



SAKARYA İKTİSAT DERGİSİ
THE SAKARYA JOURNAL OF ECONOMICS

SAKARYA İKTİSAT DERGİSİ
THE SAKARYA JOURNAL OF ECONOMICS

2012 / 2, ISSN 2147-0790

Sahibi (Owner)

Sakarya Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Muzaffer Elmas Adına Prof. Dr. Aziz Kutlar

Editör (Editor)

Doç. Dr. Ekrem Gül

Yazı İşleri Müdürü ve Editör Yardımcısı (Assistant Editor)

Yrd. Doç. Dr. Adnan Doğruyol

Yayın Kurulu (Editorial Board)

Prof. Dr. Mustafa Akal

Doç. Dr. M. Kemal Aydın

Doç. Dr. Mahmut Bilen

Doç. Dr. Fuat Sekmen

Yrd. Doç. Dr. Ali Kabasakal

İletişim (Contact)

Sakarya Üniversitesi İ.İ.B.F Esentepe Kampüsü

54187 Serdivan / SAKARYA

Tel: +90 (264) 295 62 23

sakaryaiktisat@sakarya.edu.tr

Yılda dört kez yayınlanan Sakarya İktisat Dergisi hakemli bir dergidir.

Dergide yayınlanan yazı ve makaleler kaynak gösterilmek şartıyla iktibas edilebilir. Yazı ve makalelerin tüm sorumluluğu yazarına / yazarlarına aittir.

Dergimiz ASOS İndeksi tarafından taranmaktadır.

Dergimiz Akademik Dizin İndeksi tarafından taranmaktadır.

DANIŐMA KURULU

Prof. Dr.Eriç Yeldan - Bilkent Üniversitesi
Prof. Dr.Eser Karakaő - Bahçeőehir Üniversitesi
Prof. Dr. Engin Yıldırım - Anayasa Mahkemesi
Prof. Dr. Ömer Anayurt - Yüksek Öğretim Kurulu
Prof.Dr. Salih Şimşek -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Mehmet Duman -Artvin Çoruh Üniversitesi
Prof.Dr. Musa Eken -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Sami Güçlü -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Mehmet Barca -Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
Prof.Dr. Çoőkun Çakır -İstanbul Şehir Üniversitesi
Prof.Dr. Aziz Kutlar -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Salih Barıők -Gaziosmanpaőa Üniversitesi
Prof.Dr. Mustafa Akal -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Veysel Bilgiç -Güvenlik Akademisi
Prof.Dr. Halis Çetin -Cumhuriyet Üniversitesi
Prof.Dr. Recai Çoőkun -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Remzi Altunıők - Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Mustafa Delican -İstanbul Üniversitesi
Prof.Dr. Fatih Doğanoğlu -Adıyaman Üniversitesi
Prof.Dr. Davut Dursun -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Ekrem Erdem -Erciyes Üniversitesi
Prof.Dr. B. Zafer Erdoğan -Anadolu Üniversitesi
Prof.Dr. İbrahim Güngör -Akdeniz Üniversitesi
Prof.Dr. Tefik Güran -İstanbul Üniversitesi
Prof.Dr. Alper.E Güvel -Çukurova Üniversitesi
Prof.Dr. Kemal İnat -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Ahmet İncekara - İstanbul Üniversitesi
Prof.Dr. Ahmet Kala -İstanbul Üniversitesi
Prof.Dr. Mahmut Kartal -Bartın Üniversitesi
Prof.Dr. Cüneyt Koyuncu -Bilecik Üniversitesi
Prof.Dr. Mustafa Özer -Anadolu Üniversitesi
Prof.Dr. Onur Özsoy -Ankara Üniversitesi
Prof.Dr. Selahattin Sarı -Beykent Üniversitesi
Prof.Dr. Ali Yılmaz - İnönü Üniversitesi
Prof.Dr. Recep Tarı -Kocaeli Üniversitesi
Prof.Dr. Ömer Torlak -Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Prof.Dr. Yusuf Tuna -İstanbul Ticaret Üniversitesi
Prof.Dr. Veysel Ulusoy -İstanbul Aydın Üniversitesi
Prof.Dr. Hasan Vergil -Zonguldak Karaelmas Üniversitesi
Prof.Dr. Kemal Yıldırım -Anadolu Üniversitesi

Prof.Dr. Gültekin Yıldız -Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Rasim Yılmaz -Namık Kemal Üniversitesi
Prof.Dr. Halil Kalabalık - Sakarya Üniversitesi
Prof.Dr. Adem Uğur - Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Sezgin Açıkalin -Anadolu Üniversitesi
Doç.Dr. Hamza Al - Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Muzaffer Aydemir -Yıldız Teknik Üniversitesi
Doç.Dr. M.Kemal Aydın -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Halil İbrahim Aydınli - Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Fehim Bakırcı -Atatürk Üniversitesi
Doç.Dr. Tahsin Bakırtaş -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Mahmut Bilen -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Yüksel Birinci - Türk Patent Enstitüsü
Doç.Dr. Yaşar Bülbül -İstanbul Üniversitesi
Doç.Dr. Şuayyip Çalış -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Hamza Çeştepe -Zonguldak Karaelmas Üniversitesi
Doç.Dr. Kazım Develioğlu -Akdeniz Üniversitesi
Doç.Dr. Burhanettin Duran -İstanbul Şehir Üniversitesi
Doç.Dr. Aykut Ekinci -Bilecik Üniversitesi
Doç.Dr. Bekir Gövdere -Süleyman Demirel Üniversitesi
Doç.Dr. Ekrem Gül - Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Tuncay Güloğlu - Yalova Üniversitesi
Doç.Dr. Temel Gürdal -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Gürkan Haşit -Bilecik Üniversitesi
Doç.Dr. İsa İpçioğlu -Bilecik Üniversitesi
Doç.Dr. Seyit Köse -Abant İzzet Baysal Üniversitesi
Doç.Dr. Nagihan Oktayer -İstanbul Üniversitesi
Doç.Dr. Cem Saatçioğlu -İstanbul Üniversitesi
Doç.Dr. Naci Tolga Saruç -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Fuat Sekmen -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Hasan Tutar -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Habib Yıldız -Sakarya Üniversitesi
Doç.Dr. Abdullah Keskin -Afyon Kocatepe Üniversitesi
Doç.Dr. Abdullah Yılmaz - Dumlupınar Üniversitesi
Doç.Dr. Handan Yolsal -İstanbul Üniversitesi
Doç.Dr. İbrahim G. Yumuşak -İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Doç.Dr. Mustafa Çalışır -Sakarya Üniversitesi

EDİTÖRYAL

Türk akademik hayatı 1933 Üniversite Reformu'ndan itibaren (Darül Fünun'un Üniversiteye dönüşümü) sürekli olarak gelişme göstermiştir. Akademik hayat denildiğinde akıllara önce yazı gelmektedir.

Yazı bazen makale, bazen deneme, bazen araştırma olarak karşımıza çıkmaktadır. Yazıların eskilerin tabiri ile "Kisve-i Taba" bürünme biçimine kitap adı verilmektedir. İşte bu yazılardan oluşan bir demete de bizler dergi adını vermekteyiz.

Sakarya Üniversitesi ülkemizin, bölgemizin en önemli akademik kurumlarından birisidir. Bu akademik kurumun Sosyal Bilimler mensupları olarak faydalı bir çalışma addettiğimiz bu faaliyete başlama kararı almış bulunmaktayız. Bu sebeple Sakarya İktisat Dergisi'ni yayın hayatına kazandırmış bulunmaktayız.

Tüm Akademia'nın çalışmalarını dergimize beklemekteyiz.

Sevgi ve saygılarımızla.

Doç. Dr. Ekrem GÜL

Yrd. Doç. Dr. Adnan DOĞRUYOL

İÇİNDEKİLER

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE DENİZYOLU- DEMİRYOLU ENTEGRASYON SÜRECİNİN İNCELENMESİ	1 ⁻²⁵
<i>Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU / Nesli ÇANKIRI KOLBAŞI</i>	
PAZAR ODAKLILIK ÖLÇEKLERİNİN TÜKETİCİ ALGILAMALARI ESASINDA DEĞERLENDİRİLMESİ	26 ⁻⁴⁵
<i>Yrd. Doç. Dr. Hayrettin ZENGİN / Dr. Şahin EKBER</i>	
ASİMETRİK BİLGİNİN PİYASALARA ETKİLERİ VE FİNANSAL KRİZLERDEKİ ROLÜ	46 ⁻⁶³
<i>Dr. Şahin ÇETİNKAYA</i>	
KALKINMA SÜRECİNDE SEÇİLMİŞ ÜLKELER BAZINDA ORTADOĞU EKONOMİLERİ VE TÜRKİYE İLE TİCARİ İLİŞKİLERİ (ARAP BAHARI ÖNCESİNDE) -I-	64 ⁻⁹⁹
<i>Yrd. Doç. Dr. Oğuz KAYMAKÇI</i>	
TARİHİ AÇIDAN TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	100 ⁻¹¹⁸
<i>Arş. Gör. Gonca GÜNGÖR</i>	

Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU / Nesli ÇANKIRI KOLBAŞI

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE DENİZYOLU- DEMİRYOLU ENTEGRASYON SÜRECİNİN İNCELENMESİ

Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU
İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi

Nesli ÇANKIRI KOLBAŞI
İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü

ÖZET

Ülkemiz mevcut jeopolitik konumu sayesinde kıtalar arası taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinde çok önemli bir üs konumuna gelebilecek durumdayken, altyapı yetersizlikleri ve mevcut imkanlarda iyileştirilmelere gidilememesi gibi nedenlerle mevcut ulaştırma modlarından yararlanamaz durumdadır. Dünyanın son derece önem verdiği ulaştırma modlarının entegrasyonu konusunda, ülkemizin elindeki mevcut kaynakları kullanamaz durumda oluşunun sebebi, denizyolu ve demiryolu sektörlerindeki tekelleşme ve gerekli devlet desteğinden yoksun kalması olarak açıklanabilir. Enerji minimizasyonu ve çevresel duyarlılık perspektiflerinden bakıldığında, dünyadaki yükselen trendin denizyolu – demiryolu taşımacılığı üzerine odaklandığı görülmektedir. Gerekli iyileştirme faaliyetleriyle, hız sorununun ortadan kaldırılması sağlanarak minimum maliyetle maksimum faydanın sağlanabilmesi ancak denizyolu ve demiryolu ulaştırma sistemlerinin entegrasyonu ile mümkün olacaktır. Bu çalışma kapsamında, konu modlar arasında entegrasyonun sağlanabilmesi için ülkemizin öncelikli olarak atması gereken adımlar tartışılmakta ve sürecin tamamlanmasının ülkemize sağlayacağı avantajlardan bahsedilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Ulaştırma, Denizyolu, Demiryolu, Entegrasyon*

THE EFFECT OF ASYMETRIC INFORMATION ON MARKET'S AND THE EXAMPLE OF FINANCIAL SECTOR

ABSTRACT

By the courtesy of its geopolitical location, Turkey, could have been a very important base for international transportation and logistics activities. Unfortunately, because of infrastructure deficiencies and insufficiency of existing capability for upgrading, Turkey cannot benefit from its current transportation system. It is possible to say that the reasons of disability in utilizing existing resources of our country for the transportation modes integration, which is highly important in the world, are monopolization and lack of state support. From the perspectives of energy minimization and environmental awareness, the rising trend in the world has focused on sea-rail transport. With the necessary improvement activities, ensuring the elimination of the speed problem, providing maximum benefit at minimum cost would be possible by only integration of sea and rail transport systems. In this study, it is discussed and referred that the priority steps to be taken by our country for ensuring the integration between subject modes and our country's advantages achieved by the completion of the process.

Key Words: *Transportation, Sea Transport, Railway, Integration*

1. GİRİŞ

Multimodal taşımacılıkta denizyolu – demiryolu entegrasyonun sağlanması, günümüzde tüm dünya ülkelerinin ulaştırma politikaları içerisinde önemli bir yere sahip konumdadır. Türkiye gibi, kıtaların birleşim noktasında olan bir ülkenin ulaştırma sektöründen bu derece az yararlanabiliyor olması ve ulaştırma yapısının neredeyse tümünü karayolu üzerine kurması kabul edilebilir bir durum değildir. Özellikle dünyada “sürdürülebilir ulaştırma politikaları” ve “çevre odaklı ulaştırma” gibi konuların gündemde olduğu günümüzde, demiryolu ulaştırması, başta AB ülkeleri olmak üzere tüm dünyada öncelikli taşıma şekli olarak öne çıkmaktadır.

Bir yük için ulaştırma şekline karar verilirken göz önünde bulundurulacak öncelikler ekonomi, hız ve güvenlik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunları çevreye duyarlı ulaşım sistemlerinin tercih edilmesi ve dolaylı olarak ulaşım esnasında tüketilen enerjinin minimum seviyelerde olması ve tesisleri ile bakım onarım maliyetlerinin düşük olması gibi etmenler takip etmektedir. Bu etmenlerin tümü göz önüne alındığında, çoklu taşımacılık yapan bir lojistik firmasının denizyolu – demiryolu entegrasyonuna öncelik vermesi son derece doğal olacaktır. Fakat her iki ulaştırma modundaki mevcut altyapı yetersizlikleri ve yatırım eksiklikleri nedeniyle taşıma kombinasyonlarında kullanım oranları oldukça düşüktür.

Bu çalışmanın amacı, denizyolu ile demiryolu entegrasyonunun sağlanması için öncelikle her iki ulaştırma modundaki mevcut eksikliklerin incelenmesi ve sonrasında entegrasyon için atılacak gerekli adımların belirlenmesidir.

2. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA VE LOJİSTİĞİN GENEL DURUMU

Ulaştırma sektörü, hizmet sektörleri içerisinde ekonomik kalkınma bakımından en önemli yere sahip sektörlerden biridir. Fakat ülkemizde ulaştırma sektörü başlı başına bir sektör olarak nitelendirilmekten ziyade, “Ulaştırma ve Haberleşme” sektörü olarak adlandırılmakta ve bu şekilde değerlendirilmektedir. Oysa ki jeopolitik konumu bu derece önemli olan bir ülkede, ulaştırma sektörüne hak ettiği değerin verilmesi ülke ekonomisi açısından elzemdir. Çünkü ulaştırma sektörü, başlı başına bir ekonomik sektör olmasının yanı sıra, sanayi, ticaret ve turizm gibi birçok önemli sektörün de gelişimine etki etmektedir. MÜSAD verilerine göre 2010 yılında en hızlı büyüyen sektörler içerisinde ulaştırma ve haberleşme sektörleri %10,5 ile 6. sırada yer almıştır (MÜSAD, 2012: 39).

Türkiye’de GSMH’nin %60’ı aşkın bir kısmını oluşturan hizmet sektörü; özellikle ulaştırma, ticaret ve inşaat alt sektörleriyle ülke büyümesine önemli katkılar sağlamaktadır (MÜSAD, 2012: 12). GSYİH,

üretim yönünden incelendiğinde, gerek hizmetler sektörünün, gerek sanayi sektörünün güçlü seyri dikkat çekmektedir. Bu çerçevede, özellikle hizmetler sektörü alt kalemlerinden ulaştırma-haberleşme sektörlerinin büyümeye yaptığı yüksek katkılar öne çıkmaktadır (TCMB, 2012: 37).

Ulaştırma sektörünün gelişmesinde Türkiye'nin önündeki en önemli sorunlardan biri şüphesiz ki, altyapı yetersizliğidir. Denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu ulaştırma sistemlerindeki altyapı eksiklikleri, özel sektörün ulaştırmaya yatırım yapmasını zorlaştırmaktadır. İleriki bölümlerde işleneceği üzere, özellikle demiryolu taşımacılığında, tekelleşme ya da altyapı yetersizlikleri nedeniyle kombine taşımacılık faaliyetlerinde demiryolunu kullanmaktan imtina eden özel sektör konu taşımacılığın gelişimi önündeki en önemli sorundur. Artan yol ve demiryolu yatırımları, 2009 bütçesinde ulaştırma hizmetlerinin toplam hizmetlere oranının %4,7'den %6,7'ye yükselmesini mümkün kılmıştır. Ulaşım yatırımları, özel sektör yatırımlarının tetiklenmesi ve ülkenin geleceği açısından oldukça önemlidir (MÜSİAD, 2012: 57). Altyapı sorunları giderildikten sonra, özel sektörün yatırım konusunda teşvik edilmesi ulaştırma sektöründeki gelişimi şahlandıracaktır. 2010'un genelinde özel sektör yatırımları %33,5'lik artışla rekor düzeyde yükseliş kaydetmiştir ve arz açısından büyümeye en büyük katkıyı %2,7 ile imalat sanayiinden sonra %1,9 ile ulaştırma sektörü yapmıştır (MÜSİAD, 2012: 30). Türkiye ekonomisi açısından önemi yadsınamaz konumda olan ulaştırma sektörünün gerekli yatırımlar yapılarak Avrupa taşımacılığına da açılması, ekonomi açısından ülkeye önemli yabancı para girişi sağlayacak ve ulaştırma sektörünün ülke kalkınmasında üst basamaklarda yer almasını sağlayacaktır. Bu amaca yönelik olarak 2010 yılında bütçeden ayrılan 1 milyar 793 milyon TL tutarındaki ödenek, 2011 yılında 6 milyar 524,8 milyon TL'ye çıkarılmıştır. Bu da 2011 yılı için konu ödeneğin %264 oranında artırıldığı anlamına gelmektedir (Saatçioğlu, 2011: 189).

Türkiye'nin ulaştırmada gerekli yatırımları yapmasında kendi kaynakları yeterli olamamaktadır. Bu nedenle konu sıkıntılarının aşılabilmesi amacıyla yurtdışı menşeyli yatırımlar önem arz etmektedir. Uzun vadeli kredi alımları sonrasında tamamlanacak eksikliklerle daha verimli kullanılabilen taşıma modları oluşturulması ülke kalkınması açısından son derece önemlidir. "Doğrudan Uluslararası Yatırım Girişlerinin Dağılımı"na bakıldığında, ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörlerinin 2010 yılında 204 milyon dolar ile hizmet sektörü içerisinde 3. sırada yer aldığı görülmektedir (MÜSİAD, 2012: 109).

2009 yılında dünyada 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturan lojistik sektörünün 2015 yılında 10 – 12 trilyon dolarlık bir hacme ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Türkiye'de ise 2008 yılında 60 milyar dolarlık pazarı olan sektörün, 2015 yılında 120 – 150 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir (TMMOB, 2008: 3).

AB genelinde yaklaşık 10 milyon insanın çalışmakta olduğu taşımacılık sektöründe modlar arası dengeli paylaşım AB'nin öncelikleri arasındadır. Bu çerçevede, AB tarafından 2007 ile 2013 yılları arasında desteklenmesi planlanan taşımacılık projelerinin modlara göre dağılımı; havayolu %1, denizyolu %2, şehir içi ulaşım %10, demiryolu %30, karayolu %53 olarak verilmiştir. Belirtilen oranlara göre karayolu ve demiryolu taşımacılığı, fonların %85'lik kısmına sahiptir ve gelecekte çok modlu taşımacılığa daha fazla fon ayrılması öngörülmektedir (MÜSİAD, 2010: 36).

2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap (White Paper) birliğin ulaştırma politikalarının temelini oluşturmada ve lojistik operasyonlarında ne gibi öncelikleri olduğu hakkında bilgi vermektedir. Raporu göre, AB için öncelikli olarak yapılması gerekenler 4 ana başlıkta incelenmiştir (TÜSİAD, 2007: 55-56). Bunlar; 1. Taşıma Modları Arasında Dengeli Dağılım (Rekabetin Düzenlenmesi ve Taşıma Modlarının Birbirine Bağlanması alt başlıkları ile), 2. Taşımacılıkta Darboğazların Giderilmesi (Ana Güzergahların Yeniden Ele Alınması ve Taşımacılık Projelerinin Finansmanı alt başlıkları ile), 3. Kullanıcıların Ulaştırma Politikasının Merkezine Getirilmesi, 4. Küresel Taşıma Yönetimi'dir.

Konu başlıklarına baktığımızda, dünyanın ulaştırma açısından artık tek bir coğrafya olarak görüldüğünde, ülke bazlı sistemlerden ziyade, oluşturulacak ulaştırma koridorları ile tüm dünyayı kapsayan ulaşım ağları kurulmasının öngörüldüğü sonucuna varırız. Bu ulaşım ağlarının kurulmasında birinci öncelik karayollarının büyük bir paya sahip olduğu ulaştırma sektöründe, demiryolu taşımacılığının teşvik edilmesidir. Bunun için de demiryolu şebekelerinin iyileştirilmesi ve denizyolu – demiryolu entegrasyonunun taşıma modları içerisindeki yerinin artırılması önem arz etmektedir.

Dünya genelinde, ülkelerin lojistik performanslarına bakıldığında, ulaştırma modlarını en verimli ve kombine şekilde kullanabilen ülkelerin, lojistik sektöründe çok önemli paylara sahip olduğu görülmektedir. Devasa bir potansiyele sahip lojistik sektörü pastasından pay alabilmek için taşıma modlarını iyi kullanabilmenin öncelikli gerekliliği de şüphesiz ki uygun altyapı olanaklarına sahip olunmasından geçmektedir. Ayrıca ulaşturmada en önemli faktör olan Hız'ın maksimizasyonu için de taşıma modlarının değişim noktalarındaki (limanlar, demiryolu yük istasyonları, lojistik köyler vb.) zaman kayıplarının minimize edilmesi de elzemdir. Burada da önümüze çıkan en önemli sorun, gümrük ve sınır kapısı işlemlerinin hızlandırılmasıdır. Tüm bu gerekliliklerin ışığında Dünya Bankası tarafından, dünyadaki tüm ülkelerde yapılan değerlendirmeler ile en verimli limanlar LPI yöntemi ile değerlendirme yapılarak bulunmuştur

Logistics Performans Index (LPI), Dünya Bankası tarafından geliştirilen ve ülkelerin lojistik sistemleri ve altyapı etkinliklerinin değerlendirildiği bir endekstir. Bu endekle temel olarak; gümrük ve sınır

kapısı geçiş işlemlerinin verimliliği, lojistik altyapısı ve buna bağlı olarak operasyonların kalitesi, teslimatta çeşitlilik ve zamanlama gibi performans kriterleri dikkate alınır (The World Bank Publishing, 2010: 3). 5 tam puan üzerinden yapılan bu değerlendirme sistemine göre, 2010 yılında dünyada lojistik performansı en iyi üç ülke Almanya, Singapur ve İsveç; en kötü üç ülke ise Somali, Eritre ve Siera Leone görünmektedir. Türkiye tabloda toplam 3,22 LPI puanı ile 39. sırada yer almaktadır.

Ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan taşıma, doğru planlama, yeterli altyapı, hızlı, güvenli ve ekonomik taşımacılıkla diğer sektörlere ekonomik avantaj sağlayarak olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaşımın arzın ve karşılığı olan talebin doğru tanımlanma zorunluluğu vardır ve bu arz ve talep hayata geçirilirken bir ulaşım planlaması ve politikası mutlaka gereklidir (TMMOB, 2008: 1). 2011 – 2013 yılları “Orta Vadeli Program”da belirtilen “Ulaştırma Politikalarında *“Ulaştırma sektöründe temel amaç; taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasıdır. Ulaştırma alt sektörlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması esastır”* denilmektedir (DPT, 2010: 1). Fakat ne raporda, ne de sonrasında çıkarılan kanun ya da yayınlanan yönetmeliklerde bu amaçlara nasıl ulaşılabileceği, amaçlara ulaşmak için hangi kaynakların kullanılacağı, bu kaynak kullanımında dağıtımın ne şekilde yapılacağı belirtilmemektedir. Belirlenen politikalar gerçekçi bir tabana oturmadan ziyade “mutlu bir hayal” olarak görülmektedir. Bu nedenledir ki, oluşturulan planların hangi vadede, hangi yatırım araçları ve finans kaynaklarının ne şekilde paylaştırılarak kullanılacağına da belirlenmesi ve hedeflerin gerçekçi tabanlara oturtularak uygulamaya alınması, Türkiye’nin lojistik hizmetlerini üst seviyelerde verebilen ülkelerle rekabet etmesi yolunda bir adım atılabilmesi için önem arz etmektedir.

3. TÜRKİYE’DE DENİZ YOLU ULAŞTIRMASI

Türkiye’nin Batı Avrupa – Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumu, Bölgesel Kalkınma Projeleri ve ekonomik merkezlerin ortaya çıkması, lojistik ve ulaştırma altyapısının durumu, dış ticaret gelişimi, Avrupa Birliği ile yaşanan gelişmeler, eğitim ve insan kaynaklarının durumu gibi unsurlar Türkiye’nin lojistik stratejilerini başta deniz taşımacılığı olmak üzere etkilemektedir (Tuna, 2001: 10).

Türkiye’nin ithalat ve ihracat aktivitelerinde kullanılan en önemli taşımacılık şekli deniz taşımacılığı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenledir ki, deniz taşımacılığında sağlanacak hız ve verimlilik, ulaştırma maliyetlerinin minimize edilerek sağlanan karın arttırılmasında önem taşımaktadır.

Aşağıdaki tabloda 2006 -2011 yılları arasında limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarları yükleme, boşaltma ve transit bazında sınıflandırılmıştır.

Tablo 1: Limanlarımızda Elleçlenen Toplam Yükün 2006 – 2011 Yılları Arasındaki Gelişimi

Yıl	Yükleme *	Boşaltma *	Transit	Toplam Elleçleme
2006	77.987.641	154.762.530	11.251.754	244.001.925
2007	85.354.516	171.567.360	34.561.755	291.573.631
2008	92.168.601	171.668.299	50.752.817	314.609.716
2009	92.076.130	159.347.990	58.012.586	309.436.706
2010	102.494.306	182.018.851	64.122.710	348.635.867
2011	103.033.885	195.933.688	64.379.150	363.346.723

* Kabotaj, İthalat ve İhracat

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara, 2012, s. 26.

Tablo 1’de görüleceği üzere, 2008 krizinin denizcilik sektörünü vurduğu 2009 yılı dışında tüm segment rakamlarında artışlar gözlenmektedir. Özellikle transit yüklerdeki artış, Türkiye üzerinden yapılan aktarmaların önem kazandığını göstermektedir. İç taşımacılık ve transit taşımalarda, demiryolunun denizyolu ile entegrasyonu, hem maliyet hem çevre açısından Türkiye’nin ulaştırma politikaları içerisinde ilk sıralara yerleşmelidir.

Tablo 2’de, 2011 yılı itibarıyla en fazla yük elleçlemesi yapılan 5 ilimiz verilmiştir. Limanların bulunduğu iller için gerekli demiryolu altyapılarının tamamlanarak, limanlarda elleçlenen yüklerin iç pazara dağıtımı, transit yüklerin uluslararası pazara ulaştırılması işlemlerinde demir yolu taşımacılığına öncelik verilmesi büyük önem arz etmektedir.

Tablo 2: 2011 Yılında Türkiye’de En Fazla Yük Elleçlenen 10 İlimiz

Sıra	İl	Toplam Elleçleme (Ton)	Toplam Elleçleme İçindeki (%) Oran	Önceki Yıla Göre (%) Değişim
1	Adana	59.147.509	16,28%	-8,05%
2	Kocaeli	54.912.383	15,11%	1,68%
3	İzmir	49.741.769	13,69%	0,54%
4	İstanbul	45.102.220	12,41%	11,01%
5	Hatay	31.211.488	8,59%	22,31%

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara, 2012, s. 33.

Türkiye'deki limanların genel durumuna bakıldığında, öncelikli sorun altyapı sıkıntısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Altyapısı ve hinterlandı tamamlanmış büyük limanlar yerine, şahıslara ait küçük liman ve iskelelerin fazla olması, denizyolu taşımacılığında çözüm üretilmeyen altyapı sorunlarını da beraberinde getirmektedir. 1987 yılından itibaren özel iskelelere de üçüncü şahıs yüklerine hizmet verme izni verildiğinden beri Türkiye'nin birçok bölgesinde iskeleleşme faaliyetleri hız kazanmıştır ve bugün Kocaeli başta olmak üzere, ülkemizin kıyı bölgelerinin hemen hepsinde üçüncü şahıslara ait iskele ve küçük limanlar bulunmaktadır. Bunların uluslararası platformda temsil edilmesi için de 1996 yılında "Marmara Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM)" kurulmuş, dernek 2006 yılında "Türk Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM)" adını almıştır. FEPORT – Avrupa Özel Liman İşletmecileri Federasyonu üyesi olan dernek, 2012 yılı itibarıyla 50 özel liman işletmesi ve yönetimini temsil etmektedir.¹ Türkiye genelinde 2011 yılı itibarıyla özel limanların ve TCDD limanlarının yük elleçleme miktarlarına bakacak olursak; Türklim üye limanlarında yük elleçleme oranları %84 iken, TCDD limanlarında bu oranın %7 olduğu görülmektedir. Bu verilerden de anlaşılacağı üzere; özel limanların yük elleçlemede ciddi bir çoğunluğa sahip olduğu anlaşılmaktadır. Fakat bu özel limanların altyapı olanakları son derece kısıtlı olduğundan, limanlara yükleme için getirilen ya da limanlarda tahliye edilen yüklerin ulaşımı için büyük oranlarda karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Demiryolu altyapılarının küçük liman ve iskelelere ulaştırılmasının ileriki zamanlarda da sorun teşkil edecek olması beklenen bir durumdur. Bu nedenle, aynı bölgede bulunan küçük liman işletmelerinin birleşerek, büyük limanlara dönüştürülmesi, demiryolu ile entegrasyon sağlanması açısından çok büyük önem teşkil etmektedir.

Şüphesiz ki bir limanın en önemli özelliği, nakliyenin devamını sağlayan diğer taşıma sistemlerini birleştirici nitelikte olmasıdır. Bu nedenle limanların sadece gemilerin yükleme & boşaltma yaptıkları istasyonlar olarak değil, demiryolu ve karayolu ile konu yüklerin taşınmaya devam etmesini sağlayan ara istasyonlar olarak görülmesi, gelişimlerinde gerekli önemin verilmesi açısından son derece önemlidir.

DPT'nin 9. Kalkınma Planı (2007 – 2013) kapsamında hazırladığı Denizyolu Ulaşımı özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda "denizyolu ulaştırması için belirlenen politikalar kapsamında mevcut limanlarımızın alt ve üstyapı yatırım ihtiyaçlarını, deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslararası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantılarını dikkate alarak sürdürmek" denilmektedir (TCDD, 2011: 69). Aynı raporun "Altyapı İçin Strateji ve Öneriler" kısmında yer alan "demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın geliştirilmesi ile yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerinin hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları dikkate alınarak sürdürülmesi" denilmekte (TCDD, 2011: 63-70), fakat bu politika ve stratejinin ne

¹ www.turklim.org Erişim Tarihi: 11/04/2012

şekilde ve hangi bütçelerle uygulanacağı bilgisi verilmemektedir. Raporun öneriler kısmında da, iskeleleşme faaliyetlerine yönelik “kıyılarımızda parça parça küçük yatırımlara izin verilmemesi ve ana planda belirtilen yatırımların bir kompleks halinde yapımının sağlanması yanında bu tesislerin demiryolu ve karayolu bağlantılarının planlanarak gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir” denilmektedir (TCDD, 2011: 71). Fakat raporun yayınlandığı 2006 yılından bu yana, Türkiye’de kaç iskele ve küçük liman tesisinin açıldığı ve bu tesislerin hemen hepsinin demiryoluna entegre olması için herhangi bir planlamanın yapılmadığı da bilinen gerçekler arasındadır.

Politika üretmek tabii ki atılacak adımların başında gelmekte ve planlamanın belki de en önemli kısmını teşkil etmektedir. Fakat geliştirilen stratejilerin ve uygulanması planlanan politikaların, aradan geçen bunca yıla rağmen görünür hale gelememiş olması, ulaşım sektöründeki entegrasyon sorununun kalıcı çözümü için gerekli adımların atılmaması, ulaştırma açısından böylesine önemli bir konuma sahip ülkemiz için son derece sıkıntılı bir durumdur ve ivedilikle konu adımların atılmasını gerektirmektedir.

4. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI

Ülkenin Ulaştırma sektörü bakımından temel ilke ve stratejisi, dünyanın ve AB’nin kabul ettiği, Ulaştırma Bakanlığı belgelerinde ve kentlerin ulaştırma planlarında resmiyet kazanmış olan karayolu – demiryolu dengesizliğinin giderilerek gerekli demiryolu yatırımlarının yapılmasıdır (TMMOB, 2009: 1).

1950’li yıllardan sonra, Marshall planı çerçevesinde Türkiye’ye dayatılan ulaştırma politikası uyarınca demir yolları bir kenara atılarak, kara yollarına yatırım yapılması öngörülmüştür. Bu politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlamıştır. 1934 yılında çıkarılan yasayla “Şimendifer İstasyonlarını ve Limanlarını Birbirine Bağlamak, Şimendifer Hatlarını Besleyecek Yollar Tertip Etmek” göreviyle kurulan “Şose ve Köprüler Reisliği” Ulaştırma Bakanlığı’ndan ayrılarak, 1950 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (TMMOB, 2009: 3).

1923 yılından 1950’li yıllara kadar, yılda ortalama 134 km’ye tekabül edecek şekilde toplam 3.764 km uzunluğunda inşa edilen demiryolu hattı, 1951 – 2002 yılları arasında toplamda sadece 945 km’de kalmıştır. Bu da yıllık 18 km’lik demiryolu hattı döşenmesi anlamına gelmektedir (Çelik, 2009 :45).

Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine aktararak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken ulaşım politikaları aşılmadığı sürece doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır (TMMOB, 2009: 5).

Bugün AB dış ticaretinin %90'ını denizyolu ile iç ticaretinin %90'ını demir yolu ile yapmaktadır. Diğer yandan kara yolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının %82'sini tüketmesine karşın, demir yollarının enerji tüketimindeki payı %2'dir. Yalnızca bu veri bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir (TMMOB, 2009: 7).

TCDD, 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi iken, 29 Temmuz 1953 tarihinden itibaren 6186 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" adı altında kamu iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir. 233 sayılı kanun hükmünde kararname ile de Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olmuştur (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 79). KİK, iktisadi alanda tekel niteliğine haiz mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üreten ve pazarlayan teşebbüs anlamına gelir. Bu nedenle TCDD, hazineden alacağı ödeneği KİK adı altında almaktadır.

TCDD'nin ayrıca 3 adet Yurtiçi bağlı ortaklığı bulunmaktadır. Bu kurumlar ve kurumlara ait 2009 – 2010 yılı kıyaslamalı mali durumları aşağıda verilmiştir.

- **Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)** : 2009 yılında 16,9 milyon TL olan dönem karı, 2010 yılında 700,000 TL olarak gerçekleşmiştir. Buna bağlı olarak öz sermaye getiri oranı %39,88'den %0,40'a düşmüştür (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 109).
- **Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ)** : Kuruluş 2010 yılında 8,3 milyon TL ile son 5 yılın en yüksek dönem karını elde etmiştir. Dönem karının 2009 yılına göre artış oranı %294,44'tür. Öz sermaye getiri oranı 2009 yılında %1,54 iken 2010 yılında %6,11 düzeyine yükselmiştir (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 114).
- **Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ)** : 2009 yılında 133 milyon TL olan brüt satış gelirleri 2010 yılında %12,78 oranında azalarak 116 milyon TL olmuştur. Dönem karı, 2009 yılına göre %50,71 artışla 1 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Öz sermaye getiri oranı 2009 yılına göre %48,72 oranında artışla %1,59 düzeyine ulaşmıştır (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 115).

Tablo 3'den de görüleceği üzere, TCDD yük taşımacılığında her yıl daha fazla zarar eden bir kuruluş görünümündedir. Demiryollarında serbestleştirilme sağlanmadığı sürece de kurumun kar eden bir kuruluş haline dönüşmesi mümkün görünmemektedir. Kar edemeyen bir kurumun altyapı ihtiyaçlarını karşılayamaması da son derece normaldir. Gerekli altyapı yatırımları için gerekli finansman ancak tekelleşmenin kaldırılarak, özel sektörün demiryollarını kullanabilmesi sonucu kurumun kara geçmesi ve konu karın altyapı yatırımlarında kullanılması ile mümkün olacaktır.

TCDD'nin genel yapısına bakılacak olduğunda, 20 İhtisas Dairesi ile Hukuk Müşavirliği, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Yönetim Kurulu Müdürlüğü, Koruma Güvenlik Müdürlüğü ve Basın Yayın, Halkla İlişkiler Müşavirliği birimlerinden oluşmakta, demiryolu taşımacılığı ile ilgili hizmetler 7 Bölge Müdürlüğünün yanı sıra yeni kurulan Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürlüğüne yürütülmekte olduğu görülmektedir. 2012 yılı itibarıyla T.C demiryolu hattı uzunluğu 9.642 km ana hat, 2.358 km tali hat olmak üzere toplam 12.000 km hat uzunluğu ve 888 km yüksek hızlı tren hattına sahiptir.²

Tablo 3: 2006 – 2010 Yılları Arasında TCDD Yük Taşımalarında Gelir – Gider Dengesi

Yük Taşımacılığı	2006	2007	2008	2009	2010
Gelirler	316.484.456	354.156.209	408.928.648	410.153.637	459.557.179
Giderler	1.018.733.344	1.109.353.369	1.316.587.207	1.351.563.733	1.580.401.320
Kar / Zarar	-702.248.888	-755.197.160	-907.658.559	-941.410.096	-1.120.844.141
Gelirin Gideri Karşılama Oranı (%)	31%	32%	31%	30%	29%

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.93.

Demiryoluyla aşağıda belirtilen sınır geçişleri ile doğrudan uluslararası yük taşımacılığı yapılması mümkündür.

Kapıkule sınır bağlantılı, Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine, **Uzunköprü** üzerinden, Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere, **Kapıköy** sınır bağlantılı, İran'a ve İran ilerisindeki Orta Asya ülkelerine, **İslahiye** sınır bağlantısı ile Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a, **Nusaybin** sınır bağlantısı ile yine Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a. Avrupa Ülkeleri İle Demiryolu Taşımacılığına baktığımızda ise; ülkemiz ile Sırp Cumhuriyeti, Polonya, Bulgaristan, Romanya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya, Makedonya, İngiltere, İspanya, Yugoslavya, Yunanistan, İsveç, Norveç, Hırvatistan, Slovenya, Almanya, Avusturya, Lüksemburg, İtalya, Hollanda, İsviçre, Danimarka, Fransa, Belçika, Bosna Hersek Cumhuriyeti arasında demiryolu ile yük taşımacılığı yapılması mümkündür.³

² www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.

³ www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.

Tablo 4: 2006 – 2010 Yılları Arasında Yük Vagonlarının Faaliyet Durumları ve Kapasitelerindeki Değişiklikler

KAPASİTE	2006	2007	2008	2009	2010
KAPALI VAGONLAR	157.313	154.728	166.833	178.891	177.969
AÇIK VAGONLAR	316.331	307.082	284.792	281.966	265.662
PLATFORM VAGONLAR	165.495	193.048	194.481	199.439	218.511
SARNIÇLI VAGONLAR	25.189	36.776	36.694	36.694	36.694
GENEL TOPLAM	664.328	691.634	682.800	696.990	698.836
3. ŞAHIS VAGONLARI	105.351	119.496	137.193	136.350	139.758
İDARİ VAGONLAR	2.037	1.985	1.990	1.908	1.772

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.36.

Tablo 5: 2010 Yılı İtibariyle Yük Vagonlarının Yaşlarına Göre Dağılımı

YAŞ GRUPLARI	VAGON TİPLERİNE GÖRE DAĞILIM				TOPLAM VAGON ADEDİ	TOPLAM KAPASİTE
	KAPALI	AÇIK	PLATFORM	SARNIÇLI		
0-9	1.865	293	2.269	206	4.633	182.170
10. - 19	29	2.546	307	1	2.883	113.359
20 - 29	3.023	1.321	1.583	105	6.032	237.181
30 - 39	370	1.531	1.281	221	3.403	133.806
40 - 49	147	224	205	12	588	23.120
50 - +	17	12	78	127	234	9.200
TOPLAM VAGON	5.451	5.927	5.723	672	17.773	
TOPLAM KAPASİTE (TON)	177.969	265.662	218.511	36.694		698.836

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.37.

Tablo 6: 2010 Yılı İtibariyle Yük Vagonlarının Tonajlarına Göre Kapasiteleri

VAGON KAPASİTELERİ	VAGON ADEDİ	TOPLAM İÇİNDEKİ %	TOPLAM TAŞIMA TONAJI	TOPLAM İÇİNDEKİ %
16 - 30	9.679	55	251.284	36
31 - 50	183	1	9.576	1
50'den Büyük	7.821	44	437.976	63
TOPLAM	17.773	100	698.836	100

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.37.

Tablo 5 ve 6'da da görüldüğü gibi, demiryollarında hem vagon miktarları az, hem yaşları yüksek hem de tonaj kapasiteleri kısıtlıdır. Demiryolu taşımacılığının, diğer ulaştırma sistemlerinin taşıma paylarına ortak olabilmesi için, özel sektör kullanımına açılması elzemdir. Aynı şekilde, aşağıdaki Tablo 7'de de aynı ihtiyaç görülmektedir. Taşınan yük miktarlarının azlığı, yük taşımacılığında demiryollarının adeta hiçe sayıldığına göstergesi olarak karşımızda durmaktadır. Her ne kadar yıllara göre miktarlarda ufak artışlar gözlenirse de, karayolu ya da denizyoluyla kıyaslandığında miktarlar maalesef yok denecek kadar azdır.

Tablo 7: 2006 – 2010 Yılları Arasındaki Demiryolu ile Yük Taşımacılığı Miktarları (1.000 Net Ton)

	2006	2007	2008	2009	2010
Yurtiçi	16.745	17.751	19.656	18.911	21.124
Uluslararası	3.003	3.100	3.245	2.359	2692
Toplam	19.748	20.851	22.871	21.270	23.816
İdari	437	553	620	543	539
GENEL TOPLAM	20.185	21.404	23.491	21.813	24.355
Sahibine Ait Vagonlar	2.779	3.928	4.337	4.234	4.250

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.68.

Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu – demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında; karayolu %94, demiryolu %4 olarak görülmektedir.⁴ Bu tablonun demiryolları lehine normalleştirilmesinin sağlanması için, öncelikli olarak yapılması gereken şey şüphesiz ki TCDD üzerindeki ölü toprağını

⁴ www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267 Erişim Tarihi: 16/05/2012.

silkerek işe başlamaktır. Bunun için de ilk olarak gerekli hukuki adımların atılması gereklidir. Bu nedenle TCDD Genel Müdürlüğü yeniden yapılanma çalışmalarını 2003 – 2008 yılları Demiryolu Taşımacılığı Eylem Planı'nı hazırlayarak başlatmıştır. Bu eylem planı doğrultusunda “Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi” projesi hazırlanmıştır. Bu projenin hazırlanma amacı; “AB mevzuatına uygun olarak demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin oluşturulması” olarak tanımlanmıştır. Proje kapsamında yer alan “Eşleştirme Projesi” ile demiryolu sektörü için AB müktesebatına uyumlu yasal düzenlemelerin yapılması öngörülmektedir. Proje ile demiryolu sektörünü düzenleyen bir “Demiryolu Çerçeve Kanunu”, “TCDD Kanunu” ve bu kanunları tamamlayıcı nitelikte “Trafik Emniyeti, Karşılıklı İşletilebilirlik ve Lisansların Verilmesi” ile “Altyapı Tahsisi ve Altyapı Ücretlendirilmesi” yönetmelik tasarıları hazırlanmıştır (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 12).

14/07/2008 tarihli “Genel Demiryolu Kanun Tasarısı” “Amaç” bölümünde, tasarının amacı; “demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli, emniyetli ve uygun ücretle kullanıcılara sunulmasını, sektörün serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulmasını ve bağımsız düzenleme ve denetim yapılmasını sağlamaktır” olarak belirtilmektedir. Tasarının sonunda yer alan “genel gerekçe” kısmında, neden böyle bir kanuna gerek duyulduğu gayet gerçekçi bir şekilde açıklanmıştır. Bu gerekçede “demiryollarının özellikle karayolu ile rekabet edebilir konuma gelebilmesi için alınması gerekli önlemlerin başında demiryolu sektöründeki tekelin kaldırılması, serbest, şeffaf ve adil rekabetin sağlanması gelmektedir. Bununla birlikte; demiryollarının geliştirilmesini sağlayacak şekilde, demiryolu taşımacılık fiyatları ile karayolu taşımacılık fiyatları arasındaki dengenin yeniden oluşturulması büyük önem arz etmektedir” denilmektedir (Genel Demiryolu Kanun Tasarısı, 2008: 22). Fakat maalesef 2008 yılında hazırlanan bu kanun tasarısı aradan geçen 4 yıla rağmen kanunlaşmamıştır. Bunun sebebinin “tasarıların tamamlanamamış olması” olduğu öne sürülmektedir lakin 4 yıldır tamamlanamayan bu tasarıların tamamlanamama sebebinin ne olduğu üzerinde durulmamaktadır. Birçok kanun tasarısı mecliste jet hızıyla yasalaşırken, devlet tekeline geçtiğinden beri neredeyse her yıl zarar eden TCDD gibi bir kurumda gerekli revizyonların yapılmasını içeren böylesi önemli bir kanunun nasıl olup da meclisten geçemediği anlaşılır gibi değildir.

Demiryolu konusunda atılan en önemli adımlardan biri, demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi hedefinin 2007 – 2013 Döneminin kapsayan 9. Kalkınma Planı kapsamında yapılması gereken eylemlerin açıklandığı 2012 yıllık programına girmiş olmasıdır. Bu kapsamda, “demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve yeniden yapılandırılması” ile ilgili yasal düzenlemelerin yapılacağı açıklanmıştır. Programda; “yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda, demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı, özel sektörün işletmecilik

avantajlarından yararlanmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye getirilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek, başta sanayi bölgelerine olmak üzere demiryolu bağlantı hatları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır” denilmektedir (Gençer, 2012). Hedeflerin ne kadarının gerçekleştirilebileceğini zaman gösterecek fakat amaçlananın doğru belirlenmiş olması, sonuca giden yolda önemli bir yapı taşıdır.

Söz konusu serbestleştirilmeler için hukuksal zemin hazırlansa bile, özel sektörün demiryolu taşımacılığına yönelmesi için hem mevcut demiryolu durumunun revize edilmesi, hem de ihtiyaçlar göz önüne alınarak yeni altyapı olanaklarının yaratılması gerekmektedir. Buna göre hükümetin yaptığı planlamalara ve bu planlamaların maliyetlerine bakacak olursak 11 bin km’lik demiryolu hattı yenilemesi, 10 km yüksek hızlı tren ve 4 bin km de konvansiyonel yük taşımacılığı için yeni demiryolu hattı yapma planı olduğu görülmektedir. İstimlak, altyapı ve ekipmanlardan oluşan yatırımların toplam tutarı 45 milyar dolar olarak açıklanmıştır. Sadece tüm hatların yenilenmesi için 1 milyar 200 milyon dolar harcanması gerekmektedir fakat kurumun taşıma karı 117 milyon dolar iken yıllık net geliri sadece 193 milyon dolardır. TCDD’nin yaptığı ve devam eden 35 projenin yatırım maliyeti 2012 yılı itibariyle 25 milyar dolara ulaşmış durumda. Bu projeler için Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve Çin ile anlaşmalar yapılmış durumdadır. Bu planlamaların hayata geçmesi durumunda Türkiye, Avrupa – Asya arasındaki 75 milyar dolardık taşıma hacminden yararlanmanın yanı sıra, Ortadoğu ve Kafkaslarda önümüzdeki 10 yılda oluşması düşünülen 2 – 3 trilyon dolarlık yatırım fırsatlarından da pay alabilecektir (Erdoğan, 2012a).

Yeniden yapılandırma çalışmaları ile TCDD’nin demiryolu taşımacılığındaki tekelinin sona ermesi ve demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı pazarının rekabete açılması hedeflenmektedir. Öngörülen yapıda, hem kamu hem de özel sektör demiryolu tren işletmecilerinden, demiryolu altyapısını kullanmalarına karşılık makul bir ücret alınması, TCDD’nin altyapı yönetimi ve taşımacılık hizmeti veren demiryolu işletmesi olarak yeniden organize edilmesi söz konusu olacaktır. TCDD yıllar itibariyle zarar etmekte olduğundan, cari giderlerinin finansmanı amacıyla düzenli olarak Hazine Müsteşarlığı bütçesinden kuruluşa kaynak transferi yapılmaktadır. Bu anlamda TCDD toplam KİT sistemi içerisinde en çok transfer yapılan kuruluştur. 2010 yılı bütçe kanunu çerçevesinde, personel maaşlarının ve sosyal sigorta primlerinin ödenebilmesi ve yatırım harcamalarının gerçekleştirilebilmesi için 2,48 milyar TL sermaye transferi ve 324 milyon TL görev zararı olmak üzere Hazine Müsteşarlığınca toplam 2,81 milyar TL tutarında aktarım yapılmıştır. 2010 yılında bütçeden yapılmış olan ödemeler, 2009 yılına göre yaklaşık 961 milyon TL daha yüksektir. Diğer taraftan, yapılan sermaye transferleri, kuruluşun yatırım harcamalarını karşılamaya yetmemektedir. Yatırım harcamalarının finansmanı amacıyla uzun vadeli dış finansman kullanımı yoluna da başvurulmakta, ancak vadesi geldiğinde bu kredilerin geri ödenmesi

hususunda kuruluş sıkıntı çekmektedir. Alacaklarının tahsil süresi artan ve nakit çevirme süresi azalan kuruluşun öz sermaye getiri oranı negatiftir (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 81).

Her yıl bütçe kanunlarında KİT'lere yapılacak olan sermaye transferi ödeneği belirlenmekte ve ödemeler Hazine Müsteşarlığı bütçesinden karşılanmaktadır. Yapılan sermaye transferlerinin büyük bir bölümü özellikle personel ve yatırım masraflarını karşılayabilmeleri amacıyla TCDD ve TTK'ya (Tarım Kredi Kooperatifi) yapılmaktadır (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 12).

Türkiye'de 2003 – 2007 yılları arasında demiryollarına yaklaşık olarak 15 milyar Euro'luk yatırım yapılmıştır. TCDD'nin 2020 yılı hedefleri arasında; Devlet Planlama Teşkilatı ve Hazine gibi kuruluşlar tarafından planlarına dahil edilmiş 20.746 milyon Euro'luk bir yatırım hedefi bulunmaktadır. Bu yatırımlar ve TCDD ile birlikte Demiryolu Özel İşletmeleri araç ihtiyaçları (19.280 adet) dikkate alındığında; potansiyel ekonomik değer 46.670 milyon dolarlık bir bedele ulaşmaktadır (Kantarci, 2009: 25-26).

5. TÜRKİYE'DE DENİZYOLU-DEMİRYOLU ENTEGRASYON SÜRECİ

Avrupa Birliği'nin önemli bir gündem maddesi olan “sürdürülebilir kalkınma kavramı”, yeşil lojistik uygulamalarını gündeme getirmekte ve bunun sonucunda denizyolu ve demiryolu gibi ulaştırma modlarını ön plana çıkarmaktadır (Tuna, 2011: 13).

Avrupa Birliği'ne yapılan yüksek değerli ihracatın, lojistik açısından yapılış şekli önem kazanmaktadır. AB yolunda ilerleyen Türkiye, AB ile geliştireceği ulaştırma ağları sayesinde taşıma şeklinin optimizasyonunu sağlayabilecektir. AB'nin ardından, dikkat çekici boyutlarda gelişen Rusya ve Ortadoğu'ya ihracat, lojistik açıdan gerçekleştirilen projeler ile (Rusya'da lojistik köy, denizyolu alternatifleri, Irak demiryolu projesi vb) etkin bir hale getirilmek istenmektedir (MÜSİAD, 2010: 44).

AB ülkelerinin, AB ülkesi olmayan ülkeler ile yaptığı dış ticarete kullandığı taşıma sistemlerine bakıldığında, hem ihracat hem de ithalatta denizyolu taşımacılığının ciddi bir ağırlığı olduğu göze çarpmaktadır. Bunun en önemli sebebi şüphesiz ki denizyolu ile taşınan yük miktarının, diğer ulaştırma tipleri ile kıyaslandığında, bir defada çok daha yüksek tonajlarda yükün elleçlenebilmesine olanak sağlıyor olmasıdır. Denizyolunu karayolu taşımacılığı takip etmekte, demiryolu taşımacılığı ise en geride kalmaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği, demiryolu – karayolu taşıma oranlarındaki adaletsizliği dengelemeye yönelik uluslararası projeler üretmekte ve bu alanda dünya çapında gerçekleştirilen alt yapı yatırımlarına da finansal destek sağlamaktadır. Karayolunun yerini alacak demiryolu ulaştırma sistemi, sadece maliyet açısından fayda sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda enerji kullanımı

açısından da daha verimli bir ulaştırma sistemi olacak ve çevre korumaya yönelik atılmış önemli adımların başında yer alacaktır.

Türkiye'deki taşıma modlarına göre ihracat ve ithalat miktarlarına bakıldığında da (Tablo 8 ve Tablo 9) tablo değişmemektedir. Demiryolu yine son sıralarda yer almakla birlikte, karayolu taşımacılığı ile arasındaki uçurum da derinleşmektedir.

Tablo 8: Türkiye'de 2001 - 2011 Yılı Taşıma Modlarına Göre İhracat Miktarları (000 ABD Doları)

Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2006	85 534 676	42 655 303	911 754	35 156 474	4 863 452	1 947 692
2007	107 271 750	52 174 049	1 081 911	44 482 360	7 018 292	2 515 138
2008	132 027 196	66 443 247	1 260 202	50 902 371	10 435 259	2 986 117
2009	102 142 613	47 145 609	906 923	42 392 616	9 764 289	1 933 175
2010	113 883 219	57 784 065	990 802	45 948 708	7 684 769	1 474 875
2011	134 915 252	73 580 634	1 242 610	50 262 585	8 577 151	1 252 272

Kaynak: TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), Yollara Göre Dış Ticaret – İhracat www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012.

Tablo 9: Türkiye'de 2001 - 2011 Yılı Taşıma Modlarına Göre İthalat Miktarları (000 ABD Doları)

Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2006	139 576 174	78 614 687	2 196 112	32 694 202	13 710 656	12 360 518
2007	170 062 715	86 670 737	2 540 385	38 631 821	16 912 422	25 307 350
2008	201 963 574	105 743 822	2 573 376	41 296 201	16 898 462	35 451 714
2009	140 928 421	73 962 307	1 723 345	33 514 253	11 562 648	20 165 868
2010	185 544 332	98 629 933	2 454 604	42 442 194	15 131 613	26 885 987
2011	240 838 853	133 439 187	3 185 490	44 515 324	21 514 304	38 184 548

Kaynak: TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), Yollara Göre Dış Ticaret – İthalat www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012.

Aşağıda tablo 10 ve Tablo 11’de 5 yıllık dönemde Türkiye’nin ihracat ve ithalat yaptığı ülke gurupları ve ihracat / ithalat miktarları görülmektedir. Belirlenecek lojistik ve ulaştırma politikalarında, ihracat ve ithalat rakamlarının iyi okunarak değerlendirilmesi, yapılacak yatırımlarda hangi bölgelere öncelik verilmesi gerektiğinin kararlaştırılması açısından önem arz etmektedir.

**Tablo 10: 2006 - 2011 Yılı Ülke Guruplarına Göre İhracat Miktarları
(000 ABD Doları)**

ÜLKE GRUBU / YIL	2006	2007	2008	2009	2010	2011
A-AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ	47 934 746	60 398 502	63 390 419	47 013 415	52 685 304	62 350 285
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	2 967 219	2 942 876	3 008 061	1 957 066	2 083 788	2 544 780
C-DİĞER ÜLKELER	34 632 711	43 930 087	65 622 092	53 172 132	59 114 127	70 020 186

Kaynak: TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), Ülke Guruplarına Göre Dış Ticaret – İhracat,
www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012,

**Tablo 11: 2006 - 2011 Yılı Ülke Guruplarına Göre İthalat Miktarları
(000 ABD Doları)**

ÜLKE GRUBU / YIL	2006	2007	2008	2009	2010	2011
A-AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ	59 387 030	68 394 869	74 407 779	56 508 918	72 179 705	91 126 791
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	944 142	1 223 729	1 334 250	965 287	878 447	1 038 049
C-DİĞER ÜLKELER	79 245 002	100 444 116	126 221 545	83 454 216	112 486 180	148 674 013

Kaynak: TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), Ülke Guruplarına Göre Dış Ticaret – İthalat,
www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012.

Bölgesel açıdan bakıldığında, Türkiye’nin en fazla dirsek temasının olduğu ülke toplulukları, AB ülkeleridir. AB ülkelerini, Yakın ve Ortadoğu ülkeleri ile Asya Ülkeleri izlemektedir. Bu durumda,

oluşturulacak ulaştırma politikalarında, bu bölgelere yönelik koridorların hayata geçirilmesi ve mevcut altyapıların yenilenmesine öncelik verilmesi gerekmektedir.

Aynı şekilde, en yoğun ithalat ve ihracatın yapıldığı limanlar ve limanlarda elleçlenen yüklerin cinsleri göz önüne alınarak entegrasyon süreci tamamlanmalıdır. İhracat için, ülkenin çeşitli bölgelerinden limanlara taşınan yüklerin uygun demiryolu rotaları ve yük ekipmanları ile taşınması ve ithal edilerek limanlara tahliyesi yapılan yüklerin de ilgili ana merkezlere demiryollarıyla ulaşımının sağlanması ülkenin hem enerji tasarrufu hem de çevre koruma politikaları açısından atılmış en önemli adımlardan olacaktır.

Aşağıdaki tabloda net ton bazında görülen rakamlar, demiryollarının karayolu ve denizyolu taşımacılığının ne kadar gerisinde kaldığını göstermesi açısından önemlidir. Özellikle transit taşımacılıktaki rakamların düşüklüğü ülkemizde demiryolu taşımacılığının ne kadar atıl durumda olduğunu göstermektedir.

Tablo 12: 2006 – 2010 Yılları Arasındaki Demiryolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığı Miktarları (1.000 Net Ton)

	2006	2007	2008	2009	2010
İhracat	1.397	1.548	1.762	1.231	1.266
İthalat	1.577	1.512	1.405	1.096	1.407
Transit	29	40	48	32	19
Genel Toplam	3.003	3.100	3.215	2.359	2.692

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.70.

Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2010 yılında Türkiye’de ihracatın %75’i denizyolu ile %24’ü karayolu ile yapılmış ve demiryolunun da içinde bulunduğu “diğer” taşıma türleri sadece %1’lik pay alabilmiştir. İthalat rakamlarında ise denizyolu %93, karayolu %5, “diğer” taşıma türleri ise %2’lik paya sahiptir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012: 77). Yurt içi taşımalarda da efektif olarak kullanılamayan demiryolu taşımacılığı, yurtdışı taşımacılıkta adeta unutulmuş durumdadır.

2007 – 2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planı’nda Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye’nin AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülke olduğu belirtilmekte ve “km başına

toplam trafik birimi itibariyle Türkiye AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır” denilmektedir.⁵ Demiryollarının kullanım açısından bu derece atıl kalmasının en önemli sebebi tekelleşme olarak karşımıza çıkmaktadır. 3. Bölümde anlatılan serbestleştirme faaliyetleri demiryollarındaki işlerliği arttıracak ve devletin gerekli altyapı hizmetlerini sağlayabilmesi için finansman olanağı yaratacaktır.

Entegrasyon sürecinde, demiryolu taşımacılığının yurtiçi dağıtımını sağlama yanında, limanlara gelen transit yüklerin dağıtımındaki payının da artırılması gerekmektedir. Transit yüklerin, Transit Yükleme, Transit Boşaltma ve Transit İşlemsiz olarak 3 kategoriye ayrıldığı 2008 yılı itibariyle ülkemizdeki transit yüklerin yıllık gelişimi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 13: 2008 – 2011 Yılları Arasında Transit Yüklerin Yıllık Değişimi (Ton)

Yıl	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit	Toplam Elleçleme	Toplam Elleçleme İçindeki % si
2008	50.044.510	708.307	50.752.817	314.603.062	16,13%
2009	57.735.381	277.205	58.012.586	309.436.706	18,75%
2010	58.767.061	5.355.649	64.122.710	348.635.867	18,39%
2011	58.603.055	5.776.095	64.379.150	636.346.723	17,72%

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Ankara, 2012, s. 88.

Tonajları hayli yüksek olan transit yüklerin dağıtımında demiryolunun aktif şekilde kullanıma sokulması çok önemli bir unsurdur. Kurulacak uygun demiryolu ağları sayesinde, denizyolu ya da karayolu ile devam eden transit taşıma yüklerinden demiryolunun da pay alması, ülke gelişimi açısından da önem arz etmektedir.

AB ulaştırma politikaları kapsamında ülkemizin de içinde bulunduğu ulaştırma koridorları ve projeleri, demiryollarının geliştirilmesi ve denizyoluyla entegrasyonunun sağlanması için önemli fırsatlardır. Bunların başında TRACECA projesi gelmektedir. TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla Avrupa Birliği tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridorudur. Eylül 1998 tarihinde, Bakü'de “Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu” konulu

⁵ TBMM Kararı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007 – 2013, Resmi Gazete, Sayı: 26215, 1 Temmuz 2006.

Uluslararası Konferansta Türkiye ile birlikte 12 ülke TRACECA Çok Taraflı Temel Anlaşması'nı imzalamıştır. Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın programa tam üyeliği deklare edildikten sonra, TRACECA haritası/şebekesi Türkiye de içinde yer alacak şekilde yeniden düzenlenmiştir (Tozar, 2012). TRACECA'nın en önemli hedeflerinden biri, demiryolu taşımacılığının güçlendirilmesi ve çoklu taşımacılık içinde etkin bir taşıma şekli olarak yerini alabilmesidir.

Bu hedefe ulaşmak için de 3 ana amaç benimsenmektedir. Bunlar;⁶ birinci olarak Demiryolu sistemlerinin verimliliğini ve finansal durumunu güçlendirmek için yapısal reform lar geliştirmek; ikinci olarak Altyapıda çok modlu ağın içindeki demiryolu sisteminin potansiyellerini geliştirmek için özenli planlanmış yatırımlar yapmak; üçüncü olarak TRACECA ülkeleri ve AB arasındaki uluslararası demiryolu servislerinin verimliliğinin geliştirilmesi için demiryolu sistemindeki birlikte işlerliliğin teşvik edilmesi, olarak sıralanabilir.

TRACECA kapsamında, şu anda inşaatı devam eden Kars – Tiflis - Bakü demiryolu projesi de Türkiye için büyük bir öneme sahiptir. Proje, Türkiye ile Azerbaycan arasında Gürcistan üzerinden mevcut hatla demiryolu bağlantısı kurmayı amaçlamaktadır. Projeye, Orta Asya'nın Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması, Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan üzerinden geçen demiryolu – denizyolu kombine taşımacılığı ile Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılığın geliştirilmesi öngörülmektedir (Erdoğan, 2012b). Şu anda %55'i bitmiş durumda olan projenin tamamlanmasının lojistik sektörüne yıllık 10,4 milyar dolarlık bir katkı sağlaması beklenmektedir (Kantarci, 2009: 25-26). Ayrıca, DPT 9. Kalkınma Planında projeye ilgili olarak, zaten proje kapsamında olan Haydarpaşa ve Samsun limanlarına ilave olarak, Derince, Erdemir, Trabzon, Hopa ve Samsun limanlarını, Mersin ve İskenderun'a bağlayan demiryolu hattı nedeniyle bu limanların da TRACECA koridoruna alınması için girişimlerin sürdürülmesi hedefler arasında gösterilmiştir. Bir sonraki aşama da, tüm Karadeniz limanlarının koridora dahil edilmesidir (TCDD, 2011: 93). Türkiye'deki limanların koridora dahil edilmesi, ülkemizdeki denizyolu – demiryolu entegrasyonunun sağlanması için atılmış en büyük adımlardan biri olacaktır. Keza, proje kapsamında altyapı yatırımlarının tamamlanması için gerekli olan finansman da proje sağlayıcıları tarafından sağlanabilecektir.

Bunun dışında, CREAM projesi de demiryolu ile yük taşımacılığının geliştirilmesinde önemli rol oynayacak projeler arasında gösterilebilir. Proje ile Almanya, Avusturya, Macaristan, Romanya, Sırbistan, İtalya, Yunanistan, Bulgaristan ve Türkiye'nin yer aldığı Avrupa mega koridoru üzerinde,

⁶ TRACECA Ulusal Sekreterliği, <http://www.traceca.org.tr> Erişim tarihi: 24/04/2012.

gelişmiş iş ve işletme modellerine dayalı müşteri odaklı demiryolu yük taşımacılığı hizmetlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.⁷ CREAM Projesi kapsamında; uluslararası blok yük tren taşımacılığının geliştirilmesi, yük vagonlarına GPS takılarak daha donanımlı hale getirilmesi, müşteriye verilen hizmet kalitesi artırılarak, demiryolu yük taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilir hale getirilmesi amaçlanmaktadır.⁸

Denizyolu – demiryolu taşımacılığı açısından diğer bir önemli proje de “**Viking Treni**” projesidir. Bu proje, Baltık Denizi ile Karadeniz arasında Klaipeda, Odessa ve İliçevski deniz limanlarını demiryolu ile birleştiren bir kombine taşımacılık projesidir. “Viking Treni” ile 20 ve 40 ayaklık konteynırların, soğutmalı konteynırların, demiryolu vagonlarının, römorkların, kamyonların ve yarı römorkların taşınması gerçekleştirilebilmektedir. Litvanya-Belarus-Ukrayna güzergahında işletilen Viking Treni’nin, Ukrayna-İliçevski / Derince hattında çalışan feribotlarla bağlantısı sağlanarak Derince/Samsun limanlarına gelen yüklerin Türk vagonlarına aktarılacak suretiyle Türkiye üzerinden Akdeniz, Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya bağlantısının oluşturulması amaçlanmaktadır.⁹

Bu kapsamda bir diğer önemli proje de Karadeniz’in trenle bağlanması projesidir. “Samsun ve Kavkaz Limanları Üzerinden, Demiryolu Feribotuyla Uluslararası Karma Taşımacılık Yöntemiyle Yüklerin, Vagonların ve Konteynerlerin Taşınmasına İlişkin Kurallar” 2012/2871 Karar Sayısı ile onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir.¹⁰ Bu proje ile Rusya taşımalarının demiryolu feribotlarıyla gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.

Ayrıca, Romanya demiryolları ile TCDD arasında yürürlüğe giren anlaşmalar doğrultusunda, Samsun limanı, Romanya’nın Köstence limanı arasında oluşturulan feribot hattı ile taşımacılık yapılmaktadır (Yıldırım, 2007: 43).

Buna ek olarak Tekirdağ’a 38 yıl sonra ilk defa demiryolu hattı yapılmaktadır. Derince ve Bandırma’dan feribotlarla bu hat ile taşıma yapılması planlanmaktadır (Kantarci, 2009: 25-26). Proje hayata geçirilirse, denizyolu-demiryolu entegrasyonu açısından atılmış önemli adımlardan biri olacaktır.

⁷ TCDD, CREAM Projesi ile Avrupa’ya Açılıyor,

http://www.cream-project.eu/download/press/20080301_raillife_CREAM-TCDD.pdf Erişim Tarihi: 22/05/2012.

⁸ www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.

⁹ www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.

¹⁰ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/03/20120324-8-1.pdf> Erişim Tarihi: 24/04/2012.

6. SONUÇ

Ülkemiz denizyolu ve demiryolu yük taşıma oranlarına bakıldığında, özellikle demiryollarında, değişime ve gelişime muhtaç bir tabloyla karşılaşılmaktadır. İki taşıma modu arasındaki entegrasyonun sağlanması için öncelikle her taşıma sisteminin kendi içerisindeki alt ve üst yapı sorunlarını halletmeye yönelik somut adımlar atılmalı, daha sonra ihtiyaçlara yönelik rotasyonlar çıkarılarak planlamalar yapılmalı ve hayata geçirilmelidir.

Denizyolu taşımacılığının mevcut sorunlarına bakılacak olunduğunda, en önemli sorunların başında, denizyolunun "hız" konusunda diğer ulaştırma sistemleri ile karşılaştırıldığında yavaş kalması olduğu söylenebilir. Bu konuda yapılabilecek en önemli gelişme, liman verimliliğinin artırılması olacaktır. Bu amaçla, öncelikle mevcut limanlardaki elleçleme ekipmanlarının, gelişen ve değişen gemi tiplerine göre revizyonlarının yapılması ve yine gemi tiplerine göre spesifik iskelelerin düzenlenerek kullanıma açılması gerekmektedir. Böylelikle, geminin yükleme & boşaltma aktiviteleri sırasında limanda geçireceği süre minimize edilerek, zamandan tasarruf sağlanabilecektir.

Aynı şekilde, demiryolu altyapılarındaki sorunların da, mevcut ray sistemlerine gerekli bakım ve onarımların yapılarak yolda geçirilen zaman kayıplarının minimizasyonu ile maksimum verimliliğin sağlanması yönünde gerekli adımların atılması gerekmektedir. Ayrıca, demiryolu taşıma ekipmanlarının, taşınacak yüklere göre spesifikasyonunun sağlanması, yaşları 20'nin üzerinde olan vagonların ulaşım dışına çıkarılarak, vagon yenilenmesi ve rehabilitasyonlarının tamamlanması demiryollarının ulaşım sistemleri içerisindeki yerini alabilmesi için öncelikli olarak atılması gereken adımlardandır. Bunun yanında, liman özelliklerine uygun demiryolu taşıma araçları ayarlanarak gerekli spesifikasyon sağlanmalıdır.

Demiryolu yük taşımacılığı hacminin artırılması için atılması gereken adımların bir diğeri, liman ve iskele gibi yüksek hacimli yük elleçlenen merkezlerle bağlantılarının kurulmasıdır. Bu amaçla, iskele ve limanların iltisak hatları ile ana hatlara bağlanması gerekmektedir. Ayrıca Küçük limanlar ve iskeleler yerine, büyük ana limanların kurulumu, demiryolu ile entegrasyon açısından son derece önemlidir. İki taşıma sistemi arasındaki entegrasyonun tamamlanmasında son adım ise, atılacak gerekli hukuki adımlar sayesinde gümrük ve sınır kapısı geçiş işlemlerinin, özellikle transit yükler için kolaylaştırılıp hızlandırılmasıdır.

Ülkemizin de içerisinde bulunduğu AB ulaşım koridorları projeleri, Türkiye'de demiryolu sektörünün tekrar canlandırılması ve etkin ulaşım ağları içerisine dahil edilmesi açısından son derece önemlidir. Bu durumda devletin gerekli altyapı yatırımlarını başlatarak özel sektör girişimcilerini sürece dahil ederek

demiryolu kullanımını teşvik edici yasa ve düzenlemelerle demiryollarındaki serbestleştirme politikalarına bir an önce işlerlik kazandırması gerekmektedir. Bu noktada düzgün kurulacak denizyolu – demiryolu entegrasyon ağı sayesinde ülkemiz, jeopolitik konumunun getirdiği avantajlardan faydalanabilen, ekonomisini ulaştırma sektörü üzerinden de büyütme imkanına sahip güçlü bir ülke konumuna gelebilecektir.

KAYNAKÇA

ÇELİK, İ. (2009). “Demiryolu Operasyonları ve Demiryolu Taşımacılığında Gelişmeler”. Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik Kongresi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

DPT. (2010). 2011 – 2013 Orta Vadeli Program. Ankara.

ERDOĞAN, M. “Anayurt Yeniden Demir Ağlarla Örülüyor”,
<http://www.persemerotasi.com/2012/03/anayurt-yeniden-demir-aglarla-oruluyor/>
(16/05/2012a).

ERDOĞAN, M. “Demir İpekyolu 2012’ye de Yetişmeyebilir”,
www.persemerotasi.com/2011/08/demir-ipekyolu-2012ye-de-yetiseyebilir/ (16/05/2012b).

GENÇER, A. “Serbest Demiryolu Yeniliklerle Geliyor”,
<http://www.persemerotasi.com/2011/12/serbest-demiryolu-yeniliklerle-geliyor/> (16/05/2012).

GENEL DEMİRYOLU KANUN TASARISI.
<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/demiryolu-kanunu/kanuntasarisi.pdf>
(25/04/2012).

KANTARCI, M. (2009). “Demiryolu Çeken ve Çekilen Araçların Pazarı”. Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik Kongresi, Kadir Has Üniversitesi, Beta Basım A.Ş., İstanbul.

MÜSİAD. (2012). 2011 Türkiye Ekonomisi Raporu, Sürdürülebilir Büyüme İçin Stratejik Dönüşüm. İstanbul.

MÜSİAD. (2010). Lojistik Sektör Raporu 2010. İstanbul.

SAATÇIOĞLU, C. (2011). Ulaştırma Ekonomisi, Teori ve Politika, Ankara, Gazi Kitabevi.

TBMM Kararı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007 – 2013, Resmi Gazete, Sayı: 26215, 1 Temmuz 2006
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf> (25/04/2012).

T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı. (2011). 2010 Kamu İşletmeleri Raporu, Kamu Sermayeli Kuruluş ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Ankara.

TCDD. (2011). 2006 – 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara.

TCDD. “CREAM Projesi ile Avrupa’ya Açılıyor”, http://www.cream-project.eu/download/press/20080301_railife_CREAM-TCDD.pdf (22/05/2012).

TCMB. (2012). Yıllık Rapor 2011, İstanbul.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2012). Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara.

THE WORLD BANK PUBLISHING. (2010). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2010, The Logistics Performance and It’s Indicators.

TMMOB. (2009). 8. Ulaştırma Kongresi Sonuç Bildirgesi, İstanbul.

TMMOB. (2008). Oda Raporu, Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği, Ankara.

TOZAR, B. “TRACECA – Türkiye İlişkileri, 2003 – 2005 Arası Faaliyetler”,
http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20100511_100805_10426_1_64.html (24/04/2012).

TRACECA. <http://www.traceca.org.tr> (24/04/2012).

TUNA, O. (2011). “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler”. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3 (2).

TÜSİAD. (2007). Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, İstanbul.

YILDIRIM, M. H. (2007). Multimodal Taşımacılıkta Denizyolu ile Vagon Taşımacılığının Önemi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Doç. Dr. Cem SAATÇİOĞLU / Nesli ÇANKIRI KOLBAŞI

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/03/20120324-8-1.pdf> (24.04.2012).

www.tcdd.gov.tr, (14.04.2012).

www.turklim.org, (18.04.2012).

www.tuik.gov.tr, (18.05.2012).

**PAZAR ODAKLILIK ÖLÇEKLERİNİN TÜKETİCİ ALGILAMALARI ESASINDA
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yrd. Doç. Dr. Hayrettin ZENGİN
Sakarya Üniversitesi, İşletme Fakültesi
hzengin@sakarya.edu.tr

Dr. Şahin EKBER
Sakarya Üniversitesi, SBE
sahinekber@gmail.com

ÖZET

Bu çalışmada, pazar odaklılık literatüründe en fazla kabul gören ve tartışmalara konu olan MARKOR ve MKTOR ölçeklerinin tüketici algılamaları esas alınarak değerlendirilmesi yapılmıştır. Bunun için her iki ölçek ayrı ayrı faktör analizine tabi tutularak her iki ölçekle ilgili pazar odaklılık boyutları belirlenmiş ve bu boyutların müşteri memnuniyeti ve müşteri güveni üzerinde etkileri belirlenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Pazar Odaklılık, MARKOR, MKTOR*

**EVOLUTION OF MARKET ORIENTATION SCALES ON THE BASIS OF CONSUMER
CONSUMPTION**

ABSTARCT

In this study, the most popular scales in market orientation literature, MARKOR and MKTOR were evaluated, based on the perception of consumers. So, factor analysis hold for both scales and market orientation components for both scales determined. Then the effect of these components on customer satisfaction and customer trust were identified.

Keywords: *Market Orientation, MARKOR, MKTOR*

1. GİRİŞ

Pazar odaklılık, pazarlama literatüründe pazarlama anlayışının ortaya çıkmasıyla gündeme gelen bir konu olmasına rağmen, 1980'lerden pazar odaklılık alanında araştırmalara düzenli bir akım başlamıştır (Jaworski ve Kohli, 1996). 1990'dan sonra ise Kohli ve Jaworski ile Narver ve Slater'in önerdikleri pazar odaklılık yapısı araştırmalara konu olmuştur.

Narver ve Slater (1990) pazar odaklılığı alıcılar için en etkili ve etkin biçimde üstün değer yaratacak davranışları sağlayan ve böylece sürekli üstün performansa neden olan bir örgüt kültürü olarak tanımlayarak, pazar odaklılığın üç unsurun belirtmişler: Müşteri Odaklılık, Rakip Odaklılık, Fonksiyonlar arası Koordinasyon. Pazar odaklılığı pazarlama anlayışının uygulanması olduğunu belirten Kohli ve Jaworski (1990) de pazar odaklılıkta üç faaliyetten bahsetmektedirler: müşterilerin şimdiki ve gelecek ihtiyaçlarına yönelik pazar bilgilerinin örgüt çapında toplanması, bu bilginin örgüt boyunca yayılması ve bu bilgiye örgüt çapında karşılık verilmesi.

2. LİTERATÜR İNCELEMESİ

Pazarlama literatüründe pazar odaklılığı ölçmeğe ilişkin çeşitli araştırmacılar tarafından ölçekler geliştirilmiştir. Fakat literatürde en fazla kabul gören ölçeklerin MARKOR ve MKTOR olduğu gözlemlenmektedir. Bu açıdan araştırmamızda bu iki ölçeğin değerlendirilmesi yapılmıştır.

Narver ve Slater pazar odaklılığı ölçmek için MKTOR ölçeğini, Kohli ve Jaworski ise MARKOR ölçeğini geliştirmişler. Jaworski ve Kohli (1993) geliştirdikleri 32 unsurdan oluşan MARKOR ölçeği daha sonra 20 unsura (Kohli vd. 1993) düşmüştür. Narver ve Slater tarafından geliştirilen MKTOR ölçeği ise 15 unsurdan oluşmaktadır.

Her iki ölçek, MARKOR ve MKTOR pazar odaklılığın esas unsuru olarak müşteriye görmekte, müşteriye karşı örgüt çapında sorumlu olunması gerektiğini belirtmektedirler. MARKOR ölçeğine baktığımızda ölçeğin faaliyete dayalı unsurları kapsadığını görmekteyiz ve işletmenin aktivitelerine odaklanmaktadır. MARKOR ölçeği pazar bilgisini ölçmede müşteri ve rakip bilgisine beraber iş çevresini, düzenleyici unsurları da göz önünde bulundurmaktadır. MKTOR ölçeği ise eylemlerden daha ziyade kültüre yönelik unsurları içermektedir ve yalnızca müşteri ve rakiplere dikkat çekerek dış unsurlara odaklanmıştır. Her ikisi koordinasyonun, örgüt çaplı hareket etmenin önemliliğini ortaya koymaktadır.

Kohli vd. (1993) Narver ve Slater'in (1990) çalışmasını i) bir tek rakiplere ve müşterilere odaklanarak diğer unsurları (teknoloji, düzenlemeler, vs.) göz ardı ettiği, ii) bilginin toplanmasının ve örgüt içinde

yayımla hızını belirlemediğini ve iii) pazar odaklılığı açıklayan faaliyetleri ve davranışları göz ardı ettiği hususunda eleştirmişler.

Deshpande vd. (1993) pazar odaklılığı müşteri odaklılık olarak görerek 9 ifadeden oluşan ölçek geliştirmişler ve daha sonra bu ölçeği, MARKOR ve MKTOR ölçekleriyle birleştirerek 10 ifadeden oluşan MORTN ölçeğini geliştirmişler.

Ruekert (1992), iş biriminin pazar odaklılık düzeyinin iş biriminin müşteri bilgisi elde etmesi ve kullanması, müşteri ihtiyaçlarına karşılık verecek strateji geliştirmesi ve stratejinin müşteri ihtiyaç ve isteklerine karşılık verecek biçimde uygulaması derecesine bağlı olduğunu belirtmiş ve 23 ifadeden oluşan ölçek geliştirmiştir. Ruekert bu tanımlamasıyla pazar odaklılığı yalnızca müşteri açısından değerlendirerek rakipleri tanım dışında tutmuştur. Ruekert'in geliştirdiği 23 ifadelik pazar odaklılık ölçeğinde yalnızca iki soru rakipler veya rekabetle ilgilidir.

Deng ve Dart (1994) pazar odaklılığın dört unsurunu belirtmiştir: Müşteri odaklılık, rakip odaklılık, fonksiyonlar arası koordinasyon ve kar odaklılık. Deng ve Dart (1994) literatür incelemesi ve kişisel mülakatlar sonucu 44 ifadeli pazar odaklılık ölçeği belirlemiş, fakat daha sonra ön test sonucunda 33 ifadelik bir ölçeğe ulaşmışlar. Farrel (2002) Deng ve Dart'ın geliştirdikleri ölçeği şu hususlarda eleştirmiştir: 1) Kar odaklılığın pazar odaklılığın bir sonucu olmasına ilişkin literatürde genel bir kanı olmasına karşın, kar odaklılığın ölçeğe dahil edilmesi, 2) Ölçeğin MKTOR ölçeğine ilaveler edilerek oluşturulması ve 3) Ölçeğin fazla ifade içerdiğine göre kullanışsız olması.

Pelham (1993) Kohli ve Jaworski'nin pazar odaklılık yapısının pazar odaklılığı ölçmede yetersiz kaldığını belirtmiştir. Şöyle ki, Pelham'a (1993) göre, müşteri ihtiyaçlarını anlamak ve ona karşılık vermek bilgi analizinden ve bu bilgiye dayanarak karar vermeden daha öte bir şeydir. Ayrıca, bilginin örgüt çapında yayılması müşterilerin örgüt çapında anlaşılmasını ve örgüt çapında pazar odaklı davranmayı sağlayamamaktadır. Bunun aksine, Pelham, Narver ve Slater'in MKTOR ölçeğinin müşteriye değer sunma anlayışını, müşteri memnuniyeti, satış sonrası hizmetler ve üst yönetimin müşterilerle iletişimi gibi ölçümlerle kavrayabildiğini belirtmiştir.

Cadogan ve Diamantopoulos (1995) MAKOR ve MKTOR'un benzer "nomological network" paylaştığını belirtmişler.

Farrel ve Oczkowski (1997) MARKOR ve MKTOR ölçeklerini analiz ederek her iki ölçekten bazı maddeleri elemiş ve bunun daha uygun olacağını belirtmişler. Onlar ölçeklerin gelecekteki değerlendirilmelerinde müşterileri, tedarikçileri ve diğer ilgililerin dahil edilmesini uygun görmüşler.

Oczkowski ve Farrel (1998) MARKOR ve MKTOR ölçeklerini karşılaştırarak MKTOR ölçeğinin daha üstün olduğunu belirtmişler. Onlar MARKOR ölçeğinin pazar bilgisinin toplanması ve yayılmasına fazla vurgu yaptığını ve bu dar çerçeveli vurgunun müşteriye sunulan değeri yeterli ölçüde karakterize etmediğini belirtmişler.

Harris (1996), Narver ve Slater'in (1990) tanımlamasının Kohli ve Jaworski'nin (1990) tanımlamasına göre bir takım üstünlüklerinin olduğunu belirterek, pazar odaklılığın yalnızca somut aktivitelerden oluşmadığı ve sürekli olduğu hususunda görüş bildirmiştir.

Bazı araştırmacılar da MARKOR ve MKTOR ölçeklerini sentez etmişler ve ya daha geniş kapsamlı ölçek önermişlerdir (Gray vd., 1998; Smith vd., 2007; Carr ve Lopez, 2007; Alhakimi ve Baharun, 2009).

3. TÜKETİCİ ALGILAMALARI VE PAZAR ODAKLILIK

Pazar odaklılık literatüründe, pazar odaklılığın işletme çalışanlarının bakış açısından değerlendirildiği genel bir akım vardır. Fakat bunun, işletmenin pazar odaklılık düzeyini tam yansıtmayacağını düşünen bazı araştırmacılar (Webb vd., 2000; Steinman vd., 2000; Abu Bakar vd., 2005; Krepapa vd, 2003; Hashim ve Abu Bakar, 2008; Mulyanegara, 2010), pazar odaklılığın tüketici perspektifinden değerlendirilmesinin daha uygun olacağı görüşünü belirtmişler. Şöyle ki, iç dinamiklere (örgüt ve çalışanları arasındaki ilişkilere) odaklanmaktan ziyade dış dinamiklere (çalışan ve tüketici ilişkileri) odaklanan araştırmalar pazar odaklılık sonucuna ilişkin daha faydalı perspektif sunuyor (Chen ve Quester, 2009).

Drucker (1954) pazarlamayı ihtisaslaşmış bir faaliyet olmadığını, daha ziyade müşteri bakış açısından değerlendirilen tüm iş olduğunu belirtmiştir. Steinman vd. (2000) göre pazar odaklılığın yeterli düzeyi, müşterilerin bunun ne olması gerektiği hususundaki düşünceleridir. Webb vd. (2000) de pazar odaklılık ölçümüyle ilgili müşteri bakış açısının daha önemli olacağını, örgüt bakış açısının durumun bir tarafını belirttiğini ve miyopik bir değerlendirmeye sonuçlanabileceğini ve böylece, değer algısına ilişkin hayati olan müşteri rolünü göz ardı edeceğini savunmuşlar. İşletme o zaman pazar odaklı işletme olarak tanımlanabilir ki, müşteriler onu öyle algılasınlar ve işletmenin onlara yeterli değer sunduğunu kabul etsinler. Pazar odaklılık ve müşteri memnuniyeti arasındaki ilişki müşteri bakış açısıyla ölçülürse, daha uygun olur. Çünkü işletmeni yüksek düzeyde pazar odaklı olarak gören müşteri muhtemelen daha çok memnun olacaktır (Webb vd. 2000).

Deshpande vd. (1993) de örgütün gerçeklik algısıyla müşterilerin gerçeklik algısı arasında farkın olabileceğini ve bu durumda müşterilerin algısının örgütün mantığından ölçülmesinden ziyade müşterilerin bakış açısının belirlenmesiyle ölçülmesinin doğru olacağını, diğer deyişle, işletme performansını, dolayısıyla da işletmenin müşteri odaklılığını, işletmenin kendi bakış açısından değerlendirmekten ziyade müşteri bakış açısından değerlendirilmesi çok daha sağlıklı olacağını belirtmektedirler.

Deshpande vd. (1993) Japonya'daki işletmeler üzerindeki araştırmalarında işletmelerin müşteri odaklılıklarına ilişkin kendileriyle ilgili görüşleriyle işletme performansı arasında önemli bir ilişki bulunmamıştır, fakat müşterilerin işletmelerin müşteri odaklılığını değerlendirmesiyle işletme performansı arasında pozitif bir bağlantı bulunmuştur.

Donavan ve Hocutt (2001) restoran müşterilerinin restoran çalışanlarının müşteri odaklı davranışlarıyla ilgili görüşleriyle, müşteri memnuniyeti ve müşteri bağlılığı arasında pozitif ilişki bulmuşlar. Müşterilerin, işletmelerin müşteri odaklılığı ile ilgili görüşünü algılanan müşteri odaklılık diye ifade eden Dean (2007), algılanan müşteri değerini de müşteri odağı ve müşteri geri dönüşü olarak ele almış ve bu iki unsurun müşteri sadakati ve duygusal bağlılıkla ilişkisini araştırmış ve pozitif sonuçlar almıştır. Corbitt vd. (2003) algılanan pazar odaklılığın yüksek derecesinin algılanan güvenin yüksek derecesi ile sonuçlanacağını belirtmişler.

4. ARAŞTIRMA MODELİ VE YÖNTEMİ

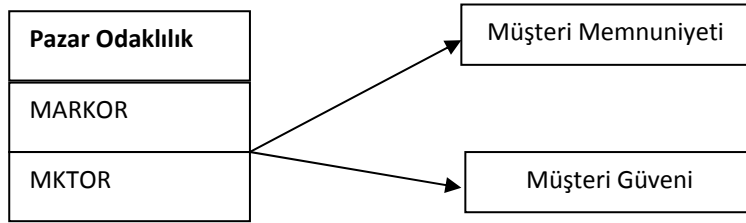
4.1. Araştırma Modeli

Literatürün büyük bir kısmı pazar odaklılığın işletmeye olumlu etki edeceği üzerinde uzlaşmaktadır (Harris ve Ogbonna, 2001; Kara vd., 2005, Singh ve Ranchhod, 2004, Sin vd., 2005, Matsuno vd., 2002, Chao ve Spillan , 2010). Guo'ya (2002) göre yapısal olarak üstün performans pazar odaklılık için olmazsa olmaz sonuçlardan değildir veya direk sonuç değildir. Üstün müşteri değeri pazar odaklılığın başlıca sonucudur ve pazar odaklılık performans ilişkisinde aracı rolünü oynamaktadır (Guo, 2002). Şöyle ki, pazar odaklılıkla performans arasındaki ilişki, pazar odaklılığın müşteri ihtiyacını daha iyi karşılaması ve bunun da müşteri geri dönüşünü artıracığı ve böylece performansı iyileştireceği mantığına dayanmaktadır (Dwairi vd., 2007).

Araştırmamızda bağımlı değişken olarak müşteri memnuniyeti ve müşteri güveni, bağımsız değişkenler olarak da ayrı ayrılıkta MARKOR ve MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık ele alınmıştır. Literatürde pazar odaklılığın müşteri memnuniyeti üzerinde olumlu etkisine vurgu yapılmaktadır

(Kohli ve Jaworski, 1990, Kirca vd., 2005; O’Cass ve Ngo, 2009). Güven, taraflardan birinin, itimat ettiği değişim partnerine bel bağlamak istekliliği (Moorman vd., 1992, akt., Moorman vd., 1993) ve partnerinin dürüstlük ve hayırseverliğine inanma derecesi olarak tanımlanmıştır (Bigne ve Blesa, 2003). Müşteri güveni satıcıların müşteri odaklılığından olumlu bir biçimde etkilenecektir (Bejou vd., 1998).

Dolayısıyla aşağıdaki model test edilecektir. Pazar odaklılığın müşteriler üzerinde olumlu etki edeceği beklenmektedir.



4.2. Yöntem

Örnekleme ve Veri Toplama

Veri toplama yöntemi olarak anket yöntemi uygulanmıştır. Çalışmada araştırma evreni olarak Azerbaycan’da 18 yaşın üzerinde olan tüm kişiler belirlenmiştir ki, bu rakam 6 milyon civarındadır. Anket araştırmasına katılması istenmek üzere ana kitleden kolayda örnekleme esas alınarak 1000 kişiye anket dağıtılmıştır. Anket internet üzerinden online ve elden dağıtılmıştır. 395 anket cevaplanarak geri gönderilmiştir ve böylece %39,5 geri dönüş olmuştur. Daha sonra eksik ve/veya samimiyetsiz cevaplamalardan dolayı 62 anket elenerek 333 analize yararlı anket analize tabi tutulmuştur.

Anketin Yapısı ve Hazırlanması

Araştırmada ele alınan model ışığında anket hazırlanmıştır. Pazar odaklılığı ölçmede iki ölçekten yararlanılmıştır. Pazar odaklılıkla ilgili müşteri algısına ilişkin analizler, iyi bilinen pazar odaklılık ölçümü enstrümanlarını azaltmakla ve değiştirmekle müşterilere uygulanabilir olduğunu göstermektedir (Webb ve diğ., 2000). Kohli, Jaworski ve Kumar (1993) tarafından geliştirilen ve 20 ifadeden (maddeden) oluşan orijinal MARKOR ölçeğinden üç ifade müşterilere sorulamayacağı dolayısıyla iptal edilmiştir. Diğer ölçek ise Narver ve Slater’in (1990) geliştirdikleri MKTOR ölçeği ele alınmıştır. Orijinal MKTOR ölçeğinden iki ifade iptal edilmiştir.

Müşteri memnuniyetini ölçmek için “müşterilerin ürünlerin fiyat ve kalitelerinden memnunluğu”nun belirtilmesi şeklinde iki soru sorulmuştur. Müşteri güveninin ölçen ifadeler Langerak’tan (2001) uyarlanmıştır ve üç ifadeni kapsamaktadır.

Müşteri Memnuniyeti	Ürün kalitesinden Memnunum
	Ürünlerin Fiyatından Memnunum
Müşteri Güveni	İşletmeler Bizimle İlişkilerinden Samimiler
	İşletmelerin Sözlerine Güveniyorum
	İşletmeler Bizim Tarafımızdalar

Anket formunda Likert tipi 5’li çoklu ölçek (“1: Hiç Katılmıyorum... ..5: Tamamen Katılıyorum”) biçiminde 35 soru bulunmaktadır. Ankette ayrıca demografik bilgiler olarak ankete katılanların cinsiyeti, yaşı, eğitimi ve geliri sorulmuştur.

5. ANALİZ VE BULGULAR

Araştırmamızda ölçekleri test etmek amacıyla her iki ölçeğin ayrı ayrılıkta Cronbach Alpha ile ölçülen güvenilirliği ölçülmüş, daha sonra keşfedici faktör analizi yapılarak faktör analizi sonucunda ortaya çıkan faktörlerin müşteriler üzerinde etkileri belirlenmeye çalışılmıştır. Analizler için SPSS 16 paket programı kullanılmıştır.

5.1. Pazar Odaklılık ve Faktör Analizi

Azerbaycan tüketicilerinin bakış açısından pazar odaklılık ölçeklerinin geçerliliğinin ortaya konulması ve pazar odaklılık boyutlarının belirlenmesi için MARKOR ve MKTOR ölçeklerini oluşturan ifadeler ayrı ayrılıkta faktör analizine tabi tutulmuştur.

5.1.1. MARKOR Ölçeği ve Faktör Analizi

Cronbach’s Alpha katsayısı ile ölçülen güvenilirlik analizi sonucunda MARKOR ölçeğinin güvenilirliği 0,859 bulunmuştur. MARKOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılığa ilişkin boyutları belirlemek için ölçeği oluşturan 17 ifade faktör analizine tabi tutulmuştur. Analiz sonucu MARKOR ölçeğinden bir ifade elenmiş ve yapılan son faktör analizi ile MARKOR ölçeğine ilişkin üç boyut belirlenmiştir.

Tablo 1. Pazar Odaklılık (MARKOR) Faktör Analizi

KMO=0,866, Bartlett, df=120, p<0,001				
Faktör	Fak. Yükü	Açık. Varyans	C. Alpha	Ort.
Pazar Bilgisinin Toplanması ve Yayılması		18,91	0,78	3,09
İşletmelerin, müşteri ihtiyaçlarını belirlemek için yılda en az bir kere müşterilerle görüştüğünü düşünüyorum	0,76			2,97
İşletmelerin, ürün/hizmet kalitesini değerlendirmek için senede en az bir kez müşterilere anket yaptığını düşünüyorum	0,74			2,73
Müşteri bilgilerinin şirketin bütün düzeylerinde devamlı olarak paylaşıldığını düşünüyorum	0,65			3,06
Müşterilerin gelecek ihtiyaçlarının işletme departmanları arasında tartışıldığını düşünüyorum	0,64			3,23
İşletmelerin rakipleriyle ilgili sık sık veriler topladığını düşünüyorum	0,60			3,47
Pazar Bilgisine Yanıtın Uygulanması		18,00	0,77	3,33
İşletmeler müşteri şikayetlerini aldırıyorlar	0,77			3,47
İşletmeler müşterilerin ürün veya hizmet ihtiyaçlarındaki değişiklikleri aldırıyorlar	0,74			3,29
İşletmelerin planları makul zamanda uygulayamadığını düşünüyorum	0,71			3,30
İşletmelerin bir departmanın rakip bilgisini diğer departmanlara ulaştırmada geç kaldığını düşünüyorum	0,62			3,25
İşletmeler ürün tercihlerimizdeki değişimleri saptamakta yavaşlar	0,56			3,33
İşletmeler sektördeki değişimleri (rekabet, teknoloji, düzenlemeler) yakalamada yavaşlar	0,54			3,36
Pazar Bilgisine Yanıtın Tasarlanması		15,98	0,76	3,15
İşletmelerin farklı departmanlarının aktivitelerinin çok iyi koordine edildiğini düşünüyorum	0,74			2,99
Bir işletme yoğun kampanya yürütmüşse, diğerleri acil olarak yanıt veriyor	0,67			3,31
İş çevresindeki değişikliklere yanıt planlamak için işletme departmanlarının periyodik olarak bir arada toplandığını düşünüyorum	0,67			3,10
İşletmeler ürünlerini müşteri ihtiyaçlarına göre uyarlıyor	0,62			3,03
Bir işletmenin fiyat değişikliklerine diğer işletmeler hemen karşılık veriyor	0,59			3,34
Toplam Açıklanan Varyans (MARKOR)		52,89		

5.1.2. MKTOR Ölçeği ve Faktör Analizi

Cronbach's Alpha katsayısı ile ölçülen güvenilirlik analizi sonucunda MKTOR ölçeğinin güvenilirliği 0,900 bulunmuştur. MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılığa ilişkin boyutları belirlemek için ölçeği oluşturan 13 ifade faktör analizine tabi tutulmuştur. Analiz sonucu MKTOR ölçeğine ilişkin iki boyut belirlenmiştir.

Tablo 6. Pazar Odaklılık (MKTOR) Faktör Analizi

KMO=0,908, Bartlett, df= 78, p<0,001				
Faktör	Faktör Yüğü	A.Varyans	Alpha	Ort.
Müşteri Odaklılık		29,67	0,85	2,90
İşletmelerin tüm departmanlarından yöneticilerin müşterileri ziyaret ettiklerini düşünüyorum	0,77			2,65
İşletmelerin satış sonrası hizmetleri iyidir	0,77			2,94
İşletmelerin müşteri memnuniyetini sistematik olarak ölçtüğünü düşünüyorum	0,71			2,88
İşletmelerin müşteri deneyimlerini tüm işletme içinde paylaştığını düşünüyorum	0,66			2,96
İşletmelerin tüm fonksiyonlarının pazarın ihtiyaçlarına hizmet etmede entegre olduklarını düşünüyorum	0,65			2,97
İşletme yöneticileri çalışanlarının müşteriye nasıl fayda sağlayacağını biliyor	0,60			2,88
İşletmelerin amacı müşterileri memnun etmektir	0,54			2,97
Rekabet Odaklılık		24,77	0,82	3,23
İşletmeler rekabet avantajı olduğu/rekabet avantajı yaratabileceği müşterilere hedeflenmişler	0,74			3,22
İşletmelerin rakip bilgilerini işletme içinde paylaştıklarını düşünüyorum	0,73			3,28
İşletmeler müşteri ihtiyaçlarına bağlılar	0,70			3,36
İşletmeler rekabetçi eğilimlere hemen karşılık veriyorlar	0,61			3,19
İşletmeler stratejilerini müşteri ihtiyaçlarına göre belirliyor	0,59			3,11
İşletmelerin üst yönetiminin düzenli olarak rakiplerin stratejilerini tartıştığını düşünüyorum	0,58			3,21
Toplam Açıklanan Varyans (MKTOR)		54,44		

5.2. Belirlenmiş Modele Dayalı Etkileşimlerin Analizi

5.2.1. Pazar Odaklılık (MARKOR) ve Müşteriye Muhtemel Etkileri

5.2.1.2. Pazar Odaklılık (MARKOR) ve Müşteri Memnuniyeti

Pazar odaklılığın unsurlarının müşteri memnuniyeti üzerindeki etkisini belirlemek için pazar odaklılığın unsurları bağımsız değişken olarak, müşteri memnuniyeti ise bağımlı değişken olarak regresyon analizine dâhil edilmiştir. Regresyon analizi sonucunda, bağımsız değişken olan pazar odaklılık (MARKOR) unsurlarının, bağımlı değişken olan müşteri memnuniyeti üzerindeki etkisini ima eden modelin anlamlı olduğu bulunmuştur. $F=60,205$, $p<0,001$.

Tablo 7. Pazar Odaklılığın Unsurları (MARKOR ölçeği) ve Müşteri Memnuniyeti İçin Regresyon Analizi Sonuçları

Pazar Odaklılığın Unsurları	Müşteri Memnuniyeti			
	R	R ²	β	t
Pazar Bilgisinin Toplanması ve Yayılması	0.60	0.37	0.25	4.57
Pazar Bilgisine Yanıtın Tasarlanması			0.46	8.28
Pazar Bilgisine Yanıtın Uygulanması			0.11	2.27
Uyarlanmış R²	0.35			

Regresyon analizinin sonuçlarına göre MARKOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarından her birinin müşteri memnuniyeti üzerinde bir etkisi vardır. Pazar odaklılık unsurları müşteri memnuniyetinin %35'ini açıklamaktadır. Diğer değişle, müşteri memnuniyetindeki %100'lük değişimin %35'lik kısmı MARKOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılıktan kaynaklanmaktadır. Pazar odaklılığın unsurlarının müşteri memnuniyeti üzerinde ayrı ayrılıkta açıklayıcılığını belirlemek için stepwise regresyon metodu kullanılmıştır. Ayrı ayrılıkta unsurların açıklama gücüne baktığımızda, pazar bilgisine yanıtın tasarlanması bağımlı değişkenin %31'ini, pazar bilgisinin toplanması ve yayılması bağımlı değişkenin %4'ünü, pazar bilgisine yanıtın uygulanması ise bağımlı değişkenin %1'ini açıklamaktadır.

Pazar bilgisine yanıtın tasarlanması için beta değeri 0,46, pazar bilgisinin toplanması ve yayılması için beta değeri 0,25, pazar bilgisine yanıtın uygulanması için ise beta değeri 0,11'dur. Bu değerleri şöyle açıklamak mümkündür:

-Pazar bilgisine yanıtın tasarlanmasındaki bir birimlik artış müşteri memnuniyetinde 0,46 birimlik (%46'lık) bir artışa sebep olacaktır.

-Pazar bilgisinin toplanması ve yayılmasındaki bir birimlik artış müşteri memnuniyetinde 0,25 birimlik (%25'lik) bir artışa sebep olacaktır.

-Pazar bilgisine yanıtın uygulanmasındaki bir birimlik artış müşteri memnuniyetinde 0,11 birimlik (%11'lik) bir artışa sebep olacaktır.

5.2.1.3. Pazar Odaklılık (MARKOR) ve Müşteri Güveni

Pazar odaklılığın unsurlarının müşteri güveni üzerindeki etkisini belirlemek için pazar odaklılığın unsurları bağımsız değişken olarak, müşteri güveni ise bağımlı değişken olarak regresyon analizine dâhil edilmiştir. Regresyon analizi sonucunda, pazar odaklılık (MARKOR) unsurlarının, müşteri güveni üzerindeki etkisini ima eden modelin anlamlı olduğu bulunmuştur. $F=67,130$, $p<0,001$.

Tablo 8. Pazar Odaklılığın Unsurları (MARKOR ölçeği) ve Müşteri Güveni İçin Regresyon Analizi Sonuçları

Pazar Odaklılığın Unsurları	Müşteri Güveni			
	R	R ²	β	t
Pazar Bilgisinin Toplanması ve Yayılması	0.617	0.381	0.401	7.584
Pazar Bilgisine Yanıtın Tasarlanması			0.342	6.313
Pazar Bilgisine Yanıtın Uygulanması			0.148	3.158
Uyarlanmış R²	0.375			

Regresyon analizinin sonuçlarına göre MARKOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarından her birinin müşteri güveni üzerinde bir etkisi vardır. Pazar odaklılık unsurları müşteri güveninin %37,5'ini açıklamaktadır. Diğer deyişle, müşteri güvenindeki %100'lük değişimin %37,5'lik kısmı pazar odaklılıktan kaynaklanmaktadır. Aynı ayrılıkta unsurların açıklama gücüne baktığımızda, pazar bilgisinin toplanması ve yayılması bağımlı değişkenin %30,1'ini, pazar bilgisine yanıtın tasarlanması bağımlı değişkenin %6,2'sini, pazar bilgisine yanıtın uygulanması ise bağımlı değişkenin %1,9'unu açıklamaktadır.

Pazar bilgisinin toplanması ve yayılması için beta değeri 0,401, pazar bilgisine yanıtın tasarlanması için beta değeri 0,342, pazar bilgisine yanıtın uygulanması için ise beta değeri 0,148'dir. Bu değerleri şöyle açıklamak mümkündür:

-Pazar bilgisinin toplanması ve yayılmasındaki bir birimlik artış müşteri güveninde 0,401 birimlik (%40,1'lik) bir artışa sebep olacaktır.

-Pazar bilgisine yanıtın tasarlanmasındaki bir birimlik artış müşteri güveninde 0,342 birimlik (%34,2'lik) bir artışa sebep olacaktır.

-Pazar bilgisine yanıtın uygulanmasındaki bir birimlik artış müşteri güveninde 0,148 birimlik (%14,8'lik) bir artışa sebep olacaktır.

5.2.2. Pazar Odaklılık (MKTOR) ve Müşteriye Muhtemel Etkileri

5.2.2.1. Pazar Odaklılık (MKTOR) ve Müşteri Memnuniyeti

Pazar odaklılığın unsurlarının müşteri memnuniyeti üzerindeki etkisini belirlemek için pazar odaklılığın unsurları bağımsız değişken olarak, müşteri memnuniyeti ise bağımlı değişken olarak regresyon analizine dâhil edilmiştir. Regresyon analizi sonucunda, pazar odaklılık (MKTOR) unsurlarının, müşteri memnuniyeti üzerindeki etkisini ima eden modelin anlamlı olduğu bulunmuştur. $F=159,689$, $p<0,001$.

Tablo 9. Pazar Odaklılığın Unsurları (MKTOR ölçeği) ve Müşteri Memnuniyeti İçin Regresyon Analizi Sonuçları

Pazar Odaklılığın Unsurları	Müşteri Memnuniyeti			
	R	R ²	β	t
Müşteri Odaklılık	0.701	0.491	0.732	13.188
Rekabet Odaklılık			-0.045	-0.810
Uyarlanmış R²	0.488			

Regresyon analizinin sonuçlarına göre MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarından sadece müşteri odaklılığın müşteri memnuniyeti üzerindeki yüksek oranda anlamlı bir etkisi görülmüştür. Rekabet odaklılığın çok düşük düzeyde ve eksi yönde bir etkisinin bulunmasıyla birlikte bu etki regresyon analizi sonuçlarına göre anlamlı bulunmamıştır.

Pazar odaklılık unsurları müşteri memnuniyetinin %48,8'ini açıklamaktadır. Diğer deyişle, müşteri memnuniyetindeki %100'lük değişimin %48,8'lik kısmı MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılıktan kaynaklanmaktadır. Aynı ayrılıkta unsurların açıklama gücüne baktığımızda, rekabet odaklılığın modele katkı sağlamadığını, buna karşılık müşteri odaklılık unsurunun bağımlı değişkenin %49'unu açıkladığını görmekteyiz.

Müşteri odaklılık için beta değeri 0,732, rekabet odaklılık içinse -0,045 olarak bulunmuştur. Bu değeri şöyle açıklamak mümkündür:

-Müşteri odaklılıktaki bir birimlik artış müşteri memnuniyetinde 0,732 birimlik (%73,2'lik) bir artışa sebep olacaktır.

-Rekabet odaklılıktaki bir birimlik artış müşteri memnuniyetinde 0,045 birimlik (%4,5) bir düşüşe neden olacaktır.

5.2.2.2. Pazar Odaklılık (MKTOR) ve Müşteri Güveni

Pazar odaklılığın unsurlarının müşteri güveni üzerindeki etkisini belirlemek için pazar odaklılığın unsurları bağımsız değişken olarak, müşteri güveni ise bağımlı değişken olarak regresyon analizine dâhil edilmiştir. Regresyon analizi sonucunda, pazar odaklılık (MKTOR) unsurlarının, müşteri güveni üzerindeki etkisini ima eden modelin anlamlı olduğu bulunmuştur. $F=181,798$, $p<0,001$.

Tablo 9. Pazar Odaklılığın Unsurları (MKTOR ölçeği) ve Müşteri Güveni İçin Regresyon Analizi Sonuçları

Pazar Odaklılığın Unsurları	Müşteri Güveni			
	R	R ²	β	T
Müşteri Odaklılık	0.724	0.523	0.783	14.581
Rekabet Odaklılık			-0.088	-1.635
Uyarlanmış R ²	0.521			

Regresyon analizinin sonuçlarına göre MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarından sadece müşteri odaklılığın müşteri güveni üzerindeki yüksek oranda anlamlı bir etkisi görülmüştür. Rekabet odaklılığın düşük düzeyde ve eksi yönde bir etkisinin bulunmasıyla birlikte bu etki regresyon analizi sonuçlarına göre anlamlı bulunmamıştır.

Pazar odaklılık unsurları müşteri güveninin %52,1'ini açıklamaktadır. Diğer deyişle, müşteri güvenindeki %100'lük değişimin %52,1'lik kısmı MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılıktan kaynaklanmaktadır. Ayrı ayrılıkta unsurların açıklama gücüne baktığımızda, rekabet odaklılığın modele katkı sağlamadığını, buna karşılık müşteri odaklılık unsurunun bağımlı değişkenin %52'sini açıkladığını görmekteyiz.

Müşteri odaklılık için beta değeri 0,783, rekabet odaklılık içinse -0,088 olarak bulunmuştur. Bu değeri şöyle açıklamak mümkündür:

-Müşteri odaklılıktaki bir birimlik artış müşteri güveninde 0,783 birimlik (%78,3'lük) bir artışa sebep olacaktır.

-Rekabet odaklılıktaki bir birimlik artış müşteri güveninde 0,088 birimlik (%8,8) bir düşüşe neden olacaktır.

6. SONUÇ

Bu araştırmada, pazar odaklılık ölçekleri olan MARKOR ve MKTOR ölçeklerinin tüketici algıları kapsamında değerlendirilmesi yapılmıştır.

İki ölçeğin pazar odaklılığı açıklama gücüne baktığımızda, MARKOR için 52,89, MKTOR için ise 54,44 bulunmuştur. Böylece, bir geçiş ekonomisi olan Azerbaycan'da daha çok kültüre vurgu yapan MKTOR ölçeğinin daha çok faaliyetlere vurgu yapan MARKOR ölçeğine göre daha açıklayıcı olduğunu görmekteyiz. Ayrıca belirtelim ki, MARKOR ölçeğinin Cronbach Alpha ile ölçülen güvenilirliği (0,859) MKTOR ölçeğinin güvenilirliğinden (0,900) nispeten düşük olmuştur.

Analiz sonuçlarına baktığımızda MARKOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarının her üçünün müşteri memnuniyeti üzerinde etkisi olmakla birlikte müşteri memnuniyetini açıklamada en yüksek değeri alan pazar bilgisine yanıtın tasarlanması olmuştur (%30,9). Diğer unsurların açıklayıcılığı ise düşük çıkmıştır: pazar bilgisinin toplanması ve yayılması %3,7, pazar bilgisine yanıtın uygulanması ise %1 çıkmıştır. Buna karşılık MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarından müşteri odaklılığın müşteri memnuniyeti üzerinde yüksek düzeyde bir açıklayıcılığı vardır: %49. Rekabet odaklılığın ise müşteri memnuniyeti üzerinde bir açıklayıcılığı bulunmamış ve müşteri memnuniyetini çok düşük de olsa eksi yönde etkilediği görülmüştür. Eğer MARKOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsurlarının toplamda müşteri memnuniyetini açıklama derecesi 0,350 ise, MKTOR ölçeği ile ölçülen müşteri odaklılığın müşteri memnuniyetini açıklama derecesi 0,490'dır.

Bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkisini gösteren beta (β) değerlerine baktığımızda MARKOR ölçeğinin unsurlarından müşteri memnuniyeti üzerinde en yüksek etkiye pazar bilgisine yanıtın tasarlanması unsuru sahiptir (%46). Diğer MARKOR unsurları daha düşük düzeyde bir etki etmektedir: pazar bilgisinin toplanması ve yayılması % 25, pazar bilgisine yanıtın uygulanması % 11 bulunmuştur. MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık unsuru olan müşteri odaklılığınsa müşteri memnuniyeti üzerinde yüksek düzeyde etkisi bulunmuştur (%73,2). Rekabet odaklılık müşteri memnuniyetini çok düşük ve eksi yönde etkilemektedir (-%4,5).

Analiz verilerinden şu sonuca varılabilir ki, Azerbaycan'daki tüketicilerin müşteri memnuniyetini sağlamada MKTOR ölçeği ile ölçülen pazar odaklılık daha etkilidir. Tabii burada pazar odaklılıktan ziyade müşteri odaklılık demek daha uygun olurdu.

MARKOR ölçeği ile ölçölen pazar odaklılık unsurlarının yine her üçünün müşteri güveni üzerinde etkili olduğu gözökmektedir. Fakat burada da bu üç unsurun açıklama dereceleri arasında büyük fark ortaya çıkmıştır: pazar bilgisinin toplanması ve yayılması %30,1, pazar bilgisine yanıtın tasarlanması %6,2, pazar bilgisine yanıtın uygulanması ise %2 olmuştur.

MKTOR ölçeği ile ölçölen pazar odaklılık unsurlarından müşteri odaklılığın müşteri güveni üzerinde açıklayıcılığının olmasına karşın rekabet odaklılığın müşteri güveni üzerinde anlamlı bir açıklayıcılığı bulunmamıştır. MARKOR ölçeği ile ölçölen pazar odaklılık unsurlarının müşteri güvenini açıklama derecesi 0,375 (%37,5) iken, MKTOR ölçeği ile ölçölen müşteri odaklılığın müşteri güvenini açıklama derecesi 0,520'dir (%52).

Bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki etkisini gösteren beta (β) değerlerine baktığımızda MARKOR ölçeğinin unsurlarından müşteri güveni üzerinde en yüksek etkiye pazar bilgisinin toplanması ve yayılması unsuru sahiptir (%40,1). Diğer MARKOR unsurları nispeten düşük düzeyde bir etki etmektedir: pazar bilgisine yanıtın tasarlanması % 34,2, pazar bilgisine yanıtın uygulanması % 14,8 bulunmuştur. MKTOR ölçeği ile ölçölen pazar odaklılık unsuru olan müşteri odaklılığınsa müşteri güveni üzerinde yüksek düzeyde etkisi bulunmuştur (%78,3). Rekabet odaklılık müşteri güvenini düşük ve eksi yönde etkilemektedir (-%8,8).

İster MARKOR ölçeği ile ölçölen pazar odaklılığın, isterse de MKTOR ölçeği ile ölçölen pazar odaklılığın müşteri güvenini açıklama gücü müşteri memnuniyetini açıklama gücünden yüksektir ve müşteri güveni pazar odaklılıktan müşteri memnuniyetine göre daha fazla etkilenmektedir. Diğer değişle pazar odaklı bir işletme müşteriye verdiği güven ölçüsünde müşteriye memnun edemiyor. Bu sonucu, işletmelerin pazar odaklı olmalarıyla müşterilere verdikleri güven karşılığında, onları memnun etmek için yeterli beceriye sahip olmalarıyla açıklamak mümkündür.

Pazar odaklılık unsurları içerisinde müşteri memnuniyeti ve müşteri güveni üzerinde açık ara en fazla açıklayıcılığa ve en fazla etkiye sahip olan unsur müşteri odaklılık unsurudur.

Müşteri odaklılığın diğer pazar odaklılık unsurlarına göre müşteriler üzerinde daha etkili oluşu ve ayrıca da rekabet odaklılığın çok düşük ve eksi yönde bir etkiye sahip olması durumu, Azerbaycan'daki işletmelerin pazar odaklılıklarının müşteri odaklılıkla da ölçölebileceğini sonucuna varmamızı sağlayabilir. Azerbaycan'da rekabetin düşük oluşu rekabet odaklılığın müşteriler üzerinde etkisiz kalmasıyla sonuçlanmıştır. Bundan ilave, müşteriler, bir işletmenin rekabet odaklı olmasıyla ilgili olmayabilirler ve onlar için önemli olan işletmelerin onları ne derecede önemsedikleri olabilir. Rekabet

odaklılığın müşteriler üzerinde- düşük olsa dahi- olumsuz etkisi Azerbaycan insanları arasında yaygın olan düşünceye bağlamak olur. Şöyle ki, Azerbaycan insanı genellikle, işletmeler arası rekabet dedikte bir işletmenin diğer işletmeni piyasadan silmesi ve tekel faaliyet gösterme arzusu gibi düşünmektedir, bu da insanlar arasında hoşnutsuzluk yarata bilmektedir. Oysa gelişmiş Batı ekonomilerinde (en azından Batı pazarlama literatüründe) rekabet veya rakip odaklı olmak rakipleri inceleyerek onlardan daha uygun şartlarda hizmet sunmak anlamına gelmektedir.

Araştırmamızdan rekabet odaklılıkla ilgili çıkan sonuç, Deshpande ve diğ. (1993) pazar odaklılığı müşteri odaklılık olarak görmeni ve Sørensen'in (2009) rakip odaklılıkla müşteri odaklılığı bir yapı altında ölçmenin doğru olmayacağı fikrini destekler durumdadır.

Zhao ve Cavuşgil (2006) ABD'de yaptıkları araştırmada tedarikçinin müşteri odaklılığının alıcının tedarikçiye olan güveninde etkili olduğunu bulmuşlar, fakat tedarikçinin rakip odaklılığı ile alıcı güveni arasında anlamlı ilişki bulunmamıştır. Bu bakımdan, bizim araştırma sonuçları sözü edilen araştırma ile de tutarlıdır.

Eğer rakip odaklılık, rakiplerden daha iyi hizmet sunumunu kapsıyor ise, bu, müşteri odaklılıkla -pazar odaklılığın müşteriye yönelik olduğunu kabul edersek aynı zamanda pazar odaklılıkla- aynı yapı altında değerlendirilebilir. Yok, eğer rakip odaklılık, rakiplerin payını almak ve onları pazardan silmek felsefesine dayanıyorsa (veya müşteriler öyle algıyorsa), bu kavramı müşteri odaklılıkla aynı yapı altında ele almak yanlış olur. Yine, eğer pazar odaklılığın kapsadığı geniş yapı (teknoloji, yasal düzenlemeler vs.) müşteriye en iyi hizmet verebilmek için inceleniyor ise, bu zaman müşteri odaklılık pazar odaklılıkla sinonim olacaktır. Aksi halde pazar odaklılık, müşteri odaklılıktan farklı bir anlayış olarak sadece işletmenin kar elde etmesi temeline dayanan bir anlayış veya felsefe olacaktır.

Müşteri odaklılığın müşteri memnuniyeti ve müşteri güveninde büyük etkisi olmasına rağmen en düşük ortalamaların müşteri odaklılığın aldığını görmekteyiz. Nitekim bunun sonucu olarak da müşteri memnuniyeti ve müşteri güveninin aldıkları ortalama da düşük çıkmıştır. Tam tersine rekabet odaklılığın müşteri memnuniyeti ve müşteri güveninde hiçbir etkiye sahip olmamasına karşın diğer unsurlar nazarın yüksek ortalama almıştır. Demek ki, müşteriler işletmelerin rakipleri geçmek için daha çok çaba harcadığını düşünmektedirler. Müşteriler, rekabet odaklı bir işletmenin onlara daha iyi hizmet vermeye yarayacağından çok, işletmenin kar kazanmasına etki ettiğini düşünmektedirler. Bu yüzdendir ki, rekabet odaklılığın müşteri güveni ve müşteri memnuniyeti üzerinde etkisi bulunmamıştır.

Araştırma sonuçları, bir geçiş ekonomisi olan Azerbaycan'da, pazar odaklılığa müşteri odaklılık olarak yaklaşmanın daha uygun olabileceğini belirtmektedir. Gerek güvenilirlik, gerek faktör analizi sonucu,

gerekse de müşteri memnuniyeti ve müşteri güvenini açıklama ve etkileme açısından değerlendirildiğinde MKTOR ölçeğinin daha üstün olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

ABU BAKAAR, A.R., MOHD MOKHTAR, S.S. ve FIZRI, A.F.A. (2005). "An Application of a Customer- Defined Market Orientation: Antecedents and Consequences". Asia Pacific Marketing Conference: 22-24.

ALHAKIMI, W. ve BAHARUN, R. (2009). "A Synthesis Model Of Market Orientation Constructs Toward Building Customer Value: A Theoretical Perspective". African Journal of Marketing Management, 1(2): 43- 49.

BEJOU, D., ENNEW, C. T. ve PALMER, A. (1998). "Trust, Ethics and Relationship Satisfaction". International Journal of Bank Marketing, 16(4): 170–175.

BIGNE, E. ve BLESIA, A. (2003). "Market Orientation, Trust And Satisfaction İn Dyadic Relationships: A Manufacturer-Retailer Analysis". International Journal of Retail & Distribution Management, 31(11): 574-590.

CADOGAN, J. W. ve DIAMANTOPOULOS, A. (1995), "Narver and Slater, Kohli and Jaworski and The Market Orientation Construct: Integration and Internationalization". Journal of Strategic Marketing, 3: 41-60.

CARR, J. ve LOPEZ, T. (2007). "Examining Market Orientation As Both Culture and Conduct: Modeling The Relationships Between Market Orientation and Employees Responses". Journal of Marketing Theory Practice, 15 (2): 113-125.

CHAO, M. C. ve JOHN, E.S. (2010). "The Journey From Market Orientation To Firm Performance: A Comparative Study Of US and Taiwanese SMEs". Management Research Review, 33(5): 472-483.

CHEN, S. ve QUESTER, P.G. (2009). "A Value-Based Perspective of Market Orientation and Customer Service". Journal of Retailing and Consumer Services, 16: 197–206.

CORBITT, B.J., THANASANKIT, T. ve YI, H. (2003). "Trust and e-Commerce: A Study Of Consumer Perceptions". Electronic Commerce Research and Applications, 2: 203–215.

- DEAN, A.M. (2007). "The Impact of the Customer Orientation of Call Center Employees on Customers' Affective Commitment". *Journal of Service Research*, 10(2): 161-173.
- DENG, S. ve DART, J. (1994). "Measuring Market Orientation: A Multi-factor, Multi-item Approach". *Journal of Marketing Management*, 10: 725-742.
- DESHPANDE, R., FARLEY, J.U. ve WEBSTER, F. (1993). "Corporate Culture, Customer Orientation, and Innovativeness in Japanese Firms: A Quadrad Analysis". *Journal of Marketing*, 57(1): 23-37.
- DONAVANA, D.T. ve ANN HOCUTT, M. (2001). "Customer Evaluation Of Service Employee's Customer Orientation: Extension and Application". *Journal of Quality Management*, 6: 293-306.
- DRUCKER, P. F. (1954). *The Practice of Management*, Harpers and Row, New York.
- DWAIRI, M., BHUIAN, S.N. ve JURKUS, A. (2007). "Revisiting The Pioneering Market Orientation Model in An Emerging Economy". *European Journal of Marketing*, 41(7/8): 713-721.
- FARRELL, M. (2002). "A Critique of the Development of Alternative Measures of Market Orientation". *Marketing Bulletin*, 13(3).
- GRAY, B., MATEAR, S., BOSHOFF, C. ve MATHESON, P. (1998). "Developing a Better Measure of Market Orientation". *European Journal of Marketing*, 32(9/10): 884-903.
- GUO, C. (2002). "Market Orientation And Business Performance". *European Journal of Marketing*, 36(9/10): 1154-1163.
- HARRIS, L.C. ve OGBONNA, E. (2001). "Strategic Human Resource Management, Market Orientation, and Organizational Performance". *Journal of Business Research*, 51: 157-166.
- HARRIS, L.C. (1996). "Cultural Obstacles To Market Orientation". *Journal of Marketing Practice: Applied Marketing Science*, 2(4): 36-52.
- HASHIM, F. ve ABU BAKAR A.R. (2008). "Customer-Defined Market Orientation in Non-Profit Organization: Malaysian Case". *Australian & New Zealand Marketing Academy Conference*, Sydney, Australia.

JAWORSKI, B. J. ve KOHLI, A.K. (1993). "Market Orientation: Antecedents and Consequences". The Journal of Marketing, 57(3): 53-70.

JAWORSKI, B. J. ve KOHLI, A.K. (1996). "Market Orientation: Review, Refinement, and Roadmap". Journal of Market Focused Management, 1: 119-135.

KARA, A., SPILLAN, J.E. ve DeSHIELDS, O.W. (2005). "The Effect of a Market Orientation on Business Performance: A Study of Small-Sized Service Retailers Using MARKOR Scale". Journal of Small Business Management, 43(2): 105–118.

KIRCA A. H., JAYACHANDRAN, S. ve BEARDEN, W.O. (2005). "Market Orientation: A Meta-Analytic Review and Assessment of Its Antecedents and Impact on Performance". Journal of Marketing, 69: 24-41.

KOHLI, A.K., JAWORSKI, B.J. ve KUMAR, A. (1993). "Markor: A Measure of Market Orientation". Journal of Marketing Research, 30(4): 467-477.

KOHLI, A. ve JAWORSKI, B.J. (1990). "Market Orientation: The Construct, Research Propositions, and Managerial Implications". Journal of Marketing, 54: 1-18.

KREPAPA, A., BERTHON, P., WEBB, D. ve PITT, L. (2003). "Mind The Gap: An Analysis Of Service Provider Versus Customer Perceptions Of Market Orientation And The Impact On Satisfaction". European Journal of Marketing, 37(1/2): 197-218.

MATSUNO, K., MENTZER, J.T. ve ÖZSOMER, A. (2002). "The Effects of Entrepreneurial Proclivity and Market Orientation on Business Performance". The Journal of Marketing, 66(3): 18-32.

MOORMAN, C., DESHPANDE, R. ve ZALTMAN, G. (1993). "Factors Affecting Trust in Market Research Relationships". The Journal of Marketing, 57(1): 81-101.

MULYANEGARA, R.C. (2010). "Market Orientation and Brand Orientation from Customer Perspective an Empirical Examination in the Non-profit Sector". International Journal of Business and Management, 5(7): 14-23.

NARVER, J. ve SLATER, S. (1990). "The Effect of Market Orientation on Business Profitability". Journal of Marketing, 54(4): 20-35.

O’CASS, A. ve NGO, L. (2009). “Achieving Customer Satisfaction Via Market Orientation, Brand Orientation, And Customer Empowerment: Evidence From Australia”. ANZMAC.

OCZKOWSKI, E. ve FARRELL, M.A. (1998). “Discriminating Between Measurement Scales Using Non-Nested Tests and Two-Stage Least Squares Estimators: The Case of Market Orientation”. *International Journal of Research in Marketing*, 15: 349–366.

PELHAM, A.M. (1993). “Mediating and Moderating Influences On The Relationship Between Market Orientation and Performance”. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Pennsylvania State University, Pennsylvania.

RUEKERT, R.W. (1992). “Developing a market orientation: an organizational strategy perspective”. *International Journal of Research in Marketing*, 9: 225-45.

SIN, L.Y.M., TSE, A.C.B., YAU, O.H.M., CHOW, R.P.M. ve LEE, J.S.Y. (2005). “Market Orientation, Relationship Marketing Orientation, and Business Performance: The Moderating Effects of Economic Ideology and Industry Type”. *Journal of International Marketing*, 13(1): 36–57.

SINGH, S. (2003). “Effects of Transition Economy on the Market Orientation-Business Performance Link: The Empirical Evidence from Indian Industrial Firms”. *Journal of Global Marketing*, 16(4): 73-96.

SINGH, S. ve RANCHHOD, A. (2004). “Market Orientation And Customer Satisfaction: Evidence From British Machine Tool Industry”. *Industrial Marketing Management*, 33: 135– 144.

SMITH, D.B., PITTA, D.A. ve RICHARDSON, L. (2007). “A Comparison Of The Market Orientation Of Chinese And US Firms”. *International Business & Economics Research Journal*, 6(12): 25-38.

SÖRENSEN, H.E. (2009). “Why Competitors Matter For Market Orientation”. *European Journal of Marketing*, 43(5/6): 735-761.

STEINMANN, C., DESHPANDE, R. ve FARLEY, J. (2000). “Beyond Market Orientation: When Customers and Suppliers Disagree”. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 28(1): 109-119.

WEBB, D., WEBSTER, C. ve KREPAPA, A. (2000). “An Exploration of The Meaning and Outcomes of a Customer-Defined Market Orientation”. *Journal of Business Research*

ASİMETRİK BİLGİNİN PİYASALARA ETKİLERİ VE FİNANSAL KRİZLERDEKİ ROLÜ

Dr. Şahin ÇETİNKAYA

Selçuk Üniversitesi, Beyşehir MYO

scetinkaya@selcuk.edu.tr

ÖZET

Bu çalışmada, Asimetrik bilginin piyasalar üzerindeki etkileri ele alınmıştır. Adından da anlaşılacağı üzere, Asimetrik Bilgi, birinin bildiğini başkasının bilmemesi durumuna verilen addır. Asimetrik bilginin geçerli olduğu durumlarda etkileşim içerisinde bulunan ekonomik aktörlerden daha çok bilgiye sahip olan taraf haksız bir üstünlük kazanmaktadır. Bu nedenle asimetrik bilginin geçerli olduğu durumlarda ekonomik faaliyetlerin etkin bir biçimde gerçekleştirilmesi mümkün olamaz. Piyasa mekanizması içerisinde kaynakların verimli biçimde kullanılması için birimler arasındaki bilgi akışının tam olarak sağlanması gerekmektedir. Ancak, bilgi akışının tam olarak sağlanamaması sonucu ekonomik birimler arasında ortaya çıkan asimetrik bilgi nedeni ile önemli piyasa aksaklıkları yaşanmaktadır. Özellikle gündelik yaşam içerisinde yer alan birimler de mevcut bilgilere erişim artık daha ucuz ve kolay yollardan yapılmaktadır. Bunun yanında, bilginin ekonomi içerisinde dağılımı, edinimi ve bilgilerin doğru değerlendirilmesi büyük bir sorundur. Bu nedenle bilgi, piyasa etkinliği ve işleyişi açısından çok önemli bir faktördür. Aynı ekonomik çevre içerisinde yer alan en az iki taraftan birinin, diğer taraf ya da taraflardan daha “değişik” bir bilgiye sahip olması, bilgiye sahip olan kişinin yer aldığı ekonomik çevrelerde diğer yer alan oyuncuların aleyhine ve kendi lehine yönlendirebilmesine imkan sağlamaktadır. Ülkemizin yaşamış olduğu ekonomik krizlerde, bilginin kişilere göre farklı sonuçlar doğurduğu görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Asimetrik Bilgi, Finansal Krizler, Bilgi, Piyasa*

THE EFFECT OF ASYMETRIC INFORMATION ON MARKET'S AND THE EXAMPLE OF FINANCIAL SECTOR

ABSTRACT

In this work, it is discussed the effects of asymmetric information on the markets. As it is understood from the its name, asymmetric information is a name of the situation which is valid for Asymmetric information is a name of situation which is valid for Asymmetric information, the side which has the more information than among the economic actors which is in interaction, gain a injustice mastery. Because of this reason, situations which is valid for asymmetric information, it is not possible to perform the economic activities in an efficient was using the sources efficiently in market mechanism, information course which is among the units, should be provided exactly. If this information course should not be provided exactly, it results of important market defects because of the asymmetric information among the economic units. The distribution and aquisition of information inside the economy and the proper evaluation of information is a serious problem with solving the ways of information is a serious problem with solving the ways of reaching the present enterest especially in the units which take place in the daily economic life more cheap and easily in comparison to the past periods.

Key Words: *Asymmetric Information, Financial Crisis, Information, Market*

1. GİRİŞ

Asimetrik bilgi adından da anlaşılacağı üzere birinin bildiğini başkasının bilmemesi durumuna verilen addır¹. Ekonomik birimlerden bir tarafın diğerine oranla daha fazla bilgiye sahip olması durumu “asimetrik bilgi” kavramı ile ifade edilmektedir. Asimetrik bilginin geçerli olduğu durumlarda etkileşim içerisinde bulunan ekonomik aktörlerden daha çok bilgiye sahip olan taraf haksız bir üstünlük kazanmaktadır.

Bu nedenle asimetrik bilginin geçerli olduğu durumlarda ekonomik faaliyetlerin etkin bir biçimde gerçekleştirilmesi mümkün olmaz. Piyasa mekanizması içerisinde kaynakların verimli biçimde kullanılması için birimler arasındaki bilgi akışının tam olarak sağlanması gerekmektedir. Ancak, bilgi akışının tam olarak sağlanamaması sonucu ekonomik birimler arasında ortaya çıkan asimetrik bilgi nedeni ile önemli piyasa aksaklıkları yaşanmaktadır.

Yaşamın hemen her sürecinde olduğu gibi ekonomik yaşam içerisindeki aktivitelerde de bilgi çok büyük bir rol oynamaktadır. Ancak yine yaşamın diğer alanlarında olduğu gibi ekonomik yaşamda da aktiviteleri yürütmekle ilgili ihtiyacımız olan bilgilere tam olarak ulaşamayabiliriz. Bu durum şüphesiz aktivitelerimizi daha etkin yürütmemizi etkileyebilir. Ekonomik etkinliğin sağlanmasını aksatacak şekilde, bilginin ekonomik birimler arasında eşit derecede dağılması “asimetrik bilgi” kavramı ile ifade edilmektedir².

Özellikle gündelik ekonomik yaşam içerisinde yer alan birimler de mevcut bilgilere geçmiş dönemlere nazaran daha ucuz ve daha kolay olarak ulaşmanın yollarını çözmüş olmak ile birlikte, bilginin ekonomi içerisinde bireyler ve birimler arasında eşitsiz dağılımı, bilginin edinimi ve bilgilerin doğru değerlendirilmesi büyük bir sorundur. Dolayısı ile piyasa etkinliği ve işleyişi açısından çok önemli bir faktördür. Aynı ekonomik çevre içerisinde yer alan en az iki taraftan birinin, diğer taraf ya da taraflardan daha “değişik” bir bilgiye sahip olması, bilgiye sahip olan kişinin yer aldığı ekonomik çevrelerde diğer yer alan oyuncuların aleyhine ve kendi lehine yönlendirebilmesine imkan sağlamaktadır. Elbette bu durum “değişik bilgi sahibi” diğer bir oyuncu açısından da geçerli olabilecektir³.

¹ <http://turkekonomi.blogspot.com/2008/02/asimetrik-enformasyon-nedir.html>

² <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OK.pdf>

³ http://www.tsrbs.org.tr/nr/rdonlyres/03ee6db6-4920-461a-88ec-94f5a9bad73c/2143/127_142.pdf

2. BİLGİ

İnsanın bilgiye olan ihtiyacı insanlık tarihi kadar eski olup günümüz bilgi çağında bilgi ve bilgi teknolojilerine verilen önem artmıştır. Bilgi; çok boyutlu bir kavram olup, sıkça veri kavramı ile karıştırılmaktadır. Bu nedenle veri(data), bilgi (information) ve bilişim sistemleri ve teknolojileri ile ilgili gelişmeler sonucu literatüre girmiştir (Tekin, 2000).

2.1. Bilgi ve Enformasyon

Türkçe literatüre bakıldığında özellikle bilgi ve enformasyon kavramlarının henüz tam anlamıyla sınırlarının belirlenemediği, bu iki terim arasında hâlâ süregelen bir kavram kargaşasının yaşandığı ve çoğu zaman bu iki kavramın birbirlerinin yerine kullanıldığı görülmektedir. Özellikle bu karışıklığın temel nedeni, İngilizce yazılmış yabancı literatürde bilginin karşılığı olarak *knowledge*, enformasyonun karşılığı olarak da *information* sözcüğünün kullanılmasıdır. Bu iki sözcük ve/veya terim Türkçeye çoğu zaman bilgi olarak çevrilmiştir. Aslında bu karışıklık sadece Türkçe literatürde söz konusu değildir. Yabancı literatürde de bu kavramların tartışıldığı görülmektedir⁴.

2.2. Asimetrik Bilgi

Asimetrik bilgi, bir işlemle ilgili olarak taraflardan birinin belli bir bilgiye sahipken, diğer tarafın bu bilgiye sahip olmadığı durumun ifadesidir. Asimetrik Bilgi olgusunu ilk ortaya atan George Akerlof olmuştur. Akerlof otomobil piyasalarında asimetrik bilgi nedeniyle ortaya çıkan limon probleminin finansal piyasalar için de geçerli olabileceğini öne sürdüğü makalesinde, bu piyasaların etkin çalışabilmesi için kamu müdahalesinin gerekli olduğunu savunmuştur.

Bu ve benzeri durumlar “değişik” bilgi sahibi birimler buldukları ekonomik sistemleri aksatarak, sistemin işleyiş etkinliğini bozmaktadır. Asimetrik bilgi olgusunun iki tür temel probleme yol açması nedeni ile fonksiyonlarını yerine getirememektedir. Bunlardan ilki ters seçim (adverse selection) ikincisi ise ahlaki tehlike (moral hazard) durumudur⁵. Bahse konu problemlerin temel ayrımı ters seçim olgusu yada dürtüsünün ekonomik çevrede eylem gerçekleşmeden önce ortaya çıkması, ahlaki

⁴ <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1517/16719.pdf>

⁵ http://www.tsrbs.org.tr/nr/rdonlyres/03ee6db6-4920-461a-88ec-94f5a9bad73c/2143/127_142.pdf

tehlikenin ise ters seçimin gerçekleşmesinden sonra ve değişik bilgiye sahip olunması ile ortaya çıkmasıdır⁶.

2.2.1. Asimetrik Bilgi Teorisi

Asimetrik bilgi, piyasalarda bazı ekonomik birimlerin diğerlerine göre daha fazla bilgiye sahip olmasıdır. Farklı ortamlar ve iş çevreleri bilgi simetrisinin optimal gerçekleşmesini engellemekte, bilgiye ulaşma imkanı fazla olanlar ile bilgiye ulaşma imkanı kut olanlar arasında bilgi simetrisi bozulmaktadır. Farklı piyasalar için farklı oranlarda olan bu ayrışma sonucu, taraflardan biri diğerine üstünlük sağlamaktadır. Akerlof'un bahsettiği ikinci el oto piyasası ve sigorta piyasasının yanı sıra finans, gayrimenkul, müzayede ya da daha genel anlamda ticarete konu olan her faaliyette asimetrik bilgi ve bunun etkilerinin gözlemlenmesi mümkündür.

J.Stiglitz ve M. Spence ile birlikte 2001 yılında Nobel Ekonomi ödülünü paylaşan G.A. Akerlof'un 1970 yılında yayınladığı "The Market for Lemons: Quality, Uncertainty and Market Mechanism" başlıklı makalesi ile literatüre giren teori, aslında bilinen bir olgunun sistematik biçimde ele alınmasıdır. Akerlof'un teorisi, P. Krugman tarafından şu ilginç cümlelerle yorumlanmıştır:

"Bir kez işittikten sonra sanki onu eskiden beri biliyormuşsunuz gibi hissettiğiniz etkileyici şarkılar yazabilen bir halk müziği bestecisi olduğuna duymuştum. Aynı geleneğe sahip iktisatçılar da bulunmaktadır. Bunlar, çok temel ve aynı zamanda çok basit, bir kez duyduğunuzda onları anlamadığımızı inanmamızın zor olduğu fikirleri sahiplenmeyi başarabilirler. George A. Akerlof bu yeteneğe sahiptir" (Krugman, 2002).

3. PİYASA

Piyasa alıcı ve satıcıları bir araya getiren onların, bilgi alışverişinde bulunup iş yapmalarını sağlayan bir düzenlemedir. Örneğin dünya petrol piyasaları, petrol alıcı ve satıcılarının bir araya geldikleri piyasa türüdür (Ertek, 2006). Piyasa alıcı ve satıcıyı bir araya getiren organizasyon olarak tanımlanır. Burada karşı karşıya gelen her zaman alıcı ve satıcıların bizzat kendileri değil, aslında alım ve satma konu olan mal ve faktörün alıcı ve satıcılarının eğilim, karar ve niyetlerini temsilen arz ve talepleridir. Öyleyse piyasa, varlığı soyut olarak kabul edilen bir organizasyondur. Öyle ki, bu piyasanın yeri, piyasada alınan ve satılan malın hangi mal olduğu, alım satım işleminin ne zaman gerçekleştiği gibi hususlar piyasa kavramı için söz konusu değildir. Şu halde, piyasa kavramı, karşılıklı iktisadi karar ve davranışlarını ilişkilendirildikleri tamamen teorik bir modeli ifade etmektedir (Yiğitbaşı, 1989).

⁶ <http://sbe.dpu.edu.tr/20/1-20.pdf> "Bankacılık Sektöründe Asimetrik Bilgi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri"

3.1. Piyasa Türleri

Piyasalar genişlik kıstasına göre, üretime konu olan malların niteliğine göre, Rekabetin gerçekleşmesi açısından sınıflandırılabilir.

Genişlik Kıstasına Göre Piyasalar

- Yerel Piyasalar,
- Bölgesel Piyasalar,
- Ulusal Piyasalar,
- Uluslararası Piyasalar

Üretime Konu Olan Malların Niteliğine Göre Piyasalar;

- Ürün piyasası
- Faktör piyasası (kaynak piyasası)
- Döviz piyasası

Rekabetin Gerçekleşmesine Göre Piyasalar;

- Tam Rekabet Piyasası
- Aksak Rekabet Piyasası olarak sınıflandırılmaktadır (Dinler, 1998).

4. EKONOMİK KRİZLER

Ekonomik krizler, herhangi bir mal, hizmet, üretim faktörü veya döviz piyasasındaki fiyat ve miktarlarda, kabul edilebilir bir değişme sınırının ötesinde gerçekleşen şiddetli dalgalanmalar olarak tanımlanabilir. Söz konusu krizlerin ortaya çıkışı ve olası sonuçlarının bir ülkedeki politik istikrarsızlıkla yakından ilişkili olduğu genelde kabul edilen bir görüştür (Kibritçioğlu, 2001).

Ekonomik krizler, aniden, önceden bilinmeyen, beklenmedik bir anda ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan, sürekli bir enflasyon veya sürekli bir resesyon gibi ekonomik durumlar ekonomik kriz olmamaktadır. Örneğin, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin yanı sıra, gelişmiş ülkelerde de görülen yıllık % 8-9 gibi enflasyon oranları sürekli devam ediyorsa, ekonomik kriz olarak tanımlanamamaktadır. Ancak, bir anda belirli bir takım iktisadi faktörler sonucu enflasyon oranı % 9 gibi bir rakamdan %150'lere fırlarsa

hiperenflasyon olarak tanımlanabilir- bunu ekonomik kriz olarak belirtebiliriz. Bu açıdan ekonomik krizlerin özelliği önceden kesin olarak tahmin edilemeyen, bilinmeyen bir anda ortaya çıkmasıdır⁷.

Ekonomik krizlerin kendini gösterdiği mevcut durumlar bir süreç oluşturmaktadır. Bu süreçte enflasyon, deflasyon, stagflasyon, devalüasyon, revalüasyon, resesyon gibi durumlar bu süreçlerde görülen başlıca olaylardır. Bunlar hakkında kısaca bilgi vermek faydalı olacaktır.

4.1. Enflasyon

Fiyatlar genel düzeyindeki artış olarak tanımlanabilecek olan enflasyon kavramı ortaya çıkış nedenlerine göre sınıflandırılabilir. Buna göre, etkenler göz önüne alınarak enflasyon, talep enflasyonu ve arz enflasyonu olarak ikiye ayrılır.

Talep Enflasyonu; cari fiyatlar genel düzeyinde üretilen mal ve hizmetlerin toplamının toplam talebi karşılayamaması durumunda, fiyatların yükselmesidir.

Arz Enflasyonu; Denge noktasından sonra, başlangıç hareket noktası olarak, bir ücret artışının neden olduğu arz azalması seçilirse bundan sonra gelecek enflasyon arz enflasyonu (maliyet enflasyonu) olarak adlandırılır. Arz enflasyonu toplam arz eğrisini sağ yukarıya kaydırmakta ve genel fiyatlar düzeyini artırmaktadır. Toplam talep eğrisinin sağa kayması farklı nedenlerden kaynaklanabilir. Bu nedenlere bağlı olarak maliyet enflasyonu ve ithal enflasyondan da bahsedilebilir⁸.

4.2. Deflasyon

İktisadi anlamda enflasyonun tam tersi anlama gelmekte olup, fiyatlar genel seviyesinin sürekli biçimde ve yüksek oranlarda düşmesi şeklinde tamamlanır⁹.

Deflasyon bir iktisadi istikrarsızlık halidir ve sebebi de talep yetersizliğidir. Bu defa toplam arz toplam talebi aşmakta ve toplam talep toplam arz karşısında yetersiz kalmaktadır. Bu durum ekonomideki toplam talebin toplam arz karşısında yetersiz kalmasıdır. Ekonomideki toplam harcamaların mevcut mal ve hizmetlerin tamamını satın almaya yetmemesi demektir¹⁰.

⁷ http://www.sosyalyardimlar.gov.tr/upload/mce/2012/genel/ekon_kriz_yoksulluk_uzeri_etkileri_orhan_bilge.pdf

⁸ http://www.ekodialog.com/uluslararasi_ekonomi/enflasyon-cesitleri-nelerdir.html

⁹ http://www.sosyalyardimlar.gov.tr/uce/2012/genel/ekonomik_krizlerin_yoksulk_uzrn_etki_orhan_bilge.pdf

¹⁰ http://www.ekodialog.com/uluslararasi_ekonomi/enflasyon-cesitleri-nelerdir.html

4.3. Stagflasyon

Enflasyonla durgunluğun bir arada olması halidir. İktisadi anlamda tüm ekonomide fiyatların hissedilir derecede yükselmesi yanında potansiyel üretim faktörlerinin en düşük düzeyde istihdam edilmesiyle birlikte ekonomik büyümenin en alt düzeyde tutulması olarak tanımlanır.

4.4. Devalüasyon

İktisadi manası ise, ulusal paranın yabancı paralar karşısındaki değerinin düşürülmesi veya aynı anlama gelmek üzere döviz kurunun yükseltilmesidir.

5. 1929-2008 ARASI EKONOMİK KRİZLER

Ekonomik krizler yıllara göre oluş sebepleri ile sıralandığında, asimetrik bilginin etkileri daha belirgin olarak ortaya çıkacaktır. Aşağıda yaşanan krizler ve “kriz yaratan” dünya olayları gösterilmektedir¹¹:

1. **1929-1931:** Büyük Dünya Depresyonu sürecinde çöken tarım ürünleri fiyatları ve şiddetle aleyhe dönen dış ticaret hadleri, daralan ihracat pazarları ve dış kredi olanakları;
2. **1954:** Kore Savaşı'nın bitmesiyle dünyada çöken hammadde ve tarım ürünü fiyatları, aleyhe dönen dış ticaret hadlerinin izleyen yıllarda sürmesi,
3. **1958:** ABD'nin durgunluğa girmesi, Avrupa Ekonomik Topluluğu paralarının konvertibiliteye geçmesi ve Roma Anlaşması'nın yürürlüğe girmesinin yarattığı pazar daraltıcı etki;
4. **1968:** Doların altın değerinin, 1 ons eşit 35 dolarda kalmayacağını anlaşıldığını izleyerek dolar aleyhine spekülasyonun giderek şiddetlenmesi;
5. **1974:** 1. petrol krizinin patlamasıyla dış ticaret hadlerinin şiddetle aleyhe dönmesi; Alman markı ve İsviçre frankının dolara karşı hızla değer kazanması;
6. **1978:** “Petro-dolarları dolaşıma döndürme” politikasının yarattığı aşırı kısa vadeli borçlanmanın, Türkiye ile birlikte bir dizi gelişmekte olan ülkeyi (GOÜ) (Arjantin, Zaire, Peru gibi) birlikte krize götürmesi; uluslararası bankaların GOÜ'ye kredileri kısarken, faizleri yükseltmeleri,

¹¹ <http://kazgan.bilgi.edu.tr/docs/Turkiye.doc>

7. **1979 – 1980:** Petrol fiyatlarının tekrar reel sıçramaya geçmesi, ABD’de para arzı kısılmasının dünya reel faiz hadlerini katlayarak artırması, tarım fiyatlarının tekrar çökmesi,
8. **1982:** Büyük borçlu Latin Amerika ülkelerinin borç ödeyemez duruma düşmesiyle dünyada “büyük borç krizi” nin patlaması, reel faiz hadlerinin tekrar yükselmesi,
9. **1987:** Kasım ayında New York borsasının çökmesi, izleyen yaygın banka iflaslarıyla ABD ekonomisinin uzun süreli (1987-91) durgunluğa girmesi, doların güçlü paralar karşısında (DM, yen gibi) değer kaybı,
10. **1990:** Tokyo borsasının çökmesi, Japonya’da finansal kırılganlığın ortaya çıkması ve uzun süreli durgunluk / deflasyon sürecinin başlaması,
11. **1990 – 1991:** Irak’a ambargo ve izleyen Körfez Savaşı; bölgeden turist ve sermaye kaçı, petrol fiyatı ve bölgeye kredilerin faizlerinde fırlama,
12. **1992 – 1993** (yaz ayları): Avrupa paraları aleyhine spekülasyon sonucu Türkiye’ye rakip ülkeler paralarının devalüasyonu; ABD’ye sermaye kaçı; ABD’de hızlı, AB’da yavaş büyüme; doların değerlenmesi¹²,
13. **1994:** Meksika’nın krize girmesi, Brezilya ve Arjantin’in onu izlemesi; bunların paralarının ve Çin parası yuan’ın devalüasyonu; bu ülkeler ile GOÜ pazarlarından sermaye kaçı,
14. **1997 – 1999:** Uzak Doğu ve Güneydoğu Asya ülkelerinde kriz; bu ülkeler ve GOÜ’den sermaye kaçı; krizin başta bölgeye yatırımcı Japonya, dünyayı tehdit eder boyuta varması; petrol fiyatının çökmesi, ülke paralarında büyük çaplı devalüasyonlar; dünya pazarının daralması,
15. **1998:** Asya krizinin Rusya’ya intikali ve Rusya’nın moratoryum ilanı; bölgeden sermaye kaçı ve kredi faizlerinin artışı; rublenin devalüasyonu; Rusya pazarının daralması,
16. **2000:** Dünya petrol fiyatlarının katlanarak artması; ABD’de Nasdaq’da çöküşün başlaması; ABD’de durgunluk işaretleri ve sermaye kaçı,

¹² <http://kazgan.bilgi.edu.tr/docs/Turkiye.doc>

17. **2001:** Arjantin krizi ve Latin Amerika'ya yayılması; ABD'de 11 Eylül terörüyle birlikte savaş göstergelerinin ortaya çıkışı ve Nasdaq'daki çöküşün diğer hisselerle de yayılması; ABD'de büyük boylu şirketlerin iflasları ve büyük çapta yolsuzlukların patlak vermesi; ABD'de durgunluğun yayılması,

18. **2002:** ABD'nin İngiltere ile birlikte Afganistan'ı bombalaması ve işgal etmesi, işgalin bölgedeki petrol yollarını kapsamaması; savaşın, ABD'ye boyun eğmeyi reddeden Irak ve İran'ı da kapsama olasılığının artması; Nasdaq başta, ABD'de New York borsasında çöküş, şirket iflasları ve şirket yolsuzluklarının sürmesi; Avrupa'da dolaşıma giren Euro karşısında ABD dolarının değer yitirmesi, giren sermayenin ABD'yi terk etmesi; Arjantin'deki çöküşü başta Uruguay ve diğer bölge ülkelerinin izlemesi¹³.

19. **2008:** Dünya ekonomisinin 2007 yılından itibaren giderek küçülmesinin en önemli nedeni olan ABD emlak piyasasında 2007 yılı ortalarında ortaya çıkan Mortgage krizidir (Yıldırım, 2010: 12).

6. ASİMETRİK BİLGİNİN ETKİLERİ

6.1. Asimetrik Bilginin Piyasa Üzerindeki Etkileri

Bilgi akışının tam olarak sağlanamaması sonucu ekonomik birimler arasında ortaya çıkan asimetrik bilgi nedeni ile önemli piyasa aksaklıkları yaşanmaktadır¹⁴. Bu durum tercihleri etkileyecektir. Mevcut durumla ilgili olumsuzluklara neden olabilecektir. Bu açıdan ters seçim kavramı önemlidir.

Ters seçim problemi, piyasaları olumsuz şekilde etkileyecek sorunlar doğurmaktadır. Bu sorunla, piyasada bulunan taraflardan birinin malların tipini veya kalitesini gözlemleyemediği durumlarda karşılaşılır. Bu ise bir sözleşmeyle ilgili olarak, bilginin bir tarafça bilindiği, diğer tarafça bilinmediği durumlarda meydana gelir. Sonuçta, ikinci taraf maliyete katlanmak durumunda kalır (Erdoğan, 2008).

Ters seçim bir piyasada işlemin gerçekleşmesinden önce asimetrik bilgi olgusunun yarattığı sorundur. Fon ihtiyacı bulunan ekonomik birimler ile fon fazlası bulunan birimlerin bir araya geldikleri piyasalarda borç bulmak isteyen kişiler, fon bulmalarını engelleyeceğini düşündükleri bazı olumsuz özelliklerini saklayabilir veya daha farklı gösterebilirler. Böylece istedikleri miktardaki fonu hem risk primi ödmeden hem de düşük maliyetle elde edebilirler. Finansal piyasalar da böyle bir durumun varlığı, fon sağlayıcıların borç verme konusunda oldukça isteksiz davranmalarına yol açabilir. Tam tersi bir düşünce ile olanın dışında bir bilgilendirilme ihtimaline karşı fon arz edenler bir risk primi talep

¹³ <http://kazgan.bilgi.edu.tr/docs/Turkiye.doc>

¹⁴ <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OK.pdf>

ederek fonlarını oldukça yüksek maliyet ile arz edebilirler. Bu durumda ise, piyasada gerçekten iyi özelliklere sahip bir biçimde borç arayan kimseler kendilerini diğerlerinden ayıramadıklarından, hak etmedikleri halde söz konusu olumsuzluklardan etkilenebileceklerdir.

Asimetrik bilginin o piyasada bulunan tüm birimler için bulunduğu düşüncesi yayıldığında, genel olarak borç isteyen kişilerin bilgilerine güvenilmeyeceği için, bu kişiler ya fon bulamaz yada bulsalar bile risk primlerinin artırdığı yüksek maliyetlere katlanmak zorunda kalırlar. Fon arz eden ve talep edenlerin bulunduğu böyle bir piyasa asimetrik bilgi sebebi ile fon maliyetleri olması gerekenden daha yüksek seviyelerde oluşabilir. İlk olarak asimetrik bilgi sebebi ile fon arz edenlerin piyasadaki kısmen çekilerek çok az fon arz etmeleri durumu, ikinci olarak ise fon arz edenlerin asimetrik bilgi oluşumunu bir fırsat olarak düşünüp, arz edecekleri fonlara fiyat ya da risk primi olarak asimetrik bilgi maliyetini yansıtmaları sonucunu doğurabilecektir. Her iki durumda da piyasada fon maliyetleri olması gerekenin üzerinde oluşabilecektir. Böylesi bir durumun doğal sonucu fon talebinde bulunan iyi birimlerin bu piyasadaki uzaklaşmalarına yol açacak, fon piyasasında kötü durumdaki aktörlerin piyasadaki oranı artacaktır. Sonuçta piyasada fon arz edenlerin iyi nitelikli kişiler yerine kötü nitelikli kişilere kredi sağlama yani “ters seçim” olasılıkları artmaktadır. Piyasaların doğal dinamikleri “kötü” oyuncuların oranını artırması, piyasanın olması gerektiği gibi çalışmadığı anlamına gelmektedir¹⁵.

İktisat teorisi incelenirken çoğunlukla üreticilerin ve tüketicilerin tercihlerinde diğer faktörlerin sabit olduğu varsayımıyla yapılan statik analizlere yer verilmektedir. Ekonomik birimlerin tam rekabet piyasası şartlarında hareket ettikleri varsayımıyla gerçekleştirilen teorilerde ‘tam bilgi’ sahibi olunması önemli bir faktördür. Ancak, piyasalarda istisnai durumlar haricinde tam bilgi sahibi olunması mümkün değildir. Bu durumda ideal piyasa yapısının bozulması kaçınılmaz olmaktadır. Diğer yandan, sahip olunan bilginin aynı bilgiye sahip olmayan kişiler tarafından algılanmasında meydana gelen güçlükler, bilgi sahibi olanlarla olmayanlar arasında bir iktidar sorununa yol açmaktadır ki bu sorun asimetrik bilginin iki temel yaklaşımı olan tersi seçim ve ahlaki tehlikenin temelinde yer almaktadır. Bu bağlamda, piyasanın yapısını bozan ve ekonomik taraflardan birinin diğerine oranla daha fazla bilgiye sahip olması anlamına gelen ‘asimetrik bilgi’ sorunu, bunun piyasa üzerindeki etkileri ve sorunların çözümüne yönelik çabalar olmaktadır¹⁶.

Asimetrik bilginin piyasalar üzerindeki etkilerine piyasa türlerine bakarak incelemekte yarar vardır.

- Genişlik kistasına göre piyasalar üzerinde etkileri,

¹⁵ http://www.tsrbs.org.tr/nr/rdonlyres/03ee6db6-4920-461a-88ec-94f5a9bad73c/2143/127_142.pdf

¹⁶ <http://paribus.tr.googlepages.com>

- Ürün-Faktör ve Döviz Piyasası açısından etkileri
- Rekabet Piyasaları üzerindeki etkilerine bakılmalıdır.

6.1.1. Genişlik Kıstasına Göre Piyasalar Üzerinde Asimetrik Bilginin Etkileri

Genişlik esasına bakıldığında en küçük olan **Yerel Piyasalar da**, asimetrik bilginin çok fazla etkisinin olmadığı görülecektir. Çünkü bu piyasalarda alıcı ve satıcıların etkileşimi dar bir alanda olduğundan asimetrik bilginin mevcut durumda ortaya çıkaracağı bilgi eşitsizliği çok uzun sürmeyecektir. Satıcılar ve alıcılar arasında alışveriş sırları olarak herkesçe bilinen sırlar olacaktır. Böylelikle satıcıların birbirlerine üstünlük sağlamak amacıyla belli sayıda sırları olacağından asimetrik bilgi olumsuzlukları da dengelemiş olacaktır.

Bölgesel Piyasalarda, etkileşim alanı genişlediğinden bu piyasalarda etki teorii doğrulayacaktır. Benzer sektörlerde faaliyet gösteren satıcıların bilgilere ulaşımı aynı zamanda olmayacağı için asimetrik bilginin etkisi görülecektir.

Ulusal ve Uluslararası Piyasalarda, bu piyasa türlerinde asimetrik bilgi etkili olacaktır. Bu etkileşim geniş alana yayılan piyasanın alıcı ve satıcının aynı anda bilgiye ulaşımına her zaman imkan vermeyecektir. Çünkü etkileşim alanı geniş oldukça bilginin paylaşımıyla beraber çeşitliliği de artacaktır. Bu nedenle aynı anda bilgiye ulaşım her zaman mümkün olmayacaktır.

6.1.2. Ürün, Faktör ve Döviz Piyasaları

Ürün Piyasasında, bir malın kalite, üretim farklılıkları gibi çeşitli açıdan durumunu üretici tüketiciden daha iyi bilmektedir. Bu durum piyasada hem üreticiler hem de tüketiciler arasında asimetrik bilginin etkilerini göstermektedir. Bu durum yerel piyasalarda da aynı olumsuz durumu ortaya koyacaktır. Çünkü yerel piyasalarda asimetrik bilgi satıcılar arasında veya müşteriler arasında değişken ve genel durumda bir süre sonra fark edilmesi muhtemel durumlar açısından asimetrik bilginin etkisini düşürecektir. Bunun dışında üreticinin tüketiciyi bilgilendirme hususunda bilgi farkı her piyasada olduğu gibi yerel piyasalarda da devam edecektir.

Faktör Piyasalarında, üretim faktörlerinin fiyatının belirlendiği piyasalara bakıldığında en önemlilerinden biri olan işgücünün ücretlerini devlet ve yasal olarak kurulmuş sivil toplum örgütleri kontrol etmektedir. Dolayısı ile bu piyasalarda asimetrik bilgi diğerlerine oranla daha az etkili olur diye düşünülebilir. Ancak sermaye, doğal kaynak gibi unsurlar tabii ki emek piyasası gibi organize takip

altında olmadığından rekabet esaslı bir yapı görülmektedir. Dolayısı ile bu piyasalar da bilginin önemi asimetrik açıdan öne çıkacaktır. Yani bu piyasalarda asimetrik bilginin etkileri her zaman piyasa büyüklüğüne bakılmaksızın görülecektir.

Döviz Piyasaları, her ülkedeki ulusal paranın dışındaki paraların alınıp satıldığı piyasalar olarak bilinen döviz piyasaları da asimetrik bilgiden etkilenmektedir. Ancak bu piyasalar Merkez Bankaları, Ekonomi tabanlı Sivil Toplum Kuruluşları ve Yatırım Danışmanlık Şirketleri tarafından çok yakından takip edildiğinden sürekli değişim gösteren kısa ömürlü bilgiler ön plandadır. Asimetrik bilgi bu piyasaları da etkilemektedir.

6.1.3. Rekabet Piyasaları Üzerinde Etkileri

Rekabet piyasalarında, asimetrik bilgi son derece önemli bir sonuçtur. Satıcıların hem alıcılar hem de rakipler üzerinde oldukça etkilidir. Zaten asimetrik bilgi tam rekabet şartını bozucu unsur olarak da kabul edilebilir. Ürünler arasındaki farklılık tam rekabet şartlarından homojenlik şartını ortadan kaldırdığından tam rekabet engellenmiş olacaktır. Bu nedenle, satıcıları aralarında üretimde farklılık olabilecek bilgi farklılıkları asimetrik bilginin bu sonucunu ortaya çıkaracaktır.

6.2. Asimetrik Bilginin Finansal Sistem Üzerindeki Etkisi

Geleneksel Arrow-Debreu kaynak dağılımı modelinde işletmeler ve hane halkı pazarlar aracılığıyla bir araya geldiği için finansal araçlar bu süreçte hiçbir rol oynamamaktadır. Pazarların mükemmel ve etkin olduğu durumlarda, kaynak dağıtımı Pareto etkin olduğundan genel refah düzeyini arttırmak için finansal araçlara ihtiyaç yoktur¹⁷. Modigliani-Miller teoremi de, hane halkının portföyler oluşturarak finansal araçların aldıkları pozisyonları alabileceğinden dolayı, finansal aracılığın değer yaratmadığını ifade etmektedir.

Fakat kuvvetli etkinliğe sahip pazarların mevcut olmadığı günümüzde, finansal araçlar ekonomide kaynak dağıtımını etkinliğini arttırmakta ve genel refah düzeyini yükseltmektedir. Finansal pazarlar ve kurumlar aşağıda sıralanan işlevleri yerine getirmektedir:

- Malların, hizmetlerin ve varlıkların el değiştirmesine aracılık edilmesi,
- Büyük ölçekli projelerin finansmanını kolaylaştırmak amacıyla tasarruf birikimi ve risk dağıtım sistemi oluşturarak mülkiyetin tabana yayılmasının sağlanması,

¹⁷ <http://www3.dogus.edu.tr/amuslumov/research/Article/Muslumov%20-%20Asimmetry%20-%20IF%20-%202004.pdf>

- Ekonomik kaynakların zaman içerisinde, coğrafi bölgeler ve sektörler arasında transferinin sağlanması,
- Risk yönetimi ve kontrolü yöntemlerinin geliştirilmesi,
- Fiyat bilgisinin sağlanması,
- Asimetrik bilgi sorununun çözümünün kolaylaştırılması.

Mikroekonomi teorisi, bireylerin, elde ettikleri ürün ve hizmetlerin bütün özelliklerinin farkında olduklarını ve bir işlem talimatı verenlerin, bunu yerine getirecek temsilcilerinin faaliyetlerini her zaman denetleyebildiklerini öngörmektedir. Fakat finansal pazarlarda katılımcıların bilgi düzeyinin farklı olması ile sözleşmelerin kontrol ve uygulanma süreçlerinin maliyetli olması, asimetrik bilgi sorunu ortaya çıkarmakta ve finansal pazar ve kurumların işlevlerini yerine getirmelerini engellemektedir. Asimetrik bilgi sorunu, ters seçim (*adverse selection*), ahlâkî tehlike (*moral hazard*) ve temsilcilik sorunu (*agency problem*) şeklinde kendini göstermektedir¹⁸.

Ters seçim sorunu, bir sözleşmeden önce oluşan, en istekli kredi müşterisinin potansiyel “kötü” borçlu (ödünç aldığı borçları zamanında ve tüm yükümlülükleri ile beraber geri ödeyemeyecek durumda olan güvensiz kredi sahipleri) olduğu asimetrik bilgi sorunudur. Dolayısıyla, ters seçim sorunu söz konusu ise finansal piyasalarda *tersi* (arzu edilmeyen) sonuçlar verecek (örneğin, krediyi geri ödeyemeyecek müşteri *seçimi* yapılması olasılığı yüksektir. Bu durum, klasik Akerlof limon problemi olarak bilinmektedir. Finansal sistem içerisinde ters seçim sorununa örnek olarak, alacağı krediyi geri ödeme olasılığının çok düşük olduğu bilen bir banka müşterisinin bu sebeple alacağı krediye karşılık bankaya çok yüksek faiz oranını ödemeyi kabul etmesi ve dolayısıyla, krediyi ilk sırada alabilmesi gösterilebilir. Bu durumda, asimetrik bilgi sorunu sebebiyle kredinin bu müşteriye verilmesi ters seçim durumunu oluşturmaktadır.

Ahlâkî tehlike olarak ifade ettiğimiz sorun, bir sözleşmeden sonra oluşan, kredi alanın kredi verenin bakış açısına göre *ahlâkî* olmayan (arzu edilmeyen) faaliyetlerde bulunarak, kredi verenin çıkarını zedeleme *tehlikesine* neden olan asimetrik bilgi sorunudur. Bu arzu edilmeyen faaliyetler veya davranışlar, kredinin geri ödenmeme riskini önemli ölçüde artırmaktadır. Ahlâkî tehlike söz konusu ise, kredi alan yüksek riskli projelere yatırım yapmakta, yüksek getiri kazanırsa bundan kazançlı çıkmakta, sermayeyi kaybederse kaybın önemli kısmı kredi verene yüklenmektedir. Bu durumda, finansal sistem ödünç vereceği kaynağı kaybetmektense çok az sayıda güvenilir müşteriye kredi açmayı tercih etmekte;

¹⁸ <http://www3.dogus.edu.tr/amuslimov/research/Article/Muslimov%20-%20Asimmetry%20-%20IF%20-%202004.pdf>

bu da finansal sistemin etkin çalışmasını engelleyerek piyasa dengesinin birinci en iyi durumundan sapmasına yol açmaktadır.

Temsilcilik sorunu ise, bir sözleşmenin tarafının işlerini gördürmek için bir temsilci kullandığında, o temsilcinin faaliyetlerini tam olarak kontrol edemediği veya kontrol sürecinin maliyetli olduğu durum olarak tanımlanmaktadır.

Asimetrik bilgi sorunu, finansal istikrarsızlığın temel nedenlerinden birisidir. Finansal istikrar iki temel koşula bağlıdır:

1. Finansal sistemde temel kurumların istikrarlı oluşu, yani, dış yardım veya müdahale olmadan sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine imkan verecek tam güvenin söz konusu olması,
2. Temel piyasaların istikrarlı oluşu, yani, piyasa katılımcılarının piyasadaki arz-talep dengesini yansıtan fiyatlar üzerinden güvenle işlem yapması ve temel göstergelerde köklü bir değişiklik olmadığı durumlarda kısa dönemde fiyatlarda önemli dalgalanmaların olmaması koşuludur¹⁹.

Asimetrik bilginin etkilerini en iyi anlatan çalışmalardan biride Akerlof'un klasik "limon" problemi. 1970'de yayınladığı makalesinde ikinci el araba piyasası örneğinde geliştirilmiştir. Bu örnekte, Akerlof, ikinci el araba piyasasında, satıcıların satılan ürün hakkında yeterli bilgiye sahip olduğu halde, alıcı bilgisinin yetersiz olduğunu, yani alıcı ve satıcı arasındaki ilişkide asimetrik bilgi sorununun bulunduğunu ifade etmektedir. Bu durumda, bu pazarda aldanabileceğini düşünen alıcıların ürüne değerinin altında fiyat vermesi veya pazardan çekilmesi sonucu ikinci el piyasasının çökmesi söz konusu olabilecektir. Göstergelerde köklü bir değişiklik olmadığı durumlarda kısa dönemde fiyatlarda önemli dalgalanmaların olmamıştır.

Finansal şoklar, finansal sistemin bilgi akış mekanizmasını engelleyerek, kaynakların verimli yatırım fırsatlarına aktarılmasının önünü kesebilmektedir. Böyle bir durumda piyasalarda asimetrik bilgi sorununun ortaya çıkması ile finansal istikrarsızlıklar ve bankacılık krizleri ile oldukça sık karşılaşılmaktadır. Bu anlamda asimetrik bilgi kredi ve sermaye piyasalarında önemli etkiye sahiptir.

¹⁹ <http://www3.dogus.edu.tr/amuslumov/research/Article/Muslumov%20-%20Asimmetry%20-%20IF%20-%202004.pdf>

Piyasalardaki eksik bilgidен kaynaklanan farklı uygulamalar nedeniyle ekonomideki başarısızlıkların ve krizlerin de önemli açıklayıcısı durumundadır²⁰.

6.3. Asimetrik Bilginin Ekonomik Krizlere Etkisi

Belli başlı makroekonomik kriz türlerini, reel sektör krizleri ve finansal krizler olarak iki ana başlık altında toplayabiliriz. **Reel Sektör Krizleri**; mal, hizmet ve işgücü piyasalarındaki miktarlarda yani üretimde ve/veya istihdamda ciddi daralmalar olarak biçiminde ortaya çıkar. Mal ve hizmet piyasalarındaki fiyatların sürekli artışı enflasyon olgusunu ortaya koyar, bu artışlar belli bir sınırın üstündeysе buna enflasyon krizi de denilir.

Finansal Krizler ise, döviz ve hisse senedi piyasaları gibi finans piyasalarındaki şiddetli fiyat dalgalanmaları veya bankacılık sisteminde geri dönmeyen batık kredilerin aşırı derecede artması sonucunda yaşanan ciddi ekonomik sorunlar olarak kabul edilebilir (Kibritçioğlu, 2001).

Finansal krizler birçok durumda yabancı kısa vadeli fonların ülkeyi hızla terk etmeye başlaması sonucunda döviz kurunda, faiz oranlarında ve enflasyon oranında ani sıçramalarla finans piyasalarında başlamakta ve kısa sürede üretim ve yatırım düzeyinde azalma gibi reel sektör etkileri göstermektedir. Ayrıca, bir ülkedeki kriz, başta bu ülkenin yakın ekonomik ilişkiler içinde olduğu ülkeler olmak üzere diğer ülkeleri de etkilemektedir. Bu ülkelerin bu etkilere karşı geliştirdikleri savunma mekanizmaları da krizin ilk başladığı ülkede ihracat daralması, uluslararası finans piyasalarında artan tedirginlik gibi yollarla mevcut olumsuzlukları daha da artırıcı yönde etkili olmaktadır. Krizin etkileri, daha sonra işgücü piyasalarına, sağlık, eğitim ve sosyal yardım kalemlerindeki kısıntılar yoluyla bütçe harcamalarının miktar ve bileşimine ve giderek yoksulluk ve gelir dağılımına ilişkin göstergelere doğru yaygınlaşmaktadır (Koyuncu ve Şenses, 2004).

Ekonomik krizlerin ortaya çıkışı, yukarıda tanımlarını yaptığımız enflasyon, deflasyon gibi kavramlarla ifade edilen ekonomik olaylarla meydana gelmektedir. Örneğin, enflasyon oranlarındaki ani yükselmeler, ekonomide zamanla oluşan durgunluk veya bu paralelde meydana gelen belirsizliklere bağlı stagflasyonlar krizin temel göstergeleri kabul edilebilir.

Bu bahsedilen durumların ortaya çıkmasında en önemli etkenlerin başında şüphesiz ki, bilgi asimetrisi gelir. Piyasa aktörleri arasında bu farklılık enflasyon-deflasyon olgularını ortaya çıkarır. Döviz piyasaları

²⁰ <http://www3.dogus.edu.tr/amuslimov/research/Article/Muslimov%20-%20Asimmetry%20-%20IF%20-%202004.pdf>

asimetrik bilgi sonucu devalüasyonlarla karşılaşabilir. Bu piyasa aktörlerinin veya diğer yatırımcıların zamanında önlem almaları için gereken bilgi paylaşımını yeterince sağlayamadığından bazılarının aşırı kazanmasına, bazılarının da kaybetmesine neden olabilir.

Kriz türleri incelendiğinde, gerek reel sektör krizlerinde, gerekse finansal krizlerde asimetrik bilgi daima en önemli etkileyici unsur olarak göze çarpacaktır. Çünkü kriz şartlarının oluşumu önceden taraflarca bilinecek olursa önlemler alınarak krizin oluşu engellenebilir.

Yukarıdaki kriz tablosunun izdüşümündeki Türkiye krizleri, bunların hiç küçümsenemeyecek uluslararası boyutları olduğunu ortaya koymaktadır. Dünya ekonomisinde istikrarsızlığın çok arttığı 1970'li yıllar, özellikle 1990 sonrasında yaşanan mali serbestlik ile kısa/uzun vadeli sermayenin serbest dolaşım sürecinde Türkiye'nin de istikrarsızlığını artırmış; artan krizlerle birlikte kalkınması da duraklamıştır. Gerçekte bu süreci en yoğun yaşayanlar, dışı çok açık politikaları uygulayan Türkiye gibi orta derecede gelişmiş ülkelerdir; en fakir ülkeler ise artık açlık çeker duruma girmiştir²¹.

7. SONUÇ

Asimetrik bilgi piyasalar üzerinde büyüklük, ürün ve rekabet açısından bakıldığından etkilidir. Bundan dolayı finansal krizlerde oldukça önemli bir rolü olduğu kabul edilebilir. Özellikle finansal sistemin işleyişinde önemli olan sermaye piyasalarında asimetrik bilgi son derece etkili olmaktadır. Yatırımcının veya kamu idaresinin bilgiye eşit düzeyde ulaşamaması sonuçları değiştirecektir. Örneğin, siyasi açıdan meydana gelebilecek bir olumsuzluğun önceden yatırımcıya duyurulmuş olması, yatırımcının kararlarında çok büyük değişikliklere neden olacaktır. Bununla kısa sürede çözülecek olan siyasi olumsuzluk bir anda çözümsüz bir durum alabilecektir.

Ekonomik etkileri ve sonuçları da bu şekilde geniş çaplı olabilecektir. Yatırımcının geç haberdar olması, zamanında önlem almasını engelleyeceği için, beklide tüm sermayesini kaybetmesine de neden olabilecektir. Ekonomik krizlere bakıldığında asimetrik bilginin çok önemli rolü olduğu görülmektedir. Bazen asimetrik bilginin tamamen sonucu oluşturduğu da söylenebilir.

Örneğin, Avrupa ülkelerinde "Yaratıcı Muhasebe" kavramı paralelinde asimetrik bilginin sonuçları son yıllarda etkili bir şekilde görülmektedir. AB ülkelerinden bazılarının finansal yapıları gerçekçi olarak zamanında gösterilmediğinden tüm Avrupa Birliğini hatta dünyayı önemli ölçüde sıkıntıya sokmuştur.

²¹ <http://kazgan.bilgi.edu.tr/docs/Turkiye.doc>

Sermaye piyasalarında bilginin her zaman herkese eşit şekilde ulaşmaması nedeniyle piyasaların işleyişi zaman zaman aksamaktadır. Finansal pazarlarda tüm alıcı ve satıcılar her zaman aldıkları ve sattıkları ürünler hakkında tam bilgiye sahip değildir. Bir taraf diğerinden daha fazla bilgiye sahip olduğu için de bilginin asimetrik dağılımı söz konusudur. Menkul kıymet piyasasında asimetrik bilgi, yatırımcıların kazançlarını etkilediği gibi etkin fon transferine engel olarak tasarrufların yatırımlara aktarılmasını da engellemektedir.²²

KAYNAKÇA

DİNLER, Z. (1998). İktisada Giriş. Ekin Kitabevi Yay, Bursa.

ERDOĞAN, M. (2008). "Bankacılık Sektöründe Asimetrik Bilgi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri". DPU Sosyal Bilimler Dergisi, Nisan.

ERTEK, T. (2006). Temel Ekonomi. Beta Yayınları, İstanbul.

KİBRİTÇİOĞLU, A. (2001). "Türkiye'de Ekonomik Krizler ve Hükümetler". Yeni Türkiye Dergisi.

KOYUNCU, M. ve ŞENSES, F. (2004). "Kısa Dönem Krizlerin Sosyo-Ekonomik Etkileri". Çalışma ve Toplum Dergisi, 3.

KRUGMAN, P. (2002). Politika Taşeronları: Azalan Beklentiler Çağında İktisadi Eğilimler ve Önemsizleşen Refah, N.Domaniç (Çev.), Literatür Kitabevi, İstanbul.

TEKİN, M. (2000). Değişen Dünyada Teknoloji Yönetimi, Damla Ofset, Konya.

YILDIRIM, S. (2010). "2008 Yılı Küresel Krizin Dünya ve Türkiye Ekonomisine Etkileri". Karaman, Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 12.

YİĞİTBAŞI, Ş. (1998). Mikro İktisat. Selçuk Üniversitesi Yay, Konya.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OK.pdf> (01/04/2012).

²² <http://ideas.repec.org/a/iif/iifjrn/v19y2004i225p81-94.html>

Dr. Şahin ÇETİNKAYA

<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1517/16719.pdf>, (23/05/2012).

<http://www3.dogus.edu.tr/amuslumov/research/Article/Muslumov%20-%20Asimmetry%20-%20IF%20-%202004.pdf>, (05/04/2012).

http://www.ekodialog.com/uluslararasi_ekonomi/enflasyon-cesitleri-nelerdir.html, (23/05/2012).

<http://kazgan.bilgi.edu.tr/docs/Turkiye.doc> “Türkiye’de Ekonomik Krizler Nedenleri ve Sonuçları”, (05/04/2012).

<http://paribus.tr.googlepages.com>, (23/04/2012).

<http://sbe.dpu.edu.tr/20/1-20.pdf> “Bankacılık Sektöründe Asimetrik Bilgi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, (20/05/2012).

http://www.sosyalyardimlar.gov.tr/upload/mce/2012/genel/ekon_kriz_yoksulluk_uzeri_etkileri_orhan_bilge.pdf, (20/05/2012).

<http://www.trsb.org.tr/nr/rdonlyres/03ee6db6-4920-461a-88ec94f5a9>, (20/11/2011).

<http://turkekonmi.blogspot.com/2008/02/asimetrik-enformasyon-nedir.html>, (20/11/2011).

**KALKINMA SÜRECİNDE SEÇİLMİŞ ÜLKELER BAZINDA ORTADOĞU EKONOMİLERİ
VE TÜRKİYE İLE TİCARİ İLİŞKİLERİ
(ARAP BAHARI ÖNCESİNDE)**

-I-

Yrd. Doç. Dr. Oğuz KAYMAKCI
Sakarya Üniversitesi İİBF
kaymakci@sakarya.edu.tr

ÖZET

Bu çalışmada Arap Baharı öncesindeki Ortadoğu ülkelerinin, ekonomik durumları ve Türkiye ile olan ekonomik ilişkileri incelenmiştir. Ortadoğu ülkelerinin sayıca fazla oluşu çalışmanın hacimsel yönü itibarıyla seçilmiş ülkeler bazında yapılması sonucunu doğurmuştur. Alfabetik olarak ilk 7 ülke bu çalışmada yer alırken, diğer ülkeler ise bir başka çalışmanın konusunu teşkil etmektedir. Küresel açıdan stratejik bir öneme sahip bölgenin durumu mukayeseli bir açıdan incelenerek Türkiye'nin bölgenin ekonomik gelişimine paralel durumu ve gelecek vizyonundaki etkileşimleri ülkemizin kalkınmışlık sürecinde önemli bir yer oluşturacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Ortadoğu Ekonomileri, Türkiye Ortadoğu Ekonomik İlişkileri*

**TRADE RELATION OF TURKEY WITH MIDDLE EAST ECONOMIES BASED ON
SELECTED COUNTRIES ON DEVELOPMENT PROSES
(BEFORE THE ARABIAN SPRING)**

-I-

ABSTRACT

This study analyzes economic condition of Middle Eastern countries and their economic relationship with Turkey, before the “Arabian Spring”. There are too many countries in this region. Therefore, alphabetically first seven countries are chosen for the study and the others will be the topic of another study. The relationship between Turkey's and the Region's economic status, both at present and in the future, is so closed. Global strategic importance of the region plays important role in Turkey's economic development process so this situation should be well researched.

Key Words: *Middle Eastern Economies, Economic Relationship Between Turkey and Middle East*

1. GİRİŞ

Ortadoğu kavramı elle tutulur bir coğrafi tanımlama olmasının ötesinde jeo-kültürel bir tanımlamadır. Atlantik'ten Ganj Havzası'na kadar olan bölge; tarihi-dini olarak İbrahimi bir geleneği, jeokültürel bir havza olarak İslam kimliğini, jeoekonomik olarak petrolü ve stratejik olarak Avrasya'yı çevreleyen Rimland kuşağının merkezi hattını çağrıştıracak unsurlarla anılan bir alandır (Davutoğlu, 2001: 324).

Ortadoğu kelimesi ilk olarak Amerikan deniz istihbaratçısı Alfred Thayer Mahan'ın 1902 yılında "The Persian Gulf and International Relations" adlı makalesinde kullanılmıştır. Makalede, Basra Körfezi'nin deniz hâkimiyeti ve dünya ekonomisi üzerindeki büyük rolünü anlatırken 'Middle East' kelimesini Arap Yarımadası ve Hindistan arasında kalan bölge için kullanmıştır. Bu kavram, İngiltere Sömürgeler Bakanlığı bünyesinde "Middle Eastern Department" adıyla bir idari teşkilatın kurulmasıyla dünyada resmiyeti tam olarak kazanmıştır (Şimşek, 2005:11).

İncelediğimiz alanın toplam yüz ölçümü 7 208 467 km² (Yeryüzündeki toplam karasal alanın yaklaşık % 4,8'i)dir. Bu bölgede yaşayan nüfus ise 2007 ölçümlerine göre 252,59 Milyon (yaklaşık olarak dünya nüfusunun % 4'ü) ve söz konusu alanda yaratılan toplam hâsıla ise 1,552 Trilyon \$ (toplam dünya hâsılasının yaklaşık olarak % 2,3'ü)'dür. Rakamlardan da anlaşılacağı üzere bölge petrol ve doğal gaz açısından oldukça zengin olsa da yüz ölçümü ve nüfusuyla orantılı olarak baktığımızda hacimsel büyüklüğünün karşılığını verememektedir. Bölge ile ilgili genel değerlendirmelerde ve ülkeler üzerinde yapılan özel yorumlarda bu duruma da açıklık getirilmeye çalışılacaktır.

Çalışmada, konunun kapsamı göz alındığında geniş bir hacmin ortaya çıkması kaçınılmazdır. Makale kapsamında tutulabilmesi ve çalışmanın yüzeysel kalmaması için -alfabetik sıra korunmak kaydıyla- ilk 7 Ortadoğu ülkesi (Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Irak, İran, İsrail, Katar ve Kuveyt) incelemeye dâhil edilmiştir. Diğer ülkeler (Lübnan, Mısır, Suriye, Suudi Arabistan, Umman, Ürdün ve Yemen) ise başka bir çalışmanın konusudur.

Çalışmanın amacı, özellikle kaynakları itibarıyla dünya ekonomisinde stratejik bir konumu olan bölgede son gelişmeler nazara alındığında "Arap Baharı" öncesindeki mevcut durum incelenerek; kaotik gelişmeler doğuran "Arap Baharı" öncesindeki (2009'a kadar) bölgedeki sosyo-ekonomik durum ve Türkiye ile ekonomik ilişkilerin gelişimini ortaya koymak şeklinde özetlenebilir. Bu yönüyle dönemselsel bir durum tespit ve tahlili olduğunu da ifade etmek mümkündür. Bu nedenle son 5 yılın verilerine özellikle yer verilmemiştir.

“Arap Baharı” belki de, küresel ekonomik sistemdeki “katı merkezli yönetim sistemlerini” makroekonomik aktör olmaktan çıkararak yerine aynı merkezdeki mikro aktörler olan bireylerin ve firmaların konumlarını güçlendirmeye yönelik bir girişim olarak da algılanabilir. Böylelikle sistem, büyük ve blok bir talep yerine daha küçük parçalardan oluşan ancak toplamda ilkinden daha büyük ve daha sürdürülebilir bir talep yapısı oluşturularak, son dönemin talep eksikliğinden kaynaklanan krizlerine bir “çözüm” olgusu olarak statüko (status quo)’yu koruyabilme imkanı da kazanabilecektir. Bunu şöyle de ifade etmek mümkün olabilir; katı ulus-devlet anlayışından, esnek ulus-birey merkezli yapılanmanın bölgesel ve küresel ekonomik değer yaratma kapasitesinin karşı konulmaz baskısı ...

2. BAHREYN

2.1. Bahreyn’in Sosyoekonomik Durumu

Coğrafi ve demografik açıdan bakıldığında; Basra körfezinde bir ada devleti olan ülkenin yüzölçümü 717,5 km²’dir (Türkiye’nin %0,08’i). Burada yaşayan nüfus 718.306 kişidir (Türkiye’nin % 1,01’i). Bunun 235.000’ini yabancılar oluşturmaktadır. Nüfusun genel dağılımını incelediğimizde; 0-14 yaş arası %26,4, 15-64 yaş arası %69,8 ve 65 yaş üstü %3,8’dir. Genç bir nüfusa sahip olduğu bu dağılımdan görülebilmektedir. Ülkenin temel makroekonomik değerlerine ait performansının bir fotoğrafını çekersek aşağıdaki tablo ile karşılaşırız.

Tablo 1.1. Bahreyn’in Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

GAYRİSAFİ YURT İÇİ HÂSILA	\$19,66 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HÂSILA (PPP)	\$24,1 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$33.900 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$5,41 - \$4,96 (Milyar Dolar)
CARİ HESAP DENGESİ	\$2,9 Milyar Dolar (+)
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:0,3% Sanayi:43,7% Hizmetler: 56%
İŞGÜCÜ	3,065 Milyon kişi
İŞGÜCÜ SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:1% Sanayi:79% Hizmetler: 20%
İŞSİZLİK	15 %

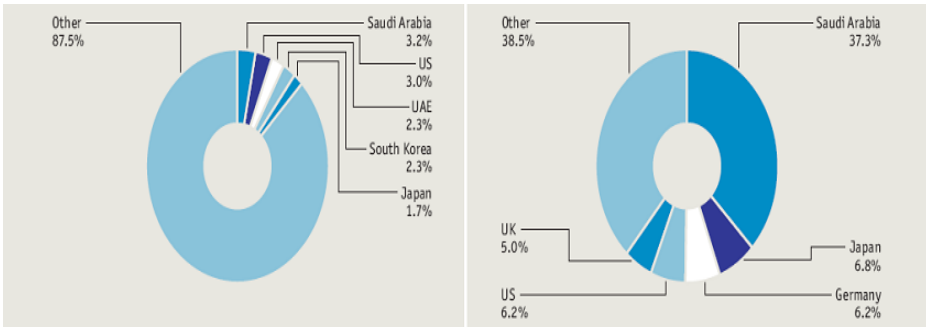
Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ba.html> adresinden derlenmiştir.

Ülke ekonomisinin genel olarak bölge ülkeleri ve dünya ortalamasından daha yüksek oranlarda reel büyüme rakamlarını yakalayabildiğini görmekteyiz. Enflasyon ise genel olarak bölge ortalamasının altında seyretmekle beraber 2007 ve sonrasında enflasyonun dünya ortalamasının üstüne çıkmasının;

petrol fiyatlarındaki artışın gelir olarak ekonomiye yansımaları yoluyla, iç talep canlanmasının ekonomide yarattığı ısınmadan kaynaklandığını söyleyebiliriz.

Bu ısınmada sabit yatırımlardaki artışın payı oldukça yüksektir. GSYİH'sının %20-30'u arasındaki bir payla, yıllık sabit yatırımlarda bulunan ülke, bu konuda hem bölge ülkeleri ortalamasını hem de dünya ortalamasını geçmiş durumdadır. Bu aynı zamanda başarılı reel hâsıla artışlarına neden olmaktadır (EIU, 2008: 19).

Ülkenin dış ticaret rakamlarını incelediğimizde: İhracatı; 13,79 milyar \$¹ (2007) ve başlıca ihraç ürünleri petrol/petrol ürünleri, tekstil ve alüminyumdur. İthalatı 10,93 Milyar \$ (2007) olup, başlıca kalemlerini ham petrol, makine ve kimyasallar oluşturmaktadır. İhracatın ülkelere göre dağılımı şekil 2'de sol panelde; yapmış olduğu ithalattaki başlıca partner ülkeler ise sağ panelde (oranlarıyla) verilmiştir.



Şekil 1.1. Bahreyn'in Başlıca İhracat ortakları - Başlıca İthalat Ortakları (2006)

Kaynak: Economic Intelligence Unit, Country Report "Bahrain", 2008, sf: 19.

İhracatındaki ülkelerin çeşitliliği, petrol türevlerini çok sayıda piyasaya iletmesinden kaynaklanmaktadır. Suudi Arabistan'ın ülke ithalatında almış olduğu payın fazlalığı ise, Bahreyn'in kısıtlı petrol imkânları gerçeği karşısında işlediği petrolü ham olarak ve piyasa fiyatlarından daha uygun rakamlarda Suudi Arabistan'dan almasından kaynaklanmaktadır. Batılı devletlerden ve Japonya'dan yaptığı ithalatında ise teknolojik ürünler, kimyasallar ve yatırım malları ön plana çıkmaktadır.

¹ Çalışmada ülkelerin 2007 İhracat ve İthalat rakamları verilirken bundan böyle FOB değerleri dikkate alınacaktır.

2.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

Bahreyn petrolü en erken bulan ve üreten Körfez ülkesi olmakla birlikte petrol rezervleri diğer Körfez ülkelerine kıyasla en az olan ülkedir. Mevcut üretim miktarı ile 15 yıllık rezerve sahiptir (ortalama bir rakamla 2023'e kadar). Ekonomisinin %10'u petrol üretimine dayanmaktadır (DEİK(B), 2008: 3). Bahreyn ham petrol çıkartmada sıkıntı çekse de halen etkin bir rafineri endüstrisi barındırmaktadır. Özellikle Suudi Arabistan'dan önemli ölçüde aldığı petrolü rafine ederek ihraç etmektedir.

Petrol ve doğalgaz rezervlerinin sınırlı olmasından dolayı, kamu sektörü diğer Körfez ülkelerindeki gibi büyük değildir. Bunun yanında bölge ülkeleri arasında en fazla ithalata dayalı ekonomiye sahiptir. İthalata bağımlılık onu Orta Doğu ve Kuzey Afrika Bölgesi'nin en açık ekonomisi² yapan etmenlerin başında gelmektedir (EIUP(B), 2008; 26).

Körfez ülkesi olan Bahreyn, özellikle finans sektörünü geliştirmiştir. Bu durum Suudi Arabistan'daki bankacılık sisteminin az gelişmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bununla beraber, Suudi Arabistan'ın finansal hizmetler sektörünü serbestleştirmeye başlaması, Suudilerin Bahreyn finansal sektörüne olan talebini gittikçe güçsüzleştirebilecektir. Bahreyn aynı zamanda Dubai, Katar ve Kıbrıs'ın artırdığı rekabet ortamı ile yüz yüzedir (EIUP(B), 2008: 34). Bunun yanında turizm, rafineri ve alüminyum sanayi ülkenin başlıca gelir kaynakları arasındadır. Petrol dışı sektörlerden ise alüminyum ihracat gelirlerinin yaklaşık %50'sini sağlamaktadır.

Bahreyn Amerika Birleşik Devletleri ile de yakın ilişki içerisindedir. Bahreyn ABD ile 2006 yılında yürürlüğe giren bir Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzalayarak, Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) üyeleri içerisinde bir istisna yaratmıştır. Bunda, ABD Körfez Donanması karargâhının başkent Manama yakınlarında konuşlu olmasının yarattığı stratejik ortaklığın payı büyük olsa gerektir.

Bahreyn ekonomisinin mevcut en önemli sorunu olarak işsizliği (%15) ve yabancı-yerli iş gücü arasındaki dengeyi sağlayamamak olarak sayabiliriz (DEİK(B), 2008: 5). Dış ülkelere ekonomik ilişkilerde bağımlılığı da bölgede çıkabilecek bir istikrarsızlığın yaratabileceği içe kapanmalarda ülke ekonomisi için önemli bir handikap teşkil etmektedir.

² Heritage Foundation Ekonomik Özgürlükler 2008 indeksine göre.

2.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

Ülkenin Türkiye ile olan dış ticaret ilişkileri ise, 2000-2007 aralığında aşağıdaki tablodan özetle görmek mümkündür.

Tablo 1.2. Yıllara Göre Türkiye - Bahreyn Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	26,6	31,3	57,9	-4,7
2001	11,2	14,6	25,8	-3,4
2002	16,9	19,0	35,9	-2,1
2003	28,9	15,2	44,1	13,7
2004	54,3	18,1	72,4	36,2
2005	41,6	18,9	60,5	22,7
2006	35,3	42,8	78,1	-7,5
2007	76,7	119,4	196,1	-42,7

Kaynak: DEİK, Türkiye Bahreyn İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler Raporu, sf:1.

Yukarda ki rakamlardan da görüleceği üzere Bahreyn ile Türkiye arasındaki ticari ilişkiler yıldan yıla artmakla birlikte oldukça sığ kalmaktadır. 2007 yılında Türkiye'nin bu ülkeden yaptığı ithalatın toplam ithalatı içerisindeki payı % 0,07'dir. Türkiye'nin bu ülkeye yaptığı ihracat ise toplam ihracatının % 0,08'ini oluşturmaktadır. Dengeye baktığımızda ikili çerçevede Türkiye'nin cari açık verdiği görülmektedir.

Türkiye'nin en önemli ihraç ürünü elektrik transformatörleri ve demir-çeliktir. Bahreyn'den yapılan ithalatın büyük bölümünü ise işlenmemiş alüminyum (%95) oluşturmaktadır (DEİKİKİ(B), 2008:1).

3. BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ (BAE)

3.1. Birleşik Arap Emirlikleri'nin Sosyoekonomik Durumu

Umman ve Suudi Arabistan'a kara komşusu olan Birleşik Arap Emirlikleri, Basra körfezinde sahip olduğu kıyıları ile deniz yoluyla ticari ilişkilerini de geliştirmiş konumda bir ülkedir. Ülkenin yüzölçümü 83.600 km² (Türkiye'nin %10,26'sı), nüfusu 4,9 Milyon (Türkiye'nin % 6,95'i) dur. Nüfusun genel dağılımını incelediğimizde; 0-14 yaş arası %20,5, 15-64 yaş arası %78,6 (15-64 yaş grubunun %73,9'u yabancıdır), 65 yaş üstü %0,9 dur. Genç bir nüfusa sahip olduğu bu rakamlardan anlaşılmaktadır. Ülkenin temel makroekonomik değerlerine ait performansının bir fotoğrafını çekersek aşağıdaki tablo ile karşılaşırsınız.

Tablo 2.1. Birleşik Arap Emirlikleri'nin Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

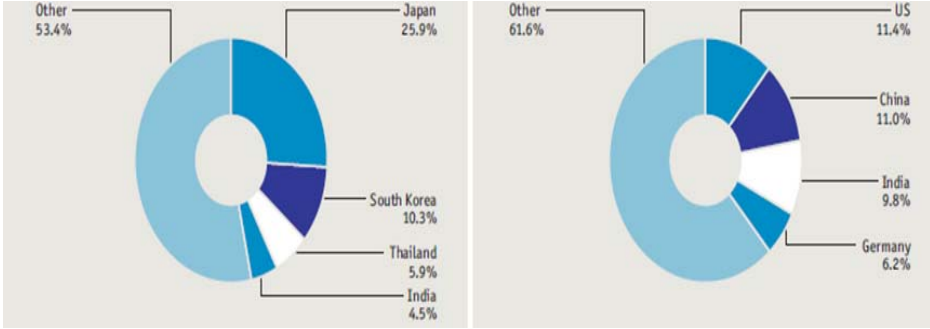
GAYRİSAFİ YURT İÇİ HÂSILA	\$192,6 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HÂSILA (PPP)	\$164,4 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$37.000 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$68,27 - \$38,06 (Milyar Dolar)
CARİ HESAP DENGESİ	\$34,53 Milyar Dolar (+)
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:%1,8 Sanayi:%60,6 Hizmetler:%37,6
İŞGÜCÜ	3,065 Milyon Kişi
İŞGÜCÜ SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:%7 Sanayi:%15 Hizmetler: %78
İŞSİZLİK	%2,4
YOKSULLUK SINIRI ALTI NÜFUS	%19,5

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ae.html>.

Büyüme rakamları ise dünya ve bölge ortalamasının üzerinde seyrederek % 8-12 arasında gerçekleşmiştir. Bu büyümenin aşırı taleple (yatırım, lüks tüketim) desteklenen yönü, ayrıca Dolar'la ihracat yapıp Euro ile ithalatını gerçekleştirmesi ve Dolar'ın Euro karşısında değer kaybı bölge ile beraber enflasyonun giderek artan seyir izlemesine yol açmıştır.

Bütçe dengesi ise 2005'ten itibaren fazla vermekte olup son iki yıla baktığımızda bölge ülkelerine kıyasla bütçe fazlasının GSYİH'ya oranı yüksek seyretmektedir. Petrol üretiminin ekonomi içindeki payı yoğun olan ülkelerde klasik olarak gözlemlendiği gibi dış ticarete cari fazla verilmekte ve bunun GSYİH'ya oranı ise bölge ortalamasının üstünde seyretmektedir (EIU, 2008: 19).

Ülkenin yapmış olduğu ihracat 2007 yılında 178,9 milyar dolardır. Ham petrol, ihracatının % 45'ini oluşturmakta; doğal gaz, reeksport, kurutulmuş balık ve hurma ise diğer önemli ihracat kalemlerini oluşturmaktadır. 2007 ithalatı ise 116,6 milyar dolardır. Önemli ithalat kalemleri; makine ve taşımacılık ekipmanları, kimyasallar ve gıda maddeleridir (DEİK(BA), 2007: 6).



Şekil 2.1. BAE'nin (2007) Başlıca İhracat Ortakları - Başlıca İthalat Ortakları

Kaynak: Economic Intelligence Unit Country Report "UAE, 2008" sf: 19.

Yukarıda ise, ülkelere göre BAE'nin ihracat ve ithalatının dağılımı görülmektedir. Uzak doğu ülkelerinin, ihracatında büyük paya sahip olmasının nedeni; bu ülkelerin enerji ihtiyacına yönelik BAE'nin yapmış olduğu petrol ve doğalgaz türevleri ihracatından kaynaklanmaktadır. İthalatında ise ABD, Çin, Hindistan ve Almanya öne çıkmaktadır.

3.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

Genel olarak Birleşik Arap Emirlikleri, İran ve Suudi Arabistan dışındaki tüm komşularından ekonomik anlamda çok daha güçlüdür. BAE, dünya petrol rezervlerinin %9,5'ine sahiptir. 4. büyük doğalgaz üreticisidir. 7 Emirlikten oluşan ülkede³ en büyük katma değeri yaratan ekonomi Abu Dabi'dedir. Abu Dabi'nin ekonomisi petrole ve inşaat sektörüne (ağırlıklı kamunun finanse ettiği altyapı projelerine) dayalıdır. İkinci büyük emirlik konumundaki Dubai ise ticaret (reeksport), ulaştırma ve turizm sektörlerinde bölgesel bir merkez olma yolundadır. BAE'nin dış ticareti kapsamında; re-export'un %81'i, ithalatın %76'sı, petrol dışı milli ürün ihracatının ise %68'i Dubai üzerinden gerçekleştirilmektedir (BAGEDDT, 2008: 4). Sharjah önemli bir imalat sanayine sahiptir. Sharjah Emirliğinde yapılan bir sanayi yatırımının maliyeti diğer emirliklerle karşılaştırıldığında %35 oranında daha ucuzdur. Bu nedenle de ülkedeki sanayi yatırımlarının %50'si Sharjah Emirliği'nde faaliyet göstermektedir (DEİK(BA), 2007: 2-4).

BAE, Ortadoğu'daki diğer ülkelerden ekonomisinin çeşitliliği ile ayrılmaktadır. GSYH'nin %40'ından fazlasını dış ticaret, havayolları, turizm⁴ ve finansman oluşturmaktadır. Ekonomideki çeşitlilik özellikle alüminyum sanayisinde ve yerli, yabancı müşterilerin ilgisini çeken taşınmaz gayrimenkulde kendini

³ İlk 3'ünün ekonomiye katkısı büyük, diğer dördü genelde ufak katma değerler yaratmaktadır.

⁴ Turizm sektörü, GSYİH'ya %22 katkıda bulunmaktadır.

göstermektedir. Ekonomiye çeşitlendirme planlarının kalbinde yatan turizm sektörüne sağlanan agresif teşvikler sayesinde 2004'te 5,5 milyon olan turist sayısının 2010'da 15 milyona çıkarılması planlanmaktadır (EIUP(BA), 2008: 24). Ülke milyar dolarlık inşaat projeleri ile dev bir şantiye görünümündedir. Palmiye yapay adası, dünya şeklinde yapay adalar, dünyanın en yüksek binası olacak gökdelenler; 7 yıldızlı Burj el Arap oteli ile başlayan dev inşaat projeleri furyasının göze batan projeleridir.

Ayrıca ülke, serbest bölgelerinde göze çarpan yatırım teşvikleri dünya fiyatlarına kıyasla ucuz enerji temini, silikon vadileri gibi teknoloji üreten ve 20 civarında sektörel olarak projelendirilen serbest bölgeleri⁵ (www.uaefreezones.com) ile göze çarpmakta olup teknoloji üretiminde İsrail'le birlikte bölgenin istisnasını teşkil etmektedir. Serbest Bölgeler dışındaki alanlarda iş ve üretim yapmak isteyen yabancı şirketler için yerel bir sponsor⁶ bulmak zorunluluğu vardır (DEİK(BA), 2007: 8).

Yabancı işgücüne ve petrole bağımlılık BAE ekonomisinin uzun dönemde karşılaşılabileceği sorunlardandır. Göçmen işçiler işgücünün %90'nını oluşturmakta ve BAE'li işgücünün %88'i kamu sektöründe istihdam edilmektedir. 2006 yılında 33.000 BAE'li işsiz iken yıllık 300.000 işgücü üreten BAE bunu sıfırlayamamakta bu işlere yabancı işçiler yerleşmektedir. Özel sektör istihdamının %2'si BAE vatandaşıdır. Bu oranı arttırmak için sekreter ve insan kaynakları müdürlerinin BAE'li olmasını gerektiren bir kararname dahi çıkarılmıştır. Ayrıca işgücünün kalifikasyonunu arttırmak için eğitime yapılan yatırımlar arttırılmaktadır. Federal hükümet harcamalarının % 25'i eğitim harcamalarına gitmektedir. Öğretmen başına ortalama 15 öğrenci düşmektedir (İGM(BA), 2008: 5).

3.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

Türkiye ile BAE'nin yapmış olduğu ticaretin miktarına baktığımızda giderek ivme ile artan dış ticarete, Türkiye'nin yükselen ihracatı göze çarpmaktadır. Bunda iş konseylerinin ilişkilerini geliştirmeleri ve diplomatik ilişkilerde gözlenen artışın miktarı önemlidir.

Türkiye'den BAE'ye en önemli ihraç ürünü demir-çeliktir. Bunu kıymetli taşlar, metaller ve mineral yakıtlar/yağlar takip etmektedir. BAE'den yaptığımız ithalatın büyük kısmını ise kıymetli taşlar, metaller, mineral yakıtlar, alüminyum ve alüminyum ürünleri oluşturmaktadır. BAE'ye yapılan ihracat Türkiye'nin ihracatının % 3'ünü; buradan yapılan ithalat Türkiye ithalatının %0,28'ini karşılamaktadır

⁵ 10 civarında yeni spesifik serbest bölgenin kurulması planlanmaktadır.

⁶ Sponsorların görevi, kamu ihalelerini takip ederek ilgili belgeleri teslim etmek, vize almak veya işçi kartlarının çıkartılmasını sağlamak gibi alanlarda yardımcı olmaktır. Bu kişiler komisyon karşılığı bu işi yapan BAE vatandaşlarıdır.

(DEİKİKİ(BA), 2008: 2). BAE'ye ihracatın geliştirilmesinde mal satmanın en yaygın yolu olan acenteler⁷ ile işbirliği metoduna önem verilmelidir.

Tablo 2.2. Yıllara Göre Türkiye- BAE Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	315	39	355	276
2001	380	65	445	315
2002	457	100	558	356
2003	702	113	816	589
2004	1143	183	1327	960
2005	1675	205	1880	1469
2006	1985	352	2337	1633
2007	3240	469	3710	2770

Kaynak: KOSGEB “Birleşik Arap Emirlikleri Genel Ekonomik Durum ve Dış Ticaret Raporu 2008”, sf:11.

4. IRAK

4.1. Irak'ın Sosyoekonomik Durumu

Türkiye, Suriye, Ürdün, Suudi Arabistan, Kuveyt'le komşu olan ve Basra körfezinde kısa da olsa kıyısı olan Irak'ın yüzölçümü 437.072 km² (Türkiye'nin %53,64'ü)'dür. Nüfusu 28,2 Milyon (Türkiye'nin % 40'i) olup bunun yaş gruplarına göre dağılımı şöyledir: 0-14 yaş arası %39,2, 15-64 yaş arası %57,9, 65 yaş üstü %3'tür. Orta Doğu'nun genç nüfus özelliği burada da göze çarpmaktadır. Ülkenin temel makroekonomik değerlerine ait performansına baktığımızda aşağıdaki tablo ile karşılaşırız.

Tablo 3.1. Irak'ın Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

GAYRİSAFİ YURT İÇİ HÂSILA	\$60,12 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HÂSILA (PPP)	\$102,4 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$3.700 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$42,3 - \$48,4 Milyar Dolar
CARİ HESAP DENGESİ	\$6,25 Milyar Dolar (+)

⁷ Acente ya BAE vatandaşı veya % 100 BAE sermayeli bir şirket ya da yabancılar hissesi % 49'u geçmeyen bir limitet şirket olabilir. Her bir Emirlik için ayrı acentelik sözleşmesi yapmak gereklidir. BAE piyasasının geleneksel özellikleri sebebiyle, acente seçiminde kişilerin nüfuzlu ailelere mensup olmasına önem verilmelidir. İnşaat projelerinde; federal proje için tedarikçi, müteahhit veya teklif veren ya BAE vatandaşı veya en az %51'i BAE vatandaşlarına ait bir şirket olmalıdır (İTO(BA), 2008: 12-13).

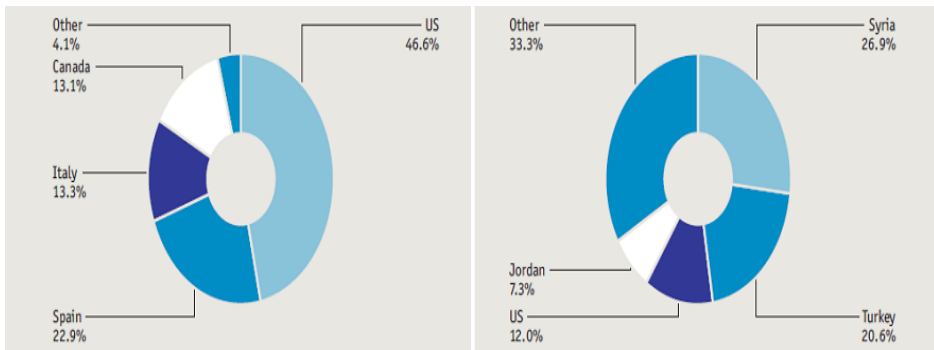
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:%5 Sanayi:%68 Hizmetler: %27
İŞGÜCÜ	7,4 Milyon Kişi
İŞSİZLİK	%18-30

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/iz.html> adresinden derlenmiştir.

Görüleceği gibi savaşlarla (İran-İrak, I. Körfez Savaşı), işgallerle dolu yakın geçmişinin ağır yükünü halen sırtlamakta olan Irak yaşadığı büyük çöküşten sonra 2004'te toparlanmış gibi (bir önceki yıla göre değişimler verildiği için) gözükse de savaş öncesi duruma göre refah seviyesinde halen gerilerdedir. Fiyat artışlarının da bölgenin genel eğiliminin oldukça üstünde seyretmesinde yine savaşın (işgalin) etkileri ve mevcut istikrarsızlık önem taşımaktadır.

Irak neredeyse sadece yaşamsal ihtiyaçlarını temin ettiği ve önemli bir petrol üreticisi olduğu için 2005 yılından sonra cari dengede fazla vermeye başlamıştır. Toplam dış borcunun GSYİH'ya oranında da kırılan rekorda bu savaşın (işgalin) ağır yıkımının etkileri görülmektedir (EIU, 2008: 17).

Irak'ın 2007 ihracatı 38,14 Milyar dolar olup bunun %84'ünü ham petrol oluşturmaktadır. Bunu %8'le yakıt harici hammadde ve %5 ile yiyecek ve canlı hayvan izlemektedir. 2007 ithalatı 25,67 Milyar dolardır. Makine ve teçhizat, elektrikli aletler ve makineler, motorlu araç ve vasıtalar, yedek parçaları, şekerli mamuller, işlenmiş konserve ve gıda maddeleri, salça, un ve tekstil ürünleri, inşaat malzemeleri ithalatında ön plana çıkmaktadır (İTO(IR), 2007: 2). İhracat partnerleri olarak ülkede işgalini sürdüren ABD ve müttefikleri (Kanada, İtalya, İspanya) toplam ihracatında %95 oranlarıyla öne çıkmaktadırlar. Suriye, Ürdün, ABD, Türkiye İthalatında önemli ticaret partnerleridir.



Şekil 3.1. Irak'ın Başlıca İhracat Ortakları - Başlıca İthalat Ortakları (2006)

Kaynak: Economic Intelligence Unit, Country Report "Iraq", 2008, sf: 17.

4.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

Geleneksel olarak petrol ihracına dayalı bir ekonomi olup, Suudi Arabistan'dan sonra dünyadaki 2. büyük rezerve sahiptir. Bunun yanı sıra dünyada en düşük⁸ petrol üretim maliyetine de sahiptir (İGM(IR), 2008: 15). İhraç gelirlerinin %97,6'sı petrole bağımlıdır. Savaşlar, sabotajlar iç karışıklıklar nedeniyle petrol üretimindeki avantajından kaynaklanan bu potansiyelini gösterememekte, kalkınma ve yeniden yapılanma konusunda sıkıntıları bulunmaktadır. Bölgedeki muadil ülkelere kıyasla özellikle enfastrüktürel alanda önemli eksiklikler göze çarpmaktadır.

Ülkede halen elektrik temini büyük problem teşkil etmektedir. Talebin %50'si karşılanamamakta merkezi bölgelere bile ancak günde 5-10 saat elektrik verilebilmektedir (İGM(IR), 2008: 9). Alt yapı ve elektrikteki sıkıntılarda, 2003 işgalinde yıkımın en çok buralara odaklanmasının payı büyüktür. Sözü edilen nedenlerden dolayı ülke için bir imalat sanayinden bahsedilemediğinden; tarım, petrol dışındaki en önemli üretim sektörüdür. Buğday, arpa, pirinç, pamuk ve hurma temel tarım ürünleri arasında yer almaktadır. Diğer Arap ülkelerinin çoğundan farklı olarak ülke topraklarının 1/5'i işlenmiş tarım arazilerinden oluşmaktadır (KOSGEB(IR), 2004: 28). Tarım, işgücünün 1/4'ünü istihdam etmektedir. Bu oran, hükümetin yarattığı istihdamdan sonra ikinci sırada gelmektedir (EIUP(IR), 2008: 3). Yine de işsizlik yüksek oranlarıyla ekonomi içindeki en büyük sorunlardan (ki sadece ekonomik olmayıp sosyal ve siyasal bazı mekanizmaları tetikleyen dinamiklerden) biridir.

Dünyada işletilen en büyük kükürt madenine, zengin petrol rezervlerine ve en düşük petrol üretim maliyetlerine sahip olsa da ülkede ticari, sosyal ve siyasal anlamda güven ortamının henüz tesis edilememiş olması; Irak'ın sosyoekonomik yapısı içindeki en önemli sorunu teşkil etmektedir (İGM(IR), 2008: 15-19).

4.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

Türkiye ile Irak'ın ticari ilişkilerine yıllar itibari ile bakacak olursak; Türkiye'nin ikili ticarete fazla verdiğini görebiliriz.

⁸ 0,6 dolar/varil, Irak hariç Ortadoğu ortalaması 1,5 dolar /varil; Kuzey Denizi ve bazı petrol üretim sahalarında bu 10 \$'ın üstüne çıkabilmektedir.

Tablo 3.2. Yıllara Göre Türkiye - Irak Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2003	829	112	941	716
2004	1820	467	2288	1353
2005	2750	458	3208	2291
2006	2589	375	2965	2213
2007	2844	645	3489	2199

Kaynak: DEİK, Türkiye Irak İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler Raporu,2008, sf:1.

Irak'a ihracatımızda mineral yakıtlar, elektrikli makineler, değirmen ürünleri, tuz, kükürt, çimento, demir-çelik, kazanlar, makineler, demir-çelik eşya, mobilyalar, otomotiv ve yan sanayi, plastikler ilk sıralarda yer almaktadır. İthalatımızda, mineral yakıtlar, demir-çelik, bakır ve bakır ürünleri, yenilen sebzeler, gübreler, alüminyum ve alüminyum ürünler başta gelen ürünlerdir.

Türkiye'nin ihracatında Irak'a yapılan ihracat % 2,66; Irak'tan yapılan ithalat Türkiye'nin ithalatında % 0,38 pay almaktadır (DEİKİKİ(IR), 2008: 1).

5. İRAN İSLAM CUMHURİYETİ

5.1. İran'ın Sosyoekonomik Durumu

Azerbaycan, Türkmenistan, Türkiye, Irak, Pakistan, Afganistan, Ermenistan'la kara komşusu olan ülkenin ayrıca Hazar denizi ve Basra körfezinde kıyıları vardır. Topraklarının yüzölçümü 1.648.000 km²'dir (Türkiye'nin %202,3'ü). Ülkenin nüfusu 70 milyon civarında olup bu konuda Türkiye'ye yakın bir seyir izlemektedir. Nüfusun dağılımı 0-14 yaş arası %22,3, 15-64 yaş arası %72,3, 65 yaş üstü %5,4 dür. Ülkenin temel makroekonomik değerlerine ait performansına baktığımızda aşağıdaki tablo ile karşılaşırız.

Tablo 4.1. İran'ın Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

GAYRİSAFİ YURT İÇİ HÂSILA	\$294,1 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HÂSILA (PPP)	\$762,9 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$11.700 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$104 - \$101 Milyar Dolar
CARİ HESAP DENGESİ	\$28,95 Milyar Dolar (+)
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:10,7%Sanayi:42,9%Hizmetler:46,5 %
İŞGÜCÜ	28,7 Milyon Kişi

İŞGÜCÜ SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım: %25 Sanayi: %31 Hizmetler: %45
İŞSİZLİK	%12
YOKSULLUK SINIRI ALTI NÜFUS	%18

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ir.html> adresinden derlenmiştir.

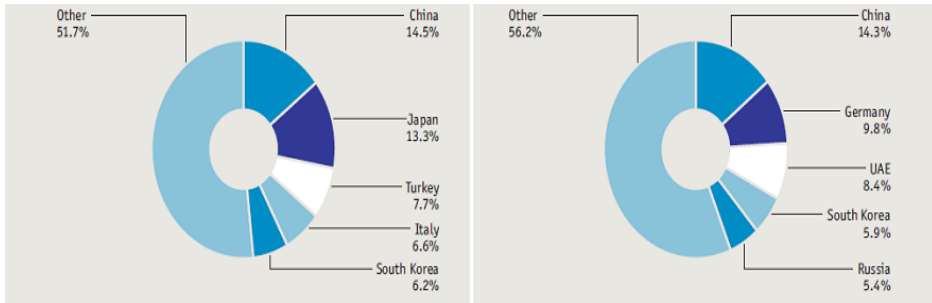
Ülkenin reel büyüme seyrine baktığımızda rakamlar dünya ortalamasının üstünde olup bölge ortalamasına nazaran değişse de 2006 ve 2007’de bölge ortalamasını geçmiştir.

Fiyat seviyeleri hükümetin ekonomiye bu konuda baskı yapmasına rağmen dünya ve bölge ortalamasının üzerinde seyretmektedir.

Bölgedeki genel eğilimin aksine, petrol ve doğal gaz zengini bu ülkede devletin uygulamış olduğu politikalar çerçevesinde bütçe sürekli olarak açık vermektedir. Ödemeler dengesi ise bahsetmiş olduğumuz doğal kaynakları sayesinde ve uygulanan ithal ikameci politikalar nedeniyle fazla vermektedir (EIU, 2008: 19).

2007 İhracatı 88,26 Milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Petrolün buradaki payı % 80’dir. Gerisini ağırlıklı olarak kimya ve Petro- kimya ürünleri, meyve, fındık, halı ve havyar oluşturmaktadır.

2007 ithalatı ise 53,88 Milyar dolar olup; endüstriyel hammadde, yarı mamuller, sermaye malları, yiyecek hammaddesi, diğer tüketim malları ve teknik hizmetler, ağırlıklı ithal kalemlerini oluşturmaktadır.



Şekil 4.1. İran’ın Başlıca İhracat Ortakları - Başlıca İthalat Ortakları (2007)

Kaynak: Economic Intelligence Unit, Country Report “Iran”, 2008, sf: 19.

Çin, Japonya, İtalya, Kore ve Türkiye ülkenin önemli ihracat yaptığı partnerleri olup, ithalatta ise; Çin, Almanya, Birleşik Arap Emirlikleri, Kore ve Rusya'nın payları büyüktür.

5.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

Ülkenin her bir bölgesi farklı bir iklime sahip olduğundan diğer bölge ülkelerinin aksine ürün çeşitliliği vardır. İran karpuzu tarım ürünlerinde önemli bir konuma sahiptir. Ülke dünyanın bir numaralı Şam Fıstığı tedarikçisidir. Deniz ürünlerinde ise Hazar Denizi'nden elde edilen havyar dünya pazarında önemli bir yer almaktadır. Balıkçılık sektörü devletin tekelinde olup kıyılarda yaşayan halk kendi tüketimleri için avlanabilmektedir (İTO(İR), 2006: 3).

Tarım %25 ile en önemli istihdam kaynağıdır ve GSMH içindeki payı %10,7'dir. Merkezi planlı ve ithal ikameci politikalarını 1990'lardan sonrada sürdürmesine ilaveten ülke içinde fiyatları düşürmek için gıda ihracatını yasaklama gibi yönelimlere de gitmesiyle; üretilen tarım ürünlerinin işlenip ihraç edilememesi, zaman zaman, tarım ürünlerinde %30'a varan miktarlarda israfa ve buna bağlı ekonomik kayıplara sebebiyet vermektedir (DEİK(İR), 2008: 5).

Ekonomisi son 40 yıl boyunca petrol fiyatlarına bağlı bir seyir izleyen ülke Dünya petrol rezervlerinin %10'una sahiptir ve ikinci büyük OPEC üreticisidir. Doğal gaz açısından en iyi ikinci rezervlere sahiptir. Döviz girdilerinin %80'i petrol ihracı ile elde edilmektedir (İGM(İR),2007:1). İran ham petrol üretiminde dünya dördüncüsü olmasına karşın, petrol işleme altyapısının yeterli olmamasından ötürü benzin vb. rafine petrol ithal etmektedir (DEİK(İR),2008:8). Dünyadaki gelişmişlik standartlarında geri kalan ve temel hammadde ve maden kaynaklarına sahip hemen her ülkede görüldüğü gibi dış ticaret hadlerinin (ihracatçısı olunan malın/ürünün geliştirilmiş versiyonunun ithal edilmesi dolayısıyla) aleyhte gelişmesi söz konusudur.

Her ne kadar petrol üretimi nedeniyle arka planda kalsa da dünyanın en büyük Çinko, 2. büyük Bakır ve 9. büyük Demir rezervlerine sahiptir. Uranyum, Kurşun, Manganez, Altın, Kromit ve Kömür madenleri açısından da zengin konumdadır. Yılda 500 milyon dolarlık maden ihracat potansiyelinin yukarda sayılan ihmal nedeni ile ancak 30 milyon dolarını kullanmaktadır (İGM(İR), 2007: 5).

İran Ortadoğu'da en hızlı büyüyen telekomünikasyon pazarlarından birisidir ve bu alanda Ortadoğu'nun lideri olmayı amaçlamaktadır. Bölgedeki en geniş telekomünikasyon ağına sahiptir. Otomotiv sanayisini dış rekabet karşısında yüksek vergi oranları ve kotalar ile korunmaktadır. Fakat devlet tekelinde olan bu sektör, teknoloji transferi amacıyla son yıllarda yabancı ortaklıklar yoluyla yeni model araçların üretimine başlamıştır. Böylelikle İran dünya genelinde en fazla otomobil üreten 11.

ülke konumuna gelmiştir (DEİK(İR), 2008: 6-13). İran ayrıca 1990'larda büyük oranda hükümetin öncülüğünde yapılan gelişmelerle Orta Doğu'nun en büyük çelik üreticilerinden biri haline gelmiştir (EIUP(İR), 2008, 24).

Ülke ekonomisinde farklı olarak göze çarpan diğer bir husus vakıflardır. Bunlar, Irak savaşında ölenlerin ailelerine yardım amacıyla kurulmuş olmakla birlikte istisna ve sübvansiyonlardan yararlanarak şu an ekonominin %45 ini kontrol eden ve önemli istihdam sağlayan devasa bir yapıya ulaşmışlardır. Bazarganlar -ekonominin %15'ini yöneten işadamları- ise faizsiz bankacılık uygulamaları ile sektörü yönlendirmekte ve mevcut siyasi yapılanma ile önemli ilişkiler içerisinde bulunan gruplardır (İGM(İR), 2007: 3-4).

Ülkenin bu mevcut potansiyellerine rağmen en önemli sorunlarından birisi işsizliğe çare bulunamayışıdır. Ülke ekonomisinin mali ve ihracat gelirlerinde %80'lere varan doğalgaz ve petrole karşı aşırı bağımlılığı uluslararası hidrokarbon piyasasındaki fiyat dalgalanmaları göz önüne alındığında ülke ekonomisi için diğer önemli risk kaynağını oluşturmaktadır (EIUP(İR), 2008: 3).

5.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

Türkiye ile ticari ilişkilerine baktığımızda; 2000-2007 yılları arasında ki dış ticaret profili ve gelişimi tablodaki gibi gözlemlenebilir. Özellikle Dış ticaret hacmindeki gelişim/değişime baktığımızda 8 yıl içinde yaklaşık 8 katlık bir artış olmuştur.

Tablo 4.2. Yıllara Göre Türkiye - İran Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	236	816	1052	-580
2001	361	840	1200	-479
2002	300	919	1218	-619
2003	534	1861	2394	-1327
2004	812	1962	2774	-1150
2005	913	3469	4382	-2556
2006	1057	5623	6680	-4566
2007	1387	6613	8000	-5226

Kaynak: DEİK, İran Ülke Bülteni, 2008, sf: 13.

İran'ın ithal ikameci politikaları -yüksek gümrük duvarları-, merkez bankası kontrolünde ithalat yapması, ithalatında Bağlı Muamele veya 1 yıl vadeli ödeme seçeneklerini öne sürmesiyle potansiyelini yansıtmayan iki ülke arasındaki ticarete Türkiye'nin sürekli artan cari açığında doğal gaz ithalatının

rolü büyüktür. Sınır komşusu olmasına ve İran, dış ticaretinin %46'sını karayolu ile yapmasına rağmen Türkiye bu ülkenin dış ticaret partnerleri arasında 17. sıradadır. Fakat kayıt dışı olan bavul ticareti vasıtası ile oto yedek parçasına kadar yapılan ticaretin 250 milyon dolardan fazla olduğu tahmin edilmektedir (İGM(İR), 2007: 6-21). Türkiye'nin bu ülkeden yaptığı ithalatın toplam ithalatı içindeki payı %3,89; bu ülkeye yaptığı ihracatın toplam ihracatındaki payı % 1,3 dür.

6. İSRAİL

6.1. İsrail'in Sosyoekonomik Durumu

Ürdün, Suriye, Mısır ve Lübnan ile kara komşusu olan İsrail'in Akdeniz'e ve Kızıldeniz'e kıyıları vardır. Ülkenin yüz ölçümü 20.325 km² (Türkiye'nin %2,49'u) nüfusu ise 7,282 Milyon (Türkiye'nin %10,32'si) kişidir. Nüfusun gruplarına göre dağılımı ise 0-14 yaş arası %28, 15-64 yaş arası %62,2, 65 yaş üstü %9,8'dir. Ülkenin ekonomik açıdan durumunun bir fotoğrafını çekersek aşağıdaki tablo ile karşılarız.

Tablo 5.1. İsrail'in Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

GAYRİSAFİ YURT İÇİ HÂSILA	\$161,9 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HÂSILA (PPP)	\$185,8 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$26.600 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$53,6 - \$53,63 Milyar Dolar
CARİ HESAP DENGESİ	\$5,197 Milyar Dolar (+)
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:%2,7 Sanayi:%30,2 Hizmetler:%67,1
İŞGÜCÜ	2,894 Milyon Kişi
İŞSİZLİK	%7,3
YOKSULLUK SINIRI ALTI NÜFUS	%21,6

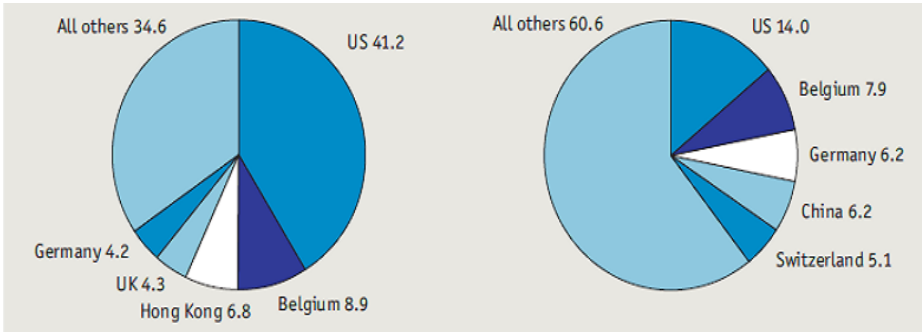
Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/is.html> adresinden derlenmiştir.

Ülkenin reel büyüme rakamları dünya ortalamasının üstünde olmasına rağmen petrol vb doğal kaynaklar açısından ülke zengin olmadığı için bölgeye göre düşük reel büyüme oranlarına sahiptir. Bununla beraber ülke dünya ve bölgeye nazaran fiyat istikrarında daha başarılı bir grafik sergilemektedir.

Ülkede geleneksel olarak devlet yapısının⁹ ekonomide önemli bir yer teşkil etmesi nedeniyle aşağıdaki grafikte görüldüğü üzere kamu borçlarının milli gelire oranı dünya ortalamalarının üzerinde seyretmektedir. Sürekli cari fazla vermesine rağmen fazlanın GSYİH'ya oranı bölge ortalamasının altındadır.

2007'de İhracat 50,38 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bunda makine ve ekipman, yazılım, işlenmiş elmas (14 milyar\$), tarımsal ürünler, kimyasallar ve tekstil ana kalemleri oluşturmaktadır (EIU, 2008: 21).

2007 ithalatı 55,79 milyar dolar olarak gerçekleşmiş; bunda hammadde, askeri ekipman, yatırım malları, işlenmemiş elmas (10 Milyar dolar), yakıt, tahıl, tüketim malları ana kalemleri oluşturmaktadır.



Şekil 5.1. İsrail'in Başlıca İhracat Ortakları-Başlıca İthalat Ortakları (2007)

Kaynak: Economic Intelligence Unit, Country Report "Israel", 2008, sf: 21.

İhracat partnerleri arasında müttefiki ABD ağırlığı teşkil etmekle birlikte Belçika Hong Kong, Almanya ve İngiltere görülmektedir. İthalatını yaptığı ülkelere bakarsak ABD en büyük partner olma özelliğini sürdürürken, Çin, İsviçre, Almanya, Belçika diğer önemli partnerleridir.

6.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

İsrail, nüfusa oranla bilim adamı ve mühendis sayısında dünya ülkeleri içinde ilk sırada yer almaktadır. ABD'deki ve Japonya'daki seviyenin iki katı düzeyinde olan bu oranın yüksekliği, Sovyetler Birliği'nden

⁹ Ülkenin altyapısı; telefon hizmeti, elektrik üretim ve iletimi, petrol rafinerisi kamu tarafından işletilmektedir.

göç eden diplomalı göçmen nüfusa bağlanmaktadır. 50.000 civarında yüksek lisans¹⁰ ve doktora öğrencisine sahiptir (İGM(İS), 2008: 5). Bu durum teknoloji üretiminin arka planındaki en önemli husustur.

Bu nitelikli işgücü sayesinde Telekom ve elektronik ürünler başta olmak üzere sını ürün ihracatındaki artış ekonomik büyümenin arkasındaki en önemli faktör olmuştur. Ülkede üretilen Tarımsal teknoloji çözümleri dünya genelinde ihraç edilmektedir¹¹. Bio-teknolojide hücre, gen tedavisi, bağışıklık sistemi, farmakolojik ekipmanlar, kimyasal tedavide kullanılan ilaçlar üretilmektedir. İsrail'in dünya bio-teknoloji sektöründeki payı %2,5'tur (DEİK(İS), 2008: 2).

İsrail dünyanın en büyük dördüncü savunma sanayi ihracatçısı konumundadır. Savunma sanayiyi, İsrail'in elmas dışı toplam ihracatı içinde % 17'lik bir paya sahiptir. Ülkedeki sanayi işçilerinin % 10'u savunma sanayinde istihdam edilmektedir (İGM(İS), 2008: 27).

Turizm ekonomide tek başına en geniş istihdam yaratan ve önemli döviz girdisi sağlayan bir sektör olmasının yanında bölgesel güvenlik ve politika konularında yaşanan gelişmeler karşısında sert dalgalanmalar yaşayabilmektedir. Diğer bir hizmet sektörü olan bankacılıkta ise ülkedeki 5 yerli grup¹² sistemin %95'ini elinde tutmaktadır (EIUP(İS), 2008: 21-22).

İsrail elmas ve pırlanta işleme alanında dünya çapında sahip olduğu ün sayesinde Uzak Doğu'da "Joint Venture" şeklinde gerçekleştirdiği girişimlerle¹³ 10 milyar dolarlık ham ve yarı işlenmiş mücevher ithali yapıp, 14 milyar dolarlık işlenmiş mücevher ihracatı gerçekleştirerek bu sektör sayesinde 4 milyar dolarlık katma değer yaratmaktadır (DEİK(İS), 2008: 12).

İsrail'in ABD, Bulgaristan, Romanya, Türkiye, AB ve EFTA Ülkeleri dâhil olmak üzere 35 ülkeyi kapsayan 6 Serbest Ticaret Anlaşması mevcut olup (EIUT(İS), 2008: 12) Ürdün ve Filistin ile Tercihli Ticaret Anlaşmaları vardır. Ticaretin %70-80'lik bölümü Serbest Ticaret Anlaşması olan ülkeler ile yapılmaktadır. İsrail, ABD'den elde ettiği tavizleri diğer ülkelerle olan ticari ilişkilerinde çok iyi kullanabilmektedir. Örneğin, Ürdün'de üretilen bir malın ABD'ye kotasız girebilmesi için % 8-9 oranında İsrail katma değerine sahip olması gibi şartlar çok taraflı anlaşmalarda geçmektedir.

¹⁰ İsrail'de temel eğitim, 4 yaşında zorunlu anaokulu eğitimi ile başlamakta olup anaokulu 2 yıl sürmektedir. Bunun yanında ilkokul öğrenimi 6, ortaokul öğrenimi 3 ve lise öğrenimi 3 yıl sürmektedir. Liseyi bitirenler askere alınıp erkekler 3, kızlar 2 yıl askerlik yapmaktadır. Lisans öğrenimi, askerlikten sonra yapılabilmektedir (İGM(İS), 2008:4).

¹¹ Tohum, Sulama yöntemleri konusunda dünya pazarında önemli konumdadır.

¹² Hapoalim, Leumi (ilk ikisinin toplamı %60), Israel Discount, Mizrahi ve First International.

¹³ İşgücü maliyetinin İsrail'de yüksek olması nedeniyle bu alanda özellikle uzak doğu ile işbirliği yapmaktadır.

Değer sistemlerinin, ekonomik kararlar üzerindeki etkilerini göstermesi açısından verebileceğimiz ülke ekonomisine ait bazı bilgiler ise; İsrail'e ihraç edilecek gıda ürünlerinde Musevi dinine uygunluğu belgeleyen "Koşer" sertifikasının arandığı ve Kutsal saydıkları "Shabbat" (cumartesi) günü çalışmamakta ve iş konuşmamakta olmalarıdır. Ayrıca dini bayramlarından olan "Kipur" süresince ülkede trafiğe araç çıkmamakta ve havaalanı kapalı olmaktadır. Ayrıca iş görüşmelerini geleneksel olarak yüz yüze yapmayı tercih etmektedirler (İGM(İS), 2008: 41-53).

6.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

İsrail'in Türkiye ile ticari ilişkilerine baktığımızda aşağıdaki tablo ile karşılaşmaktayız. Görüldüğü üzere ikili ilişkilerde Türkiye cari fazla vermektedir.

Tablo 5.2. Yıllara Göre Türkiye- İsrail Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	650	505	1155	144
2001	805	529	1334	275
2002	833	492	1325	340
2003	978	414	1393	564
2004	1283	712	1996	570
2005	1466	804	2271	662
2006	1527	772	2299	755
2007	1658	1081	2740	576

Kaynak: DEİK, Türkiye-İsrail Ticari ve Ekonomik İlişkileri Raporu, sf:1.

Türkiye ile İsrail arasında imzalanan ve 1 Mayıs 1997 tarihinde yürürlüğe giren Serbest Ticaret Anlaşması'nı takiben, İsrail ile 1996 yılında 447 Milyon Dolar olan ticaret hacmimiz on yıl sonra 2006 yılında 2,3 Milyar Dolar, 2007 yılında ise 2,7 Milyar Dolar seviyesine çıkmıştır.

Türkiye'nin İsrail'e ihraç ettiği başlıca ürünler, otomobil ve otomotiv yan sanayi, demir çelik ürünleri, tel ve kablolar, mücevherat, soğutucular, temizlik maddeleri, petrol ve petrol ürünleridir. Türkiye'nin İsrail'den ithal ettiği başlıca ürünler, petrol ve petrol ürünleri, tanklar ve zırlı taşıtlar, demir çelik hurdaları, kimyasallar, elektrikli ve elektriksiz makineler, optik cihazlar ve ilaçlardır (DEİK(İS), 2008: 2). Türkiye'nin ihracatında İsrail'in payı %1,55 olmakla beraber İsrail'den yapılan ithalat Türkiye'nin 2007'de yaptığı toplam ithalatın %0,64'üne denk gelmektedir.

7. KATAR

7.1. Katar'ın Sosyoekonomik Durumu

Suudi Arabistan'la kara komşuluğu bulunan Katar, Basra körfezinde bir yarım ada şeklindedir. Ada devleti olan Bahreyn'e deniz üzerinden köprü ile bağlanmaktadır. Yüz ölçümü 11.521 km² olup (Türkiye'nin %1,41'i) 930.000 kişi nüfusa sahiptir (Türkiye'nin %1,31'i). Nüfusunun yaş dağılımına baktığımızda 0-14 yaş arası %21,8, 15-64 yaş arası %76,8 ve 65 yaş üstü nüfusu %1,4'dür. Demografik açıdan klasik bir Ortadoğu ülkesi görünümünü korumaktadır.

Ülkenin ekonomik açıdan durumunun makroekonomik bir fotoğrafını çekersek aşağıdaki tablo ile karşılaşırız.

Tablo 6.1. Katar'ın Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

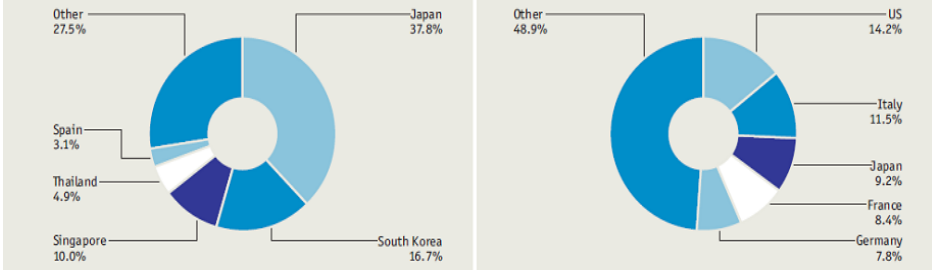
GAYRİSAFİ YURT İÇİ HASILA	\$67,76 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HASILA (PPP)	\$71,42 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$87.600 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$27,12 - \$22,55 Milyar Dolar
CARİ HESAP DENGESİ	\$10,41 Milyar Dolar (+)
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım: 10,1% Sanayi: 77,8% Hizmetler: 22,1%
İŞGÜCÜ	881.000 Kişi
İŞSİZLİK	0,7 %

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/qa.html> adresinden derlenmiştir.

Ülkenin ekonomik performansına dönecek olursak aşağıdaki grafikten de görülebileceği gibi Katar, 2006 Asya oyunlarına ev sahipliği yapmadan önce gerçekleştirdiği yatırımlarla % 20 oranında reel büyüme oranları yakalamış daha sonra bu yüksek oranlara sahip olmasa da dünya ve bölge ortalamasının üstünde reel büyüme oranlarına sahip olmuştur. Ekonomide bu ısınmalardan kaynaklı aşırı talep ülkenin doğal gaz ve petrolü dolar üzerinden satıp ithalatını Euro üzerinden yapmasından ve Doların Euro karşısında değer kaybetmesinden ötürü fiyat artışlarına yol açmış ülke bölge ve dünya ortalamasının üzerinde fiyat artışlarına sahip olmuştur.

Ödemeler bilançosu da diğer zengin doğal kaynaklara sahip bölge ülkelerinde olduğu gibi cari fazla vermektedir. Cari fazlanın GSYİH'ya oranı genelde bölge ülkelerinin üzerinde seyretmektedir.

Ülkenin dış ticaretini inceleyecek olursak 2007 yılında ülkenin yapmış olduğu ihracat 42,2 milyar dolardır. İthalatının içinde sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), petrol ürünleri gübre ve çelik ana kalemleri oluşturmaktadır. 2007 ithalat miktarı ise 19,86 milyar dolardır. Burada ana kalemleri makine ve taşımacılık ekipmanları, kimyasallar ve gıda maddeleri oluşturmaktadır (EIU,2008: 16).



Şekil 6.1. Katar'ın Başlıca İhracat Ortakları - Başlıca İthalat Ortakları (2007)

Kaynak: Economic Intelligence Unit, Country Report “Qatar”, 2008, sf: 16.

Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere Japonya, Kore, Singapur ve Tayland'ın önemli ihracat partneri olmasının sebebi Katar'ın bu ülkelerin enerji talebine yönelik ihracat yapmasındandır. İthalatında ABD, İtalya, Japonya, Fransa ve Almanya en çok iş yaptığı partnerleridir.

7.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

Ülke ekonomisine ait önemli notlara değinirsek; Katar, Ortadoğu ve Körfez ülkeleri arasındaki en yüksek kişi başına milli gelir düzeyine sahiptir. Bunda Katar'ın dünyanın bir numaralı¹⁴ LNG tedarikçisi olmasındaki payı ve nüfusun görece bölge ülkelerine göre az olmasının payı büyüktür (DEİK(KA), 2008: 3-5).

Ekonomi politikası Katar'ın doğal gaz rezervleriyle alakalı olmayan yatırımlara ve enerji dış sektörler doğru artan özel dış yatırıma odaklanmıştır. Petrol ve doğal gaz kazançları GDP'nin %60'ını, ihracat gelirlerinin %85'ini devlet bütçe gelirlerinin %70'ini oluşturmaktadır. Petrol rezervleri şuan ki üretimi ile 22 yıl yetebilecekken, doğal gazda en büyük 3 rezerv sahibi ülkedir¹⁵.

Katar 2006 Asya Oyunları'na ev sahipliği yapmış olması ve 2011 Asya Kupası'nı da düzenleyecek (düzenlemiş) olmasının yanında Milyar dolarlık dev projelerle inşaat sektörünü aşırı canlandırmıştır. İnşaat malzemeleri sektörü Katar için adeta tek pazar konumundadır. Örneğin Katar'ın kablo ithalatı

¹⁴ 2006 yılında Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG) ihracı konusunda Endonezya'yı geçerek bu unvanı almıştır.

¹⁵ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/qa.html>, (07.08.2011).

600 milyon dolar düzeyindedir. 2006 yılı itibariyle 'finans, sigorta ve gayrimenkul' sektörü GSYİH içinde % 9,6'lık bir oranla ikinci sırada yer alarak imalat sektörünü aşmıştır. Aynı zamanda başkent Doha 2016 Olimpiyat Oyunlarına aday şehirdir. Katar Gübre Şirketi (QafcoQatar Fertiliser Company) bölgenin en büyük kimyasal gübre üreten kuruluşudur (DEİK(KA), 2008: 2-4; İGM (KA), 2008: 9-12).

Çalışan yabancı işçilerin çokluğunun, bölgede zengin doğal kaynaklara sahip ülke sektörlerinin adeta bir alamet-i farikası olması sebebiyle, bunların gerçekleştirdiği gelir transferleri ile ülke önemli döviz kaybı yaşamaktadır.

BAE gibi bu ülkede de iş yapmak isteyen firmalar, %5'lere varan komisyon oranlarını gelir edinen yerli sponsor firmalarla çalışmak zorundadırlar. Yatırım yapacaklar için enerji maliyetleri yüksek sektörler oldukça avantajlı¹⁶ olmaktadır. Bunlarla birlikte yatırım yapacak yabancıların bankacılık, sigorta ve belli özel yerleşke ve projeler dışında gayrimenkul yatırımları yapmaları kanunen olanaksızdır (DEİK(KA), 2008: 17).

Su kaynaklarının durumu ülkenin önemli problemlerinden biridir. Son yıllarda kurulan tesislerle, deniz suyu artırılarak tarım ve içme suyu ihtiyacı karşılanmaya çalışılmaktadır. Ayrıca başkent Doha'nın güneyinde, bir de atık su temizleme istasyonu kurulmuştur. Bu istasyonun arıttığı sular, yeniden kullanılmaktadır (KTO(KA), 2008: 5). Bu tesislerin enerjiye olan bağımlılığı doğal hidrokarbon kaynakları tükendiğinde susuzlukta önemli bir problem olarak eş anlamlı gerçekleşeceğini göstermektedir.

7.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

Türkiye ile ticari ilişkilerine baktığımızda; Tablo 6.2.'deki rakamlar 2005 yılına kadar oldukça sığ bir piyasaya işaret etmektedir. Bu yıldan sonra önceki yıllarda göreceli olarak Türkiye ihracatını arttırmıştır.

Katar'a yapılan demir ve çelik ürünleri ihracatı 2006 yılı rakamları itibariyle toplam ihracatın, % 70'ini oluşturmaktadır. Türkiye'nin Katar'a yaptığı ihracatın Türkiye'nin toplam ihracatı içindeki payı % 0,42'dir.

¹⁶ Katar'da doğal gaz birim fiyatı 0.60\$ – 0.75\$ / mn btu, elektrik birim fiyatı ise 0,0178\$ / kw saat'dir.

Tablo 6.2. Yıllara Göre Türkiye- Katar Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	10	11	21	-1
2001	8	5	14	3
2002	15	10	26	5
2003	15	8	23	7
2004	35	17	52	18
2005	82	50	132	32
2006	342	66	408	276
2007	449	29	479	420

Kaynak: İGEME, 2009, Katar Ülke Raporu, 2008, sf: 10-11.

Katar'dan en fazla ithal edilen ürün doğal gaz ve gaz türevleri olmakla birlikte toplam ithalatın % 60'ını oluşturmaktadır. Bunun haricinde plastik ve mamulleri ve kimya sanayi ürünleri de önemli ithalat kalemlerine dâhildir. Türkiye'nin Katar'dan yaptığı ithalatın toplam ithalatı içindeki payı %0,02'dir (DEİKİKİ(KA), 2008: 2-3).

8. KUVEYT

8.1. Kuveyt'in Sosyoekonomik Durumu

İran ve Suudi Arabistan ile kara komşuluğu bulunan ülkenin Basra körfezinde kıyıları mevcuttur. 17.820 km² yüz ölçümü ile Türkiye'nin %2,18'i kadardır. Nüfusu 2,596 Milyon kişidir (Türkiye'nin %3,67'si). Bunun 1,29 milyonu yabancısıdır. Nüfusun dağılımına baktığımızda; 0-14 yaş arası %26,6 , 14-65 yaş arası %70,6 ve 65 yaş üstü nüfusu %2,9'dur.

Ülkenin makroekonomik açıdan durumunun bir fotoğrafını çekersek aşağıdaki tablo ile karşılaşırız.

Ülkenin büyüme performansını inceleyecek olursak; Kuveyt 2007 yılı hariç bölge ortalamasının üzerinde büyüme rakamlarına sahip olmuştur. Dünya ortalamasının üzerinde reel büyüme oranları yakalayabilmiştir. Enflasyonu ise 2007 yılına kadar dünya ortalamasına yakın seyretmiş ve bölge ortalamasının altında kalmıştır.

Tablo 7.1. Kuveyt'in Makro Ekonomik Göstergeleri (2007)

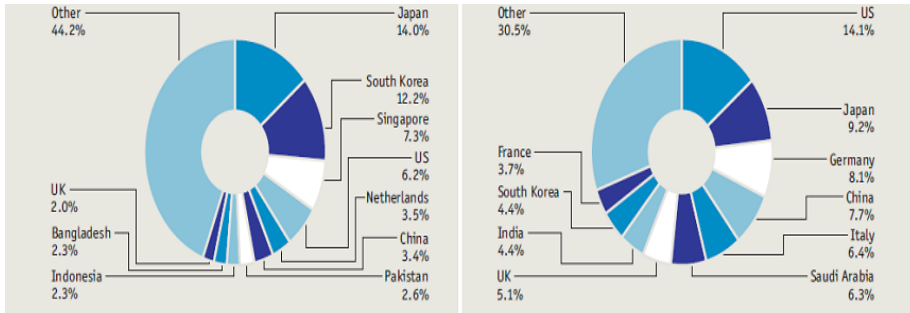
GAYRİSAFİ YURT İÇİ HÂSILA	\$111,3 Milyar Dolar
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HÂSILA (PPP)	\$140 Milyar Dolar
KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR (PPP)	\$55.900 Dolar
BÜTÇE GELİRİ - GİDERİ	\$85,28 - \$37,77 Milyar Dolar

CARİ HESAP DENGESİ	\$47,5 Milyar Dolar (+)
GSYİH SEKTÖREL DAĞILIM	Tarım:0,3%Sanayi:52,4%Hizmetler:47,3%
İŞGÜCÜ	2,093 Milyon Kişi
İŞSİZLİK	2,2 %

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ku.html> adresinden derlenmiştir.

Bütçe fazlasının GSYİH'ya oranı bölge ortalamalarına nazaran oldukça yüksek seyretmektedir. 2004-2007 döneminde bütçe fazlası vermiştir (GSYİH'sının %25-42 arasında). Cari fazlası da yine bölge ortalamasından fazla olup, 2006 yılında bu fazlanın GSYİH'sına oranı %50'leri bulmuştur.

Ülkenin 2007 yılı ihracat rakamlarına baktığımızda 63,72 milyar dolardır. Bu rakamda petrol rafineri ürünleri ve gübre ağırlıklı kalemler olarak yer almaktadır. 2007 ithalat rakamı ise 20,64 Milyar dolardır. Burada ana kalemleri gıda maddeleri, yapı malzemeleri, giysi, taşıt ve taşıt parçaları oluşturmaktadır (İTO(KU), 2007: 5).



Şekil 7.1. Kuveyt'in Başlıca İhracat Ortakları - Başlıca İthalat Ortakları (2007)

Kaynak: Economic Intelligence Unit, Country Report "Kuwait", 2008, sf: 18.

Ticaret partnerlerinin dağılımına baktığımızda Japonya, Kore, Singapur ve Hollanda önemli ihracat partnerleridir. İthalatında ise ABD, Japonya, Almanya, Çin, İtalya ve Suudi Arabistan önemli ticaret partnerlerindedir.

8.2. Ülke Ekonomisine Ait Diğer Ekonomik Gelişmeler

Ülke ekonomisine ait önemli notlara baktığımızda: Kuveyt ekonomisi diğer Körfez ülkeleri gibi temelde petrol üretimine dayalıdır. Kuveyt dünya petrol rezervlerinin yaklaşık %8'ine sahiptir. Dünya doğalgaz rezervinin ise %1'ine sahiptir ve bunun tamamını petrol üretiminde kullanmaktadır

(DEİK(KU), 2008: 3-5). İhracat gelirlerinin ve hükümet gelirlerinin büyük bir kısmı ve GSYİH' sının yarısından fazlası hidrokarbon ürünlerine dayanmaktadır (EIUP(KU), 2008: 3).

Kuveyt, finans sektöründe bölgesinde öne çıkmaya aday bir ülkedir. Ülkede petrol sektöründen sonra en önemli güç bankacılık sektörüdür. Kuveyt bankalarının varlıklarının toplamı 126 milyar dolar civarındadır. Devlet kurduğu bankaların %70'ine varan miktarda vatandaşlara dağıtma gibi yöntemleri de ücretlere zam yapmadan refahı halka dağıtma yöntemi olarak uygulayabilmektedir (DEİK(KU),2008:6).

Ülkedeki imalat sektörü ve özel girişim hemen hiç gelişmemiştir. İmalat sanayinin GSYİH'ye katkısı yaklaşık %3 civarındadır. Özel sektörün büyük oranda kamu ihalelerine bağlı olması ve kamu harcamalarının yüksek düzeylerde gerçekleşmesi ekonominin büyüme trendi göstermesine neden olmaktadır. Kuveytli işgücünün ise % 86'sı kamu sektöründe çalışmaktadır. Uygulanacak plan uyarınca her yıl özel sektörde çalışan yabancı işçilerin %10'unun Kuveytlilerle değiştirilmesi düşünülmektedir (DEİK(KU), 2008: 3). Buna benzer politikalar yavaş yavaş benzer sorunları yaşayan diğer bölge ülkelerinde de gündeme gelmeye başlamıştır.

Bölgede konuşlu koalisyon ordularına yapılan gıda ve araç-gereç satışları iç ticareti kısmen de olsa canlandıran etmenlerdendir. Fakat İran ile ABD arasındaki olası bir tansiyon artışı nedeniyle çıkabilecek savaşın Kuveyt'teki ABD üsleri nedeniyle buraya da yayılması ülkenin gelecekte karşılaşılabileceği en önemli problemlerden biridir (EIUP(KU), 2008: 10).

8.3. Türkiye İle Ticari İlişkiler

Kuveyt'in Türkiye ile ticari ilişkilerine baktığımızda, 2007 yılında Türkiye Kuveyt'e 221 milyon dolarlık ihracat yapmış ve bu ülkeden 90 milyon dolarlık ithalat yapmıştır. Tablodaki 8 yıllık aralığa bakıldığında dış ticaret hacminde büyük bir değişim görülmemektedir. Bununla birlikte dış ticaret dengesinin aleyhten lehe doğru döndüğü de gözden kaçmamaktadır.

Tablo 7.2. Yıllara Göre Türkiye- Kuveyt Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2000	73	161	234	-88
2001	104	123	228	18
2002	139	26	165	112
2003	165	15	181	150
2004	265	25	291	240
2005	210	41	251	168
2006	219	56	275	162
2007	221	90	311	130

Kaynak: DEİK, Türkiye-Kuveyt Ticari ve Ekonomik İlişkileri Raporu, sf:1.

Türkiye’den Kuveyt’e ihracatı gerçekleşen başlıca kalemler arasında demir ve çelik, metal eşya, canlı hayvanlar, gıda maddeleri ile makineler ve dokumacılık ürünleri yer alırken; plastikler, diğer kimyasallar, makine ve ulaşım araçları Türkiye’nin Kuveyt’ten yaptığı başlıca ithalat kalemlerini oluşturmaktadır (DEİKİKİ(KU), 2008: 1). Türkiye’nin ihracatında Kuveyt’e yaptığı ihracatın payı %0,21, Türkiye’nin Kuveyt’ten yaptığı ithalatın toplam ithalatı içindeki payı ise %0,06 dır.

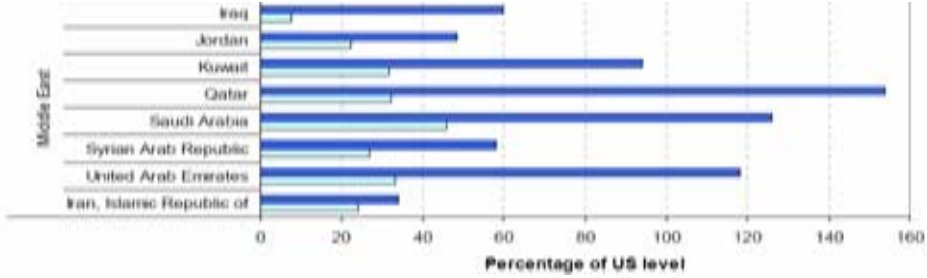
8. BÖLGENİN SOSYO-EKONOMİK AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

İncelediğimiz ülkeler üzerine aşağıdaki şekil çerçevesinde genel bir değerlendirmede bulunursak; petrol ve doğal gaz ihracatçısı ülkeler, petrolden kaynaklanan gelir fazlalığı sayesinde dışarıdan ithal edilebilen sermaye malları; ayrıca BAE gibi bazı bölge ülkelerinin yapmış olduğu aşırı yatırım teşvikleri sayesinde bu ülkelerde yatırım düzeyleri yüksek seyretmekle beraber; işin emek tarafında ölüm oranlarının yüksekliği, mevcut yerli nüfusun eğitim seviyeleri ve kalifikasyonunda yaşanan sorunlar¹⁷; yabancı işgücünün piyasayı işgal etmesi gibi durumlarla, yerli nüfus için işsizlik oranlarının yüksekliği, bunların devlet kademelerinde istihdamı gibi sosyo-ekonomik örüntüler ortaya çıkmaktadır.

Şekil 8.1’de emek verimliliği üzerinde yapılan bir çalışmadan, Orta Doğu ülkelerine yönelik bölüm alınmış olup, ortalama olarak ekonomide bu ülkelerin işçi başı katma değerlerinin ABD işçisine ait aynı değerlere oranlarını incelediğimizde ülkelerin bu alandaki üstünlüklerini teknoloji üretememekten¹⁸ dolayı nasıl kaybettiğini görebilmekteyiz.

¹⁷ Bu ülkelerde yerli halkın mühendislik bilimlerine yönelik eğitimlere ilgisi oldukça azdır.

¹⁸ Burada kırılmayı yaratan önemli bir unsur 1980’lerin ortalarından itibaren yaşanan dijitalleşme ve bu akıma yön verip verememekle ilgilidir. 1980’lerin başında sadece bir bitkiden elde edilen ilacı tanımlayan “dijital” kelimesi (Yule, 1987:



Şekil 8.1 Bazı Bölge Ülkelerindeki İşçi Verimliliklerinin ABD İşçisinin Verimliliğine Oranı (%)

*Mavi barlar 1980, beyaz barlar 2005 yılı değerlerini göstermektedir.

Kaynak: <http://www.ilo.org/public/english/employment/strat/kilm/download/kilm18.pdf> sf: 17.

Katar, Suudi Arabistan Birleşik Arap Emirlikleri yüksek petrol fiyatları ile sağladıkları üstünlüklerini teknoloji için “yükselen piyasalar” olmaktan öte gidemeyen durumlarından dolayı kaybetmişlerdir. Orta doğu ülkelerinin teknoloji indeksindeki sıralamaları ve endeks değerleri ise Tablo 8.1’de verilmiştir.

Çalışma kapsamımızdaki ülkelerden sadece İsrail, indeks değeri en yüksek ülkeler grubunda (ilk 29 ülkeden 18.) yer alabilmiştir. Bir alt grupta yer alan bölge ülkelerinin ortak özelliği; yüz ölçümlerinin ve nüfuslarının ufak olması, adeta şehir devletlerinden meydana gelmeleri ve zengin doğal kaynakları sayesinde yüksek kamu harcamaları yapabilmeleridir. Diğer bölge ülkeleri ve Türkiye bu endekste ilk 50’ye bile girememiştir. ICT değerine etki eden 4 endeks değerinde 2. grupta yer alan ufak devletlerin (Kuveyt hariç) hemen hepsinin network, beceri ve kavrama indekslerinde grup ortalamasının altında kalmaları, teknolojik yoğunluk endeksinde ortalamanın üstünde yer almaları dikkate değer bir husustur. Bu durum onların teknoloji üreten değil de daha çok tüketen tarafta olduklarına delil teşkil edebilmektedir.

Serveti yaratmada işin anahtarı olarak sunulan kültür yaratma, bilgi kullanma, yeniliği ilk kullanma açısından bölgenin yeterli performansı göstermediği bir gerçektir. KİK¹⁹ gibi şuan bölgedeki 6 ülkenin oluşturduğu gümrük birliği girişimlerinin 2010 da para birliğine geçme daha sonrada bu birlikteliği

205) günümüzde kuşkusuz ülke ekonomilerinin lokomotif mi yoksa edilgen olarak sürüklenen arka sıralarda bir vagon mu olduğunu belirleyen ve insanın günlük yaşamında kullanılan birçok ürünün mutad bir ön eki olarak hayatımıza çok hızlı bir şekilde sirayet etmiştir.

¹⁹ Körfez İşbirliği Konseyi; Umman, Katar, Suudi Arabistan, Bahreyn, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri’ nin katılımıyla Mayıs 1981 yılında bölgesel güvenliğin sağlanması, ekonomik işbirliği ve ortak dış politika amaçları doğrultusunda kurulmuştur. Şuan dış dünya ya %5 oranında gümrük vergisi uygulayan bir gümrük birliğidir.

ilerletmeye yönelik hedeflerinin birlik ülkelerinin üretim yelpazelerinin benzer ve dar olmasından dolayı yeterli başarıyı göstermesi beklenmemektedir.

Tablo 8.1. Bölge Ülkelerinin Teknoloji Yoğunluk Endeksine Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri

EKONOMİLER	NETWORK indeksi	Beceri indeksi	Kavrama indeksi	Teknoloji Yoğunluk indeksi	ICT-OI Değeri	Ortalama Yıllık Büyüme Oranı 2001-5
En Yüksek Ortalama (29 Ekonomi)	432.1	137.5	371.5	451.80	312.17	54.65
18) İsrail	335.4	133.7	358.2	482.61	296.71	86.71
Yüksek ortalama (28 Ekonomi)	229.6	122.1	200.7	229.66	185.43	56.17
39) Katar	215.6	113.9	199.4	306.99	196.92	79.39
41) Birleşik Arap Emirlikleri	222.1	93.1	218.7	294.05	190.99	42.99
44) Bahreyn	203.1	114.7	182.2	260.73	182.40	39.53
54) Kuveyt	159.3	111.3	210.4	150.38	153.88	44.80
Mutat Ortalama (63 Ekonomi)	103.6	110.1	98.5	100.65	101.22	49.19
62) Lübnan	110.6	120.9	153.9	182.19	139.15	49.61
68) Türkiye	158.6	116.0	109.6	135.32	128.53	48.84
76) Suudi Arabistan	111.1	94.0	174.6	99.93	116.20	45.19
85) Ürdün	87.0	114.1	116.7	94.12	102.17	29.87
87) Umman	103.4	100.4	90.7	108.06	100.44	41.01
99) İran	76.8	98.4	117.4	73.11	89.74	44.16
108) Mısır	75.9	91.2	71.5	77.97	78.82	51.89
113) Suriye	71.7	94.0	68.8	73.90	76.53	82.59
En Düşük Ortalama (63 Ekonomi)	26.2	67.3	21.8	72.62	38.16	67.66
138) Yemen	41.0	65.9	24.3	71.17	46.47	97.67

Kaynak: <http://www.itu.int/ITU-D/ict/publications/ict-oi/2007/material/table1.html> 'den derlenmiştir.

Bu ülkelerin petrolle geçinmesiyle ve petrolün pik noktasının (arz < talep) bir gün geleceğine yönelik beklentilerin artmasıyla gittikçe kısırlaştığı görülen ekonomik yapının kırılmasına yönelik BAE'deki gibi silikon vadilerinin kurulmaya başlanması gibi önemli başlangıçlar da yok değildir. Fakat bu olumlu tablonun bölgenin tümüne yönelik olduğunu ve tamamıyla bölgenin iç dinamikleriyle

gerçekleştirildiğini söylemek zordur. Kısaca teknoloji üretememenin alternatif maliyeti petrol perdesi kalktığında büyük boyutlarda sosyo-ekonomik trajedileriyle birlikte ortaya çıkacaktır.

Tablo 8.2’de, bölgedeki rezervlerin diğer önemli petrol üreticisi ülkeler ile karşılaştırılmaları verilmiştir. Her ne kadar bazı Orta Doğu ülkeleri için şu anki tüketim seviyesine göre 100 yıllık rezervlere sahip olduğu söylene de; 2005 yılında çıkan “The Empty Tank” (Boş Depo) isimli kitapta Jeremy Legget petrol üretiminin küresel pik noktasına 2010 yılına kadar ulaşılmış olacağını ortaya koymaktadır (Serengil, 2006: 1).

Tablo 8.2. Petrol Üreten Ülkelerin Rezervleri ve Yıllık Üretimleri
(2006 yılı sonu itibarıyla)

Ülke	Toplam Rezervler (Milyar Varil)	Dünya Toplamı Pay (%)	Yıllık Üretim (Bin Varil/Gün)	Dünya Toplamı Pay (%)
Suudi Arabistan	264,3	21,9	10809	13,1
İran	137,5	11,4	4343	5,4
Irak	115	9,5	1999	2,5
Kuveyt	101,5	8,4	2704	3,4
BAE	97,8	8,1	2969	3,5
Venezüella	80	6,6	2824	3,7
Rusya	74,4	6,2	9769	12,3
Libya	41,5	3,4	1835	2,2
Kazakistan	39,8	3,3	1426	1,7
ABD	29,9	2,5	6871	8

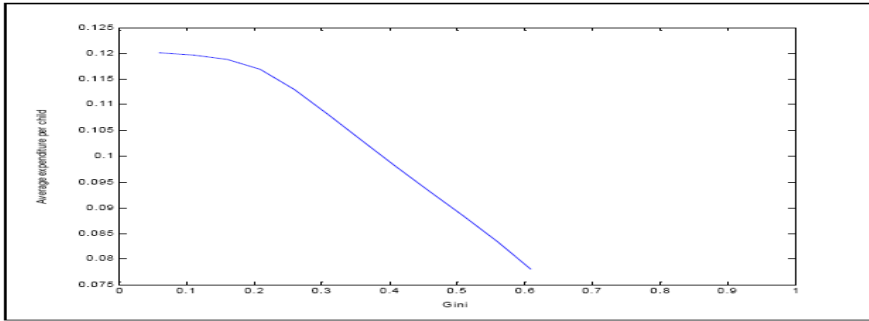
Kaynak: DEİK(SA),2008 “Suudi Arabistan Ülke Bülteni” Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu,2009, sf:6.

Bu ülkelerin petrol kaynaklarına sahip olmaları literatürde “Dutch Disease”²⁰ olarak geçen Hollanda hastalığı diye çevirebileceğimiz bir problemi de beraberinde getirmektedir. Bu ülkelerde farklı olarak, mevcut bir sanayi yapısı çökmemiş; tarımın ekonomideki rolü küçülmüş ve petrol dışı sanayilerin gelişmemesi gibi bir durum yaşanmamıştır. Yani üretim kalıpları petrol, doğal gaz ve türevlerine kilitlenmiştir.

²⁰ Bu kavram Hollanda’nın kuzey denizinde petrol ve doğal gaz sahaları keşfetmesiyle beraber bu kaynakların ihracatının artmasının ve ülkenin parasının değerlenmesinin; diğer sektörlerin Hollanda parasının değerli hale gelmesi ile dezavantajlı hale gelip gittikçe küçülmesi ile tasvir edilebilecek bir durumdur.

Bölgenin kronik sorunu su sıkıntısı²¹ da yine petrol sayesinde kısmen giderilmekte ve negatif yansımaları²² tarımda kendini göstermektedir. Dünyadaki azalan su kaynakları trendi burada²³ ciddileşen yüzüyle kendini göstermektedir. Petrol ve doğalgaz bölgede deniz suyunun veya atık suyun artırılarak şebekeye verilmesinde önem taşımaktadır. Petrol ve doğalgazın tükenmesi demek, gittikçe azalan yenilenebilir doğal kaynaklar da düşünüldüğünde, “suya ulaşım” kaynaklanacak sıkıntıların insani dramlar boyutunda bu bölgede görülmesi anlamına gelmektedir (Tzannatos, 2000: 15).

Bu ülkelerdeki eğitimsizlik ise bölgenin başka bir sorunudur. Eğitim süre ve kalitesinde çeşitli problemler vardır. Duruma öğretmen başına düşen öğrenci sayılarının bölge dışı ülkelere göre az olması²⁴ açısından bakmak olumlu gibi gözükse de; devlet fazla maaş verdiği ve kamuya genellikle yerli nüfusun istihdam amaçlı alınmasından kaynaklı öğretmen kalifikasyonundaki yetersizlikler, kızların eğitime katılma oranlarının azlığı²⁵ eğitimde mühendislik bilimlerine yönelik eğitimin azlığı, yükseköğretim (master, doktora) öğrencilerinin azlığı²⁶ madalyonun karanlık tarafını oluşturmaktadır.



Şekil 8.2. Gini Katsayısı ile Çocuk Başına Ortalama Harcamalar Arasındaki İlişki

Kaynak: Gutierrez C.,2006, “Inequality and Education Decisions in Developing Countries”, III. World Bank Inequality Conference sf:14.

²¹ Dünya Bankası'nın yayınladığı Su Kıtlığı Endeksi'ne göre şuan Ürdün, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Batı Şeria ve Gazze bölgeleri su kaynaklarının en az olduğu beş bölgedir (İGM(ÜR),2008:4).

²² Yakıtlı çalışan su pompalarının bilinçsiz kullanımı yer altı sularında tuzlanmayı arttırarak zaten kısıtlı olan tarım alanlarını çorak hale getirmektedir.

²³ MENA: Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesini temsil etmektedir.

²⁴ Bazı Ortadoğu ülkelerinde ortalama 15 öğrenciye bir öğretmen düşmektedir.

²⁵ Bu bağımlı nüfusun çok olmasına yol açmaktadır.

²⁶ Bölgede olmasına rağmen İsrail'i Master ve doktora'daki (50.000 +) öğrenci ve mühendis sayısının nüfusa oranıyla ülkeler nezdinde yapılan karşılaştırmalarda elde ettiği dünya birinciliği ile ayrı tutmak gerekmektedir.

Şekil 8.2, çocuk başına düşen eğitime yönelik ortalama harcamalarla (dikey eksen), Gini katsayısı (yatay eksen) arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Ülkelerin kendi içindeki uçurumları azaltmasına yönelik işin anahtarını sunan bu çalışma refahın topluma yayılmasının yoksulluk sınırı altındaki nüfusun azaltılarak fakir halkın kısır döngülerini kırmalarının anahtarı olarak genç nüfusa yapılan beşeri yatırımları hedef göstermektedir. Yalnız burada yapılan harcama kadar aynı harcama ile bölge dışında ortalama olarak sunulabilecek eğitim kalifikasyonunun sağlanabilmesi olayın diğer bir boyutudur.

9. SONUÇ

Yukarıdaki gelişmeler ve bilgiler ışığında “Arap Baharı” adı verilen olgu toplumsal bir krize giden sürecin hem başlangıcını oluşturmuş hem de henüz tam şeklini almamış birçok gelişmeyi tetiklemiştir. Tüm toplumsal krizlerin meydana gelmesinde olduğu gibi şu anki süreçte de Ortadoğu’ da yaşanan olayların birden fazla sebebi mevcuttur. Hakların kısıtlanması, gelir dağılımındaki adaletsizlik, işsizlik, enflasyon gibi birçok sorun yıllardır var olmasına rağmen otokratik rejimler genellikle kendi öznel menfaatleri doğrultusunda hareket etmiş ya da bu sorunları çözmeye yönelik eylemde bulunmamıştır.

Özellikle bölgenin zenginliği olan petrol önemli bir gelir kaynağı olurken, diğer açıdan bu “kolay gelir” bölge ülkelerinin çoğunu küresel rekabetçi çizgiden uzaklaştırıp adeta dışa kapalı ekonomilere dönüştürmüştür.

Arap Baharının olmasında, çalışmanın bütününde görülebilecek yoksulluk, gelir dağılımında adaletsizlik, istihdam sorunları, ekonomik gelişmişliğin yetersizliği gibi sorunlar mevcuttur. Özellikle 2003 yılından bu yana Arap elit tabakasının kitlelerle paylaşmadığı ekonomik büyüme durumun çarpıklığını daha da artırmıştır. Bölgede kişi başına Milli Gelir artışına bakıldığında ortalamasının % 0.5 civarında olduğu görülecektir. Bu durum örneğin Asya’dan %5.5, Latin Amerika’dan % 1.2 daha geride bulunmaktadır.

Şüphesiz “Arap Baharını” sadece içsel ya da ekonomik verilere bağlı olarak açıklamak yeterlilikten uzak olacaktır. Birçok bilim adamı ve araştırmacının da altını çizdiği ve hatta “eski-yeni pazar” olarak isimlendirdikleri bölge, küresel piyasaların erişimine daha açık konuma dönüştürülmek istenmektedir. Dolayısıyla bu durum bölgedeki yönetim ve idare biçimleriyle örtüşmediğinden; Dünya (küresel ekonomideki başat devletler) bölgedeki demokrasi ve özgürlük olgularıyla daha yakından ilgilenmektedirler. Zaman içinde şuan iktisat literatüründe yerini alan “özgürlükle kalkınma” olgusu kadar, “demokrasiyle ihracat” olgusu da yeni bir alan olarak karşımıza çıkma ihtimali yüksek olasılık içermektedir.

Bunun yanı sıra Arap dünyasına yakın tarihsel dönem itibari ile bakıldığında, çok da hareketli olmayan bu toplumun yaklaşık her 50 yılda bir jeopolitik ortamı etkileyecek süreçleri içinde barındırdığını görmek mümkündür. 1850'li yıllarda Cezayir`de Fransız sömürgecilerine karşı hareket, Yirminci yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu`nun çöküşü dönemindeki Arap eğilimi ve 1948 yılında Arap-İsrail savaşı tamamen Arap dünyasını önemli ölçüde etkilemiştir. Yaklaşık bir süre sonucunda bu defa "Arap Baharı" bölgede etki ve yaygınlık kazanmıştır.

Arap ülkelerinin demokrasi ve özgürlük adına başlattıkları "Arap Baharı"nın ekonomik boyutu ise IMF kaynaklarına göre 55 milyar dolar olarak belirtilmektedir. Bu maliyette en büyük zararı gören ülkeler ise Mısır, Tunus, Bahreyn, Yemen ve Libya olmuştur. S.Arabistan ve Bahreyn'in ise reformlarla korunduğunu söylemek mümkündür.

Ortadoğu ekonomilerini oluşturan ülkelerin, dış ekonomik ilişkileriyle, Türkiye'nin bu ticaret pastasından aldığı pay kıyaslanacak olursa özellikle Türkiye'nin ticaret potansiyeli ile gerçekleşen durum arasında önemli bir açıklık vardır. Coğrafi yakınlıktan kaynaklanan lojistik maliyet avantajları ve yine aynı bölgeye yakın olmaktan kaynaklı kültürel ve diğer avantajların etkin bir şekilde kullanılmadığı/kullanılmadığı görülmektedir. Ekonomik ilişkiler ve kalkınma boyutunda her iki tarafında birbirlerine katabileceği çok şey olduğu tartışmasız bir gerçek olup bu durumun karşılıklı değerlendirmeye alınması klasik tabirle "kazan kazan" ilkesi bakımından yararlı olacaktır.

Bölge ülkeleri ve Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin geleceği petrol kadar sonrasındaki dönemde ekonomik gelişme/kalkınmaya paralel olarak farklı gelişmişlik ve ilişki düzeylerine gelebilecektir. Bunda; ekonomik gelişmişlikler kadar "Arap Baharı" sonrasındaki siyasi etkileşimlerin payı da bir o kadar önemli olacaktır.

KAYNAKÇA

DAVUTOĞLU, A. (2001). "Stratejik Derinlik- Türkiye'nin Uluslararası Konumu", Küre Yayınları, İstanbul.

DEİK (B). (2008). "Bahreyn Ülke Bülteni", Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.

DEİK (BA). (2007). "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Bülteni", Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.

DEİK (İR). (2008). "İran Ülke Bülteni", Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.

- DEİK (İS). (2008). “İsrail Ülke Bülteni”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİK (KA). (2008). “Katar Ülke Bülteni”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİK (KU). (2008). “Kuveyt Ülke Bülteni”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (B). (2008). “Türkiye - Bahreyn İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (BA). (2008). “Türkiye - Birleşik Arap Emirlikleri İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (İR). (2008). “Türkiye - Irak İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (İR). (2008). “Türkiye - İran İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (İS). (2008). “Türkiye - İsrail İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (KA). (2008). “Türkiye - Katar İkili Ekonomik ve Ticari İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- DEİKİKİ (KU). (2008). “Türkiye - Kuveyt İkili Ticari ve Ekonomik İlişkiler”, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.
- EIUP (B). (2008). Economic Intelligence Unit Country Profile, “Bahrain”.
- EIUP (BA). (2008). Economic Intelligence Unit Country Profile, “UAE”.
- EIUP (İR). (2008). Economic Intelligence Unit Country Profile, “Iraq”.
- EIUP (İR). (2008). Economic Intelligence Unit Country Profile, “Iran”.
- EIUP (İS). (2008). Economic Intelligence Unit Country Profile, “Israel”.
- EIUP (KU). (2008). Economic Intelligence Unit Country Profile, “Kuwait”.
- EIUT (İS). (2008). Economic Intelligence Unit Country Commerce “Israel”

GUTIERREZ, C. (2006). "Inequality and Education Decisions in Developing Countries" III. World Bank Inequality Conference, London.

İGEME. (2008). Katar Ülke Raporu, Ankara.

İGM (BA). (2008). "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu" Haz. İnci Selin Aydın, DTM İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara.

İGM (İR). (2008). "İrak Cumhuriyeti Ülke Raporu" Haz. İnci Selin Aydın, DTM İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara.

İGM (İR). (2007). "İran Ülke Profili" Haz. Asım Çalış, DTM İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara.

İGM (İS). (2008). "İsrail Ülke Raporu" Haz. İnci Selin Aydın, DTM İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara.

İGM (KA). (2008). "Katar Yerinde Pazar Araştırması –Sanayi, İnşaat Malzemeleri- Haz. Tuğrul Görgün, DTM İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara.

İTO (BA). (2008). "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu" İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, İstanbul.

İTO (İR). (2007). "İrak Ülke Raporu" İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, İstanbul.

İTO (İR). (2006). "İran Ülke Etüdü" İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, İstanbul.

İTO (KU). (2007). "Kuveyt Ülke Raporu" İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, İstanbul.

KOSGEB (İR). (2004). "İrak'ın Yeniden Yapılandırma Çalışmaları" KOSGEB Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Merkez Müdürlüğü, Ankara.

KTO (KA). (2008). "Katar Ülke Raporu" Konya Ticaret Odası Etüt Araştırma Servisi, Konya.

SERENGİL, Y. (2006). "Ortadoğu'yu Okyanus Ötesinden Görmek", Üniversite ve Toplum Dergisi: 17-28.

ŞEN, F. (2007). "Büyüme ve Dış Ticaret İlişkisi Türkiye Örneği". Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Yrd. Doç. Dr. Oğuz KAYMAKCI

ŞİMŞEK, E. (2005). "Türkiye'nin Ortadoğu Politikası". Kum Saati Yayınları, İstanbul.

TZANNATOS, Z. (2000). "Social Protection in the Middle East and North Africa" Mediterranean Development Forum, Cairo, March.

UNDP. (2007/8). "Human Development Report 2007/8" United Nations Development Programme, New York.

YULE, J. D. (1987). "Bilim ve Teknoloji Ansiklopedisi" Remzi Kitapevi, İstanbul.

İNTERNET KAYNAKLARI

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ba.html>, (07.08.2011).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ae.html>, (07.08.2011).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/iz.html>, (07.08.2011).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ir.html>, (07.08.2011).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/is.html>, (07.08.2011).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/qa.html>, (07.08.2011).

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ku.html>, (07.08.2011).

<http://www.ilo.org/public/english/employment/strat/kilm/download/kilm18>, (09.08.2011).

<http://www.itu.int/ITU-D/ict/publications/ict-oi/2007/material/table1.html>, (11.08.2011).

<http://strangemaps.wordpress.com/2007/06/10/131-us-states-renamed-for-countries-with-similar-gdps/>, (06.09.2011).

www.uaefreezones.com/, (11.08.2011).

**TARİHİ AÇIDAN TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARININ
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Arş. Gör. Gonca GÜNGÖR
Sakarya Üniversitesi, İ.İ.B.F Fakültesi
goncagunor25@gmail.com

ÖZET

1980 sonrası etkisini iyice hissettiren Neo-Klasik iktisadi akım ile devletin ekonomideki ağırlığı azaltılmış, onun yerine piyasa ekonomisinin hakim olduğu bir düzen oluşmuştur. Türkiye de bu sürece uyum sağlamış ve 24 Ocak 1980 Kararları sonrası serbest piyasa fikri benimsenerek, 1923' ten itibaren gerçekleştirilmek istenen sanayi kesiminin geliştirme düşüncesi sonuç vermeye başlamış, böylece özelleştirme işlemleri hız kazanmıştır. Çalışmada Türkiye Cumhuriyet tarihinde uygulanan özelleştirme işlemleri tarihsel bir perspektif içerisinde ele alınmış ve çalışmanın amacı olarak 1923-2012 yılları arasında Türkiye'de özelleştirme işlemlerinin ortaya çıkış sürecini incelenerek, geleceğe yönelik planlanan özelleştirme hedeflerini vurgulamak olarak belirlenmiştir. Amaca ulaşmak için de 89 yıllık Cumhuriyet tarihinde vuku bulan özelleştirme uygulamalarına ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır. Sonuç olarak ise Türkiye' de özellikle 1985 yılından itibaren özelleştirme fikrine oldukça sıcak bakıldığı ve özelleştirme uygulamasının önemli bir ekonomi politikası olarak görülmeye başlandığı anlaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Özelleştirme, Piyasa Ekonomisi, Liberalizm*

**BY HISTORICAL PERSPECTIVE ASSESSMENT OF PRIVATIZATION IMPLEMENTATIONS
IN TURKEY**

ABSTRACT

The weight of government in economy has been reduced by neo-classical economics trend which became widely effective after 1980; instead, a market economy-dominated regime has been formed. Turkey also adapted this process and the idea of enhancing industry that has been aspired to be achieved since 1923, came up with results by means of taking over a free market notion subsequent to the 24th January 1980 Decisions and thus of the privatization movements gathered speed. In this study, the privatization movements in the history of Turkish Republic are discussed within a historical perspective and the purpose of the study is specified as the prudential privatization targets by observing the emergence of the privatization movements between 1923 and 2012. A general evaluation is also carried out regarding the implementation of privatizations along the Republic's history. Consequently, it is deduced that the idea of privatization has been particularly in demand since 1985 and the implementation of privatization has been deemed as a substantial economic policy in Turkey.

Key Words: *Privatization, Market Economy, Liberalism*

1. GİRİŞ

1980 sonrası liberal ekonomi düşünce ile vuku bulan özelleştirme fikri, ilk defa İngiltere’de Thatcher hükümeti döneminde ortaya çıkmış, daha sonra ABD’de uygulanmaya başlamış ve böylece hız kazanarak birçok ülkede tercih edilen bir uygulama haline dönüşmüştür. Çeşitli amaçlar doğrultusunda yapılan bu faaliyet ile devletin ekonomi içerisindeki ağırlığı azaltılmak istenirken, kaynak dağılımında etkinlik ve verimlilik sağlanmak hedeflenmektedir. Kimi zaman kamu açıklarının finansmanı için kimi zaman ise KİT’lerin etkinsiz ve verimsiz çalışmasını engellemek için tercih edilen bu yöntem, serbest piyasa ekonomisinin temelinde yer almakta ve özel sektörün ekonomi içerisinde daha aktif bir rol almasına yardımcı olmaktadır. Uygulamada çok farklı çeşitlerle yer bulan özelleştirme işlemi, başlangıcından bugüne kadar birçok tartışmaya konu olmuştur. Öyle ki sosyalist görüşler özelleştirmeyi kabul etmez iken, liberalizm iktisat savunucuları devlet faaliyetlerinin sınırlandırılması gerekliliğine ve özelleştirmeye önem verilmesine vurgu yapmaktadır.

Hakkında gerek akademik gerekse uygulama bazında birçok çalışma yapılan özelleştirme, değişik açılardan ele alınabilecek bir konudur. Bu çalışmanın amacı, 1923-2012 yılları arasında Türkiye’de özelleştirme işlemlerinin ortaya çıkış sürecini incelenerek, geleceğe yönelik planlanan özelleştirme hedeflerini vurgulamak olarak belirlenmiştir. Çalışmanın kapsamında Türkiye’de özelleştirme tarihi incelenmiş ve Cumhuriyetin ilanından bugüne kadar geçen süreçte yapılan özelleştirme faaliyetleri hakkında açıklamalar yapılarak, şu an görevde bulunan 61. hükümetin geleceğe yönelik özelleştirme planları ile ilgili bilgi verilmiştir. Ayrıca özelleştirme işlemlerine ve yöntemlerine dair sayısal veriler derlenmiş ve bu veriler konunun daha iyi anlaşılması için tablo ve grafik şeklinde sunulmuştur.

1.1. Özelleştirme Kavramının Teorik Çerçevesi ve Yararları İle Sakıncaları

Birden çok tanımı olan özelleştirme kavramı, kısaca kamu mülkiyetinin kısmen ya da tamamen özel sektöre devri anlamını gelmektedir (Özbek, 2006:1). Daha başka tanımlara göre ise özelleştirme, devletin katılımının çok olduğu bir düzenlemeden daha az olduğu birine geçmesi ya da kamu sektörü faaliyetlerinin sınırlandırılması, bir şirketin yeni bir şirkete dönüşmesi ve bu şirketin hisselerinin en az %50’ sinin özel kesime satılması veyahut kamunun mülkiyetindeki işletmelerin özel sektöre devredilmesi olarak bilinmektedir (Güler, 2006:11). Genel olarak özelleştirme kavramı dar ve geniş anlamda olmak üzere 2 açıklamaya sahiptir. Dar anlamda özelleştirme, devletin çeşitli alanlardaki mal ve hizmet denetimini gerçekleştirdiği iktisadi teşebbüslerin tamamını veya bir kısmını özel sektöre satması iken, geniş anlamda özelleştirme ise milli ekonomi içinde devlet faaliyetlerinin ve etkinliğinin en

aza indirilmesi veya bütünüyle ortadan kaldırılmasına yönelik uygulamaların bütünüdür (Güney, 2003:6).

Esas olarak özelleştirme işleminin dört şekli bulunmaktadır. Bunlar (Güler, 2006:11):

- ✓ Kamu sektörü tarafından üretilen mal ve hizmetlerin finansmanının özelleştirilmesi,
- ✓ Kamu sektöründe finansmanı sağlanan mal ve hizmetlerin üretimini özelleştirilmesi,
- ✓ Kamu teşebbüslerinin mülkiyetinin ve yönetiminin kısmen veya tamamen özel kesime devredilmesi,
- ✓ Mal ve hizmet üretimindeki kamusal tekellerin kaldırılmasıdır.

Özelleştirme faaliyeti ile devlet, ekonomideki rolünü azaltarak, özel sektörün dinamizminden yararlanmak ve kaynak kullanımında etkinliği arttırmayı amaçlamakta (Özbek, 2006:1) ve diğer bir taraftan devletin ekonomideki sınai ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına kanalize edilmesi amaç haline getirilmektedir (oib.gov.tr).

Özelleştirme faaliyetinin hedefleri ekonomik, mali, toplumsal, siyasal olmak üzere 4 farklı kategoride toplanabilir. Bunlar (Ayas, 2005:4):

Özelleştirmenin ekonomik amaçları şunlardır;

- ✓ Ekonomide verimliliği ve etkinliği arttırmak,
- ✓ Serbest piyasa ekonomisini geliştirmek,
- ✓ Sermaye piyasasını güçlendirmek,
- ✓ Yabancı sermayeyi çekmek suretiyle ülkeye modern teknoloji ve yönetim tekniklerin transferini sağlamak,
- ✓ Gelir dağılımını iyileştirmek,
- ✓ Kamu tekeli kırarak rekabete imkân vermek,

- ✓ Kamu iktisadi teşebbüslerindeki gizli işsizliği önlemek,
- ✓ Döviz gelirlerini artırmaktır.

Özelleştirmenin mali amaçları şunlardır;

- ✓ Devlete gelir sağlamak,
- ✓ Devletin, ekonomideki payının en aza indirilmesi ve kaynaklarını düzenleyici, yönlendirici ve denetleyici işlevlerini sürdürerek, asli görevleri olan, adalet ve güvenlik hizmetleri ile sağlık ve eğitim hizmetlerini çağdaş normlara uygun düzeyde yerine getirebilmesi ve özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarına yönelebilmesi için kullanılmasını sağlamak,
- ✓ Vergileme yapısını değiştirmek,
- ✓ KİT'leri borç yükünden kurtulmaktır.

Özelleştirmenin toplumsal ve siyasi amaçları şunlardır;

- ✓ Sermayenin tabana yayılmasını sağlamak,
- ✓ Devleti küçültmek ve asli fonksiyonlarına döndürmek,
- ✓ Sendikaların güçlerini zayıflatmak,
- ✓ Demokratikleşme sürecine katkı sağlamak,
- ✓ Mal ve hizmet üreten kamu kurum ve kuruluşları üzerindeki baskıları ortadan kaldırmak,
- ✓ Siyasal düşüncüyü yürürlüğe koymaktır.

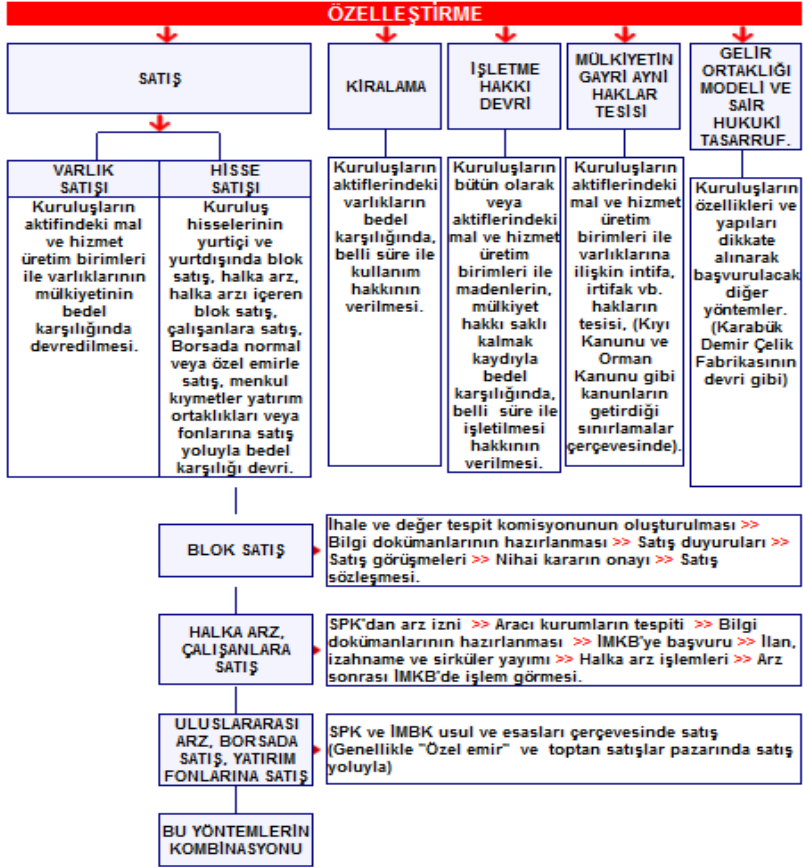
Özelleştirme uygulamasının amaçlarının yanında bazı sakıncaları da bulunmaktadır. Öncelikle özelleştirme ile devlet işletmelerinin ürettiği mal, üretim kapasitesi, satış hacmi gibi büyüklükler göze önüne alınmayabilirken, bunların yerine, bu işletmelerin menkul ve gayrimenkulleri dikkate alınarak talepte bulunanlar ile karşılaşılabilir. Böylece işletmeyi alan özel sektör işletmesi işletmeyi bir süre sonra kapatarak gayrimenkullerini yüksek fiyattan satabilir ya da kiracıya verebilir. Diğer bir dezavantaj ise devletin özelleştirdiği mal ve hizmet üretimlerini devralan özel sektör ekonomik açıdan karlı

olmayan alanlara yatırım yapmayabilir. Örneğin, nüfusun az olduğu bölgelere posta, telefon, ulaşım vb. hizmetlerin götürülmemesi gibi uygulamalar söz konusu olabilir (Çetinkaya,2001:180).

Özelleştirme ile devlet tekellerinin kırılması amaçlanırken, özel mülkiyetteki bir işletmenin maksimum karı hedeflemesi nedeniyle, tek olma avantajını kötüye kullanma ihtimali çok daha fazla büyüktür. Tekel durumunda, özelleştirme sonucu tüketici kitlelerin refahında ve yaşam standardında düşüşle karşılaşabilmektedir. Öncelikle kısa dönemde ortaya çıkacak yoğun bir işsizlik faktörü de özelleştirmenin sakıncalarından yalnız bir tanesidir. Büyük oranda işgücü bulunduran KİT'ler özel sektörün mülkiyetine geçince, istihdam azalmaktadır. Ekonomik olmayan istihdamın getireceği mali yükü taşımak istemeyecek olan özel sektör, çeşitli yollarla personel tasfiyesine gidilebilmektedir. Özelleştirme ile yabancı sermaye ve uluslararası kuruluşların ülkeye girmesi ekonomide etkinlik yaratması ve dolaylı, bazen de doğrudan siyasal iktidara etkide bulunması durumu söz konusu olabilir. Bu da siyasal bağımsızlık açısından tehlike yaratabilmektedir (Çolak, 2000:16).

1.2. Özelleştirme Yöntemleri

Özelleştirme yöntemleri, özelleştirilecek işletme birimlerinin veya varlıkların ne şekilde özel sektöre devredileceğini belirlenmesidir. Bir ülke ekonomisindeki işletmelerin hangi tip özelleştirme yöntemi ile özelleştirileceği; söz konusu teşebbüsün durumuna, niteliğine, mali şartlarına bağlı olmaktadır. Ülkenin genel ekonomik şartlarına, özelleştirilecek teşebbüsün niteliğine ve hangi amaçlara ağırlık verileceğine bağlı olarak tespit edilmektedir (Altıntaş, 1988:51). Çalışmanın amacından çıkmamak ve çalışmayı gereğinden fazla uzun tutmamak için burada sadece Türkiye' de uygulanan özelleştirme yöntemleri şema halinde ele alınmaktadır. Şema 1' e göre ülkemizde özelleştirme faaliyeti genel olarak 5 farklı yöntem ile uygulanmakta ve bu yöntemlerden satış yöntemi kendi içerisinde çeşitli alt kategorilere ayrılmaktadır. Uygulanan yöntemlere ilişkin sayısal veriler hakkında bilgi ilerleyen kısımlarda verilecektir.



Şekil 1: Özelleştirme Yöntemleri

Kaynak: www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/ozelleştirme_yontemleri.htm

2. 1923-1980 YILLARI ARASINDA TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMASININ GELİŞİMİ

Cumhuriyetin kuruluşunu izleyen 1923-1930 döneminde kamu sektörü himayesinde ve özel sektör önderliğinde büyümeyi amaçlayan politikalar izlenmiştir. 1923 yılında toplanan 1. İzmir İktisat Kongresinde, iktisadi kalkınmanın hür teşebbüs eliyle gerçekleştirilmesi ilkesi benimsenmesine rağmen, sermaye ve teşebbüs gücünün noksanlığı, bu ilkeyi hayata geçirememiştir. Özel sektöre öncelik veren bu politika sonucu ile 1927 yılında özel sektör için geniş ayrıcalıklar ve muafiyetleri kapsayan

Teşvik-i Sanayi kanunu çıkartılmış ve dönem içerisinde özel sektöre ait bazı işletmeler kurulmuştur (Özbek, 2006:46).

1925 tarihinde ise Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuştur. Ayrıca bu yıllarda kurulan İş Bankası da kamu-özel sermaye işbirliğinin ilk örneğini teşkil etmiş ve banka yerli ile yabancı sermaye ile siyasal iktidar arasındaki bütünleşme süreci üzerinde aktif rol oynamıştır. 1930 yılından itibaren iktisat politikası devletçiliğe yönelmiştir. 1934 yılında başından itibaren ise Birinci 5 Yıllık Sanayi Planı uygulamaya konulmuş ve bu plan ile KİT'lerin temelleri atılmıştır.

1930'ların başında Sanayi ve Maadin Bankasının istenilen hedefe ulaşamaması üzerine bu kuruluş kapatılmıştır. Devletçi sanayileşme yönünde ilk önemli kararlar ise Temmuz 1932' de çıkartılan ekonomik hayata doğrudan müdahaleyi öngören yasalarla devreye girmiş ve aynı yıl Devlet Sanayi Ofisi, Sanayi ve Kalkınma Bankası ile Türkiye İskele ve Posta Seferleri Hizmetleri' nin idaresi devlete bırakılmıştır.

Devlet Sanayi Ofisi ve Sanayi ve Kalkınma Bankası' nın başarılı olmaması nedeniyle bu 2 kuruluş daha sonra kaldırılarak Sümerbank kurulmuştur. Dönem içerisinde sanayi planını yürütme ve koordinasyon sağlama görevi ise Sümerbank'a verilmiştir. Planın öngördüğü yatırımların tamamına yakın bölümü Sümerbank tarafından gerçekleştirilmiştir. 1935 yılında ise maden arama, işletme ve elektrik enerjisi üretim ile görevlendirilmiş olan Etibank kurulmuştur. Bunlara ek olarak Türkiye Şeker İşletmeleri A.Ş. ve Toprak Mahsulleri Ofisi de kurulmuştur. 1936 yılında da İkinci 5 Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. Bu plan imalat, enerji ve madencilikte önemli kamu yatırımları içermekte, ara ve yatırım mallarına öncelik vererek, elektrifikasyon, madencilik, makine ve deniz ulaşımı gibi alt yapı yatırımlarının hızla gerçekleşmesini hedeflemekteydi. Ancak 2. Dünya Savaşı nedeniyle plan uygulanamamıştır (Delice ve Yavilioğlu, 2010:299-300).

Ülkemizde özelleştirme düşüncesi ilk kez Atatürk'ün direktifiyle 1938 yılında çıkarılan 3460 sayılı kanunda ilk kez yer almış ve müteakibinde 1950'li yıllardaki hükümetlerin programlarında da vuku bulmuştur (Yurter, 1993: 48-48). Fakat bu yıllarda ülkenin gerçekleri kamu sektörünü büyümeye zorlamış (Ertuna, 1998: 4) ve KİT'lerin istihdam yaratma gücünden faydalanma yoluna gidilmiştir. 1950'li yıllardan itibaren ise ekonomide devlet payı giderek artmaya başlamıştır (Sarısu, 2003:8).

Cumhuriyetin kuruluşunu izleyen yıllardan itibaren devletin ekonomide az rol üstlenmesi düşüncesi hakim olsa da savaştan çıkmış yapısal düzenlemeleri yeni yapmaya başlamış bir devlette kalkınmanın

özel sektör eliyle gerçekleşmeyeceği düşünüldüğünden devletin bu rolü üstlenmesi kaçınılmaz olmuştur (Çetinkaya, 2000:201).

1946 yılında hükümet programında ise özel sektörün geliştirilmesine dair hükümler yer almakla birlikte devlet 1950'li yıllarda yoğun yatırımlara girmiş ve KİT'lerin istihdam yaratma gücünden faydalanma yolunu seçmiştir. Böylece 1950'li yıllardan itibaren ekonomide devlet payının giderek artmaya başlaması ve kaynakların verimli kullanılamaması gibi nedenlerle uzun vadede kamunun ticari işletmecilik kurallarıyla bağdaşmayan bir yönetim anlayışını benimsediği görülmektedir (Karagün, 2009:38).

KİT'lerle ilgili ilk yeniden organizasyonun yapıldığı 1946 yılında şu noktalar dikkat çekmektedir (Delice ve Yavilioğlu, 2010:303):

- ✓ İDT'lerin bir kısmının özel sektöre devredilmesi,
- ✓ Devletçilik doktrinin yumuşatılması ile birlikte uygulama alanının sınırlandırılması ve devletin hangi faaliyet alanlarında doğrultusunda üretim yapabileceğinin önceden belirlenmesidir.

1948 yılında İstanbul'da İktisat Kongresi toplanmıştır. Kongrede bir yandan devlet girişimciliği ile özel kesimin altyapı ihtiyacını karşılamak, diğer yandan ekonomik gelişmeyi hızlandırmak için yabancı sermayeyi Türkiye'ye çekecek önlemler ve kararlar önlemler alınması benimsenmiştir.

1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti'nin seçim bildirisinde hükümet programlarında devlet işletmelerinin özel sektöre devretmenin yararlı olacağını savunmuştur. Programın 48. Maddesine göre 'Kamu hizmeti niteliği taşımayan alanlarda devletin işletmecilik yapmayacağı ve temel ana sanayi dışındaki kamu iktisadi teşebbüslerin uygun şartlarda teker teker özel sektöre devredileceği' ibaresi bulunmaktadır (Doğan, 1993:175). Bu doğrultuda ise İşletmeler Bakanlığına bağlı devir komisyonu kurulmuştur. Bu komisyon devlete ait fabrika, kurum ve tesislerin özel sektöre devir şekil ve şartlarını, bunların satış bedellerini belirlemekle görevlendirilmiştir. Ancak söz konusu komisyon tarafından hiçbir özelleştirme yapılmamıştır (Özbek, 2006:47).

1950 yılında ise Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Dünya Bankası'nın talebiyle kurulmuş ve sanayileşme politikasının göstergesi olmayı amaçlamıştır. 1950-1952 arasında kamu sektöründe bir değişiklik olmamasına rağmen özel sektör genişlemiştir. Ancak 1953'ten itibaren Demokrat Parti'nin iktisat politikalarında bir takım değişikliklere gidilerek, KİT'ler faaliyetlerini hızlandırmışlar. Öyle ki

KİT'ler özel kesime düşük fiyattan girdi sağlamış ve özel kesimle ortaklıklar kurarak özel sermaye birikimine katkıda bulunmuşlardır (Delice ve Yavilioğlu, 2010:303).

1950-58 yıllarında, İkinci Dünya Savaşı sonrası uluslararası güç dengelerinde meydana gelen değişimlerin, yurt içi siyasi gelişmelerin ve büyüyen ticaret sermayesinin gereksinimlerinin etkisi ile Marshall yardımının sağladığı finansal olanaklar, liberal ekonomiye geçiş doğrultusunda uygulamaları sonuçlandırmış ancak kısa sürede girilen döviz darboğazı ve uluslararası konjonktürün etkisiyle tekrar korumacı politikalara dönülmüştür. 1954'de başlayan ve 1962'ye kadar süren dönem, tarıma ve dış ticarete ağırlık veren modelin sürüklendiği bunalım koşullarında, KİT'leri kullanan, ancak özel sektör denetiminde ilerleyen bir ithal ikamesinin fiilen başladığı yıllar olarak değerlendirilebilir (Öztürk, 2004: 17). Bu dönemde devletin payı azalmadığı gibi TCDD, PTT, Denizcilik Bankası, DMO, EBK, TDÇİ, SEKA ve Turizm Bankası kurularak KİT kapsamı genişletilmiştir.

1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuş ve yeni dönemle birlikte ekonomide planlı kalkınma yaklaşımı benimsenmiştir. Sanayileşme sürecinde KİT'lerin işlevi yabancı kaynaklardan da yararlanmak suretiyle Petro-kimya, alüminyum ve demir-çelik gibi ara malları üretimini yapmak olmuştur. 1963 ve sonrasında ise ithal ikamesi, planlama ve diğer kurumsal ve yasal düzenlemelerle birlikte resmîyet kazanmıştır. Bu politikanın amacı, iç piyasanın gümrük vergileri ve diğer araçlarla korunması, daha önce ithal edilen ürünlerin ülke içinde üretilmesidir (Delice ve Yavilioğlu, 2010:303-306).

1965 yılında iktidara gelen Adalet Partisi'nin programında da KİT'lerin devlete yük olduğu belirtilmiş olsa da sanayi ve tarım sektörünün pazarlanması konularında yeni KİT'ler yaratılmıştır. Öyle ki partinin amaçlarından bir tanesi KİT'lerin satışı olmasına rağmen bu konuda ilerleme kaydedilmemiştir (Güney, 2003:42). 1963-1967 yıllarında uygulamaya konulan Birinci 5 Yıllık Kalkınma Planı, KİT'lere yönelik yeniden bir organizasyon öngörmüştür. Bu sebeple 440, 441 ve 468 sayılı yasal düzenlemelere gidilmiştir.

1968-1972 yılları arasında uygulanan İkinci 5 Yıllık Kalkınma Planı'nda ise özel sektöre öncelik verilerek, özel sektör desteklenmiştir. Ayrıca 12 Mart 1971 geçiş döneminde Başbakanlık İktisadi Devlet Teşekkülleri Reform Komisyonu oluşturularak bu yöndeki çalışmalar sürdürülmüştür.

1974 yılına kadar içe dönük uygulana ithal ikameci politikalar bu yıldan itibaren Petrol şokları, Kıbrıs Barış Harekati, ABD ambargosu ve Batı'nın örtülü ekonomik ambargosu gibi nedenlerle dış ticaret hadlerinin tersine dönmesi sonucu gelişmiş ülkelerden ithal edilen sanayi fiyatlarında yüksek artış yaşanmasına neden olmuştur (Delice ve Yavilioğlu, 2010:303-306). 1960-1980 Dönemi DPT'nin kurulduğu bu dönemde

KİT'lerin yeniden düzenlenmesi ve etkinliklerinin artırılması hedeflenmiş ve TESTAŞ, TEMSAN, TÜMOSAN, TAKSAN, GERKONSAN, TEK, KBI, DYB, ÇAYKUR ile DESİYAB kurulmuştur.

Üçüncü 5 Yıllık Kalkınma Planına göre ise ara ve yatırım malları üretiminin hızla geliştirilmesi hedeflenerek, plan döneminde büyük ölçekli girişimcilerin kamu aracılığıyla gerçekleştirilmesi, küçük ölçekli yatırımlarda ise özel kesimin desteklenmesi gerektiği vurgulanmıştır.

1960-1980 dönemde yürütülen planlı kalkınmanın bir sonucu olarak, Türkiye'deki KİT'ler birçok sektörde hakim duruma geçmiştir. Sosyal faydayı maksimize etmek aracı, planlı ekonomide KİT'lerin yönetimde kârlılık ve etkinliğin ihmal edilmesine ve karşılaşılan ekonomik krizde söz konusu işletmelerin başlıca sorumlu tutulmasına neden olmuş ve KİT'ler işletme açıklarını kapatabilmek için büyük ölçüde borçlanmaya, hükümet transferleri ile sübvansiyonlarına muhtaç duruma düşmüşlerdir. Bu nedenle hükümet giderek daha yüksek düzeyde borçlanmaya zorlanmıştır. Ülkenin içinde bulunduğu siyasal kargaşa ve ekonomik kriz, ortaya çıkan finansman sorununun çözümünde dış yardımı gerektirmiştir. Bu durum Dünya Bankası ve IMF gibi uluslar arası kuruluşların müdahalesine yol açmıştır. Bu şartlar altında 24 Ocak 1980 kararları alınmıştır.

3. 1980 SONRASI TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMASININ GELİŞİMİ

1980 dönüşümünden sonra Türkiye ekonomisi yeni bir sürece girmiş ve liberal ekonomi politikalarını benimsenmeye başlamıştır. Bu kapsamda piyasa ekonomisine ağırlık verilmeye başlanmış ve 1984 yılında kamuya ait yarım kalmış tesislerin tamamlanması veya yerine yeni bir tesis kurulması amacı ile özel sektöre devri uygulamaları ile özelleştirme çalışmaları uygulama alanı bulmuştur (ekutup.dpt.gov.tr).

1980-1983 yılları arasında KİT'lerin özelleştirilmelerinden ziyade bir reforma tabi tutulmaları, bu doğrultuda da kar etmeleri öngörülmüş (Yıldırım, 1999: 42) ve böylece Beşinci 5 Yıllık Kalkınma Planından itibaren özelleştirme, bir hedef olarak görülmeye başlanmıştır.

Ülkemizde özelleştirmeye ilişkin ilk yasal düzenleme, 29.2.1984 tarih ve 2983 sayılı Kanun ile yapılmıştır. 2983 sayılı Kanun ile gelir ortaklığı senedi, hisse senedi ve işletme hakkı devrinden oluşan özelleştirme yöntemleri tanımlanarak, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi ve Kamu Ortaklığı Fonu kurulmuştur. Bu tarihten itibaren de özelleştirmeye ilişkin çeşitli yasal düzenlemeler yapılmıştır (oib.gov.tr).

Türkiye'de özelleştirmeyle ilgili olarak hazırlık çalışmalarını yürütmek üzere hükümet, 11.12.1985 tarihinde 2 Amerikan (Morgan Guaranty Trust Company of New York, The First Boston

Corporation) ve 5 İngiliz firmasından teklif istenmiş sonuçta ise Morgan Guaranty Trust Company of New York firması uygun görülerek, firma DPT ile aralarında anlaşma imzalanmıştır. Söz konusu kuruluşlar Mayıs 1986'da bir Master Planı hazırlanmış ve plan 4 kuruluş ile birlikte yürütülmüştür. Bu kuruluşlar Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Sınai Yatırım ve Kredi Bankası, Yatırım Finansman A.Ş., Price Waterhose/Muhaş A.Ş.' dir (Aktan, 1994:61).

Sunulan planda Türkiye'de özelleştirme ile ilgili önemli engellerin bulunmadığı belirtilerek, hükümetin USAŞ, TURBAN, THY, ÇİTOSAN ile YEMSAN' ın 2 yıl içinde özelleştirilebileceğini ifade etmiştir. Ayrıca TPAO, ETİBANK ve TIGEM' i de uygun bir zaman içerisinde satılabilir hale getirebilmek için, bu kuruluşlarda gerekli reorganizasyon çalışmalarına vakit geçirmeden başlanması belirtilmiştir.

Serbest piyasa ekonomisine geçişle ilgili diğer önemli bir düzenleme ise, tekel statüsüne sahip olan KİT'lerden bazılarının bu statülerinin kaldırılmasıdır. Örneğin Çaykur' un çay üretim ve dağıtım tekelini 1984'de, TEKEL'in sigara üretme ve dağıtım tekelini 1991'de, Şeker Fabrikalarının şeker üretim ve dağıtım tekelini ise 1995'de kaldırılmıştır.

1985-89 yıllarını kapsayan Beşinci 5 Yıllık Kalkınma Planı'nda, özelleştirme hedefinden çok devletin alt yapıda yoğunlaşması şeklindeki yaklaşım çerçevesinde, KİT yatırımlarının enerji, madencilik, ulaştırma, haberleşme sektörleri ile rehabilitasyon ve darboğaz giderme alanlarında yoğunlaşması, özel sektörün yeterli olduğu alanlarda yeni yatırımlardan kaçınılması ve KİT'lere bağlı bazı işletmelerin hisse senetleri yoluyla halka açılmasının sağlanması, yeni KİT politikaları olarak benimsenmiştir (Öztürk, 2004: 24).

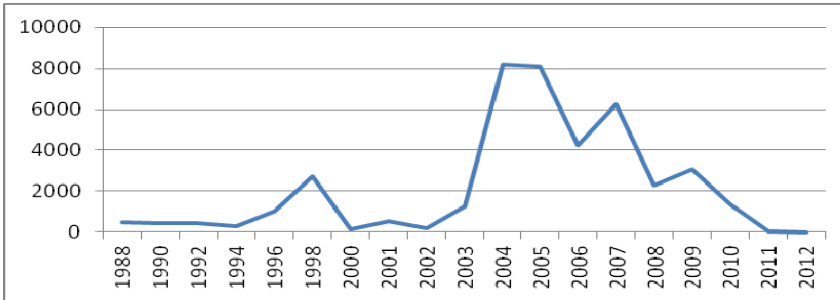
Özelleştirme konusunda yetkili kurullarla ilgili olarak ilk düzenleme 28.12.1987 tarih ve 304 sayılı KHK olup, bu KHK ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu ile Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu kaldırılarak bu kurullara verilen görev ve yetkiler Yüksek Planlama Kurulu'na devredilmiştir (oib.gov.tr).

Bugünkü özelleştirme uygulamasına ilişkin en önemli düzenleme ise 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı "Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" dur. Kanun 27 Kasım 1994 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile getirilen yeni düzenlemeler çerçevesinde Özelleştirme Yüksek Kurulu, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Fonu kurulmuş ve özelleştirmenin ilkeleri benimsenmiştir (oib.gov.tr).

1985 yılından itibaren 270 kuruluşta kamu hisseleri, 22 yarım kalmış tesis, 929 taşınmaz, 8 otoyol, 2 boğaz köprüsü, 114 Tesis, 6 Liman, şans oyunları lisans hakkı ile Araç Muayene İstasyonları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Özelleştirme uygulamalarına ilişkin kullanımların % 99'luk bir bölümü, kapsamdaki kuruluşlara sermaye iştiraki, kredi borçları ve personel ödemeleri, özelleştirme bonoları ve Hazine'ye aktarmaya ilişkin ödenen tutarlardır (oib.gov.tr). Daha önce kamu sektörünün elinde olan çimento sanayi, süt sanayi, et sanayi, yem sanayi, dokuma sanayi, orman ürünleri sanayi, gemi sanayi, gübre sanayi, enerji santralleri, kimya ve petrokimya tesisleri, maden işletmeleri, demir çelik işletmeleri, kağıt fabrikaları, telekomünikasyon hizmetleri, ulaşım hizmetleri ve bankacılık sektörü özelleştirilmiştir (Özbek, 2006:5). Tablo 2' de Türkiye' de uygulanan özelleştirme uygulamaları sonrası elde edilen tahsilat tutarları yer almaktadır.

Tablo 2' ye göre 27 yıllık süreçte özelleştirme faaliyeti sonrası toplam 43,1 milyar dolarlık tutar tahsil edilmiş ve bunun büyük kısmı ise blok satış yöntemi ile gerçekleşmiştir. Son 2 yıllık süreçte de tesis varlık satışı yoluyla özelleştirme yöntemine ağırlık kazanmıştır. Özellikle IMKB' de arz, yarım kalmış tesis satışı, halka arz yöntemleri son yıllarda pek tercih edilmemiştir. Bunun sebebi olarak hükümet politikalarında özelleştirme yöntemleriyle ilgili görülen değişiklikler gösterilebilir.

Grafik 1: 1985-2012 Arası Yıllar İtibariyle Özelleştirme İşlemlerine Ait Tahsilat Tutarları (\$)



*1988 yılına ait tutar 1985-1988 arası için geçerlidir.

**2012 yılına ait veri ilk 4 ay için geçerlidir.

Kaynak:http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/yillara_gore.htm ve (Öztürk, 2004:66).

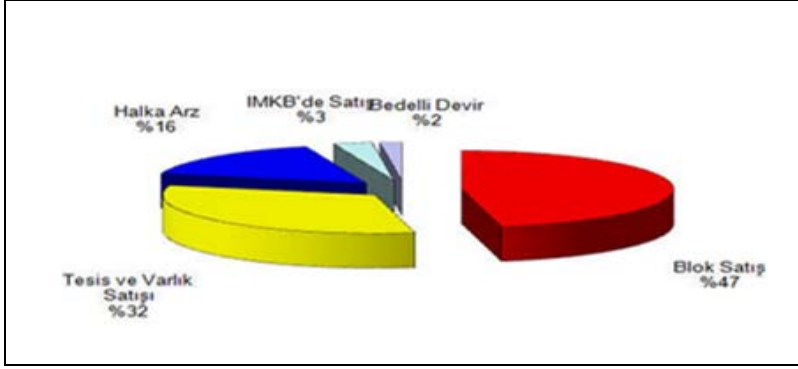
Grafik 1' e göre özelleştirme uygulamasına 2002 sonrası daha da ağırlık verildiği anlaşılmaktadır. Özellikle elde edilen tahsilatın 2004-2006 arası en üst olduğu dikkat çekmektedir. Bu durumun nedeni olarak ilgili dönem içerisinde TÜPRAŞ, TELEKOM gibi yüksek öneme sahip kuruluşların özelleştirme işlemine tabi tutulması gösterilebilir. Grafik 2' de ise yapılan özelleştirme işlemlerinin yöntemler bazında yüzdeler halinde gösterimi yer almaktadır.

Tablo 1: 1985-2012 Döneminde Gerçekleştirilen Özelleştirme İşlemlerine Ait Tahsilat Tutarları (\$)

	1985-2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOPLAM
Blok Satış	18.217.066.639	0	2.040.000.000	0	0	0	1.970.000	20.259.036.639
Teste Yatırık Satış	2.525.240.737	2.295.982.839	2.256.200.287	2.270.728.895	3.081.591.238	1.351.960.630	36.293.054	13.817.997.670
Halka Arz	3.303.640.838	1.838.642.981	1.911.000.000	0	0	0	0	7.053.283.819
DIKİP'de Arz	1.261.053.768	0	0	0	0	0	0	1.261.053.768
Yatırımların Kalanına Teste Satış	4.638.792	0	0	0	0	0	0	4.638.792
Bedelli Devirler	491.726.230	124.003.839	89.923.687	4.256.264	3.887.907	6.457.445	0	720.255.372
TOPLAM	25.791.567.004	4.256.629.659	6.297.123.974	2.274.095.139	3.085.479.135	1.358.418.075	38.263.054	43.115.996.060

Kaynak: http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/yillara_gore.htm

Grafik 2: Türkiye’ de Uygulanan Özelleştirme İşlemlerinin Yöntemler Bazında Gösterimi



Kaynak:http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/yillara_gore.htm

Grafik 2’ ye göre Türkiye’ de uygulanan özelleştirme işlemlerinin %47’si Blok Satış Yöntemi ile yapılmış olup, Halka Arz Yöntemi ise sadece % 16 olarak gerçekleşmiştir. Özelleştirmenin amaçlarından biri sermayenin tabana yayılması iken bu durum adaletsiz bir yapı sergilemekte ve sermayenin belli gruplar etrafında dağılımına sağlanmıştır. Bu ise yarardan ziyade zarar olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca IMKB’ de Satış %3, Bedelli Devir %2, Blok Satış % 47 ve Tesis ve Varlık Satışı %32’lik paya sahiptir.

Ülkemizde özelleştirme işlemleri sonucunda elde edilen tahsilatın kullanımı 3 kalem arasında dağıtılmıştır. Birinci kalem, özelleştirme kapsamındaki kuruluşlara ilişkin yapılan ödemelerdir. İkinci büyük kullanım kalemini ise Hazineye ve Hazine bünyesinde bulunan Kamu Ortaklığı Fonu’na yapılan aktarmalardan oluşturmaktadır. Bu Fon’un kullanım alanı ise mevzuatla sadece baraj, otoyol ve içme suları gibi altyapı tesislerinin finansmanı ile sınırlanmıştır. Üçüncü kullanım kalemi ise özelleştirme uygulamaları için çıkarılan bono ve tahvil ödemeleri gibi tutarlardan oluşmaktadır. Bu arada özelleştirmeye bağlı olarak yapılan ve gider-masraf olarak tanımlanabilecek, uygulamalar için yapılan danışmanlık, ihale ilanları ile reklam ve tanıtım giderleri ise toplam kullanımları da bulunmaktadır (Sarısu, 2003: 19). Tablo 2’ de özelleştirme işlemleri sonrası elde edilen tahsilat tutarının kullanım alanları gösterilmektedir.

Tablo 2: 1986-2011 Dönemi Arası Yapılan Özelleştirme İşlemleri Sonrası Elde Edilen Tahsilat Tutarın Dağılımı (\$)

	1985-2009	2010	2011	Toplam
Öz. Kap. Kur. İliş. Ödemeler	10.604.627.18	773.413.831	914.296.972	12.292.337.98
Öz. Uyg. İlişkin Ödemeler	312.447.890	5.262.464	4.567.179	322.277.53
Borç Ödemeleri	10.854.40.566	33.438.616	38.424.354	10.926.270.53
Hazineye Aktarma	19.267.228.69	1.714.174.465	1.341.446.78	22.322.849.93
Diğer Kullanımlar	328.840.079	13.143.574	37.331.109	379.314.76
TOPLAM KULLANIMLAR	41.367.551.41	2.539.432.95	2.336.066.39	46.243.050.75

Kaynak:http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/19862002_kaynak_kullanim.htm

Tablo 2' ye göre 1986-2011 yılları arası özelleştirme işlemleri sonrası elde tahsilatın 12.292.337.989 milyar dolarlık kısmı özelleştirme kapsamındaki kuruluşlara ilişkin ödemeler olarak ayrılmıştır. 322.277.533 milyon dolarlık kısım ise özelleştirme uygulamalarına ilişkin ödemelere gitmiştir. Hazineye ise 22.322.849.935 milyar dolar ve son olarak özelleştirme işlemleri sonrası elde edilen tahsilatın 379.314.762 milyon dolarlık kısmı ise diğer kullanımlar için ayrılmıştır.

1985-2012 tarihleri arasında yapılan özelleştirme uygulamalarının bazıları diğer uygulamalara göre farklılık arz etmektedir. Bunların başında 25 kuruluşta kamu payı ile 4 taşınmaz daha sonra özelleştirme işlemine tabi tutulmaksızın kapsamdan çıkarılmak, tasfiye edilmek veya kapsamda olmayan başka bir kuruluşla birleştirilerek tüzel kişiliği sona erdirilmek üzere devredilmesi gelmektedir. Bunun yanı sıra, 1992 yılında kapsama alınan Et ve Balık Ürünleri A.Ş.'de tesis ve varlık satışı yöntemiyle kısmen özelleştirme uygulamaları gerçekleştirilmiş, ancak 2005 yılında kapsam ve programdan çıkarılarak eski statüsüne iade edilmiştir. 2004 yılında kapsam ve programa alınan Manavgat İçme Suyu Tesisi ile 2005 yılında kapsam ve programa alınan Foça Tatil Köyü, 2006 yılında kapsam ve programdan çıkarılarak eski statüsüne iade edilmiştir.

KARDEMİR özelleştirmesiyle de ilk defa yöre halkı, sanayici ve çalışanlara bedelsiz devir suretiyle gider tasarrufuna yönelik bir uygulama yapılmıştır. NETAŞ ve TOFAŞ' da bulunan kamu hisseleri ilk defa

uluslararası piyasalarda halka arz edilmiş, böylece İMKB'nin yabancı borsalarla entegrasyonunun sağlanmasında bir adım atılmıştır. 1998 yılında da T. İŞ BANKASI' ndaki kamu hisseleri ile 2000 yılında TÜPRAŞ hisselerinin büyük bölümünün özelleştirilmesiyle yurtiçi ve yurtdışı piyasalarda bugüne kadar yapılan en büyük halka arz gerçekleştirilmiştir. SÜMERBANK, DENİZBANK, ETİBANK ve ANADOLUBANK' ın özelleştirilmesi ile de kamu bankalarının özel sektöre devredilmelerine ilişkin ilk adımlar atılmıştır. DENİZ NAKLIYATI T.A.Ş.'nin özelleştirilmesi, TDI' nin İzmir Körfez Hattı ile Şehir içi Yolcu ve Araç Taşımacılığı'nın da devri sonucunda devlet, deniz taşımacılığından da çekilmeye başlamıştır. Yine 2000 yılı içerisinde POAŞ' ın % 51 oranındaki hisselerinin blok satış yöntemiyle özelleştirilmesi sonucunda bugüne kadar yapılan en önemli özelleştirme uygulamalarından biri gerçekleştirilmiştir. Halen özelleştirme kapsam ve programında 24 kuruluş bulunmaktadır. Bu kuruluşların 11 tanesinde % 50'nin üzerinde kamu payı vardır. Bunun yanı sıra, özelleştirme kapsamında 487 taşınmaz, 48 tesis, 2 liman, 8 otoyol, 2 boğaz köprüsü ile şans oyunları lisans hakkı da yer almaktadır (oib.gov.tr).

Dokuzuncu 5 Yıllık Kalkınma Planına göre ise 2007-2013 döneminde özelleştirme ile ilgili ulaşılmak istenen bazı hedefler yer almaktadır. Bunlar (2012 Performans Programı, 2012:25):

- ✓ **Kamunun tamamen çekilmesi öngörülen sektörler:** Hava ve deniz ulaşımı ile lokomotif ve vagon üretimi; seker, tütün ve çay ürünlerinin işlenmesi; petrokimya sanayi; malzeme alımı; elektrik dağıtım ve toptan ticaretidir.
- ✓ **Kamu payının azaltılması öngörülen sektörler:** Elektrik üretimi, doğalgaz piyasası, kömür ve diğer maden işletmeciliği olarak belirlenmiştir.

2012-2014 yıllarını kapsayan Yedinci Orta Vadeli Plana göre de Program'da kamunun elektrik dağıtımını ve seker üretimi alanlarından tamamen çekilmesi; elektrik üretimi, telekomünikasyon, liman, otoyol ve köprü işletmeciliğindeki payının ise azaltılması hedeflenmektedir. 2012 yılı toplam kamu özelleştirme tahsilatı olarak 12,5 milyar TL hedefi konulmuştur. Son olarak Türkiye' de devlet tiyatrolarının özelleştirilmesi gündemde olmakta ancak bu konuda halen Bakanlar Kurulu' na gelmiş bir görüş bulunmamaktadır.

4. SONUÇ

87 yıllık Cumhuriyet tarihinde vuku bulan özelleştirme uygulamalarının ele alındığı bu çalışmada özelleştirme faaliyetleri 1980 öncesi ve 1980 sonrası olarak iki dönemde incelenmiştir. Bunu nedeni ise 24 Ocak 1980 Kararlarının Türkiye açısından bir dönüşüm, değişim anlamına gelmesidir. Öncelikle

1980 öncesi dönemde en dikkat çekici unsurlardan bir tanesi olarak KİT'lerin ekonomideki yerinin daraltılmak istenmesine rağmen bu hedefin bir türlü hayata geçirilememesidir. Çünkü dönem içerisinde KİT'ler özel sanayi girişimciliğini teşvik etmek amacıyla özel kesime ucuz maliyetle girdi sağlamış böylece KİT'lerin ekonomideki yeri daha da arttırılmıştır. Hatta 1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti hükümeti döneminde açık bir şekilde devlet işletmelerinin özel sektöre devredilmesi gerekliliği hedef olarak vurgulansa da bu hedef uygulama alanı bulamamış, KİT kapsamı genişletilmiştir.

24 Ocak 1980 sonrası yaşanan dönüşüm ile Türkiye ekonomisi birçok alanda önemli adımlar atmıştır. Bu adımlar arasında yüksek ehemmiyete sahip olan konulardan bir tanesi de özelleştirme uygulamasıdır. Özellikle Cumhuriyetin ilanı ile başlayan 1. Liberal dönemden itibaren gerçekleştirilmek istenen ancak bir türlü gerçekleştirilmeyen özelleştirme düşüncesi, yükselen bir trend haline gelmiştir. Dünyada yaşanan değişim süreciyle birlikte serbest piyasa ekonomisine yönelen Türkiye, yaptığı özelleştirme işlemleri ile öncelikle KİT zararlarını kapatmayı, etkinlik ile verimliliği arttırmayı ve kamu açıklarının finansmanını sağlamayı amaçlamaktadır.

Beşinci 5 Yıllık Kalkınma Planından itibaren özelleştirme hedefi amacına ulaşmış ve 1984 yılında kabul edilen 2983 sayılı Kanun ile resmîyet kazanmıştır. 1985 yılından itibaren ise devlet işletmeleri birer birer özelleştirilerek, önemli radikal kararlar alınmıştır. Sonuç olarak bazı zaman ciddi tartışmalara neden olsa da 27 yıllık süreçte 270 kuruluşta kamu hisseleri, 22 yarım kalmış tesis, 929 taşınmaz, 8 otoyol, 2 boğaz köprüsü, 114 tesis, 6 liman, şans oyunları lisans hakkı ile Araç Muayene İstasyonları özelleştirilmiş ve toplamda 43,1 milyar dolarlık tutar tahsil edilmiştir.

KAYNAKÇA

AKTAN, C. C. (1994). "Özelleştirme ve Türkiye Deneyimi", Özelleştirme Sempozyumu Kitabı, Manisa.

ALTINTAS, M. B. (1988). Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi ve Özelleştirmenin Sermaye Piyasasına Etkileri, SPK Yayınları, Ankara.

AYAS, S. A. (2005). Türkiye'de Özelleştirme ve Enerji Sektörü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.

ÇETİNKAYA, Ö. (2001). Türkiye'de Devlet İşletmeciliği ve Özelleştirme, Ekin Kitapevi, Bursa.

ÇOLAK, H. (2000). Özelleştirme ve Yap İşlet Devret Modeli. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

DELİCE, G. ve YAVİLIOĞLU, C. (2010). Dönemler İtibariyle Türkiye’de Devlet-Ekonomi İlişkileri, Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları-Teorik ve Tarihsel Bir Perspektif, Özelleştirme Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara.

DOĞAN, Y. (1993). KİT’ler ve Özelleştirme, Fakülteler Kitapevi, İzmir

ERTUNA, Ö. (2007). “Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme”,
http://www.tisk.org.tr/isveren_sayfa.asp?yazi_id=1907&id=93, (15.04.2012).

GERİŞ, N. (2006). Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları Ve Telekom Özelleştirmesinin Çalışanlar Üzerine Etkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

GÜLER, C. (2006). Özelleştirmenin Ekonomik Boyutu, Karşılaşılan Sorunlar Ve Çözüm Önerileri: Sedaş Örneği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.

GÜNEY, M. (2003). Türkiye’de Özelleştirme Çalışmaları ve Türk Telekom A.Ş.’nin Özelleştirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

KARAGÜN, H. (2009). “Dünya ve Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları”, Konya Ticaret Odası,
http://www.kto.org.tr/d/file/ozellestirmeuygulamalari_rapor.pdf, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). Performans Programı,
http://www.oib.gov.tr/2012/sgb/2012_PERFORMANS_PROGRAMI.pdf, (19.04.2012).

ÖİB. (2012). http://www.oib.gov.tr/baskanlik/ozellestirme_amac.htm, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/ozellestirme_yontemleri.htm, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). <http://www.enerjibirsen.org.tr/upload/kitap/kitap1.pdf>, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). <http://www.genelbilge.com/ozellestirme-nedir-tanimi-ve-ortaya-cikis-sureci.html/>, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). <http://www.oib.gov.tr/linkler.htm>, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). <http://ekutup.dpt.gov.tr/kit/kilcim/ozelles.pdf>, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). http://www.oib.gov.tr/program/turkiyede_ozellestirme.htm, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/1985-2003_1.htm, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/yillara_gore.htm, (15.04.2012).

ÖİB. (2012). http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/19862002_kaynak_kullanım.htm, (15.04.2012).

ÖZBEK, T. (2006). Türkiye’de ve Dünya’da Özelleştirme Uygulamalarının Karşılaştırmalı Bir Analizi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

ÖZTÜRK, N. (2004). “Özelleştirme Ders Notlar”, <http://www.oib.gov.tr/linkler.htm>, (15.04.2012).

SARISU, A. (2003). “Dünya ve Türkiye’de özelleştirme Çalışmaları”, <http://idak.gop.edu.tr/ugurkarakaya/D%C3%BCnya'da%20ve%20T%C3%BCrkiye'de%20C3%96zelle%C5%9Firme.doc>, (01.04.2012)

YILDIRIM, B. (1999). Türkiye’de Özelleştirme. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

YAZIM KURALLARI

1. Türkçe ve İngilizce başlıklar Türkçe ve İngilizce özet bölümlerinin üzerine büyük harfle ortayarak ve koyu olarak yazılmalıdır.

2. Makalenin yazarı/yazarları, varsa akademik unvanıyla birlikte, adını, soyadını, görev yaptığı kurumu ve e-posta adresini tam ve açık olarak makalenin başlığının altında belirtmelidir.

3. Yazının birinci sayfasında, Türkçe, İngilizce başlık, makaleler için 100 kelimedenden az olmamak üzere iki yüz kelimeyi geçmeyecek İngilizce ve Türkçe özet ile en fazla 5 adet anahtar sözcük yer almalıdır.

Özetler 1 satır aralığında italik olarak yazılmalıdır.

4. Dergiye gönderilecek çalışmanın tüm metninde:

1.15 satır aralığı kullanılmalı,

Hizalama ; iki yana yaslı,

Girinti ; sol : 0 cm , sağ : 0 cm ; Özel :yok;

Aralık, önce 0 nk , sonra 0 nk olacak şekilde yazılmalıdır.

- Referanslarda parantez sistemi kullanılmalıdır.
- Başlık numaralarında, sayılar Girişten itibaren verilmelidir.
- Başlık ve alt başlıklar numaralanmalıdır.

Örneğin:

1. Giriş

2. Yenilik Yönetimi

2.1. Yenilik Yönetimini Etkileyen Unsurlar

- Şekiller, tablolar, kaynakça, notlar ve özet kısımları dâhil olmak üzere metin toplam 25 sayfayı geçmemelidir.

5. Atıflar dipnot yerine metin içinde parantez açılarak, tarih ve sayfa numarası verilerek yapılmalıdır.

... belirtmiştir (Doğruyol, 2011: 287).

... elde edilmiştir (Gül, 2006: 210-215).

sonuçlandırmıştır (Akal, 2011: 23-25).

(yazar sayısı ikiden fazla yazar olduğunda) (Gül vd., 2006: 21-27).

Yazıda kullanılan kaynaklar metin içinde "yazar soyadı, basım yılı: sayfa numarası" şeklinde gösterilmelidir.

Kaynakça listesinde kaynaklar soyadı alfabetik sırasına göre dizilmelidir.

Soyadı büyük harfle, ismin sadece baş harfi yazılmalıdır.

SAKARYA İKTİSAT DERGİSİ/THE SAKARYA JOURNAL OF ECONOMICS



İletişim Bilgileri

Sakarya Üniversitesi İktisat Dergisi
Esentepe Kampüsü, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi B Blok 420

Telefon: 0 264 295 6223, 0 264 295 6345

E Posta:

sakaryaiktisat@sakarya.edu.tr

adogruyol@sakarya.edu.tr

egul@sakarya.edu.tr