

e-ISSN:2587-2168



Year: 2023

Vol: 9 Issue: 52

pp 1370-1382

Article ID

67279

Arrival

24 December 2022

Published

31 December 2023

**DOI NUMBER**<http://dx.doi.org/10.29228/ideas.67279>**How to Cite This Article**

Kanbir, Ö. (2023). "Karadeniz'e Kıyı Ülkeler İle Türkiye Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri ve Lojistik Altyapı", International Journal of Disciplines Economics & Administrative Sciences Studies, (e-ISSN:2587-2168), Vol:9, Issue:52; pp: 1370-1382



International Journal of Disciplines Economics & Administrative Sciences Studies is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

**Karadeniz'e Kıyı Ülkeler İle Türkiye Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri ve Lojistik Altyapı\*****Foreign Trade Relations Between Black Sea Countries With Türkiye and Logistics Infrastructure**Özgür Kanbir<sup>1</sup> <sup>1</sup> Doç.Dr., Giresun Üniversitesi Üniversitesi, Dereli MYO, Giresun, Türkiye**ÖZET**

Türkiye'nin Karadeniz'e kıyı olan komşuları ile ortak dış ticaret ilişkileri hem fırsatları hem de dezavantajları bir arada barındırmaktadır. Deniz ulaşımındaki kolaylığın sağladığı lojistik imkanlar önemli bir avantaj iken, bölgesel istikrarsızlıklar ve farklı kamplar şeklinde çerçevelenmiş üyelikler, dış ticaret açısından dezavantajlı bir görünüm arz etmektedir. Buna ek olarak 2022 Şubat ayında başlayan Rusya-Ukrayna savaşı ekonomik ve ticari süreci oldukça olumsuz etkilemiştir. Bu durum, klasik dış ticaret kuramları açısından bakıldığında karşılaştırmalı üstünlüklerden yeterince faydalanılmadığını düşündürmektedir. Türkiye'nin Karadeniz'de komşusu olan beş ülke (Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Gürcistan) ile olan ticari ilişkilerine bakıldığında oldukça çarpıcı bir sonuç gözlenmektedir. Türkiye'nin toplam ihracatı içerisinde 2019 yılı için bu ülkelerin aldığı pay %9 düzeyindedir. Halihazırda bölge Türkiye için bir ihracat pazarı olarak değerlendirilmekten uzak görünmektedir. Öte yandan Türkiye'nin yaptığı ithalat oranlarında bölge ülkelerinin oranı toplam ithalat içerisinde %12 düzeyindedir. Burada özellikle Rusya Federasyonu ön plana çıkmaktadır. Bu anlamda ithalat açısından Karadeniz ülkeleri ve özellikle Rusya, Türkiye için önemli bir ithalat ülkesi olarak ortaya çıkmaktadır. Bölge ülkelerinin lojistik alt yapılarında da yetersizlikler ve geliştirilmesi gereken alanlar vardır. Bu çalışmada Türkiye'nin Karadeniz ülkeleri ile olan ekonomik ve politik ilişkileri ile dış ticaret ilişkileri savaşın etkileri çerçevesinde ve lojistik bakış açısı ile ele alınarak bir durum değerlendirmesi yapılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Karadeniz Ülkeleri, dış ticaret, lojistik, bölgesel iş birliği, KEİ**ABSTRACT**

Türkiye's common foreign trade relations with its Black Sea neighbors offer both opportunities and disadvantages. While the logistical advantages provided by the ease of maritime transportation are crucial, regional instability and membership in different camps present a disadvantageous outlook for foreign trade. Additionally, the Russia-Ukraine war, which commenced at the end of February 2022, had a profoundly negative impact on the economic and trade processes. From the perspective of classical foreign trade theories, this situation suggests that comparative advantages have not been sufficiently utilized. Türkiye's trade relations with the five Black Sea neighboring countries (Romania, Bulgaria, Ukraine, the Russian Federation, Georgia) are quite noteworthy. In 2019, the share of these countries in Türkiye's total exports was 9%. Currently, the region is far from being considered a significant export market for Türkiye. On the other hand, the share of the countries in the region in Türkiye's imports is 12% of the total imports. The Russian Federation is particularly prominent in this regard. Thus, in terms of imports, the Black Sea countries, especially Russia, emerge as significant import partners for Türkiye. There are also inadequacies in the logistics infrastructure of the countries in the region and areas that need development. This study analyzes Türkiye's economic and political relations, as well as foreign trade relations, with the Black Sea countries within the framework of the effects of the war and from a logistics perspective.

**Keywords:** Black Sea Countries, foreign trade, logistics, regional cooperation, BSEC**1. GİRİŞ**

Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna arasındaki ekonomik ilişkiler, uluslararası siyasal konjonktüre ve aynı zamanda ikili ilişkilerin seyrine bağlı olarak değişmektedir. Türkiye dışındaki tüm ülkeler 1990 öncesinde merkezi planlı ekonomisi olan sosyalist ülkeler idi. Türkiye ile komşusu olan bu ülkeler arasında, uzun yıllar zıt siyasal ve ekonomik rejimlerin mesafesi yer almıştır. Ancak küreselleşme ve liberalleşme döneminde gelişen siyasal konjonktürde bu ülkeler eski rejimlerini terk ederek piyasa ekonomisi ve demokrasiye doğru belli bir mesafe kat etmişlerdir.

1990'lı yıllar, Sosyalist merkezi planlamadan piyasa ekonomisi kurallarına doğru uyum sağlama sürecinde olan bu ülkelerin uluslararası kurumsal yapılanmalara entegrasyonu ile geçmiştir. Bu dönemde geçiş süreci Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası (WB), Dünya Ticaret Örgütü (WTO) gibi önemli üyelikler çerçevesinde çizilmiştir. Söz konusu ülkelerin tamamı liberalleşme döneminde bu kurum ve kuruluşlara üye olmuşlardır. Dışa açılma ile birlikte bu ülkelerde bir reform gündemi ve aynı zamanda piyasa ekonomisine uyumla ilgili düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. 1990'lı yıllar oligarşik bir ekonomik yapıya, büyük yolsuzluklara ve ahbab çavuş kapitalizmi denilebilecek birtakım uygulamalara sahne olmuştur. 20. yüzyılın başından itibaren doğal bir piyasalaşma süreci yaşamamaları, en önemli dezavantajları olmuştur. Bölge

\* Bu makale 28-30 Nisan 2021 tarihinde Giresun'da gerçekleştirilen "International Black Sea Coastline Countries Symposium-VI" adlı sempozyumda sunulan ve tam metni yayımlanan bildiriden geliştirilerek hazırlanmıştır.

ülkelerinin, geçiş süreci, batıya yakın ülkelerde daha az sorunlu iken doğuda yer alan ülkelerde çok daha problemlidir. Görece olumlu sonuçlar 2000'li yıllardan sonra görülmeye başlanmıştır.

Türkiye ve bahsi geçen ülkelerin de aralarında olduğu Karadeniz Ekonomik İş birliği Örgütü (KEİ), ekonomik, sosyal ve kültürel iş birliği alanları yaratmak üzere oluşturulmuştur. 1992 yılında kurulan örgütün günümüzde Karadeniz'e kıyaslı olmayan ancak yakın bağlantısı bulunan diğer ülkelerle birlikte toplam on üç üyesi bulunmaktadır (T.C.Dış İşleri Bakanlığı, 2021). KEİ içerisinde hem hükümetler arası iş birliği alanları hem de özel kesimi ifade eden hükümetler dışı iş birliği alanları oluşturulmuştur.

Uluslararası ticaret, küreselleşme ve bölgeselleşme gibi ekonomik süreçler barış ortamına ihtiyaç duyarlar. Uluslararası ticaretin ve ekonomik gelişmenin temel zemini, hem bir ülke içinde huzur ve barış ortamı ve hem de ülkeler arasında kurulan olumlu ilişkilere bağlıdır. Zira uluslararası ilişkilerin tarihi göstermiştir ki, "*malların geçmesine izin verilmeyen sınırlardan askerler geçer.*"<sup>†</sup> Bu nedenle piyasa ekonomisi ve serbest uluslararası ticaret, uzlaşma ve iş birliğini teşvik ederek kaynakların barışçıl yollar ile paylaşılmasını desteklemektedir (Acar, 2018: 50). Bu nedenle Türkiye, bölge ülkeleri ile bu minvalde ilişkiler geliştirmekte ve aynı zamanda bölgesel istikrarsızlık unsurlarının bertaraf edilmesine yönelik uluslararası girişimlerde bulunmaktadır.

Karadeniz coğrafyası Türkiye için sadece ekonomik ilişkiler açısından değil aynı zamanda enerji kaynakları bakımından da önemlidir. Bu kapsamda Rusya ve Türkiye arasındaki gaz ticareti önemli bir iş birliği alanıdır. Rusya-Türkiye doğal gaz boru hattı, Mavi Akım ve Türk Akım doğal gaz boru hatları enerji taşımacılığı açısından önemli bir alt yapı oluşturmuştur. 2020 Temmuz'unda Zonguldak açıklarında keşfedilmiş olan yeni doğal gaz rezervlerinin Türkiye'nin enerji ihtiyacı açısından önemli katkıları olacağı beklenmektedir. Bu açıdan bölgenin güven ve istikrar içinde olmasının Türkiye açısından önemi hayli yüksektir. Ancak 2022 yılı 24 Şubat'ında baş gösteren Rusya-Ukrayna savaşı çok büyük bir bölgesel ve küresel istikrarsızlık kaynağı olmuştur. Bu istikrarsızlık, savaşan tarafların dışında enerji, gıda, lojistik, göç ve nükleer riskler başta olmak üzere küresel etkiler doğurmuştur (Kanbir, 2022). Türkiye'nin bu krizde üstlendiği kolaylaştırıcılık rolü, özellikle Haziran 2022 sonunda tahıl koridoru açılması ile çok önemli olmuştur. Ancak küresel ölçekte değerlendirildiğinde yaşanan savaşın etkileri orta ve uzun dönemli yıkıcı sonuçlar doğurma potansiyeli barındırmaktadır.

Bu çalışmada ilk bölümde bölge ülkeleri için ekonomik ve politik ilişkiler ele alınmıştır. Karadeniz çevresindeki ülkelerin geçiş sürecindeki ekonomik görünüşleri ortaya konmuştur. İkinci bölümde adı geçen ülkeler lojistik açıdan ele alınmıştır. Üçüncü bölümde adı geçen beş ülke ile Türkiye arasındaki dış ticaret ilişkilerinin hacmi ve yoğunluğu ortaya konmuş ve sonuç bölümü ile çalışma tamamlanmıştır.

## 2. KARADENİZ'DE EKONOMİ-POLİTİK GÖRÜNÜM

Karadeniz çevresindeki ülkeler arasındaki ekonomik ilişkiler 2022 yılı başına kadar belli bir seviyeye ulaşmış ve gelecekte daha fazla gelişme potansiyeli barındırmakta idi. Ancak bölgesel düzeydeki anlaşmazlıklar ve çatışma alanları bu ekonomik ilişkilerin potansiyelin altında kalmasına neden olmaktadır. Rusya ve Ukrayna arasında halihazırda süren savaş ve yine Rusya ve Gürcistan arasında 2008 yılında yaşanan çatışmalar ve anlaşmazlıklar Karadeniz'de sürekli çalkantılı bir ekonomik ve siyasal zemin yaratmaktadır. Bu savaşın yarattığı önemli sorunlar küresel ölçekte gıda, enerji ve ham madde krizi başta olmak üzere lojistik sorunlar ve nükleer riskleri de içinde barındıran bir sürece doğru dönüşmüştür. Savaşın uzun süren bir döneme yayılması bu risklerin bölgesel ve küresel etkilerini artırmakta ve otuz yıllık bir entegrasyon sürecinin sekteye uğraması anlamına gelmektedir. Özellikle Rusya'ya yönelik yaptırımlar ile birlikte yeni bir "*ekonomik demirperde*" döneminin başlangıcı yorumları yapılmıştır (WEF, 2022). Bu duruma ek olarak Türkiye ile Rusya arasında zaman zaman yükselen gerilim alanları da eklendiğinde, bölgenin ekonomik potansiyeline ulaşması mümkün olamamaktadır.

Türkiye'nin iki "düşman" ülke olan Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Rusya Federasyonu ile olan ilişkileri kimi zaman askeri ve savunma anlamında kimi zaman da ekonomik anlamda Türkiye için sürdürülmesi zor bir süreç görüntüsü vermektedir. Aynı zamanda Türkiye bir NATO üyesi olarak hem Rusya hem de Ukrayna ile yakın temas halinde olan yegâne ülke konumundadır. Bu durum Türkiye'nin, savaşın yarattığı bölgesel ve küresel risklerden görece daha az etkilenmesine olanak sağlamaktadır. Türkiye ikinci dünya savaşı sonunda, Batı dünyasının IMF ve WB gibi kurum ve kuruluşlarına üye olmuş ve kendini hep Batı dünyasında konumlandırmış bir ülkedir. Ancak bölgedeki diğer ülkelerin piyasa ekonomisi ile olan maceraları 1990 sonrası Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılması ile başlamıştır. Romanya dışında, diğer bütün ülkeler küresel kuruluşlara bu tarihten sonra üye olmuşlardır.

<sup>†</sup> Frederic Bastiat, akt. (Acar, 2018, s. 50)

**Tablo 1:** Karadeniz'e Kıyısı Olan Ülkelerin Önemli Uluslararası Kurum ve Kuruluşlara Üyelik Tarihleri

Ülke	IMF	WB	WTO	NATO	KEİ
Bulgaristan	1990	1990	1996	2004	1992
Gürcistan	1992	1992	2000	-	1992
Romanya	1972	1972	1995	2004	1992
Rusya	1992	1992	2012	-	1992
Ukrayna	1992	1992	2008	-	1992
Türkiye	1947	1947	1995	1952	1992

**Kaynak:** IMF (2021), WB (2021), WTO (2021a) ve NATO (2022)'den yazar tarafından derlenmiştir.

Tablo 1'de görüldüğü gibi Romanya dışındaki ülkeler 1990'lar boyunca küresel kurum ve kuruluşlara üye olmuşlardır. Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası (WB) üyelikleri birbirine yakın yıllarda iken Dünya Ticaret Örgütü (WTO) üyelikleri çok farklı zamanlarda gerçekleşmiştir. IMF ve WB yapısal uyum ve kredi imkanları bağlamında geçiş sürecini yürüten kurumlar olarak bu ülkeler açısından yeni ekonomik döneme geçişin temel aktörleri durumdadırlar. Bu nedenle ilk üye olunan kuruluş olmaları beklenen bir durumdur. Ayrıca uluslararası toplumun bu dönüşüm sürecini desteklemek amacıyla büyük yardımlar yapmaya hazır bir halde olması da bu ülkeler açısından bir avantaj olmuştur (Illarionov, 2003: 192). Öte yandan ülkelerin WTO üyelikleri çok daha geç dönemlerde söz konusu olmuştur. Bunun nedeni, dünya ticaretine yönelik standartlara ve yaptırımlara tabi olmak gereğini doğurmakta olmasıdır. Bu ülkeler aynı zamanda Türkiye'nin öncülüğünde 1992 yılında kurulan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) üyesidirler. Bu örgütün amacı bölgesel ekonomik işbirliğini geliştirmek ve bölgesel barış, istikrar ve refahı yaratmak olarak ifade edilmiştir (Dış İşleri Bakanlığı, 2022).

Bölge ülkelerinden Bulgaristan ve Romanya 2004 yılında NATO'ya üye olmuştur. Bu ülkelerin coğrafi yakınlığı ve Rusya etkisinden görece daha bağımsız olması bu süreci kolaylaştırmıştır. Diğer ülkelerin Batı bloğuna eklenmesi konusunda ise özellikle Rusya'nın baskısı etkili olmuştur. İlk olarak Gürcistan'ın olası üyeliği gündeme geldiğinde, Rusya'nın 2008 yılında fiili müdahalesi meydana gelmiştir. Rusya bu müdahale ile kalmamış, Ukrayna'nın olası NATO üyeliğine karşı da ilk olarak 2014 yılında Kırım'ı işgal etmiştir. 2022 yılında Ukrayna'nın doğu bölgelerindeki Rus yanlısı ayrılıkçı hareketleri desteklemiş ve ülkeye karşı genel bir işgal süreci başlatmıştır. Bu satırların yazıldığı günlerde de bu savaş devam etmektedir.

Bilindiği üzere ekonomik gelişmenin temel zemini güvenli, istikrarlı ve barışçıl ilişkilerin kurulmasıdır. Bu haliyle bölgenin bu temel zemini bir türlü kazanamadığı görülmektedir. En başta Ukrayna, yaşanan çatışma sürecinde büyük bir ekonomik ve sosyal yıkım ile karşı karşıya kalmıştır. Her türlü ekonomik maliyetin ötesinde saldırıya uğrayan Ukrayna sivil ve asker binlerce vatandaşını kaybetmiştir. Ülke vatandaşlarının 8 milyonu ülke içinde güvenli bölgelere göç etmiş, 6 milyonu da bölge ülkelerine sığınmıştır (KSE, 2022). Savaşın yarattığı tahribat ile temel gıda, enerji, su gibi zorunlu ihtiyaçlara ulaşım imkansız hale gelmiştir (OCHA, 2022). 2022 sonunda Ukrayna ekonomisi savaş nedeniyle yaklaşık %30 civarında (The World Bank, 2023), Rusya ise %2,1 daralmıştır (ROSTAT, 2023). Bu gelişmelerin dış ticaret ilişkilerine verdiği zarar bir yana başta Avrupa Birliği (AB) ülkeleri olmak üzere bölgesel ve küresel düzeyde önemli ekonomik etkileri olmuştur. Başta enerji olmak üzere ham madde temini, gıda ve tedarik zincirleri olumsuz etkilenmiştir.

Bu güncel gelişmelerin öncesinde bölge ülkelerinin kendi aralarında ve küresel düzeyde ekonomik ilişkiler belli bir seviyede devam etmekte idi. Özellikle Türkiye dışındaki ülkelerin birer geçiş ekonomisi olması küreselleşmenin genişlemesi bağlamında önemli olmuştur. Bölgede büyük bir pazar ve yeni yatırım imkanları meydana çıkmıştır. Ayrıca sahip olduğu coğrafi yakınlık nedeni ile de Türkiye bölge ülkeleri için önemli bir konuma sahiptir (Seyidoğlu, 2015: 326).

Ohlin'e göre mal ve faktör fiyatlarındaki farklılıklar, ülkeler arasındaki dış ticareti yaratan ana unsurlardandır (Yılmaz, 2014: 133). Dış ticaretin gelişimine mevcudiyet teorisi açısından bakıldığında ise ülke içinde var olmayan kaynaklar ve malların değişimi, ticaret yaratıcı unsurlardır (Dikkaya ve Üzümcü, 2016). Diğer yandan bölgesel iş birliklerinde, üye ülkeler arasındaki gelir düzeyleri arasında büyük farklılıklar bulunmamalıdır. Eğer böyle farklılıklar söz konusu ise üretim faktörlerinin kutuplaşması söz konusu olacaktır. Nitelikli üretim faktörleri gelişmiş bölgelerde, niteliksiz olanlar ise daha geri kalmış bölgelerde yoğunlaşacaktır (Çelik, 2013: 526). Aynı zamanda bölgesel entegrasyondan beklenen ticaret yaratıcı etkiler gerçekleşmeyecektir.

Tablo 2'de görüldüğü gibi bölge ülkelerinin halihazırdaki özellikle savaş öncesi olağan koşullarda temel ekonomik görünümü değerlendirildiğinde, ekonomik büyüklük olarak Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYH) değeri en büyük ülke Rusya Federasyonu'dur. 2021 yılı için Rusya'nın GSYH değeri yaklaşık 1,7 trilyon dolar düzeylerine ulaşmıştır. Bu büyüklük ile Rusya, 96 trilyon dolarlık dünya GSYH değeri içinde 11. büyük

ekonomi konumundadır. Türkiye ise 815 milyar dolarlık GSYH değeri ile dünyada 19. sırada yer almaktadır. Bölgedeki ülkelerin GSYH değerleri toplamı ise 3,17 trilyon dolar düzeyindedir (The World Bank, 2022).

**Tablo 2:** Türkiye ve Karadeniz'e Kıyılı Ülkelerin Seçilmiş Ekonomik Göstergeleri (2021) \*

Ülke adı	Rusya	Türkiye	Romanya	Ukrayna	Bulgaristan	Gürcistan
GSYİH (cari USD)	1.776	815	284	200	80	19
Kişi başına düşen GSYİH (Cari USD)	12.173	9.587	14.862	4.836	11.635	5.042
Kamu Harc. /GSYH	29,7	34,04	33,76	33,05	33,5	29,31
GSYİH büyümesi (yıllık %)	4,8	11	5,9	3,4	4,2	10,4
TÜFE %	6,69	19,6	5,05	2,73	3,3	9,57
İşsizlik %	5,01	13,39	5,17	8,88	5,42	10,66
Hizmet Sekt. /GSYH	53	52,7	58,2	51,8	60,2	59,4
Sanayi/GSYH	33,2	31,1	27,8	23,5	23	21,8
Tarım/GSYH	3,8	5,65	4,35	10,63	3,73	6,12
Toplam Nüfus	143,4	85	19	43,8	6,8	3,7
0-14 yaş arası nüfus	18	24	16	16	15	20
Askeri harcamalar/GSYH	4,26	2,77	2,31	4,13	1,82	1,81
İhracat/GSYH	30,8	35,4	40,8	40,7	63	43,1
İthalat/GSYH	21,3	35,8	46,5	41,9	62	58,6
Cari İş.Den./GSYH	6,87	-1,68	-6,95	-1,32	-0,32	-12,41
DYY/GSYH	0,64	1,09	1,44	0,19	5,19	3,37
İnsani Gelişme Endeksi (HDI)	52	48	53	77	68	63
Gini indeksi	36	40	35,8	25,6	41,3	34,5
Yolsuzluk Endeksi	136	96	66	122	78	45
Doğal Kaynak Zenginliği**	2	0	1	1	0	1
GSCI	50	79	29	66	44	56

(\* 2021 ve ulaşılan en son veri; (\*\*) (2) doğal kaynak zengini, (1) orta düzey, (0) doğal kaynak fakiri.

**Kaynak:** The World Bank (2022) Ospina-Ortiz ve Roser (2022), TÜİK (2022) ve UNDP (2022) Transparency International (2022), Fischer ve Sahay (2000; akt. Bal, 2011:89) ve Solabilitiy (2022) verilerinden elde edilmiştir.

Ortalama kişi başına düşen gelir seviyelerine bakıldığında ise, Rusya, Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın değerlerinin birbirlerine yakın olduğu gözlenmektedir. Ancak Ukrayna ve Gürcistan'ın gelir seviyelerinin 3-4 bin dolar seviyelerinde olması, ticaret yaratıcı etkiyi sınırlandırmaktadır.

Diğer yandan kamu harcamalarının GSYH içindeki payı, bütün ülkeler için ortalama %30'lar civarındadır. Geçiş ekonomileri için bu oranlar devletin küçüldüğünün ve ekonominin özel sektör ağırlıklı bir yapıya kavuştuğunun göstergesi olarak alınabilir. Ancak dikkat çekici nokta kamunun ekonomideki yerinin %34,04'lük bir değer ile en büyük olduğu ülkenin bu grupta Türkiye olmasıdır. Türkiye her ne kadar 1980 sonrası karma ekonomiden piyasa ekonomisine bir "geçiş süreci" yaşamış olsa da bu oran devletin ekonomideki ağırlığını azaltmada yeterince mesafe kat edilemediğini göstermektedir.

Türkiye hariç bölge ülkelerinin enflasyon oranları görece istikrarlı bir düzeye yakın seyretmektedir. Türkiye'de 2021 yılında %19 seviyelerinde seyreden tüketici fiyat endeksi (TÜFE) daha sonra 2022 sonbaharında %85'ler düzeyine kadar yükselmiştir. Diğer ülkelerde ortalama enflasyon seviyeleri %10'un altında seyretmiştir. İşsizlik oranları açısından en sorunlu görünen ülkeler Türkiye (%13,3) ve Gürcistan'dır (%10,6). Diğer ülkelerde işsizlik ortalaması %10'un altındadır.

İthalat ve ihracatın GSYH içindeki payları bakımından öne çıkan ülke Bulgaristan'dır. %60'ların üzerinde bir oran ile hem ithalat hem de ihracatı söz konusudur ve dışa açıklık bakımından lider konumdadır. Türkiye için bu oranlar görece daha düşüktür ve %30'lar seviyesinde seyretmektedir.

Ekonomik gelişmede önemli bir kaynak olan doğrudan yabancı yatırımlar (DYY) açısından bakıldığında ise yine Bulgaristan %5,19 ile önemli bir yabancı yatırım alan ülke konumundadır. Bulgaristan'ın ardından Gürcistan %3,3 düzeyinde DYY oranına sahiptir. Türkiye dahil diğer ülkelerde ise bu oran %1 ve altında seyretmektedir.

GSYH'nin sektörel dağılımına bakıldığında ise bütün ülkeler için hizmet sektörünün payı %54'ün üzerinde görülmektedir. Tarım sektörünün payı tek haneli rakamlara düşürülmüştür. Sanayinin GSYH içindeki payı ortalama olarak %25 seviyelerindedir. GSYH'nin kompozisyonu açısından ülkeler arasında bir benzerlik söz konusudur. Tarım sektörünün ekonomideki ağırlığı en yüksek olan ülke %10,6 ile Ukrayna'dır. Özellikle 2022 savaşı sırasında Ukrayna tarımının tahıl ve diğer tarım ürünleri açısından önemi bir daha anlaşılmalı oldu. Hem Ukrayna ve hem de Rusya savaş öncesinde dünya buğday üretiminin %34'ünü ve kalori ihtiyacının ise %12'sini



karşılmakta idi. Her iki ülkenin dünya ayçiçeği tohumu arzının %72'sini üretmesi, özellikle savaş dönemindeki ayçiçek yağı sıkıntısının neden çok yoğun hissedildiğini açıklamaktadır. Başta Kuzey Afrika ülkeleri olmak üzere dünyada pek çok bölgenin bu ürünlerde Rusya ve Ukrayna'ya olan bağımlılığı oldukça yüksek düzeylerdir (Kanbir, 2022:354).

Bölge ülkeleri toplamda 300 milyonluk bir nüfusa ulaşmaktadır. Ülke nüfusları içerisinde 0-14 yaş arası oranı en yüksek ülke Türkiye'dir (%24). Diğer ülkelerde ise bu nüfus birbirine oldukça yakın seyretmektedir. Bölgenin nüfus büyüklüğü, dış ticaret açısından üzerinde durulması gereken önemli bir talep potansiyeli yaratmaktadır. Bölge ülkelerinin askeri harcamaları açısından en fazla paya sahip olan ülkeleri Ukrayna ve Rusya'dır. Bu harcama kalemi, her iki ülkede GSYH'nin %4'ünden daha büyük bir paya sahiptir. Özellikle 2008 yılından itibaren her iki ülkede silahlanma hız kazanmıştır (Kanbir, 2022: 334). Birleşmiş Milletler Kalkınma Programının (UNDP) hazırladığı insani gelişme endeksi (HDI) sıralamasına bakıldığında, 2019 yılında Ukrayna hariç diğer beş ülkenin çok yüksek insani gelişme seviyesine ulaştığı görülmektedir. Ukrayna ise 74. sıra ile yüksek insani gelişme seviyesindedir (UNDP, 2022). Gelir dağılımının eşitsizliğinin bir ölçüsü olan Gini katsayısına bakıldığında ise en eşitlikçi gelir dağılımının Ukrayna'da olduğu görülmektedir. Katsayının 26 seviyesinde olması, dünya ortalaması olan 38 düzeyinin oldukça altında görünmektedir. Öte yandan Türkiye ve Bulgaristan gelir dağılımı eşitsizliğinin en yüksek olduğu ülkelerdir. Onun ardından Rusya, Gürcistan ve Romanya gelmektedir (The World Bank, 2022).

Ülkelerin yolsuzluk skorları ise Gürcistan dışında oldukça olumsuz seyretmektedir. 2021 yılında 180 ülke içinde yolsuzluğun en yüksek olduğu ülkeler 136. sıra ile Rusya ve 122. sıra ile Ukrayna gelmektedir. Onun ardından Türkiye (96.) ve Bulgaristan (78.) gelmektedir (Transparency International, 2022). Burada yine dikkat çeken nokta, bu ülkelerin geçiş ekonomisi olmaları ve çok tedavi ve ani özelleştirme süreçlerinde yaşanan sıkıntılar nedeni ile bir ahbab çavuş kapitalizmi süreci içinde olmalarına karşın Gürcistan ve Bulgaristan'ın yolsuzluk skorlarının Türkiye'den daha iyi olmasıdır. Demokratik geçmişi çok daha uzun olan ve hep Batı dünyasının bir parçası olan Türkiye'de yolsuzluk oranının bu iki geçiş ekonomisine kıyasla çok daha iyi olması beklenebilirdi. Bu noktada yolsuzluk ve suiistimallerin kamu kaynakları ile bağlantılı olduğu düşünülür ise, Türkiye'de özellikle devletçi politikaların ağırlığının bir etkisi olduğu konusu ayrıca tartışmaya değer görünmektedir.

Enerji ve ham madde kaynaklarından zengin olan kimi geçiş ekonomileri bu noktada ön plana çıkmaktadır. Hem bölge içinde ve hem de küresel ölçekte bazı geçiş ekonomilerinin sahip oldukları ham madde ve doğal kaynaklar ticarete konu önemli mallardır. Bulgaristan hariç bölge ülkelerinin tamamı doğal kaynak açısından önemli rezervlere sahiptir. Başta Rusya olmak üzere Ukrayna, Gürcistan ve Romanya doğal kaynak zengini ülkelerdir. 1991 sonrasında KEİ ülkeleri arasında ve bölge dışında dış ticaretin gelişimi açısından doğal kaynak zenginliği, yeni bir zemin yaratmıştır. Ancak geçiş ekonomilerinin bundan beklenen düzeyde fayda elde edemediklerine dair kanıtlar söz konusudur. Başta özelleştirme, piyasa ekonomisine geçişte yaşanan yolsuzluklar, ülkelerin ellerindeki önemli bir kaynağın heba edildiğini ve Hollanda Hastalığının<sup>‡</sup> yaşandığını ortaya koymuştur (Bal, 2011:89).

Öte yandan ülke ekonomilerinin de rekabetçi yapıda olmaları, bölgesel bir iş birliği açısından son derece önemlidir. Solability'nin 2020 yılında 180 ülke için yapılan Küresel Sürdürülebilir Rekabet Edebilirlik Endeksi (GSCI) açısından değerlendirildiğinde bu ülke grubu içerisindeki en rekabetçi ekonomilerin Romanya (29.) ve Bulgaristan (44.) olduğu görülmektedir. Türkiye'nin geçmişi merkezi kumanda ekonomisi olan ve otuz yıl önce piyasa ekonomisine yönelen ülkelere kıyasla 79. sırada olması ise dikkat çekici ve üzerine ayrıca düşünülmesi gereken bir durumdur (Solability, 2022).

### 3. BÖLGE ÜLKELERİNİN LOJİSTİK ANALİZİ

Bir tarafta bölgesel iş birliği arayışları devam ederken, öte yanda küreselleşmenin kapsamının genişlemesi lojistiğin önemini gittikçe artırmaktadır. Artık şirketlerin müşterileri dünyanın her yerindedir. Öte yandan şirketler de dünyanın her yerindedir. Hem kendi üretim organizasyonlarının parçalılığı hem de tedarik ağlarının uluslararasılaşması söz konusu olmuştur. Taşıma mesafeleri artmış ve buna mukabil maliyetler de yükselmiştir. Bu da lojistik sektörünün öneminin her geçen yıl daha da iyi anlaşılmasına neden olmuş ve sektörün gelişimini de hızlandırmıştır. Rekabet avantajı yaratmak için küresel ticaretin gereklerine uygun bir girişimcilik tasarımı yanı sıra lojistik altyapısındaki gelişmelerin de yeterli düzeyde olması önemlidir.

<sup>‡</sup> Hollanda'da 1959 yılında bulunan doğal gaz rezervleri ile elde edilen gelirler ülkede yatırım değil tüketim artışına neden olmuştur. İmalat sanayi üretimi 1970'ten itibaren hemen hemen hiç artmamış ve istihdam da düşmeye başlamıştır. Bu örnekten hareketle Hollanda Hastalığı doğal kaynak zengini bir ülkenin *sanayisizleşme* süreci olarak kavramsallaştırılmıştır (Gurbanov, 2021).

Lojistik, ham maddeden, nihai ürünün tüketiciye ulaşmasına kadar olan tüm süreçte, ürün, hizmet ve bilgi akışının planlanması ve gerçekleştirilmesi sürecidir. Lojistik hem malların hem de bilgilerin eşanlı bir şekilde akışını kontrol eden bir yönetim biçimidir. Bu süreç içerisinde "*yedi doğru*" anlayışı geçerlidir. Başarılı bir lojistik süreci, doğru ürün, doğru şartlar, doğru miktar, doğru yer, doğru zaman, doğru maliyet ve doğru müşteri unsurlarının bir arada olmasını gerektirmektedir. Konuyu uluslararası boyutta ele aldığımızda ise, uluslararası lojistik, belli bir ülkede üretilen çıktının, ithalatçı ülkedeki tüketim yerine ulaştırılması sürecindeki tüm faaliyetleri ifade etmektedir (Turan, 2018: 150 ; Özdemir, 2018: 3,4).

Öte yandan deniz, kara, demir ve havayolu ağlarının birbirine entegre edilmesine lojistik merkez, lojistik üs veya lojistik bölge adı verilmektedir. Bu merkezlerde, maliyetler düşürülebilmekte, hizmet kalitesi artırılabilen, lojistik hizmet sağlayıcılar arasında iş birliği gerçekleştirilebilmekte, lojistik hizmetlerin süresi, trafik yükü ve kazalar azaltılabilmekte ve son olarak çevre ve toplum üzerindeki olumsuz etkiler hafifletilebilmektedir. Ayrıca bu üsler ise verdikleri hizmetlerin çeşitliliğine göre, küresel, uluslararası, bölgesel ve yerel olarak sınıflandırılmaktadır (Çatalbaş, 2018: 74; Turan, 2018: 151).

Uluslararası ticarete rekabeti artırmanın yollarından biri kalite ise diğeri maliyetleri düşürebilmektir. Bu ikinci hedefi sağlayabilmek için taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi önemlidir. Toplam lojistik maliyetler arasında taşıma maliyetlerinin oranı yaklaşık %50-%65 civarındadır. O halde, rekabet gücünü artırmanın yollarından biri taşımacılığı geliştirmeye bağlıdır. Bu amaçla ülkeler lojistik merkezler oluşturarak rekabet avantajı sağlamaya çalışmaktadır. Çelik'in de (2013: 526) belirttiği gibi lojistik maliyetlerinin asgari seviyeye indirilebilmesi için üye ülkelerin coğrafi olarak birbirlerine yakın olması gerekmektedir. Aksi halde lojistik maliyetlerinin artması ticaret saptırıcı bir etki yaratacaktır. Bu da karşılaştırmalı üstünlükler çerçevesinde uluslararası iş bölümü ve uzmanlaşmalardan yararlanamamak gibi bir sonuç doğuracaktır. Bu temelde Karadeniz ülkelerinin coğrafi konumlarının yakınlığı bir avantaj yaratmaktadır. Söz konusu avantaj hem lojistik maliyetlerin düşmesine hem de karşılaştırmalı üstünlüklerden yararlanılmasına zemin hazırlayan bir yapı ortaya koymaktadır.

Lojistik merkezler dışında özellikle deniz taşımacılığı ve konteynırların kullanılması da verimliliği artırmaktadır. Uluslararası ticaretin yaklaşık %90'ında deniz limanları kullanılmaktadır (Yorulmaz vd., 2022: 193). Deniz taşımacılığında kullanılan konteynırlar, birkaç farklı taşımacılık modunun kullanılması durumunda oldukça avantajlı araçlar haline gelmiştir. Bu alanlardan elde edilen verimlilik artışları da hedeflenen maliyet azalışı ve rekabet avantajını sağlayacaktır. Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden bazı noktalarda ön plana çıkmaktadır. Üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmaya gerek olmadan ve görece hızlı taşımacılık yapılabilmektedir (Özdemir, 2018: 11). Ancak söz konusu Karadeniz'e kıyı ülkeler olduğunda deniz yolu taşımacılığının önemi de ayrıca ortaya çıkmaktadır. Halihazırda karayolu taşımacılığının yükünü de alacak şekilde deniz ulaşımının geliştirilmesi gerekmektedir.

Deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma yöntemlerine göre farklı avantaj ve dezavantajlara sahiptir. Rekabetçi avantajlar arasında, maliyetlerin görece çok düşük olması, uzun mesafeli taşımacılığın yapılabilmesi, taşınabilen yüklerde ağırlık ve boyut olarak sınırlamaların çok az olması hem paket hem de dökme yüklerin taşınabilmesi sayılabilir. Bu nedenle uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma türü deniz yolu olmuştur. Bu taşımacılığın dezavantajları arasında ise çok yavaş ve değişken sefer sürelerinde gerçekleşmesi, erişim kolaylığının zayıflığı, diğer taşıma türlerine bağımlı olması, kapıdan-kapıya değil de ancak terminalden terminale hizmet verebilmesi sayılabilir (Şahin, 2018: 17).

Türkiye kuzey-güney ve doğu-batı ekseninde lojistik anlamda stratejik bir konumda yer almaktadır. Özellikle enerji kaynaklarının transferinde bir lojistik üs görünümündedir. Bu durum Türkiye'nin bölgesel bir güç olma potansiyelini ifade etmektedir. Bu potansiyelin etkin bir şekilde kullanılması ise lojistik rekabete etkin bir şekilde katılmasına bağlıdır (Kaynak, 2004: 15). Tek Kuşak Tek Yol projesi ile Çin'den Avrupa'ya demiryolu ulaşımı sağlanmış olması bu alandaki önemli başarılarından biri olmuştur. Demir İpek Yolu ve Deniz İpek Yolu projeleri Türkiye'nin varolan potansiyelini ortaya çıkaran çok önemli atılımlardır (UTİKAD, 2019). Nitekim Türkiye'den Çin'e giden ilk kesintisiz ihracat treni Aralık 2020'de seferlerine başlamıştır.

Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığı tarafından kurulmuş olan ulaştırma merkezleri İstanbul, Samsun, Uşak, Denizli, İzmit, Eskişehir ve Balıkesir'dir. Ayrıca Ankara lojistik üssü özel sektör eliyle kurulmuştur ve Türkiye'nin en büyük ve ilk uluslararası lojistik merkezi konumundadır (Turan, 2018: 153; ALÜ, 2022). Bu merkezlerden İstanbul ile Samsun Karadeniz lojistiği için bir alt yapı oluşturmaktadır. Bunlara ek olarak Trabzon ve Samsun'da birer serbest bölge de bulunmaktadır. Ayrıca Kaynak'ın da (2004: 22) belirttiği gibi lojistik rekabetin yaşandığı bir ortamda Türkiye özellikle Doğu Karadeniz'de yer alan Poti, Batumi, Supsa, Novorosisk limanları ile Batı Karadeniz'de yer alan Varna, Köstence ve Odessa limanları ile de rekabet halindedir. Bu nedenle Türkiye'nin gelişmeleri yakından izlemesi ve coğrafi avantajlarının oluşturduğu imkanları kullanması

gerekmektedir. Denizyolu taşımacılığının Türkiye ithalatı ve ihracatı içinde değer olarak payı yıldan yıla değişmekle birlikte ortalama %60'lar düzeyindedir. Bu taşımacılık türü özellikle konteynerler ile yapılmaktadır. Konteynerler entegre taşımacılık açısından da çok kullanılan bir ekipmandır (Özkal, 2021). Ülkelerin lojistik alt yapılarının ortaya konması açısından WB tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) önemli bir göstergedir. LPI'nın alt kategorileri şunlardır (Çatalbaş, 2018: 74):

- ✓ Gümrükleme süreçlerindeki hız
- ✓ Ticaret ve ulaştırma alt yapısının kalitesi
- ✓ Yük taşıma fiyatlarının rekabetçi olarak belirlenmesindeki kolaylık
- ✓ Lojistik hizmetlerinin yeterliliği, kalitesi, gönderiyi takip etme ve izleme kabiliyeti
- ✓ Yükün varış noktasına zamanında ulaşıp ulaşmadığı

Endekste yer alan bu boyutlarla ilgili 1 ile 5 arasında puanlar hesaplanmakta ve yüksek puan yüksek lojistik performansı anlamına gelmektedir. Buna göre en son 2018 yılı için yapılan sıralamada 1. sırada Almanya gelmektedir. Bunun nedeni dünyadaki en çok lojistik merkez bulunan ülkenin Almanya olmasıdır (Turan, 2018:152). Onu takip eden diğer ülkeler sırasıyla, İsveç, Belçika, Avusturya, Japonya, Hollanda ve Singapur'dur. Türkiye ve diğer Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin genel lojistik performansları Tablo 3'de verilmiştir.

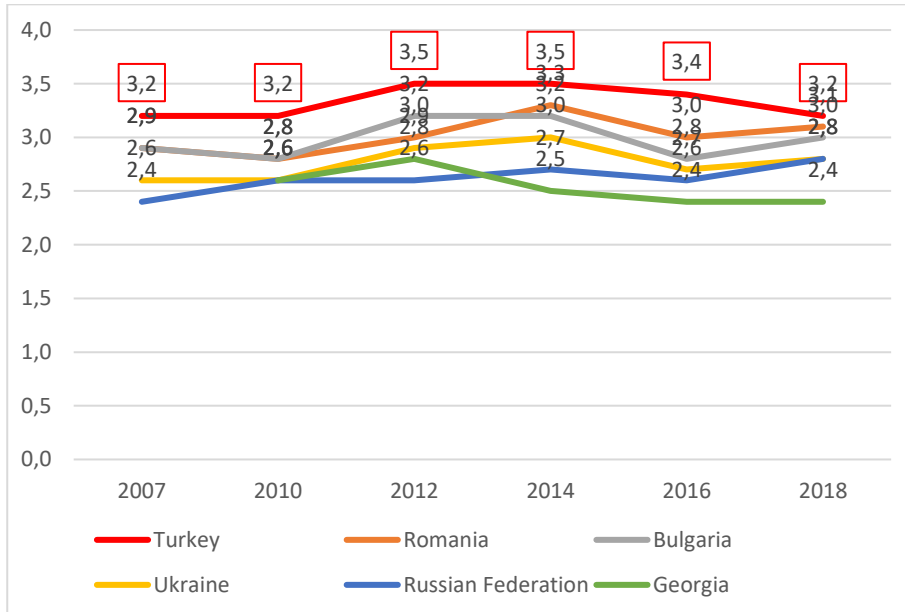
**Tablo 3:**Karadeniz Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksi (LPI-2018)

Ülke	Genel LPI		Gümrük		Altyapı		Taşıma hizmetlerinin rekabetçi fiyatlaması		Lojistik kalitesi ve yetkinliği		İzleme ve takip		Zamanlama	
	P.	S.	P.	S.	P.	S.	P.	S.	P.	S.	P.	S.	P.	S.
Türkiye	42064	47	25965	58	44256	33	44715	53	44684	51	44986	42	23071	44
Romanya	44898	48	21217	80	33270	51	43160	48	44745	47	46082	41	24898	39
Bulgaristan	44623	52	34366	42	27791	64	44986	41	32174	55	44595	59	11383	65
Ukrayna	30348	66	17930	89	44593	119	30348	68	30713	61	44868	52	15401	56
Rusya Fed.	27791	75	15373	97	28522	61	23408	96	27426	71	23774	97	11383	66
Gürcistan	16103	119	15373	95	13912	102	13912	124	46054	132	46054	139	34731	105

**Kaynak:** WB, (2021b)'den alınmış ve yazar tarafından düzenlenmiştir. (P: Puan S: Sıralama)

Türkiye lojistik performansında en iyi skora sahip ülkedir. Türkiye'ye çok yakın olan iki ülke Romanya ve Bulgaristan'dır. Lojistik performansı görece en kötü durumda olan ülke ise Gürcistan'dır.

Dünya ölçeğinde lojistik endeksinde yüksek skorlara sahip ülkeler gelişmiş ülkelerdir. Burada özellikle lojistik altyapı katkısının önemli olduğu görülmektedir. Dolayısıyla lojistik performansı düşük olan ülkelerin sıralamalarda altlarda yer almasının nedeni altyapılarının ve iletişim yatırımlarının yetersiz olmasıdır (Çatalbaş, 2018:75). Türkiye'nin lojistik altyapısı, diğer alt kategorilere göre oldukça iyi durumdadır. Ancak gümrükleme, taşıma hizmetlerinin rekabetçi fiyatlaması gibi iki alt alanda puanları daha düşüktür.



**Şekil 1:** Karadeniz Ülkelerinin Lojistik Endeksi Puanlarının Gelişimi (2007-2018)

**Kaynak:** The World Bank (2021b) verilerinden hareketle yazar tarafından oluşturulmuştur.

Karadeniz ülkelerinin son yıllardaki lojistik performanslarının gelişimi Şekil 1’de görülmektedir. Verilerine ulaşabildiğimiz son on yıllık periyotta 2007 yılından 2012 yılına kadar Türkiye’nin lojistik performansının yükseldiği görülmektedir. Türkiye bu periyotta diğer ülkelerin hepsinden daha yüksek bir lojistik performansına sahiptir. Ancak 2014 yılından itibaren Türkiye’nin lojistik performansında gözle görülür bir azalma söz konusudur. Bu azalmanın nedenleri şöyle ifade edilebilir (Aksungur ve Bekmezci, 2020: 26-35):

- ✓ Gümrük mevzuatının yetersizliği, bürokratik süreçte yaşanan gecikmeler ve fiziksel denetimler,
- ✓ Taşımacılık operatörlerinin yetersizliği, gümrük komisyoncuları ile süreçte yer alan hava, kara ve deniz yolu taşımacılığındaki personel eksiklikleri ve yetersiz fiziki ve teknik olanaklar,
- ✓ Yüksek oranda karayolu taşımacılığının süregelmesi ve buna bağlı olarak yüksek taşıma maliyetleri ve vergi giderleri,
- ✓ Takip ve izleme süreçlerinde gerekli iyileştirmelerin yapılmaması,
- ✓ Zamanında teslimlerde yaşanan aksaklıklar; zorunlu depolama ve yükleme faaliyetlerinde yükleme öncesi denetim ve denizde aktarma işlemlerinin nakliye sürecine dahil edilmesinin yarattığı gecikmeler.

Buna mukabil diğer beş ülkenin 2016 yılından itibaren lojistik performanslarında gözle görülür bir artış meydana gelmiştir. Öyle ki Romanya’nın lojistik performansı 2018 yılında Türkiye’yi yakalamıştır. Öte yandan lojistik performansı en kötü olan ülkeler Rusya ve Gürcistan’dır.

Karadeniz bölgesindeki önemli limanlar, Trabzon, Samsun, Rize, Artvin, Zonguldak, Giresun ve Ordu limanlarıdır. Karadeniz bölgesindeki limanların Türkiye'nin diğer tüm illerine karayolu bağlantısı vardır. Ancak Samsun dışında diğer limanların demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır (Akyürek, 2017: 5). İki binli yıllarda gelişen havayolu taşımacılığı ile limanların ya kendi buldukları ilde ya da komşu ilde havaalanı bağlantıları da sağlanmıştır. Karadeniz bölgesindeki limanların, Türkiye konteyner trafiğindeki payı ise bölgeler sıralamasında son sırada gelmektedir.

Tablo 4’de ise bölge ülkeleri ile yapılan dış ticaretteki elleçleme oranları görülmektedir. Yapılan ihracat yüklemelerinde bölge ülkelerinin toplam oranı %8 düzeyindedir. Ancak ithalat için bu oran %33 olmuştur. Burada özellikle Rusya’dan yapılan ithalatın payı büyüktür. 2021 yılı şubat ayında Türkiye'nin yaptığı ithalat içinde en yüksek pay yaklaşık 40 milyon tona varan yük elleçlemesi ile Rusya olmuştur (Lojistik Hattı, 2021).

**Tablo 4:** Karadeniz Ülkeleri ile Türkiye Arasındaki Dış Ticaretin Elleçleme Oranları (%) - (2019)

ÜLKE	İhracat Toplam Yükleme- % pay	İthalat Toplam Boşaltma- % Pay
BULGARİSTAN	1	2
GÜRCİSTAN	1	1
ROMANYA	2	2
RUSYA FEDERASYONU	2	24
UKRAYNA	2	5
TOPLAM	8	33

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma Bakanlığı (2021) verilerinden hareketle yazar tarafından hesaplanmıştır

Rusya-Ukrayna savaşının yarattığı konjonktürde Batılı ülkelerce Rusya’ya yönelik uygulanan yaptırımlar ve ambargoların lojistik sektöründe de etkileri olmuştur. Bu durum özellikle Türkiye açısından birtakım dezavantajlar ile birlikte avantajlar da yaratmıştır. Dezavantajlar özellikle yaptırımlar kapsamında söz konusudur. Türk şirketlerinin yaptırımları ihlal etmesi riski önemli bir sorundur. Öte yandan Karadeniz’deki taşımacılık, lojistik sektörü açısından Türkiye için bir avantaja dönmüş durumdadır.

Savaş nedeniyle diğer uluslararası firmaların bölgeden çekilmesi ile birlikte, Karadeniz’deki taşımacılık Rus ve Türk armatörlerin alanı haline gelmiştir. Ambargoya tabi olmayan malların Türkiye rotası üzerinden yapılan dış ticareti de lojistik sektörünün iş hacmini artırmıştır. Çin-Avrupa hattındaki taşımacılık faaliyetlerinin de Türkiye üzerinden yapılmaya başlanması, Türkiye’nin özellikle transit taşımacılıkta önemli bir hat olmasını sağlamıştır (Bloomberght, 2022).

Şekil 2’de yer alan Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI), kargo gemilerinin taşıma işlemleri kayıtlarından hareketle dünya ticaretindeki gelişmeleri izlemek için 1985’ten beri kullanılmaktadır (Baltic Exchange, 2022). Covid-19 salgınının hemen öncesinde endeksin geldiği değer 2500 puan seviyeleridir. Ancak salgın kısıtlamaları ile birlikte hızla azalmaya başlamıştır. Sonraki süreçte salgının etkileri azalmaya, tedarik zincirleri toparlanmaya, üretimin yeniden artmaya başlaması endeks yükselmeye başlamıştır. Artan tüketici talebi ve nakliye kısıtlamalarının devam etmesi, gemi taşımacılığına olan ihtiyacı artırmıştır. Lojistik darboğazların kısmi olarak aşılması ile endeks 5500 seviyelerine kadar çıkmıştır. Ancak bu seviyeden sonra endeks enflasyon ile küresel düzeyde mücadele amacıyla daraltıcı politikalar uygulanması nedeniyle azalmaya başlamıştır.





Şekil 2: Baltık Kuru Yük Endeksi (2018-2022)

**Kaynak:** Trading Economics (2022)'den alınmıştır.

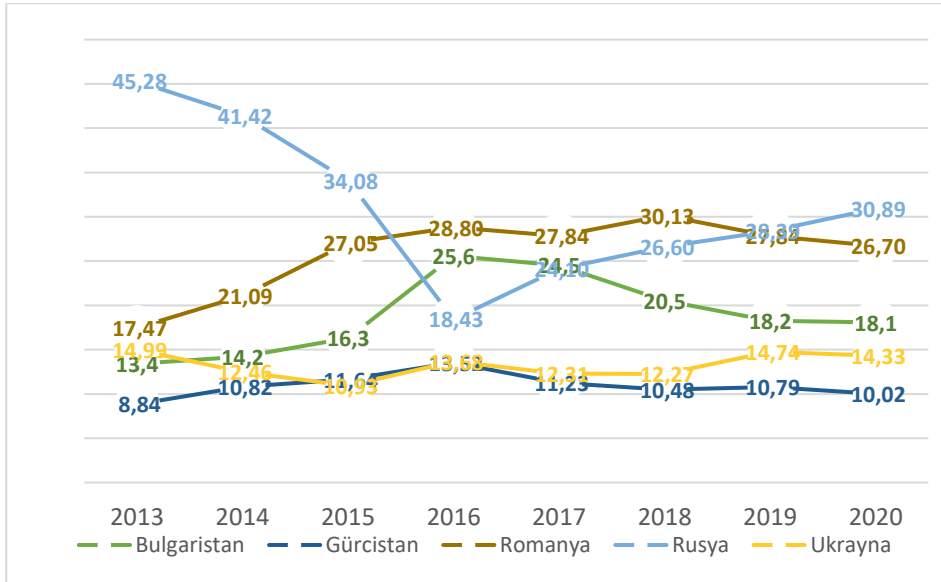
Bilindiği gibi Covid-19 salgını döneminde uygulanan genişletici para politikasının etkileri bir sonraki yıl küresel düzeyde enflasyon ile sonuçlanmıştır. Enflasyon ile mücadele amacıyla faiz oranları artırılmış ve toplam talep ile yatırımlarda daralma yaşanmaya başlamıştır (Eğilmez, 2022). Aynı zamanda üretimin de azalması ile birlikte dünya ticaretinde bir yavaşlama eğilimi ortaya çıkmıştır. Bu konjunktürde yaşanan Rusya-Ukrayna savaşının, enerji, ham madde ve gıda ürünlerine olan etkisiyle birlikte bir arz şoku devreye girmiştir. Rusya'ya uygulanan yaptırımlar ile başta Rus petrolüne yasak getirmek olmak üzere, ihracat ve ithalat yasakları, mali yaptırımlar, kişilere yönelik yaptırımlar uygulanmaya başlanmıştır (Kanbir, 2022: 345). Covid-19 dönemi ekonomi politikalarının ve savaş konjunktürünün yarattığı etkiler ile 2023 yılında resesyon beklentileri kuvvetlenmiştir. Şekil 2'de görüldüğü gibi endeksin değeri tekrar 2018 yılındaki seviyelere doğru azalmaya başlamıştır.

#### 4. KARADENİZ ÜLKELERİ VE TÜRKİYE ARASINDAKİ DIŞ TİCARET İLİŞKİLERİ

Türkiye'nin 2020 yılında 169 milyar dolarlık toplam ihracatı içinde beş bölge ülkesinin payı %8,5'lik bir değer ile 15 milyar dolardır. Hem coğrafi yakınlık hem bölge ülkelerinin nüfus yapısı ve hem de lojistik avantajlar göz önüne alındığında bu oran düşük kalmaktadır. Ancak bu düşüklüğün arkasında, bölgede yaşanan konjunktürel siyasal istikrarsızlıkların payı büyüktür. İthalat açısından değerlendirdiğimizde ise Türkiye'nin aynı yıl dünyadan yaptığı toplam ithalat içinde bölge ülkelerinin payı %12 düzeyindedir. Bu oranda yukarıda değindiğimiz gibi Rusya'dan yapılan gaz ithalatı ön plana çıkmaktadır (TÜİK, 2021).

Tek tek bölge ülkelerine bakıldığında yine ön plana çıkan ülke Rusya'dır. Rusya hem ihracatta hem de ithalatta, Karadeniz ülkeleri arasında Türkiye'nin en önemli ortağıdır. Bu mal ticareti için olduğu kadar hizmet ticareti için geçerlidir. Yıllar içinde Türkiye'nin Rusya'ya yaptığı ihracat, 2013 yılında, tüm Karadeniz'e kıyı ülkelere yaptığı ihracat toplamının %45'leri seviyesine kadar gelerek 7,5 milyar dolar düzeyine ulaşmıştır (TÜİK, 2021). Ancak yıllar içinde yaşanan siyasal gelişmelere bağlı olarak, bu oranda düşme yaşanmıştır. Özellikle 2015 yılında yaşanan Uçak Krizi sonrasında Rusya'nın Türkiye'ye uyguladığı turizm ambargosu önemli bir etki yaratmıştır. O yıl ihracat oranı %34'e ve bir sonraki yıl da %18 seviyesine gerilemiştir. Fakat dikkat çekici olan nokta, bu eğilimin 2013 yılından itibaren devam etmekte olmasıdır. İlerleyen yıllarda yavaş da olsa bir toparlanma gözlenmektedir. Ancak henüz 2013 yılındaki seviyeye ulaşamamıştır. Türkiye'nin 2020 yılında Rusya'ya yaptığı ihracatın değeri 4,5 milyar dolardır (TÜİK, 2021).

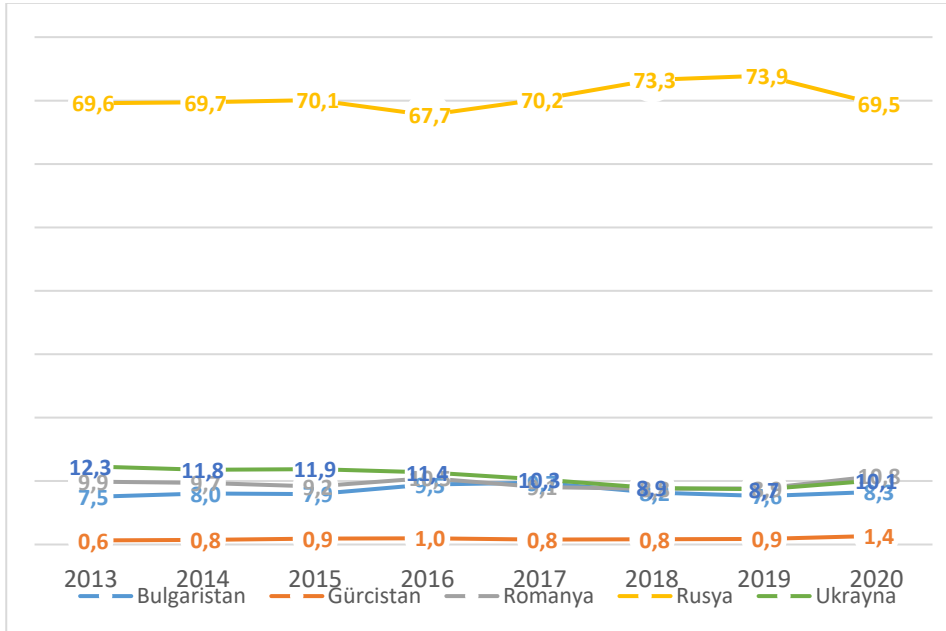
Şekil 3'te yer alan diğer ülkelere bakıldığında ise ihracat payının görece yüksek olduğu ülke Romanya'dır. 2020 yılında Türkiye'nin bölgeye yaptığı toplam ihracat içinde Romanya'nın payı %17'lerden %27 seviyelerine kadar gelerek 2,3 milyar dolara ulaşmıştır. Romanya'nın ardından Bulgaristan (%18), Ukrayna (%14) ve Gürcistan (%10) gelmektedir (TÜİK, 2021).



Şekil 3: Türkiye'nin Karadeniz Ülkelerine Yaptığı Toplam İhracat İçinde Ülkelerin Payları (%) (2013-2020)

Kaynak: TÜİK (2021) verilerinden hareketle yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye'nin bölge ülkelerinden yaptığı ithalat, toplam ithalatın %11,7'si ile 25,6 milyar dolardır. Bu nedenle Türkiye Karadeniz'e kıyılı ülkeler ile yaptığı dış ticarete yaklaşık 10 milyar dolar düzeyinde net açık veren ülke durumundadır. Bu açığın en önemli nedeni Rusya'dan yapılan ithalattır.



Şekil 4: Türkiye'nin Karadeniz Ülkelerinden Yaptığı Toplam İthalat İçinde Ülkelerin Payları (%) (2013-2020)

Kaynak: TÜİK (2021) verilerinden hareketle yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye Rusya'nın önemli bir doğalgaz ithalatçısı konumundadır. Rusya dünya için de önemli bir enerji ülkesidir. Ülkenin toplam ihracatı içerisinde yakıt ihracatı %35'ler seviyelerindedir. Rusya'nın toplam ihracatı içinde Türkiye'nin payı ise yaklaşık %3 seviyelerindedir (Dikkaya, vd. 2017).

Şekil 4'te görüldüğü gibi, Türkiye'nin Karadeniz ülkelerinden yaptığı toplam ithalat içinde Rusya'nın oranı 2013-2020 döneminde ortalama %70 seviyesinde seyretmektedir. Yaşanan siyasal gerilimler bu ithalatın düzeyinde anlamlı bir değişime neden olmamıştır. 2020 yılında Rusya'dan yapılan ithalat 8,1 milyar dolardır. Rusya'nın ardından sırasıyla Romanya, Ukrayna, Bulgaristan ve Gürcistan gelmektedir. Bu ülkelerden yapılan ithalat, bölgeden yapılan tüm ithalatın %30'udur.

## 5. SONUÇ

Türkiye'nin dışında, Karadeniz'e kıyılı olan ülkeler 1990 sonrasında siyasal ve ekonomik olarak yapısal değişim gerçekleştirmiş ülkelerdir. Eski sosyalist düzenden hızla uzaklaşarak piyasa ekonomisine yönelmişlerdir. Bu sürecin ilk on yılı dönüşüm sürecinin ekonomik ve sosyal sıkıntıları çerçevesinde geçerken,

2000'li yıllar ise bölgesel ve küresel iş birliklerinin arttığı ve dünya ekonomisine daha ileri seviyede eklenmelerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Ancak bu ilişkiler zaman zaman müzmin ve zaman zaman da konjonktürel olarak birtakım istikrarsızlıklar içerisindedir.

Türkiye, bölgesinde önemli bir lojistik güç olma potansiyeline sahiptir. Hem kuzey-güney hattında ve hem de doğu-batı hattında lojistik avantaja sahip olduğu gibi, beşerî sermayesi ve son 40 yıllık gelişen dışa açık piyasa ekonomisi ile Karadeniz ülkeleri açısından da önemli bir ticaret ortağı konumundadır. Ancak bölge ülkeleri ile kurulan ticari ilişkilerin seviyesine bakıldığında Türkiye'nin toplam ihracatı içinde bölgenin oranı %8,5 iken, toplam ithalatı içindeki oranı yaklaşık %12 düzeyindedir.

Hali hazırda Türkiye'nin hem dış ticaret bağlamında hem de lojistik hizmetlerin durumu çerçevesinde, sahip olduğu potansiyelin hakkıyla kullanılmadığı görülmektedir. İki binli yıllarda geliştirilen karayolu ve demiryolu altyapısındaki kapasite artışları olumlu gelişmeler olarak kayda geçmiştir. Buna ek olarak, Karadeniz'deki limanlar daha etkin bir yapıya kavuşturulmalıdır. Özellikle bu limanların iç bölgelere olan demiryolu bağlantıları önemli bir eksiklik olarak ortaya çıkmıştır. Bu kapsamdaki altyapı yetersizliklerinin giderilmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin lojistik performansı son yıllarda bir düşme eğilimi göstermektedir. Ancak buna rağmen, bölge ülkeleri arasında en yüksek düzeyde yer almaktadır. Bununla beraber geliştirilmesi gereken alt endeks kategorileri vardır. Özellikle gümrükleme sürecinde Bulgaristan'ın gerisinde yer almaktadır. Genel alt yapı açısından ise oldukça iyi konumdadır. Taşıma hizmetlerinin rekabetçi fiyatlamasında ise Bulgaristan ve Romanya daha iyi bir konuma sahiptir. Lojistik kalitesi ve yetkinliği ile zamanlama açısından da Romanya daha avantajlıdır. Dolayısıyla Türkiye'nin Karadeniz lojistiği ve genel olarak lojistik sektörü açısından bu alt endekslerde süratle iyileştirmeye gitmesi gerekmektedir. Özellikle savaşın yarattığı sıkıntılar ile birlikte ekonomik ve lojistik avantajlar da bir arada değerlendirildiğinde lojistik sektöründeki gümrükleme, rekabetçi fiyatlama, lojistik kalitesi ve zamanlama açısından hızlı bir yapısal dönüşüme ihtiyaç bulunmaktadır.

Karadeniz bölgesinde fiili dış ticaretin, sahip olunan nüfus, pazar düzeyi ve GSYH değerleri ile potansiyelin altında kaldığı görülmektedir. Bu durum sadece Türkiye için değil, bölgedeki diğer ülkeler için de geçerlidir. Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasındaki ekonomik ilişkiler, uluslararası konjonktürün ve siyasal ilişkilerin gölgesinde şekillenmektedir. Bölge halihazırda ekonomik gelişmeye ve iş birliklerine katkı sağlayacak güven ve istikrar ortamından uzaktır. Özellikle Rusya tarafındaki savaş politikalarının bölge ticaretine olan olumsuz etkisi, potansiyel ekonomik gelişmelerin önündeki en önemli engel olarak görünmektedir. Bu nedenle bölgesel dış ticaret ilişkilerinin ve ekonomik gelişmenin barış ve istikrar aradığı gerçeği göz önüne alındığında, çatışmaların süratle çözümünün sağlanması tüm bölge ülkeler ve küresel ekonomik refah açısından elzemdir.

## KAYNAKÇA

- Acar, M. (2018). *İktisadın Evrensel Yasaları ve Kadim Sorunları*. Konya: Literatürk Academia Yayınları.
- Aksungur, M. ve Bekmezci, M. (2020). Türkiye'nin Lojistik Performansının Değerlendirilmesi: Boylamsal Bir Araştırma. *Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(12), 19-40. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1130386> adresinden erişildi.
- Akyürek, E. (2017). Türkiye Karadeniz Limanları Verimlilik Analizi. *Verimlilik Dergisi*, (4), 29-45. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/verimlilik/issue/31514/345305> adresinden erişildi.
- ALÜ. (2022). Hakkımızda. *Ankara Lojistik Üssü Web sitesi*. 21 Aralık 2022 tarihinde <https://www.alu.com.tr/hakkimizda/> adresinden erişildi.
- Bal, H. (2011). İktisadi Gelişme ve Doğal Kaynaklar: Geçiş Ekonomileri Çerçevesinde Bir İnceleme. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(1), 87-104. <https://dergipark.org.tr/en/pub/cusosbil/issue/4386/60251> adresinden erişildi.
- Baltic Exchange. (2022). Shipping Type. *Baltic Exchange Wes Sitesi*. 21 Aralık 2022 tarihinde <https://www.balticexchange.com/en/data-services/routes.html> adresinden erişildi.
- Bloomberght. (2022, 9 Eylül). Konteyner fiyatları yarı yarıya düştü. *Bloomberg HT*. <https://www.bloomberght.com/konteyner-fiyatları-yarı-yarıya-dustu-2314445> adresinden erişildi.
- Çatalbaş, N. (2018). Lojistik Ekonomisi. M. Nalçakan ve F. Er (Ed.), *Lojistik İlkeleri* içinde (ss. 55-91). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Çelik, K. (2013). Karadeniz Ekonomik İşbirliği. O. Küçükahmetoğlu, H. Çeştepe ve Ş. Tüylüçolu (Ed.),

*Ekonomik Entegrasyon: Küresel ve Bölgesel Yaklaşım* içinde (ss. 521–532). Bursa: Ekin Basım Yayın.

Dikkaya, M., Kanbir, Ö. ve Doyar, B. V. (2017). Türkiye Rusya İlişkileri: Duygusalıktan Realiteye mi? A. Karaağaçlı ve B. K. Yerdelen (Ed.), *VII. Uluslararası Karadeniz Sempozyumu: Türkiye-Rusya İlişkileri* içinde (ss. 176–196). Giresun: Karasam.

Dikkaya, M. ve Üzümcü, A. (2016). *Uluslararası Ticaret ve Finans* (1.Baskı.). Ankara: Savaş Yayınevi.

Dış İşleri Bakanlığı. (2021). Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü. *T.C. Dış İşleri Bakanlığı Web Sitesi*. 24 Nisan 2021 tarihinde [https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu\\_kei\\_tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu_kei_tr.mfa) adresinden erişildi.

Dış İşleri Bakanlığı. (2022). Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü. *Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı Web Sitesi*. 20 Aralık 2022 tarihinde [https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu\\_kei\\_tr.mfa#:~:text=Uluslararası Teşkilat Künyesi%3A Bölgesel bir,Daimi Sekreteryası İstanbul'da bulunmaktadır. adresinden erişildi](https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu_kei_tr.mfa#:~:text=Uluslararası Teşkilat Künyesi%3A Bölgesel bir,Daimi Sekreteryası İstanbul'da bulunmaktadır. adresinden erişildi).

Eğilmez, M. (2022). Küresel Ticaret Daralıyor. *Kendime Yazılar*. 21 Aralık 2022 tarihinde <https://www.mahfiegilmez.com/2022/10/kuresel-ticaret-daralyor.html> adresinden erişildi.

Gurbanov, S. (2021). *Hollanda Hastalığı Teori ve Ülke Örnekleri*. İstanbul: Lamure Kitap.

Illarionov, A. (2003). Rusya'nın Potemkin Kapitalizmi. I. Vasques (Ed.), *Kapitalizm ve Küresel Refah, Kapitalizm Kendini Savunuyor* içinde (ss. 191–212). Ankara: Liberte Yayınları.

IMF. (2021). List of Members. *International Monetary Fund Web Site*. <https://www.imf.org/external/np/sec/memdir/memdate.htm> adresinden erişildi.

Kanbir, Ö. (2022). Rusya Ukrayna Savaşının Küresel ve Bölgesel Etkileri. E. Sever (Ed.), *Krizler ve Savaşların Gölgesinde 21. Yüzyılda Küresel Ekonomi* içinde (ss. 333–364). Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi Yayınları.

Kaynak, M. (2004). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye. *Ekonomik Yaklaşım*, 15(52), 3–34. <http://www.ekonomikyaklasim.org/?mno=156007> adresinden erişildi.

KSE. (2022). Agricultural War Damages Review. *Kyiv School of Economics*. 10 Eylül 2022 tarihinde <https://kse.ua/agricultural-war-damages-review/> adresinden erişildi.

Lojistik Hattı. (2021). Limanlar 40 milyon ton yüke ev sahipliği yaptı. *Lojistik Hattı web sitesi*. 15 Mart 2021 tarihinde <https://www.lojistikhatti.com/haber/2021/03/limanlar-40-milyon-ton-yuke-ev-sahipligi-yapti> adresinden erişildi.

NATO. (2022). NATO Members. *NATO Web sitesi*. 19 Aralık 2022 tarihinde <https://www.nato.int/nato-welcome/index.html> adresinden erişildi.

OCHA. (2022). About OCHA Ukraine. *United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs*. 16 Eylül 2022 tarihinde <https://www.unocha.org/ukraine/about-ocha-ukraine> adresinden erişildi.

Ospina-Ortiz, E. ve Roser, M. (2022). Government Spending. *Our World in Data*. 17 Aralık 2022 tarihinde <https://ourworldindata.org/government-spending> adresinden erişildi.

Özdemir, A. (2018). Lojistiğin Temel Kavramları. *Lojistik İlkeleri* içinde (ss. 3–54). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Özkal, C. (2021). Özkal, C. *Lojistik Hattı web sitesi*. 20 Nisan 2021 tarihinde <https://www.lojistikhatti.com/haber/2021/04/10-soruda-konteyner-krizi> adresinden erişildi.

ROSTAT. (2023). Short-trem Economic Indicators. <https://eng.rosstat.gov.ru/folder/82051> adresinden erişildi.

Şahin, G. (2018). Uluslaştırma Sistemleri. B. Çatay ve G. Öztürk (Ed.), *Uluslararası Lojistik* içinde (ss. 2–25). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Seyidoğlu, H. (2015). *Uluslararası İktisat* (20.Baskı.). İstanbul: Güzem Can Yayınları.

Solability. (2022). The Global Sustainable Competitiveness Index. *Solability Web sitesi*. 20 Aralık 2022 tarihinde <https://solability.com/the-global-sustainable-competitiveness-index/downloads/> adresinden erişildi.



- The World Bank. (2022). World Development Indicators. <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=World-Development-Indicators&l=en#> adresinden erişildi.
- The World Bank. (2023). Russia's Invasion of Ukraine and Cost-of-Living Crisis Dim Growth Prospects in Emerging Europe and Central Asia. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/04/06/russian-invasion-of-ukraine-and-cost-of-living-crisis-dim-growth-prospects-in-emerging-europe-and-central-asia> adresinden erişildi.
- Trading Economics. (2022). Baltic Exchange Dry Index. *Trading Economics Web Sitesi*. 18 Aralık 2022 tarihinde <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic> adresinden erişildi.
- Transparency International. (2022). Corruption Perceptions Index. *Transparency International Web Sitesi*. 18 Aralık 2022 tarihinde <https://www.transparency.org/en/cpi/2021> adresinden erişildi.
- TÜİK. (2021). Dış Ticaret İstatistikleri. 23 Nisan 2021 tarihinde <https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> adresinden erişildi.
- TÜİK. (2022). Gelir Dağılımı ve Yaşam Koşulları İstatistikleri. *Türkiye İstatistik Kurumu*. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=65&locale=tr> adresinden erişildi.
- Turan, M. G. (2018). Uluslararası Pazarlamada Lojistik. *Lojistik İlkeleri* içinde (ss. 147–176). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2021). Denizcilik İstatistikleri. 23 Nisan 2021 tarihinde <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri> adresinden erişildi.
- UNDP. (2022). Human Development Reports. *UNDP web sitesi*. 17 Aralık 2022 tarihinde <https://hdr.undp.org/data-center/human-development-index#/indicies/HDI> adresinden erişildi.
- UTİKAD. (2019). Tarihi Tren, Çin'den Yola Çıktı. *UTİKAD Web sitesi*. 23 Nisan 2021 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/26598/tarihi-tren-cin-den-yola-cikti-turkiye-ye-ulasti> adresinden erişildi.
- WB. (2021a). Member Countries. *The World Bank*. 24 Nisan 2021 tarihinde <https://www.worldbank.org/en/about/leadership/members> adresinden erişildi.
- WB. (2021b). Welcome The LPI 2018. *The World Bank*. 22 Nisan 2021 tarihinde <https://lpi.worldbank.org/> adresinden erişildi.
- WEF. (2022). An Economic Iron Curtain: Scenarios and Their Implications. *World Economic Forum*. 21 Aralık 2022 tarihinde <https://www.weforum.org/events/world-economic-forum-annual-meeting-2022/sessions/an-economic-iron-curtain-scenarios-and-their-implications> adresinden erişildi.
- WTO. (2021). Members and Observers. *World Trade Organization*. 24 Nisan 2021 tarihinde [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm) adresinden erişildi.
- Yılmaz, Ş. E. (2014). *Dış Ticaret Kuramlarının Evrimi* (3.Basım.). Ankara: Efil Yayınevi.
- Yorulmaz, M., Taş, A. ve İnanlı, H. (2022). Limanlardaki İş Kazalarında İnsan Kaynaklı Hata Nedenlerinin AHP Yöntemiyle Değerlendirilmesi: Kocaeli Liman Bölgesinde Bir Uygulama. *International Academic Social Resources Journal, Cilt 7 Sayı 34*, 193–202. <https://asrjournal.org/files/asrjournal/5a2eea3a-21b9-4440-a277-805e0a09df5b.pdf> adresinden erişildi.