

Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler

İrfan KALAYCI¹

Öz

İpek Yolu ülkelerini de kapsayan Dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı, diğer taşıma sistemlerine oranla daha ucuz olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Küresel deniz ticaretini etkileyen birkaç etmen vardır: Küreselleşme, dış ticaretteki büyüme, enerji güvenliği, petrol fiyatlarındaki istikrar/sızlık, gemi yapım finansmanı, navlun giderleri, mali krizler, vs. Bu etmenler içinden, deniz ticareti sektörünü en fazla etkileyen, kuşkusuz, 2008-2010 arasında yaşanan küresel mali krizdir. Kriz konjonktürüyle ülke filolarının DWT (detveyt- metrik ton) bazındaki dünya sıralaması değiştirdi. Türkiye 2009'da 16.sırada yer buldu. Türkiye'nin, 2023 vizyonuna göre, dünya deniz ticaretinden yüksek pay alması için doğru stratejilere ihtiyacı bulunmaktadır: Bu stratejilerden *birincisi*; sınıai gemi yapımında yenilikçi merkez haline gelmek ve bunun için kamu bütçesini arttırıp özel sektörü teşvik etmektir. *İkincisi*; dünya biyoteknolojik devrim yaşadığına göre, Türkiye de "deniz biyoteknolojisi" ekseninde mal ve hizmet üretip pazarlayabilir. *Üçüncüsü*; Türkiye tam üyelik için müzakere sürecinde olduğu "Avrupa Birliği'nin denizcilik politikası" ile de uyumlu olmak zorundadır.

Anahtar kelimeler: *Yeni İpek Yolu, deniz ticareti, küresel mali kriz, Türkiye için stratejiler.*

¹ Doç. Dr., İnönü Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü. irfan.kalayci@inonu.edu.tr

Maritime Trade and the Global Financial Crisis: New Strategies for Turkey on Silk Road

Abstract

The 90 % of world trade which covers also Silk Road countries has done with the seaway which is the cheapest. There are some elements which are affecting maritime trade: Globalization, trade growth, energy safety, in/stability in fuel prices, financing of ship building, freight payments, financial crisis etc. The element of those which is affecting maritime trade is the global financial crisis between 2008-2010. Crisis has changed countries' DWT world rankings. Turkey took place herself in 16th position by 2009. According Vision2023, Turkey needs the right strategies for taking high values in maritime transport. *The first one* of these strategies is to be an industrial centre in ship building, and for this aim is to increase public budget and is to incentive private sector. *Second*, Turkey can produce goods and service in biotechnology by the fact now the biotechnological revolution living. *Third*, Turkey has to conform to "European Union maritime Policy", of which is in negotiation process for full membership.

Keywords: *New Silk Road, maritime trade, global financial crisis, strategies for Turkey.*

1. Giriş

İpek Yolu, kıtalar arası uzun ve kesintisiz bir karayolu olarak, birçok deniz yolu ile birleşip kesişmektedir. Bu kara ve deniz yollarının ortak özelliği her türlü malın ticaretine olanak tanınmasıdır. Karadan karaya taşınan mallar, çoğunlukla karadan denize ya da denizden karaya da taşınmaktadır. Dolayısıyla, İpek Yolu yapısı itibariyle karayolu-kara ticareti ile özdeşleştirilse de gerçekte deniz yolu-deniz ticaretinden ayrı tutulamaz. Dünya ticaret yollarını gösteren coğrafi haritalar da bu gerçeği doğrulamaktadır. (Örnek için bkz. Harita 1.)

Harita 1: İpek Yolu ve İlgili Ticaret Rotaları



İpek Yolu'nu kıtalararası birleşmiş bir karayolu yapan ve denizlerle kesiştiren, bu kadim yola adını veren ve kıymetli mal olmak dışında tarihte para yerine de kullanılan ipeğin ticaretinin Çin'den başlanarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya dek yoğun ve sürekli bir şekilde yapılmış olmasıdır. Günümüzde ipek denilen kıymetli meta, teknolojik gelişmelerle birlikte oldukça çeşitlendirilmiş olup başka sayısız mallarla birlikte uluslararası ticaretin konusu olmaya ve çok uluslu şirketlerin kâr iştahlarını kabartmaya devam etmektedir. Uygarlık üç kıtayı ticaretle birleştirme görevini yerine getirdiği için hem İpek Yolu'na ve hem de onun simgesini oluşturan ipek ve diğer ürünlere çok şey borçludur.

İpek Yolu'nun günümüzde ulaştığı ün, çıkış yeri olan Çin ve çevresini oluşturan Orta ve Batı Asya ile sınırlı değildir. İpek Yolu merkezli ticaretin ulaştığı her yer onun ününü daha da artırmıştır. Ayrıca İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerin farklılığına ve o coğrafyanın

bünyesinde beslediği kültürel çeşitliliğe bakılırsa, sanki bir değil birden fazla İpek Yolu bulunmaktadır. Hatta bazı uzmanlara göre, İpek Yolu'na Güney ve Kuzey bağlamında 'İpek Yolları' da denilmektedir.

İpek Yolu üç kıtanın kesiştiği geniş bir coğrafyanın yani Afro-Avrasya'nın ortak ulaşım güzergâhıdır; dolayısıyla bu coğrafyaya ait tüm deniz yolları ve bu coğrafyada gerçekleşen her türlü deniz ticareti ile de ilişkilidir. Deniz ticareti, diğer ticaret kanalları gibi 2008'deki ABD kaynaklı küresel mali krizden önemli ölçüde etkilenmiştir. Türkiye de, diğerleri gibi, bir İpek Yolu güzergâhı ve bir deniz ülkesi olarak bu krizin etkilerini 'deniz ticareti' bağlamında değişik ölçülerde yaşamıştır. Dünyanın tek Afro-Avratik ülkesi ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu özelliklerinden dolayı, İpek Yolu'nda konuşlanmış önemli ticari oyuncularından biri haline gelmiştir.

'İpek Yolu', 'deniz ticareti' ve 'küresel mali kriz' başlıklı üç ayrı konuyu bir potaya koyup çapraz bir mantıkla işlemeyi deneyen bu makalede, önce tüm dünyanın ortak eşsiz mirası sayılan İpek Yolu'nun coğrafi, tarihsel ve iktisadi özellikleri betimlenmiş; ardından Türkiye'de ve dünyada deniz ticareti sektörüne ilişkin veriler derlenmiş ve bu veriler ışığında 2008'de tüm dünyayı etkileyen mali krizin bu sektör üzerindeki etkileri kısaca ortaya konulmuştur. Ayrıca, dinamik bir sektör özelliğini taşıyan deniz ticaretinde Türkiye için ana duraklar itibariyle bir yol haritası çizilmeye çalışılmıştır. Bu haritaya göre, yeni (modern) İpek Yolu'nda deniz ticaretindeki rekabetini arttırması için Türkiye'ye gemi inşa sanayi, biyoteknoloji ve AB ortak denizcilik politikası yönelimli 21. yüzyıla ilişkin bazı vizyoner stratejiler önerilmiştir.

2. İpek Yolu'nun Enternasyonal Coğrafyası, Tarihi ve Ekonomisi

Çin imparatorluğunu Batı'ya, Batı'yı da bu ülkeye açan başta ipek ve baharat olmak üzere kâğıt, porselen, değerli taş ve madenlerin taşınmasına, ayrıca Doğu-Batı kültürel alışverişine olanak sağlayan binlerce kilometre uzunluğundaki ticaret ve kervan yolu zamanla 'İpek Yolu' olarak adlandırılmıştır. Çin'in Xi'an şehrinden başlayıp kuzeybatısına doğru Çin Seddi'ni izleyen, ve Afganistan'ı geçtikten sonra Doğu Akdeniz'e ulaşan İpek Yolu, yaklaşık 6,4 bin kilometre (5 bin mil) uzunluğunda bir kervan yolu olarak, iki kola ayrılmıştır: Güneyde İran topraklarından geçilerek, Suriye ve Anadolu üzerinden Akdeniz kıyılarına ulaşılan 1. yol; kuzeyde ise Hazar Denizi ile Karadeniz'in kuzey bölgelerine ulaşılan 2. yol. (Bkz. Tablo 1.) Dikkat edilirse, her iki yolda da deniz bağlantısı bulunmaktadır. İlk haliyle, sanki salt bir

karayolundan ibaret olduğu varsayılan İpek Yolu, aslında, gelişmiş şekliyle, aynı zamanda kanal ve boğazlar² ile denizleri birleştiren ve/veya denizlerle birleşen bir karma/şık yol olma özelliğine sahiptir.

Tablo 1: Seçilmiş İpek Yolu Kısımları-Rotaları, Şeritleri, Ülkeleri ve Şehirleri

<i>İpek Yolu için denizden rota</i>	Debal, Quanzhou, Kanton, Kolombo, Goa, Bombay, Cochin, Masulipatnam, Lothal, Astrahan, Derbent, Aden, Süveyş, Basra, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, Venedik, Roma, İzmir, İstanbul, Sinop, Trabzon
<i>İpek Yolu için nehirden rota</i>	Nil, Tuna, Volga, Fırat ve Dicle
<i>Baharat Yolu kısmı</i>	Mısır, Babil, Arabistan, İran, Hindistan, Seylan
<i>Güneydoğu Asya kısmı</i>	Kedah, Langkasuka, Ligor, Chi Tu, Gangga Nagara, Malacca, Pan Pan, Funan, Chenla, Khmer/Kambuja, Hoi An, Srivijaya, Pasai, Perlak, Sumatra, Kalküta
<i>Doğu Akdeniz Kıyı Şeridi</i>	Sûr, Beyrut, Trablusşam, Akka, Hayfa, Sayda, İskenderiye
<i>Türkiye</i>	İstanbul, Bursa, İznik, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskenderun, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum, Trabzon
<i>Suriye</i>	Şam, Halep, Lazkiye
<i>Irak</i>	Ramâdî, Fellûce, Ebu Gureyb, Bağdat, Musul, Bakuba
<i>İran</i>	Kirmanşah, Hemedan, Rey, Tahran, Tebriz, Şiraz, İsfahan, Herat, Hecatompilos, Sebzevar, Nişapur, Yezd.
<i>Türkmenistan</i>	Merv, Köhne Ürgenç
<i>Özbekistan</i>	Buhârâ, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz
<i>Kazakistan</i>	Türkistan
<i>Çin</i>	Urumçi, Kaşgar, Aksu, Kuça, Korla, Jiaohe, Loulan, Turfan, Gaochang, Kumul/Hami, Hotan, Minfeng, Niya, Dunhuang, Miran, Anxi, Yumen, Zhangye, Wuwei, Lanzhou, Xi'an
<i>Afganistan</i>	Herat, Bamyân, Kâbil
<i>Pakistan</i>	Peşâver, Taksila, Multan, Debal
<i>Hindistan</i>	Ahmedâbâd, Bombay, Kalküta
<i>Kore</i>	Pyongyang (K.Kore) ve Seul (G.Kore)
<i>Japonya</i>	Nara

Kaynak: Tarafımızdan derlenmiştir.

² Örneğin; İstanbul Boğazı Karadeniz'i Marmara Denizi'ne, Çanakkale Boğazı Marmara'yı Ege Denizi'ne, Cebelitarık Boğazı Akdeniz'i- Atlas Okyanusu'na, Bab-ül Mendep Boğazı Kızıldeniz'i Umman Denizi'ne (Hint Okyanusu'na), Hürmüz Boğazı Basra Körfezi'ni Umman Denizi'ne (Hint Okyanusu'na), Süveyş Kanalı ise Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlar.

Büyük bir olasılıkla dünyanın ilk birleşik Afro-Avrasya ticaret rotası olan ve –Tablo 1’deki verilerle de doğrulandığı gibi- çok çeşitli milletten ve ülkeden tüccar ve seyyahın üzerinden gelip geçtiği için enternasyonel bir karakter kazanan İpek Yolu saf bir ticari yol değil, aynı zamanda iktisadi ve ticari rekabetten kaynaklanan büyük savaşlara sahne olan askeri ve dolayısıyla jeopolitik bir yoldur.

Çin’i Orta Asya’dan Batıya bağlayan kadim kervan yoluna -bu yol boyunca en çok taşınan ticari malın Çin’den getirilen ipek olduğunu dikkate alarak- ‘İpek Yolu’ adını veren coğrafyacı (Alman) Von Richthofen’dir (1877). Çinliler, anavatanlığını yaptıkları halde bu yolu hiçbir zaman bu adla anmamışlardır. Richthofen’in ardılı S. Hedin, Çin hakkında yazdığı bir eserinde İpek Yolu’ndan ve Makedonyalı ipek taciri Marinus’un İpek Yolu haritasından söz etmektedir. İpek Yolu’nu ilk geçen kişi, bilindiği kadarıyla Makedonyalı tacir Maies Titianus olup Yunan coğrafyacılarından Tyrus Marinus (İÖ 100 yıllarında) ve sonra Ptolemaeus bu yolu Titianus’un gözüyle tanıtmışlardır. Arapça kaynaklarda ‘et-Tarîku’l-Harîr’, İngilizce’de ‘Great Silk Road’, Moğolca’da ‘Jamb’ adıyla anılan bu yolun büyük koluna ‘Kral Yolu’ denilmiştir.³

İpek Yolu, dünya ekonomisi ile bütünleştiği 2000 (İS 1) yıldan beri tarihsel bir üne sahip olup onun yerküre için yarattığı büyü ise sonsuzdur. İÖ 300 yılında ipeği ilk üreten ve 1900’lerde feodalizme bir devrimle son veren Çin, İpek Yolu’nun çıkış ülkesi olarak dünya uygarlığında ve ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca günümüzde -Çin dışındaki- İpek Yolu boyunca yer alan diğer ülkelere ait tarihsel şehirler, kültürel kalıntılar, renkli inançlar ve tarımsal devrimler de halen tüm dünyayı etkilemeye devam etmektedir. (5 bin yıllık kronoloji için bkz. Tablo 2.)

İpek Yolu’nun –ipekten sonraki ikinci- simgesi, tarihsel planda, yaygın ilkel taşıma aracı olarak ‘deve’ iken, şimdi ise her türlü araba, tren ve uçak gibi ‘modern’ taşıtlardır. Büyük İpek Yolu insanlık tarihinde farklı toplumların birliğini, kültürel etkileşimini, toprakların fethini ve piyasaların tekelleştirilmesini temsil etmekle eşsiz bir olgu niteliğini ziyadesiyle hak etmektedir.⁴ Dünyada hemen herşey gibi İpek Yolu da değişmiş ve dönüşmüştür. İpek Yolu’nu ‘yeni’ yapan ekonomi-politik unsurlardan birincisi, İpek Yolu üzerindeki ülkelerin kaydettiği yüksek kalkınma düzeyi iken, ikincisi de Avrupa Birliği (AB) gibi dış ülkelerin İpek Yolu’nun enerjisi dolaşımına seçenек güzergâhlar oluşturmasıdır.

³ Liğeti, Hedin, vd. den aktaran Güray Kırpık, “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilgi*, Bahar, S.61, 2012, s. 173-4.

⁴ China Travel, “History of Silk Road”, <http://www.chinatravelrus.com/silkroad/history.html>

Tablo 2: İpek Yolu'nun Uzun Tarihi: İsa'dan Önce (3000)-İsa'dan Sonra (1900)

İÖ 3000	Çin'de ilk ipek üretimi
İÖ 1500	Bozkırlarda yarı göçebe hayvancılık
İÖ 400	Yunan (Grek) kültürünün Orta Asya'ya yayılması
İÖ 300	Kağıdın Çin'de ilk üretilmesi
İÖ 200	Hunların Orta Asya'da güçlenmesi ve Çin'in batı sınırlarına kadar yayılması
İS 1	İpeğin Roma'da görülmesi
İS 200	Hanedanlığın çöküşüyle Çin'in dağılışı
İS 300	İpekçiliğin (ipek böcekçiliğinin) İpek Yolu boyunca yayılmaya başlaması
İS 500	İpek böceğinin Avrupa'da üretimine rastlanması
İS 600	İpek Yolu'nun altın çağı
İS 800	Çin'de ilk porselen yapımı; barutun icadı; pusulanın kullanılmaya başlanması
İS 1100	İtalya'da ipek üretimi ve dokumacılık faaliyetleri
İS 1200	Çin'de ipek yolu ticaretinin tekrar başarılı oluşu; Marco Polo'nun Doğu'ya gitmesi
İS 1300	Kuzeyde 3. İpek Yolunun keşfi
İS 1400	Çin'in yabancılara kapıyı kapatması ve İpek Yolu boyunca ticaretin azalması
İS 1800	Alman bilim insanı Baron Ferdinand von Richthofen'in ilk kez bu ticari yolu 'İpek Yolu' olarak adlandırması, kayıp şehirlerin eski İpek Yolu boyunca tek tek keşfedilmesi
İS 1900	Çin devrimi – Çin feodal rejiminin sona ermesi; Avrupalıların İpek Yolu boyunca seyahat etmeye başlaması

Kaynak: China Travel, "History of Silk Road", chinatravelrus.com/silkroad/history.html.

'Yeni İpek Yolu'nun sınırları, gerçek ve sanal kanallarla yapılan yoğun ticaretin uzantılarından dolayı ABD'ye, NAFTA'ya kadar dayanmıştır. İnternet ağlarıyla küreselleşen dünyada sınırlar artık sadece coğrafi olarak algılanmamaktadır. Sınırları küresel mali sermaye (finans kapital) ve iç içe olduğu bilgi ekonomisi de belirlemektedir. Bu iki öge konusunda sözsahibi olan ABD, gelişmiş uydularıyla adım adım izlediği İpek Yolu ülkeleri üzerinde oldukça etkilidir. Çünkü küreselleşme, Amerikan 'parası' (USD), 'bilgi teknolojisi' (Microsoft), 'otomotivi' (General Motors) ve 'tüketim kültürü' (McDonald's) gibi markalarıyla sürmektedir. İpek Yolu ile öz-

deleştirilen Çin bile, küresel kapitalizmin bu simgesel değerleri yoluyla ‘Amerikanlaşmaktadır’. Zira onun ABD ile kurduğu ve gittikçe yoğunlaşan iktisadi, siyasal ve kültürel ilişkileri bu önermeyi pekiştirmektedir. Öte yandan, Amerikan şehirlerinde gettolaşan Çin mahalleleri, dumping gibi liberalizm karşıtı dış ticaret yöntemleriyle Amerikan mal piyasasını sarsan Çin yapımı ürünler, gökdelenlerde pazarlanan ve Amerikan mali sermayesine eklenen Çin sermayesi de, ABD’nin yakın gelecekte ne kadar ciddi bir rakiple karşı karşıya geleceğini duyurmaktadır. Benzer şekilde evinde / işyerinde Amerikan fast food yiyip Ford otomobiline binen, beyaz Amerikalıya benzemek için çekik gözlerini plastik cerrahi ile düzelten Çinlilerin dışında bir de ABD’de doktora eğitimi yapıp ulusal ekonomilerinde katma değer yaratacak patentler üretebilen Hintli ve Koreli rakiplere de küresel denklemde yer verilmeye başlanmıştır.

Yeni İpek Yolu, aslında ‘Afro-Avrasya Hattı’ olarak da tanımlanabilir. Üç kıtayı içine alan bu açılımda, tarihsel ve kültürel mirası üç kıtaya dayandığı için başat ülke Türkiye olmaktadır. Batılı sosyal bilimcilerin İngilizceden türettikleri ve dünya jeopolitik bilimi yazınına soktukları üç ana eksenden oluşan şu ilginç formülde Orta Doğu (ME) bağlantısıyla Türkiye de yer almaktadır.

Yeni İpek Yolu = CIMA + MENA + SIGA

CIMA: ChinaIndiaMiddleAsia

MENA: MiddleEastNorthAfrica

SIGA: SpainItalyGreeceAustrali⁵

‘Yeni İpek Yolu’, bir dizi siyasal, çevresel ve iktisadi meydan okumalarla birlikte anılmaktadır. McKeeby’nin sözünü ettiği bu meydan okumalar; piyasalar, sermaye ve fikirlerin bütünleşmesi olarak bilinen küreselleşmenin bir parçası ya da parselidir. Onun değerlendirmesi maddeler halinde şöyle özetlenebilir:⁶

► 1993-1999 yılları arasında daha da şekillenen “Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaştırma Koridoru” (Transportation Coridoor Europe-Caucasus-Asia, *TRACECA*)⁷, yoğun ticari faaliyetlere olduğu kadar demokrasi

⁵ Formüldeki ülke ve bölge kısaltmalarının Türkçe karşılığı: CIMA; Çin-Hindistan-Ortaasya. MENA; Ortadoğu-Kuzeyafrika. SIGA; İspanya-İtalya-Yunanistan-Avusturya.

⁶ David McKeeby, “The New Silk Road: Boon or Boondoggle?”, *TED Case Studies*, April 25, 2000, s. 1-5.

⁷ TRACECA Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya’da uluslararası ulaştırmayı, geliştirmeyi ve ekonomipolitik ilerlemeyi hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. 1993’te kurulan ve merkezi Bakü’de bulunan bir ukaltırma örgütüdür. Üyeler; Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Litvanya (gözlemci), Moldova, Romanya, Tacikistan,

tartışmalarına da sahne oldu. Yeni İpek Yolu tam olarak bu yıllarda ve bu programla kendisinden sözettirmeye başladı.

► Yeni İpek Yolu'nun –karayollarını ilgilendiren kısmının- yapım ve bakım maliyetleri yükselerek transit ülkelerin fonlarını aştı. Ayrıca, 1990'ların başında dağılmış post-Sovyet coğrafyasında yeni İpek Yolu'nun inşasında bölgesel stratejik çıkarların çelişmesinin rolünü⁸ dikkate almak gerekir. Kafkasya ve Orta Asya, 'enerji jeopolitiği' bakımından bölgesel önemini artırırken, yaklaşık 6 bin km uzunluğunda bir güzergâh oluşturan birçok eski Sovyet cumhuriyeti (sekiz bağımsız devlet) de Avrupa için stratejik merkez alanı (heartland) özelliğini kazanmıştır. Çin ile Roma'yı sadece asfalt yollarla birbirine bağlayan eski İpek Yolu, yerini bütün Avrupa'yı tren, uçak ve fiber optikle Çin'in ötesine Japonya'ya kadar taşıyan bir ufka, yeni İpek Yolu'na bırakmıştır.

► Eski İpek Yolu'nun sınırları salt ülke topraklarında geçerken, şimdikininki ise başka ülkelerin deniz kıyıları ile birleşmekte ve dolayısıyla bu sınırlar daha da genişlemektedir. TRACECE projesi ile anlamını bulan ve en az 33 ülkeyi 'kazan-kazan oyunu'na ve küresel vizyonuna göre birbirine bağlayan yeni İpek Yolu'nun AB'deki rotası artık Roma değil, Avrupa'nın en büyük liman şehri olan Rotterdam'dır. Yeni İpek Yolu, 19. yüzyılda Rusya ile İngiltere arasında Orta Asya ve Orta Doğu petrolünün paylaşımına dayanan 'Büyük Oyun'un sona erdiğini, bu oyuna güçleri oranında başka aktörlerin–özellikle AB'nin- dâhil edilerek küreselleşmenin bütün araçlarıyla donanımlı olan TRACECE projesi ile ve daha şeffaf bir şekilde oynanmaya başladığını da doğrulamaktadır.

► AB, 2000 yılının başına kadar, yeni demiryolu ve liman inşası ile eski yolların tamiri için bölgede 80 milyon dolardan fazla yatırım yaparken uluslararası kredi kuruluşlarından da 300 milyon dolardan fazla yardım sağladı.⁹ Hazar Denizi bağlantılı enerji kalkınma projeleri petrol

Türkiye, Türkmenistan, Özbekistan, Ukrayna'dan oluşmaktadır. TRACECA için 'Büyük İpek Yolu Projesi' de denilmektedir. (Ayrıntı için bkz. TC Dışişleri Bakanlığı, "TRACECA", <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa>. Altyapı, yol güvenliği ve deniz ticareti gibi alanlarda tamamlanan ve devam eden projeler için bkz. TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "TRACECA", <http://www.traceca.org.tr/> 14/06/2014.)

⁸ Bu rol, daha çok enerji üretimi ve tedarikinden bölgesel fiyatlandırılması ve dağıtımına kadar bir dizi petro-politikaya ilişkin yeni ittifakların kurulması şeklinde gözükmektedir.

⁹ Avrupa Komisyonu'nun bir raporuna göre ise, AB, 2004 yılında da teknik yardım kapsamında TRACECE programına 80 adet proje için 170 milyon euro değerinde teknik yardım yapmıştır. (European Commission, "EU support to the Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor", *MEMO/12/141*, Brussels, 28 February 2012.)

ve inşaat şirketleri için yaklaşık 12 milyar dolarlık yatırım gerektirmiş ve bu miktarın gelecek 25 yılda 50 milyar doları bulacağı tahmin edilmiştir.

► Tüm bunlar, Mayıs 1993'te Brüksel Konferansı'nda dört grupta çalışmaya başlayan AB dışişleri ve ticaret bakanlarının başta 'ticareti kolaylaştırmak' olmak üzere 'karayolu ulaşımı', 'demiryolu ulaşımı' ve 'denizyolu ulaşımı'na dayalı yeni ipek yolu için müzakere ettikleri kalkınma projelerine dayanmaktadır. Müzakere maratonuna, İpek Yolu ile sınırdış olan ve Orta Asya'ya kökleri uzanan Rusya'nın dâhil edildiği Eylül 1997'deki "Restorasyon ve Tarihi İpek Yolu Konferansı" ile devam edilmiştir. Katılımcılar "TRACECA'nın Gelişmesi İçin Çok Taraflı Uluslararası Ulaşım Anlaşması"nı imzalamışlardır. 1998'de TRACECA bağlantıları Kafkasya'yı merkez alarak bölgedeki ticari kargo gemi-nakliyatını dört katına çıkarmaya ve bu yapısıyla Süveyş ve Panama kanalları gibi diğer taşımacılık yolu seçenekleriyle rekabet etmeye başlamıştır.

► Böylece TRACECA ve onun hitap ettiği bölgenin jeoekonomik sınırları biraz daha netleşmiştir. Sınırları 12 AB üyesi, 8 KEİB¹⁰ üyesi ülkeler çizerken; coğrafik saha 'Orta Doğu', coğrafik konum 'Orta Doğu-Batı Asya' ve coğrafik etki ise potansiyel olarak 'tüm Avrasya'dan oluşmaktadır. Bu durumda, 'yeni İpek Yolu' anlamına gelen TRACECA geniş bir sahaya yayıldığı için Orta Asya'dan Çin'e ve Dünya Ticaret Örgütü'nden (WTO) AB'ye dek çok sayıda ticari kümeyi bünyesinde barındırmaktadır. TRACECA Teknik Yardım Fizibilite Çalışmaları; 1995'ten itibaren Dünya Bankası, Avrupa ve Asya kalkınma bankalarının kredileri ile profesyonel bir içerik kazanmıştır.

Kısacası, TRACECA, salt kara ve demir yollarına bağlı değil denizyolunu da içeren bir projedir. Bu yüzden Karadeniz ve Hazar Denizi kapsamındaki denizyolu ve liman güvenliğini sağlayarak hem deniz ticaretinde hem de turizmde rekabeti ve potansiyeli arttırmak bu projenin önemli hedefleri arasında yer almaktadır. TRACECA kapsamında tamamlanan ve devam eden alt-projeler¹¹ vardır. Yakın bir zamanda projenin hitap ettiği tüm bölgede, -İstanbul limanından Odesa'ya,

¹⁰ Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi.

¹¹ Örneğin, tamamlanan projelerden biri "denizcilik-deniz ticareti eğitimi" ile ilgilidir. Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Türkmenistan ve Ukrayna'nın desteklediği bu proje, 2005-2005 tarihlerinde 2 milyon euroluk bütçeyle gerçekleştirilmiştir. Devam eden projelerden birinin konusu ise "denizcilik güvenliği"dir. 20013'te başlanan ve 2016'da tamamlanması öngörülen projenin bütçesi 3 milyon euro olup taraf ülkeleri ise başta Kafkaslar olmak üzere Bulgaristan, Moldova, Romanya, Ukrayna, İran ve Türkiye'dir. (TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "Deniz Ulaştırması", <http://www.traceca.org.tr/>)

Varna'dan Samsun ve Batum limanlarına kadar birçok noktada- yoğun feribot ve ro-ro seferlerinin yapılması beklenmektedir.

3. Dünyada ve Türkiye'de Deniz Ticareti Profili

TRACECA projesi ile tekrar ivme kazanan İpek Yolu, öncelikle bir dış ticaret yoludur. Dış ticaretin önemli bir bileşeni de deniz ticaretidir ve bu, deniz taşımacılığı ile bir bütünlük arz etmektedir. Dünya mallarının yaklaşık 5'te 4'ü gemilerle taşınmakta ve elleçlenmektedir.¹² Küreselleşme ve liberalleşmeye bağlı olarak artan rekabeti kolaylaştıran gemi taşımacılığı, deniz ticaretinin düşük maliyetlerle yapılmasını sağlamaktadır. Taşımacılık sektörü ve ticari performans açısından şimdiye dek yapılan hesaplamalara göre, deniz taşımacılığı demiryolundan ortalama 3,5 kat, karayolundan 7 kat, havayolundan 14 kat daha ucuzdur.

Türkiye için de geçerli olmak üzere, dış deniz ticareti çeşitli etmenlerdeki gelişmelerin etkisi altındadır.¹³ i- Küresel deniz ticareti ve taşımacılığındaki küresel yeni oluşumlar, ii-enerji güvenliği, iii-petrol fiyatları ve taşımacılık maliyetleri, iv-uluslararası taşımacılıktan kaynaklanan karbon emisyonlarının azaltılması, v-iklim değişiklikleri önlemlerinin uygulanması, vi-sürdürülebilir çevre güvenliği, vii-sosyal sorumluluk konusunda işbirliği, viii-deniz haydutluğu ile buna ilişkin maliyetlerdir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, her zaman, dünyada denize kapalı ülkelere göre genel dış ticarete ilişkin maliyetleri enazlayarak toplam dış ticaret gelirlerini ve bunda da deniz ticareti payını arttırma potansiyeline sahiptir.

Dış ticaretin omurgasını deniz taşımacılığı oluşturmaktadır. Uluslararası deniz taşımacılığı ile deniz ticareti bir bütünlük arz etmektedir. İkisi, uluslararası hizmetler sektöründe tarihsel planda önemli bir ağırlığa sahip olmasının yanısıra, bu sektörün yükselen bileşenlerini de temsil etmektedir. Dünyada ve Türkiye'de deniz ticareti ve dolayısıyla deniz taşımacılığına ilişkin şu veriler¹⁴ konuyla ilgili yukarıdaki saptamayı pekiştirir niteliktedir.

¹² *Elleçleme*; limanlarda (vd. yerlerde) gümrük gözetimindeki eşyanın gemiden (vd. taşıtlardan) indirilmesi, yüklenmesi, depolanması, ambalajlanması, vb. işlemleri demektir.

¹³ J. Nur Ece, "Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler", *Deniz Haber*, 30 Temmuz 2012.

¹⁴ Bkz.UNCTAD'dan aktaran J. Nur Ece, "Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler", *Deniz Haber*, 30 Temmuz 2012; DTGM, TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti Analizleri*, Ankara, 2012; İ.Hilmi Koçak, *Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2102; TC Ekonomi Bakanlığı, *Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten*, S. 43, 28 Haziran-4 Temmuz 2013.

► *Dünya deniz ticaret filosu:* 2012 yılı başında dünya filosundaki 300 GT¹⁵ ve üzeri toplam gemi sayısı 48.197 adede ulaşırken, toplam gemi tonajı 1.46 milyar DWT¹⁶ ve toplam konteyner filo kapasitesi 15,3 milyon TEU'ya¹⁷ ulaşmıştır. Bu tarih itibariyle DWT tonaj bazında toplam dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık %70'ini 10 ülke kontrol etmektedir. Bu kapsamda Yunanistan 217 milyon DWT (%16,4) ile dünyada 1.; 210 milyon DWT (%15,8) ile Japonya 2. ve 125 milyon DWT (%9,5) ile Almanya 3.; Türkiye ise 22,5 milyon DWT'luk filo kapasitesi ile 15. sırada yer almaktadır.

► *Dünya deniz ticareti:* 1950 yılında 500 milyon ton olan dünya deniz ticaret hacmi bugün 18 kat artarak 9 milyar tona ulaşmıştır. Hacim olarak dünya ticaretinin %75'i denizyolu, %16'sı demiryolu ve karayolu, %9'u boru hattı ve %0,3'ü havayolu ile gerçekleştirilmektedir. 2011'de toplam deniz ticaret hacminin yaklaşık %35'ini sıvı dökme yükler; %28'ini demir, maden cevheri, kömür ve tahıl ticareti oluşturmaktadır. Bu dönemde toplam deniz ticaretinin %17'si konteyner taşımacılığı ile yapılmıştır. Toplam 15 trilyon dolarlık dünya ticaretinin 9 trilyon dolarlık (=%60'lık) bölümü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir.

► *Navlun piyasaları:* Dünya büyüme rakamları ve ticaret hacmi denizyolu taşımacılarını doğrudan etkilemektedir. Söz konusu etki, dünya ticaret hacmindeki dalgalanma, küresel iktisadi krizin etkilerinin halen devam etmesi ve petrol fiyatlarındaki artış ile kendisini göstermektedir. 2011'de 8,8 milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi bir önceki yıla göre %5,6 büyürken, dünya deniz ticaret filosu ise bir önceki yıla göre %8,4 büyümüştür. Dolayısıyla, filo tonaj arzı, yük hacmindeki talep artışından daha yüksek olduğu için navlun¹⁸ fiyatları olumsuz etkilenmiştir.

► *Dünya tanker filosu:* Dünya tanker filosunun, 2008-2009 yılları boyunca yaşanan krize rağmen hem adet hem de DWT bazında sürekli büyüdüğü görülmektedir (Grafik 1). Dünya tanker filosu 2003 yılına göre 2011'de; adet bazında %29, DWT bazında %58 artmıştır. Gemi başına

¹⁵ GT: gros (darası düşmemiş) ton. 1 ton = 2,8317 m³.

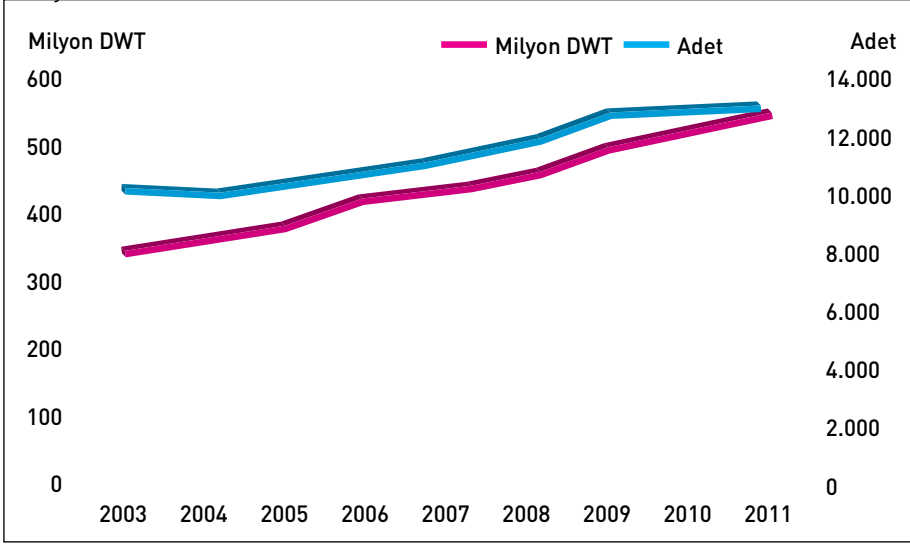
¹⁶ DWT (DeadWeight; Türkçe, Detveyt): Uluslararası denizcilik ticaretinde bir ölçü birimidir. 1 metrik ton (DWT) = 1,016 kg.

¹⁷ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): Konteynerlerin kapasitesini belirten ve 20 ayağa (feet) denk bir ölçü birimi (34 m³'lük bir hacim).

¹⁸ Navlun: Gemi ile yapılan taşımanın ücreti.

düşen ortalama kapasite olarak ise 2003 yılına göre 2011’de %22 artmıştır. 2003-2011 yılları arasındaki yıllık ortalama artışlara göre ise; Dünya tanker filosu adet bazında %3, DWT bazında %6 ve gemi başına (DWT bazında) %3 oranlarında büyüme kaydetmiştir.

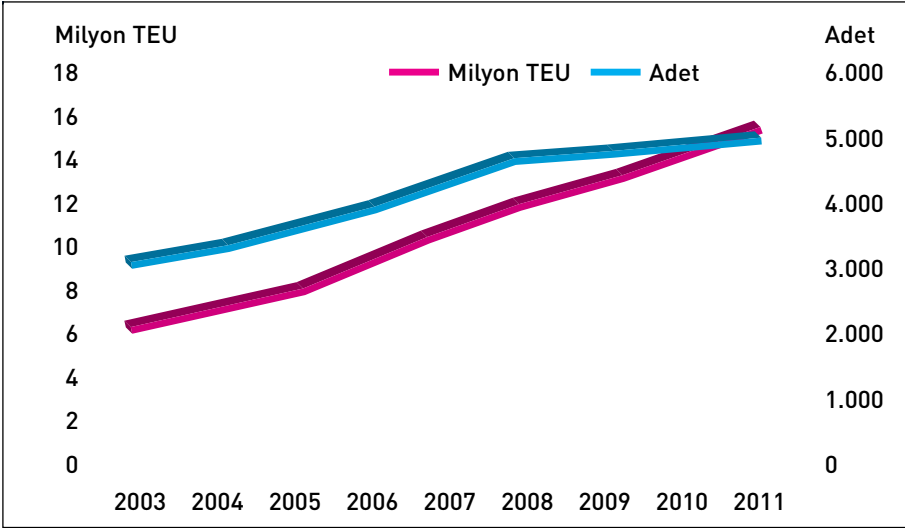
Grafik 1: Dünya Tanker Filosu (2003-2011)



Kaynak: Koçak, 2012.

► *Konteyner sektörü:* Ocak 2011 itibariyle konteyner¹⁹ gemileri bir önceki yıla göre %8,7 oranında büyümüştür. Dünya konteyner limanlarındaki elleçleme 2010’da 531,4 milyon TEU olup, büyüme bir önceki yıla göre %13,3 oranında artmış; dünya konteyner elleçlemesinin yaklaşık %47,9’u dünyanın önde gelen Çin, Singapur, G.Kore vb. limanlarında gerçekleşmiştir. Dünya konteyner filosu, 2003 yılına göre 2011’de adet bazında %64, TEU bazında %139, gemi başına düşen ortalama kapasite %45, adet bazında yıllık ortalama %6, TEU bazında yıllık ortalama %12, gemi başına ortalama TEU bazında yıllık ortalama %5 büyüme göstermiştir. Ayrıca, konteynere bağlı dünya deniz ticaret filosu gemi cinsleri, adet ve kapasite bazında ciddi artışlar gerçekleştirmiştir (Grafik 2).

¹⁹ *Konteyner:* 30-40 ton ağırlığında yük alabilen sağlam çelik kaplar içinde kara ve deniz yoluyla taşınması.

Grafik 2: Dünya Konteyner Filosu (2003-2011)

Kaynak: Koçak, 2012.

► *Küresel rafineri elleçlemesi:* Petrol ürünleri taşımacılığı, dünya ekonomisindeki gelişmeler ve iklimsel değişimler nedeniyle 2010'da bir önceki yıla göre %3,7 oranında artarak 967,5 milyon tona ulaşmıştır. 2011'de ham petrol ticaretindeki büyüme azalmıştır. Petrol ürünleri taşımacılığında 2011'de küresel ekonomi ve petrol talebinin karşı karşıya kaldığı riskler, OPEC bölgesindeki siyasal belirsizlikler, Japonya gibi gelişmiş ülkelerde yaşanan büyük doğal afetler, vb. nedenlerden dolayı azalma olmasına rağmen; tanker filosu ve rafineri kapasite artışı sayesinde küresel rafineri elleçlemesi genel olarak olumlu bir süreç geçirmiştir.

► *Gemi fiyatları:* Gemi yapım maliyetleri ve taşımacılık hizmetleri talebi hem gemi arzına hem de deniz ticareti pazarına yansıyan unsurlardır. 2010'da gemi inşa fiyatlarının tüm gemi türleri bazında düşmesi nedeniyle, kısa dönemde dünya ticaretini karşılamak için dünya ticaret filosunun yeterli kapasiteye sahip olacağı görülmektedir. Kuru dökme yük sektöründe orta ölçekli panamax gemilerin fiyatlarında düşüş, daha küçük ve daha büyük gemilerin fiyatlarında artış beklenmektedir. İkinci el tüm konteyner gemilerinin fiyatları 2010'da artmıştır. Bir önceki yıla göre en fazla konteyner-yük donanımlı (500 TEU) gemi fiyatlarında %28,6, dökme yük (170 bin DWT) gemi fiyatlarında %15,9 ve kimyasal tanker (12 bin DWT) gemi fiyatlarında %15,2 oranında düşüş olmuştur. Küçük 500 TEU'luk konteyner gemilerin inşasına talep az ve ikincil el düzeyinde olmaktadır.

► *Gemi finansmanı*: İktisadi krizden dolayı birçok banka çok miktarda ‘toksitle’ aktif bilançodan çıkartmak zorunda kalmakta olup yeni gemi inşası finansmanı sağlamakta çekincelidir. Yine de, çok kârlı olan bu sahada, 2008’in ilk çeyreğinde gemi finansmanı için bankaların verdiği kredi miktarı 14,1 milyardan 2010’nun aynı döneminde 25,7 milyar dolara yükselmiştir. Ayrıca, navlun ücretleri ve gemi fiyatları ve kiralalarının yüksekliği vb. nedeniyle deniz taşımacılığı talebindeki düşüş gemi sahipleri ve gemi operatörleri üzerinde baskı oluşturmaktadır. Dünyada gemi finansmanında kredi veren 25 banka içinde pazardaki başlıca oyuncular, gemi finansmanı portföy değeri 144 milyar dolar olan 8 Avrupa bankasıdır (örneğin; HSH NordBank, Deutsche Schiffsbank, DnB NOR, BNP Paribas, Lloyds Banking Group, vb).

► *Düzenli hat (liner) taşımacılığı*: Bağlantı Endeksi (Liner Shipping Connectivity, LSCI) UNCTAD tarafından kurulmuş olup, 162 kıyı devletini kapsamaktadır. LSCI şu 5 unsurdan oluşmaktadır: Gemi sayısı, bu gemilerin TEU bazında konteyner taşıma kapasitesi, şirket sayısı, sağlanan hizmet miktarı ve her ülkenin deniz limanına hizmet götüren en büyük gemilerin ölçütleri. Bu taşımacılık türünde önde gelen 30 liner taşıyıcı şirketin 2010’daki toplam kazancı 17 milyar dolardır. Düzenli hat taşımacılığında dökme yüklerin (sıvı ve kuru yük) payı %10-30; konteynerlerin payı ise %90-70 arasında değişmektedir.

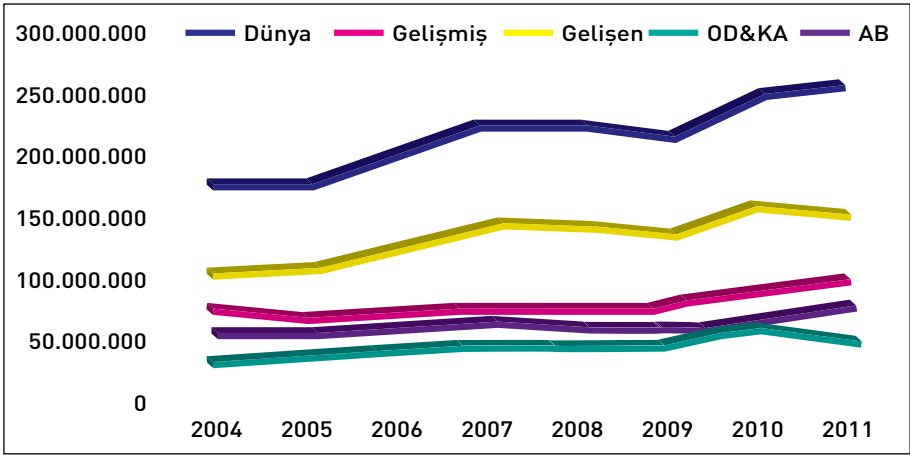
► *Türk armatörlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu*: 2012’de %34 büyüyerek 30 milyon DWT’yi aşan toplam filoda yabancı bayrakta çalışan filo payı ise %68,7’ye yükselmiştir. İktisadi kriz öncesi ve sonrasında verilen siparişlerin teslim alınması ve ikincil el gemi yatırımları Türk armatörün²⁰ dünya sıralamasında basamak atlamasını sağlamıştır. 2012 başı itibariyle 22,5 milyon olan filo kapasitesi 2013 itibariyle 30,3 milyon DWT’ye çıkmıştır.

► *Türkiye’de kabotaj taşımaları*: Kabotaj, Türkiye’nin limanları arasında gerçekleştirilen yük ve yolcu taşımalarının yalnızca Türk bayraklı gemiler tarafından yapılması demektir. Kabotajda elleçlenen toplam yük 2004-2011 yılları arasında artış eğilimi göstermiş; 2011’de 2004 yılına göre %49 büyüyün kabotajdaki yük elleçlemeleri bu sekiz yıllık dönemde ortalama %6 büyümüştür.

²⁰ *Armatör* (Fr. armateur), ticaret gemisi sahibi; *armatörlük*, gemi işletmeciliği demektir.

► *Türkiye'nin ülke gruplarıyla denizyolu dış ticareti: 2008-2009 yıllarında Türkiye'nin dış ticareti tüm ülke grupları bazında düşüş göstermiş, 2010-2011'de ise artmış; krizden çıkış sürecinde gelişmiş ülkeler ile MENA denilen Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri bazında oransal artış gözlemlenmiştir. Yine kriz yıllarına kadar kesintisiz artan dış ticaret hacmimiz, özellikle ithalattaki daralmalarla 2009'da bir miktar azalmış, 2010'da ise kriz öncesi düzeyleri aşmıştır (Grafik 3).*

Grafik 3: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre Denizyoluyla Toplam Dış Ticareti (Ton)



Not: OD&KA (Orta Doğu ve Kuzey Afrika).
Kaynak: Koçak, 2012.

4. Küresel Mali Kriz ve Deniz Ticareti Üzerindeki Etkileri

2007'de ABD'de bankacılık sektöründe başlayan ve mali krize dönüşen kredi riski, 2009'a kadar ABD ile mali ilişkisi bulunan tüm dünya ülkelerinde yayıldı. 1929'dan beri yaşanan en etkili kriz olduğu ileri sürülen bu küresel mali krizin ABD ve Türkiye ekonomisi boyutu şöyle özetlenebilir:²¹

Amerikan Ulusal İktisadi Araştırma Bürosu'nun (NBER), ABD ekonomisinin Aralık 2007 tarihinde durgunlukta olduğunu açıklamasından

²¹ Aysu İnşel ve Ercan Sarıdoğan, "Krizin Türkiye'ye Etkileri", *Vira Haber*, 13 Nisan 2009; İrfan Kalaycı, "2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarete Korumacılık: Paradigma Kayması (mı?)", *Maliye Dergisi*, S. 161, 2011, s. 76-104; İrfan Kalaycı, "Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı", *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011, s. 69-96.

itibaren dünya bir mali kriz sürecine girmiş oldu. Krizin temel nedeni, ilk görüntü itibariyle, ABD ekonomisinde konut sektörüne verilen kredilerin geri dönüş trafiğinin tıkanmasıdır. Ortaya çıkan ‘konut kredisi balonu’, daha derin sistemik sorunları gizleyen, dünya ekonomisindeki iktisadi dalgalanmanın bir yan sonucudur. Amerikan ekonomisinde mali sistem kendi yarattığı devasa yapay fonlarla birlikte konut sektöründe fiyatları ve kârları şişiren bir yapıya dönüşmeseydi, kriz ötelenebilirdi. Kredi dağıtımında eksik risk değerlemesi ve başlangıçta çok düşük olan değişken faizli kredi uygulaması konut kredi talebini ve devamında enflasyonu arttırmıştır. FED’in faizleri yükseltmeye başlamasıyla birlikte krediler geri ödenemezken, mali sektörde başlayan sıkıntılar istikrar beklentisini ve güveni azaltmış; oluşan bankacılık zararlarının küresel olarak yayılmasıyla bu bankalarda fonları bulunan Avrupa ve Asya ekonomileri de bu zararlardan payını almıştır.

Türkiye ekonomisinin küresel krizden etkilenme kanalları ise, daha çok, temelde küresel fon piyasalarından fon tedarikiindeki ve ihracattaki sıkışma üzerinden kendisini göstermiştir. Mali ve ticari kanallardaki bu daralmanın büyüklüğü ekonominin büyümesindeki daralmayı belirlemiştir. Çünkü Türkiye ekonomisi ağırlıklı olarak dış kaynakla kendisini finanse edip buna bağlı olarak büyümeyi tercih etmiştir.

Krizden sonra pek çok ülke, serbest dış ticaret politikalarını gözden geçirerek sadece bazılarını askıya aldı ve birtakım korumacı önlemlere başvurdu. Bunun temel nedenlerden biri krizden dolayı karşılaştıkları kayıpları telafi etmek istemeleriydi. Diğer neden de, IMF çabası doğrultusunda liberal iktisadi yapılarını bozmadan dış ticaret yapılarını kuvvetlendirmektir. Dolayısıyla korumacılık, bu ülkeler açısından serbest dış ticareti ‘ikame eden’ değil, ‘takviye eden’ bir karakter taşımaktaydı. Türkiye’nin dâhil olduğu gelişmekte olan ülkeler (GOÜ) için korumacı önlemlerin en güçlü yanı bebek sanayilerini korumak iken, gelişmiş ülkeler (GÜ) için ise işsizliği düşürmek olabilir. Küreselleşen dünyada cari dengeyi sağlayabilen bir korumacılık tüm ülkeler için güçlü bir özellik taşıyabilir. Korumacılık GÜ’ye anti-damping,²² GOÜ için adil ticaret ve iki taraf için de seçici ve esnek ticaret yapma fırsatları sunabilir. Korumacılığın zayıf yönleri de söz konusudur; örneğin, GÜ’yü rekabetçi ve GOÜ’yü

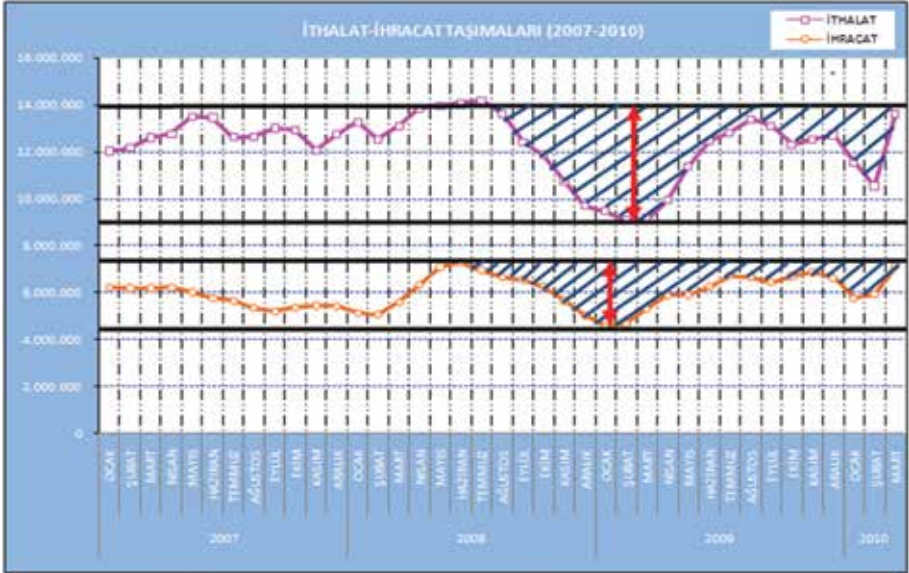
²² Bir ihracatçı şirketin ürettiği malı dış pazarda iç pazardaki fiyattan altında satmasına ‘damping’; bu şirketin tekeli olarak o pazarı ele geçirmesine ‘yıkıcı damping’; WTO’nun Ticaret ve Tarifeler Genel Anlaşması’na (GATT) göre serbest dış ticarete aykırı olarak nitelediği bu durumu önlemek ve zarar gören şirketleri ve ülkeleri korumak amacıyla vergi, vb. uygulamasına ise ‘anti-damping’ adı verilir.

düzenli yatırım mal girişi gibi sorunlarla karşı karşıya getirebilir ve her iki ülke grubunu kendi içinde ve çapraz bir şekilde korumacılıkta misilleme yarışına sokabilir. Ayrıca, GÜ açısından kur ve ticaret savaşı, GOÜ için mali korumacılık ve tüm dünya için küreselleşme pratiğine aykırı olarak iktisadi ve siyasi birliklerin çözülmesi ise korumacılık yüzünden oluşabilecek ciddi tehlikelerden bazıları sayılabilir.

ABD kaynaklı küresel mali kriz, reel sektörü ve dolayısıyla deniz ticaretini, ülkelere göre değişmekle birlikte olumsuz etkilemiştir. Krizin deniz ticareti üzerindeki etkileri Türkiye açısından şöyle olmuştur:²³

► *Dış ticaret taşımaları:* Türkiye'nin 2009'da thalat taşımalarının %93,6'sı, ihracat taşımalarının %72'si deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. İhracat taşımaları 2005'ten itibaren sürekli bir artış gösterirken, ithalat taşımaları 2007'den itibaren düşüş göstermiştir. 2009 verileri bir önceki yıl değerleri ile karşılaştırıldığında, ihracatta %0,7'lik bir artışın, ithalatta %7,7'lik bir düşüşün olduğu görülmektedir.

Grafik 4: Türkiye'de İthalat ve İhracat Taşımalarının Karşılaştırılması



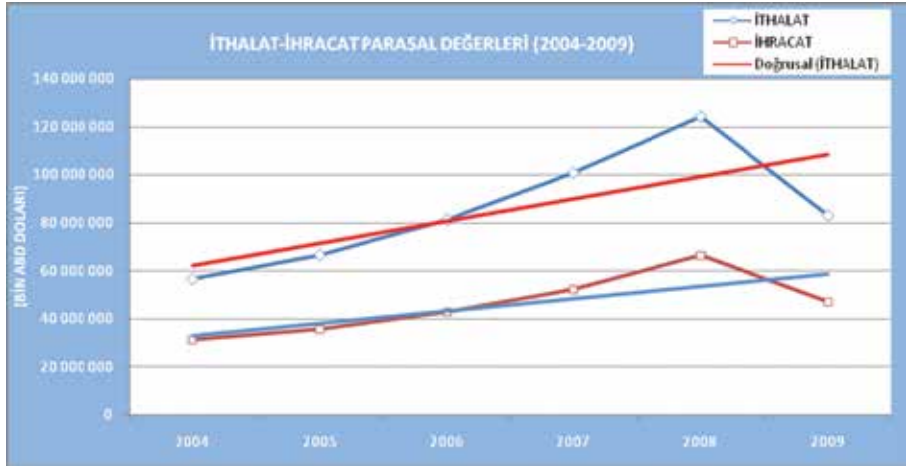
Kaynak: DM-DTGM, 2010.

²³ DM-DTGM (TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü), *Deniz Ticareti İstatistikleri*, Ankara, 2010; DM-DTGM, *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri*, Ankara, 2011; Metin Kalkavan, "Deniz Taşımacılığı", *İMEAK Deniz Ticaret Odası*, 9 Mayıs 2012.

► *İthalat ve ihracattaki daralmalar*: İthalattaki (M) daralma Ağustos 2008’de başladı ve Şubat 2009’da en yüksek noktaya ulaştı. Derinleşen krizden bir yıl sonra çıkıldıysa da Eylül 2009’da yüzeysel yeni bir daralma konjonktürüne girildi. İhracattaki (X) daralma ise Temmuz 2008’de başladı, Ocak 2009’da en yüksek noktaya ulaştı ve altı ay sonra, Ağustos’ta yeni bir daralma ile karşılaşılacak üzere, bu krizden çıkıldı. Grafik 4’te M ve X alanlarında taralı kısımların oluşturduğu geniş ağızlı U çizgisi krizin derinleşen aralığına işaret etmektedir. Buna göre, kriz, M taşıma değerlerini X taşıma değerlerine göre yaklaşık 3 katı daha fazla etkilemiştir.

► *Dış ticarete parasal değerlerde değişme*: Deniz yoluyla taşınan M ve X yüklerinin parasal değerlerine göre, krizin deniz ticaretine olan etkisinin değerlendirildiği Grafik 5’te M ve X’te 2008 yılına kadar devam eden büyümenin, krizin etkisiyle 2009 yılında daralma olarak kendini gösterdiği görülmektedir. M 120’den 80 milyar dolara; X ise 65’ten 50 milyar dolara kadar düşmüştür. 2003’te 61,5 milyar dolarlık toplam dış ticaret (X + M) yükü ve 2009 kriz yılında da 121 milyar dolarlık yük denizyoluyla taşınırken 2011’de bu rakam yılsonu itibariyle 207 milyar dolar olmuştur.

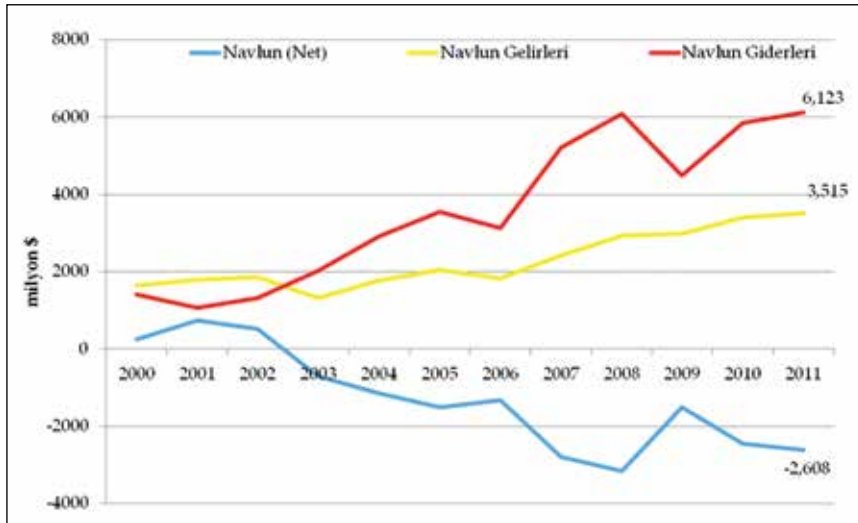
Grafik 5: İthalat ve ihracatın Parasal Değerlerindeki Gelişme



Kaynak: DM-DTGM, 2010.

► *Navlun gelirlerinde değişme*: Kriz, Türkiye’nin net navlun gelirlerini de aşağıya çekmiştir. 2008’de navlun giderleri gelirlerinden daha fazla artarak net navlun (-)3 milyar dolara yaklaşmıştır. Krizin aşılmasıyla birlikte ödemeler dengesinde bir rahatlama sağlayacak şekilde navlun gelirleri giderlerinden daha fazla artmaya başlamıştır (Grafik 6).

Grafik 6: Ödemeler Dengesinde Navlun Gelirleri ve Giderleri



Kaynak: Kalkavan, 2012.

Türkiye'nin deniz ticaretinde yaşadığı krizin etkileri -2006 ile 2009 yılları arasındaki gelişmeler karşılaştırılarak- genel olarak sayısallaştırmak mümkündür:²⁴

Limanlarda elleçlenen yük miktarında;

- 2006 yılında; %13,6 büyüme,
- 2007 yılında; %17,5 büyüme,
- 2008 yılında; %9,9 büyüme,
- 2009 yılında; %-1,6 daralma,

Coğrafi bölgelere göre elleçlenen yük miktarında;

- Karadeniz'de(%): Marmara'da(%): Ege'de(%): Akdeniz'de(%):
- 2006 yılında; 16,6 büyüme, 11,5 büyüme, 11,6 büyüme, 20,7 büyüme,
 - 2007 yılında; 5,1 büyüme, 10,2 büyüme, 8,3 büyüme, 44,2 büyüme,
 - 2008 yılında; 3,9 büyüme, 2,6 büyüme, -1,2 daralma, 30,6 büyüme,
 - 2009 yılında; -6,7 daralma, -4,7 daralma, -15,0 daralma, 10,5 büyüme,

Kabotajda elleçlenen yük miktarında;

- 2006 yılında; %9,0 büyüme,
- 2007 yılında; %16,7 büyüme,
- 2008 yılında; %9,3 büyüme,
- 2009 yılında; %-3,2 daralma,

²⁴ DM-DTGM, *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*, Ankara, 2010.

Kabotaj da taşınan yolcu miktarında;

- 2006 yılında; %10,3 büyüme,
- 2007 yılında; %10,7 büyüme,
- 2008 yılında; %1,2 büyüme,
- 2009 yılında; %4,7 büyüme,

Kabotaj da taşınan araç sayısında;

- 2006 yılında; %11,7 büyüme,
- 2007 yılında; %5,0 büyüme,
- 2008 yılında; %8,6 büyüme,
- 2009 yılında; %5,1 büyüme,

Limarlarda elleçlemesi yapılan ithalat yüklerinin miktarında (ton);

- 2006 yılında; %12,7 büyüme,
- 2007 yılında; %18,4 büyüme,
- 2008 yılında; %3,3 büyüme,
- 2009 yılında; %-8,4 daralma,

Deniz yolu ile yapılan ithalatın parasal değerinde (\$);

- 2006 yılında; %22,0 büyüme,
- 2007 yılında; %23,9 büyüme,
- 2008 yılında; %23,2 büyüme,
- 2009 yılında; % 33,1 daralma,

Limarlarda elleçlemesi yapılan ihracat yüklerinin miktarında (ton);

- 2006 yılında; %16,2 büyüme,
- 2007 yılında; %8,5 büyüme,
- 2008 yılında; %6,7 büyüme,
- 2009 yılında; %0,7 büyüme,

Deniz yolu ile yapılan ihracatın parasal değerinde (\$);

- 2006 yılında; %20,4 büyüme,
- 2007 yılında; %22,3 büyüme,
- 2008 yılında; %27,3 büyüme,
- 2009 yılında; %-29,1 daralma,

Limarlarda işlem gören konteyner (TEU) miktarı; (M, X ve genel toplamda, %)

- 2006 yılında; 13,2 büyüme, 16,7 büyüme, 14,6 büyüme,
- 2007 yılında; 18,8 büyüme, 20,9 büyüme, 18,2 büyüme,
- 2008 yılında; 12,9 büyüme, 11,2 büyüme, 13,9 büyüme,
- 2009 yılında; -12,3 daralma, -14,4 daralma, -15,2 daralma,

Limarlara uğrayan Kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı; (Kruvaziyer Gemide);

- 2006 yılında; %25,0 büyüme,
- 2007 yılında; %7,9 büyüme,
- 2008 yılında; %13,4 büyüme,
- 2009 yılında; %-17,6 daralma,

Limanlarda ro-ro gemileri ile taşınan araç sayısında;

- 2006 yılında; %6,1 büyüme,
- 2007 yılında; %19,4 büyüme,
- 2008 yılında; %-5,2 daralma,
- 2009 yılında; %-22,9 daralma,

Limanlara uğrayan gemi sayılarında; (adet ve GT olarak)

- | | | |
|-----------------|----------------|--------------|
| • 2006 yılında; | %3,3 büyüme, | 11,9 büyüme, |
| • 2007 yılında; | %4,4 büyüme, | 16,6 büyüme, |
| • 2008 yılında; | %3,1 büyüme, | 1,2 büyüme, |
| • 2009 yılında; | %-0,8 daralma, | 1,7 büyüme |

meydana gelmiştir.

5. Türkiye’de Yeni İpek Yolu Ekseninde Deniz Ticaretinin Geleceği: Yeni Stratejiler

Bu bölümde; yukarıda açıklanan tematik bilgiler ışığında Türkiye’nin İpek Yolu’nda kadim bir geçiş ülkesi sıfatıyla yeni stratejiler belirlemesi, deniz taşımacılığında dünya ligindeki yerini koruması, sınıai gemi yapıcılığında uzmanlaşıp dünya gemi ihracat pazarını artırması, deniz biyoteknolojisi sektörünü deniz ticareti bağlamında ‘Vizyon 2023’ kapsamına alması, AB denizcilik politikasına uyum göstermesi ve modern İpek Yolu’nun inşası için inisiyatif almasına ilişkin altı strateji üzerinde durulmuştur.

Bu stratejiler, kısmen ve dolaylı olarak; Türkiye’nin deniz ticareti kapasitesini artırmak ve deniz ticaretinin sorunlarını çözmek konusunda da bazı ipuçları sunmaktadır. Geniş düşünüldüğünde, yeni (modern) İpek Yolu için her stratejinin bir diğeri ile ilişkili olduğu anlaşılacaktır.

Strateji 1: Türkiye İpek Yolu’nda ‘eski’ hancı kimliğiyle ‘yeni’ stratejiler belirlemek durumundadır.

İpek Yolu üç kıtanın bireşimi olduğundan 5 milyar kişiye hitap eden büyük bir pazardır. Bunun yarısını Çin ve Hindistan ikilisi olan ‘Çindistan’ oluşturmaktadır. Bu pazarın –satın alma gücü paritesi en yüksek olması nedeniyle- en güçlü iktisadi ögesi ise kuşkusuz 550 milyonluk AB’dir. Rusya ise 140 milyonu aşkın nüfusuyla İpek Yolu pazarı için önemli bir ticari oyuncudur.

Yereli, Türkiye’nin İpek Yolu’nda pazarını arttırmak, korumak ve geliştirmek için izlenecek stratejilerde diakkat edilmesi gereken bir dizi hususu²⁵ şöyle sıralamaktadır:

²⁵ A. Burçin Yereli, “Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler”, <http://ahmetburcinyereli.com/SILKROAD.pdf>, s. 5-6.

- Tarihsel İpek Yolu güzergâhlarını ve bu güzergâhlar üzerindeki yerleşim yerlerini belirlemek;
- İpek Yolu üzerindeki yerleşim yerlerinden varlığı sürenlerin mevcut durumlarını tahlil etmek ve varlığı sona ermiş olanlarını yeniden canlandırmak;
- Varlığı süren ve yeniden canlandırılacak olan yerleşim yerlerini birbirine bağlayacak ulaşım hatlarını kurmak;
- Tarihsel İpek Yolu üzerindeki han, köprü, liman, pazar vb. yerleri yeniden tasarlamak ve onarmak;
- İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerle ortak stratejiler benimseyip eşgüdümlü hareket etmek;
- İpek Yolu ülkelerinin yollarını serbest ticaret koridoru, bu ülkeleri de doğal ‘serbest ticaret bölgesi’ olarak görmek;
- İpek Yolu ülkeleri ile birlikte bu ülkelerin yurttaşlarına serbest dolaşım hakkı tanımak;
- Bu ülkelerin ulusal paralarının kolay ve hızlı ticaret yapabilmeleri için konvertibl özelliğinin kazandırılmasına katkı sağlamak;
- Özellikle üniversite düzeyinde –şu anda önemli ölçüde uygulanmaya başlandığı gibi- öğrenci ve öğretim üyesi değişim programlarını yürütmek.

Strateji 2: Türkiye deniz taşımacılığında dünya ligindeki yerini korumalıdır.

Petrol ve kuru yük, dünya deniz ticaretinin ve taşımacılığının ana metası olmaya devam edecektir. Yapılan tahminlere göre, 2020’de petrol ve kuru yük, her biri, 10 milyar, 2030 yılında ise 14 milyar ton civarında bir taşımacılık gerçekleşecektir. Hammadde ve işlenmiş ürünlerin ise bu rakamların 4’te 1 civarında olacağı beklenmektedir. Türkiye, dünyanın en büyük 17. ekonomisi olup tek Afro-Avrasya köprüsüdür ve deniz taşımacılığında da bir kavşak olduğu için önemli bir pay almaya devam edecektir.

Türkiye bandıralı / sahipli filo; DWT bazında 2003 yılında dünya sıralamasında 19. sırada iken 2012 yılında 15. sıraya yükselmiştir. Krizden daha fazla etkilenen ve ‘denizci’ özellikleriyle tanınan Yunanistan 1. iken 2.; Hollanda ise 22. iken 28. sıraya gerilemiştir (Tablo 3).

Tablo 3: Ülke Filolarının ve Türkiye Filosunun Dünya Sıralaması (2006-2010)

ÜLKE FİLOLARININ DWT BAZINDA DÜNYA SIRALAMASI					ULUSAL BAYRAK				YABANCI	
2009	2008	2007	2006	ÜLKELER	ADET	1000 DWT	1000 TEU	ORT. YAŞ (YIL)	ADET	1000 DWT
1	1	2	2	JAPONYA	646	12.024	39	12,4	3.028	164.353
2	2	1	1	YUNANİSTAN	733	54.361	234	14	2.361	121.123
3	3	3	3	ALMANYA	442	17.620	1.220	9,6	3.034	87.256
4	4	4	4	ÇİN	1.657	36.237	392	22,8	1.491	54.955
5	12	9	11	İNGİLTERE	342	13.056	345	9,4	646	37.783
6	5	5	7	NORVEÇ	453	9.206	73	16,5	1.015	34.443
7	6	8	8	KORE	719	19.330	107	17	364	18.685
8	8	6	6	ABD	217	6.280	153	26,7	750	28.412
9	7	7	6	HONG KONG	286	17.560	116	7,9	326	15.074
10	11	11	9	TAYVAN	86	4.152	35	17,9	536	25.862
11	9	10	10	SİNGAPUR	454	16.001	256	11,5	307	11.436
12	14	14	14	İTALYA	527	12.757	74	14,3	218	6.185
13	15	30	29	KANADA	104	758	4	28,7	223	16.794
14	13	13	13	RUSYA	945	5.104	50	25,7	473	12.198
15	16	15	15	HİNDİSTAN	347	13.744	23	15,7	56	2.834
16	17	19	19	TÜRKİYE	520	6.736	69	18,1	636	8.592
17	18	18	16	S.ARABİSTAN	55	1.255	11	22,9	64	13.335
18	21	20	20	İRAN	65	1.325	25	20,4	126	13.201
19	19	17	18	BELÇİKA	68	5.890	7	11,8	109	6.660
20	10	12	12	DANİMARKA	193	4.040	12	12,6	362	7.710
21	20	24	21	MALEZYA	242	7.289	66	17	65	3.706
22	22	23	25	B. ARAP EMİRL.	38	631	1	17,5	298	8.233
23	25	27	31	KIBRIS	123	3.305	44	8,7	224	4.581
24	26	26	28	FRANSA	121	2.870	139	10,6	164	4.782
25	24	25	23	İSVEÇ	136	1.719	11	13,2	211	5.566
26	23	22	24	ENDONEZYA	681	4.798	56	24,7	104	2.078
27	28	28	27	KUVEYT	37	3.845	21	15,1	47	2.578
28	27	21	22	HOLLANDA	426	3.805	142	9,4	152	2.168
29	29	36		VİETNAM	361	3.456	18	14,3	66	1.923
30	31			İSPANYA	128	1.499	19	14,4	131	3.083
TOPLAM 30 ÜLKE					11.154	290.652	3.762	17,6	17.587	725.592
DİĞER					2.024	24.364	273	23,3	1.803	36.492
ALT TOPLAM					13.178	315.016	4.035	18,4	19.390	762.084
BİLİNMEYEN						
TOPLAM DÜNYA FİLOSU										

Kaynak: DM-DTGM, 2010.

Strateji 3: Türkiye sınıai gemi yapımculuğunda uzmanlaşmalı ve dünya gemi ihracat pazarını artırmalıdır.

Türkiye’de tersaneler, tarihsel bir geçmişe sahip olup²⁶ deniz ulaştırma sektörünün fabrikalarıdır. Sanayi kapasitesi, hem emek-yoğun hem de

²⁶ Tersanecilik Anadolu’da 600 yıllık bir gelenektir. İlk tersane 1390 yılında Gelibolu’da Osmanlı İmparatorluğu zamanında kurulmuştur. Taşları günümüze kadar varlığını korumuş olan Haliç Tersanesi 1455’te Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulduğunda, Osmanlı tersaneleri dünyanın en büyük tersaneleri olarak anılmaktaydı.

sermaye-yoğun faaliyet göstermeye paralel olarak yüksektir. Bu üretim sahasında önemli istihdam da sağlanmaktadır.

Ham petrol tankerleri, yolcu ve ro-ro gemilerinin üretilmediği fakat geleneksel gemilerin ürettiği Türkiye’de (bkz. Tablo 4) faal tersane sayısı 87’ye çıkmıştır. Bunlardan 84 tanesi özel sektöre, 3 tanesi de TSK’ye aittir. Türk özel sektör tersaneciliği günümüzde 1 milyon DWT (ton cinsinden yüksüz ağırlık) gemi inşa kapasitesine, 14,6 milyon DWT bakım onarım kapasitesine, 450 bin ton çelik işleme kapasitesine, 80,000 DWT’lik tek parça gemi inşa kapasitesine, 282.270 ton’a kadar kaldırma kapasitesine sahip çeşitli büyüklüklerde 15 adet yüzer havuz ile 1 adet kuru havuza sahiptir. Türkiye, gemi sipariş adedi bazında 6.; DWT bazında 11. sıradadır. Yerli girdi katkı oranı %50’nin üzerinde olan gemi inşa sanayimiz ihracatta büyük potansiyele işaret ettiğini kanıtlamıştır. 2003 yılında 440 milyon dolar ihracat, 2008’de 2.65 milyar doları görmüştür.²⁷

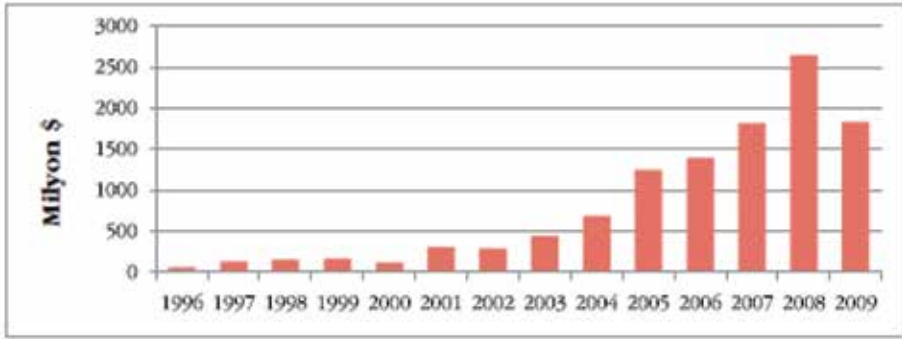
Tablo 4: Dünyada ve Türkiye’de Üretilen Gemi Tipleri

ÜRETİLEN GEMİ TİPLERİ	TÜRKİYE
Ham petrol tankerleri	✓
Kimyasal ve ürün tankerleri	✓
Dökme yük gemileri	✓
Genel kargo gemileri	✓
Konteyner gemileri	✓
Yolcu gemileri, feribotlar ve ro-ro gemileri	✓
Romorkör ve açık deniz destek gemileri	✓
Özel maksatlı gemiler (yüzer havuzlar, tarak gemileri, ağır yük gemileri vs)	✓
Yatlar	✓
Askeri gemiler	✓

Kaynak: TÜSİAD, 2010.

Türkiye’nin gemi inşa sanayi, bir ihracat değeri ve bir ihracat markası niteliğindedir. 1996’da ihracat değeri 100 milyon dolar değerinde bile değilken, 2008’de 2,7 milyar dolara ulaşmıştır. 2009 yılında ise küresel krizin de olumsuz etkisiyle 2 milyar doların altına düşmüştür (Grafik 7).

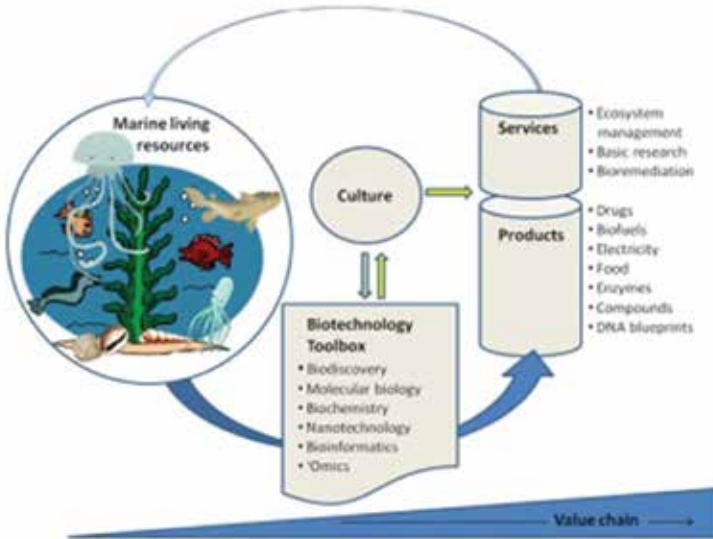
²⁷ EB-İGEME (TC Ekonomi Bakanlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi). *Gemi İnşa Sektörü*, Ankara, 2012.

Grafik 7: Türkiye Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değeri (1996-2009)

Kaynak: TÜSİAD, 2010.

Gemi inşa sanayi; çelik, makine, elektrik-elektronik, boya, lastik-plastik gibi birçok yan sanayiye dayanmaktadır. Her yan sanayi, ana sanayi olan gemi inşa sanayi ile etkileşim halindedir. Ana sanayi yan sanayiler için nitelikli işgücü, teknoloji transferi, döviz girdisi gibi çeşitli pozitif dışsallıklar yaratır (TÜSİAD, 2010). OECD'nin 2011 raporuna göre, Türkiye'de bir iktisadi faaliyet olarak, gemi yapımının ne kadar önemli olduğu bir matrisle özetlenmiştir (Tablo 5).

Şema 1: Deniz (Marine) Biyoteknolojisi: Biyoteknolojik Araçlar, Ürün ve Hizmet Etkileşimi



Kaynak: MB, 2013.

Tablo 5: Türkiye’de Hükümetlere Göre: Gemi Yapımcılığının Önemlilik Derecesi

Madde	Çok önemli	Önemli	Önemli değil
Stratejik sanayi		+	
İstihdam yaratması	+		
Krizdeki bölgelere desteği		+	
Sanayi/leşme kapasitesine katkısı	+		
Teknik/teknolojik kapasitesi	+		
Yatırımları çekici hale getirmesi	+		
Kamu sektöründe politika etkinliği			+
Gelir / Vergi potansiyeli		+	

Kaynak: OECD, 2011.

Strateji 4: Türkiye deniz biyoteknolojisi sektörünü deniz ticareti bağlamında ‘Vizyon 2023’ kapsamına almalıdır.

Biyoteknoloji ekseninde gelişen deniz ekosistemi, bir değerler zinciri (value chain) yaratmış ve deniz ticareti ürünlerini çeşitlendirmiştir (bkz. Şema 1). Avrupa Komisyonu da, ortak denizcilik politikası bağlamında genel olarak biyoteknolojik ve özelde de deniz biyoteknolojisine ilişkin faaliyet gösteren şirketleri ve bilim kuruluşlarını desteklemektedir.²⁸

Biyoteknoloji canlı organizmaları kullanarak biyoürünler veya biyo-bileşikler elde edip, bunları insanların hizmetine sunma faaliyetidir. Canlıları ıslah etmek ve verimlerini artırmak da biyoteknolojidir. Bunlardan başka yosunlar ve yosunlardan dönüştürülen kimyasallar gübre, boya, cam ve ilaç endüstrilerinde çok farklı şekillerde kullanılmaktadır. Bu nedenle Uzakdoğu ülkelerinde yosun endüstrisi en fazla ekonomik girdi sağlayan ve en ucuz istihdam yaratan bir sektör konumundadır. Örneğin, Çin’de sadece bir tek yosun türünü yetiştirerek geçimini sağlayan 60 bin aile olduğu bildirilmektedir. Karadeniz kıyılarında doğal olarak çok çeşitli yosun türleri bulunmaktadır. Bu yosunların işlenip değerlendirilmesi için deniz biyoteknolojisine gereksinim olacaktır. Eğer Türkiye’de yosun sanayi geliştirilebilirse tüm sahil bölgelerinde yeni bir istihdam alanı oluşacak ve böylece büyük kentlere göç de azalacaktır. Denizlerde kurulacak olan yo-

²⁸ Avrupa Komisyonu. 2012 <http://ec.europa.eu/environment/marine/> (2/10/2013)

sun çiftliklerinin balık çiftliklerinin aksine denizleri temizlediği bilinen bir gerçektir. Yosunlar, atmosferdeki karbondioksiti kullandıkları için küresel ısınmanın önlenmesinde de büyük rol oynayacaktır. Bölge Üniversitele-
rinde biyoteknolojinin her alanında (tıbbi, sınai, tarımsal, nanobiyotekno-
loji vd.) araştırmalar yapmak, yeni biyoürünler ve biyokimyasallar izole
edebilmek için öncelikle ilgili fakülte/bölüm/merkezler açılarak işlerlik
kazanması gerekmektedir.²⁹

Strateji 5: Türkiye, Avrupa Birliği denizcilik politikasına uyum göstermelidir.

Türkiye AB'nin aday üyesidir. Tam üyelik müzakere sürecinde, deniz ticareti ve taşımacılığı ile ilgili olarak; rekabet politikası (8. fasıl), balıkçılık (13. fasıl), taşımacılık politikası (14. fasıl), enerji (15. fasıl) ve gümrük birliği (29. fasıl) Türkiye'yi zorlayacaktır.

AB'de ortak denizcilik politikası oluşturma çabaları 1972 Paris zirvesine dayanmaktadır. 1973'te yeni üyelerin AT'ye girmesiyle, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde ele alınan denizyolu ile taşımacılık politikasının ana amaçları olarak şunlar belirlenmiştir: a)Topluluğun üçüncü ülkelerle yaptığı deniz ticareti çok önemli bir değerdedir. Ortak ticaret politikası çerçevesinde, deniz ticaretine ait düzenlemelerde Topluluk gemiciliğinin, uluslararası alandaki rekabetini güçlendirici önlemler alınacaktır. b)Roma Anlaşması'nın amaçlarına katkıda bulunacak şekilde, armatörler ve çalışanlar için, istihdam ortamının geliştirilmesi ve denizcilik sektöründe iktisadi gelişmenin sağlanması için çaba harcanacaktır. c) Topluluk filosunun ticari çıkarlarının zedelenmesi ve rekabet gücünün tamamlanması için uluslararası anlaşmalar dikkate alınacaktır. Buradaki ana stratejik amaç, AB ülkelerinin iç bünyede karar almaları yerine ortak politikaları benimsemeleridir.³⁰

AB denizcilik politikasına ilişkin son gelişmelerden biri, 2012'de onaylanan "Limasol Deklarasyonu"dur. Bu deklarasyon, AB ortak denizcilik politikasını teşvik etmektedir. Deklarasyona göre (ABHaber, 2012); AB için sürdürülebilir ve kapsamlı bir büyüme temelinde iyileşmeler yapılarak 'Avrupa 2020' hedeflerine yaklaşılabilecek; deniz ve

²⁹ Mustafa Türkmen, "Neden Deniz Biyoteknolojisi?", 2013, http://www.mustafa_turkmen.com.tr/tr/goster1.aspx?kod=122 (30/9/2013)

³⁰ Metin Kaya ve Muhsin Kadioğlu, "Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları", 2013, [http://www.marmara_cografya.com/pdf/1.7-\(s.123-134\)doc.dr.metino.kaya-ars.gormuhsinkadioglu_avrupabirliginin-denizcilik-politikalari.pdf](http://www.marmara_cografya.com/pdf/1.7-(s.123-134)doc.dr.metino.kaya-ars.gormuhsinkadioglu_avrupabirliginin-denizcilik-politikalari.pdf) (1/10/2013)

denizcilik sektörleri AB ekonomisi için büyüme ve istihdamda önemli sürücü olmaya devam edecek (bu sektörlerin brüt katma değer miktarları 495 milyar Avro'yu bulurken, 5,4 milyon Avrupalı AB üyesi ülkeler içerisinde bu sektörlerde istihdam edilmektedir); deniz eko sistem malları ve hizmetlerinin değerleriyle deniz çevresinin korunacak; Avrupa 2020 stratejisi sürdürülebilir bir 'mavi ekonomi' eksenine oturtulacak; Avrupa enerji piyasası ve ilgili hizmetlerinde, insan güvencesi, deniz ve okyanusların sağlığını riske atmadan kesintisiz uygunluk sağlanacak; mavi bioteknoloji sektörünün geliştirilmesi sürdürülecektir.

AB, gemi inşa sanayine sağladığı desteklerin yanısıra sektöre yönelik orta ve uzun vadeli stratejiler de geliştirmektedir. Bu stratejilerden biri olan 'liderlik programı' sektörün gelişmesi için sürdürülebilirlik ve bilgi yoğun temelli 'yenilik' ve 'nasıl yapmalı (know-how)' yeteneğini korumaya dayalı 2015 yılına kadar hedefleri ortaya koymaktadır. Türkiye de denizcilik sektörünün gelişmesi için AB pratiğine uygun bir şekilde çeşitli mali destekler (sübvansiyon) uygulamaktadır. Bu desteklerden bazıları; ihracata yönelik gemi yapıcılığında yatırım kredisi teminatı ve KDV indirimidir.³¹

Strateji 6: Yeni İpek Yolu'nun inşası için Türkiye inisiyatif almalıdır.

Burada bir 'öneriler paketi' dikkate alınabilir. İpek Yolu'nun modernleştirilmesine ilişkin olarak Kulaklıkaya'nın geliştirdiği bütüncül önerilere göre, Türkiye öncülüğünde bir koridor yönetim ajansının kurulması ve ilgili ülkelerin tek bir platformda toplanması İpek Yolu'nun iyileştirmesine önemli katkılar sağlayacaktır. Örneğin:³²

i-Bölgede ülkelerarası sınır geçişlerini kolaylaştıracak girişimler devreye sokulmalıdır: Gümrük işlemlerinin standardize edilmesi ve transit geçişlerin sağlanması gerekmektedir. Bölgenin taşımacılıkta yaşadığı problemler, UNESCAP tarafından süre/maliyet-mesafe yöntemiyle yapılan çalışmada karşılaştırmalı örnekler ile ortaya konulmaktadır. Örneğin Bişkek'ten yola çıkan bir kargo, Kırgız-Kazak sınırında 65 saat, Kazak-Rus sınırında ise 57 saat bekleme yaparak toplamda 207 saatte Rusya'nın Novosibirsk kentine ulaşmaktadır. Bu taşımacılık işleminin yaklaşık %60'ı iki sınır kapısında geçerken, toplam taşımacılık maliyetinin %64'ünü

³¹ DM-DTGM. *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri*, Ankara, 2011.

³² Ömercan Kulaklıkaya, "Modern İpek Yolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı", *TEPAV Değerlendirme Notu*, Şubat 2013, s. 1 ve 5-6.

oluşturmaktadır. Dolayısıyla bölgede transit geçişlerin sağlanması maliyeti düşürecek, ticareti kolaylaştıracaktır.

ii-Bölge ülkelerine demiryolu yatırımı yapılmalıdır: Demiryolu ile taşımacılık ekonomik, çevreci ve güvenlidir. Bu nedenle trenle taşımacılık ticareti teşvik edici özelliğe sahiptir. Modern İpek Yolu üzerindeki (Afganistan, vb.) ülkelere demiryolu altyapısının kurulması hem yaratacağı istihdam, hem de lojistik ağın güçlendirilmesi bakımından ekonomik sıçrama yaratacaktır.

iii-Bölgedeki gümrük sınır kapılarının modernize edilmesi için uluslararası toplumdaki destek alınmalıdır: Bölgede birden fazla taşımacılık yöntemiyle lojistik maliyetleri optimize eden kombine taşımacılık hizmeti benimsendiğinde taşımacılık maliyetlerinin yanı sıra depolama maliyetlerini de azaltacaktır. Türkmenistan ve Azerbaycan limanlarında kurulacak lojistik merkezler, Hazar Denizi üzerinden köprü görevi üstlenebilecektir. Bu sayede lojistik maliyetler düşecek, Avrasya bölgesinde ticaret akışı kolaylaşacaktır.

iv-Orta Asya'da ulaştırma ağlarının geliştirilerek Modern İpek Yolu rotasının etkin kullanılması için tüm ilgili ülkeler bütüncül yaklaşmalıdır: Bu bağlamda finansman, yönetim ve proje tasarımı gibi konulardan sorumlu bir koridor yönetim ajansı oluşturulmalıdır. Türkiye, Çin ve Rusya gibi ülkeler bu organizasyona destek olmalıdır. Ayrıca Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve Asya Kalkınma Bankası gibi kuruluşlardan destek aranmalıdır.

v-Türkiye, Modern İpek Yolu'ndan sorumlu koridor yönetim ajansının kurulmasında öncü rol oynayabilir: Modern İpek Yolu koridorlarında, ilgili darboğazların tespit edilmesi, en hızlı finansman kaynaklarının bulunması ve tarafların bir araya getirilmesi için bir platform oluşturulmalıdır. Bu platformda detaylı fizibilite çalışmaları ve çözüm odaklı projeler geliştirilmelidir. Bu bağlamda Türkiye, hem ilgili Orta Asya ülkeleri, hem de Çin ve Rusya gibi dışarıdan önemli destek sağlayabilecek ülkeleri bir araya getirebilir. Bu sayede ekonomik girişimlerde bulunulabileceği gibi, siyasi ve politik engellerin aşılması, işbirliğine gidilmesi de kolaylaşacaktır.

6. Sonuç

Rossabi, modern-öncesi tarih çerçevesinde Avrasya uygarlıkları anlatılırken en romantik konulardan birinin 'İpek Yolu' olduğunu belirtir. İpek Yolu olmasaydı, Çin, Orta Asya, Batı Asya ve elbette Avrupa arasında kültürel, politik ve iktisadi etkileşim bu kadar yoğun olmayacaktı.

İpek Yolu tarihi İ.Ö. 3. yüzyıldan beri Çinlilerin başrolünde yapılan kozmopolitik ticaretin de tarihidir.³³ İpek Yolu, üzerinde barındırdığı ülkelerin rengârenk bayrakları gibi ışıltılı bir caddeye benzemektedir. Bu caddenin ticari ve turistik trafiğe kapatılması, kara-deniz-hava yolları ve boru hatları ile bir bütünlük arzeden dünya ekonomisinin dinamizmini yitirmesi demek olacaktır.

İpek Yolu; Orta Doğu ve Kafkasya'dan dolayı aynı zamanda bir petrol yoludur ve bu yapısal durum yüzünden ilgili ülkeler birbirlerine karşı iktisadi çıkarlar bağlamında çatışmacı hale gelmektedir. Türkiye, petrol fazlasına sahip ülkelerle petrol açığı ülkeler arasında ortaya çıkan gerilimin tam ortasında yer almaktadır.³⁴ Fakat aynı İpek Yolu bölgesinde 'konuksever bir yatırım iklimi' varolduğu için Orta Doğu ve Kafkasya'nın petrolüne karşı hangi ülke 'susuzluk' çekiyorsa, o ülke bu bölgede doğrudan ve portföy yatırımları yaparak gidermeye çalışmaktadır.³⁵ Eski İpek Yolu'nda geleneksel mal ve madenlerin ticareti 'trampa' ve 'para' ile yapılırken, yeni İpek Yolu'nda boru hatları devrededir ve hiç olmadığı kadar disiplin ve güvenlik ihtiyacı ön plandadır.³⁶ Tarihsel İpek Yolu yeniden canlandırılacaksa, ancak bu ihtiyacın giderilmesi oranında olanaklı olabilecektir.

Deniz ticaretini doğrudan/dolaylı kapsayan İpek Yolu'nun hem bir 'yolcusu' ve hem de 'hancısı' olan Türkiye, küresel deniz ticareti ve taşımacılığının önemli bir parçası ve paydaşdır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin dünya deniz ticaretindeki payını artırmaya çalışması kadar doğal bir hedef olamaz.

³³ Morris Rossabi, "The Silk Roads: An Educational Resource", *Education About Asia*, Vol. 4, No. 1, Spring 1999.

³⁴ Ünlü (Alman) bilim insanı F. Neumark'ın da vurguladığı gibi; 'Türkiye'nin bir önemli özelliği (ve farkı), dünya enerji kaynaklarının %65'ini kapsayan Ortadoğu'nun tam göbeğinde bulunmasıdır ve büyük devletlerin küresel güç kavgalarında Türkiye de nasibini alacak ve bedelini ödeyecektir. (Aktaran; Erol Manisalı, "İpek Yolu Değil, Petrol Yolu...", *Cumhuriyet*, 25 Haziran 2012.)

³⁵ Dominic Barton, Kito de Boer and Gregory P. Wilson, "The new Silk Road: Opportunities for Asia and the Gulf", *McKinsey Quarterly*, July 2006.

³⁶ Bu ihtiyaç doğrultusunda 1999'da demokrasi, serbest piyasa ekonomisi ve güvenlik alanında işbirliğini öne çıkaran "İpek Yolu Strateji Yasası" ABD Senatosunda kabul edilmiştir. ABD'nin İpek Yolu politikası tarihsel İpek Yolu'nun kuralları ile uyum içinde olsa da bu yolun üzerindeki Orta Asya ve Orta Doğu'da istikrar yerine şiddet ve istikrarsızlığı egemen kılmıştır. Güven sorunu, tarihsel İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının önündeki en önemli engeldir. Batılı devletlerin bölgedeki enerji kaynaklarına ulaşmadaki ısrarı ile bölgede, çıkarları doğrultusunda, sorumluluk almaları güvenliğin daha erken gelmesini sağlayabilir. Avrupa'nın enerji ihtiyacını karşılayacak olan boru hatlarının güvenliği Avrupa için de önemli olacağından, gerçekleşecek boru hattı projeleri ülkeler arası 'güvenlik zinciri' görevini görebilir. (Turgay Düğen, "21. Yüzyılda İpek Yolu", *21. Yüzyıl*, S. 35, Kasım 2011, s. 50.)

Deniz ticaretinin özelliklerinden biri, son küresel mali krizin de gösterdiği gibi, iktisadi krizlere karşı kırılğan-hassas olmasıdır. Türkiye, deniz ticareti sektörünü; yarattığı katma değerler ve istihdam miktarı ve ayrıca cari denge üzerindeki baskısı nedeniyle koruma şemsiyesi altına almalıdır.

Türkiye, bir yandan olası krizlere karşı deniz ticareti sektörünü iyileştirirken, diğer yandan bu sektörün gelişmesi ve dünya ile rekabet edebilmesi için de; -salt parasal ve iktisadi birlik değil aynı zamanda bir ‘denizcilik entegrasyonu’ olan AB’nin ortak denizcilik politikasını rehber almalıdır. Ayrıca, Türkiye, bundan sonra, limanlar gibi altyapı yatırım yenilemelerini ihmal etmemeli, inovatif gemi tasarımlarıyla marka değerler yaratmalı, verimlilik esaslı ve gemi ihracatı geliri kaynaklı arge bütçesini kuvvetlendirmelidir. Örneğin, dünyada gemi üretimi ve ihracatında ‘saygın’ ve ‘sanayileşme ölçütü’ sayılan ro-ro ve hammadde tanker tipi gemiler üretip ihraç edebilmelidir.

İpek Yolu mülkiyet olarak Asya’ya ait olabilir, fakat yeni İpek Yolu’na artık Batılı ülkeler de ortaktır. Bu yüzden İpek Yolu’nun internasyonal bir karakteri bulunmaktadır. Bu karakter, bölge ülkelerinin kendi içinde, birbirlerine karşı ve bölge dışındaki ülkeler nezdinde ‘güçlü’(G), ‘zayıf’(Z), ‘fırsatçı’(F) ve ‘tehlikeli’(T) boyutları/özellikleri taşıdığına işaret etmektedir.³⁷ Özet bir GZFT tahlili çerçevesinde vurgulamak gerekirse:

i-İpek Yolu bölgesinin en ‘güçlü’ yönü, ülkelerin kaderini belirlediğine inanılan coğrafyasıdır ve buna bağlı zengin toprak, deniz ve su kaynaklarıdır.

ii-İpek Yolu üzerinde konuşlanmış ülkeler genellikle yarı-gelişmiş, ‘Üçüncü Dünya’ geçmişi olan, emek yoğun teknoloji ağırlıklı üretim yapan, Batı ile rekabet edebilir markalara sahip olmayan ülkelere olmaktadır. Bu yapısal sorunlar, bölgenin coğrafya ve demografya ile pek telafi edemeyeceği bir ‘zayıflık’tır.

iii-Bölge ülkeleri karşılaştırmalı üstünlükler tezine göre birbirini tamamlayan gıda, inşaat, enerji gibi sektörleri ve bu sektörlerde büyük yatırım ve tüketim ‘fırsatlar’ını barındırmakta, kara ve deniz ticari kanallarla da birbirlerine sürekli döviz geliri sağlamaktadırlar.

³⁷ İpek Yolu’nu GZFT tahliline tabi tutan çeşitli raporlara/ incelemelere rastlanabilir. Örneğin bkz. S. Gülden Ayman, Tülay Ayalp Kılıçdağı ve Aydın Sezer, *Avrupa Birliği’ne Katılım Sürecinde Türkiye’nin Komşu ve Çevre Ülkeler Politikası: Stratejik Yaklaşımlar*; TÜSİAD Yayını, İstanbul, 2007, s. 278.

iv-Orta Doğu ve Asya ülkeleri İpek Yolu boyunca birer tespih tanesi gibi sıralanan fakat özü itibariyle pek benzer (homojen) yapıda olmayan ülkeler olup, iktisadi krizlere ve siyasal istikrarsızlıklara çok açık ve alışkın ülkelerdir. Bu durum, bölge ülkelerini kırılgan ekonomiler şeklinde anlamlandırmaktadır ki, hem bölge ve hem de bu bölgenin ticari ortakları ve siyasal müttefikleri olan Batı için –dış ticaret pazarlarının daralması, savaş senaryolarının borçlanarak finanse edilmesi gibi- çeşitli ‘tehlikeler’ arz etmektedir.

Bölgenin küresel kıymetini arttıran bu İpek(Silk) Yolu hattında yer alan ilgili ülkeler, daha fazla ve daha adil bir refahın paylaşımı için ‘silk’inip kendi içinden -ECO, KEİB, Şanghay Beşlisi gibi- birçok iktisadi örgüt çıkartmışlardır. Bütün bu entegrasyon örgütlerine bir tür esin kaynağı olan AB ülkelerinden hiç biri, Çin topraklarından başlayıp üç kıtayı karadan ve denizden ticari olarak birleştirecek İpek Yolu’nu inşa etmemiş olabilir, fakat esasta bu ticaret yoluna İpek Yolu adını veren ilk bilim insanı bir Avrupalıdır. Dolayısıyla Avrupa’nın (bir kutup olarak Batı’nın), deniz ticaretiyle de mali krizleriyle de bölge ülkelerini etkilemesi normaldir. Kıyı şeridinden çok, ticari bağlantılarıyla orantılı olarak kim daha güçlüyse, o ülke diğerini daha fazla etkileyecektir.

İpek Yolu üzerinde konuşlanmış Asya, Avrupa ve Afrika’dan oluşan her üç (3A) kanat birbirine muhtaçtır, birbirini tamamlamaktadır: Ticaret ve barış gibi. Birinin diğerinin bir nedeni ya da sonucu olması sadece bir ayrıntıdan ibarettir. Barış olmadan ticaret, ticaret olmadan da barış olabilir mi? Uygulanması gereken evrensel bir politika varsa, o da neden ticareti barışın hizmetine sokmak olmasın? Bunun için İpek Yolu’nun yayıldığı kara topraklar da mavi denizler de yeterli değil midir?

Mali krizler arada bir ortaya çıkıp gölgelese de, bu konjonktürelidir; yeni İpek Yolu’na barışın her rengiyle örülecek ‘ipekli dantel’ simgesi ziyadesiyle yakışır ki ticari kıymetini hiçbir iktisatçı ölçemez. Fakat her iktisatçının şu feryadını duyabilirsiniz: Eğer savaş/terör baltaları gömülmezse, İpek Yolu’nun uzun geçiş duraklarını oluşturan başta Orta Doğu’nun hemen her köşesinde (Halep, Bağdat, Gazze, Musul, vd.) görüldüğü gibi İpek Yolu ölüm yolu olmaya devam eder: Dantel de (yani barış da) elden uçup gider ve şairin çağrıştırdığı gibi ‘Dante gibi sonuna geliriz ömrün!’ Dantelin üstüne düşürülen kanlı gözyaşı lekesini, Akdeniz’in bütün suyunu ticarileştiresek bile ne kadar silebiliriz acaba?

KAYNAKÇA

- ABHaber. “AB Birleşik Denizcilik Politikası:Limasol Deklarasyonu Onaylandı”, 9 Ekim 2012, http://www.abhaber.com/index.php?option=com_content&view=article&id=45835:ab-birlesik-denizcilik-politikasi-limasol-deklarasyonu-naylandi&catid=214&Itemid=915 (8/10/2013)
- Avrupa Komisyonu. 2012 <http://ec.europa.eu/environment/marine/> (2/10/2013)
- Ayman, S. Gülден, Tülay Ayalp Kılıçdağı ve Aydın Sezer. *Avrupa Birliği'ne Katılım Sürecinde Türkiye'nin Komşu ve Çevre Ülkeler Politikası: Stratejik Yaklaşımlar*; TÜSİAD Yayını, İstanbul, 2007.
- Barton, Dominic, Kito de Boer and Gregory P. Wilson. “The new Silk Road: Opportunities for Asia and the Gulf”, *McKinsey Quarterly*, July 2006, http://www.mckinseyquarterly.com/The_new_Silk_Road_Opportunities_for_Asia_and_the_Gulf_1814 (25.12.2013)
- China Travel. “History of Silk Road”, <http://www.chinatravelrus.com/silkroad/history.html> (8.12.2013)
- DM-DTGM (TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü). *Deniz Ticareti İstatistikleri*, Ankara, 2010.
- DM-DTGM. *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*, Ankara, 2010.
- DM-DTGM. *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri*, Ankara, 2011.
- DTGM. TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti Analizleri*, Ankara, 2012.
- Düğen, Turgay. “21. Yüzyılda İpek Yolu”, *21. Yüzyıl*, S. 35, Kasım 2011, s. 46-52.
- EB-İGEME (TC Ekonomi Bakanlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi). *Gemi İnşa Sektörü*, Ankara, 2012.
- Ece, J. Nur. *Denizcilik Piyasalarındaki Gelişmeler*, Çözüm Var Danışmanlık, 2008.
- Ece, J. Nur. “Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler”, *Deniz Haber*, 30 Temmuz 2012.
- European Commission. “EU support to the Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor”, MEMO/12/141, Brussels, 28 Feb. 2012, http://europa.eu/rapid/press-release-MEMO-12-141_en.htm (14/06/2014)

- İnsel, Aysu ve Ercan Sarıdoğan. “Krizin Türkiye’ye Etkileri”, *Vira Haber*, 13 Nisan 2009.
- Kalaycı, İrfan. “2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarete Korumacılık: Paradigma Kayması (mı?)”, *Maliye Dergisi*, S. 161, 2011, s. 76-104.
- Kalaycı, İrfan. “Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı”, *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011, s. 69-96.
- Kalkavan, Metin. “Deniz Taşımacılığı”, *İMEAK Deniz Ticaret Odası*, 9 Mayıs 2012.
- Kaya, Metin ve Muhsin Kadioğlu. “Avrupa Birliği’nin Denizcilik Politikaları”, 2013, [http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-\(s.123-134\)doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginindenizcilikpolitikolari.pdf](http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-(s.123-134)doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginindenizcilikpolitikolari.pdf) (1/10/2013)
- Kırpık, Güray. “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilig*, S. 61, Bahar 2012, s. 173-200.
- Koçak, İ. Hilmi. *Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012.
- Kulaklıkaya, Ömercan. “Modern İpek Yolu: Orta Asya’nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı”, TEPAV Değerlendirme Notu, Şubat 2013, s.1, 5-6.
- Manisalı, Erol. “İpek Yolu Değil, Petrol Yolu...” *Cumhuriyet*, 25 Haziran 2012.
- MB-Marine Biotech. ERA-NET Preparatory Action in MB, 2013, <http://www.marinebiotech.eu/> (1/10/2013)
- McKeeby, David. “The New Silk Road: Boon or Boondoggle?”, *TED Case Studies*, April 25, 2000, <http://www1.american.edu/ted/silkroad.htm> (10/07/2014)
- OECD. *Council Working Party on Shipbuilding (WP6): The Shipbuilding Industry in Turkey*, September 2011.
- Rossabi, Morris. “The Silk Roads: An Educational Resource”, *Education About Asia*, Vol. 4, No. 1, Spring 1999, <http://www.asian-studies.org/ea/silkroad.htm>
- TC Dışişleri Bakanlığı. “TRACECA”, <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa;14/06/2014.>
- TC Ekonomi Bakanlığı. *Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten*, S. 43, 28 Haziran–4 Temmuz 2013.

TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği. “TRACECA”, <http://www.traceca.org.tr/14/06/2014>.)

TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği. “Deniz Ulaştırması”, <http://www.traceca.org.tr/14/06/2014>.)

TÜSİAD. *Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: gemi İnşa Sanayii*, Yayın No: T/2010-10-54, 2010.

Türkmen, Mustafa. “Neden Deniz Biyoteknolojisi?”, 2013, <http://www.mustafa.turkmen.com.tr/tr/goster1.aspx?kod=122> (30/9/2013)

Yereli, A. Burçin. “Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler”, <http://ahmetburcinyereli.com/SILKROAD.pdf>, s. 1-18.