İngiltere, Fransa olmak üzere 28 ülkeyi içeren projeleri bulunmaktadır. Bu projelerden Romanya’da denizyolu için 10,8 milyon Euro yatırım yapılırken; Bulgaristan’da 2,3 milyon Euro’luk bir yatırım yapılmıştır (Avrupa Komisyonu, 2021). TEN-T

kapsamında, 9 öncelikli ulaşım koridoru oluşturulmuştur. Bu koridorlardan 4. Koridor, 7. Koridor, 8. Koridor ve 9. Koridor Karadeniz’de denizyolu bağlantıları içermektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020; Kuşçu, 2012:454-455) (Bkz. Şekil 4.5).



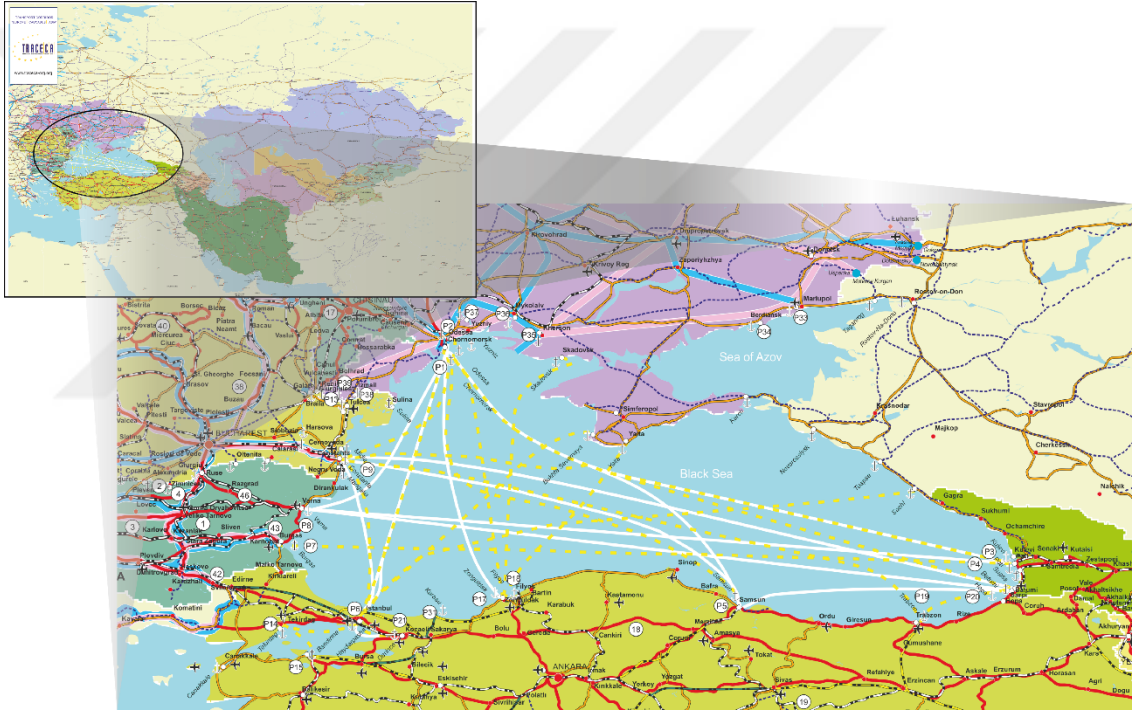
Şekil 4.5 : TEN-T Koridorları (URL-1, 2021).

Şekil 4.5’te görüldüğü gibi, TEN-T Ulaştırma Ağı, Romanya’nın Sulina Limanı ve Köstence Limanı’nı, Bulgaristan’ın ise Burgaz Limanı’nı kapsamaktadır.

4.3.2 Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)

TRACECA, 1993 yılında Kafkasya ve Orta Asya’da uluslararası ulaşımı geliştirmek amacıyla oluşturulmuş bir ulaşım koridoru programıdır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Ukrayna, Avrupa Komisyonu, Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan, Moldova, Kırgızistan, Romanya, Özbekistan, Bulgaristan, İran ve Tacikistan ve gözlemci olarak Litvanya olmak üzere 13 adet üyesi bulunmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2021). Program, uluslararası ulaşımı geliştirmenin yanı sıra, Avrupa, Asya ve Kafkasya bölgelerindeki ticareti geliştirmeyi ve ülkeler arasında işbirliği sağlamayı da amaçlamaktadır. Öte yandan, söz konusu program, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı ile en akılcı şekilde bütünleşmeyi, uluslararası ulaşımı teşvik

etmeyi, bölgeler arası ticari ilişkilerin ve bağlantıların geliştirmeyi hedeflemektedir. TRACECA Programı'nın Kara Ulaştırması, Demiryolları, Denizcilik, Sivil Havacılık ve Çok Modlu Ulaştırma gibi projeleri mevcuttur. Program, özellikle denizyolu projeleri kapsamında projeler yürüterek kesintisiz yük akışını sağlamayı ve denizcilik sektöründeki rekabeti artırmayı amaçlamaktadır. Proje kapsamında, Bölüm 4.1 ve 4.2'de de belirtildiği ve Şekil 4.5'te görüldüğü gibi Karadeniz'de bulunan limanlardan Ukrayna'da Illicevsk (Chornomorsk) Limanı, Romanya'da Köstence Limanı, Bulgaristan'da Burgaz ve Varna Limanı, Türkiye'de Samsun Uluslararası Liman, Gürcistan'da Batum Limanı önem taşımaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021).



Şekil 4.6 : TRACECA Haritası (URL-2, 2021).

4.3.3 Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı (TITR)

Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı, Güneydoğu Asya ve Çin'den başlayarak Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Avrupa'ya kadar uzanmaktadır. Birçok ülkeyi ve şirketi bünyesinde barındırarak çıkarlarını temsil etmektedir. Söz konusu güzergâhın temel amacı, Asya ve Avrupa arasında karşılıklı ticari akışı güçlendirmek, ivmelendirmek ve katılımcılar arasındaki ilişkiyi koordine etmektir. Bu bağlamda, güzergâh kapsamında mal ve konteyner taşımacılığının öne çıktığı görülmektedir. Temel hedefleri, transit ve dış ticaret kargolarını için söz konusu

güzergâhı çekici hale getirmek, güzergâh dâhilinde bütüncül bir lojistik sistemi geliştirmek, güzergâh boyunca ulaşım süreçleri için bütüncül çözümler üretmektir. Bunun yanı sıra, güzergâhın alternatif yollara kıyasla rekabet gücünü artırmak, etkili bir gümrük politikası uygulayarak maliyetleri düşürmek ve sınır ve gümrük prosedürleri ile ilgili idari engellerin önüne geçmek de TITR'ın hedefleri arasında yer almaktadır (Middle Corridor, 2021). TITR'a üye ülkeler ve şirketler incelendiğinde denizyolunun -ve dolayısıyla limanların- öne çıktığını söylemek mümkündür. Karadeniz'de bulunan limanlardan Romanya Köstence Limanı, Gürcistan Batum Limanı söz konusu güzergâh kapsamındadır (Bkz. Şekil 4.7).

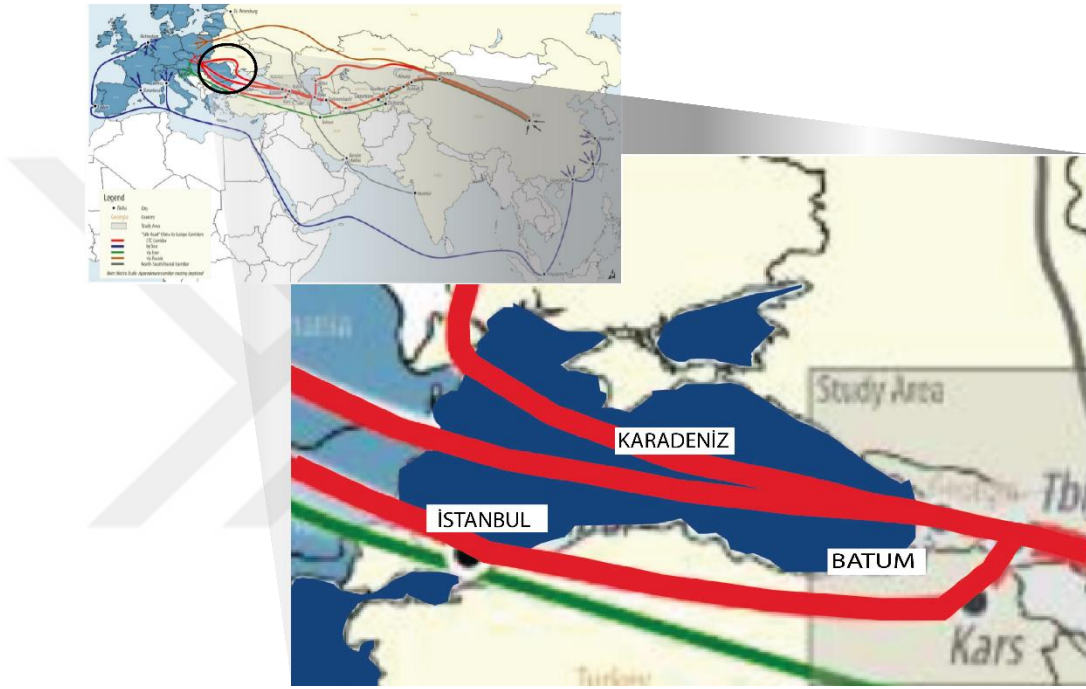


Şekil 4.7 : TITR Ulaştırma Güzergâhı Haritası (URL-3, 2021).

4.3.4 Trans-Kafkasya Ulaştırma Koridoru (CTC)

Trans-Kafkasya Ulaştırma Koridoru, önemli geleneksel doğu-batı ticaret ve transit yollarından biridir ve Azerbaycan ve Gürcistan'ı Avrupa, Çin ve diğer yakın bölgelerle birbirine bağlayan bir güzergâhtır (Bkz. Şekil 4.8). Güzergâh uzunluğu yaklaşık 503 kilometre kadardır. Söz konusu güzergâh kapsamında adı geçen ülkelerin ve bölgelerin karayolları, demiryolları, Hazar Denizi'ndeki Alat Limanı, Gürcistan'ın Poti ve Batum Limanları bulunmaktadır. Bunun yanı sıra, Avrupa Birliği, Çin ve Avrupa'ya birden çok noktadan erişebilen ve tüm kıta ağının dayanıklılığını artıran bir bağlantı sunmaktadır. Trans-Kafkasya Ulaştırma Koridoru, Azerbaycan ve Gürcistan'daki

fiziksel ve fiziksel olmayan bazı engeller sebebiyle Çin, Orta Asya ve Avrupa arasında potansiyel kapasitesini kullanamamaktadır. Oysaki sahip olduğu jeopolitik, ekonomik ve ulaşım faktörleriyle Çin'i Avrupa'ya ve Orta Asya'yı küresel ekonomiye bağlamada daha büyük bir rol oynama potansiyeline sahiptir (Dünya Bankası, 2021). Bu bağlamda, CTC'nin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yapılacak olan her türlü yatırım ve çalışma, koridorun potansiyel kapasitesini kullanmasını sağlayarak söz konusu ülke ve bölgelerin pazar rekabetini artıracak ve bunlar arasındaki işbirliğini geliştirecektir.



Şekil 4.8 : CTC Ulaştırma Güzergâhı (Dünya Bankası, 2021).

4.4 Bölüm Sonucu

Limanlar, yük ve yolcular için ticari ve yolcu limanları veya kombine limanlardır. Bir liman, gemilerin kargoyu demirleyip boşaltabildiği ve hinterlandı ile karayolu ve demiryolu bağlantılarına sahip olduğu kıyı veya kıyı kenarı inşisidir. Limanların içinde veya dışında özel terminaller vardır. Deniz ve nehir limanları, deniz cephesi olan birçok ülke için ithalat ve ihracat mallarının ana kapısıdır (Bosneagu, 2018:583). Karadeniz, ithalat ve ihracat faaliyetlerinin temeli olan limanlar bakımından oldukça zengin bir bölgedir. Bu bağlamda, Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne üye ülkelerden Türkiye, Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'ın

Karadeniz’de bulunan toplam 56 limanı, söz konusu bölgeyi hem ekonomik hem de ülkelerarası işbirliği anlamında daha değerli kılmaktadır.

Öte yandan, limanlar yük elleçleme kapasitelerine göre değerlendirildiğinde, en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan Rusya Federasyonu - Novorossiysk Limanı ve Romanya - Köstence Limanı’nın en yüksek kapasiteye sahip olduğu görülmüştür. Bu bağlamda, söz konusu limanlar tam kapasite ile çalıştığı takdirde ülkelerin deniz ticaretine büyük katkıda bulunacağını söylemek mümkündür. Bunun yanı sıra, ülkelerin en fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanları, en gelişmiş limanları olduğu görülmektedir.

Ülkelerin Karadeniz’de bulunan çok sayıda limanı, yük elleçleme kapasitesi, elleçlenen yük türleri ve diğer özellikleri bakımından oldukça farklı özellikler göstermektedir. Bu limanların büyük çoğunluğu ticari faaliyet göstermekte ve uluslararası ölçekte hizmet vermektedir. Bunun yanı sıra, bu limanlardan bazıları uluslararası ulaştırma koridorları ve projeleri içerisine dâhil edilmiştir. Söz konusu bölgeyi ve bu bölgedeki limanları ilgilendiren 4 adet ulaştırma projesi bulunmaktadır: Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru, Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı, Trans-Kafkasya Ulaştırma Koridoru. Bu projeler kapsamında Köstence Limanı, Burgaz ve Varna Limanı, Samsun Uluslararası Liman, Batum ve Poti Limanı, Chornomorsk (Illicevsk) Limanı bulunmaktadır. Bu bağlamda, limanlar kendi bünyesinde sahip oldukları özelliklerinin yanı sıra, uluslararası ulaştırma projelerine de dâhil edilmesi sonucunda Karadeniz Bölgesi’nde hem dış ticareti yönlendiren/ivmelendiren hem de ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğini geliştirmek için bir araç olarak nitelik kazanmıştır.

Karadeniz’de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar, çok sayıda ve çok çeşitli malların karşılıklı taşınmasına imkân sağlamakta ve ülkelerin dış ticaret hacmine olumlu etkiler yaratmaktadır. Bu olumlu etkiler ile paralel olarak, ülkelerin içinde bulunduğu ekonomik işbirliğini de olumlu yönde etkilemekte ve geliştirmektedir. Bunun nedeni, KEİ’ye üye ülkelerin karşılıklı ithalat ve ihracat faaliyetlerini denizyolu aracılığı ile kolay ve güvenilir bir şekilde yürütme imkânının yanı sıra, söz konusu limanlar aracılığıyla dünyanın bütün bölgeleri ile dış ticaret faaliyetleri yürütebilme imkânı sağlamasıdır. Bu bağlamda, Karadeniz’de bulunan ve uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar, bölgenin ekonomik ve işbirliği anlamında gelişmesi için büyük önem taşımaktadır.

Karadeniz havzasındaki uluslararası ölçekte hizmet veren limanların, havzada sahip oldukları rotalar incelendiğinde en fazla rotaya sahip olan ülkelerin Türkiye ve Ukrayna olduğu tespit edilmiştir. Türkiye ve Ukrayna'nın Karadeniz'de ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet veren limanlarının sayısının havzadaki en fazla sayıyı oluşturduğu düşünüldüğünde, en fazla rotaya sahi olması da kaçınılmaz olmuştur. Bu bağlamda, Türkiye ve Ukrayna'nın Karadeniz'deki limanlarının havzadaki denizyolu trafiğinin temelini oluşturarak bu trafiği yönlendirdiğini söylemek mümkündür.

Yapılan çalışmalar sonucunda Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanların yük elleçleme kapasitelerinin, Karadeniz havzasında sahip oldukları rota sayısının ve içinde bulundukları ulaştırma projelerinin oldukça önemli ve belirleyici olduğu görülmüştür.





5. KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ BÖLGESİ'NDE ULUSLARARASI ÖLÇEKTE HİZMET VEREN LİMANLARIN VE İLİŞKİLERİNİN SOSYAL AĞ ANALİZİ

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası ticaret açısından oldukça büyük önem taşımaktadır. 2019 yılında küresel mal ihracatının yüzde 42'sinin ve ithalatının yüzde 35'inin (UNCTAD, 2020) denizyolu aracılığı ile gerçekleştirildiği ve GSYH ile deniz aracılığı ile yapılan ticaret arasında yakın bir ilişki olduğu düşünüldüğünde denizyolu taşımacılığının önemi de belirgin bir hale gelmektedir. Denizyolu taşımacılığında belirleyici olan en önemli faktörlerden bir tanesi limanlardır. Limanlar, sahip olduğu özellikler ve diğer limanlarla ilişkileri dolayısıyla ülkelerin hem ticaret hacimlerinin genişlemesinde, hem de bölgenin ekonomik kalkınmasında –ve dolayısıyla bölgesel işbirliklerinin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. KEİ Bölgesi de sahip olduğu coğrafyanın getirileri sayesinde limanlar açısından oldukça zengin bir bölgedir. Bu çalışma kapsamında, KEİ bölgesinde limanların ve ilişkilerinin deniz ticareti perspektifinde analiz edilmesi amaçlanmıştır. Daha önce 4. Bölümde bahsedilen ön bulgular ışığında, limanların etkisinin ve ilişkilerinin analizi için “sosyal ağ analizi” yöntemi tercih edilmiştir. Bu tercihin sebebi, sosyal ağ analizi yönteminde nicel ve nitel verilerin yanı sıra aktörlerin ve ilişkisel verilerin bir bütün olarak incelenmesi olmuştur.

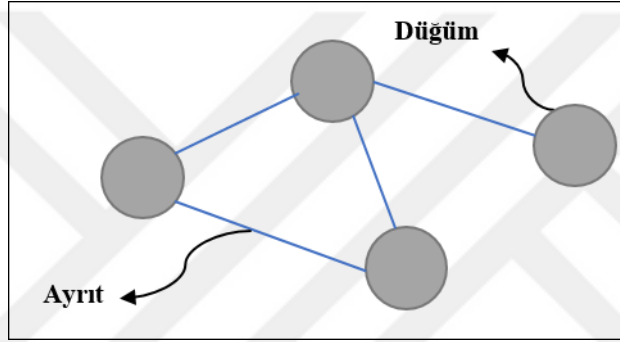
Bu bölümde öncelikle kısaca çalışmanın yöntemi olan sosyal ağ analizine değinilecek ve daha sonra çalışma alanı olan KEİ Bölgesi'ndeki uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar üzerinden bir sosyal ağ analizi yürütülecektir.

5.1 Sosyal Ağ Analizi Nedir?

Sosyal ağ analizi, 20. Yüzyılda sosyal bilim araştırmacılarının araştırma araçlarından bir tanesi olarak ortaya çıkmış (Hogan, 2008:142) ve 1970'li yıllardan sonra multidisipliner bir biçimde artmaya başlamıştır. Bu yıllardan sonra sosyal ağ analizi, kurumsal davranışlar, kurumlar arası ilişkiler, bulaşıcı hastalıkların yayılımı, sağlık, sosyal destek, bilginin yayılımı vb. konularda büyük bir önem kazanmıştır (Ghali,

Panda, Abraham, Snasel, 2012:4). Sosyal ağ analizi, matematiksel ve teorik tekniklerin yanı sıra ağ yapısı, sosyal dinamikler, trendler, aktörlerin ağ içerisindeki etkileri vb. gibi durumları anlamaya olanak sağlayan yaklaşımların bir bütünüdür. (Scott, 2017; akt. Hofman, 2021). Diğer bir deyişle, yalnızca nicel veya yalnızca nitel verilere dayanmak yerine bunlarla beraber ağ içerisindeki tüm aktörleri ve ilişkisel verilerini incelemektedir. Bu yönüyle bütüncül bir analiz yöntemi olarak nitelendirilebilir.

Ağ kavramı, insanlar, organizasyonlar, kurum/kuruluşlar, uluslar, internet sayfaları gibi aktörlerden ve bu aktörler arasındaki ilişkilerden meydana gelmektedir. Bir ağ içerisindeki aktörler düğüm (node) olarak adlandırılırken, bu aktörler arasındaki ilişkiler ise ayırıt (edge) olarak adlandırılmaktadır (Bkz. Şekil 5.1).



Şekil 5.1 : Düğüm (Node) ve Ayırıt (Edge).

Düğümleler çeşitli 'aktörleri' temsil edebilir. İnternet ağlarında düğümleler web sayfalarını temsil ederken, sosyal ağlarda düğümleler insanları temsil edebilir. Tedarik zinciri ağlarında düğümleler kuruluşları temsil ederken, dış ilişkiler ağlarında düğümleler ülkeleri temsil edebilir. Ayırıt olarak adlandırılan bu ilişkiler de ağ yapısını oluşturan aktörlere (düğümlelere) bağlı olarak çeşitlenebilmektedir. Örneğin internet ağlarında ayırıtlar hiper bağlantıları temsil edebilir. Öte yandan, sosyal ağlarda ayırıtlar bağlantıları, tedarik zinciri ağlarında malların transferini, dış ilişkiler ağlarında ise politikaları temsil edebilir (Telatnik, 2020). Yani düğümleler birçok aktörü temsil edebilir; ancak temsil edilen bütün aktörleler ağ içerisinde bir diğler aktörlelerle ilişki içerisinde olmalıdır ve ayırıtların tanımladığı ilişkiler temsil edilen aktöre bağlı olarak değişmektedir.

Ayırıtlar ile temsil edilen aktörleler arasındaki ilişkiler yönlü (directed) veya yönsüz (undirected) bir niteliğe sahiptir. Bir ağda ilişkilerin yönlü olması, aktörlelerden birinin karşı tarafla ilişkili olduğunu gösterirken; yönsüz olması ise iki aktörün de birbirle ile ilişkili olduğunu göstermektedir. Örneğin iki ülkeden yalnızca biri karşı ülke ile ihracat

faaliyetleri içerisinde ise bu ilişki yönlü bir ilişkidir. Ancak iki ülke arasında karşılıklı ithalat ve ihracat faaliyetleri yürütülüyorsa bu ilişki yönüz olarak adlandırılır.

Hogan (2008)'e göre, bir ağdaki ilk adım görselleştirmedir. Verilerin görselleştirilmesi konu ile ilgili hızlı bir farkındalık oluşturmaya açısından oldukça önemlidir. Ağ grafikleri, araştırmacılara hangi aktörlerin hangi aktörlerle ilişkisi olduğu, hangi aktörlerin öne çıktığı vb. gibi çıkarımları kolayca yapabilme fırsatı sunar. Görselleştirme ile birlikte elde edilen çıkarımlar sonrasında bir takım hesaplamalar ile ağdaki aktörlerin ve ilişkilerin durumuna dair veriler ortaya konmaktadır.

Bu hesaplamalardan bir tanesi merkezilik (centrality) hesaplamasıdır. Merkezilik, bir düğümün ağ içerisinde ne kadar önemli olduğunu gösteren ölçülerin toplanmasını tanımlamak için kullanılan terimdir (Golbeck, 2015). Arasındalık merkeziliği, yakınlık merkeziliği, özvektör merkeziliği ve derece merkeziliği en önemli merkezilik hesaplamalarındandır.

5.1.1 Arasındalık merkeziliği (Betweenness centrality)

Bilginin ağı bir bölümünden diğerine geçmesine izin vermede bir aktörün rolünü yakalayan, yaygın olarak kullanılan bir ölçüdür (Golbeck, 2015). Diğer bir deyişle aktörün doğrudan bağlantıları aracılığıyla dolaylı olarak bağlantı kurduğu aktörlerin sayısını yansıtır (Curran & Curran, 2014).

5.1.2 Yakınlık merkeziliği (Closeness centrality)

Bir aktörün bir ağdaki (doğrudan veya dolaylı olarak) diğer tüm aktörlere yakın olma derecesi olarak tanımlanmaktadır (Curran & Curran, 2014). Diğer bir deyişle düğümün etkinliği ortaya koymaktadır. Çünkü bir düğüm diğer düğümlere ne kadar yakınsa her türlü duruma o kadar yakındır. 1 ile 0 arasında değer alır. 1'e yakın ise o düğümün diğer düğümler ile bağlantısının iyi olduğunu gösterirken, 0'a yakın ise ağ içerisinde daha izole olduğunu göstermektedir (Hogan, 2008:150).

5.1.3 Derece merkeziliği (Degree centrality)

Alınan ve katkıda bulunan etkileşimlerin tamamı olarak tanımlanabilir. Bir düğüm ne kadar bağlantıya sahip ise o kadar derece merkeziliği olacaktır. Örneğin bir ağ içerisinde, bir ülke 10 ülke ile ihracat faaliyeti yürütüyorsa derece merkeziliği 10 olurken, 1 ülke ile yürütüyorsa derece merkeziliği 1 olur. Golbeck (2015)'e göre, bir

düğüm sahip olduğu bağlantılarla o ağın kalbi olabilir ya da önem sıralamasında sonlarda yer alabilir.

5.1.4 Özvektör merkeziliği (Eigenvector centrality)

Bir ağdaki bir düğümün öneminin ölçüsüdür. Yüksek değere sahip düğümler, ağ içerisinde en çok öneme sahip olan düğüm olarak değerlendirilir (Curran & Curran, 2014). Özvektör merkeziliği hesaplaması sırasında yalnızca ele alınan düğüm değil, diğer düğümlerin etkileri de hesaplama katılmaktadır. Bu anlamda, düğümlerin ağ içerisindeki etkilerinin ölçümü için en doğru sonuç veren hesaplama olarak kabul edilmektedir.

5.1.5 Kümelenme katsayısı ve ağ yoğunluğu

Bunun yanı sıra, merkezilik hesaplamaları dışında da ağdaki etkileşimlere yönelik hesaplamalar bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi *kümelenme katsayısı* (*Clustering coefficient*)'dır. Kümelenme katsayısı, ağdaki düğümlerin belirli bir düğüme ne kadar iyi bağlı olduğunu gösterir. Grafikteki tüm düğümler için yerel kümeleme katsayısının ortalamasıdır. Kümelenme katsayısı değeri büyük olması, grafiğin birkaç düğüm etrafında yüksek oranda kümelendiği anlamına gelirken; düşük olması ise grafikteki bağlantıların tüm düğümler arasında nispeten eşit bir şekilde dağıldığı anlamına gelir (Hogan, 2008:149). Bir diğeri ise *ağ yoğunluğu* (*network density*)'dir. Ağ yoğunluğu, ağdaki bağlantılilik değerinin ölçülmesidir. Ghali, Panda, vd. (2012)'ne göre, mümkün olan maksimum bağ sayısının bir oranı; bir ağdaki gerçek bağ sayısı olarak tanımlanır. 0 ile 1 arasında değişen bir sayıdır. Yoğunluk 1'e yakın olduğunda ağın yoğun olduğu, aksi halde seyrek olduğunu söylemek mümkündür.

5.2 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi'nde Uluslararası Ölçekte Hizmet Veren Limanlar Dâhilinde Sosyal Ağ Analizi

Sosyal ağ analizi için öncelikli olarak atılması gereken adım analizde yer alacak düğüm ve ayrıtların belirlenmesi olmalıdır. Bu bağlamda bu çalışma için, Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar birer düğüm olarak kabul edilmiştir. Daha önce tezin dördüncü bölümünde bahsedilen ve çeşitli uygulamaların GIS verileri aracılığı ile elde edilen rotalar birer ayrıt olarak kabul edilmiştir. Bu aşamada, Karadeniz'de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlardan bazılarının (Rize Limanı,

Reni Limanı, Ust-Dunaisk Limanı, Bartın Limanı) rota verilerine ulaşamadığını söylemekte fayda vardır; dolayısı ile bu limanlar sosyal ağ analizine dâhil edilememiştir. Buna göre belirlenen düğümler Çizelge 5.1’de belirtildiği gibidir:

Çizelge 5.1 : Sosyal Ağ Analizine Konu Olan Düğümler.

ID	LİMAN	ID	LİMAN	ID	LİMAN	ID	LİMAN
0	Izmail Limanı	8	Kerch Limanı	16	Karasu Limanı	24	Novorossiysk Limanı
1	Belgrad-Dnestrovsky Limanı	9	Reni Limanı	17	Hopa Limanı	25	Tuapse Limanı
2	Chornomorsk Limanı	10	Ust-Dunaisk Limanı	18	Rize Limanı	26	Kavkaz Limanı
3	Odessa Limanı	11	Yuzhny Limanı	19	Bartın Limanı	27	Sochi Limanı
4	Evpatoria Limanı	12	Erdemir Limanı	20	Batum Limanı	28	Köstence Limanı
5	Sivastapol Limanı	13	Samsunport	21	Poti Limanı	29	Sulina Limanı
6	Yalta Limanı	14	Eren Limanı	22	Varna Limanı	30	Braila Limanı
7	Theodosia Limanı	15	Trabzon Limanı	23	Burgaz Limanı	31	Galati Limanı

Çeşitli aktörleri temsil edebilen düğümler, bu çalışmada Çizelge 5.1’de görüldüğü üzere Karadeniz’de uluslararası ölçekte hizmet veren limanları temsil etmektedir. Sosyal ağ analizinin Gephi programı üzerinden yapılabilmesi için bu limanların her birine bir ID numarası verilmiştir. Daha sonra her bir limanın sahip olduğu rota, ilişkiler bütününde önemli bir yere sahip olduğu ve bir bütünü oluşturduğu için birer ayrıt olarak kabul edilmiştir. Bu aşamada dördüncü bölümde bahsedilen limanlarda limanlara olan rota verileri kullanılmıştır. Buna göre sosyal ağ analizinde kullanılacak olan ayrıtlar Çizelge 5.2’de gösterildiği gibidir:

Çizelge 5.2’de görüldüğü gibi, rotalar -limanların birbirleri ile olan ilişkisi- birer ayrıt olarak belirtilmiş ve bu ayrıtlar belirlenirken düğüm noktaları kaynak ve hedef olarak isimlendirilmiştir. Bunu yanı sıra, limanların ID numaraları aracılığı ile ilişkiler belirtilmiştir. Bunun nedeni Gephi programının yazılımı ile ilgilidir. Bütün ayrıtların yönsüz (undirected) olduğunu söylemekte fayda vardır; çünkü limanların ilişkileri

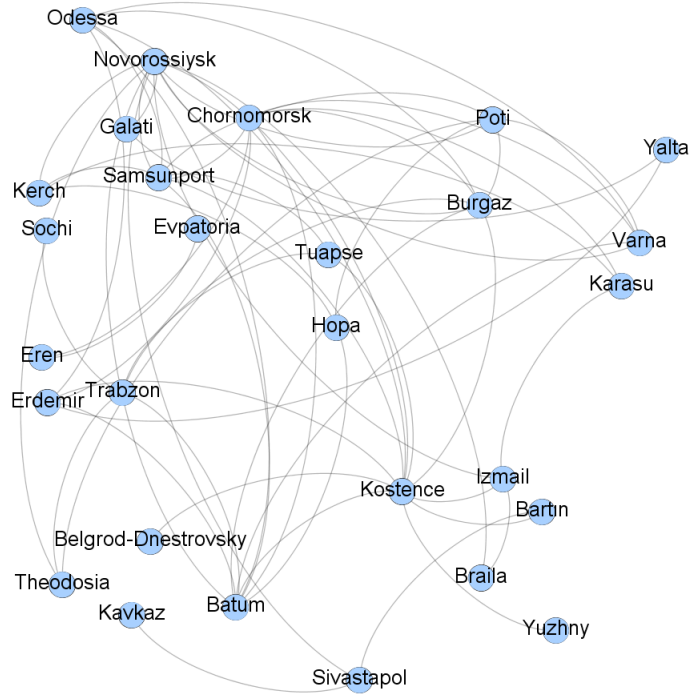
karşılıklıdır. Örneğin Izmail Limanı'ndan Karasu Limanı'na (0 → 16) giden bir rotada tek taraflı bir ilişki belirtmek mümkün değildir.

Çizelge 5.2 : Sosyal Ağ Analizine Konu Olan Ayrıtlar.

KAYNAK → HEDEF	KAYNAK → HEDEF	KAYNAK → HEDEF	KAYNAK → HEDEF	KAYNAK → HEDEF	KAYNAK → HEDEF
0 → 16	2 → 22	5 → 24	8 → 24	15 → 27	21 → 22
0 → 24	2 → 23	5 → 26	12 → 20	15 → 23	21 → 23
0 → 30	3 → 12	6 → 31	12 → 28	17 → 20	22 → 24
0 → 28	3 → 13	6 → 12	13 → 20	17 → 21	23 → 24
1 → 28	3 → 20	7 → 15	13 → 21	19 → 28	23 → 28
2 → 12	3 → 28	7 → 21	13 → 24	20 → 24	24 → 30
2 → 16	3 → 22	7 → 24	13 → 25	20 → 28	24 → 28
2 → 14	3 → 23	8 → 16	13 → 28	20 → 22	24 → 31
2 → 13	4 → 14	8 → 13	15 → 20	20 → 23	25 → 28
2 → 20	5 → 19	8 → 17	15 → 25	21 → 24	11 → 28

Çizelge 5.1 ve 5.2’de de görüldüğü üzere toplamda 28 düğüm ve 60 ayrıtl bulunmaktadır. Düğüm ve ayrıtların belirlenmesinden sonraki adım ise bunların oluşturduğu ağın görselleştirilmesidir (Bkz. Şekil 5.2). Şekil 5.2’de, sosyal ağ analizinin aktörleri ve dolayısıyla düğümleri olan Karadeniz’de uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar ve bunların aralarındaki ilişkiler gösterilmiştir.

Sosyal ağ analizinin ilk aşaması ağ yapısının görselleştirilmesidir. Yapılan görselleştirme sayesinde ağ içerisindeki aktörlere, aktörlerin birbirleri ile olan ilişkilerine, hangi aktörün ağ içerisinde daha fazla öneme sahipken hangi aktörün önem sıralamasında sonlarda yer aldığına dair çıkarımlar yapmak mümkün olmaktadır. Şekil 5.2’den hareketle de aktörlere ve ilişkilerine dair hangisinin daha çok ilişkiye sahip olduğu, hangi düğüm noktasının ağın merkezini oluşturduğu vb. gibi çıkarımlar yapmak mümkündür. Bu çıkarımlar aynı zamanda tezin dördüncü bölümünde ön bulgular olarak da sunulmuştur.



Şekil 5.2 : Sosyal Ağ Analizi.

Sosyal ağ analizinin görselleştirilmesi (Bkz. Şekil 5.2) ve ön bulgulardan hareketle;

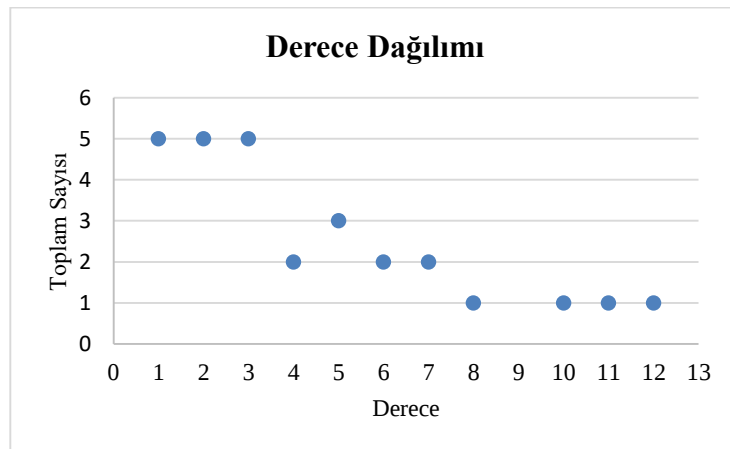
1. Rusya'nın en fazla ilişkiye sahip limanı Novorossiysk Limanı'dır.
2. Romanya'nın en fazla ilişkiye sahip olan limanı Köstence Limanı'dır.
3. Türkiye'nin en fazla ilişkiye sahip olan limanı Samsunport Uluslararası Liman'dır.
4. Ukrayna'nın en fazla ilişkiye sahip olan limanı Chornomorsk Limanı'dır.
5. Bulgaristan'ın en fazla ilişkiye sahip olan limanı Burgaz Limanı'dır.
6. Gürcistan'ın en fazla ilişkiye sahip olan limanı Batum Limanı'dır.
7. Karadeniz Havzası'nda en fazla ilişkiye sahip olan ve ağın merkezinde bulunan liman Novorossiysk Limanı'dır.
8. Türkiye ve Ukrayna genel olarak ağdaki ilişkilerin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır.

Yukarıdaki çıkarımların doğruluğunu belirlemek ise sosyal ağ analizi dâhilinde yapılan bir takım hesaplamalarla mümkün olmaktadır. Bu çalışma kapsamında ağın genel ortalama derecesi, merkezilik (Arasındalık, yakınlık, özvektör), kümelenme katsayısı hesaplamaları yapılmıştır (Bkz. Çizelge 5.3).

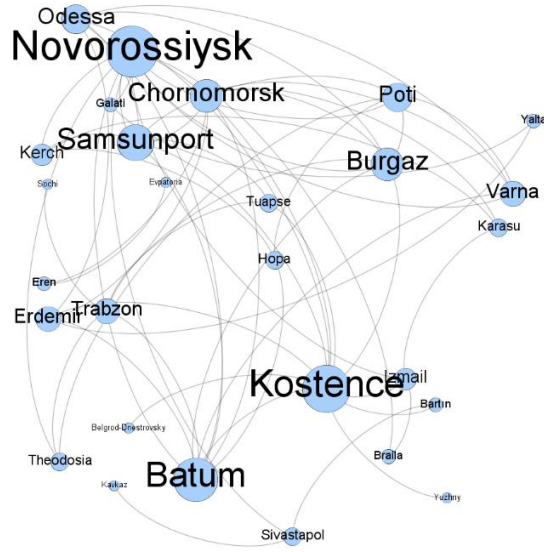
Çizelge 5.3 : Sosyal Ağ Analizi Kapsamında Yapılan Hesaplamalar.

LİMANLAR	DERECE	YAKINDALIK MERKEZİLİĞİ	ARASINDALIK MERKEZİLİĞİ	ÖZ VEKTÖR MERKEZİLİĞİ	KÜMELENME KATSAYISI
Izmail	4	0.457	11.38	0.351	0.333
Belgrad- Dnestrovsky	1	0.364	0.0	0.138	0.0
Chornomorsk	7	0.473	61.60	0.612	0.190
Odessa	6	0.457	31.472	0.700	0.533
Evpatoria	1	0.252	0.0	0.017	0.0
Sivastapol	3	0.397	28.66	0.181	0.0
Yalta	2	0.36	27.760	0.104	0.0
Theodosia	3	0.415	5.0	0.293	0.333
Kerch	4	0.435	18.445	0.352	0.166
Yuzhny	1	0.364	0.0	0.138	0.0
Erdemir	5	0.465	21.35	0.506	0.4
Samsunport	8	0.54	28.24	0.829	0.321
Eren	2	0.333	26.0	0.098	0.0
Trabzon	5	0.421	30.17	0.377	0.1
Karasu	3	0.402	5.925	0.204	0.0
Hopa	3	0.409	1.539	0.294	0.0
Bartın	2	0.385	4.666	0.168	0.0
Batum	10	0.586	51.125	1.0	0.377
Poti	6	0.457	7.711	0.572	0.266
Varna	5	0.473	7.816	0.585	0.4
Burgaz	7	0.54	25.57	0.782	0.380
Novorossiysk	12	0.586	113.88	0.957	0.196
Tuapse	3	0.428	4.333	0.323	0.333
Kavkaz	1	0.287	0.0	0.030	0.0
Sochi	1	0.3	0.0	0.058	0.0
Kostence	11	0.562	89.707	0.903	0.218
Braila	2	0.385	0.0	0.20	1.0
Galati	2	0.391	8.150	0.16	0.0

Sosyal ağ analizinde derece sayısı, düğümlerin sahip olduğu ilişkiler üzerinden değerlendirilmektedir. Düğümler, ilişki sayıları kadar dereceye sahiptir. Şekil 5.3 ve 5.4’te ağın derece dağılımları gösterilmiştir.



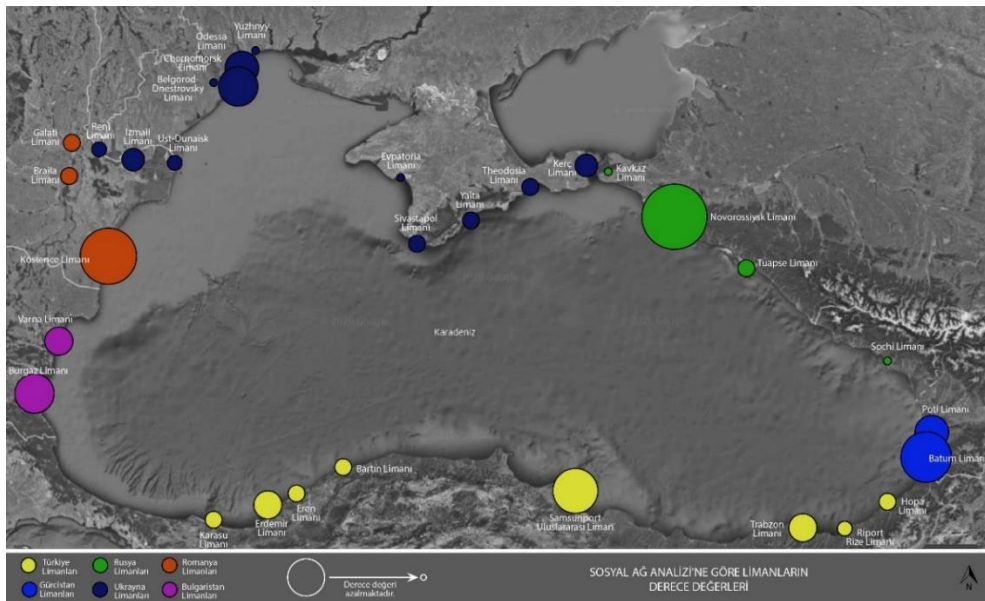
Şekil 5.3 : Ağın Derece Dağılımı – 1.



Şekil 5.4 : Ağın Derece Dağılımı – 2.

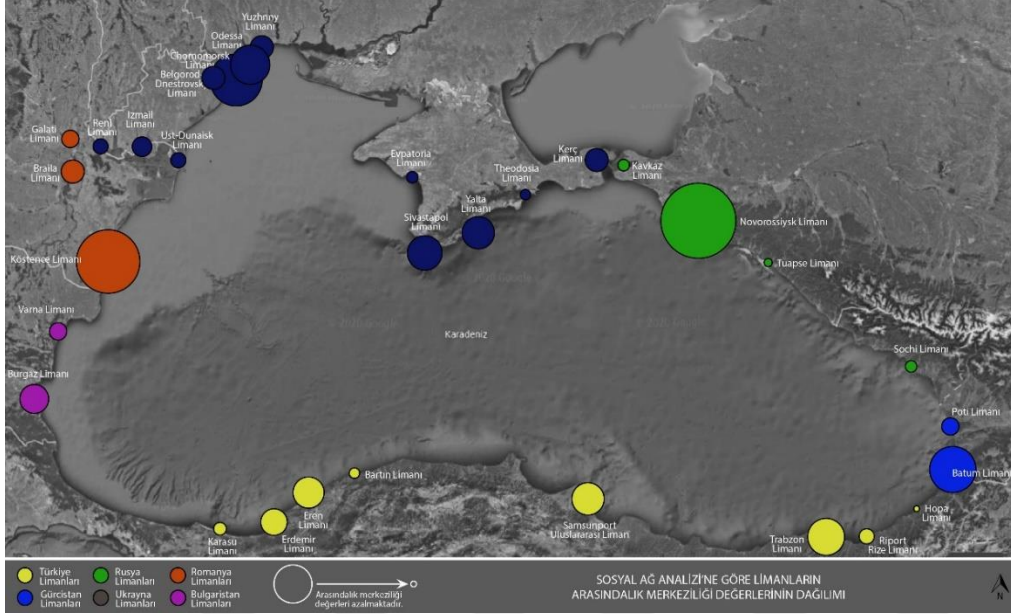
Şekil 5.3 incelendiğinde, beşer tane bir, iki ve üç derece; ikişer tane dört, altı ve yedi derece; üç adet beş derece; birer adet sekiz, on, on bir ve onikisi derece düğüm olduğu görülmektedir. Ağın ortalama derecesi ise 4.28’dir.

En fazla ilişkiye sahip olan, dolayısıyla en yüksek dereceye sahip olan liman on iki derece ile Novorossiysk Limanı iken; en az ilişkiye sahip olan, dolayısı ile en düşük dereceye sahip olan limanlar ise bir derece ile Belgrad- Dnestrovsky Limanı, Evpatoria Limanı, Yuzhny Limanı, Kavkaz Limanı ve Sochi Limanı’dır (Bkz. Şekil 5.5).



Şekil 5.5 : Limanların Derece Değerleri Dağılımları.

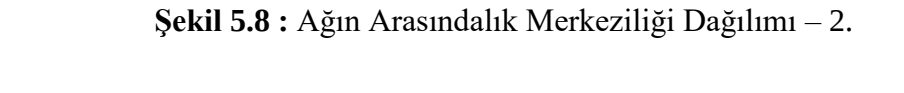
Söz konusu ağ için merkezilik hesaplamalarından bir tanesi olan arasındalık merkeziliği incelendiğinde, en yüksek değere sahip olan limanın Novorossiysk Limanı; en düşük değere sahip olan limanların ise Belgrad- Dnestrovsky Limanı, Evpatoria Limanı, Yuzhny Limanı, Kavkaz Limanı ve Sochi Limanı olduğu görülmektedir (Bkz. Şekil 5.6).



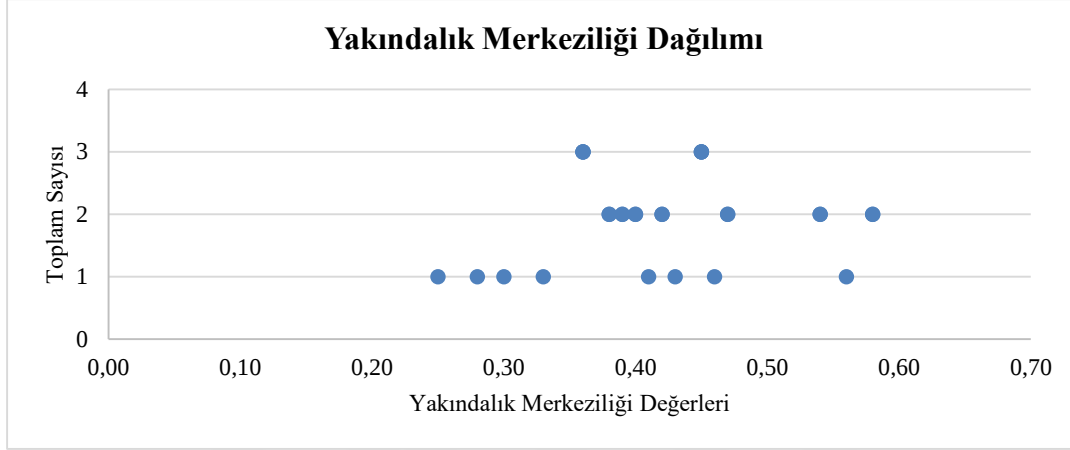
Şekil 5.6 : Limanların Arasındalık Merkeziliği Değerlerinin Dağılımı.

Bunun yanı sıra ülkelere göre en yüksek ve en düşük arasındalık merkeziliği değerleri incelendiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır:

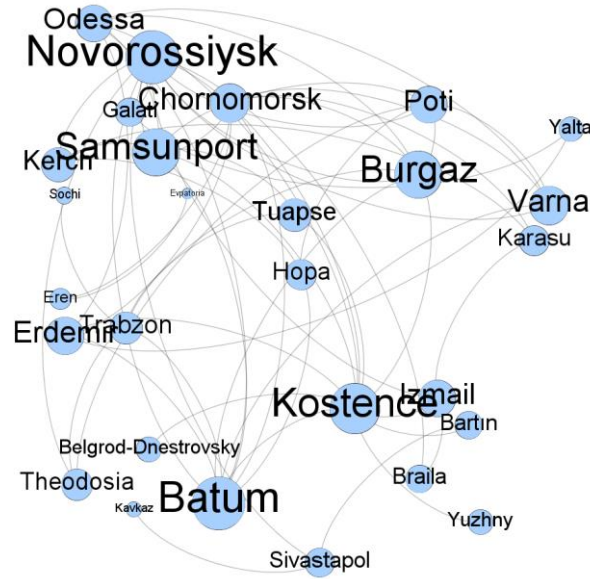
- Türkiye’de Trabzon Limanı en yüksek değere sahipken Hopa Limanı en düşük değere sahiptir.
- Rusya’da Novorossiysk Limanı en yüksek değere sahipken, Kavkaz ve Sochi Limanı en düşük değere sahiptir.
- Gürcistan’da Batumi Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Poti Limanı’dır.
- Ukrayna’da Chornomorsk Limanı en yüksek değere sahipken, Belgrad-Dnestrovsky Limanı, Evpatoria Limanı ve Yuzhny Limanı en düşük değere sahiptir.
- Romanya’da Köstence Limanı en yüksek değere sahipken, Braila Limanı en düşük değere sahiptir.
- Bulgaristan’da Burgaz Limanı en yüksek değere sahipken, Varna Limanı en düşük değere sahiptir (Bkz. Şekil 5.8).



Çizelge 5.3' ve Şekil 5.10'da görüldüğü üzere, en yüksek yakınlık merkeziliği değerine sahip olan limanlar Batum Limanı ve Novorossiysk Limanı'dır. En düşük yakınlık değerine sahip olan limanın ise Evpatoria Limanı olduğu görülmektedir. Ağın genelinde yakınlık merkeziliği dağılımı incelendiğinde ise Şekil 5.9'deki gibi bir grafik ortaya çıkmaktadır:



Şekil 5.9 : Ağın Yakınlık Merkeziliği Dağılımı – 1.

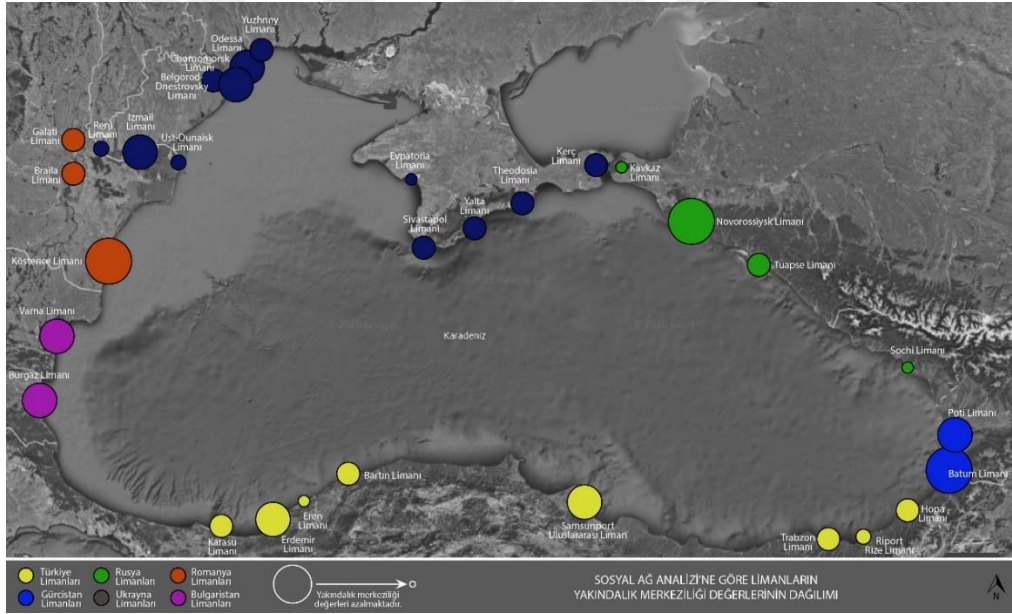


Şekil 5.10 : Ağın Yakınlık Merkeziliği Dağılımı – 2.

Şekil 5.9 ve Şekil 5.10'da da görüldüğü üzere, ağın yakınlık merkeziliği değerleri 0,30 ile 0,50 arasında yoğunlaşmıştır. Arasındalık merkeziliği değerinin 0 ve 1 arasında olduğu göz önünde bulundurulduğunda, ağda nispeten düşük değerlere sahip limanların bulunduğunu söylemek mümkündür.

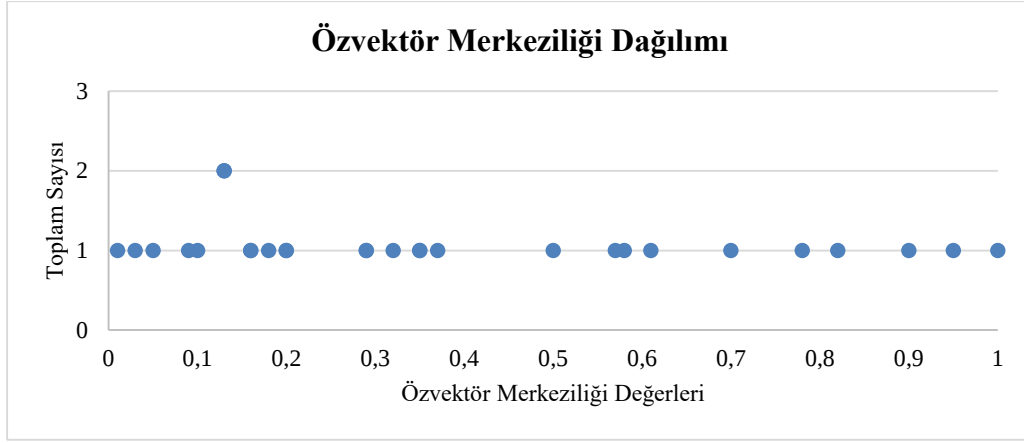
Ülkelere göre limanların en yüksek ve en düşük yakınlık merkeziliği değerleri göz önünde bulundurulduğunda ise aşağıdaki veriler elde edilmiştir:

- Türkiye’de Samsunport Uluslararası Liman en yüksek değere sahipken Bartın Limanı en düşük değere sahiptir.
- Rusya’da Novorossiysk Limanı en yüksek değere sahipken, Kavkaz Limanı en düşük değere sahiptir.
- Gürcistan’da Batum Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Poti Limanı’dır.
- Ukrayna’da Chornomorsk Limanı en yüksek değere sahipken, Evpatoria Limanı en düşük değere sahiptir.
- Romanya’da Köstence Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Braila Limanı’dır.
- Bulgaristan’da Burgaz Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Varna Limanı’dır (Bkz. Şekil 5.11).

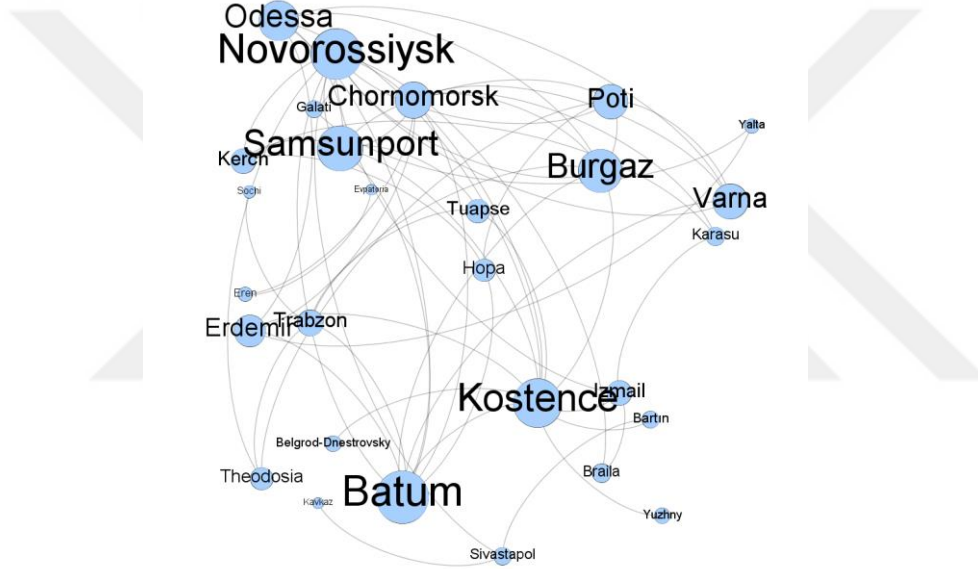


Şekil 5.11 : Limanların Yakınlık Merkeziliği Değerlerinin Dağılımı.

Ağdaki özvektör merkeziliği hesaplamaları sonucunda elde edilen değerler incelendiğinde, en yüksek değere sahip olan limanın Batum Limanı ve en düşük değere sahip olan limanın ise Evpatoria Limanı olduğu görülmektedir (Bkz. Çizelge 5.3). Ağın genelinde özvektör merkeziliği değerlerinin dağılımı ise Şekil 5.12 ve Şekil 5.13'te görüldüğü gibidir:



Şekil 5.12 : Ağdaki Özvektör Merkeziliği Dağılımı – 1.

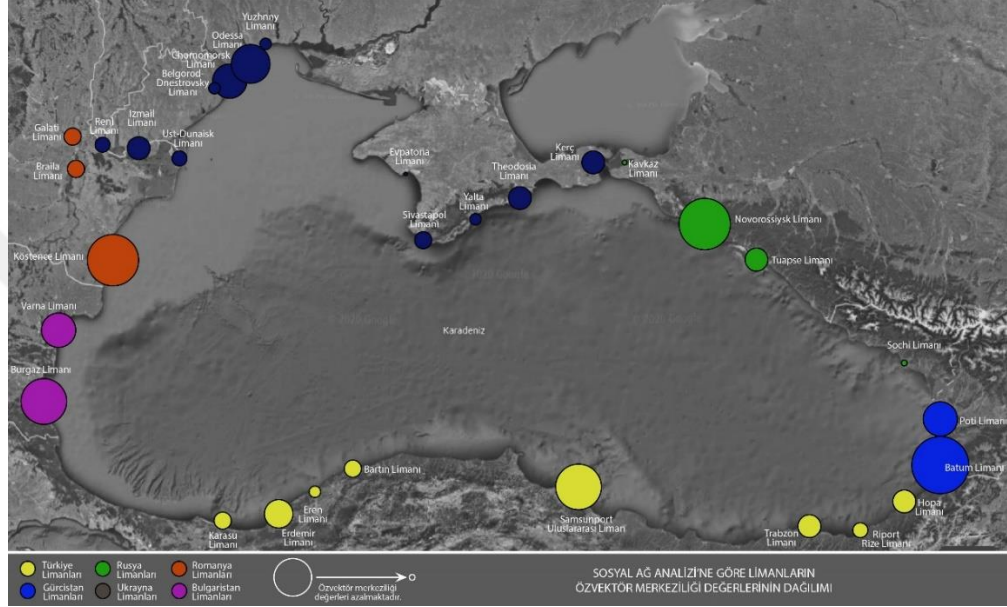


Şekil 5.13 : Ağdaki Özvektör Merkeziliği Dağılımı – 2.

Şekil 5.14 incelendiğinde, ağdaki limanların çok çeşitli özvektör merkeziliği değerine sahip olduğu ve bir aralıkta yığılmanın olmadığı görülmektedir. Özvektör merkeziliği değerlerinin ülkelerdeki limanlara göre dağılımı incelendiğinde elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir:

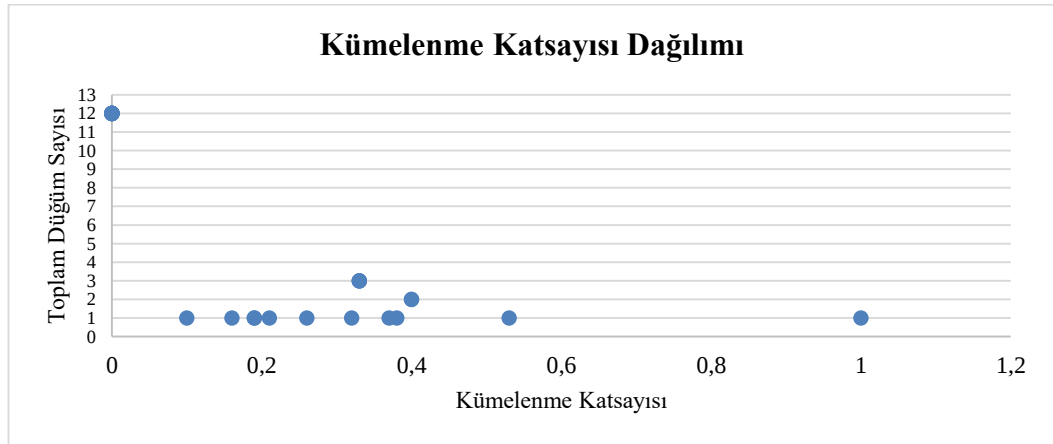
- Türkiye’de Samsunport Uluslararası Liman en yüksek özvektör merkeziliği değerine sahipken Eren Limanı en düşük değere sahiptir.
- Rusya’da en yüksek değere sahip olan liman Novorossiysk Limanı iken, Kavkaz Limanı en düşük değere sahiptir.
- Gürcistan’da Batum Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Poti Limanı’dır.

- Ukrayna’da Odessa Limanı en yüksek değere sahipken, Evpatoria Limanı en düşük değere sahiptir.
- Romanya’da Köstence Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Galati Limanı’dır.
- Bulgaristan’da Burgaz Limanı en yüksek değere sahipken, en düşük değere sahip olan liman Varna Limanı’dır (Bkz. Şekil 5.14).

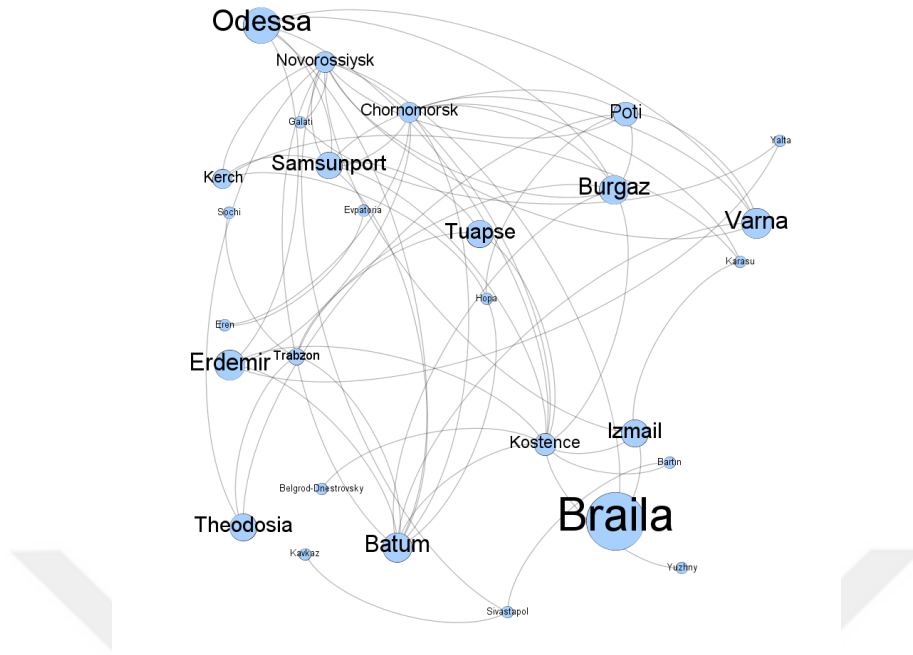


Şekil 5.14 : Limanların Özvektör Merkeziliği Değerleri Dağılımı.

Ağdaki kümelenme katsayısı hesaplamaları incelediğinde, en yüksek değere sahip olan limanın Braila Limanı olduğu görülmektedir. Braila Limanı’nı Varna Limanı ve Erdemir Limanı takip etmektedir (Bkz. Çizelge 5.3). Ağ genelinde kümelenme katsayısı 0.241 olup dağılımı ise Şekil 5.15 ve Şekil 5.16’da gösterilmiştir:

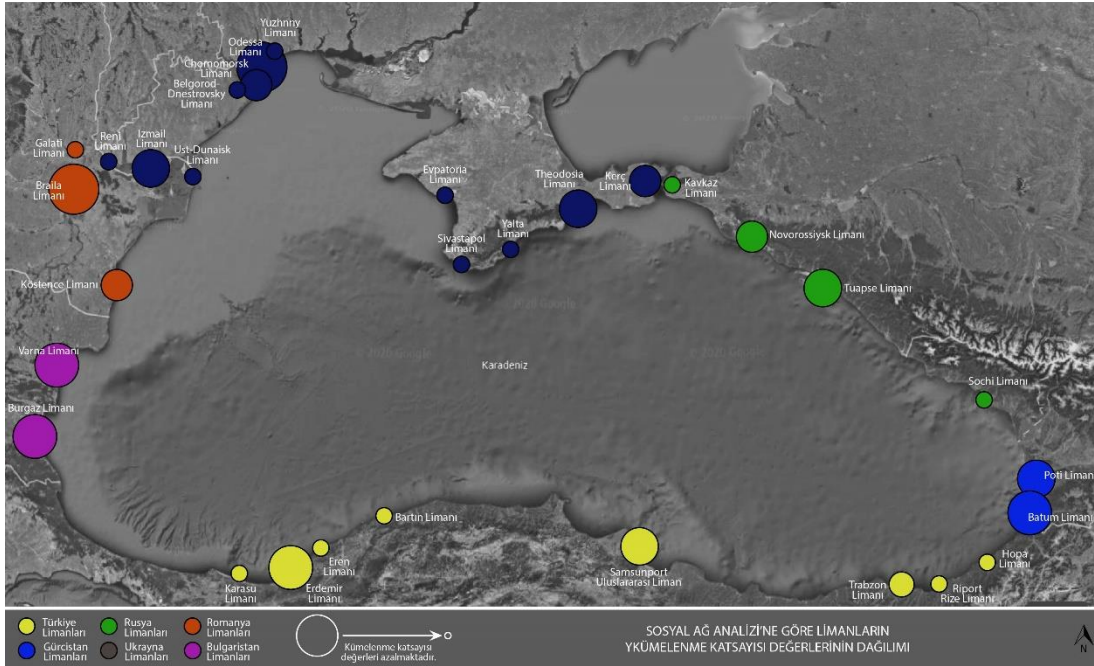


Şekil 5.15 : Ağdaki Kümelenme Katsayısı Dağılımı – 1.



Şekil 5.16 : Ağdaki Kümelenme Katsayısı Dağılımı – 2.

Şekil 5.15 ve Şekil 5.16'dan anlaşıldığı üzere, ağda bir düğüm üzerinde kümelenme durumu oldukça azdır; bu durum ağdaki her limanın birbirleri ile ilişkili olduğunu göstermektedir. Öte yandan, limanların bölgedeki kümelenme katsayısı değerlerinin dağılımı Şekil 5.17'deki gibidir:



Şekil 5.17 : Limanların Kümelenme Katsayısı Değerlerinin Dağılımı.

5.3 Bölüm Sonucu

KEİ Bölgesi, bünyesinde barındırdığı limanlar ve bu limanların birbirleri ile olan ilişkileri dolayısıyla ekonomik anlamda kalkındırılması ve bölgesel ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi için oldukça elverişli bir hale gelmektedir. Bu noktada limanların ne kadar etkili olduğunun belirlenmesi ve ilişkiler ile bu ilişkilerin getirilerinin ortaya konması gerekmektedir. Çalışma kapsamında tercih edilen sosyal ağ analizi yöntemi, limanların etkisini bir takım sayısal hesaplamalarla ortaya koyarken, aynı zamanda ilişki verileri de ele almaktadır ve bu yönüyle çalışmanın amacına bütüncül bir perspektif sunmaktadır.

Sosyal ağ analizinde, düğüm noktaları yalnızca sosyal bir varlık olan insanlar değildir; aksine düğüm noktaları ülkeler, hiper bağlantılar, kuruluşlar vb. gibi çeşitli aktörleri temsil etmektedir. Bu çalışmada ise düğüm noktalarını limanlar oluşturmaktadır. Çünkü limanlar, fiziksel olarak var olmanın da ötesine hem kendi içlerinde hem de diğer limanlar ile oldukça fazla ve karmaşık bir ilişki ağına sahiptir. Bu ilişkileri bir bütün olarak ele almak ve etkilerinin rasyonel bir şekilde ortaya koymak ise sosyal ağ analizi ile mümkün olmaktadır.

Çalışma kapsamında yapılan sosyal ağ analizinde limanlar birer düğüm olarak kabul edilirken, 4. Bölümde elde edilen ilişkileri (sahip olukları rotalar) birer ayrıt olarak kabul edilmiştir. Daha sonra düğüm noktaları ve ayrıtlar üzerinden Gephi programı aracılığı ile sosyal ağ analizi yapılmıştır. Analiz kapsamında Karadeniz’de uluslararası ölçekte hizmet veren limanların oluşturduğu ağ ve her bir liman için derece, yakınlık merkeziliği, arasındalık merkeziliği, özvektör merkeziliği ve kümelenme katsayısı hesaplanmıştır.

Ağdaki derece sayısı, ortalama 4.28’dir. Derece sayısının limanların sahip olduğu rotalar üzerinden hesaplandığı ve en yüksek derece sayısının 12 olduğu düşünülürse, bu oran nispeten düşük kalmaktadır. Oysa ki limanların elleçleyebildikleri yükler, yük elleçleme kapasiteleri, uluslararası ulaştırma koridorları ile olan bağlantıları düşünüldüğünde ağın daha yüksek bir ortalama dereceye sahip olması beklenmektedir. Bu durum, limanların tam kapasite ile çalışmaması ile ilişkilendirilebilir. Bunun yanı sıra, ağda en yüksek dereceye sahip olan limanların ülkelere göre sıralaması Rusya-Novorossiysk Limanı, Romanya- Köstence Limanı, Gürcistan- Batum Limanı, Türkiye- Samsunport Limanı, Ukrayna- Chornomorsk Limanı, Bulgaristan- Burgaz

Limanı şeklindedir. Derece sıralaması, bu limanların ülkelerinin en fazla etkileşime sahip olan limanları olduğunu göstermektedir.

Sosyal ağ analizinde arasındalık merkeziliği, Hogan (2008)'a göre, ağdaki kontrolün ölçülmesidir. Diğer bir deyişle, düğümlerin dolaylı ilişkilerini göstermektedir. Çalışma kapsamında yapılan arasındalık merkeziliği hesaplamasında Novorossiysk Limanı'nın en yüksek arasındalık merkeziliği değerine sahip olduğu görülmektedir. Öte yandan en yüksek değer sıralaması, derece sıralaması ile Türkiye'deki liman hariç birebir aynıdır; arasındalık merkeziliğinde Türkiye'de Trabzon Limanı öne çıkmaktadır. Bu durum, limanların sahip olduğu direkt ilişkiler, dolaylı olarak sahip olduğu ilişkileri doğru orantılı bir şekilde etkilemektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, en yüksek değere sahip liman için hızlı bir değerlendirme yapılmaması ve diğer hesaplamalar ile bir arada düşünülmesi gerektiğidir.

Ağdaki yakınlık merkeziliği incelendiğinde, ülkelerde Batum Limanı, Novorossiysk Limanı, Samsunport Uluslararası Liman, Köstence Limanı, Chornomorsk Limanı ve Burgaz Limanı'nın önce çıktığı görülmektedir. Yakınlık merkeziliğinin ağı merkezinde hangi limanın olduğunu gösterdiği düşünüldüğünde, söz konusu limanlar ülkeleri ve bulunduğu bölge için büyük önem taşımaktadır.

En kritik göstergelerden biri olan özvektör merkeziliği, ağ içerisinde en çok öneme sahip olan limanı matematiksel olarak ortaya koymaktadır. Kritik olmasının nedeni, yalnızca bir limanın ve sahip olduğu ilişkilerin değil, aynı zamanda diğer limanların ve ilişkilerinin de ele alınan limana etkisinin hesaba katılmasıdır. Bu hesaplamalar doğrultusunda Karadeniz'de en etkili limanın Batum Limanı olduğu ve onu sırasıyla (ülkeler bazında) Novorossiysk Limanı, Köstence Limanı, Samsunport Uluslararası Liman, Burgaz Limanı, Odessa Limanı olduğu görülmektedir. Özvektör merkeziliği hesaplaması sayesinde elde edilen bu durum, limanların sahip olduğu rota sayısının limanların etkisini ve önemini ölçmede yeterli olmadığını göstermektedir.

Ağdaki limanların, herhangi bir limanla ilişkisinin ne kadar iyi olduğunu gösteren kümelenme katsayısı incelendiğinde, ağdaki ortalama değer 0.241 olduğu görülmektedir. Bu değer, söz konusu ağda tek bir limanda kümelenmediğin, ağ içerisinde görece eşit bir dağılım gösterdiğini oraya koymaktadır. Tek bir liman üzerinde yoğun bir kümelenmenin olmaması hem yalnızca tek bir limana yük

binmemesi açısından hem de ağ içerisinde yalnızca tek bir limanın öne çıkıp diğer limanları sönmlememesi açısından önemlidir.

Çalışma kapsamında yapılan sosyal ağ analizi değerlendirildiğinde, 4. Bölümde sunulan ön bulgular ve ağın görselleştirilmesi ışığında yapılan 8 adet çıkarımın doğru olduğu sonucuna varılmıştır. Çıkarımların doğru olması, geliştirilmeyeceği anlamına gelmemektedir. Örneğin;

“8. Türkiye ve Ukrayna genel olarak ağdaki ilişkilerin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır”

çıkarmı yanlış değildir. Fakat tüm hesaplamalar göz önünde bulundurularak değerlendirildiğinde, Türkiye ve Ukrayna her ne kadar ağdaki ilişkilerin büyük çoğunluğunu oluştursa da, Rusya – Novorossiysk Limanı söz konusu ülkelerin limanlarına göre daha çok öne çıkmaktadır. Bunun yanı sıra, sadece rota sayıları göz önünde bulundurularak yapılan değerlendirmelerde daha az rota sayısına sahip olduğu için gözden kaçan limanlar, sosyal ağ analizi sonrasında karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda sosyal ağ analizi KEİ Bölgesi’nde limanların ve etkileşimlerinin oluşturduğu ağa bir bütün olarak bakmamızı sağlamıştır.



6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İthalat ve ihracat faaliyetlerinin tamamından meydana gelen uluslararası ticaret, ülkelerin ekonomik gelişmelerine doğrudan etki etmekte ve küresel pazarlarda yer edinebilmelerini sağlamaktadır. Uluslararası ticaret faaliyetleri, ülkelerin milli gelirlerini artırır ve piyasada rekabet ortamı oluşturmayı teşvik eder. Öte yandan, malların üretim kalitesinin artmasını ve verimliliği sağlar (Gül, Kamacı, 2012). Yapılan araştırmalar, GSYH ve uluslararası ticaret arasında paralellik olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, uluslararası ticaret, ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerini artırmak ve küresel ölçekte önemli bir role sahip olabilmeleri için oldukça değerli bir araçtır ve rasyonel bir şekilde yürütüldüğü takdirde ülkelerin küresel ölçekte rekabet edebilirlik gücünü artırmaktadır.

Uluslararası ticaretin en önemli araçlarından bir tanesi deniz ticaretidir. Bunun nedeni, malların küresel pazarlara ulaşımını hem güvenilir hem de uygun maliyetli bir şekilde sağlamasıdır. Bu bağlamda, deniz ticareti uluslararası ticaretin rasyonel bir şekilde yürütülebilmesi için oldukça kritiktir. Deniz ticareti geliştirildiği takdirde, uluslararası ticaretten elde edilen verim de artacaktır. Bundan olacaktır ki, gelişmekte olan ülkelerin % 63,2'si (Kol, 2010) uluslararası ticaret faaliyetlerini denizyolu aracılığı ile gerçekleştirmektedir. Bunun yanı sıra, günümüzde oldukça önemli bir mesele olan ve deniz ekosistemlerinin sürdürülebilirliğini konu edinen mavi ekonomi kavramı için de deniz ticareti önem taşımaktadır. Mavi ekonomi kavramı için, ekonomik gelişmeleri sürdürülebilir bir şekilde sağlamak söz konusudur. Denizyolu taşımacılığı, bir başka deyişle deniz ticareti, ulaşım türleri arasında en temiz ve en sürdürülebilir olan türdür. Bu anlamda mavi ekonomi kavramı ve deniz ticareti arasında göz ardı edilemeyecek bir ilişki söz konusudur.

Ekonomik gelişmişlik düzeyini artırmak ve küresel pazarlarda önemli rol edinebilmek tek araç uluslararası ticaret faaliyetleri değildir. Bu noktada, ülkelerin birbirleri ile kurdukları ilişkiler ve yaratılan etkileşimler de oldukça önemlidir. Bu bağlamda, ülkelerin, ekonomik gelişmişlik seviyelerini yükseltmek ve küresel pazarlarda rekabet edebilir olmak için geliştirdiği araçlardan bir tanesi bölgesel entegrasyonlara dâhil

olmaktır. Bölgesel entegrasyonlar, belirli faktörler ve ülkelerin çıkarları doğrultusunda ülkeler arasında çeşitli ekonomik bağlar kurmaktadır. Bu bağlamda, kurulan bağlar ve yapılan işbirlikleri doğrultusunda, entegrasyona dâhil olan ülkeler ekonomik çıkarlarını korumakta ve geliştirmektedirler. Bölgesel entegrasyonlar, uluslararası ticaret faaliyetlerine kolaylık sağlamaktadır.

Bir bölgesel entegrasyon olan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, üye ülkelerin, küresel ölçekte yaşanan ekonomik değişmelerin olumsuz etkilerini en aza indirmek ve kendi ekonomilerini geliştirerek küresel pazarlarda rol edinebilmeleri açısından kurdukları bir ekonomik birliktir. Bu çalışma kapsamında yapılan araştırmalar, örgütün bölgede oldukça önemli bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Bulunduğu jeopolitik konum itibari ile KEİ Bölgesi, oldukça büyük bir önem taşımaktadır. Bunun yanı sıra, bölgedeki ithalat ve ihracat oranlarının dünya ortalamasından yüksek olması da potansiyellerden bir tanesidir. KEİ geliştirildiği takdirde, üye ülkelerin ve bölgenin ekonomik gelişmişlik seviyelerinde artışın olduğu görülecektir.

KEİ'nin ve bölgesinin geliştirilmesi için en önemli yollardan bir tanesi, örgütün zaten yüksek bir potansiyeli olan uluslararası ticaretin geliştirilmesi olacaktır. Yukarıda da bahsi geçtiği gibi, mavi ekonomi kavramı da göz önünde bulundurulduğunda deniz ticareti bölgenin en önemli potansiyellerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Karadeniz Havzası'nda toplamda 56 liman bulunması ve bu limanların 31 tanesinin uluslararası ölçekte hizmet vermesi bu önemi net bir şekilde ortaya koymaktadır. Bölgenin limanlar açısından zenginliği, bölgeyi hem ekonomik hem de bölgesel entegrasyon açısından oldukça değerli kılmaktadır. Limanların temel özellikleri incelendiğinde, bölgede her türlü yükün elleçlenebildiği ve limanların yük elleçleme kapasitelerinin yüksek olduğu görülmüştür. Bu durum, uluslararası ticaretin denizyolu aracılığı ile yapılması için önemli bir girdi sağlamaktadır. Yük elleçleme kapasitesi açısından Novorossiysk Limanı ve Köstence Limanı öne çıkmaktadır. Havzadaki diğer limanların da yük elleçleme kapasitelerinin geliştirilmesi ve tam kapasite ile çalışmaları takdirde, ülkelerin deniz ticaretine ve dolayısı ile ekonomilerine büyük katkı sağlayacaklardır. Bunun yanı sıra, bölgede bulunan limanlardan Köstence Limanı, Burgaz ve Varna Limanı, Samsunport Uluslararası Liman, Batum ve Poti Limanı ve Chornomorsk Limanı'nın uluslararası ulaştırma projelerine dâhil edilmesi,

limanların uluslararası ticareti yönlendiren ve hatta ivmelendiren, hem de ülkeler arasındaki etkileşimi ve işbirliğini artıran birer araç olduklarını ortaya koymaktadır.

Bölgede bulunan limanlar, havza içerisinde birbirleri ile oldukça büyük bir etkileşim içerisinde. Limanların havza içerisindeki rota sayıları incelendiğinde, üye ülkelerden Türkiye ve Ukrayna öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, söz konusu ülkelerin havzadaki deniz ticaretinin temelini oluşturduğu söylenebilmektedir.

Limanların bölgedeki etkilerini ve birbirleri ile olan ilişkisel verilerini bütüncül bir şekilde incelemek amacıyla çalışmanın yöntemi olarak sosyal ağ analizi belirlenmiştir. Limanlar ve ilişkileri üzerinde yapılan sosyal ağ analizi kapsamında, derece, yakınlık merkeziliği, arasındalık merkeziliği, özvektör merkeziliği ve kümelenme katsayısı analizi yapılmıştır. Analizler sonucunda, hesaplamalarda sıralamada ufak değişiklikler gösterse de öne çıkan limanların Novorossiysk Limanı, Batum Limanı, Köstence Limanı, Samsunport Uluslararası Liman, Burgaz Limanı ve Chornomorsk Limanı olduğu görülmüştür. Daha önce yapılan rota haritalamaları sonuçları ile paralel sonuçlar gözlemlenmektedir. Bu bağlamda, söz konusu limanlar bölgenin deniz ticareti açısından kalbini oluşturan limanlar olarak kabul edilebilir. Bunun yanı sıra, yapılan hesaplamalar limanların birbirleri ile etkileşimlerinin fazla olduğunu ve tam kapasite çalışmaları ile verimliliklerinin artarak ülkelerin ekonomilerine daha olumlu etki edebileceklerini göstermektedir.

Tezin genel bir özetini göstermek ve çalışmanın tamamındaki verilerin bir bütün olarak ele alınabilmesi adına Çizelge 6.1 oluşturulmuştur. Çizelge 6.1’de, çalışma süreci boyunca Karadeniz’deki limanlar ile ilgili yük elleçleme kapasitesi, rota sayısı, uluslararası ulaştırma koridorları ile ilişkileri ve sosyal ağ analizindeki hesaplamalardan aldığı değerler gibi elde edilen tüm veriler bir bütün olarak ortaya koyulmuştur. Çizelgede Rusya Federasyonu’nu temsil eden bordo, Türkiye’yi temsil eden gri, Ukrayna’yı temsil eden mor, Bulgaristan’ı temsil eden turuncu, Gürcistan’ı temsil eden mavi ve Romanya’yı temsil eden yeşil rengi kullanılmıştır. Bunun yanı sıra, her bir kategori büyükten küçüğe olmak üzere koyudan açığa doğru renklendirilmiştir. Bu renklendirme, ülkelerin söz konusu kategorilere göre öne çıkan limanları net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Çizelge 6.1: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi’ndeki Limanların Analizinin Bütüncül İfadesi

LİMANLAR	YÜK ELLEÇLEME KAPASİTELERİ (m: milyon ton b: bin ton)	ROTA SAYILARI	ULAŞTIRMA KORİDORLARI İLE İLİŞKİLERİ				SOSYAL AĞ ANALİZİNDE ALDIĞI DEĞERLER				
			CTC	TRACECA	TITR	TEN- T	DERECE	YAKINDALIK MERKEZİLİĞİ	ARASINDALIK MERKEZİLİĞİ	ÖZVEKTÖR MERKEZİLİĞİ	KÜMELENME KATSAYISI
Izmail	8 M	4	X	X	X	X	4	0.457	11.38.	0.351	0.333
Belgrad- Dnestrovsky	1 M	1	X	X	X	X	1	0.364	0.0	0.138	0.0
Chornomorsk	32 M	8	✓	✓	✓	X	7	0.473	61.60	0.612	0.190
Odessa	50 M	7	X	X	X	X	6	0.457	31.472	0.700	0.533
Evpatoria	5 M	1	X	X	X	X	1	0.252	0.0	0.017	0.0
Sivastapol	600 B	4	X	X	X	X	3	0.397	28.66	0.181	0.0
Yalta	3.5 M	2	X	X	X	X	2	0.364	27.760	0.104	0.0
Theodosia	11 M	3	X	X	X	X	3	0.415	5.0	0.293	0.333
Kerch	2.5 M	8	X	X	X	X	4	0.435	18.445	0.352	0.166
Yuzhny	< 600 B	2	X	X	X	X	1	0.364	0.0	0.138	0.0
Erdemir	20 M	5	✓	X	X	X	5	0.465	21.35	0.506	0.4
Samsunport	11 M	8	✓	✓	X	X	8	0.54	28.24	0.829	0.321
Eren	13.5 M	2	X	X	X	X	2	0.333	26.0	0.098	0.0
Trabzon	10 M	5	X	X	X	X	5	0.421	30.17	0.377	0.1
Karasu	6 M	3	X	X	X	X	3	0.402	5.925	0.204	0.0
Hopa	4 M	3	X	X	X	X	3	0.409	1.539	0.294	0.0
Bartın	2 M	2	X	X	X	X	2	0.385	4.666	0.168	0.0
Batum	18 M	10	✓	✓	✓	X	10	0.586	51.125	1.0	0.377
Poti	8 M	7	X	✓	X	X	6	0.457	7.711	0.572	0.266
Varna	8 M	7	X	✓	X	X	5	0.473	7.816	0.585	0.4
Burgaz	5 M	10	✓	✓	X	✓	7	0.54	25.57	0.782	0.380
Novorossiysk	121 M	13	X	X	X	X	12	0.586	113.88	0.957	0.196
Tuapse	20 M	4	X	X	X	X	3	0.428	4.333	0.323	0.333
Kavkaz	8.5 M	1	X	X	X	X	1	0.287	0.0	0.030	0.0
Sochi	< 8.5 M	1	X	X	X	X	1	0.3	0.0	0.058	0.0
Kostence	100 M	12	✓	✓	✓	✓	11	0.562	89.707	0.903	0.218
Braila	< 2 M	2	X	X	X	X	2	0.385	0.0	0.20	1.0
Galati	< 2 M	1	X	X	X	X	2	0.391	8.150	0.16	0.0

Çizelge 6.1’de görüldüğü üzere, Ukrayna’nın öne çıkan limanları Chornomorsk Limanı ve Odessa Limanı’dır. Ülkenin diğer limanları arasında nispeten dengeli bir dağılım gözlenmektedir. Samsunport Uluslararası Liman ve Erdemir Limanı, Türkiye’nin öne çıkan limanları olmuştur. Öte yandan, Gürcistan için Batum Limanı, Rusya için Novorossiysk Limanı, Romanya için Köstence Limanı ve Bulgaristan için Burgaz Limanı öne çıkmaktadır. Öne çıkan bu limanlar, havza içerisindeki ağları etkilemekte ve aynı zamanda yönlendirmektedir. Bu bağlamda, bu limanların geliştirilmesi ve tam kapasite çalışması üzerinde çalışmalar yapılmalıdır. Böylece, daha etkin ve verimli çalışmaları nedeniyle deniz ticaretine daha olumlu etkileri olacaktır.

Öte yandan, ülkelerin öne çıkan limanları dışındaki limanların, havza içerisinde sahip oldukları potansiyelleri tam anlamı ile kullanamadığını söylemek mümkündür. Bu limanların göz ardı edilmeden potansiyellerini kullanmalarına yönelik yapılacak çalışmalar havza içerisindeki ağların gücünü artıracaktır. Havza içerisindeki ağların güçlenmesinin ise bölgedeki uluslararası ticaret hacminin artmasını sağlayacaktır.

Bunun yanı sıra, limanların bulundukları kentlerin fiziksel gelişimine ve planlamasına etkisinin yanı sıra; istihdam yaratması, dış ticaret faaliyetlerinin temel aracı olması ve kültürler arası etkileşime olanak sağlaması nedeniyle ekonomik ve sosyal etkileri de vardır. Örneğin, çalışma kapsamında öne çıkan limanların bulundukları kentlerdeki temel ekonomik sektörler büyük çoğunlukta liman ve liman faaliyetleri ile turizm sektörüne dayanmaktadır. Bu kapsamda, bu kentlerin aktif nüfusu ve limanlarda çalışanların sayısı göz önünde bulundurulduğunda Batum’da aktif nüfusun yüzde 4,5’inin, Köstence’de yüzde 7,4’ünün, Burgaz’da yüzde 10,3’ünün ve Samsun’da yüzde 0,1’inin liman ve liman faaliyetlerinde çalıştığı görülmektedir. Her ne kadar sayılar değişkenlik gösterse de, limanların bulundukları kentlerde yarattığı istihdam imkanları göz ardı edilemez. Bu nedenle limanlar bulundukları kentlere ekonomik katma değer katmaktadır. Öte yandan, kentler içinde bulundukları bölgenin dinamiğinden de etkilenmektedir. Bu nedenle, kentleri tek başına ele almak yerine içinde bulundukları sistemler ve bu sistemlerle olan entegrasyonları ile birlikte ele almak daha doğru olacaktır. Bu noktada, limanlar, hinterlandları ile bir kent-bölge şeklinde bütün olarak çalıştığından, bulundukları kentlere ve kentsel ağ sistemine de etkileri bulunmaktadır. Kent-bölge kavramı, içerdiği temel iki etmene vurgu yapmaktadır: kent ve kentin ilişkili olduğu hinterlandı. Bu iki kavramın birbirinden

ayrı düşünülmesi mümkün değildir (Parr, 2005:556). Bu bağlamda limanlar da bulundukları kentten ve hinterlandı ile birlikte oluşturduğu kentsel sistemden ayrı olarak düşünülemez. Ancak bu konu, bir başka çalışmanın konusudur ve detaylı bir şekilde ele alınması gerekmektedir.

Özetle, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Bölgesi sahip olduğu özellikler nedeni ile oldukça büyük bir potansiyele sahiptir. Bölgede bulunan ve uluslararası ölçekte hizmet veren limanlar, bu limanların uluslararası ulaştırma projeleri ile ilişkileri ve havza içerisinde oluşturduğu ağlar bölgenin deniz ticareti açısından ne kadar değerli olduğunu göstermektedir. Söz konusu limanlar bölgede uluslararası ticareti yönlendirmenin ve hızlandırmanın yanı sıra, ülkelerin birbirleri ile olan ilişkilerini geliştirerek işbirliği ortamı yaratmaya olanak sağlamaktadır. Bir başka deyişle, limanlar ülkelerin ve bölgenin ekonomik gelişmesine olumlu katkılarda bulunmakta ve bölgede ekonomik çıkarlar doğrultusunda kurulan bölgesel entegrasyonu da geliştirmektedir. Bu nedenle, bölgenin deniz ticareti açısından sahip olduğu potansiyeller de göz önünde bulundurularak, limanların tam kapasite çalışmalarını ve sahip oldukları potansiyelleri kullanmalarını sağlayacak çalışmalar yapılmalıdır. Bu anlamda yapılacak olan her çalışma, bölgenin deniz ticaretine – dolayısı ile uluslararası ticaretine büyük katkı sağlayarak ekonomik gelişmesini olumlu anlamda etkileyecektir.

KAYNAKÇA

- Andreev, S.**, (2008), The future of european neighbourhood policy and the role of regional cooperation in the Black Sea area, *Southeast European and Black Sea Studies* 8(2), 93-108. DOI: 10.1080/14683850802117450
- Avrupa Komisyonu**, (2021), *TEN-T Projects*, <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 09.02.2021]
- Baldwin, R., Venables, A.**, (1995), Regional economic integration, *Handbook of International Economics* (3), Elsevier:Oxford, 1597-1644.
- Bari, A.**, (2017), Our Oceans and the blue aconomy: Opportunities and Challenges, *10th International Conference on Marine Technology*, MARTEC 2016
- Bhagwati J.**, (1992). Regionalism versus multilateralism, *The World Economy* 15(5), 535-555.
- Bosneagu, R.**, (2018), The Black Sea ports - the eastern maritime Gates of Europe, *Scientific Bulletin of Naval Academy*, 21, 583-592
- BSEC**, (2020a), *Our Misson*, <http://www.bsec-organization.org/our-mission> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 10.11.2020]
- BSEC**, (2020b), *Related Bodies*, <http://www.bsec-organization.org/related-bodies> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 07.11.2020]
- BSEC**, (2021), *Partners*, <http://www.bsec-organization.org/partners> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 20.01.2021]
- Burfisher, M., Robinson, S., Thierfelder, K.**, (2001), The impact of NAFTA on the United States, *Journal of Economic Perspectives* 15(1), 125-144
- Chitiba, C. A.**, (2016), Black sea economic cooperation organization short and medium term prospects, *Knowledge Horizons – Economics* 8(1), 14-17
- Clinton-Davis, L.**, (1994), The UK, Europe and the global maritime trading system, *Marine Policy*, 18(6), 472-475
- Cumbers, A.**, (2009), Regional integration, *International Encyclopedia of Human Geography* 9, Elsevier: Oxford, 252-258.
- Çemrek, F., Bayraç, N., Polat, H.**, (2017), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ülkelerinde Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelenmesi, *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi* 4(2), 41-54
- Dikkaya, M., Orhan, M.**, (2015), Economies of the black sea economic cooperation (BSEC) countries and their bileteral trade, *Journal of Economic and Social Research* 6(2), 63-86
- Dura, C.**, (2000), Yeni dış ticaret teorileri: Genel bir bakış, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16. 1-16

- Dünya Bankası**, (2019), *World Development Indicators*, <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 06.11.2020]
- Dünya Bankası**, (2021), *Improving Freight transit and logistics performance of the trans-caucasus transit corridor - strategy and action plan*, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33554/Improving-Freight-Transit-and-Logistics-Performance-of-the-Trans-Caucasus-Transit-Corridor-Strategy-and-Action-Plan.pdf?sequence=1&isAllowed=y> adresinden alınmıştır. [Erişim tarihi: 17.02.2021]
- Dünya Ticaret Örgütü**, (2021a), *World Trade Statistical Review 2020*, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2020_e/wts20_toc_e.htm adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 15.01.2021]
- Dünya Ticaret Örgütü**, (2021b), *Statistics on merchandise trade*, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/merch_trade_stat_e.htm adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 15.01.2021]
- Either, W.**, (1998), The new regionalism, *The Economic Journal* 108, 1149-1161
- Either, W.**, (2001), The new regionalism in the Americas: A theoretical framework, *North American Journal of Economics and Finance* 12, 159-172
- Erkan, B., Baybatlı, Ş.**, (2017), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) Üyesi Ülkelerin Küresel Pazarlardaki Karşılaştırmalı Üstünlükleri, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi* 5, 31-49
- Ersungur, M.Ş., Doru, Ö.**, (2014), Türkiye’de Dış Ticaret ve ekonomik Kalkınma İlişkisinin Ekonometrik Analizi: 1980-2010, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 38(3), 225-240
- FTAA**, (2020), *Antecedents of the FTAA process*, http://www.ftaa-alca.org/View_e.asp adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 05.12.2020]
- Genç, M., Artan, S., Berber, M.**, (2011), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Ticaret Akımlarının Belirleyicileri: Çekim Modeli Yaklaşımı, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* 25(2), 207-224
- Grilli E.**, (1997) Multilateralism and regionalism: a still difficult coexistence. Faini R., Grilli E. (Ed.), *Multilateralism and Regionalism after the Uruguay Round* içinde (s. 194-233). Palgrave Macmillan: London. https://doi.org/10.1007/978-1-349-25502-3_6
- Gül, E., Kamacı, A.**, (2012), Dış ticaretin büyüme üzerine etkileri: Bir panel veri analizi, *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi* 4(3), 81-91
- Helpman, E.**, (1999), The structure of foreign trade, *Journal of Economic Perspectives*, 13(2), 121-144
- Helpman, E.**, (2014), Foreign trade and investmenr: Firm-level perspectives, *Economica* 81, s.1-14
- Kaltenthaler, K., Mora, F.**, (2002), Explaining Latin American economic integration: the case of MERCOSUR, *Review of International Political Economy*, 9(1), 72-97

- Keen, M.R., Schwarz, A.M., Wini-Simeon, L.,** (2018), Towards defining the blue economy: practical lessons from pacific ocean governance, *Marine Policy* 88, 333-341
- Kuşçu, S.,** (2012), *Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları*, International Conference On Eurasian Economies, Almaty:Kazakistan
- Lal, D., Rajapatirana, S.,** (1987), Foreign trade regimes and economic growth in developing countries, *Research Observer*, 2(2), 189-217
- Linder, S.B.,** 1961. *An Essay On Trade And Transformation*, New York: John Wiley & Sons
- Markuse, J.R., Melvin, J.R., Kaempfer, W.H., Maskus, K.E.,** (1995), International trade - theory and evidence. McGraw-Hill, Inc.
- Middle Corridor,** (2021), *Trans-Caspian International Transport Route*, <https://middlecorridor.com/en> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 15.02.2021]
- Munim, Z.H., Schramm, H.J.,** (2018), The impacts of port infrastructure and logistic performance on economic growth: The mediating role of seaborne trade, *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1-19
- Narine, S.,** (2008), Fourty years of ASEAN: a historical review, *The Pasific Review* 21(4), 411-429
- Parr, J.,** (2005), Perspectives on the city-region, *Regional Studies*, 39(5), 555-566
- Paul, T.V.,** (2012), Regional transformation in international relations. T.V. Paul (Ed.), *International relations theory and regional transformations* içinde, NY: Cambridge University Press, 3-22.
- Penpeci, Ü.,** (2019), *Dış Ticaretin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Uygulaması (1980-2017)*, Yüksek Lisans Tezi. Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Pomfret, R.,** (1997), The economic cooperation organization: Current status and future prospects, *Europe-Asia Studies* 49(4), 657-667
- Posner, M.V.,** (1961), International trade and technical change, *Oxford Economic Papers*, 13(3), 323-341
- Rowley, J., Slack, F.,** (2004), Conducting a literature review, *Management Research News* 27(6), 31-39
- Shih, H. Y.** (2006). Network characteristics of drive tourism destinations: an application of network analysis in tourism. *Tourism Management*, 27, 1029-1039.
- Şengül, C.,** (2009), Karadeniz Ekonomik işbirliği ve birliğin türkiye üzerindeki beklenen etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı,** (2021), *Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)*, <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 10.02.2021]

- T.C. Ticaret Bakanlığı Anlaşmalar Genel Müdürlüğü**, (2020), *Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı*, <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-terafli-ve-bolgesel-iliskiler/bolgesel-iliskiler> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 10.11.2020]
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı**, (2021), *AB TACIS-TRACECA*, <https://traceca.uab.gov.tr/ab-tacis-traceca> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 10.02.2021]
- Tatar, V., Özer, M. B.**, (2018), *Limanların Türkiye Dış Ticareti Açısından Önemi: Hopa Limanı Analizi*, International Congress of Management, Economy and Policy, Türkiye
- Tekin, Ü.**, (2017), Ekonomik Entegrasyonların Uluslararası Ticarete Etkileri, *Journal of Social Humanities Science Research* 4(5), 1172-1185
- Türk Dil Kurumu**, (2020), *Türk dil kurumu sözlükleri*, <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alınmıştır. [Erişim tarihi: 10.01.2021]
- UNCTAD**, (2020), Review of maritime transport, İsviçre:Cenevre?
- URL-1**, (2021), *Trans - European Transport Network*, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 15.04.2021]
- URL-2**, (2021), http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Routes_Maps/MAP_TRACECA_ROUTES_10_09_2017_300DP_I.png adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 15.04.2021]
- URL-3**, (2021), <https://middlecorridor.com/en/route> adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 15.04.2021]
- Vernon, R.**, 1966. International Investment And International Trade İn The Product Cycle, *The Quarterly Journal Of Economics*, 88(2), 190-207.
- Yalçinkaya, A.**, (2017), Kuruluşundan Günümüze Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 5, 1-16
- Yamazawa, Ippei and Urata, Shujiro.** 2000. Trade and investment liberalisation and facilitation. Yamazawa, Ippei (Ed.), *Asia Pacific Economic Cooperation (APEC): Challenges and Tasks for the Twenty-first Century* içinde, London and New York: Routledge, 51–89
- Yüksel, E., Sarıdoğan, E.**, (2011), Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R. Krugman'ın Katkıları, *Öneri* 9(35), 199-206
- WWF Baltic Ecoregion Programme**, (2015), Principles for a Sustainable Blue Economy, https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/15_1471_blue_economy_6_pages_final.pdf adresinden alınmıştır. [Erişim Tarihi: 01.05.2021]

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad

: Burcu DEĞERLİ ÇİFÇİ

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2018, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- **Şubat 2021 – devam** : İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Araştırma Görevlisi
- **Temmuz 2019 – Ekim 2019** : TÜBİTAK – “Erzurum’da Kış Turizminin İklim Değişikliğine Uyumlanma Stratejilerinin Katılımlı Bir Yaklaşımla Belirlenmesi” Proje Yürütücüsü: Doç. Dr. Neslihan KULÖZÜ UZUNBOY, Bursiyer

YÜKSEK LİSANS TEZİNDEN TÜRETİLEN YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- **Değerli, B., Baycan, T.** 2021. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi’nde Deniz Ticareti ve Limanlar Arası İlişkinin Analizi. *20. Ulusal Bölge Bilimi/Planlama Kongresi*, 20-21 Mayıs 2021, Erzincan, Türkiye.
- **Baycan, T., Değerli, B.** 2021. Marine Trade and Network Analysis of the Ports in the BSEC Region. *The 13th RRSA International Conference: Spatial Planning, Territorial Cohesion and Cooperation in South-East Europe*, 4-6 Kasım 2021.

DİĞER YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- **Değerli, B., Yargıç, İ.** 2020. Bir Kentsel Yönetişim Modeli Olarak İşbirlikçi Yönetişim: Tarlabası, *7. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu*, 10-11-12 Eylül 2020, Mersin, Türkiye.
- **Değerli, B., Yargıç, İ.** 2020. Bir Kentsel Yönetişim Modeli Olarak İşbirlikçi Yönetişim: Tarlabası Örneği, Yoloğlu A.C., Belge, Z., Aydın, N. (Ed.), *7. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu - Türkiye Kentleri ve Bölgeleri* içinde, 551-568. ISBN: 978-625-409-164-3
- **Yargıç., İ., Değerli, B.** 2020. Governance as a Requirement for the Concept of Resilience. *2. Uluslararası Afet ve Dirençlilik Kongresi (idRc 2020)*, 13-15 Ekim 2020.
- **Değerli B., Erbaş, A.E.** 2021. Bütünleşik Kıyı Alanları Planları ve Mekansal Planlama İlişkisi: İzmit Körfezi ve Bursa İli Üzerinden Bir Değerlendirme, *Journal of Awareness*, 6(1), DOI: <https://doi.org/10.26809/joa.6.1.01>
- **Yargıç, İ., Değerli, B.** 2021. Resilience and Governance As a Necessity of Climate Change, poster sunumu, *9th Annual International Conference on Sustainable Development (ICSD 2021)*, 20-21 Ekim 2021.