

T.C.

ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

**ULUSLARARASI TİCARET HACMİNİN GELİŞİMİNDE ROL ÜSTLENEN
DÜNYANIN BAŞLICA TİCARET MERKEZLERİNİN GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE
DEĞERLENDİRMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan

Rüya ATAKLI

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Engin ERDOĞAN

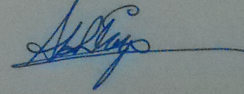
Çanakkale – 2011

TAAHHÜTNAME

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Uluslararası Ticaret Hacminin Gelişiminde Rol Üstlenen Dünyanın Başlıca Ticaret Merkezlerinin Geçmişten Günümüze Değerlendirmesi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

05.11.2011

Rüya ATAKLI



Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Rüya ATAKLI'ya ait "Uluslararası Ticaret Hacminin Gelişiminde Rol Üstlenen Dünyanın Başlıca Ticaret Merkezlerinin Geçmişten Günümüze Değerlendirmesi" adlı çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile

İktisat Anabilim Dalı,

YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

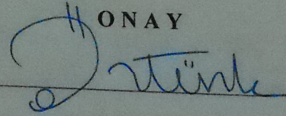
Üye Prof. Dr. Engin ERDOĞAN (Danışman)

Üye Doç. Dr. Meliha ENER

Üye Yrd. Doç. Dr. Erdal AYDIN

Tez No: 416174

Tez Savunma Tarihi: 18.10.2011

ONAY


Yrd. Doç. Dr. İbrahim Hakkı ÖZTÜRK

Enstitü Müdürü

10/11/2011

ÖZET

ULUSLARARASI TİCARET HACMİNİN GELİŞİMİNDE ROL ÜSTLENEN DÜNYANIN BAŞLICA TİCARET MERKEZLERİNİN GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DEĞERLENDİRMESİ

Farklı coğrafyalarda farklı doğal kaynaklar, farklı üretim tarzları, farklı arz ve talep özellikleri bulunabilir bu farklılıklar zaman içerisinde üretimde de çeşitliliği doğurmaktadır. Küreselleşme denilen olgunun da etkisiyle dünya ticaretinin zaman içerisinde yaşadığı değişiklik bu birbirinden farklı coğrafyalarda arz ve talep edilen birbirinden farklı mal ve hizmetlerin değişimini sağlamakta yani ekonomik coğrafya, küreselleşme ve dünya ticareti kendilerine has bir sistem oluşturmaktadır.

Bu çalışmada, dünya ticaret hacminin zaman içerisinde artışına katkısı olan belli başlı merkezler kronolojik ve coğrafi gelişim dikkate alınarak incelenmiştir. Ayrıca bu merkezler incelenirken küreselleşmenin 21. yüzyılda nasıl kendine has bir ekonomik coğrafya yarattığı ve dünya ticaretinin bu ekonomik coğrafyadan nasıl etkilendiği de göz önünde bulundurulmuştur.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde ekonomik coğrafya, küreselleşme ve dış ticaret konuları teorik bağlamda anlatılmıştır. İkinci bölümde dünya ticaretinin doğuşu, gelişimi, bugünkü durumu hakkında açıklamalar yapılmıştır. Üçüncü ve son bölümde ise tarihteki ticaret yolları ve dünya ticaret hacminin gelişiminde rol üstlenen belli başlı ticaret merkezlerinden bazıları değerlendirilmiştir.

Çalışma boyunca karşılaşılan en büyük zorluk, ekonomik coğrafya konusunda Türkçe literatürde çok az sayıda kaynak bulunmuş olmasıdır. Ayrıca ticaret merkezleri incelenirken bunlar hakkında gerekli bilgilere ulaşmak konusunda da kaynak sıkıntısı yaşanmıştır. Bu bağlamda yaptığımız çalışmanın daha sonra yapılacak olan çalışmalara yol göstermesi ümidini taşımaktayız.

ABSTRACT

THE ASSESMENT FROM THE PAST TO THE PRESENT OF THE WORLD'S MAJOR TRADE CENTERS ASSUME THE ROLE OF INTERNATIONAL TRADE VOLUME DEVELOPMENT

In different parts of the world, different natural resources, different production methods and different supply-demand features may exist. These differences, in the course of time, lead to a diversity in production. With the influence of the phenomenon called globalisation, the change which world trade experiences in time causes alterations in goods and services supplied and demanded in these distinctive places; that is to say, economic geography, globalisation and world trade form their own specific system.

In this study, some certain centres contributing to the increase in world trade volume in time have been analysed considering the chronological and geographical development. In addition, while analysing them, it has also been taken into account how globalisation creates its own economic geography and how world trade is affected by it.

The study consists of three parts. In the first part, economic geography, globalisation and foreign trade issues are explained in theoretical context. In the second part, the birth, development and current situation of world trade are studied. In the third and last part, thirty of some certain centres playing a role in the development of world trade volume are assessed.

The utmost difficulty encountered during the study is that there is very little amount of available data concerning economic geography in Turkish books and articles. Besides, while analysing the trade centres mentioned above, some difficulties in reaching the necessary information about them have been experienced. We hope that this study will guide further studies.

ÖNSÖZ

Tez konumun belirlenmesi ve tezimin hazırlanması aşamalarında bana daima yol gösteren ve her konuda destek olan Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölüm Başkanı hocam ve danışmanım sayın Prof. Dr. Engin ERDOĞAN'a teşekkürü bir borç bilirim.

Ayrıca bir an olsun desteklerini ve sevgilerini benden esirgemeyen sevgili annem Leyla ATAKLI'ya ve sevgili kardeşlerim Hülya ATAKLI ve Harika ATAKLI'ya; yardımlarından ve manevi desteğinden dolayı Seren YAVUZ'a ayrıca İngilizce çevirilerde katkılarından dolayı Ozan ŞAPSO'ya en içten teşekkürlerimi sunarım.

Rüya ATAKLI

İÇİNDEKİLER

TAAHHÜTNAME	
ÖZET.....	İ
ABSTRACT	İİ
KISALTMALAR CETVELİ	Vİİİ
TABLOLAR LİSTESİ.....	İX
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	X
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KONUVA İLİŞKİN TEMEL BİLGİ VE KAVRAMLAR

1. İktisadi Coğrafya.....	3
1.1. Coğrafyanın Tanımı.....	3
1.2. İktisadın Tanımı.....	3
1.3. İktisadi Coğrafyanın Tanımı	4
1.4 İktisadi Coğrafyanın Kapsamı	4
1.5. İktisadi Coğrafyanın Tarihi Gelişimi	6
1.5.1. Ticari Coğrafya	7
1.5.2. Kantitatif Devrim.....	8
1.5.3. Politik İktisat.....	9
1.5.4. Diğer Düşünce Akımları	9
1.5.5. İktisadi Coğrafyaya Yeni Yaklaşımlar.....	11
2. Küreselleşme	14
2.1. Küreselleşmenin Tanımı	15
2.2. Küreselleşmenin Kapsamı Ve Tarihçesi.....	17
2.3. Küreselleşmenin Etki Alanları.....	20
3. Dış Ticaret	26
3.1. Dış Ticaret Teorileri.....	27
3.1.1. Merkantilizm.....	27

3.1.2. Klasik Dış Ticaret Teorisi.....	28
3.1.3. Neoklasik Katkılar	29
3.1.4. Heckscher-Ohlin Teorisi.....	29
3.1.5. Heckscher-Ohlin Modelinden Çıkarılan Teoremler.....	30
3.1.6. Yeni Dış Ticaret Teorileri.....	30
3.1.6.1. Nitelikli İşgücü Teorisi.....	31
3.1.6.2. Teknoloji Açığı Teorisi.....	32
3.1.6.3. Ürün Dönemleri Teorisi.....	32
3.1.6.4. Ürün Ve Tercihlerde Benzerlik Teorisi.....	34
3.1.6.5. Ölçek Ekonomileri Teorisi.....	35
3.1.6.6. Monopolcü Rekabet Teorisi.....	35
3.1.6.7. Endüstri-İçi Ticaret	36

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARETİN GELİŞİMİNİN TARİHSEL COĞRAFI VE KÜRESEL BOYUTU

1. Dış Ticaretin Tarihsel ve Coğrafi Boyutu	38
1.1. Dış Ticaretin Tarihsel Gelişimi	38
1.2. Dış Ticaretin Coğrafi Gelişimi	40
1.2.1. Ticaret Ağları ve Dış Ticaret İlişkisi	40
1.2.2. Kentler ve Dış Ticaret İlişkisi	40
1.2.3. Ulaşım Ağları ve Dış Ticaret İlişkisi.....	41
1.2.4. Serbest Bölgeler ve Dış Ticaret İlişkisi.....	47
2. Küreselleşme Bağlamında Dış Ticaretin Gelişimi.....	49
2.1. Dünya Mal Ticareti	50
2.2 Dünya Hizmet Ticareti	55
2.3. Uluslararası Sermaye Hareketleri	56

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET HACMİNİN GELİŞİMİNDE ROL ÜSTLENEN DÜNYANIN BAŞLICA TİCARET MERKEZLERİNİN GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DEĞERLENDİRMESİ

1. Tarihte Önemli Ticaret Yolları	59
1.1. Mısır, Mezopotamya ve İndüs'ten Geçen Yollar.....	60
1.2. Akdeniz	61
1.3. Batı Dünyasındaki Diğer Geçit Yolları:.....	64
1.4. İpek Yolu Ve Baharat Yolu.....	64
1.5. Hint Deniz Yolu	69
1.6. Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı	69
1.7. İstanbul Boğazı.....	70
2. Tarihte İlk Ticaret Merkezleri	71
2.1 Mezopotamya.....	71
2.2 Mısır.....	72
2.3 İndüs Bölgesi.....	74
2.4. Yunan.....	74
3. Ortaçağ'dan Günümüze Önemli Ticaret Merkezleri	75
3.1. Fenike.....	75
3.2. Kartaca	77
3.3. Marsilya	78
3.4. Cenova	79
3.5. Venedik.....	81
3.6. Antwerp	83
3.7. Amsterdam	85
3.8. Hamburg.....	86
3.9. Bremen.....	87
3.10. Rotterdam.....	88

3.11. Barselona	89
3.12. İstanbul	90
3.13. Trieste	92
3.14. İskenderun	93
3.15. Londra	95
3.16. New York	96
3.17. Tokyo	97
3.18. Mumbai (Bombay).....	99
3.19. Şangay.....	100
3.20. Buenos Aires	101
3.21. Hong Kong.....	102
3.23. Singapur.....	103
3.24. Gioia Tauro.....	104
3.25. Pire	104
3.26. Selanik.....	105
4. Dünya Ticaretinin Akışının ve Gelişiminin Tarihsel ve Coğrafi Perspektifte Değerlendirilmesi	106
SONUÇ	113
KAYNAKÇA.....	115
EKLER.....	126

Ek 1. Merkezlerin Ticarete En Etkin Olduğu Dönemler

KISALTMALAR CETVELİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	Birleşmiş Milletler
FAO	Gıda ve Tarım Teşkilatı
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
IBRD	Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası
ILO	Uluslararası Çalışma Teşkilatı
IMF	Uluslararası Para Fonu
İMKB	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
SB	Serbest Bölgeler
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
WTO	Dünya Ticaret Örgütü
YEC	Yeni Ekonomik Coğrafya

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. 1 Dünya'nın En Büyük 20 Uluslararası Şirketinin 2010 Yılı Gelir ve Kar Durumları	23
Tablo 2. 1 Dünya Liman Sıralaması (2007)	43
Tablo 2. 2 Havayolu kargo taşımacılığı (2007)	44
Tablo 2. 3 Dünya Mal ve Hizmet İthalat-İhracat-Ticaret Hacmi 1971–2008	49
Tablo 2. 4 Dünya Mal İhracatı Bölge ve Seçilmiş Ekonomiler (1948, 1953, 1963, 1973, 1983, 1993, 2003 ve 2008)	52
Tablo 2. 5 Sektörlere ve Bölgelere Göre Hizmetler Ticaretindeki Büyüme 1990-2008 (Yıllık % değişim)	54

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 İktisadi Coğrafyanın Felsefi Etki Alanı	7
Şekil 1. 2 Ürün Dönemi Aşamaları	33
Şekil 2. 1 2007 Yılı Dünya Mal ve Hizmet İthalat ve İhracatının GSMH' ye Oranları	48
Şekil 2. 2 1971–2008 Dünya Mal Ve Hizmet Ticareti (Hacim) Milyar Dolar	51
Şekil 2. 3 Uluslararası Sermaye Hareketlerindeki Değişim (Gayrisafi Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları)	56
Şekil 3. 1 Gerard de Jode'un Akdeniz Deniz Ticaret Yolu Haritası	60
Şekil 3. 2 İpek Yolu'nu Gösteren Harita	61
Şekil 3. 3 Baharat Yolu'nu Gösteren Harita	67
Şekil 3. 4 Mısır-Thebes, Kenamun Mezarı, Levha 55. 1	73
Şekil 3.5 Mısır-Thebes, Kenamun Mezarı, Levha 54. 3.....	81
Şekil 3.6 Tarihi Bir Venedik Haritası	84
Şekil 3.7 İtalya Limanları	107
Şekil 3.8 Kuzey Avrupa Limanları	108
Şekil 3.9 Dünya Haritası	111

GİRİŞ

İktisat teorisinin ve iktisat tarihinin doğuşunun ve gelişiminin nasıl olduğu konusu hala tartışmalıdır. Ancak kuşkusuz ki insanoğlu tarihin başlangıcından bu yana sınırsız ihtiyaçlarını karşılamak için yeryüzünde çok çeşitli iktisadi nitelikli faaliyetler yürütmüştür. İlk başlarda avcılık ve toplayıcılık faaliyetleri yürüten insanoğlu daha sonra kendisi ve ailesi için üretim yapmaktan uzak mesafeli ticaret için üretim yapar duruma gelecek biçimde değişim ve gelişim içine girmiştir. Bu değişim ve gelişim içinde kasabalar ve kentler ortaya çıkmaya başlamışlardır. Zamanla kentler ve kasabalar arasında işbirliği ortaya çıkmış bu durum üretim gücünün gelişimini sağlamıştır. Gelişen üretim gücü ticaretinde gelişiminin yolunu açmıştır. İlk başlarda kasabalar ve kentler arasında yapılan ticaret, ticaret yollarının da gelişimine paralel olarak daha sonra uzak mesafeli yapılar hale gelmiştir.

Bugünkü duruma bakıldığında modern uluslararası ticaret teorisine ilişkin analizlerde serbest ticaretin ülkelerin refah düzeylerini artırmanın temel koşulların biri olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte, uluslararası iktisat literatüründe serbest ticaret ile koruyuculuk arasında, kökenleri yaklaşık iki asır öncesine uzanan yoğun bir tartışma vardır. İktisat tarihinde, bazen serbest ticaret uygulamalarının, bazen de koruyuculuğun ağır bastığı dönemler olmuştur. Örneğin 19.yy boyunca serbest ticaret altın çağını yaşamıştır. I. ve II. Dünya Savaşı arasındaki dönemde ise koruyuculuk aşırı boyutlarda yaygınlaşmıştır. II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönem incelendiğinde ise ülkelerin, özellikle GATT çerçevesinde yapılan çalışmalarla sanayi malları üzerindeki ticareti serbestleştirme yolunda önemli adımlar attıkları görülmektedir. 1973 Dünya Enerji Krizinden sonra ise gümrük tarifeleri ve ithalat kotaları yerine daha çok ihracat kotalarına ve görünmez engeller denilen kısıtlamalara dayalı olarak yeni korumacılık akımları yaygınlık kazanmıştır. Küreselleşme yeniden serbest ticaret akımlarına bir dönüş olarak düşünülebilir. Yani sonuç olarak serbestleşme ve korumacılık faaliyetleri bir dönüşüm halinde dünya ticaretinde kendilerini zaman içerisinde göstermektedirler ayrıca zaman içerisinde dünya ticaretine hâkim olmak ve bundan en büyük payı almak amacıyla ülkeler hatta şehirler birbirleriyle büyük bir rekabet içine girmektedirler. Bütün bunların neticesinde farklı coğrafyalarda farklı üretim biçimleri farklı yoğunlukta mal ve hizmet akımları ortaya çıkarmaktadır. Küreselleşme olarak adlandırıldığımız olgunun da etkisiyle dünya ticaretinin zaman içerisinde yaşadığı değişim bu birbirinden farklı coğrafyalarda arz

ve talep edilen farklı mal ve hizmetlerin değişimini sağlamaktadır. Yani ekonomik coğrafya, küreselleşme ve dünya ticareti zaman içerisinde kendilerine has bir sistem yaratmaktadırlar. Bu sistem içinde zaman zaman bazı merkezler ön plana çıkmaktadırlar. Bazı zamanlar ise bu merkezler önemlerini kaybetmekte onların yerine başka merkezler ön plana çıkmaktadır. Bazı merkezler ise etkinliklerini tarihten günümüze kadar korumayı ve dünya ticaretinde etkin rol oynamayı sürdürmüşlerdir. Tüm bunların yanında son durumuna bakıldığında dünya ticaret hacmi hem nicelik hem de nitelik olarak gelişme göstermiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KONU YA İLİŞKİN TEMEL BİLGİ VE KAVRAMLAR

1. İktisadi Coğrafya

Ekonomik coğrafya veya bir diğer ismiyle iktisadi coğrafya terimi, iktisat ve coğrafya kelimelerinin birleşmesinden oluşmuştur ancak coğrafya ve iktisattan, onlarla sıkı sıkıya ilişkili olmasına rağmen, daha farklı bir anlam ifade etmektedir (Demir 1966). İktisadi coğrafya tanımlanırken, bu terime coğrafyacılar ve iktisatçılar tarafından farklı bakış açılarından yaklaşmıştır.¹

İktisadi coğrafyanın neyi ifade ettiğini tam olarak anlayabilmek için öncelikle bu terimi oluşturan iki kavram olan coğrafya ve iktisadın tanımlanmasıyla işe başlamak çalışmamız açısından yol gösterici nitelikte olacaktır.

1.1. Coğrafyanın Tanımı

İktisadi coğrafya terimini oluşturan coğrafya ile ilgili çok çeşitli tanımlamalar yapılabilmektedir: Örneğin; coğrafya, yeryüzünün farklı yapısının kesin, doğru ve mantıklı tanımını ve açıklamasını yapmaya çalışan bir bilimdir (Şahin 2001). Coğrafya bugünkü anlamında yeryüzü olayları arasındaki ilişkileri, bu olayların dağılımını ve bu dağılımın nedenlerini inceleyen bir bilimdir (Doğanay 2003).

1.2. İktisadın Tanımı

İktisadi coğrafya terimini oluşturan bir diğer kavram olan iktisadın da coğrafya gibi birçok tanımları yapılabilmektedir. Demir'in yapmış olduğu tanıma göre (Demir 1966); iktisat insanların yeryüzünün çeşitli bölgelerinde, giriştikleri, mal ve hizmetlerin üretimi, dağıtımını ve tüketimi ile ilgili faaliyetlerini inceleyen bir bilim dalıdır. İktisat bilimi, sınırlı kaynaklarla sınırsız gereksinmelerini karşılama sorunu ile karşı karşıya olan bir kişinin ya da toplumun, tatmin düzeyini en yükseğe erdirmenin yollarını arar (Dinler 2006:7).

¹Çalışmamız boyunca iktisadi coğrafyanın gelişimi göz önünde tutularak bazı bölümlerde söz konusu kavramdan ekonomik coğrafya olarak da bahsedilmiştir.

Ayrıca Erdoğan'ın (Erdoğan 2009: 6) ifade ettiği iktisat tanımı da şöyledir: “iktisat kıt kaynaklarla insanların sonsuz ihtiyaçlarının karşılanması faaliyetleriyle ilgilenen bir bilim dalıdır”.

1.3. İktisadi Coğrafyanın Tanımı

İktisadi coğrafya terimini oluşturan iki farklı kavramın tanımı ışığında iktisadi coğrafyayı da şöyle tanımlayabiliriz: iktisadi coğrafya yeryüzünün çeşitli bölgelerinde insanların, üretim, tüketim ve bölüşüm ile ilgili faaliyetlerinin dağılımını ve bölgesel farklılıklarını inceleyen, bu farklılıkların nedenlerini araştıran bir alandır.

İktisadi coğrafya alanında ülkemizde yapılan çalışmaların en önemlilerinden birini Alexander Rüstow (Rüstow 1939: 3 aktaran Demir B. 2006) yapmıştır. Rüstow, “İktisadi Coğrafya” adlı eserinde iktisadi coğrafyanın hem iktisat hem de coğrafya ile doğrudan ilişkili olduğunu fakat buna rağmen bu iki temel alan arasında ayrı bir alan olarak iktisadi coğrafyanın oluşmadığını söylemektedir. Rüstow, bu alanı “ iktisadi malların üretim kaynak ve yollarını tetkik eden ilim” olarak tanımlamaktadır (Rüstow 1939: 6 aktaran Demir B. 2006). İktisat açısından bu şekilde tanımlanan iktisadi coğrafya, coğrafya ilmi açısından da aynı şekilde bir ayrıma tabi tutulacaktır. İnsan bizzat coğrafya üzerinde etkili olmakta ve eylemleriyle coğrafyayı değiştirmekle kalmamakta aynı zamanda onu yeniden şekillendirmektedir (Rüstow 1939: 10 aktaran Demir B. 2006).

Ülkemizde yapılan bir diğer önemli çalışma olan Tümertekin ve Özgüç'ün eserinde, iktisadi coğrafya, önce iktisatçıların daha sonra da coğrafyacıların bakış açısından tanımlanmaktadır. Dryer, ekonomik coğrafyayı şöyle tanımlamıştır (Tümertekin 1997: 7); “*Ekonomik coğrafya farklı türdeki çevrelerin, insanın hayatını kazanmadaki farklı yollarını etkilediği ölçüde, incelenmesidir*”. Colby ise ekonomik coğrafyanın (Tümertekin 1997: 7) “ekonomik faaliyetlerin doğal çevreyle ilişkisinin incelenmesi” olduğunu ileri sürmüştür. Jones ve Whittlesey'e göre ise (Tümertekin 1997: 7) “*Ekonomik coğrafyanın özel (kendine özgü) katkısı, doğal çevre ile dünyanın çeşitli bölgelerindeki ekonomik yaşamın birbirleriyle ilişkilerini anlamak*” tır.

1.4 İktisadi Coğrafyanın Kapsamı

Yeryüzünün en önemli özelliği insanların yaşama alanı olmasıdır. İnsanlar yeryüzünü neredeyse tamamını hâkimiyetleri altına almış gibidirler ve bu hâkimiyet artan

hızla devam etmektedir. Ancak insanların faaliyetlerini sınırlarken karar verici faktör yine yeryüzü olmaktadır. İnsanlar ulusal ve uluslar arası ekonomik ve sosyal ilişkilerdeki problemlerde zekice hareket etmek için yeryüzünün yerleşilebilir kısımlarını ve buralarda gerçekleştirebilecekleri ekonomik faaliyetleri belirlemek ihtiyacı duyarlar. İktisadi coğrafya bu sınırları çizmekte insanlara yol göstermek için çalışmaktadır.

Hem neo-klasik hem de Keynesyen iktisadi yaklaşımda iktisadi aktörler, rasyonel ve kârını maksimize etmeyi amaçlayan birimler olarak ele alınmış; içinde yaşadıkları sosyo-politik yapının değişmediği varsayılmıştır. İktisadî coğrafya yaklaşımı bu varsayımların geçerli olmadığı, iktisadî hayatın, sosyal ve kurumsal olarak mekânsal konumu olduğu görüşünden yola çıkarak bölgesel farkları anlamak için sosyal yapıların, iktisadi ve politik kuralların, geleneklerin incelenmesi gerektiğine vurgu yapmaktadır. Geniş bir çerçeveye sahip olan bu yaklaşımda, makro düzeyde ilişkilerin belirlenmesine dayalı, mekâna dair öngörüler üreten kuramsal irdeleme yerine daha çok belirli şehir ya da bölgelerin belirgin özellikleri üzerine yoğunlaşan yaklaşım ileri sürülmüştür (Filiztekin 2008: 26).

Tümertekin ve Özgüç'e göre tarihi boyunca, ekonomik coğrafya, nüfus ile ekonomi ve kaynaklar arasındaki ilişkiler; insanların hayatlarını kazanmaları bakımından yerden yere olan farklılıklar ve benzerlikler ile ilgilenmiştir. Ayrıca ekonomik faaliyetlerin yer seçiminde tercihleri belirleyen faktörler; bölgesel uzmanlaşmalar ve bu uzmanlaşmanın yarattığı ticaret akışlarının nedenleri; ekonomik kalkınma ve hayat standartlarındaki farklılıkların açıklanması gibi çok sayıda konu üzerinde durmuştur (Tümertekin, Özgüç 1997: 7).

İktisadi coğrafya, belirli mekânları, ekonomik aktivitelerin gerçekleştirilmesi için en uygun yerleşimler olarak görmüştür. Örnek olarak, doğal kaynaklar (metal, minareler, enerji, ormanlar ve verimli topraklar) ve ulaşımı kolaylaştıran vadi, nehir ve dağ geçitlerinin yerleşimleri verilebilir. İnsan aktiviteleri, tarih boyunca ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla değişik altyapıları (yollar, tüneller, köprüler, havalimanları, kanallar, vs...) inşa etme eğiliminde olmuş, bir anlamıyla faaliyetlerini kolaylaştıracak yapay bir çevre oluşturmaya çabalamıştır. Diğer bir yandan, siyasal organlar ve ulus devletler, sermaye, emek, mal ve hizmetlerin bölgeler veya uluslar arası akışını engelleyecek sınırlandırmalar getirmişlerdir (Kyureghian 2000: 1).

İktisadi coğrafya araştırmaları yakın zamanlara kadar esas olarak üç soruya dayanırdı: (Tümertekin, Özgüç 1997)

- Ekonomik faaliyet nerede yer almaktadır?
- Ekonomik faaliyetin özellikleri nelerdir?
- Ekonomik faaliyet başka hangi olaylarla ilgilidir?

Son yıllarda iktisadi coğrafya daha etraflı ve itinalı bir şekilde ele alınmaktadır. Bu alanda artık eskiden olduğu gibi tarım, endüstri, madencilik, ulaşım gibi temel iktisadi faaliyet kollarının tasviri yapılarak, bir takım istatistiksel bilgiler verilmekle yetinilmemektedir. Bugünkü iktisadi coğrafya, iktisadi faaliyetlerin genel özellikleri yanı sıra bunların yerel farklılıklarını inceleyen ve ekonominin çeşitli sektörleri arasındaki ilişkilerin coğrafi şartlar tarafından ne derece etkilendiğini inceleyen bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu haliyle de kalkınma çabalarında iktisadi faaliyetlerin yürütülmesi için güçlü bir silah olarak görülmektedir (Tümertekin, Özgüç 1997).

Zamanımızda iktisadi olayın sadece nedeninin ortaya çıkarılması ile yetinilmemektedir. Artık yukarıdaki sorulara coğrafyadaki uygulama eğiliminin güçlenmesiyle beraber şu sorular da eklenmiştir:

- Ekonomik faaliyet neden şimdiki yerindedir?
- Ekonomik faaliyetin yeri uygun mudur? Daha verimli olması için nerede yer almalıdır?

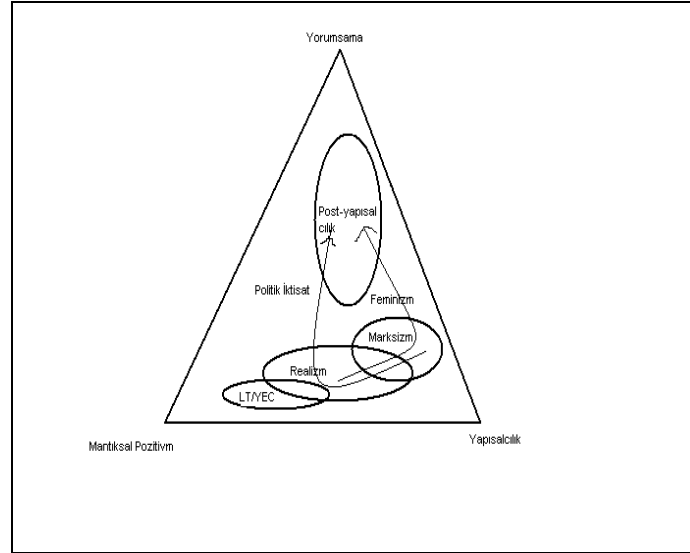
Bu soruları yanıtlayma çabaları ve sorulara verilecek yanıtlar özellikle kalkınma çabalarında iktisadi faaliyetlerin daha verimli yürütülmesi için yol gösterici olma niteliği taşıyacaktır.

1.5. İktisadi Coğrafyanın Tarihi Gelişimi

İktisadi coğrafyanın gelişme sürecini anlamak adına, Sheppard'ın iktisadi coğrafyayla ilgili yapmış olduğu şu yorum bize yol gösterici niteliktedir:”*Ekonomik coğrafya alanı ilk karşılaştığımda son derece belirli bir konuya odaklanmış ve o konuda özelleşmiş bir projeydi. Ekonomik coğrafya ile ilk kez Bristol Üniversitesi'nde daha*

öğrenciyken, nicel devrimin yükselişi sırasında karşılaştım ancak şu anda bu alan birçok disipline bölünmüş durumdadır.” (Sheppard 2006: 11).

Şekil 1.1 İktisadi Coğrafyanın Felsefi Etki Alanı



Kaynak: Sheppard Eric (2006: 18), "The Economic Geography Project", Economic Geography Past, Present and Future, edited by Sharmistha Bagchi-Sen ve Helen Lawton Smith, Taylor&Francis e-Library, 2006. s.18'den faydalanarak bu çalışma kapsamında oluşturulmuştur.

Şekil 1. 1 ekonomik coğrafyanın, zaman içinde lokasyon teorisi/yeni ekonomik coğrafya, Marksizm, politik iktisat, realizm, feminizm ve post-yapısalcılık gibi ne kadar farklı felsefi yaklaşımlarla iç içe olduğunu göstermektedir. Şekil incelendiğinde feminist yaklaşım ile politik iktisat yaklaşımı arasında zaman içindeki açık değişim görülebilir. Sheppard'ın da belirttiği üzere bugün iktisadi coğrafya kendi içinde birçok disipline ayrılmıştır. Bunların gelişimini kronolojik olarak incelemek çalışmamız için aydınlatıcı nitelikte olacaktır.

1.5.1. Ticari Coğrafya

Ekonomik coğrafyanın tarihi 19. yüzyılda Avrupalı güçlerin sömürge elde etme çabalarının ekonomik üretimin coğrafyasını nasıl şekillendirdiğine anlam vermeye ve bunu derlemeye çalışan ticari coğrafyaya kadar dayanmaktadır (Barnes, Sheppard, Tickell 2004: 3). Ticaret coğrafyası; tarım ve sanayi faaliyetleri sonucunda üretilen malların el değiştirmesini kendisine konu edinmiştir. Önceleri takas yöntemi ile yürütülen ticari

faaliyetler, paranın icadı ile çok büyük bir gelişme kaydetmiştir. Bugün bankacılık ve finans sektörü büyük ölçüde ticari faaliyetlere bağlı olarak çalışmaktadır.

1.5.2. Kantitatif Devrim

1960'ların başlarında, ekonomik coğrafya beşeri coğrafyanın gelişmesinde yeni yol olan birincil araç olması sayesinde oldukça popüler olmuştur. Kantitatif (nicel) devrim coğrafyayı, coğrafyacıların insan faaliyetlerini sadece tanımlamak ve haritalaştırmak yerine mekânsal organizasyonu açıklamaya çalışan teorik bir disiplin ve dünya hakkında tümden-gelim teorileri geliştiren mekânsal kalıpları doğru biçimde gözlemleyerek teorilerin geçerliliğini belirleyen pozitivist bir bilim olarak yeniden biçimlendirmiştir. Ekonomik coğrafya da bu değişime ayak uydurmuştur. Bazı Alman ekonomistler ve coğrafyacılar (özellikle Johan von Thünen, Alfred Weber, August Lösch ve Walter Christaller) tarafından rasyonel ekonomik karar vermenin temelinde ekonomik faaliyetlerin gerçekleştirildiği yerleri tahmin etmeye odaklanmış tümdengelim teorileri geliştirilmiştir. Thünen ve arkadaşlarının ilk olarak lokasyon teorisini test etmek için kullandıkları istatistiksel yöntemler, daha sonra yeni istatistik yöntemlerinin gelişmesine ve zengin bir araştırma programı ile lokasyon teorilerinin olgunlaşmasına öncülük etmiştir. Bu yaklaşım ekonomik coğrafya için önemli bir alan olarak kalmıştır ve büyük ölçüde eğitilmiş coğrafyacılar yerine eğitilmiş ekonomistler tarafından ele alınmıştır (Barnes, Sheppard, Tickell 2004: 3).

August Lösch, tam rekabet şartları altındaki piyasa mekânizmalarının, hiyerarşik olarak gevşek şekilde organize olmuş merkezi yerlerin minimum düzeyde eşit olmayan ekonomik coğrafyasını yaratabileceği, malları düşük fiyatlar ve minimal karlar taşımak ve rasyonel tüketicilere mekânsal olarak dağıtmak için ölçek ekonomilerinden faydalanma fikrini geliştirmiştir. Lösch, lokasyon teorisini geliştirmek için, American ve İngiliz iktisatçılar, coğrafyacılar ve bölge bilimciler tarafından benimsenmiş olan, rekabetin tüketiciler için malların üretimini sağlayan lokasyonları örgütlediği, mekânda görünmez bir elin varlığı görüşünü savunmuştur. Bu görüşe göre, ekonomik coğrafyadaki ekonomik, arz ve talep eğrileri ve tam bilgili rasyonel seçim ve kapitalizm gibi mikro ekonomik (ve daha sonra makro ekonomik) iktisat kanunları anlamına gelmektedir (Sheppard 2006: 12).

1.5.3. Politik İktisat

Nicel devrim, ekonomik coğrafyaya miras niteliğinde bir teori teslim etmiştir, ama neoklasik yer teorileri ve pozitvizmin ekonomik etkisi büyük ölçüde farklı yaklaşımların yerini almıştır. Politik iktisat perspektifleri, Milton Friedman'dan ziyade Marx'ın mantığıyla klasik ekonomik görüşü onaylayarak, 1970'lerin ortaları başlarken, etkili olmaya başlamıştır. Bu yaklaşım Marx'ın klasik ekonomisinden esinlenerek kapitalizmin siyasal ve ekonomik kuvvetlerinin, dünya ekonomisine nasıl şekil verdiği üzerine odaklanmıştır. Marx'ı takip eden Harvey, kapitalizmin altında üretim, tek sınıfın sömürülmesini gerektirdiği için ekonomik eşitsizliklerin kaçınılmaz olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, kapitalist üretimin coğrafyası ile coğrafi eşitsizlikleri yaratan düzensiz gelişme ve işgücünün mekânsal bölünmelerinin birbirleriyle bağlantılı olduğunu ifade etmiştir (Sheppard 2006: 13).

Bu yaklaşım, lokasyon teorisi tarafından kabul gören rasyonel ekonomik seçim sonucunda uyumlu bir denge sağlanacağı yönündeki görüşün aksine, sosyal sınıflar arasındaki çatışmaların devlet tarafından uzlaştırılabileceğini ifade etmiştir. Aynı zamanda, pozitvizmin fırçası ile katranlanmış kantitatif coğrafya ile birlikte matematiksel model ve istatistiksel testlerden; daha nitel, örnek olay incelemesine(vaka analizine) yönelik, çoğunlukla eleştirel gerçekliğe dayalı bir yaklaşıma doğru metodolojik bir kayma ortaya çıkmıştır (Barnes, Sheppard, Tickell 2004: 4).

1.5.4. Diğer Düşünce Akımları

90'lı yıllarda politik iktisat coğrafyacılar tarafından, ekonomiyi kültürden çok daha önemli gördüğü, insanın sosyal düzene olan katkısını küçümsediği ve cinsiyete karşı duyarsız kaldığı düşüncesiyle eleştiri yağmuruna tutulmuştur. Sonuçta coğrafyacılar arasında (post yapısalcıların, feminist iktisatçıların, kültürel teorik yaklaşımçıların yarattığı dalgalanma ile birlikte) şimdiye kadar benzeri görülmemiş bir yaklaşım çeşitliliği ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşımlar ekonomik coğrafyanın, üretim ve tüketim benzeri terimlerin ne anlama geldiğinin yeniden değerlemesini yapan, bu süreçlerin önceden ihmal edilen yönlerinin yeniden tanımlanmasına çalışan uygun yöntemleri içermesi gerektiğini vurgulamaktadır (Barnes, Sheppard, Tickell 2004: 5).

Bu yaklaşımlardan birisi feminist yaklaşımdır. Feminist yaklaşım, 1980'li yıllarda küreselleşen dünyada disiplinler arası bir alan olma özelliğine sahip olmuştur. Bu dönemde farklı alanlarda kadın konusunda çalışan araştırmacılar kadın çalışmaları adı altında bir araya gelmişlerdir (Eroğlu, İşler 2006: 19). Feminist iktisat kavramının ifade ettiği iki anlam bulunmaktadır. İlk olarak feminist iktisat, neo-klasik iktisadın feminist bir gözle köklü eleştirisini yapan bir yaklaşımı ifade etmektedir. İkincisi feminist iktisat, yerleşik (neo-klasik) iktisada alternatif bir iktisat sunan teorik yaklaşımı ifade etmektedir (Eroğlu, İşler 2006: 68).

Feminist teori, iktisat disiplininin tüm yaklaşım, model, yöntem, kavram ve tanımlarını ve hatta kapsam ve konusunu eleştirel bir bakışla inceler. Bu yaklaşım öncelikle kadınların iktisadi durumlarını - kadın ve erkek arasındaki iktisadi eşitliği sağlayacak şekilde – geliştirme amacıyla, kadınların iktisadi konumlarını, davranışlarını, bunların sonuçlarını hesaba katarak, yeniden gözden geçirip irdeler. Başka bir ifadeyle, feminist iktisat yaklaşımı iktisat disiplininin tüm ayrımcı unsurlarıyla, özellikle de cinsiyetçi yapısı temelinde sorgular (Serdaroğlu 1997: 3). Geleneksel iktisadi görüşün, kadınların ekonomideki geniş katkısını (GSMH' nin neredeyse %50'sini) görünmez kılması, feminist eleştirinin temel çıkış noktası olmuştur.

Feminist teori, coğrafi geçim olanaklarının şekillenmesinde önemli olan ırk, yaş, cinsiyet ve yer gibi sosyal işaretleri teşhis etmek için geliştirilmiştir. Bunun anlamı feminist teori, bireylerin ekonomik faaliyet anlayışları ile ekonomik coğrafyada işçi-işveren ilişkileri, işyeri uygulamaları, tüketim ve konut seçimi gibi geleneksel temaları etkileyen işaretlerin kesiştiği bir kimlik ileri sürmektedir.

Serdaroğlu (1995) feminist iktisadın kuramsallaştırılması çabalarında öncelikli olarak şu soruların cevaplarının altında yatan ideolojinin araştırılması gerektiğini ifade etmiştir:

İktisatçılar, bildiklerini nasıl biliyorlar, bildiklerinin doğruluğunu nasıl iddia edebiliyorlar?

İktisatçılar, mülakat, gözlem gibi yöntemlerle elde edilen bilgilere neden şüpheyle yaklaşmaktadırlar, yaptıkları araştırmaları neden yalnızca niceleyici yöntemlerle sınırlandırmaktadırlar?

İktisatçılar, iktisadi analiz ve sunumlarının neden duygudan arındırılmış olması gerektiğini savunmaktadırlar?

İktisatçılar, modelleştirmede ve kuramların sunumunda neden matematiksel söylemi, hikaye anlatımı ve metaforik söylem şekillerine göre daha değerli olduğunu kabul etmektedirler (Eroğlu, İşler 2006: 84–85).

Feminist iktisatçıların varsayımları, bundan önceki iktisadi yaklaşımların içermediği kadın bakış açısını da göz ardı etmeyecek bir şekilde ekonomiyi incelemiş ve iktisatta geçmişten beri devam eden yöntem, kuram ve politika tartışmalarına yeni bir boyut kazandırmıştır. Feminist yaklaşımların yöntemleri genelde vaka çalışmaları üzerinde yoğunlaşmıştır. Feminist iktisat üzerine çalışmalar yürüten iktisatçılar farklı iktisat okullarından gelmişlerdir. Buna rağmen birbirleriyle çelişmeyen ancak birbirinden farklı yaklaşımlar ortaya çıkarmışlardır. Bu da yaklaşımlara önemli bir boyut zenginliği kazandırmıştır.

1.5.5. İktisadi Coğrafyaya Yeni Yaklaşımlar

Ekonomik coğrafya, yeryüzündeki ekonomik faaliyetlerin dengesiz dağılımı ile ilgili bir çalışma alanıdır. Günümüzde bu alanda etkili olan birbiriyle çelişen iki teori: Kurumsal ekonomik coğrafya ve yeni ekonomik coğrafyadır.

Kurumsal ekonomik coğrafya, coğrafya kökenli akademisyenler tarafından hâkim duruma getirilmiştir ve kurumsal ekonomiye benzemiştir. Aşırı basitleştirme riskini de göze alarak, kurumsal ekonomik coğrafya, servetin bölgeler arasındaki eşitsiz dağılımı ile kurumsal yapılardaki farklılığın esas olarak ilişkili olduğunu savunmaktadır (Whitley 1992, Gertler 1995, Martin 2000).

Kurumsalcı yaklaşım, tüm bölgesel sistemin uzun erimli evrimi yerine, belirli bir bölgenin gelişiminin olası koşullarını incelemeyi önermektedir. Sosyal politikaların, bir bölgede var olan bölgesel kalkınmaya imkân veren tüm sosyal ilişkiler ve kurumsal yapı içerisinde yerleşikliğinin önemi, bu yaklaşımın odağındadır. Resmi ve gayri resmi tüm kurumlar, belirsizlikleri ve dolayısıyla riski azaltan, aynı zamanda sosyal güveni yerleştiren başlıca aktörlerdir. Bu durumda, piyasalar neoklasik iktisadın varsaydığı biçimde serbest değil, tam tersine yeniden üretilen sosyal kurgulardır ve piyasalarda aksama olması kaçınılmazdır (Filiztekin 2008: 27).

Yeni ekonomik coğrafya, kültürel dönüşüm ve feminist teori ile yaklaşık olarak aynı dönemde yani 1990'lı yıllarda ekonomik coğrafyanın bir okulu olarak ortaya çıkmıştır. Yeni ekonomik coğrafya, ekonomik faaliyetlerin dengesiz dağılımını, mobil üretim faktörlerinin evrensel süreçlerinin bir sonucu olarak gören neoklasik iktisatçılar (Krugman 1991, Fujita et al. 1999, Brakman et al.2001) tarafından geliştirilmiştir (Frenken 2007: 1).

Yeni ekonomik coğrafya modelleri mekânı modelin içine ilave etmişlerdir. Bu modellerde ölçek ekonomilerine değinilmiştir, ayrıca bu modeller mikro ekonomik temellere dayalı genel denge anlayışı içerisinde bütünsel bir yapıyı kurmayı hedeflemektedirler. Krugman'ın modelinde, her biri farklı ekonomik sektörü temsil eden, ölçek ekonomisine göre üretim yapan firmalar, kendilerini birbiriyle tekelci rekabet içinde bulurlar.

Yeni ekonomik coğrafya yaklaşımları, kalkınma iktisadı yaklaşımı tarafından yeni bir fikir içermediği gerekçesi ile başlangıçta sıkça eleştirilmiştir ancak bölgesel gelişmeye dair ciddi önermeler içeren çeşitli yeni ekonomik coğrafya modelleri bulunmaktadır. Bu modellerin ortak varsayımları malların bir yerden bir yere naklinin maliyetli oluşu ve üretimde artan ölçek ekonomisinin olmasıdır. Bu iki varsayım altında, firmalar pazara yakınlık ile üretimi yığılaştırma arasında bir seçim yapmak durumundadırlar. Bu iki varsayım, aynı zamanda, piyasalarda eksik rekabet olmasını gerektirir. Starrett'in (1978) '*mekânsal imkânsızlık kuramı*' (spatial impossibility theorem), serbest piyasa yapısının en uygun iktisadi coğrafyayı (optimal landscape) yaratamayacağı sonucuna varır. Dolayısıyla bölgesel müdahale kaçınılmazdır (Filiztekin 2008: 27).

Yeni ekonomik coğrafya (YEC) modelleri Krugman'ın temel çalışmasından yola çıkılarak, Fujita ve diğerlerinin temel katkıları sonucu geliştirilmiş çeşitli modellerden oluşmaktadır. Metodolojik olarak, yeni ekonomik coğrafya modelleri, geleneksel ekonomik modellere göre ayrıntılı ampirik analizi ve hipotez testlerini daha yoğun biçimde kullanır ve denge modelleri oluştururken matematiksel modellerden faydalanırlar.

Çok basit olarak yeni ekonomik coğrafya modellerinin temel özellikleri şöyle ifade edilebilir. İki bölge, biri sabit ölçek getirisine sahip, tam rekabetçi piyasada çalışan ve ürünü serbestçe ticaret edilebilen (genellikle tarım olduğu düşünülen), diğeri ise artan ölçek getirisine sahip, eksik rekabetçi piyasada çalışan ve ürününün ticareti serbest olmayan (genellikle imalat sanayi olarak düşünülen) iki sektörlü bir ekonomi

varsayılmaktadır. Bu modellerde temel olan ikinci sektördeki (imalat) firmaların bölgeler arası dağılımıdır, çünkü büyüme bu sektördeki gelişme yoluyla olmaktadır. Yeni ekonomik coğrafya modellerinin politika önerilerinden yola çıkılarak daha gerçekçi ve yeni modeller üretilebilir (Filiztekin 2008: 28).

Kurumsal ekonomik coğrafya ve yeni ekonomik coğrafya birbiriyle karşılaştırıldığında ilk olarak, kurumsal ekonomik coğrafya ve yeni ekonomik coğrafyanın metodlarının birbirinden farklı olduğu söylenebilir. Kurumsal ekonomik coğrafyacılar, biçimsel modelleme kullanarak nedenden sonuca varmayı reddetme yönünde eğilim göstermektedirler. Bunun yerine genelde örnek olay uygulaması, yerel özgürlüğü vurgulayan “gerçek yerler” gibi tüme-varım metoduna başvururlar. Buna karşılık, yeni ekonomik coğrafya yaklaşımları yansız alan, tipik kurumlar ve denge analizine dayanarak tündengelimli biçimsel modelleri kullanmaktadırlar. İkinci yaklaşım taraftarları örnek olay (case study) araştırmasına değer vermemektedirler, hatta bunu tamamen reddetmektedirler (Frenken 2007:1).

İkincisi, iki teorinin ekonomik davranış hakkındaki temel varsayımları birbirinden farklıdır. Yeni ekonomik coğrafya bireylerin faydalarını maksimize etmeye yönelik yaptığı ekonomik faaliyetlerin coğrafi kalıplarını açıklamayı hedefler. Buna karşılık, kurumsal akademisyenler ekonomik davranışları en iyi şekilde anlamak için yol gösterici önermeyi kullanmaktadırlar. Kurumlar, onların kendi karar ve eylemlerine kılavuzluk eden makul ve çok güvendikleri kurumsal çerçeve ile sınırlanmaktadırlar. Kurumlar, analizlerin ilgili parçalarının gerçek yerlerini gösteren coğrafi olarak belirli bir bölgede sınırlanmış uygulamalardan oluşmaktadır. Neoklasik modellerde ise (yani yeni ekonomik coğrafyada) kurumların dolaylı ya da dolaysız hiçbir rolü bulunmamaktadır (Frenken 2007:2).

Evrimsel ekonomik coğrafya, ekonomik coğrafyada üçüncü bir yeni yaklaşım olarak kabul edilebilir. Evrimsel iktisatçılar, bir şeyin niçin var olduğunun açıklamasının, onun ne olduğuna ve nasıl ortaya çıktığına dayandığını iddia etmektedirler (Dosi 1997:1531). Evrimsel ekonomik coğrafya, ekonomiye, evrensel mobilite odaklı daha temel süreçleri yığma (neoklasik) veya belirli bölgelerde kurumların tekliği (kurumsal) üzerinde yoğunlaşmak yerine, yer ve zaman içinde gözler önüne serilen (gelişen) evrimsel bir süreç olarak bakmaktadırlar. Bunu yaparken düzensiz ekonomik gelişmenin temelini oluşturan dinamiklere odaklanırlar. Özellikle, girişimcilik, yenilik, teknolojilerdeki yükseliş ve

düşüşler, farklı yerlerdeki sanayiler, ağlar (şebekeler) ve kurumları analiz eder. Ekonomik coğrafyada yeni ufuklar açarak katkı sağlasa da evrimsel yaklaşımlar, oldukça yenidir (Frenken 2007:2).

2. Küreselleşme

İnsanoğlu yeryüzünde var olduğu ilk andan itibaren, doğal çevredeki olayların dışında her gün kendi yarattığı sürekli bir değişim içerisinde, zaman içinde eski değerler ve eğilimler yerini yenilerine bırakmaktadır. Yaşanan bu değişim toplumsal ve ekonomik hayatı da önemli ölçüde etkiler duruma gelmiştir. Özellikle 21. yy' da değişimin hızı ve ulaştığı boyutlar dikkat çekicidir. Söz konusu değişim İkinci dünya savaşı döneminde ideolojik temelli yaşanmış iken 1980'li yıllardan itibaren dünya ticaretini serbestleştirmek amacıyla ekonomik alanda yoğun olarak yaşanmıştır. Küreselleşme olarak adlandırılan bu değişim, yenedünya düzeninde serbest piyasa ekonomisini öngörürken, rekabeti de sanayileşmenin vazgeçilmez ögesi kabul etmiş ve aynı zamanda finansal alanda sermayenin milliyetini ortadan kaldırarak hareketinin artmasını sağlamıştır (Şanlı 2004).

Küreselleşmenin ne olduğu hakkında birbirinden farklı görüşler bulunmaktadır. Bu görüşler savunucularının politik ve ekonomik bakış açılarına göre farklılaşmaktadır. Ancak temel olarak bu görüşler küreselleşmeye olumlu bakanlar ve küreselleşme karşıtları olarak sınıflandırılabilir. Küreselleşmenin olumlu bir süreç olduğunu ileri sürenlere göre, çağdaş toplumların dünya ölçeğinde birbirleriyle karşılıklı bağımlılıkları bulunmaktadır. Buna göre, ulus devletler ancak küreselleşmeye eklenerek kalkınma mücadelelerinde başarılı olabilirler. Küreselleşme taraftarları, küreselleşmenin evrenselleştirici ve refah sağlayıcı yeni bir olgu olduğunu savunmaktadırlar. Küreselleşme karşıtları ise küreselleşmenin varlığını inkâr etmemektedirler ancak onun mevcut yapılanması ile kapitalizmin yeni bir aşaması olduğunu ileri sürmektedirler. Küreselleşmenin temelinde kapitalizm ve emperyalizmin bulunduğunu belirtmektedirler. Buna kanıt olarak da uluslar arası sermaye akımlarını ve uluslar arası şirketleri göstermektedirler (Es 2007: 36). Bu bölüm küreselleşme olgusunun kavramsal çerçevesi, gelişimi ve küreselleşmenin dünya ticaretine etkilerini kapsayacaktır.

2.1. Küreselleşmenin Tanımı

Küresel kelimesi, cihanşümul veya bütün dünyayı kapsayan anlamına gelmektedir. Küresel kelimesinden hareket edilerek bugün toplum hayatının her alanında yeni kavramlar üretilmektedir; küresel pazar, küresel şirket, küresel ürün, küresel yönetici, küresel kültür, küresel siyaset, küresel işgücü, küresel sermaye bunlardan bazılarıdır (Turan 1994:2).

1980’li yıllarda adını duyurmaya başlayan küreselleşme olgusu, günümüzde herkesin tanıdığı ama birçok kişinin içeriğini tam kavrayamadığı veya farklı amaçlarla kullandığı bir kavramdır. Küreselleşmeyi açıklamaya yönelik birçok tanım mevcuttur. Ancak küreselleşmeyi açıklamada yararlanılan dünya görüşleri, bakış açıları ve ideolojiler değiştikçe, tanımın içeriği de değişmektedir. Küreselleşme çok boyutlu bir kavramdır ve etki alanı oldukça geniştir. Dolayısıyla onun ifade ettiği anlamı tam olarak açıklayabilmek kolay değildir.

Kongar’ın bir yazısında ifade ettiği gibi ”*Küreselleşme, aslında bütün sosyolojik ve siyasi kavramlar gibi son derece karmaşık bir kavram, öyle tek bir değişkene indirgenecek gibi değil*”dir (Kongar 2001).

Küreselleşme kavramının bugünkü anlamda işlerlik kazanmasının başlangıcı, 4 Nisan 1959 tarihinde The Economist dergisinin bu kavramı kullanması ile olmuştur. McLuhan ise 1962 yılında yazdığı bir metinle yeni iletişim teknolojilerinin yaşamımızdaki etkisinin kavramak üzere sık söylenen “global village” yani “küresel köy” terimini ilk defa kullanan kişi olmuş, dünya ekonomisinin tek bir pazar haline geleceği düşüncesinin temelini atmıştır (Aktel 2004: 195).

Ekonomik anlamda kavramın tanımlanmasında ise öncülük Theodore Levitt’e aittir. Sermaye ve üretimin dünya çapına yayılması, tüketim kalıplarındaki yakınlaşmalar, uluslar arası kuruluşların etkinliğinin artması, çok uluslu firmaların egemenliği gibi unsurları öne çıkaran tanımlar aslında küreselleşmeyi ekonomik temelde ele alan ve Levitt’e yaklaşan tanımlama çabalarıdır (Aktel 2001: 196).

Küreselleşme, sadece ülkelerin ekonomik yönden karşılıklı bağımlılıkları anlamına gelmemektedir. Bu kavram içinde yaşadığımız dönemde zamanın ve mekânın dönüşümüyle de ilgili bir kavramdır. Giddens’in da ifade ettiği gibi küreselleşme politik ve ekonomik etkilerin birleşiminden doğan bir dizi karmaşık süreçlerden oluşmaktadır.

Küreselleşme bir anlamda, milli ekonomik, politik, kültürel yapının bir dizi ulus ötesi gelişme ile koalisyonudur ve bir ideoloji olarak da her ülkenin bir diğerini etkilemesini sağlamaktadır (Mittelman 1997: 3).

Yeldan' ın yapmış olduğu tanıma göre küreselleşme, dünya ekonomisini oluşturan sosyal ve iktisadi parçalarının birbirleriyle ve giderek dünya piyasalarıyla eklemlenmesi şeklinde algılanmaktadır.

Küreselleşme, ülkeler arasındaki ekonomik, siyasi ve sosyal ilişkilerin yaygınlaşması ve gelişimi; ideolojik ayrımlara dayalı kutuplaşmaların çözülmesi; farklı toplumsal kültürlerin, inanç ve beklentilerin daha iyi tanınması; ülkeler arasındaki ilişkilerin yoğunlaşması gibi farklı görünen; ancak birbirleriyle bağlantılı olguları içeren; bir anlamda maddi ve manevi değerlerin ve bu değerler çerçevesinde oluşmuş birikimlerin milli sınırları aşarak dünya çapında yayılması olarak da algılanabilir (Zengingönül 2004: 6).

Küreselleşme kavramını; “ülke ekonomilerinin dünya piyasalarıyla bütünleşmesi ve tüm ekonomik kararların sermaye birikimine ilişkin parametrelere göre alınması olarak değerlendirmek mümkündür.” Bu durum kısaca ekonomilerin artan bağımlılığını da ifade etmektedir (Aslan 2006: 6).

Küreselleşmeyi insan haklarının yasallaşması, işlemlerin dijitalleşmesi, iletişimin hızı, dünya çapında sivil toplum kuruluşlarının yoğunlaşması, felaketlerin yayılması, uluslararası sermaye pazarlarının büyümesi, illegal göçün artması vb. bir takım gelişmelerin karışımı şeklinde de ifade edebiliriz.

Zengingönül' ün geniş anlamda küreselleşme tanımı şöyledir (Zengingönül, 2004): “*küreselleşme, dünyada mevcut uluslar arası, ulusal, bölgesel ve yerel katmanlara ait siyasi, ekonomik, sosyal, ekolojik, kültürel ve hatta coğrafi sistemlerin, birbirlerinden farkındalıklarının gün geçtikçe artmasıyla, geçişkenliklerinin ve birbirlerini etkileme güçlerinin de arttığı ve dünya çapında bir “farkındalık ve küreye ait olumlu veya olumsuz gelişmelere bilinçli veya tepkisel cevap verme kültürünün oluştuğu”, gelişen bir süreçtir”*.

Mevcut tanımların ortak noktaları incelendiğinde; ülkeler arasındaki her alanda artan karşılıklı bağımlılık, devlet dışı aktörlerin ortaya çıkması, iletişim teknolojisinin kazandığı önem ve ekonomik, siyasî, kültürel ve sosyal alanlarda bazı ortak değerlerin millî sınırları aşarak hızla yayılması hususları dikkat çekmektedir. Burada iletişim teknolojisinin de

oynadığı hızlandırıcı rol sebebiyle, ülkeler arasındaki iletişimin ve bunun doğal bir sonucu olarak mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı neticesinde ülkeler arasında başta ticaret olmak üzere karşılıklı artan bağımlılık söz konusudur. Yine Avrupa Birliği ve IMF (Uluslararası Para Fonu) gibi devlet dışı aktörlerin öneminin artması ve bazı devletlerin ekonomik serbestliklerini tehdit eder boyutlara ulaşması da dikkate değer bir başka husus olarak düşünülmektedir (Şenyiğit 2005).

2.2. Küreselleşmenin Kapsamı ve Tarihçesi

Küreselleşmenin gelişiminin başladığı dönem ile ilgili ortaya atılan pek çok varsayım vardır. Bunlardan biri, insanların birbiriyle iletişim kurmalarıyla birlikte küreselleşmenin başladığı şeklindedir. Diğer bir varsayım, çakmaktaşı ticareti yapan insandan bu yana uluslar arası ticaretin var olduğu ve küreselleşmenin ilk çağlardan beri devam eden bir olgu olduğunu söyler (Ersoy, Ersoy 2002: 35). Ayrıca küreselleşmenin, insanların buldukları yerlerden başka yerlere göç etmesi ve ticaret kervanlarının oluşturulması, binek hayvanlarının ehlileştirilmesi, büyük pazarların kurulması, ipek yolu ve deniz yollarının kullanılarak yeni bölgelerin keşfedilmesi kadar eskilere dayanan bir geçmişe sahip olduğu da söylenebilir (Aktel 2001: 195). İletişim ve ticareti küreselleşmenin başlangıcı ile ilişkilendiren bir yaklaşıma göre küreselleşme süreci Marco Polo ve ardından Christoph Colomb ve Vasco de Gama'nın Avrupa'dan yola çıkmalarına dayanmaktadır (Zengingönül 2004: 19). Buna göre dünya mal ve faktör piyasalarında küreselleşme Colomb ve Gama'nın bundan 500 yıl önce Avrupa'dan yola çıktıklarından itibaren başlamıştır (Williamson 2002: 1).

Avrupalıların başlatmış olduğu coğrafi keşifler çağı ulaşım ve iletişimde gelişmeler sağlayarak dünyayı iyice küçülmüş; ortaya çıkan bu gelişmeler on altıncı ve on yedinci yüzyıllardan itibaren ticaret ve sömürge oluşturma çabalarını hızlandırarak küreselleşmeyi arttırmıştır. İngiliz coğrafyacı Sir Halford Mackinder (1904), 1492'den kendi zamanına kadar olan, dünyanın her tarafının birbirine bağlandığı döneme "Kolomb dönemi" demiştir. "Kolomb-sonrası çağ" olarak adlandırdığı dönemde ise Yerküre'nin "dünya çapında kapalı bir sistem haline geldiğini; toplumsal güçlerde meydana gelen patlamanın kürenin en uzak yerlerinde bile şiddetle yankı bulduğunu"nu ifade etmiştir (Tümertekin, Özgüç 1997: 35). 1492 sonrası dünyada ticari bir patlamanın olduğu ve ticaretin dünya gayri safi milli hâsılası içindeki payının önemli derecede arttığı doğrudur (O'rourke, Williamson 2001: 1).

Yeldan küreselleşme sürecinin niteliğine ilişkin gözlemleri şöyle ifade etmektedir (Yeldan 2008: 79) : ” *Küreselleşme teknolojik yenilenme ve piyasaların birbirleriyle yakınlaşmasından ibaret bir süreç değildir. Kapitalizm embriyonik olarak 15. yüzyıldan bu yana genişlemesini sürdürmekte; dünyanın ücra coğrafyalarını birbirine yakınlaştırarak kapitalist birikime dayalı piyasa mantığı içine almakta ve yeni teknolojilere dayalı ürünler geliştirerek karlılığını sürdürmeye çalışmaktadır. Dolayısıyla küreselleşme ile kastedilen süreç, tarihsel mantığı içinde bizzat kapitalizmin kendisidir. Daha başka bir ifadeyle, küreselleşme kapitalizmin gelişme yasalarından bağımsız, “yeni” bir olgu değildir.*”

Bugün anladığımız manada küreselleşmenin dönemsel gelişimine baktığımızda karşımıza dünya bankası tarafından yapılan ayırım çıkmaktadır (Kotilainen, Kaitila 2002: 70):

- İlk küreselleşme dönemi (1870-1914)
- Ulusçuluğa geri dönüş (1914-1945)
- İkinci küreselleşme dönemi (1945-1980)
- Yeni küreselleşme dönemi (1980 ve sonrası)

Buna göre ilk küreselleşme dalgası 1870’de başlayıp 1914’e (I. Dünya Savaşı) kadar devam etmiştir. Bu dönemde telgrafın icadı ve ulaşım faaliyetlerinin artışı (deniz yolu, tren yolu) gibi gelişmeler ülkelerin birbirleriyle gerçekleştirdikleri ekonomik faaliyetlerin artmasına yol açmıştır. İkinci küreselleşme dönemi olarak adlandırılan 1914-1945 arası dönemde ise küreselleşme hareketlerinin yavaşladığını; küreselleşmenin yerini ulusalcılığa dönüştürdüğünü görmekteyiz. Tabii buradaki dönüşümün temelinde 1929 Büyük Buhranı’ndan etkilenen ülkelerin korumacılığa dönüş yaşamaları yatmaktadır. Bu dönemde ülkelerin korumacılığa dönüşlerinin etkisiyle dünya dış ticaretinde önemli düşüşler yaşanmıştır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonraki dönemde ise küreselleşme kavramını ilk defa kurumsal bir kimliğe kavuşturmak için çaba gösterilmiştir. Bu amaçla IMF(Uluslar arası Para Fonu), IBDR(Dünya Bankası) gibi kuruluşlar oluşturulmuştur. Ayrıca ekonomik bütünleşme ve dış ticaretin serbestleştirilmesi amacıyla BM (Birleşmiş Milletler), ILO (Uluslar arası Çalışma Teşkilatı), FAO (Gıda ve Tarım Teşkilatı), GATT (Gümrük

Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması) gibi örgütlenmeler desteklenmiştir. 1945–1975 yılları arası dönemde gelişmekte olan ülkeler de dâhil olmak üzere küreselleşme adına çok önemli yapısal dönüşümler ve değişimler yaşanmıştır. Küreselleşme, iktisadi bir sistem olarak kapitalizmin dünyaya yayılmasıdır. Küreselleşme bugünkü anlamda kendini ilk olarak jeopolitik alanda göstermiştir. Öncelikle Sovyetler birliğinin çökmesi kapitalizmin önündeki en büyük engeli ortadan kaldırmıştır. Ayrıca Asya, Afrika ve Latin Amerika’da ortaya çıkan borç krizi nedeniyle IMF ve Dünya Bankası tarafından bunlara krizden çıkış için bir takım reçeteler verilmiş, politikalar öngörülmüştür. Dışa açık ekonomiyi savunan bu politikalar da bu ülkelerin piyasa ekonomisine eklenmesini kolaylaştırmıştır. Modern küreselleşme olarak adlandırılan 1980’ li yıllardan sonra tüm dünyada neoliberal politikalar uygulanmaya başlanmış ve buna bağlı olarak özelleştirme, finansal serbestleşme, piyasa ekonomisi ve dış ticaretin liberalizasyonu gibi kavramlar ön plana çıkmıştır (Özyakışır 2007, Adda 2007).

Özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerinin son yıllardaki gelişimi, iletişim hızını artırıp maliyetleri düşürerek, daha hızlı ve ucuz etkileşim sağlayarak, dağıtımı kolaylaştırarak küreselleşmeyi hızlandırmıştır.

Son yıllarda ülkeler ve bölgeler arasındaki talep özelliklerinin birbirine benzemesi, talebin homojen hale gelmesi, pek çok endüstride üretimin ölçek ekonomilerinin yükselmesi, ülkeler arasındaki faktör maliyetlerinin değişimi gibi olgular da küreselleşme sürecini hızlandırmıştır. Örneğin, işgücü faktörünün ucuz olduğu (yani maliyetinin diğer bir ülkeye göre düşük olduğu) ülkeler farklı ülkelere gelen doğrudan sermaye yatırımlarını kendilerine çekebilmektedirler bu da üretimin ulusal sınırları aşması yani üretimin küreselleşmesini hızlandırabilmektedir. Benzer şekilde devletlerin uygulamış oldukları politikalar da yine küreselleşme sürecinin hız kazanmasına olanak sağlamaktadır. Şöyle ki; devletin bazı endüstrilerde vergi indirimine gitmesi, gümrük tarifelerini indirmesi, sübvansiyon vb. kolaylıklar sağlaması da küreselleşme sürecine katkıda bulunur.

Bugünkü duruma baktığımızda küreselleşmenin, jeopolitik alanın sınırlarını çoktan aştığını söylemek mümkündür. Küreselleşme, devletlerarası bir sistem mantığının yerine ulus ötesi bir sistem mantığını getirme çabası içerisinde. Küreselleşme, dünyanın sermaye birikiminin artmasına engel teşkil eden her türlü sınırı kaldırma sürecidir. Bu anlamda dünya ekonomisi, yalnızca uluslar arası ekonomiden çok fazlasını ifade etmektedir. Küresel ekonomiyi oluşturan parçalar gitgide birbirine bağlanmaktadır.

Küreselleşmenin kendine has bir yapısı bulunmaktadır ve bu yapı devletlerin başlıca egemenlik alanlarından olan, paranın kontrolü ve kamu finansmanının yönetilmesi gibi bir takım faaliyetleri kendi kontrolüne almaktadır. Ayrıca iletişim teknolojilerinde yaşanan aşırı gelişmeler de bilginin ve sermayenin dolaşımını daha önce hiç olmadığı kadar bir hıza ulaştırmış ve bu da pek çok alanda sınırların kalmasına sebep olmuştur. Bunun yanında üretim ve tüketim de uluslar arası bir norm kazanmış yani küreselleşmiş durumdadır (Adda 2007: 11).

2.3. Küreselleşmenin Etki Alanları

Küreselleşme, ekonomik, siyasi, kültürel ve askeri alanlar gibi birçok alanda etkiler ortaya koymuştur ve pek çok alanı pek çok yönden hala etkilemeye devam etmektedir. Küreselleşme daha fazla mal ve hizmet ticaretini içerdiği kadar aynı zamanda fikir ve kültür paylaşımını da içermektedir (Dejonge 2003: 1). Küreselleşme kavramı tek bir yönden incelenebilecek bir durumu çoktan aşmıştır. Bu kavram birçok farklı alanı etkilemekte ayrıca pek çok farklı alandan etkilenmektedir.

Küreselleşmenin ekonomik boyutu, en fazla öne çıkan ve üzerinde en fazla tartışılan boyutu olmuştur. Küreselleşmenin ekonomik boyutu diğer boyutlarına göre hem daha eski hem de daha derin bir yapıya sahiptir. Günümüzde artık hiçbir ekonomik, siyasi veya toplumsal sistemde milliyetçilikten bahsetmek olanaklı değildir (Köse 2003: 11).

Küreselleşme sürecinin özellikle gelişmekte olan ülkeler üzerine önemli etkisi ekonomik bağlamda daha göze çarpar şekilde olmuştur. Küreselleşmenin ekonomik boyutunun öne çıkması elbette ki bir tesadüf değildir. 1980'lerden itibaren karlarını maksimize etmek amacıyla hareket eden sermaye ve girişimci grubu, sadece üretim ve karı değil, aynı zamanda pazarı da dünya ölçeğine çıkarmış, böylece dışa açılma ve liberalleşme hareketleri siyasi küreselleşmenin önüne geçmiştir (Kazgan 1994: 78).

Bugün ekonomik küreselleşmeyle ilgili olan hakim görüntü, aşırı mobilitayı, global iletişimi, mekan ve mesafenin nötralizasyonunu vurgulamaktadır. Global ekonomik sistemin varlığı için, uluslar arası şirketler ve global iletişimin gücünün işlevinin önemli olduğu yönünde bir eğilim bulunmaktadır (Sassen 2000:79).

Artan küreselleşme eğilimleri hem merkez hem de çevre ülkelerde yeni ekonomik ve politik özellikler ortaya çıkmasına neden olmuştur. Çevre ülkelerde yabancı sermaye

büyük oranlarda yaygınlaşırken; merkez ülkelerde daha önce görülmemiş bir kredi yaratımı döngüsü, sermayenin uluslar arası dolaşımı ve spekülasyon yaygınlaşması meydana gelmiştir (Magdoff 2008: 7–8).

Ekonomik açıdan küreselleşme; artan uluslar arası ticaret hacmi, sınırları aşan kaynak aktarımı, artan dış yatırımlar, büyüyen ve dünyanın çeşitli bölgelerine yayılan çok uluslu şirketler ve ortak girişimleri ifade etmektedir. Dünya ekonomisinin son 15-20 yıl içinde hızlı bir biçimde küreselleşme sürecine girmesiyle beraber, ülkeler arasında ticaret sınırlarının önündeki engeller giderek azalmaya ve ortadan kalkmaya başlamıştır. Böylece uluslararası ticaret hacmi artmış, gelişmiş ülkelere gelişmekte olan ülkelere ileri teknoloji transferi gerçekleşmiş, uluslararası finans piyasaları gelişmiş, ülkeler arasındaki işgücü akımları hız kazanmış, yabancı sermaye akışında hem miktar hem de yön bazında önemli gelişmeler meydana gelmiştir.

Küreselleşmeyle birlikte ulusların birbirleriyle olan ilişkilerinde bazı olumlu etkiler ortaya çıkmıştır. Öncelikle internet aracılığıyla bilgiye ulaşılabilirliğin artması sonucu uluslararası izolasyon duygusu azalmaya başlamıştır. Dış yardımlar, verimlilik konusunda bazı kusurları olabilmesine rağmen, gelişmekte olan ülkelere milyonlarca dolar getirmiştir. Buna ek olarak, yabancı şirketler ev sahibi ülkelere yeni teknolojiler, yeni pazarlara erişim imkânı ve yeni sanayi getirmişlerdir. Yeni pazarlarda daha fazla iş olması nedeniyle yaşam standartları yükselmiştir. Ayrıca bilimsel ve tıbbi teknolojiler yaşam kalitesini artırmışlardır (DeJonge 2003: 2).

Küreselleşmenin ekonomik boyutuna dünya ölçeğinde bakıldığında, uluslararası sermayenin hâkimiyeti dikkati çeken en önemli noktalardan biri olmaktadır. Bu, tüketicileri ve üreticileri sonuç olarak da tüm dünyayı yönlendirmektedir. Uluslar arası sermayenin bu gücü hem günlük yaşam açısından hem tüketim kalıpları, üretim kalıpları vs. açısından dünyayı tek tipleştirmektedir hem de dünya ekonomisinin üretim verimliliği kavramını benimsemesi ve bunu en temel ölçüt olarak kabul etmesine yol açmaktadır.

Ayrıca ekonomik küreselleşme sürecinde finansal sermaye de uluslar arası hale gelmiştir. Özellikle 1980'lerden sonra finans piyasaları daha akışkan, karmaşık ve küresel bir yapı kazanmıştır. Bütün ülke paraları, malları, şirketlerin ve hükümetlerin çıkardığı bonolar elden ele dolaşmaktadırlar.

Ekonomik küreselleşme beraberinde, piyasa ekonomisinin gelişmesini, dünya çapında ekonomik örgütlenmenin hız kazanmasını, serbest ticaretin yayılmasını, sermaye hareketlerinin olağanüstü serbestliğini, dış ticaret hacmindeki genişlemeyi ve çok uluslu şirketlerin faaliyetlerinin genişlemesini getirmiştir (Aktel 2001: 197).

Küreselleşme, kavram olarak birçok şeyi kapsasa bile, asıl ekonomik ve mekânla ilgili olarak küresel düzeyde meydana gelen iki önemli değişikliğe işaret etmektedir: İlki, ölçekle ilgili olup, ekonomik aktivitelerin küresel düzeyde organize olduğuna işaret etmektedir. Uzaklığın öneminin azaldığı tartışmaları bir yana bırakılırsa, yeni ekonomik üretim sürecinin, coğrafyayı küresel düzeyde yeniden parsellediği bir geçektir. İkinci değişiklik, ulus-devlet ve benzeri klasik coğrafi sınırların yeni ekonomik yapıda işlevsiz olmasıdır. Gerçek bir küresel ekonomide, emek, mal ve hizmetlerin akışını sınırlandıran bölgesel, ulusal veya uluslar arası kısıtlamaların rolü önemsiz hale gelir (Felsenstein, Schamp ve Shachar 2002; aktaran: Marin, 2004: 23).

Küreselleşmenin etkisiyle insanlar, mallar, hizmetler ve sermayenin önündeki bütün engeller neredeyse tamamen ortadan kalkmış durumdadır. Küreselleşme olgusu, ülkeleri birbirine eklemeyerek geniş bir köy meydana getirmiştir ve bu küresel köydeki insanların yaşam biçimleri de giderek birbirine benzer hale gelmiştir. Bu yakınlaşmalarla beraber ekonomik hayatta ulus devletlerin etkinliği ve denetimleri azalmakta, uluslar arası şirketlerin (çok uluslu şirketlerin) belirleyici olma gücü gün geçtikçe artmaktadır.

Özellikle 1950'lerde ABD çok uluslu şirketlerinin çok büyük boyutlarda yayılması yeni küreselleşme çağının yolunu açan en önemli ekonomik gelişmelerden biri olmuştur. Bu sayede, diğer tüm ülkelerin büyük şirketlerinin hem kendilerini korumak hem de yeni birikim olanakları elde etmek amacıyla çokuluslu hale gelmesi ve uluslararası sahnede rol alması için gereken ortam yaratılmış olmuştur. 1950'lerin sonunda, ABD şirketlerinin yabancı ülkelerdeki yatırımları, dünya doğrudan yabancı yatırımının yüzde ellisini oluşturmakta olduğu görülmüştür (Magdoff 2008: 17).

Tablo 1. 1 Dünya'nın En Büyük 20 Uluslararası Şirketinin 2010 Yılı Gelir ve Kar Durumları

	Şirketler	Gelir (milyon dolar)	Kar (milyon dolar)
1	Wal-Mart Stores	408,214	14,335
2	Royal Dutch Shell	285,129	12,518
3	Exxon Mobil	284,65	19,28
4	BP	246,138	16,578
5	Toyota Motor	204,106	2,256
6	Japan Post Holdings	202,196	4,849
7	Sinopec	187,518	5,756
8	State Grid	184,496	-343
9	AXA	175,257	5,012
10	China National Petroleum	165,496	10,272
11	Chevron	163,527	10,483
12	ING Group	163,204	-1,3
13	General Electric	156,779	11,025
14	Total	155,887	11,741
15	Bank of America Corp.	150,45	6,276
16	Volkswagen	146,205	1,334
17	ConocoPhillips	139,515	4,858
18	BNP Paribas	130,708	8,106
19	Assicurazioni Generali	126,012	1,82
20	Allianz	125,999	5,973

Kaynak: Fortune 500, 2010 Erişim tarihi: 26.06.2010

Son yıllardaki duruma bakıldığında, dünya ekonomisinin önemli aktörlerinden olan çok uluslu şirketlerin gelirlerine göre sıralama yapıldığında bazı şirketlerin bazı ülkelerin gayri safi milli hâsılasından yüksek gelire sahip oldukları görülmektedir. Tablo 1. 'de 2010 yılı bilançolarına göre dünyanın en büyük 20 çok uluslu şirketi verilmiştir. Tablo'dan izlenebileceği gibi 2010 yılında dünyanın gelir açısından en büyük şirketi 408,2 milyon dolar ciroyuyla Wal-Mart Stores' dur. Bu firmaların önemli bir kısmı hala ABD

firmalarından oluşmaktadır, ikinci sırayı İngiltere, üçüncü sırayı da Alman firmaları almaktadırlar. Wal-Mart sattığı her mal için tüketiciye “en ucuz” garantisini vermektedir. Wal-Mart’ın bu denli büyük ve ucuz olmasının sebebi nedir? Bunun sebebi Çin ile yapılan ticarettir. Wal-Mart’a mal üreten firmalar genelde taşeronlaşmış ve Asya’daki ihracat bölgelerinde her türlü sömürüye açık çocuk ve kadın işgücü tarafından düşük ücretlere razı olarak üretilmiş malları üreten şirketlerdir. Yani dünyanın en çok kar eden uluslar arası firması küresel ölçekte bir yoksulluğun ana etkeni olmaktadır (Yeldan 2008: 37). Yani uluslararası şirketler küreselleşmenin etkilerinin pek çok ülkeye yayılmasında aracı olmaktadır.

Yeldan’ın sermayenin küreselleşmesi ve uluslararası şirketlerle ilgili ifadeleri şöyledir (Yeldan 2008: 79):

Küreselleşme sözcüğü “nötr”, yada yansız bir çağdaşlık öyküsü değil, öncelikle küresel sermayenin ve ulus-ötesi şirketlerin çıkarlarını gösteren bir ideolojiyi yansıtmaktadır. Neoliberalizm olarak tanımladığımız bu ideoloji, kapitalizmin yeni-emperyalizm sürecini meşrulaştırmaya yönelik çabaları ifade etmektedir. Dolayısıyla, mevcut küreselleşme dalgası her şeyden önce sermayenin küreselleşmesine hizmet eden neoliberal düşüncü ile iç içedir. Teknolojik ilerleme ve piyasanın kar mantığı yerine sosyal gönencin arttırılmasına dayalı başka bir küreselleşme sürecinin, kapitalist üretim ilişkisinden bağımsız olarak tasarlanıp sürdürülebileceği açıktır.

Özellikle 1990’lı yıllardan sonra uluslar arası ticaretin serbestleşme çabalarıyla birlikte dünya üzerinde mal, hizmet ve sermaye akımları hızlanmıştır. Mal, hizmet ve sermayenin kazandığı bu hız firmalara dünyanın çeşitli bölgelerinde kolayca faaliyet yapabilme olanağını sağlamaktadır. Küreselleşme olgusunun hız kazanmasıyla özellikle çok uluslu şirketler ön plana çıkmışlardır. Çok uluslu şirketler büyük sermaye birikimine ve gelişmiş üretim teknolojilerine sahiptirler ve bu onlara hem faaliyetlerini geniş alanda yürütme hem de uluslar arası sahnede rekabet edebilme gücü vermektedir. Çok uluslu şirketler, uluslar arası ticaretin temel unsurlarından biridirler ve küresel ortamda faaliyet göstermeleri sayesinde dünya ticaretinde önemli bir yere sahiptirler.

Çok uluslu şirketler açısından küreselleşme olgusunu inceleyecek olursak, piyasaların küreselleşmesi taleple ilgili olarak, zevklerin, tercihlerin ve fiyatın evrensel

hale gelmesidir. Arz ile ilgili olarak ise, mal ve hizmetlerin standartlaşması ve sektörler arasındaki rekabetin küresel duruma gelmesidir. Küreselleşme işletme biçimiyle, özellikle çok uluslu şirketlerle ilgilidir. Çok uluslu şirketlerin kendi pazarlama politikalarını ve kontrol sistemlerini oluşturmaya çalışarak, küresel rekabet ortamında küresel tüketiciler için küresel malların üretiminde söz sahibi olmaya çalışmasıdır. Küreselleşme dünya çapında homojenliği ifade etmektedir. Söz konusu homojenleşme çok uluslu şirketler bakımından hem arz hem de talep koşullarını kapsamaktadır (Tağraf 2002: 36).

Küreselleşme süreci içinde sermayenin küreselleşmesi de ön plana çıkan unsurlardan biri olmuştur. Sosyalizmi şiddetli biçimde savunan ülkelerde bile yabancı sermaye arzu edilir hale gelmiş ve bu sistemlerin yıkılmasına giden süreci hızlandıran bir faktör de olsa, bu ülkelerce yabancı sermaye teşvik edilmiştir. Günümüzde büyük ölçüde çok uluslu şirketler tarafından yönlendirilen küresel bir düzen, dünyanın her köşesinde etkinliğini başarıyla sürdürmektedir (Köse 12).

Yabancı ülkelere yapılan yatırımlar incelendiğinde beklenenin aksine yatırımların üçüncü dünya ülkelerinden daha fazla sanayileşmiş ülkeler tarafından çekildiği görülmektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan ilk yabancı yatırımlar hammaddeler ve diğer öncelikli ürünlere ve buralardaki düşük ücretlerden kar elde etmek amacıyla üçüncü dünyanın imalat sanayisine yönelmiştir. 1980'li yıllarda yabancı ülkelere yapılan dolaysız yatırım miktarı üç katı artış göstermiştir. Ayrıca bu yatırım eğilimi yalnızca imalat ve hammadde üretimi sektörleriyle sınırlı kalmamış; finans, gayrimenkul, sigortacılık, reklâmcılık ve medya gibi sektörlerle de yayılmıştır (Magdoff 2008: 7).

Küreselleşmenin başka bir açıdan bakacak olursak karşımıza uluslar arası ekonomik kuruluşlar (IMF, IBRD, GATT, WTO) çıkmaktadır. Uluslar arası ekonomik kuruluşlar da çok uluslu şirketler kadar küreselleşme sürecini şekillendiren başlıca aktörler durumuna gelmişlerdir. Özellikle 1990'lı yıllardan sonra uluslar arası kuruluşlar dünya ekonomisini düzenlemek ve şekillendirmek, mal, hizmet ve sermaye akımlarının ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımını sağlamak ve dünya ticaretinin önündeki engelleri kaldırmak amacıyla pek çok faaliyette bulunmaktadırlar.

Temelde GATT, dünya ticaretinin serbestleşmesi amacıyla ortaya çıkmış bir anlaşma niteliğindedir. GATT'ın tarife ve ticaret anlaşması olması özelliğinin yanında, anlaşmaya taraf olan ülkelerin uyguladıkları dış ticaret politikalarının da denetimini yapma

görevi bulunmaktadır. GATT'ın imzalanmasından bu yana belirli sektörlerde uluslar arası ticaretin büyük oranda serbestleştirilmesi sağlanmıştır. GATT kapsamında gerçekleştirilen Uruguay Raundu dünya ticaretinde ciddi oranda bir serbestleşme ve genişleme getirmiştir. Sübvansiyonlar, anti-damping, gümrük tarifeleri, ticarete teknik engeller ve korumacılık konularında çok taraflı kurallar geliştirilmiştir. Tekstil, tarım ve hizmetler sektöründe ticari faaliyetler GATT'ın çerçevesine dâhil edilmiş ayrıca fikri mülkiyet hakları ve yatırım tedbirleri için yeni kurallar oluşturulmuştur. Uruguay Raundu'nun en önemli sonucu dünya ticaretinin kurallarını ve işleyişini denetleyecek Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) kurulmasıdır. 15 Nisan 1994 tarihli Nihai Senet (Final Act) ile Dünya Ticaret Örgütü (WTO) kurulmuş ve GATT'ın yerini almıştır.

Çok taraflı sistemin işleyişi ile ilgili kuralların belirlendiği bir platform olan Dünya Ticaret Örgütü(DTÖ) bünyesinde dünya ülkeleri belirli kurallar çerçevesinde yer almaya çalışmaktadırlar. DTÖ hem küresel ticaretin artırılması, hem de ticaretin evrensel kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmesi açısından kritik öneme sahiptir (Güzel 2008: 12–15, aktaran, Nüvit 2009).

Uluslararasıda görülen çok taraflı örgütlenmelerin yanında; bölgesel ekonomik birleşmeler ve serbest ticaret anlaşmaları küresel sistemin tamamlayıcısı oldukları kadar söz konusu sistemin de ayrılmaz parçaları olmaktadır. Çok taraflı sistem bölgesel entegrasyonlara izin vermekte ve çok taraflı sistemin gelişmesi ve derinleşmesi artan bölgeselleşmeler ile birlikte ilerlemektedir (Güzel 2008: 12-15; aktaran Nüvit 2009). Küreselleşmenin etkisiyle dünyada sürekli bir değişim yaşanmaya devam etmektedir. Yaşanan değişimlerle beraber ekonomi, siyaset gibi konularda dünya sahnesinde belirleyici rol oynama amacıyla rekabet yoğunlaşmıştır. Bu rekabet olgusu tüm dünya ekonomisini sarmıştır. Değişime karşı rekabet üstünlüğü elde etmek, küresel savaşta ipleri eline almak gibi amaçlarla bölgesel birleşmeler hızlanmış ve belirleyicilikleri de yoğunlaşmıştır.

3. Dış Ticaret

Dış ticaret dar anlamda ülkeler arasında mal alış-verişini ifade etmektedir. Geniş anlamda dış ticaret ise ülkeler arasındaki mal, hizmet ve sermaye alışverişini ifade etmektedir (Bozoğlu 2007: 1).

Her ülkenin ürettiği veya üretmediği pek çok mal bulunmaktadır. Dış ticaret yoluyla ülkeler, kendisinin hiç üretmediği ya da üretse de kendisine yeterli gelmeyen mal, hizmet

ve sermayeyi başka ülkelerden daha kaliteli ve ucuza sağlama olanağına kavuşabilmektedirler. Dış ticaret sayesinde ülkelerin refah seviyeleri artmaktadır. Böylece de dünya refahına katkı sağlanmış olunmaktadır.

3.1. Dış Ticaret Teorileri

Kaynakların dağılımının bölgeden bölgeye farklı olması temel bir coğrafi gerçektir. Farklı mallar üretmek için kaynakların farklı bileşimlerinin gerekli olduğu doğrudur. İnsanlar her yerde, sahip oldukları faktör donatımları temelinde, bazı malların üretiminde uzmanlaşırlar ve bu malları en iyi şekilde üretirler. Üretmiş oldukları bu malları başkalarına satarak kendilerinin verimsiz olarak ürettikleri malları onlardan satın alırlar. Bu durumda ticaret vardır. Temelde uluslar arası ticaretin ayırt edici özelliği, ulusal sınırları aşıyor olmasıdır (Grotewold 1961:313).

Ülkeler arasında neden dış ticaret yapıldığı; hangi sebeplerle kapalı ekonomi yerine dış ticaret tercih edildiği; dış ticaretin ülkelere ne gibi yararlar sağladığı; dış ticarete fiyatların nasıl belirlendiği gibi sorular dış ticaret teorilerinin temelini oluşturmaktadırlar. Uluslararası gerçekleştirilen ticareti teorik olarak bilimsel bir yöntemle ilk defa inceleyen iktisatçı Adam Smith'dir. Ancak ilk olarak, klasik dış ticaret teorisinden önce geçerli olan doktrin olan Merkantilizm'i incelemek dış ticaret teorilerinin gelişimi açısından bize yol gösterici olacaktır.

3.1.1. Merkantilizm

Merkantilizm geleneksel olarak ele alındığında, klasik teoriden önce 16.yüzyıldan 17.yüzyıl sonlarına kadar geçerli olan bir düşünce akımıdır. Bu düşünce akımına göre, bir ülkenin ekonomik ve siyasal olarak güçlü olması için ülke mümkün olduğunca servetini artırmalıdır, bu servetin kaynağını da altın ve değerli madenler oluşturmaktadır. Devletin sahip olduğu altın ve değerli maden stokunu artırabilmek için ihracat artırılmalı, ihracata konu olan malların üretiminde girdi olarak kullanılan hammaddelerin ithalatı dışında ithalat kısıtlanmalıdır; altın girişini artırmak için deniz ticaret yollarının elde tutulması gerekliliğinden dolayıyla güçlü bir ticaret filosuna sahip olunmalıdır.

Merkantilistler dış ticaretin gerekli olduğunu ancak dünya servetinin sabit olması sebebiyle ülkeler birbirleriyle ticaret yaptıklarında bundan bir taraf fayda sağlarken, diğer taraf aynı ölçüde zarara uğrayacağını iddia etmişlerdir. Merkantilistler hem ulusal hem de

uluslararası ticaretin ulusal zenginliği artıran tek uğraş olduğunu kabul etmiştir (Savaş 1997: 233). Merkantilist düşüncede ülkelerin dış ticaret yapmaları ülkenin refahı için çok önemli sayılmıştır.

3.1.2. Klasik Dış Ticaret Teorisi

Sanayi devrimiyle beraber yoğun bir kitlesel üretim oluşmuştur ve bu yoğun üretim daha fazla serbest ticareti ve yeni pazar arayışlarını gündeme getirmiştir. Merkantilist yaklaşımlar bu dönemde serbest ticaret ihtiyacını yerine getirememeye; bu nedenle 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren merkantilizmin yerini klasik iktisadi düşünce almaya başlamıştır. Klasik teorinin ortaya çıkışı Adam Smith' in yazdığı "Ulusların Zenginliği" isimli kitap ile olmuştur.

Klasik dış ticaret teorisinin bir takım basitleştirici varsayımları bulunmaktadır. Bu varsayımlar: (Erdoğan 2009:271)

- İki ülke, iki mal vardır;
- Tek maliyet unsuru emektir;
- Para yoktur, malın malla değişimi yapılır;
- Ekonomide tam rekabet şartları geçerlidir;
- Ekonomi tam istihdamdadır;
- Üretim faktörleri sabit ve ülkeler arasında hareketsizdir;
- Taşıma ve haberleşme giderleri sıfırdır.

Dış ticaret ilk defa Adam Smith tarafından bilimsel bir temele oturtulmaya çalışılmıştır. Adam Smith dış ticaret konusundaki görüşlerini mutlak üstünlükler teorisi ismiyle anılan teorisinden yola çıkarak ifade etmektedir. Adam Smith'in düşüncesine göre dış ticaret yapmak kapalı ekonomiye göre bir ülke için daha yararlıdır. Bir ülkede hangi mallar daha ucuza üretiliyor ise o ülke o malları üretip satmalı, pahalıya ürettiği malları ise başka ülkelere satın almalıdır. Böylece işbölümü ve uzmanlaşma ortaya çıkacaktır. Ülkeler arasında yapılan ticaret hem ülkelerin hem de dünyanın refahını artıracaktır.

Diğer bir önemli Klasik İktisatçı David Ricardo'dur. Ricardo'nun Klasik İktisada en önemli katkısı Mukayeseli Üstünlükler Teorisidir. Bu teoriye göre; serbest ticaret ilkeleri

çerçevesinde her ulus kendine en uygun malların üretiminde uzmanlaşacaktır. Ricardo, mutlak üstünlükler teorisinin yerine “mukayeseli üstünlük” kavramını getirmiştir ve ülkelerarası uzmanlaşma ve ticareti bu yönde açıklamıştır (Güngör 4).

Karşılaştırmalı üstünlükler teorisine göre, ülkelerden biri her iki malın üretiminde mutlak olarak üstünlüğe sahip olsa bile, iki ülke arasında karlı bir dış ticaret yapılabilir. Böylece dış ticaret bütün taraflar için yararlı olabilecektir.

3.1.3. Neoklasik Katkılar

Klasik dış ticaret teorilerine göre bir malın maliyeti sadece o malın üretiminde kullanılan emek miktarına bağlıdır. Tüm diğer faktörler göz ardı edilmektedir. Neoklasiklerin dış ticaret teorisine katkısı bu yönde olmuştur, onlar klasiklerin yaptığı gibi maliyeti belirleyen tek faktör olarak emeği görmek yerine emekle birlikte malın üretimine katılan ve üretim maliyetini oluşturan diğer faktörleri de kapsayan fırsat maliyeti kavramını ortaya atmışlardır.

Fırsat maliyeti kavramını ilk ortaya atan kişi Gottfried Haberler'dir. Fırsat maliyeti bir malı bir birim daha fazla üretmek için, diğer bir malın kaç biriminin üretiminden vazgeçilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Neoklasikler üretimde emek yerine fırsat maliyetini kullanmışlar, ayrıca üretimde sabit maliyetler olmasının yanı sıra artan maliyetler ve azalan maliyetlerin de söz konusu olabileceğini ifade etmişler ve modellerinde bunlara da yer vermişlerdir.

3.1.4. Hecksher-Ohlin Teorisi

Klasik iktisatçıların ortaya atmış olduğu mutlak ve karşılaştırmalı üstünlükler teorilerine göre ülkeler arasında malların üretim maliyetleri birbirinden farklıdır. Bu yüzden ülkeler birbirleriyle ticaret yaparak kar elde etmeye çalışırlar. Klasik teoriler dış ticaretin sebebini böyle açıklarken neden ülkeler arasında mal üretiminde maliyet farklılığı ortaya çıktığı konusuna değinmemişlerdir. Hecksher-Ohlin Teorisi klasik teorilerin bu açığı gidermek için ortaya atılmış bir teoridir. Bu teoriye göre bir ülkede hangi üretim faktörü daha bol ve ucuz ise, o faktörle üretilen malların üretiminde karşılaştırmalı olarak üstünlük elde eder dolayısıyla bu malların üretiminde uzmanlaşmalı ve üretimin fazlasını diğer ülkelere satmalıdır. Bu teoriye göre ülkeler arasındaki ticaret ve uzmanlaşma üretim faktörleri fiyatlarının eşitlenmesini sağlar.

3.1.5. Heckscher-Ohlin Modelinden Çıkarılan Teoremler

Heckscher-Ohlin teorisinin temel sonuçlarından yola çıkarak, ortaya bir takım teoremler atılmıştır bunları şöyle sıralayabiliriz: faktör donatımı teoremi, faktör fiyatları eşitliği teoremi, Stolper-Samuelson gelir dağılımı teoremi ve Rybczynski teoremi (Seyidoğlu 2003: 69).

Faktör donatımı teoremi, ülkelerin farklı faktör yoğunluklarına sahip olduğunu, yani emek yoğun ya da sermaye yoğun, dolayısıyla bir ülkede hangi faktör daha yoğunsa o faktörün yoğun olarak kullanıldığı mallarda karşılaştırmalı olarak diğer ülkeye göre üstünlük sahibi olduğunu ifade etmektedir.

Faktör fiyatları eşitliği teoremi, uluslararası faktör hareketliliğinin tam olması durumunda faktör piyasalarının sağlayacağı faktör fiyatlarının eşitlenmesi sonucunu faktör hareketliliğinin olmadığı koşullarda serbest ticaretin ortaya çıkaracağını ileri sürmektedir (Bayraktutan 2003: 179).

Stolper-Samuelson gelir dağılımı teoremine göre ülkeler serbest dış ticaret yaparlarsa, ülkede bol bulunan üretim faktörünün milli gelirden aldığı pay artar, kıt faktörün ise milli gelirden aldığı pay ise azalır. Yani ülkedeki gelir dağılımı bol faktörün lehine olacak şekilde yeniden dağıtılır.

Rybczynski teoremine göre ekonomide iki mal ve iki faktör olduğu ve piyasanın tam çalışma koşullarında olduğu varsayımları altında, sadece tek bir faktörün arzı artırılır ve diğer faktörün arzı sabit kalırsa, arz miktarı artırılan faktörü yoğun şekilde kullanarak üretilen malın üretim miktarı artar, diğer malın üretim miktarı ise azalır.

3.1.6. Yeni Dış Ticaret Teorileri

Leontief paradoksunun ortaya çıkması beraberinde bir takım tartışmaları getirmiştir. Yaşanan tartışmalar faktör donatımını konusunda tekrar düşünülmesi ve uluslararası ticareti açıklamak üzere yeni teorilerin ortaya atılmasına yol açmıştır. Özellikle 1960'lardan sonra pek çok yeni teori ve hipotez ortaya çıkmıştır. Bu teorileri şöyle sıralayabiliriz:

1. Nitelikli işgücü teorisi

2. Teknoloji açığı teorisi

3. *Ürün dönemleri teorisi*
4. *Tercihlerde benzerlik teorisi*
5. *Ölçek ekonomileri teorisi*
6. *Monopolcü rekabet teorisi*

3.1.6.1. Nitelikli İşgücü Teorisi

Nitelikli işgücü teorisi Keesing ve Kenen tarafından geliştirilmiştir. Teoriye göre, bir ülke nitelikli işgücüne daha fazla sahipse, üretimini nitelikli emek gerektiren mallara yönelmelidir; eğer ülke niteliksiz emeğe yoğun olarak sahip olan bir ülke ise bu faktörü yoğun biçimde kullanan malların üretiminde uzmanlaşmalıdır (Seyidoğlu 2003: 81). Burada nitelikli-emek yoğun mal, sermaye yoğun malı; niteliksiz-emek yoğun mal ise emek yoğun malı ifade etmektedir.

Bu teori sanayileşmiş ülkeler arasındaki ticareti açıklamayı amaç edinmiştir. Kültürel ve fiziksel farklılıklar, ülkelerin gelir düzeylerinin birbirinden farklı olması ve seçici göç gibi sebeplerle ülkelerin sahip oldukları işgücünün niteliği farklı olmaktadır. Nitelikli işgücü teorisi, yeni nesil dış ticaret teorileri içinde Hecksler-Ohlin teorisine varsayımları bakımından benzerlikleriyle göze çarpmaktadır. Üretim faktörlerinin emek ve sermaye olduğu varsayımı bu teoride de geçerlidir ancak bu teoride diğerine ek olarak beşeri sermayeyi ifade eden emek faktörünün nitelikli ve niteliksiz olarak ikiye ayrıldığı ifade edilmektedir.

Nitelikli işgücü teorisinde sözü edilen nitelikli işgücü, mesleki veya teknik bakımdan eğitim almış ya da kazanılmış deneyimler sonucunda belirli bir bilgi ve beceri seviyesine erişmiş işgücünü ifade etmektedir. Bunun yanında niteliksiz işgücü ise mesleki veya teknik bakımdan hiçbir eğitim almamış, deneyimi ve becerisi olmayan işgücünü ifade etmektedir (Seyidoğlu 1999: 661).

Nitelikli işgücü teorisi çerçevesinde; işgücünün niteliğinin iyileştirilmesine yönelik beşeri sermaye yatırımları yapılması, işgücünün sermaye ile donatılması, insan gücü ve eğitim planlaması, ülkelerin işgücünün nitelik yönünden zenginleşmesini ve uluslararası ticarete avantajlı durumu gelmesini sağlayabilecektir.

3.1.6.2. Teknoloji Açığı Teorisi

Posner tarafından 1961’de ortaya atılan teknoloji açığı teorisi, yeni bir mal ya da üretim yöntemi (teknoloji) geliştiren sanayileşmiş ülkelerin, bunun monopolcüsü ve ilk ihracatçısı olacağını savunmuştur. Zamanla bu teknolojiyi taklit vb. bir şekilde ele geçiren başka ülkelerin sahip oldukları diğer avantajlar (işgücü, doğal kaynak, vb) nedeniyle maliyet/ rekabet üstünlüğüne erişmesiyle malı ilk üreten ülkenin ithalatçı konumuna düşeceğini ileri sürmüştür. Tekstil, elektronik eşya vb sektörlere ilişkin dünya deneyiminin de desteklediği bu teorinin testine yönelik çalışmalarda bir endüstrideki ar-ge yatırımları ile net ihracat arasında kuvvetli bir ilişki olduğu görülmüştür (Bayraktutan 2003: 180).

Bu teori ülkelerin endüstrilerdeki dinamik değişimleri dikkate almaktadır. Teknik bilgi düzeyi tüm ülkelerde birbirinden farklıdır. Farklı ülkelerde farklı makine türleri ve emek tarafından gerçekleştirilen farklı işlemler mevcuttur. Ticaret yapan her ülke aynı kar, büyüme, ücret ve rant düzeyine sahip bulunmaktadır. Tüketicinin zevk ve tercihleri tüm ülkelerde birbirinin aynı ve sabittir. Ayrıca uluslararası ticarete gümrük tarifeleri ve taşıma masrafları bulunmamaktadır.

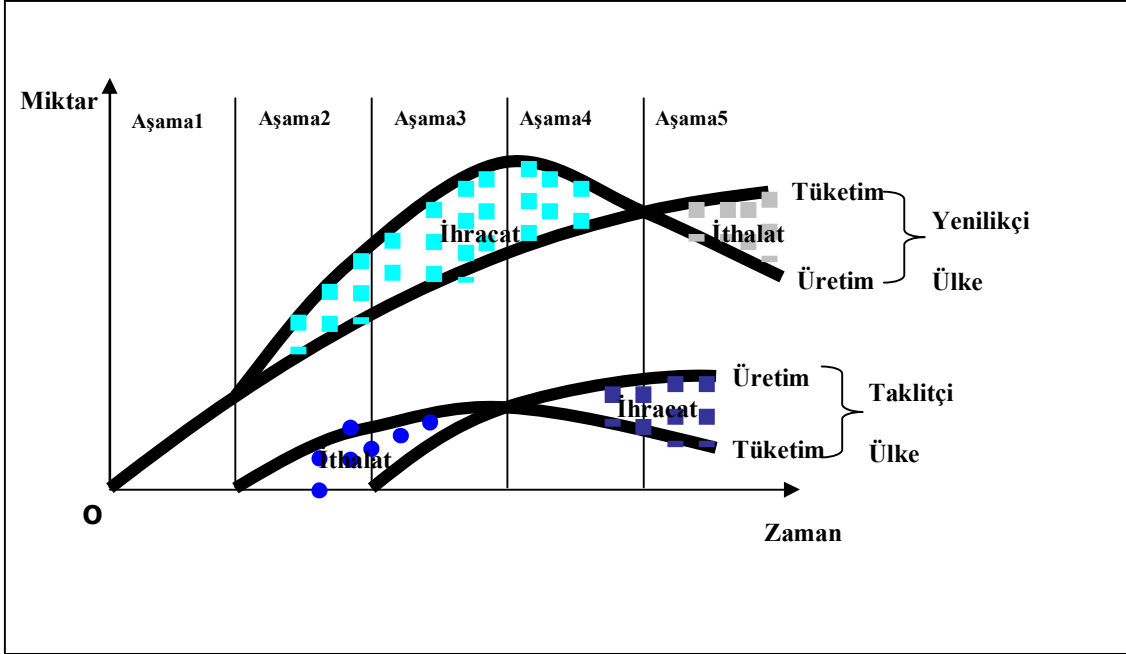
Teknoloji açığı teorisi, uluslararası ticareti, teknolojik açık kavramı ile açıklamaktadır. Teori, Heckscher-Ohlin modelinin “teknoloji” hakkındaki şu varsayımına karşı çıkar: ”Ticaret yapan tüm ülkeler, aynı üretim tekniğine serbestçe ulaşabilir. Bunları kullanmalarına hiçbir engel yoktur.” Bu varsayım birçok endüstri bakımından gerçekçi değildir. Firmalar genellikle üretim teknolojisini gizli tutarlar. Ayrıca bunu sağlayıcı patent, sınaî ve fikrî mülkiyet hakkı mevzuatı gibi yasal destekler de bulunmaktadır. Teorem teknik bilginin, anında ve her ülke tarafından “elde edilebilir” olmadığını ifade etmektedir. Bir ülkede yeni bir malın bulunması (innovation) ile o malın başka ülkelere taklit edilmesi arasında geçen süreyi ifade eden “yeniliğin yayılma süresi” diye bir kavramdan bahsetmektedir. Teori “zaman” faktörünü dikkate almaktadır yani dinamik bir özellik gösterir. Uluslararası ticaretin temelinde, belirli bir zaman diliminde gerçekleşen yenilik/taklit sürecinin bulunduğunu ileri sürmektedir (Dura 2009).

3.1.6.3. Ürün Dönemleri Teorisi

Ürün dönemleri teorisi, 1966’da Vernon tarafından ortaya atılmıştır. Ürün dönemleri teorisi, teknoloji açığı teorisinin bir uzantısı ve genelleştirilmiş şeklidir. Ürün dönemleri

teorisi, yeni ürünlerin gelişimi sırasında 5 aşama bulunduğunu ve karşılaştırmalı üstünlüğün ürün dönemleri boyunca değiştiğini ileri sürmektedir.

Şekil 1. 2 Ürün Dönemi Aşamaları



(Seyidoğlu, 2003: 84)

Ürün dönemleri teorisinin aşamaları şu şekilde sıralanır:

I. Aşama: Malın ilk defa icat edildiği ilk aşamada az miktarda ve yurt içi piyasaya yönelik ve pazara yakın üretilir. Temel amaç ürünün geliştirilmesidir.

II. Aşama: Ürün olgunlaşır, satışlar iç piyasaya yapılırken, ihracat da başlar. Dış talep geliştiğinden, üretim artışı hızlanır. Hala tek üretici firma üretim teknolojisine monopol olarak sahiptir.

III. Aşama: Bu aşamada üretim teknolojisi standartlaşır. Firma yurt içinde ve dışında teknoloji lisansı vermeyi karlı bulur. Yenilikçi ülkenin ihracat hızı azalır. Çünkü taklitçi ülkeler düşük maliyet avantajını kullanarak ihracat piyasalarını ele geçirmeye başlamıştır.

IV. Aşama: Yenilikçi ülkede üretim sürerken, ihracat azalmaya başlar. Taklitçi ülkelerde üretim hızlanır, ihracat gittikçe artar. Üretimi sınırlandıran lisanslar kalkar, mal ve teknolojisi serbest mal halini alır. Yenilikçi ülke üretimi azalır.

V. Aşama: Son aşamayı ifade eden beşinci aşamada ise yenilikçi ülke tamamen bu malın üretiminden çekilir. Tüketim ithalat ile karşılanır. Yeni teknolojik buluşlar devreye girer.

Ancak yenilikçi ülke başka alanlarda yine yenilik peşinde koşmaya, yeni mallar bulup üretmeye ve bunların ilk ihracatçısı olmaya devam eder (Dura 2009).

Kısaca özetlemek gerekirse bu teoriye göre yeni bir ürün 2. dönemden sonra dış ticarete konu olan bir mal haline gelmekte ve ürün dönemleri boyunca her dönem de bu ürünün ihracatını ve ithalatını yapan ülke rolleri farklılaşmaktadır. Yani ürün dönemleri ülkeler arasındaki ticarete neden olmaktadır.

3.1.6.4. Ürün ve Tercihlerde Benzerlik Teorisi

Tercihlerde benzerlik teorisi, 1961 yılında İsveçli İktisatçı Brunstam Linder tarafından 1961’de ortaya atılmıştır. Teori homojen olmayan sanayi ürünleri ticaretini konu almaktadır. Sanayi malları ticareti kişi başına düşen gelir düzeyi yüksek ülkeler arasında yoğunlaşmıştır. Çünkü bu ülkelerde halkın tercihleri birbirine benzerdir. Bu görüşe göre, sözü edilen malların ticareti üretim maliyetlerinden çok, ülkeler arasındaki zevk ve tercihlerin benzerliğine yani talep koşullarına bağlıdır. Zevk ve tercihleri belirleyen temel faktör de gelir düzeylerinin farklı olmasıdır (Seyidoğlu 2005: 83).

Tercihlerde benzerlik teorisi, dış ticaretin nedenlerini açıklarken bunu talep koşullarına dayandıran ilk teoridir. Teoriye göre, bir malın ihraç edilebilmesi için öncelikle yurtiçi piyasa talebinin olması gerekir. Söz konusu talebe, temsili talep adı verilmektedir. Yerli üreticiler, başlangıçta sadece iç piyasada kârlı gördükleri malları üretmekte ve daha sonra iç piyasanın doyum noktasına ulaşması ile beraber ihracat arayışlarına girmektedirler. Dolayısıyla bu aşamada başlayan ihracat, benzer talep yapılarına sahip ülkelerin piyasalarına doğru yapılmaktadır. Linder’e göre, bir ülkenin gerek potansiyel ihraç malları gerekse potansiyel ithal mallarının temel belirleyicisi, yurtiçi taleptir (Linder 1961: 88-91). Talep koşullarını dikkate alması bakımından tercihlerde benzerlik teoremi, faktör donatımı teorisinden (Hesckher-Ohlin teorisi) temel bir farklılık arz etmektedir.

Tercihlerde benzerlik teorisine “gelir teorisi”, “taleplerin çakışması hipotezi” gibi isimler de verilmektedir. Bu teoriye göre “gelir teorisi” veya “taleplerin çakışması hipotezi” gibi isimler verilmesinin sebebi talebin kişi başına düşen gelirin bir fonksiyonu olmasından kaynaklanmaktadır. Çünkü talep kişi başına gelire bağlı olduğundan kişi başına gelir düzeyleri benzer olan ülkelerin talep yapıları da benzer olacaktır. Dolayısıyla ülkeler birbirine benzer ürünleri talep edeceklerdir (Türker 2002: 48). Talep yapıları benzer

olan ülkelerde benzer mallar üretilecek üretilen bu malların yurt içi talebi aşan kısmı diğer ülkeye satılacak böylece bu ülkeler birbirleriyle dış ticaret yapacaklardır.

3.1.6.5. Ölçek Ekonomileri Teorisi

Üretim ölçeği bir malın üretim maliyetini belirleyen önemli unsurlardan birisidir. Üretim ölçeği büyüdükçe ortalama maliyet azalıyorsa bu durumda ölçeğe göre azalan maliyetler ya da artan getiri durumu mevcuttur. Ölçek ekonomileri teorisi üretimde ölçek ekonomilerinden yola çıkarak karlı dış ticaret yapmanın olanaklı olabileceği düşüncesine dayanmaktadır.

İç pazarı küçük olan ve ortalama maliyetleri yüksek olan üreticiler için iç pazara, ihraç pazarlarını katıp ihracata yönelik üretim ölçeği seçerek daha geniş bir pazar için ve daha düşük ortalama maliyetlerde üretim yapma imkânı doğabilir. Böylece büyük ölçekli firmalarla uluslar arası ticaretle rekabet edebilecek duruma gelinebilir. Rekabet ise yalnız fiyat rekabetini içermez. Çünkü artan üretim ölçeği nedeniyle sınırlı sayıda çeşit yerine daha çok sayıda çeşit mal üretmek olanaklı ve karlı hale gelir. Böylece fiyat rekabetinin yanı sıra mal farklılaştırmasına da dayalı bir rekabet durumu ortaya çıkar (Oktay 2009: 58). Hem fiyat rekabeti hem de mal farklılaştırmasının sağlanmış olduğu avantajla karlı bir dış ticaret yapma olanağı sağlanmış olacaktır.

3.1.6.6. Monopolcü Rekabet Teorisi

Monopolcü rekabet teorisi, ilk defa 1933'te Chamberlin tarafından ortaya atılmıştır. Bu teoriye göre piyasanın en temel özelliği malların farklılaştırılmış olmasıdır. Bu teori homojenlik hariç tam rekabet piyasasının varlığı varsayımına dayanır. Teorinin varsayımları şunlardır: Piyasada çok sayıda alıcı ve satıcı bulunmaktadır. Piyasaya giriş ve çıkış serbesttir. Ekonomideki tüm aktörler tam bilgiye sahiptir. Faktör hareketliliği tamdır. Çok sayıda firma tarafından üretilen mallar farklılaştırılmıştır. Piyasada ölçeğe göre artan getiri ve monopolcü rekabet şartları hâkimdir.

Dünya ekonomisinde pek çok firma aynı ihtiyaca cevap veren ancak birbirlerinden farklı mallar (homojen olmayan) üretmektedirler. Üretilen bu mallar birbirine benzer olmasına rağmen tamamen birbirlerinin ikamesi olan mallar değillerdir. Bu tür mallara farklılaştırılmış mallar denilmektedir, bunlara örnek vermek gerekirse deterjan, otomobil, diş macunu sayılabilir. Dünya ekonomisindeki insanların farklı zevk ve

tercihleri olabilir. Farklılaştırılmış mallar ile aynı ihtiyaçları olan farklı tüketicilerin farklı tercihleri karşılanır. Her ülke farklı zevkleri karşılayacak olan mallar üretir ve sonuçta ülkeler arasında uzmanlaşma sağlanır. Böylece farklı ülkelerde yaşayan kişilerin farklı zevklerini karşılamak için ülkeler arasında ticaret yapılır (Karluk 2003:102-103). Kısaca özetlenecek olursa ülkelerdeki birbirinden farklı zevk ve tercihler ülkeler arası ticareti doğuran temel faktörlerdendir.

3.1.6.7. Endüstri-içi Ticaret

Karşılaştırmalı üstünlükler teorisini temel alarak ülkeler arasında yapılan ticareti ele aldığımızda ülkelerin tamamen farklı yapıdaki ürünleri birbirinden ithal veya ihraç ettiklerini söyleriz örneğin tekstil ürünü karşılığında bilgisayar alınması, gıda ürünü karşılığında elektronik ürün alınması bu tür endüstriler arası ticareti ifade eder. Endüstriler arası ticaret yapılırken bu ticaretin kazançları uluslar arası uzmanlaşma ve ürünlerin karşılıklı mübadelesi sonucudur. Fakat günümüzde ülkelerin aynı sanayi dalındaki belirli ürünleri birbirinden karşılıklı olarak ihraç ve ithal etmeleri yaygınlaşmıştır. Belirli ürünlerde bu şekilde yapılan iki yönlü ticaret “endüstri içi ticaret” olarak ifade edilmektedir. Endüstri içi ticarete konu olan ürünler, aynı sanayi dalı içinde birbirinden farklılaştırılmış ürünlerdir. Örneğin otomobil, elektronik eşya vb. bu tür ticarete konu olurlar. Bu tür ürünler tüketicilerin zevk ve tercihlerine göre farklılaştırılarak karşılıklı olarak hem ithal hem de ihraç edilmektedirler. Yani ülkeler arasında ticaret yapılır duruma gelmektedir.

Uluslararası ticaret dünya uluslarının ve diğer siyasi bölünmelerin ekonomik olarak birbirine bağlanmasını sağlamaktadır. Bu nedenle uluslar arası ticaretin coğrafi olarak incelenmesi, uluslar arası bir temelde ekonomik coğrafya üzerinde çalışmak ile aynıdır (Grotewold 1961: 319). Ayrıca uluslar arası ticaret incelendiğinde bir takım coğrafyalarda zaman içinde ticaretin hem hacim hem de hız bakımından yoğunlaştığı bir takım coğrafyalarda ise daha kıt bir ticaretin gerçekleştiği göze çarpmaktadır. Bu birbirinden farklı yapıların ortaya çıkmasının temelinde coğrafi olarak bölümlenmeler rol oynasa da tek başına bu farklılıkları açıklamak için ekonomik coğrafya yeterli değildir.

Küreselleşme zaman içerisinde kendine has bir coğrafya üretmektedir ve küreselleşmenin yaratmış olduğu bu coğrafya da küreselleşmenin yapısı gereği farklı ekonomik yapıları ortaya çıkarmaktadır. Kimi bölgeler ekonomik olarak gelişip kendilerine

yeni pazarlar bulup yapmış oldukları dış ticaretin hacmini artırırken kimi bölgeler de ise bunun tam tersi bir gelişim yaşamaktadır. Sonuç olarak ekonomik coğrafya, küreselleşme ve dış ticaret zaman içerisinde birbirini etkileyen olgulardır.

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARETİN GELİŞİMİNİN TARİHSEL COĞRAFI VE KÜRESEL BOYUTU

Doğal faktörler (coğrafi durum, iklim yapısı, toprak yapısı ve doğal kaynaklar) ve sosyal faktörlere (ırk, dil, din, kültür) bağlı olarak uzmanlaşma, üretim, ulaştırma ve haberleşme teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, uluslar arası ticaretin serbestleştirilmesi konusunda yapılan anlaşmalar, nüfus artışı ve hareketleri gibi faktörler dış ticaretin gelişiminde rol oynamaktadır (Bozoğlu 2007). Bu bölümde dış ticaretin gelişiminde rol oynayan bir takım faktörlere değinilecektir.

1. Dış Ticaretin Tarihsel ve Coğrafi Boyutu

1.1. Dış Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Ticaret, insanlık tarihiyle birlikte başlamıştır. Ticaret denilen olgu ilkel insanların yaptığı bir malı başka bir mal ile değiştirerek ihtiyaçlarını karşılama biçimi olan trampadan, çok geniş boyutta gerçekleşen günümüz dünya ticaretine uzanan bir seyir izlemiştir. Bu gelişim sürecinde, iç ticaret dediğimiz ülke sınırları içerisinde gerçekleşen ticari faaliyetlerin yanında dış ticaret dediğimiz ülke dışındaki farklı coğrafyalara yönelik gerçekleştirilen ticari faaliyetlerde de bulunulmuştur (Güçlüay 2001: 296).

Tüccar sınıfının ve uluslar arası ticaretin Antik Mezopotamya'dan beri var olduğu bilinmektedir. Mezopotamyalılar ilk ticari ve finansal teknikleri geliştirmişlerdir. Mezopotamyalıların geliştirdiği bu teknikleri daha sonra Fenikeliler ve Yunanlılar da kullanmışlardır. Ticaret sistemli bir biçimde ilk defa Doğu Akdeniz'de, Giritliler ve Fenikeliler arasında gelişmiştir; daha sonra Batı Anadolu ve Yunanistan'a geçmiş, koloniler kurulması yoluyla hızla yayılmıştır. Yunan mitolojisinde ticareti gözeten tanrı Hermes (Roma dininin ticaret tanrısı: Mercurius), tacirlerin koruyucusudur. Yollara dikilen Hermes heykelleri çok kutsal sayılan ilk çağın kilometre taşlarıdır (Bozkurt 2002: 164).

M.Ö. 3 yüzyıldan 9.yüzyıla kadar Akdeniz Bölgesinde uluslar arası ölçekte bir işbölümü ve çok geniş bir alışveriş ağı bulunmaktaydı. Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde faaliyet gösteren bankaların ve ticaret şirketlerinin finansal merkezi Atina'ydı. İslam dünyasında ise 8. yüzyıldan 11. yüzyıla kadar çok yaygın bir ticari faaliyet bulunmaktaydı.

Ancak gerçek anlamda bir pazar ekonomisinin oluşması özellikle İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin merkezîyetçi monarşik yapılarının 17. yüzyıldan itibaren birleşmesiyle başlamıştır. Aslında pazar ekonomisinin oluşması devletin eseridir. Böylece rekabetçi iç pazarlar ortaya çıkmış sayısız iç pazar ve dış ticaret birleşmiştir (Adda 2007: 20).

Avrupa'da, ticari devrime iki şey sebep olmuştur: Birincisi İtalya'daki şehir devletlerinin etkisi, ikincisi ulus devletlerin ortaya çıkması. İtalya'da ki şehir devletlerinde 15.yüzyıla kadar çok hızlı bir servet birikimi ortaya çıkmıştır, ancak gerçek ve etkin bir iç pazarı bulunmadığı için bu birikim beraberinde büyüme ve sanayileşmeyi getirmemiştir. Ulus devletlerin ortaya çıkışının ticari devrime açılan penceresine baktığımızda ise bu yoldaki gelişimin daha yavaş olduğunu ancak Merkantilist düşüncelerin de desteğini alarak tüccar sınıfının hem iç hem de dış pazarlardaki tüm nimetlerden faydalanmasının ve yaptıkları ticareti geliştirmesinin yolunu açtığını ifade edebiliriz. Ulusal ekonomilerin büyümesi uluslar arası ticaretin gelişmesini beraberinde getirmiştir. Ulusal ekonomiler büyüdükçe, ulaşım maliyetleri gitgide azaldıkça, dünya çapında işbölümü yaygın ve herkes tarafından kabul görülür hale geldikçe uluslar arası ticarete gelişmiştir.

Klasik iktisadi düşünceye göre ekonomilerin uluslar arası hale gelmesinin en temel nedeni uluslararası işbölümü ve uzmanlaşmanın artmasıdır. Buna göre büyüme süreci yerel düzeyde başlamış daha sonra uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Yani başlangıçta temel ekonomik birimler olan aileler yaşamlarını sürdürmek ve geçinmek için bazı mallar üretiyorlardı, ancak gereksinim duydukları başka mallar da bulunmaktaydı. Eğer ürettikleri tükettiklerini aşarsa bu durumda ellerinde tüketimlerinden arta kalan bir üretim fazlası olduğunda bu kalan kısmı başkalarının ürünleriyle değiş tokuş ederek alışveriş yapmak için kullanmaktaydılar, pazarlar bu şekilde ortaya çıkmıştır. Pazarların ortaya çıkması ve takas ekonomisi yerine para kullanımının yaygınlaşması üretimin yerel sınırları aşmasına sebep olmuştur. Üretim artık kar amaçlı ve pazara yönelik yapılmaya başlanmıştır. Ayrıca üretim faaliyetlerinde uzmanlaşma ve işbölümü artmaya başlamıştır. Tüm bu gelişmeler ticaret ağlarının tek bir pazar oluşturacak şekilde sınırları aşmasını sağlamıştır.

1.2. Dış Ticaretin Coğrafi Gelişimi

1.2.1. Ticaret Ağları ve Dış Ticaret İlişkisi

Ticaretin antik çağlardan beri var olduğu daha önce belirtilmişti ancak bugünkü anlamda ticaret ağlarının gelişiminde ve Avrupalıların yayılmasında en büyük başarı İtalyan tüccarlara aittir. 1430 ile 1540 yılları arası Avrupalılar denizcilikte göstermiş oldukları ilerlemeler sayesinde, Afrika kıtasının çevresini dolaşmayı ve Hint Okyanusu'ndaki Hint-Arap ticaretinin sahibi olmayı başarmışlardır. Yine aynı dönemde Avrupalılar, Çin ve Japonya'ya kadar ilerlemişler ve Amerika kıtasının da dört bir yanını keşfetmişlerdir. Bu keşifler Avrupalılara, Afrika'nın sahip olduğu zengin altın ve değerli maden yataklarına ulaşabilme yolunu açmıştır. Zenginliğin en önemli kaynaklarından olan altına sahip olma arzusu Avrupalıların bu yayılma faaliyetlerini daha da genişletmelerine sebep olmuştur. Bu güdüyle Afrika'nın iki yakası ve Hindistan Deniz Yolu'na da yayılmışlardır (Adda 2007: 28). Onlar bu şekilde yayıldıkça, ticaret yapmak için çok daha fazla imkân doğmuştur. Hem kendi ürettikleri malları gittikleri yerlere taşımışlar hem de oralardan aldıkları malları kendi bölgelerine getirmişlerdir ve bugünkü bildiğimiz anlamda dış ticaretin gelişimine ve dünyanın pek çok bölgesine yayılmasına büyük katkı sağlamışlardır.

1.2.2. Kentler ve Dış Ticaret İlişkisi

Kentler, ticaretin yayıldığı tüm doğal yollar boyunca kurulmuşlardır. Şu söylenebilir: “ Kentler, ticaretin ayak izlerinden doğmuşlardır.” Kentler ilk olarak deniz kıyılarında ve ırmak boylarında ortaya çıkmışlardır. Daha sonra, ticaret geliştikçe, başka kentler kurulmuş, kentler ticaret sayesinde birbirleriyle bağlanmışlardır (Pirene 1991: 105). Ticaretin gelişimi beraberinde kentlerin gelişimini de doğurmuştur; bu ikisi birbirinin gelişimini beslemişlerdir.

Bugün bildiğimiz anlamda ticaretin temelleri şehirlerin kurulmasıyla beraber atılmıştır. Çoğu kent kuramcısı ortaçağ Avrupa kentlerinin özerk kapitalizm adacıklarını temsil ettikleri görüşünü benimsemişlerdir. Bu görüşü de şu kanıtlara dayandırmışlardır (Holton 1986: 87):

- Kentlerdeki ticari ve sınaî etkinliklerle birlikte görülen ekonomik uzmanlaşma ve örgütsel yenileşme,

- Avrupa ekonomisinin 1000–1300 yılları arasındaki ilerlemesine dayalı olarak, nüfus artışı, ekonominin üretimi artırması, yeni pazarların gelişmesi ve bunun kentlerin büyüme sürecine paralel olarak gelişmesi,
- Kent merkezlerinin insanları kölelikten kurtarma eğilimi ve böylece feodal kırsal alanlarda bulunan malikânelerdeki kölelik sisteminden kaçan köleler için bir sığınak olması,
- Çoğu kent merkezinin, feodal güç odaklarından bağımsız hale gelmesi,
- Feodalizmin özelliği olan, sadece aileye ve kişiye bağlılığa dayanan ilişkiler yerine, bireyler arasında işbirliğini içeren bir yapının gelişmesi.

Avrupa’da ticaretin ilk kez kendini gösterdiği İtalya ve Hollanda, bugünkü anlamda kentlerin ilk ortaya çıktıkları, büyük bir hızla ve güçlü şekilde geliştikleri ülkeler olmuşlardır. Ticaretin gelişimiyle birlikte kentlerin sayısı da çoğalmıştır.

1.2.3. Ulaşım Ağları ve Dış Ticaret İlişkisi

Birden fazla merkezi birbirine bağlayan çok sayıda yollar ulaşım ağlarını oluşturmaktadırlar. Ulaşım söz konusu olunca temel olarak deniz, kara, demiryolu ve havayolu ulaşımı karşımıza çıkmaktadır. Ulaşım ağlarının gelişimi, ulaşım ve iletişim alanlarında önemli teknolojik gelişmelerin yaşanması küreselleşmenin hızını ve dünya ticaretinin gelişimini artıran unsurlar olmuştur. Ulaşım ağlarının oluşumunda yer şekilleri, iklim koşulları gibi doğal faktörlerin yanında ekonomik, toplumsal ve beşeri özellikler ve beşeri ilişkiler de önem taşımaktadır.

Malların üretimi için ihtiyaç duyulan hammaddelerin işlenecekleri yerlere taşınması, üretilen malların tüketim alanlarına, pazarlara getirilmesi, insanların farklı amaçlarla farklı mekânlara taşınması gibi faaliyetler ulaşım faaliyetlerini meydana getirmektedirler. Dolayısıyla küreselleşen dünyada insanların, malların, hizmetlerin ve sermayenin dolaşımının da küreselleşmesi ulaşım ağlarının gelişimi ve ulaşım faaliyetlerinin kolaylaşması ile gerçekleşmiştir.

Bir ülke ya da bölgede ulaşım sistemine baktığımızda bu sistem başlangıçta yalnızca tarımsal alanlardan pazarlara taşımada faaliyet gösteren yerel bir görünüme sahip olabilir. Ekonomik durumun iyileşerek daha büyük ölçekli ilişkilerin kurulmaya başlanmasıyla pazarlar arasındaki bağlantılar da önem kazanmaktadır. Ulaşım yollarının gelişme ve

değişimleri hakkındaki çalışmalara dayanılarak Taaffe, Morrill ve Gould tarafından gelişmekte olan ülkeler için bir ulaşım modeli geliştirilmiştir. Bu modele göre ulaşım sisteminin gelişimi 4 aşamada gerçekleşmektedir: (Tümertekin, Özgüç 1997: 610)

1. İlk olarak kıyı boyunca küçük limanlar ve ticaret noktaları dağılmıştır. Bu liman veya ticaret noktaları karada sınırlı bir ticaret alanına sahiptirler. Ancak bunların birbirleriyle çok az ilişkileri bulunmaktadır.
2. Bir sonraki aşamada kıyılardan iç kısımlara doğru birkaç önemli etki hattı gelişir. Limanlar yakın hinterlandlarını genişletirler. Karayolları da iç kısımlardaki siyasi ve askeri kontrolü genişletmek, işletilebilir maden yataklarına sahip olmak ve ekilebilir tarım alanlarını genişletmek için yerleşme alanlarına doğru yönelirler.
3. Daha sonraki aşamada ise, besleyici yollar gelişir ve karşılıklı bağlantılar ortaya çıkar. Besleyici yolların gelişmesiyle beraber deniz kıyısında da terminaller gelişir. Bu aşamada merkezle iç kısımlar arasında orta büyüklükte merkezler ortaya çıkar.
4. Son aşamada da önemli merkezler arasında önemli bağlantılar ve bu bağlantılarda yoğunlaşmalar ortaya çıkar. Asfalt yollar, en yoğun demir yolu trafiği ve havayolu bağlantıları bu aşamada gerçekleşir.

Ülkelerin birbiriyle ilişkilerinde ulaşım imkânları en önemli faktörlerden birisidir. Kapitalizm'in eşliğinde küresel faaliyet arttıkça demir yolu sistemleri, vapur hatları, 1830'larda gelen telgraf ve sonrasında 1870'lerde gelen telefon ulaşım ve iletişim imkânlarını artırmıştır. 19. yüzyıl boyunca Londra, New York ve Tokyo gibi küresel kentlerin büyümesi, ulusal demiryolu ağları ve uluslar arası vapur hatlarının merkezi olarak konumları tarafından desteklenmiştir. Ardından, savaş dönemleri sonrası havayolu ile seyahat, kıtalar arası iş seyahatleri ve belirli bir uzaklıktaki yerel şehirlerarası seyahatte tren ve gemi ile yapılan seyahatin yerine tercih edilmeye başlanmıştır.

Ulaşım imkânlarının ve yollarının gelişimi ve bunun dış ticarete etkisi incelendiğinde öncelikle deniz ulaşımının durumuna bakacak olursak; dış ticarete katkısı bakımından deniz taşımacılığının önemi öne çıkmaktadır. Deniz ticaretinde ortaya çıkan talep türev taleptir. Bu nedenle dış ticarete meydana gelen değişimler doğrudan deniz taşımacılığını etkilemektedir (Çiçek, Kişi 2007: 173). Deniz taşımacılığı yüksek taşıma kapasitesine ve güvenliğine sahiptir. Deniz taşımacılığının diğer taşıma türlerine kıyasla hız düşüklüğü

ve ilk yatırım maliyetleri gerektirmesi dezavantaj olarak görülse bile bu tür taşımanın taşıma kapasitesi yüksek olduğundan taşımanın birim maliyeti düşük olmaktadır. Bu da taşıma bakımından büyük bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır (Çiçek, Kişi 2007: 177). Dünya ticaretinin $\frac{3}{4}$ 'ü denizyoluyla yapılmaktadır. Deniz taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha az maliyetlidir. Deniz taşımacılığının maliyet avantajı sağlaması yönünden ticari malların taşınmasında oldukça fazla tercih edilen bir yöntem olduğu söylenebilir.

Tablo 2. 1 Dünya Liman Sıralaması (2007)

	Limanlar	Metrik ton
1	Shanghai	561
2	Singapore	483,6
3	Rotterdam	406,8
4	Ningbo	344
5	Guagnzhou	340
6	Tianjin	309
7	Qingdao	265
8	Hong Kong	245
9	Dalian	220
10	Nagoya	215
11	Shenzen	199
12	Antwerp	182,9
13	Hamburg	140,4

Kaynak: Murat Erdal “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi”

Tablo 2. 1’ de 2007 yılı verileriyle dünyanın önde gelen limanları sıralaması ve bu limanlarda taşınan yük metrik ton cinsinden verilmiştir. Söz konusu tablo incelendiğinde ilgili yılda dünya liman sıralamasında ilk sırada 561 metrik tonluk hacmiyle Şanghay limanı bulunmaktadır. 483,6 metrik tonluk yük taşıma hacmiyle Singapur limanı ikinci sırada bulunmaktadır. Deniz yolları özellikle çok büyük miktarda ve hacimdeki yüklerin uzun mesafelere taşınmasında en elverişli sistemdir. Uluslar arası verilere göre, aynı miktarda enerji 370 km suda, 300 km demiryolunda ve 100 km de karayolunda mesafe

alınabilmektedir. İşte bu noktada deniz taşımacılığının enerji tüketimindeki avantajı ortaya çıkmaktadır (Pal 2001:3; aktaran Çiçek, Kişi 2007). Deniz yolu taşımacılığının enerji tüketimi konusunda bu avantajının yanında 1500 tonluk bir gemi yine aynı enerjiyle, otuz sekiz vagonun ve elli kamyonun taşıyabileceği yükü taşımakta ve önemli derecede bir ölçek ekonomisi yaratmaktadır (Pal 2001:8; aktaran Çiçek, Kişi 2007: 179). Büyük miktarlardaki yükün diğer ulaştırma biçimlerine göre çok daha düşük maliyetlerle ülkeler ve kıtalar arasında taşınması ancak denizyolu ulaştırması ile mümkün olabilir (Hile, Poist 1974:117; aktaran Çiçek, Kişi 2007: 179). Deniz ulaşımında zaman içerisinde gelişmeler yaşanmış ve yaşanmaya devam etmektedir. Gemilerin büyüklükleri, hızları, taşıma kapasiteleri gitgide artmaktadır. Denizlerdeki trafik ve dünya ticaret filosu da zaman içinde sürekli artış göstermektedir.

Kara yolları ulaşımı dünyanın en eski ulaşım sistemidir. Kara yolları, deniz ve demir yoluna kıyasla daha pahalıdır. Kara yolları, mal ve eşya taşımacılığı açısından deniz ve demir yolları ile bütünleşmektedir. ABD gerek yol kalitesi gerekse uzunluğu bakımından önde gelir. En yüksek yol yoğunluğu ise Japonya ve Batı Avrupa ülkelerindedir. Asya'da Çin, Pakistan'ın doğu kesimi ve Güney Hindistan yoğun kara yoluna sahiptir. Asya'da en önemli kavşak Türkiye'dir ve Asya ile Avrupa'dan gelen yollar burada birbirine bağlanır.

Ulaşımın başka bir çeşidi olan demiryolu ulaşımına bakacak olursak, demiryolları ile düşük maliyette yolcu ve mal taşınabildiği için orta uzaklıktaki mesafelerde avantajlı durumdadır. Demiryolları, kara yoluna göre çok daha ekonomiktir. Deniz yolu ile karşılaştırdığımızda ise demir yolları çok daha az yük taşıyabilmekte ve daha pahalı olmaktadır. İlk demiryolları maden kömürü taşımak için yapılmıştır. 19. yüzyılda demiryollarının yapımı yaygınlaşmıştır. Demiryollarındaki gelişme ilk başlarda çok hızlı gerçekleşmiştir. 1913'ten sonra ise demiryollarının yapımı eski hızını kaybetmiştir (Tümertekin, Özgüç 1997: 647–650). 1950'li yıllardan sonra tüm dünyada kara ve hava yollarında başlayan hızlı gelişmelere karşın demiryollarının ucuz kitle taşımacılığındaki rolü devam etmiştir. Kara ve hava yollarında ulaşılan yüksek standartlar ve yüksek taşıma kapasiteleri demiryollarının gelişmesini bir süre gölgelemiş ise de, 70'li yıllardan itibaren, demiryolu teknolojisinde elde edilen önemli ilerlemeler bu sistemi yeniden çekici hale getirmiştir (Öztürk 2001). Demiryollarındaki duraklamayı canlandırmak adına devreye sokulan hızlı trenler tekrar demiryollarının ön plana çıkmasına yarar sağlamıştır. Gerçekten yeni bir unsur olan hızlı tren, 1964 yılında ilk defa Japonya'da daha sonra 1970'lerde ve

1980'lerde Avrupa'da ulaşımda büyük bir devrim yaratmıştır. Günümüzde ise hızlı trenler pek çok ülkede geniş ağda ulaşım sağlamaktadır. ABD ve Kanada demir yolu ağı yönünden gelişmiş ülkelerdir. Kuzeybatı Avrupa'daki demir yolu ağı da oldukça yoğundur. Ovaları takip ederek Urallara kadar uzanıp Alplerde seyrekleşmektedir. Alpleri kat eden tünellerden geçerek Avrupa'nın kuzeyi ile güneyi arasındaki ulaşımı sağlar. Asya çok büyük bir kıta olmasına rağmen demir yolu ağı, öteki kıtalara nazaran çok gelişmemiştir. Hindistan, Asya'da demir yolu ağının yoğun geçtiği bir ülkedir. Afrika'da ise demir yolları az gelişmiştir. Fransızların desteği ile yapılmıştır. Kuzey Afrika kesiminde doğubatu yönünde uzanır. Fas, Tunus ve Cezayir limanları ile iç kısımlardaki bağlantıyı sağlayan hatlar vardır. Güney Afrika'da demir yolları genelde maden bölgelerini limanlara bağlamaktadır.

Tablo 2. 2 Havayolu kargo taşımacılığı (2007)

	ŞEHİR (HAVALİMANI)	TOPLAM KARGO	% Değişim
1	MEMPHIS, TN (MEM)	3 840 574	4
2	HONG KONG, CN (HKG)	3 772 673	4,5
3	ANCHORAGE, AK (ANC)	2 826 499	0,6
4	SEOUL, KR (ICN)	2 555 582	9,4
5	SHANGHAI, CN (PVG)	2 494 808	15,5
6	PARIS, FR (CDG)	2 297 896	7,8
7	TOKYO, JP (NRT)	2 252 654	1,2
8	FRANKFURT, DE	2 169 025	1,9
9	LOUISVILLE, KY (SDF)	2 078 290	4,8
10	MIAMI, FL (MIA)	1 922 982	5
11	SINGAPORE, SG (SIN)	1 918 159	0,7
12	LOS ANGELES, CA (LAX)	1 877 876	1,5
13	DUBAI, AE (DXB)	1 668 506	11
14	AMSTERDAM, NL (AMS)	1 651 385	5,4
15	TAIPEI, TW (TPE)	1 605 681	5,5
16	NEW YORK, NY (JFK)	1 595 577	2,8
17	CHICAGO, IL (ORD)	1 524 419	2,2
18	LONDON, GB (LHR)	1 395 909	3,9
19	BANGKOK, TH (BKK)	1 220 001	3,2
20	BEIJING, CN (PEK)	1 191 048	15,8
21	INDIANAPOLIS, IN (IND)	1 056 517	1,2
22	NEWARK, NJ (EWR)	943 174	2,7

23	LUXEMBOURG, LU (LUX)	856 740	14
24	TOKYO, JP (HND)	851 551	1,7
25	OSAKA, JP (KIX)	845 996	0,5
26	BRUSSELS, BE (BRU)	728 689	2,1
27	DALLAS/FT WORTH, TX (DFW)	724 957	3,5
28	ATLANTA, GA (ATL)	720 209	3,5
29	COLOGNE, DE (CGN)	710 244	2,8

Kaynak: Murat Erdal “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi”

Hava ulaşımı diğer ulaşım sektörlerine göre geç başlayan ve son derece hızla gelişen bir sektördür. Bu alanda gerçekleşen devrim, 1950’lerin sonunda az ya da çok tamamlanmıştır. Hava yolları ulaşımı, deniz yolu ulaşımında olduğu gibi belli hatlarda yoğunlaşmıştır. Teknolojik gelişmeler sayesinde uçakların hem büyüklük hem de çeşit olarak gelişim göstermesi hava yolu ulaşımını istikralı hale getirmiş; uzun mesafe uçuşları ile dünyanın en büyük okyanusu olan Pasifik üzerindeki uçuşlarda ara duraklara olan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır (O’Connor 1995). 1960’lı yıllarda ise uçak teknolojisi Ay’a ulaşacak kadar gelişmiştir. 1976 yılında ses hızının üstü hızda yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. 1990’lı yıllarda ise artık uçak teknolojilerinde devrim sayılabilecek gelişmeler olmuyordu. Bu dönemde artık ufak tefek iyileştirmeler üzerinde çalışılıyordu (Ateş, Işık 2010). Tablo 2. 2’de dünyada en geniş hacimli kargo taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinin 2007 yılı havayolu kargo taşımacılığı verileri gösterilmektedir.

Dünyadaki havayolları genel olarak incelendiğinde Avrupa’nın önemli havalimanlarının kıtanın merkezi ve batı kesiminde yoğunlaştığı görülür. Ayrıca Avrupa havalimanları, Amerika, Uzak Doğu, Orta Doğu’ya giden uçakların uğrak yeridir. Dünya yolcu trafiğinin 1/4’ü, yük trafiğinin 1/3’ü bu kıtadan yapılır. Amerika Birleşik Devletleri, dünyada hava ulaşımının en yaygın ve en gelişmiş olduğu ülkedir. Kuzey Amerika’da 11.000’den fazla havaalanı vardır. Hava ulaşımındaki dünya trafiğinin 1/3’ü ABD sınırları içinde geçmektedir. Bugün havayolu taşımacılığı çok gelişmiş teknolojilerle gerçekleştirilmektedir. Havayolu ile taşınan kargoların hacmi her geçen gün artmakta deniz, kara ve demir yolu ulaşımının bir tamamlayıcısı olarak havayolu ulaşımı etkinliğini sürdürmektedir.

1.2.4. Serbest Bölgeler ve Dış Ticaret İlişkisi

Gelişen uluslararası ilişkilerin ekonomik alandaki etkileri, yurtiçi sanayinin sınırlarının uluslararası alana doğru kayması olmuştur. Yatırımcılar kârlarını maksimize etmek için, üretim maliyetlerinin daha düşük olduğu, teşvik sistemlerinin yaygın olarak kullanıldığı, ulusal ve uluslararası alanda cazip faaliyet alanları arayışına yönelmişlerdir.

Diğer taraftan ekonominin girdi ihtiyacını daha ucuz, düzenli ve zamanında temin etmek, ülkeye yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ihracatı artırmak, dış finansman fırsatlarından daha fazla yararlanmak amacıyla, birçok ülkede bazı farklılıklarla birlikte serbest bölgeler (SB) olarak adlandırılan alanlar oluşturulmuştur (Uzay, Tıraş 2009: 248).

Geniş bir ifadeyle serbest bölgeler, bir ülkenin sınırları içinde kalmakla beraber gümrük ve kambiyo mükellefiyetine dair hükümlerin uygulanmadığı, ülkenin gümrük bölgesinin dışında kabul edilen, yerli ve yabancı malların depolandığı, işlendiği ya da montajının yapıldığı özel alanlar olarak tanımlanabilir.

Ekonomi ve dış ticaret stratejilerinin önemli bir aracı olarak yararlanılan SB lerin ilk uygulamaları yaklaşık 2000 yıl önce ilk çağlarda eski Roma ve Yunan medeniyetlerine kadar uzanmaktadır. İlk ortaya çıkış tarihleri ve nitelikleri tam olarak bilinmemekle beraber, ilkçağda, Akdeniz'in doğu ve güney kıyılarında, ticari başarıları ile tanınan Kartaca şehri, Sur şehri ve bazı yerlerde farklı özellikler gösteren uygulamaların gerçekleştirilmesi ile serbest şehirlerin ilk uygulamalarının ortaya çıktığı görülmektedir (Erdoğan, Ener 2005 12). O dönemdeki ismi serbest şehir olan bu uygulamalar, bir şehirde ekonomik ve siyasi kontrollerin tamamen veya kısmen kaldırılmasını ifade etmektedir. XVI. Yüzyılda geçerli olan Merkantilizm ekolünün etkisiyle dış ticaret önem kazanmış ve ticaret filolarının da büyük önem kazanmasıyla Avrupa'dan Orta ve Uzak Doğu'ya uzanan deniz ticaret yolları üzerinde bulunan Akdeniz'deki bazı liman şehirleri serbest şehir haline getirilmiştir (Erdoğan 1985: 13-15). Ancak bugünkü SB' lerin yapı ve işlevlerine benzer nitelikteki Serbest bölgeler ilk örnekleri 300 yıl kadar önce kurulmaya başlanmıştır. Bununla birlikte SB, 1959 yılında İrlanda'daki Shanonn (1959) ve Porto Riko (1962) Serbest Bölgelerinin kurulmasına kadar genellikle uluslararası mal ticaretinin serbestçe yapıldığı bölgeler olarak bilinmekte ve Serbest Ticaret Bölgesi olarak tanımlanmaktaydı (Arslan; Yapraklı 2007: 91).

Günümüzde serbest bölgelerde, bu bölgeleri yerli veya yabancı yatırımcılar açısından daha çekici kılmak amacıyla çeşitli vergi muafiyetleri tanınmakta, bölgelerde dünya standartlarında iletişim ve haberleşme gibi altyapı olanakları sunulmakta ve ihracata yönelik yapılan üretime çeşitli sübvansiyonlar sağlanmaktadır. Serbest bölgeler genellikle gelişmekte olan ülkelerde ihracatın artırılması, yabancı yatırımların teşvik edilmesi, teknoloji ve bilgi transferi ile yerli işgücüne istihdam olanakları yaratılması gibi çeşitli amaçlarla oluşturulmaktadır (Öztürk 2004:112).

Genellikle serbest bölgelerden yurtdışına yapılan ticari faaliyetler gümrük vergisinden muaf tutulmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkeler sermaye darlığı içinde bulunan ülke ekonomilerini dış pazarlara açmak ve böylece hem geniş pazarın hem de bölgeye yatırım yapacak muhtemel yabancı sermayenin sağlayacağı nimetlerden faydalanmak için serbest bölgeler kurma yoluna gitmişlerdir. Üretim, depolama, montaj ve dış alım- satım gibi faaliyetlerin serbest bölgelerde yürütülmesi, uluslararası ticarete hatırı sayılır maliyet unsurlarından olan ulaşım ve taşıma giderlerinin azalması nedeniyle serbest bölgelere yapılan yatırımların sayısı ve hacmi artmıştır. Bunun yanında ödenmesi gereken birtakım gümrük vergisi vb. yükümlülüklerin serbest bölgenin yapısı gereği en aza indirgenmesi serbest bölgelerde yapılan yatırımların gün geçtikçe artmasına yol açmıştır.

Serbest bölgeler buldukları ülkenin ekonomik yapısına, kuruluş amacına vb. göre farklı biçimlerde olabilir. Serbest bölgeleri şu şekilde sınıflandırmak mümkündür: (Akça 1998: 2)

- Serbest Ticaret Bölgesi
- Serbest Liman
- Serbest Çevre
- Serbest Üretim Bölgesi
- Gümrüksüz Bölge
- İkiz Fabrika
- Serbest Bankacılık
- Transit Bölge

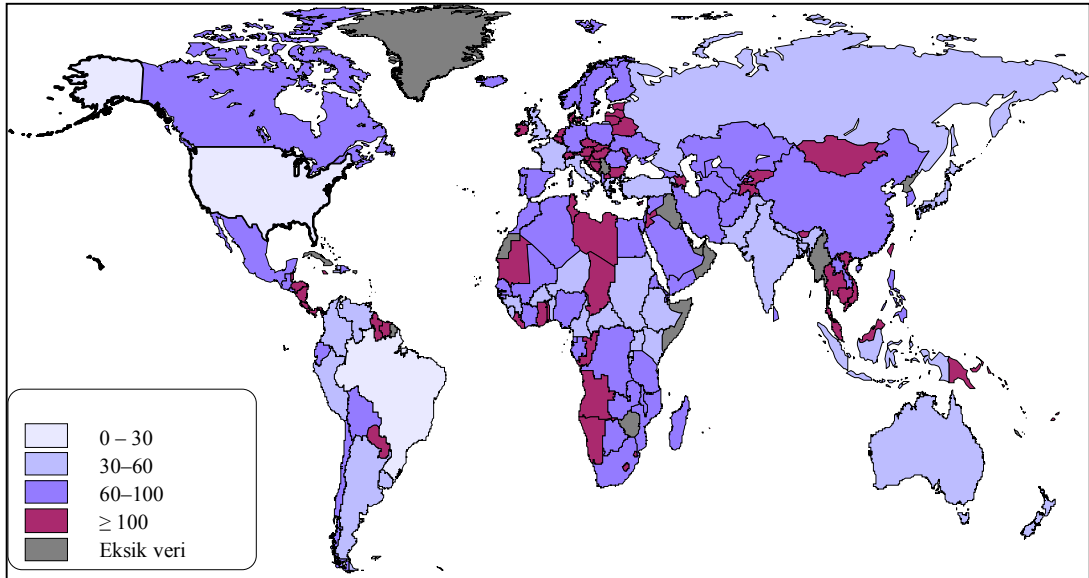
- İhraç Ürünleri İşleme Bölgesi.

Son otuz yılda ithal ikameci stratejilerin yerini ihracata yönelik sanayileşme stratejileri almıştır. Bu değişim yeni serbest bölgelerin kurulmasını da beraberinde getirmiştir. İlk olarak özellikle Asya ülkelerinden az sayıda ülke örneğin Honkong (Çin), Kore ve Singapur'da serbest bölgeler kurulmuştur. Günümüzde ise 90'dan fazla ülkede serbest bölge bulunmaktadır (Takayoshi, Zafiris 1998:4).

2. Küreselleşme Bağlamında Dış Ticaretin Gelişimi

20. yüzyıl başlarında ulaşım alanında yaşanan gelişmeler, demiryolu, buharlı gemi, motorlu araçlar ve uçakların yaygınlaşması, mekân, maliyet ve zaman engellerini azaltarak, uzak yerlerin ve kıta içlerinin mallarının uzaktaki tüketicilere ulaşmalarına olanak vermiştir. Ayrıca ucuz, hacimli hammadde, yiyecek maddeleri ve mamul malların dünyanın bir tarafından diğer tarafına taşınmalarını mümkün kılmış ve insanlara iki yüzyıl öncesi ile kıyaslandığında astronomik hızlarla bir yerden başka bir yere hareket olanağı doğmuştur.

Şekil 2.1. 2007 Yılı Dünya Mal ve Hizmet İthalat ve İhracatının GSMH' ye Oranları (Dolar Baz Alınarak)



Kaynak: WTO

Şekil 2. 1'de dünya üzerinde yapılan mal ve hizmet ithalat ve ihracatının ülkelerin GSMH' larına oranları, dolar temel alınarak, Dünya Ticaret Örgütü'nün yapmış olduğu

ayırma göre farklı ağırlıklar farklı renklerle harita üzerinde gösterilmektedir. Buna göre ithalat-ihracatın GSMH'ya oranı 30–60 ve 60–100 arası değerde olan ülkeler dünya genelinde ağırlıktadır. Yani dünya üzerinde bulunan ülkelerin pek çoğu mal ve hizmet ithalat ve ihracatında bulunmaktadır.

Haberleşme, hızlı, ucuz posta hizmetleriyle, kitlesel üretimle gazetelerle, telgraf, telefon ve radyo ile bir devrim geçirmiştir. Bütün bu araçlar haberleri çok uzak yerlere büyük hızlarla taşımışlar ve dünyayı adeta tek bir pazar halinde dokumuşlardır. Ticaret hacmi genişlemiş, üreticilerle tüketicilerin temas olanakları artmış ve Avrupa dünyanın geri kalan yanlarına bağlanmıştır. Hareket eden ve satılan malların hacmi artmış ve bu artış nüfus artışından daha hızlı olmuştur. Örneğin, nüfusun iki katına çıktığı bir dönemde, uluslar arası ticaretin değeri 20 kat arttığı görülmektedir (Heaton 1985:3).

2.1. Dünya Mal Ticareti

Dünya ekonomisinin sağlıklı gelişimi daima ülkeler arası ticaretin artışını da beraberinde getirmektedir. 1980'li yıllarla 1990'lı yılları karşılaştığımızda özellikle 1990'lı yıllarda bilgi teknolojilerinde yaşanan büyük çaplı gelişmeler ekonomi ve ticaret üzerinde olumlu etki yapmış, ayrıca söz konusu dönemde dünya ticaretinin önündeki engellerin kaldırılması hususunda atılan adımlar dünya ticaretinin artışlarını beraberinde getirmiştir. Tablo 2. 3.'de dünya ihracat-ithalat ve ticaretinin 1970'li yıllardan 2000'li yıllara gelirken yaşamış olduğu değişim rakamlarla gösterilmiştir. Tablo 1'den de izlenebileceği gibi 1980 yılında 614,5632 milyar dolar olarak gerçekleşen dünya ticareti, 1990 yılında 1101,159 milyar dolara yükselmiştir.

Tablo 2. 3 Dünya Mal ve Hizmet İthalat-İhracat-Ticaret Hacmi 1971–2008

Yıllar	Dünya Mal ve Hizmet İhracatı (Hacim) Milyar Dolar	Dünya Mal ve Hizmet İthalatı (Hacim) Milyar Dolar	Dünya Mal ve Hizmet Ticareti (Hacim) Milyar Dolar
1971	360,643	353,3288	355,5685
1972	395,0923	390,1746	391,1387
1973	449,5347	442,1327	443,3359

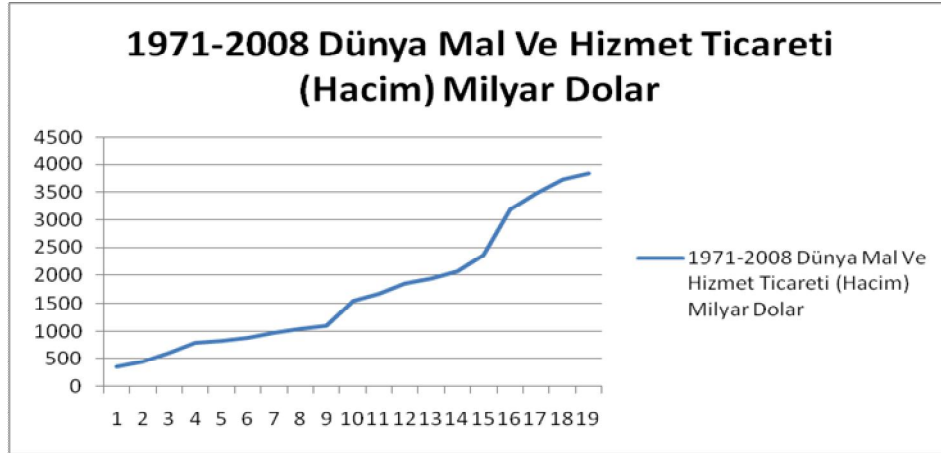
1974	477,071	459,2755	464,2746
1975	474,0095	425,6452	445,5341
1976	522,2388	481,4314	495,9667
1977	553,5347	504,894	523,9816
1978	589,6515	535,2153	555,6841
1979	625,3042	578,3667	593,5855
1980	654,9217	581,2775	614,5632
1981	684,8828	594,6823	639,2096
1982	678,9536	592,811	635,9742
1983	698,1682	621,4506	659,8094
1984	768,3712	706,4666	737,4188
1985	796,7509	767,1992	781,9751
1986	823,6274	817,0457	820,3365
1987	891,7614	874,9805	883,371
1988	967,3301	967,9413	967,6357
1989	1035,745	1050,951	1043,348
1990	1116,276	1086,042	1101,159
1991	1161,604	1118,768	1140,186
1992	1239,048	1202,203	1220,626
1993	1294,135	1265,259	1279,697
1994	1428,063	1384,727	1406,395
1995	1565,672	1529,704	1547,688
1996	1684,984	1657,203	1671,093
1997	1873,439	1831,972	1852,705

1998	1955,583	1929,286	1942,434
1999	2083,964	2062,879	2073,421
2000	2380,794	2333,636	2357,215
2001	2402,42	2362,019	2382,219
2002	2512,784	2466,309	2489,546
2003	2662,852	2625,891	2644,371
2004	2951,541	2921,392	2936,466
2005	3198,629	3169,201	3183,915
2006	3505,451	3462,72	3484,085
2007	3757,501	3701,775	3729,638
2008	3874,04	3806,058	3840,049

Kaynak: OECD

Dünya ticareti özellikle 1990'lı yıllardan sonra önemli artışlar göstermiştir. 1990 yılından 2008 yılına dünya ticaretinde 3 kattan daha fazla artış gerçekleştiği tablo 2. 3.'ten izlenebilir. Dünya ticaret hacminin gelişiminde, doğal (coğrafi özellikler, iklim koşulları, toprak ve doğal kaynakların yapısı) faktörler ve sosyal (ırk özellikleri, yetenekler, kültürel özellikler gibi) faktörlere bağlı olarak uzmanlaşmanın büyük etkisi bulunmaktadır. Ayrıca üretim, ulaştırma ve haberleşme teknolojilerinde yaşanan büyük gelişmeler; uluslararası ticareti serbestleştirme çabaları; nüfus artışı ve nüfus hareketleri gibi faktörlerin dünya ticaret hacminin gelişimine büyük katkı sağlamıştır (Bozoğlu 2007: 10).

Şekil 2. 2 1971–2008 Dünya Mal Ve Hizmet Ticareti (Hacim) Milyar Dolar



Kaynak: OECD

Dünya ticaretinin yıllar itibariyle nasıl arttığı grafik 2. 1 den de izlenebilmektedir. Görüldüğü üzere dünya ticaret hacmi 1970'lerden 2000'li yıllara sürekli artış eğiliminde olmuştur.

Tablo 2. 4 Dünya Mal İhracatı Bölge ve Seçilmiş Ekonomiler (1948, 1953, 1963, 1973, 1983, 1993, 2003 ve 2008)²

Yıllar	1948	1953	1963	1973	1983	1993	2003	2008
Milyon dolar	Değer							
Dünya	59	84	157	579	1838	3676	7377	15717
Yüzdelik	Oran							
Dünya	100	100	100	100	100	100	100	100
Kuzey Amerika	28,1	24,8	19,9	17,3	16,8	18	15,8	13
Birleşmiş Milletler	21,7	18,8	14,9	12,3	11,2	12,6	9,8	8,2
Kanada	5,5	5,2	4,3	4,6	4,2	4	3,7	2,9

² a. 1948 den 1983e kadar Almanya Federal Cumhuriyeti rakamlarını ifade etmektedir

b. Rakamlar i)1983 ile 1993 yılları arasında bölgedeki ülke kompozisyonlarındaki değişimlerden ve ticaret dönüşüm faktörlerindeki büyük uyumdan ve ii) 1993 ile 2003 yılları arasında Batlık ülkelerinin karşılıklı ticaret akımlarından önemli ölçüde etkilenmiştir.

c. 1998den itibaren Güney Afrika Gümrük Birliği yerine artık sadece Güney Afrika rakamlarını ifade etmektedir

d. Rakamlar EEC(6) 1963, EC(9) 1973, EC(10) 1983, EU(12) 1993, EU(25) 2003 ve EU(27) 2008'i ifade etmektedir.

e. Belirtilen yıldaki üyeler

Meksika	0,9	0,7	0,6	0,4	1,4	1,4	2,2	1,9
Güney ve Merkezi Amerika	11,3	9,7	6,4	4,3	4,4	3	3	3,8
Brezilya	2	1,8	0,9	1,1	1,2	1	1	1,3
Arjantin	2,8	1,3	0,9	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4
Avrupa	35,1	39,4	47,8	50,9	43,5	45,4	45,9	41
Almanya a	1,4	5,3	9,3	11,6	9,2	10,3	10,2	9,3
Fransa	3,4	4,8	5,2	6,3	5,2	6	5,3	3,9
İtalya	11,3	9	7,8	5,1	4	4,6	4,1	3,4
İngiltere	1,8	1,8	3,2	3,8	5	4,9	4,1	2,9
Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) b	-	-	-	-	-	-	2,6	4,5
Afrika	7,3	6,5	5,7	4,8	4,5	2,5	2,4	3,5
Güney Afrika c	2	1,6	1,5	1	1	0,7	0,5	0,5
Orta Doğu	2	2,7	3,2	4,1	6,8	3,5	4,1	6,5
Asya	14	13,4	12,5	14,9	19,1	26,1	26,2	27,7
Çin	0,9	1,2	1,3	1	1,2	2,5	5,9	9,1
Japonya	0,4	1,5	3,5	6,4	8	9,9	6,4	5
Hindistan	2,2	1,3	1	0,5	0,5	0,6	0,8	1,1
Avustralya ve Yeni Zelanda	3,7	3,2	2,4	2,1	1,4	1,4	1,2	1,4
Altı Doğu Asya İhracatçısı	3,4	3	2,4	3,4	5,8	9,7	9,6	9
Avrupa Birliği d	-	-	27,5	38,6	31,3	37,4	42,4	37,5
SSCB	2,2	3,5	4,6	3,7	5	-	-	-
GATT/WTO Üyeleri e	62,8	69,6	75	84,1	77	89,4	94,3	93,4

Kaynak: WTO

Tablo 2. 4'te ise Dünya Ticaret Örgütü'nün rakamlarına göre dünya üzerindeki bölge ve seçilmiş ekonomilerin dünya mal ihracatındaki payları gösterilmiştir. 1948 yılında dünya mal ihracatının değeri 59 milyon dolar iken 2008 yılında 15 milyar doların üzerine çıkmıştır. Bölgelerin dünya mal ihracatındaki paylarına bakıldığında en büyük payı Avrupa'nın aldığı görülmektedir. Kuzey Amerika'nın dünya mal ihracatındaki payının zamanla azaldığı da tabloda göze çarpmaktadır. Bunun yanında Asya'nın aldığı payın ise zaman içerisinde yükselen bir seyir izlediği söylenebilir.

2.2 Dünya Hizmet Ticareti

Küreselleşen dünya ekonomisinde hizmetler ticareti de mal ticaretinde olduğu gibi günden güne sürekli artış göstermektedir. Bilgi ekonomisinin hızlı gelişimi, mal ticaretindeki artışı sağlaması yanında sigortacılık, bankacılık, danışmanlık şirketleri vb. hizmetlerin de uluslararası alana yayılmasına olanak tanımaktadır. Hizmetler ticaretinin dünya ekonomisinden almış olduğu pay zaman içinde artmaktadır. Başta küreselleşme olmak üzere şehirleşme oranlarının artışı, kamu sektörünün genişlemesi gibi faktörler hizmetler ticaretinin artmasına neden olan unsurlardan bazılarıdır.

Tablo 2. 5.'te WTO verileriyle sektörler ve bölgeler bazında hizmetler sektörünün 1990 yılından 2008 yılına büyüme oranları verilmiştir. Tabloya göre 1990- 2008 döneminde dünyada uluslar arası hizmetler ticareti ortalama yüzde 12 artış göstermiştir. Hizmetler ticaretinde birinci sıradaki bölge Asya'dır. Tablodaki verilere bakılarak hizmetler ticaretinin 2000'li yıllardan itibaren dünyanın her bölgesinde gerçekleştirilmekte olduğu söylenebilir. Özellikle bilişim teknolojisinin gelişmesi, hizmetler ticaretinin hızla büyümesinde önemli bir faktör olmuştur. Günümüzde internet üzerinden pek çok hizmet satılabilmekte bunların uluslararası ticareti yapılabilmektedir.

Tablo 2. 5 Sektörlere ve Bölgelere Göre Hizmetler Ticaretindeki Büyüme 1990-2008 (Yıllık % değişim)

Ticari Hizmetler	Dünya	Kuzey Amerika	Güney ve Orta Amerika	Avrupa	BDT	Afrika	Orta Doğu	Asya
1990-95	8	8	9	-	-	...	...	...
1995-00	5	7	6	...	...	...	...	4
2000-08	12	8	11	13	22	...	14	14
2006	14	12	14	12	23	13	19	17
2007	20	14	18	21	27	23	14	21
2008	12	9	15	11	28	13	19	14
Nakliye Hizmetleri								
1990-95	6	4	7	-	-	...	...	11

1995-00	3	3	1	3	...	...	...	3
2000-08	13	7	12	13	18	...	15	13
2006	11	10	10	10	17	17	18	12
2007	20	12	15	21	20	31	13	23
2008	16	16	19	16	26	16	15	15
Seyahat								
1990-95	9	7	10	-	-	9	...	...
1995-00	3	6	7	2	...	6	...	2
2000-08	9	4	8	10	21	13	12	12
2006	10	5	11	8	24	12	14	15
2007	15	10	13	14	28	17	16	19
2008	10	11	9	8	23	5	20	12
Diğer Ticari Hizmetler								
1990-95	10	12	10	-	-	...	...	16
1995-00	7	11	9	...	...	...	...	6
2000-08	14	10	15	15	29	...	16	15
2006	17	17	20	15	31	9	24	21
2007	22	17	27	24	36	25	12	22
2008	11	6	20	10	34	25	21	13

Kaynak: WTO

2.3. Uluslararası Sermaye Hareketleri

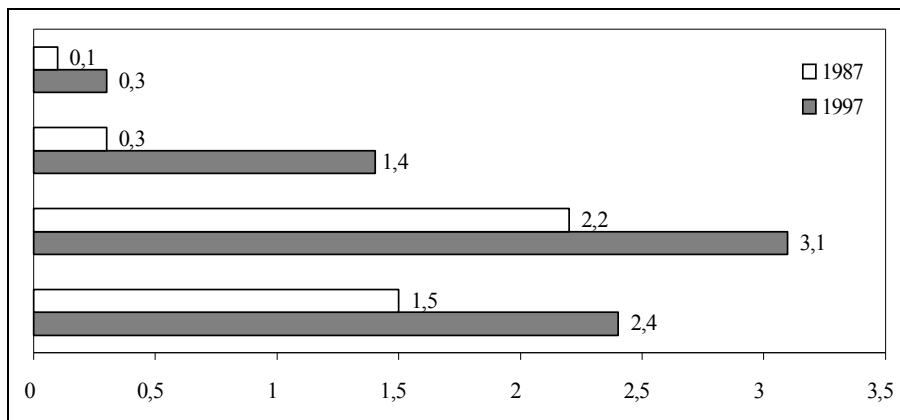
Uluslararası sermaye hareketleri, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, portföy yatırımları ve diğer yatırımlardan oluşmaktadır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, bir firmanın yabancı bir ülkede doğrudan veya iştirak halinde yatırım yapması ve yatırımın yönetimine katılması demektir. Buna karşın portföy yatırımları, tasarruf sahiplerinin ya da yatırımcının bir kazanç elde etmek için uluslararası sermaye piyasalarından menkul kıymetler satın almaları şeklinde yaptıkları yatırımlardır. Diğer yatırımlar ise, hazine

bonosu ve tahvil alım satımıyla oluşan kısa ve uzun vadeli sermaye hareketleridir (Aktan; Şen 1999) .

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yatırım kararlarında ana ülkedeki ekonomik ve siyasi faktörler önemli bir şekilde etkili olmaktadır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları genel olarak, üretim faktörlerinin bol ve ucuz olduğu, iç piyasa talebinin yüksek olduğu, altyapı tesislerinin sağlandığı ve yatırım teşviklerinin uygulandığı ve daha çok getiri sağlayan ülkeleri tercih etmektedir. Ekonomik faktörlerin yanı sıra son dönemlerde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ana ülkede siyasi istikrara daha fazla öncelik vermeye başladıkları da göz ardı edilemeyecek bir gerçektir. Ayrıca psikolojik ve ahlaki faktörler de yatırım kararlarında etkileyici unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Akdiş 2007: 5–7).

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ev sahibi ülkeye döviz girişi sağlamak, ülkenin sermaye stokunu artırmak, ülkede üretim kapasitesini genişletmek, istihdam yaratmak, ülkeye teknoloji transferi sağlamak, işletmecilik bilgisi sağlayarak yerli girişimleri eğitmek gibi yararlar doğurabilmektedir (Seyidoğlu 2002: 139). Genel itibariyle, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının gelişmekte olan ülkeler açısından en önemli etkisi milli gelire olan net katkısıdır. Ev sahibi ülkenin milli gelirine doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının katkısı, yabancı sermayenin ülke içinde üretimde bulunması ile ortaya çıkmaktadır (Karlık 2007: 101).

Şekil 2. 3 Uluslararası Sermaye Hareketlerindeki Değişim (Gayrisafi Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları)



Kaynak: World Bank, World Development Indicators, 1999, s.324-327.

Küreselleşmeyle beraber uluslar arası ticaret hareketlerinde görülen artış trendi uluslararası sermaye hareketleri için de söz konusudur. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının GSYİH'ya oranı, tüm dünyada son yıllarda önemli artış göstermiştir. Şekil 2. 3'ten de görülebileceği gibi tüm dünya ülkelerinde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının GSYİH'ya oranı, 1987 yılında % 1. 5 iken bu oran 1997 yılında % 2. 5'e yükselmiştir. Orta gelirli ülkelerde -ki bunlar, gelişmekte olan ülkeler olarak adlandırılabilir- doğrudan yabancı sermaye oranında çok ciddi bir artış olduğu dikkat çekmektedir. Uluslar arası sermaye hareketlerindeki bu artış halen devam etmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET HACMİNİN GELİŞİMİNDE ROL ÜSTLENEN DÜNYANIN BAŞLICA TİCARET MERKEZLERİNİN GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DEĞERLENDİRMESİ

Bu bölümde dünya ticaret hacminin gelişiminde katkısı olan farklı merkezler dünya ticaretinin tarihi gelişimi de göz önünde bulundurularak incelenmiştir. Uluslararası ticaretin tarihi incelendiğinde ekonomik dengelerin sürekli değiştiği, daha önce göze çarpan önemli ticaret merkezi olan yerlerin ilerleyen zamanlarda bu önemlerini başka yerlere kaptırdığı görülmektedir dolayısıyla bu bölümde merkezler incelenirken zaman içerisinde uluslar arası ticaret sahnesinde özellikle ön plana çıkan merkezler ele alınmıştır.

1.Tarihte Önemli Ticaret Yolları

Taş çağı değiş tokuş ticareti büyük uzaklıkları aşmamıştır. Söz konusu dönemde ancak yaşadıkları bölgeler birbirinden pek uzak olmayan halk grupları birbirleriyle alışveriş yapmışlardır. Örneğin Fransız ve Portekiz dolmenlerinde bulunan altın ve değerli taşlar buralara Doğu'dan gelmemiştir bunlar yerel kökenli eşyalardır. İsviçre'de ve Britanya'da bulunan yeşim taşları da Çin'den gelmemiştir, o zamanların Avrupa'sında çıkarılmıştır. Zaman içerisinde insanoğlunun bakır ve kalayı işlemeyi öğrenmesiyle ticarete yeni bir aşamaya gelmiştir. Tunçtan yapılan eşyalar gezginci tacirler tarafından belirli güzergahları izleyerek başka yerlere taşınmıştır. Bu yolların gerçek anlamda birer ticaret yolu olduğu söylenemez ancak yine de bunların güzergahı saptanmış ve ilkel biçimde konaklama yerlerine sahip kervan yolları olduğu ifade edilmektedir (Sedillot 2005).

Zaman içerisinde uzak mesafeli ticaretin gelişmesi beraberinde geçit yollarının da gelişmesini getirmiştir. Doğu'dan Batı'ya birçok geçit yolları ortaya çıkmıştır. Medeniyetin ilk yüzyıllarından itibaren ticaret yolları insanlık tarihinde önemli bir rol oynamıştır.

1.1.Mısır, Mezopotamya ve İndüs'ten Geçen Yollar

Uzak mesafeli ticaretin ilk ortaya çıktığı yerler olan Nil vadisi, Mezopotamya ve İndüs havzası, dönemleri içindeki gelişmişliklerini yürüttükleri ekonomik faaliyetlere borçludur.

M.Ö. Dört bin yıllarında eski dünyanın ekonomik merkezi Mezopotamya'ydı, çünkü Önasya ve Mısır'dan, Hindistan'a doğru giden büyük yol buradan geçiyordu. Fırat, Basra körfezini Toroslar'a, Dicle de çakmaktaşının geldiği Musul'a ve Ermenistan'a bağlıyordu. Gene Fırat yoluyla, Sümer ve Babil'den Suriye kıyısındaki Biblos şehrine gitmek mümkün olabiliyordu. Biblos'tan ise hem kara hem de deniz yoluyla Mısır'a ve bakır madenleri bakımından zengin ve kıymetli olan Kıbrıs'a geçmek mümkün oluyordu. Mezopotamya'dan iki yol, biri Elam ve Bülucistan'dan geçen kara, diğeri Basra körfezinden geçen deniz yolu Hindistan'a ulaşıyordu. Mısır'dan birinci derecede önemli diğeri bir yol da Kızıldeniz'e geçiyordu. Mısır ile Sümer arasında Biblos yoluna ek olarak Basra Körfezi ve Arabistan'dan geçerek Pount ülkesine ve Kızıldeniz'e varan bir yol bulunmaktaydı. Bundan başka Palestin'deki Megiddo'dan geçip Mısır'a Batı kesiminden ve Arabistan'ın da doğu kıyısından ulaşan üçüncü bir yol da kullanılmaktaydı. İndüs bölgesinden çok önemli bir yol da Peşaver'den geçip Ortaasya'ya doğru uzanıyordu (Pirene, Cilt 1).

M.Ö. Üç bin yıllarının başında aslı bilinmeyen denizden gelen bir kavim tarafından Girit, koloni haline getirilmiştir. Bu kavmin Kızıldeniz'den gelmiş olduğu düşünülmüştür. Böylece artık M.Ö. 26. yüzyıla kadar devam edecek olan deniz yoluyla yayılma hareketi başlamıştı; bu yüzyılda Finike sahillerine yabancılar özellikle de Hindistan'ın Batı sahillerinden gelen Dravit'ler yerleşti. Palaikastro ve Zakro gibi limanlar ile Gournia gibi madencilikle zenginleşmiş endüstri şehirleri, yeni ve cazip merkezler oldular ve Doğu'daki kıtalarla bilinmeyen Avrupa arasında birer basamak oldular. Girit denizcileri Saksonya ve Bohemya'dan Tuna nehri yoluyla gelen kalayı alabilmek için Yunanistan'ın Kuzeyine gittiler. Böylece, Knosos'dan da denizler ve karalar arası bir ekonomi yayılmaya başladı. Suriye sahilinde Giritle devamlı teması bulunan Sur (Tir), Sayda (Sidon), Arvad gibi yeni kurulmuş limanlar dizisi, Biblos'tan eski deniz hegemonyasını almış ve Akdeniz gemiciliğine o vakte kadar asla ulaşamamış olduğu bir önem kazandırmıştır (Pirene Cilt 1).

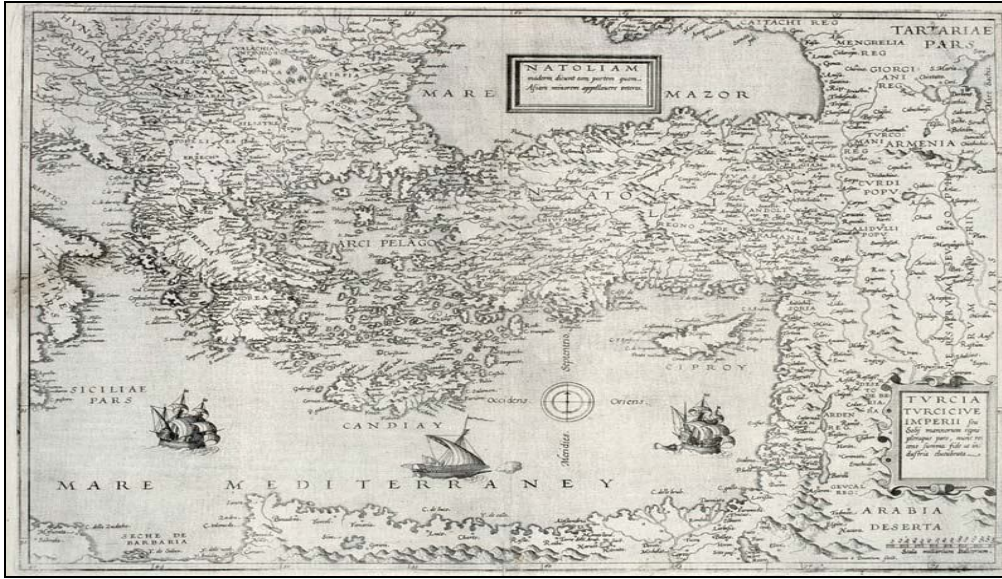
1.2. Akdeniz

Akdeniz tarihin her dönemin de dikkati çeken siyasi, ticari, askeri ilişkilerin ve çekişmelerin yaşandığı bir bölge olarak karşımıza çıkmıştır. Akdeniz, özellikle Doğu Akdeniz, eski dünya üzerinde kurulmuş tüm medeniyetlerin, çevresinde şekillendiği bir bölge olarak önemini yüzyıllar boyunca sürdürmüştür (Bass 1972). Dünya ticaretinin değişim ve gelişiminde Akdeniz deniz ticaret yolunun hatırı sayılır bir önemi bulunmaktadır.

Atlas Okyanusu'na Cebelitarık Boğazı ile dar bir geçitle bağlı olan Akdeniz'in; kuzeyinde Avrupa, güneyinde Afrika, doğusunda Asya kıtaları yer almaktadır. Burası ilk çağlardan beri önemli bir ticaret yolu olmuştur. Akdeniz'de yer alan çeşitli adalar, kıtalar arasındaki ulaşımı kolaylaştırmıştır, böylece uygarlıklar arasında kültürden ekonomiye yoğun bir ilişkiler ortamı oluşmuştur. Akdeniz kıyılarındaki limanlar, ara denizlerle bağlantı sağlayan limanlar tüm denizciler için hatırı sayılır bir önemi vardır. Anayurtları dışında başka ülkelerde koloni kuran İyonyalılar, Yunanlılar ve Fenikeliler Akdeniz ticaretinde önemli bir rol oynamışlardır (Milliyet 27.04.2010).

Akdeniz ticareti M.Ö. 4000'li yıllarda Mısır'da 3. sülalenin sonunda başlamaktadır. Yunanistan'da M.Ö. 1600–1400 arası (Girit) Minos uygarlığı zamanında başlar. Minos'un devamı olan Akhalar tarafından M.Ö. 1500–1200 arası deniz ticaretini elinde bulundurur. M.Ö. 1000 ila 700 arası Fenikeliler' in deniz ticaretinde ön planda olduğu bir zamandır ki en zengin ticari faaliyetlere bu döneme rastlamaktadır. Sonraki yıllarda Akdeniz ticareti M.S 1. ve 4. yüzyıllar arasında Roma'nın, M.S. 5. yüzyılda ise Bizans'ın denetimine geçmiştir (Girgin 2006: 15–16).

Şekil 3.1. Gerard de Jode'un Akdeniz Deniz Ticaret Yolu Haritası



Kaynak: <http://akmed.kaleicimuzesi.com>

İlk çağlardan itibaren Akdeniz, çok uzaklarda yaşayan insanları kendisine çekmiştir. Ayrıca büyük uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Tarih boyunca Akdeniz'e tamamıyla sahip olan tek millet Romalılar olmuşlardır. Onlar, buraya Mare Nostrum (Bizim Deniz) derlerdi. Latince'de Mediterraneustan (Medi: Orta+ terra: Toprak, yer), Yunanca'da Mesogeios, Arapça'da Bahre-l Mutavassit (ortada yer alan deniz), Farsça'da kullanılan Bahr-i Sefid adı Osmanlı dönemi haritalarında da gözükmektedir (Milliyet 27.04.2010).

Pirenne'nin de belirttiği gibi dünya ticaretinin gelişiminde büyük bir öneme sahip olan Akdeniz 3. yüzyılın sonunda Roma İmparatorluğu'nun siyasal ve ekonomik birliğinin güvencesi durumundaydı. Akdeniz çok önemli bir deniz ticaret yoluydu. Zaman içerisinde Roma da sosyo-ekonomik bir takım faktörlerden dolayı gerileme ve çökme dönemine girmiştir. Ticarete gerileme yaşanmaya, Doğu ticaretinde açık verilmeye başlanmıştır. Ticaretin daralması şehir hayatında da aksamalar meydana getirmiştir. Roma İmparatorluğu'nun son dönemlerinde bile imparatorluğun genel bir çöküntü içerisinde olmasına rağmen Akdeniz bölgesinin deniz ticareti bundan önemli ölçüde etkilenmemiştir. Bu bölgedeki deniz ticareti etkinliğini ve başarısını hala sürdürmüştür. Akdeniz yoluyla yapılan bu ticaret, hala Doğu ile Batı'yı sıkı bir bağ içerisinde tutmaktaydı. Akdeniz'e kıyısı olan farklı ülkeler arasındaki yakın ticaret ilişkilerini hiçbir şey kesintiye uğratmamıştı. Gerek mamul, gerekse hammadde alışverişi büyük ölçüde sürdürülüyordu:

İstanbul'un (o günkü adıyla Konstantinapolis), Urfa'nın, Antakya ve İskenderiye'nin dokumaları; Suriye'nin şarapları, yağları ve baharatları; Mısır'ın parşömeni; Mısır, Afrika ve İspanya'nın buğdayı; Galya (Fransa topraklarına Roma döneminde verilen isim) ve İtalya'nın şarapları başta gelen önemli ticaret mallarıydı (Pirenne 1991: 11-20). Akdeniz ticaretinin en önemli kalemi ise tahıldı. Ayrıca Mısır, Anadolu ve Yunanistan'dan inşaat malzemeleri, özellikle de mermer gelmekteydi. Kara ticareti daha değerli mallarla sınırlıydı. Çanak, çömlek, cam eşya, kaliteli yün, çeşitli süs eşyaları kara taşımalarının yüksek maliyetlerini kaldıracak başlıca mallardı.

Roma imparatorluğu geniş bir yol ağına sahipti. Fakat bu yollar daha çok askeri amaçlı düzenlendiği için bu yollar üzerinde malların hareketi yavaş ve yüksek maliyetliydi. Bu nedenle Roma için deniz ticaretinin çok büyük önemi vardı. Deniz trafiği oldukça yoğundu. Bu trafik rüzgâr gücünün sağladığı imkânlarla bağlı olarak yelkenli gemilerle yürütülmekteydi. Ancak, yılın üçte birinde gemiler limanlarda bekliyordu; kalan üçte ikisinde ise denizler tehlikelerle doluydu. Bu nedenle trafik yazın 4 ayında yoğunlaşıyordu. Gemiler küçüktü, pek azının kapasitesi 200 tonu aşıyordu (Güran 2004: 20–21).

Bu denli yoğun ticaret işlemlerinin varlığı para sisteminde reform yapılmasını gerektirmiştir. Roma İmparatorluğu para sisteminde külçe altın esasına dayanan bir reform gerçekleştirmiştir; bu reform uluslar arası değişim ve fiyat belirleme aracı olarak benimsenen bir paradan yararlanma fırsatı sağlamıştır. Bu gelişmiş ticarete aracılık edebilecek istikrarlı ve sağlam bir para düzeni kurulmuştur. Roma'nın altın parasına Aureus, gümüş parasına Denarius denmiştir. Ayrıca daha küçük değerli bakır paralar da alışverişlerde kullanılır hale gelmiştir. Bu paraların ayar ve ağırlıklarında uzun süre önemli bir değişim olmamıştır (Pirenne 1991: 19, Güran 2004: 21). 5. yüzyılın başında Batı Roma Germen Kabileleri tarafından işgal edilmiştir. Fakat bu işgallere rağmen Akdeniz'in önemi azalmamıştır. Germen kabileleri Roma geleneğini sürdürmeye devam etmişlerdir. Akdeniz yoluyla yapılan ticaret etkinliğini ve devamlılığını sürdürmüştür (Pirenne 1991: 19). Ancak eskiden Doğu ile Batı arasındaki deniz ticaretinin yapıldığı Akdeniz, coğrafi keşiflerin hızlanması, Ümit Burnu'nun keşfiyle Hindistan'a uzanan ticaret yolu üzerindeki eski önemini yitirmiştir. Yine de bugün Akdeniz, dünya ticareti için hatırı sayılır öneme sahiptir.

1.3. Batı Dünyasındaki Diğer Geçit Yolları:

Batı dünyasındaki ticaret yolları hammadde bölgelerinden, Akdeniz bölgesine kadar uzanmaktaydı. “Kalay”, “kehribar” ve “tuz” yolları vardı. Bu yollar Akdeniz’den Doğu Asya’ya “İpek Yolu”yla bağlanıyordu. Bu yolların en eskisi Güney Arabistan kıyıları boyunca uzanan “günlük” yolu. Bu yol Doğu’da ikiye ayrılıyor, biri denizden İndus bölgesine, diğeri ise karadan kuzeydeki Mezopotamya’ya kadar uzanıyordu. Bu yolun Batı kolu ise Kızıldeniz boyundan Ön Asya’nın kıyı ülkelerine ve Mısır’a uzanıyordu (Sedillot 2005).

Kalay, kara ve deniz yollarıyla Akdeniz’i fethetmişti. Bunun çıkış noktası Cassiterid’di; deniz yolu İspanya’nın çevresini dolanıp Cebelitarık’tan geçiyordu. Kara yolu Loire Irmağı’nın ağzından başlayıp Lion Körfezi’ne ulaşıyordu. Sonraki zamanlarda White adası önemli bir aktarma merkezi haline gelmiştir; buradan, Polonya üzerinden Rhone Deltası’na ve oradan da gemilerle Ege denizine ulaşıyordu. Kehribar da kuzeyden, Baltık kıyılarından çıkarılıyor, Adriyatik Denizi’nden Akdeniz dünyasına ve Karadeniz bölgesine dağıtılıyordu. Tuz da “tuz yolları” adı verilen yollardan tüketicilere ulaştırılıyordu. Roma, Tiber Irmağı boyunca kuzeye gelen tuz gemilerinin boşaltılıp, kara yoluyla iç kesimlere gidecek olan kervanlara yüklendiği yerde doğmuş bir kenttir. Eskiçağ dünyası birbiriyle kesişen böyle birçok yolla doluydu; bunlar Baltık Denizi’nden İtalya’ya, Büyük Sahra’dan Mısır’a, Himalayalar’dan Hindistan’ın içlerine kadar uzanıyorlardı (Sedillot 2005).

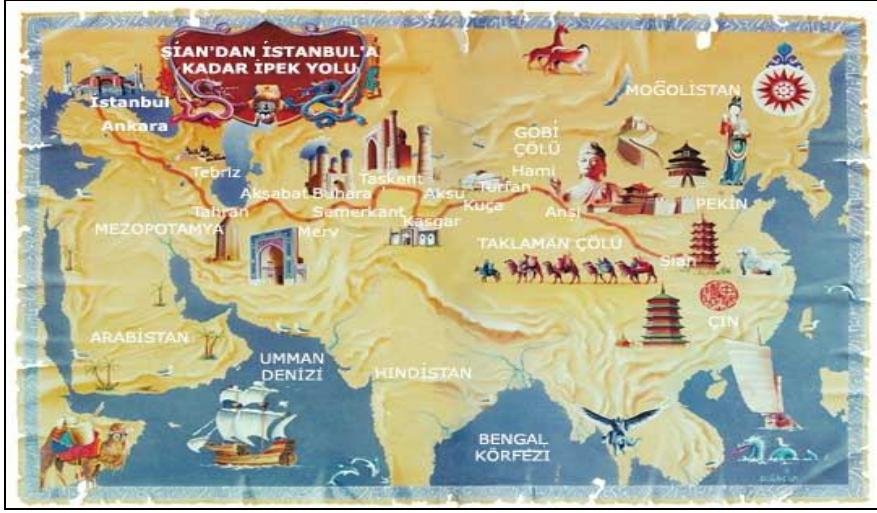
1.4. İpek Yolu ve Baharat Yolu

Ana vatanı Çin olan ipek ile yine Doğu’nun temel ürünleri arasında sayılan çay ve baharatın Batı’daki ülkelere nakli, Doğu’yla Batı’nın ilk temas noktasını oluşturmaktadır. Bu bağlamda Asya ile Avrupa arasında ilişkiyi sağlayan ilk etmen de yüzyıllar boyu en temel ticarî mal olma özelliğini koruyan ipektir (Akpınar, 2008). İpek yolu dendiğinde, akla ufuk çizgisiyle birleşmiş sonsuz alanlar, göz alabildiğince uzun yollar ve bu yollarda yol alan çift hörgüçlü develerin oluşturduğu kervanlar, birbirine bir gün aşımı uzaklıktaki kervansaraylar, Avrupa’ya taşınan nadir porselenler, baharatlar ve Çin ipeklileri gelir. Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha sonra Romanın lüksünü karşılayabilmek için Uzak Doğu’ya giden bir yol açılması gerekmiştir bu yol “İpek yoludur. Romalılar, Çinlilerden satın aldıkları zengin ipekli kumaşların ulaşımını Çin’den başlayarak Anadolu ve Akdeniz

aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan, dünyaca ünlü bir ticaret yolu olan ve adını, taşıdığı ipekten alarak İpek yolu olarak adlandırılan bu güzergâhı izleyen kervanlarla sağlardı. Kervanlar, zorlu şartlarda uzun yürüyüşler sonrası mallarını sattıkları ve çeşitlendirdikleri İpek Yolu şehirlerine ait panayır-pazarlara ulaşırlar, hem dinlenir, hem de kültürel alışverişte bulunurlardı. M.Ö.2. yüzyıla kadar İpek yolu üzerinde, batıdan doğuya, Avrupa'da Roma, Batı Asya'da Maki Parthia (İran), Orta Asya'da Kuşhan (Orta Asya ve Kuzey Hindistan'da) ve Doğu Asya'da Çin'in Han Hanedanı olmak üzere, dört büyük imparatorluk yan yana bulunmuştur. İpek Yolu'nun oluşumu, medeniyetler arasında doğrudan temas ve kültürel alışveriş yapılmasına da yardımcı olmuştur. Doğu'dan Batıya doğru gelişen bu ticari harekette daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan bir yol şebekesinden yararlanılmıştır. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanında, kıtalar arasındaki kültür alışverişine de imkân veren bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları zaman içinde İpek yolu olarak adlandırılmıştır. Arkeolojik kazıların sonuçları değerlendirildiğinde İpek Yolu'nun bundan 3.000 yıl önce kurulduğunu söylemenin mümkün olduğu ifade edilmektedir (Diyarbakirli 2008: 9–10).

M.Ö. 140 yıllarından sonra Çin'den birbiri ardına heyetler ticaret için batıya doğru yola çıkmışlardı. Batı Türkistan ürünleri de Çin'e gidiyordu. Zaman içersinde batı ülkeleri de yolun önemini kavramışlardır. Çin-Kuşhan-Parth Roma İmparatorluklarının himayeleri sayesinde sağlanan siyasi istikrar M.S. 1. yüzyılda İpek yolu'nun Akdeniz'den Çin'e kadar kara yolu ile genişlemesine yol açmıştır. Bazı bilginler eserlerinde yollar hakkında bilgi vermeye başlamışlardır. Başta ipek olmak üzere pek çok malın ticaretine sahne olan İpek Yolu tek bir güzergâhtan ibaret olmayıp, Doğu-Batı, Kuzey-Güney yönlerinde birbirine düğümlenen bir tür yollar ağı niteliği taşıdığı ifade edilmektedir. 5. yüzyılla ilgili bilgi veren Çin kaynağı Pei-sih (Kuzey Tarihi) dört büyük yoldan bahsetmektedir. Bu kaynakta Yü-men-kuan'dan sonra Shan-shan (Lop-nor), ikincisi Yeşim Kapısı'ndan Kuca'ya gittiği; Kaşgar ve Yarkend'de yeni yollar başladığı ifade edilmektedir (Taşağıl 2008: 177, Akpınar 2008).

Şekil 3. 2. İpek Yolu'nu Gösteren Harita



Kaynak: Anonim

Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla batıya taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Kervanların taşıdıkları en değerli mal, hiç şüphesiz, ipekli kumaşlardı. İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı Dünyası için uluslar arası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Yaklaşık 3.000 yıl önceleri Çin'in Şang ve Zu Hükümdarlığı sırasında düz ipekli kumaşlar ile nakışla işlenmiş ipeklilerin dokunduğu, yapılan arkeolojik kazılar sırasında gün ışığına çıkarılan eserlerden anlaşılmaktadır. İpekli kumaşların Avrupa'da özellikle, Roma'da çok makbul olduğu ve arandığı bilinmektedir (Diyarbakirli 2008: 10).

Eserini 9. Yüzyılda yazan İbn Hurdadbih baharat ve ipek yolları üzerinde ticaret yapan Radaniye ve Rus(Viking) tüccarlarının takip ettikleri güzergâhlar hakkında şöyle demektedir: (alıntılayan, Şen 2008: 65):

“Radaniye Yahudi tüccarlarının yolu: Bu tüccarlar Arapça, Farsça, Rumca, Frenkçe, İspanyolca, Slavca konuşurlar. Batı'dan Doğu'ya, Doğu'dan batıya ticaret yapmak için kara ve denizde yolculuk yaparlar. Batı'dan hizmetçiler, cariyeler, köleler, ipekli kumaşlar, sahtiyan deriler, kürkler, kılıçlar satın alırlar. Fransa'dan gemiyle Akdeniz'e açılırlar. Bugünkü Port-Said yakınındaki Farama'ya gelirler. Burada mallarını hayvanlara yüklerler. 25

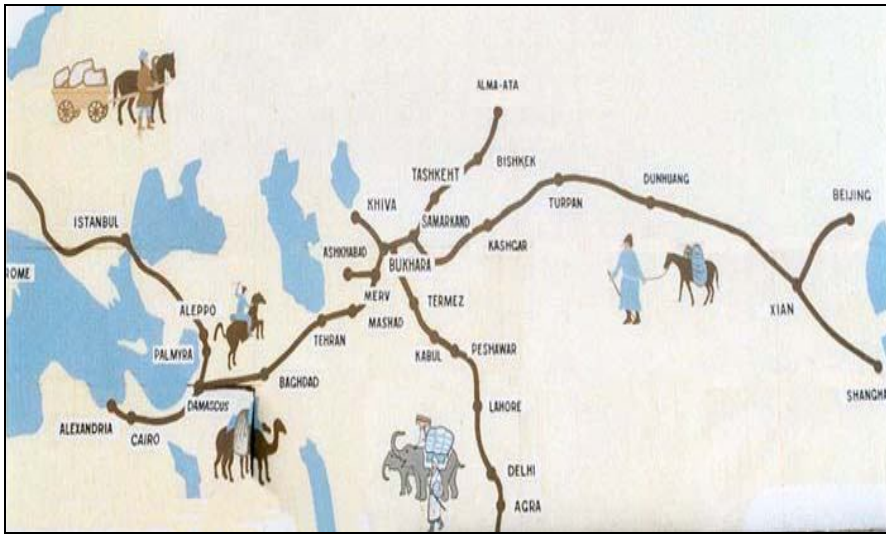
fersah uzaklıkta olan Kulzum (Süveyş) Limanı'na varırlar. Süveyş'ten gemilerle Car ve Cidde'ye, oradan Sind, Hind ve Çin'e giderler. Çin'den, Hind'den misk, öd ağacı, kafûr, tarçın baharat alırlar. Yine Kulzum'a (Süveyş) dönerler. Sonra mallarını hayvanlarla Farama'ya taşırlar. Farama'dan gemilerle Akdeniz'e açılırlar. Bazen mallarını İstanbul'a götürür, Rumlar'a satarlar. Bazen Fransa'ya giderler, mallarını orada satarlar. Râdâniye tüccarları bazen Fransa'dan gemiyle Antakya'ya gelirler. Oradan üç konak uzaklıktaki Balis'e mallarını hayvanlarla götürürler. Balis limanından Fırat yoluyla Bağdad'a, Bağdad'dan Dicle yoluyla Basra yakınındaki Übülle Limanının'na, oradan Oman, Sind, Hind, Çin ülkelerine giderler. Rus tüccarlarının yoluna gelince, Rus tüccarları sahtiyan deri, siyah tilki kürkleri, kılıçlar satın alıp Don nehri yoluyla Bizans limanlarına gelirler. Bizanslılar onlardan öşür (gümrük vergisi) alır. Eğer Volga nehri yoluyla gelirlerse Hazarlar'ın başşehri Hanbalık'a (Etil) varırlar. Hazar hakanı onlardan öşür alır. Hanbalık'tan Hazar Denizi'ne açılırlar. Bu denizin sahillerine, bilhassa Cürcan'ın limanı Abaskun'a varırlar. Bazen buradan mallarını develerle Bağdad'a götürürler. Bazen Doğu'ya doğru yollarına devam ederler. Slav mütercimler onlara tercümanlık yapar. Ruslar kendilerinin Hristiyan olduklarını söylerler. Cizye öderler. Bu tüccarların karadan takip ettikleri yola gelince, Râdâniye tüccarları karadan Fransa'dan veya Endülüs'ten hareket ederler. Cebelitarık Boğazını geçerek Mağrib'deki Süs el-Aksa şehrine varırlar. Oradan Tanca'ya, Tanca'dan Kuzey Afrika boyunca Mısır'a gelirler. Mısır'dan Filistin'in merkezi Remle'ye, oradan Dımaşk'a, Dımaşk'tan Kûfe'ye, Kûfe'den Bağdad'a, Bağdad'dan Basra'ya, Basra'dan Ahvaz'a, Ahvaz'dan Kirman'a, Kirman'dan Sind'e, oradan Hind ve Çin'e giderler. Bazen Orta Avrupa'dan Slavlar'ın ülkesine, oradan Hanbalık'a(Etil), oradan Cürcan'a, oradan Harezmi ve Maverâünnehr'e, Belh'e, oradan Tokuz Oğuzların memleketine oradan da Çin'e giderler."

Radaniye tüccarlarına daha sonra Kârim tüccarları denmiştir. 11. asırdan sonra Rus tüccarların yerini Frenk tüccarlar almıştır. Başta İtalyan şehirleri tüccarları olmak üzere Frenk tüccarları 11. Yüzyıldan sonra Akdeniz ve Doğu ticaretinin büyük kısmını ellerine geçirmişler ve bu ticari üstünlükleri günümüze kadar devam etmiştir (Şen 2008: 66).

Çin’de 9.yüzyılın sonlarına doğru T’ang hanedanının siyasi iktidarının sona ermesi doğrudan İpek Yolu ticaretini etkilemiştir. 915 yılında Arap yazar Ebu Zaid el-Hasan’ın bildirdiği gibi Müslümanlar, Yahudiler, Hristiyanlar ve Nasturiler Çin’den sürülmüştür. İpek Yolu’nun doğu ucundaki başlangıç noktasında karışıklıkların sürmesi, güvenliğin sağlanamaması ticareti doğrudan etkilemiştir. Ayrıca Hint Okyanusu’ndan gerçekleşen ticaretin gelişmesi, 15.yüzyıldan sonra coğrafi keşiflerin yapılması dünya ticaretinin yönünü değiştirmiştir (Taşağıl 2008: 177–178). Tüm bu gelişmeler İpek Yolu’nun eski önemini kaybetmesine yol açmıştır. Orta Asya cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra günümüzde bu yol yeniden canlandırılmaya çalışılmaktadır.

Baharat yolu eski çağlarda Uzakdoğu’yu Batı’ya bağlayan ticaret yollarından biridir. Günümüzden binlerce yıl önce Doğu ülkelerinde kullanılan baharat, Orta Çağ Avrupa’sında kullanılmaya da başlayınca çok önemli ve pahalı bir ticaret ürünü haline gelmiştir. Baharat Doğu’dan Avrupa’ya iki ayrı yoldan gelmekteydi. Bunlardan biri Orta Asya üzerinden geçen İpek Yolu’dur. Ama İpek Yolu asıl olarak eskiçağlarda Çin ipeğinin Roma’ya taşındığı yoldur. Diğeri ise Hindistan ve Seylan’dan (Sri Lanka) Kızıldeniz’deki Akabe Körfezi’ne Yemen kıyılarına ya da Basra Körfezi’ne gelen deniz yoludur. Buradaki limanlarda gemilerden boşaltılan baharat karayoluyla Fenike ve Filistin kıyılarına Mısır’da İskenderiye’ye ve Karadeniz’e ulaştırılırdı oradan da deniz yoluyla Avrupa’ya taşınırdı.

Şekil 3.3. Baharat Yolu’nu Gösteren Harita



Kaynak: Anonim

Baharat ticareti uzun yıllar Venediklilerin kontrolü altındaydı. Avrupalılar 15. yüzyılın sonlarında Venedik'in egemenliğini kırmak amacıyla baharat üreten ülkelere doğrudan ulaşmanın yollarını aramaya başlamışlardır. Sonunda Vasco da Gama 1498'de Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan yolunu açmış, Kristof Kolomb Batı Hint Adaları'na Macellan Güney Amerika'yı dolaşarak Doğu Hint Adaları'na ulaşmıştır. Böylece baharat üreten ülkelere yeni yollar açılması baharat ticaretinin hâkimiyetini Venedik'in elinden alırken tarihsel Baharat Yolu da eski önemini yitirmiştir.

Mevcut ticaret yolları ile Hindistan ve Çin'den gelen eşyalar (ipek, baharat gibi), Müslüman ve Türk devletleri üzerinden Avrupa'ya ulaştırılıyordu. Bu durum Avrupalıları kendi kontrollerinde olan daha ucuz ticaret yolları bulmaya sevk etmiştir. Pusulanın icadı ve gemicilik tekniklerindeki gelişmeler keşifleri başlatmıştır. Keşifler öncelikli olarak coğrafi konumlarından dolayı Portekiz ve İspanya'nın kontrolünde gelişmiştir. Afrika'nın güneyinden Ümit Burnu'nu geçerek Hindistan ve Çin'e ulaşmak, keşifler için yapılan ilk denemelerdi. Ümit Burnu'nun keşfi (1487) Hint Okyanusu'nu yine önemli bir ticaret bölgesi hâline getirdi. Bu şekilde Avrupalılar Hindistan'a ilk kez alternatif bir yoldan ulaşmış oldu. Colomb (Kolomb) Amerika Kıtası'na ulaşan ilk denizci olmuştur. 1521'de Amerika'yı geçerek Filipin Adalarına ulaşmıştır. Keşfedilen deniz yolları, Baharat ve İpek yollarının önemini azaltmıştır.

1.5. Hint Deniz Yolu

Portekizliler Hristiyanlığı yaymak ve Baharat yolunu bulmak amacıyla coğrafi keşifleri başlatmışlardır. Portekizliler ekvatoru geçerek B. Afrika kıyılarını keşfetmişler ve Ümit burnunu bulmuşlardır (1487). Vasko De Gama, Ümit burnundan geçerek batı Hindistan'daki Kalikut limanına ulaşmıştır (1498). Böylece Hint deniz yolu bulunmuştur. Bu yol, Baharat yolunu Hint ve Avrupa limanlarına çevirmiştir. Bu deniz yolu Süveyş kanalının açılmasına kadar önemini sürdürmüştür.

1.6. Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı

Panama ve Süveyş kanallarının açılması dünya ticaret yollarını değiştirmiştir. Panama Kanalı, günümüzde Atlas ve Büyük Okyanusu birbirine bağlayan en kısa ticaret yoludur. Panama Kanalı'nın yapımı Fransız ve ABD işbirliğiyle 1880'de başlamış 1914'de tamamlanmıştır. Panama Kanalı, Orta Amerika'nın dar bir kesiminde Pasifik ile Atlantik

okyanuslarını deniz ulaşımı açısından birbirine bağlar. Bu kanal açılmadan önce gemiler Güney Amerika Kıtası'nı dolaşmakta, Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a geçmek için Macellan Boğazı'nı kullanmaktaydılar. Kanalin açılması dünya ticaretine çok büyük katkılar sağlamıştır. Panama Kanalı her alanda büyük kolaylıklar getirmiştir. Dünya ticaretinin % 5 kadarı bu kanal üzerinden yapılmaktadır.

Süveyş Kanalı ise tüm Afrika Kıtası'nı dolaşarak Ümit Burnu'nu geçip Hint Okyanusu'na ulaşan yolu kısaltmıştır. Bu kanalın açılması ile Akdeniz tekrar önemli bir ticaret denizi hâline gelmiştir. Süveyş kanalı uluslararası ulaşımına 17 Kasım 1869'da açılmıştır. Süveyş krizleri sırasında ve daha sonraki savaşlarda kanal büyük ölçüde hasar görmüş ve 1967 yılından sonra yıllarca işletilememiştir. 5 Haziran 1975 yılında kanal yeniden açılmış ve o zamandan bugüne geliştirilmiştir. Mısır topraklarında bulunan ve Akdeniz ile Kızıldeniz'i birleştiren 161 km uzunluğunda yapay su yoludur. Kanalin genişliği 70-125 m arasında değişmektedir. Süveyş Kanalı Hint Okyanusu ve ötesine bağlantıyı sağladığı gibi karadan da Afrika ile Asya'yı birbirine bağlar. Suudi Arabistan'ın Cidde Limanı ile Karadeniz'deki Köstence Limanı arasındaki mesafe Ümit Burnu üzerinden 11.771 mildir. Süveyş Kanalı üzerinden ise 1698 mildir. Böylece mesafe %86 oranında kısaltılmaktadır. Ümit Burnu'na göre Süveyş Kanalı, Hollanda'nın Rotterdam Limanı'ndan Japonya'nın Tokyo Limanı'na giden geminin mesafesini zaman açısından %23 oranında kısaltılmaktadır (MEB 15.07.2011).

1.7. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı dünyanın en işlek su yollarından biri olup Panama Kanalı'nın 4 katı, Süveyş Kanalı'nın ise 3 katı daha fazla trafiğe sahne olmaktadır. Karadeniz'in Akdeniz'e açılmasını sağlar. Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler, ürettikleri malların büyük kısmını dünya pazarlarına sunmak için Türkiye boğazlarından geçmek zorundadırlar. Yine, dünyanın her bölgesinden Karadeniz'e mal taşıyan gemiler İstanbul ve Çanakkale boğazlarından geçerler. İstanbul Boğazı keskin dönüşleri olan bir su yolu olup oldukça dardır. Büyük gemilerin Boğaz'dan geçmesi, 2 saatten fazla sürmektedir. Boğazlardan geçiş sayısının 1938'de yıllık 4500'den 1998'de 50.000'e yükseldiği görülmektedir. Yıllık geçişlerin yüzde 10-15'ini tehlikeli yükler oluşturmakta olup bu oran, günde ortalama 14 gemiye karşılık gelmektedir. Böylelikle Boğazlardan yılda 60 milyon ton ham petrol ve petrol ürünü geçmektedir (MEB 15.07.2011).

2. Tarihte İlk Ticaret Merkezleri

Uzak mesafeli ticaretin ilk olarak başladığı yerler olarak karşımıza Mezopotamya, Mısır, İndüs bölgesi ve Yunan medeniyetleri çıkmaktadır. Bunlar uzak mesafeli ticaretin ilk örneklerini vermişlerdir.

2.1 Mezopotamya

Yunanca Mezopotamya terimi, iki nehir arasındaki bölge anlamına gelmektedir. Söz konusu nehirler Dicle ve Fırat Nehri'dir. Eski Mezopotamya, bugünkü sınırlar göz önünde tutulduğunda, büyük ölçüde Irak topraklarına tekabül eder. Tarım ve sulama kanalları ilk kez bu bölgede ortaya çıkmıştır. Mezopotamya neolitikasyon³ sürecinin etkisine diğer bölgelerden daha önce maruz kalmıştır (Çıvgın, Yardımcı 2007: 15-16). Tarım devriminden sonra ortaya çıkan sosyal ve teknik değişimler şehirlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu dönemde yazının icadı, bakırın eritilmesi ve dökülmesi, hayvan gücünün saban ve tekerlekli araçlarda kullanılması, yelkenli gemilerin ve çömlekçi tekerleğinin bulunması gibi pek çok teknik ilerlemeler meydana gelmiştir (Güran 2004: 15). Devlet ve toplumsal örgütlenme gibi karmaşık sistemlerin Eski Mezopotamya'da doğmasını da bu hızlı evrim sürecine bağlamak gerekir. Bölgede ilk olarak küçük şehir devletleri belirmiştir, bu devletlerin yöneticileri ise tarihin ilk hükümdarları sayılırlar. Bu kimseler askeri veya ekonomik alanda ve dinsel planda en çok sözü dinlenen kişilerdir (Çıvgın, Yardımcı 2007: 15-16).

Mezopotamya uygarlıkları ticari faaliyetlerini yürütürlerken yalnız mübadele (mal değişimi, takas) sisteminden değil, para yerine geçen gümüş objelerden yararlanmışlardır, üstelik bu gümüşten objelerin üstüne bir damga da basmışlardır. Gümüş, para şeklinde olmasa bile bir değişim aracı ve değer ölçüsü olarak kullanılmıştır. Farklı ağırlıklara sahip olarak üretilen bu objeler, genellikle büyük ölçekli alış ve satış işlemlerinde ya da üst düzey bürokratların maaş ödemelerinde kullanılmıştır (Çıvgın, Yardımcı 2007: 76-77).

Uzak mesafeli ticaret Mezopotamya'da önemli ve hayati bir rol oynamıştır. Madenler, kereste ve diğer hammaddeler Suriye, Kıbrıs, Anadolu ve daha uzak bölgelerden ithal edilmekteydi. Ticari koloniler oluşturulmuştur. Ticaret yollarının korunması ve açık tutulması için savaşlar bile yapılmıştır. Hukuk kuralları oldukça gelişmiş ticari ilişkilere

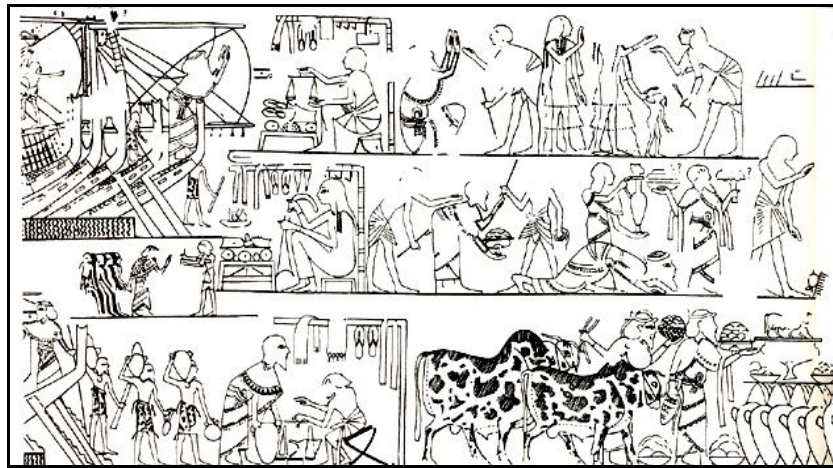
³ Neolitikasyon terimi paleolitikten (yontma taş devri), neolitiğe (cilalı taş devri) geçiş sürecini ifade etmektedir.

temel olabilecek ölçüde karmaşık bir düzeye ulaşmıştır. Tüccar ve temsilcileri, borçlu ve alacaklılar, toprak sahipleri ve kiracılar arasındaki sözleşmelerin esasları ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir (Güran 2004: 16). Mezopotamya medeniyetleri zamanının ötesinde çok önemli gelişmeler kaydederek bugünkü anlamda ticaretin ilk tohumlarını atmışlardır.

2.2 Mısır

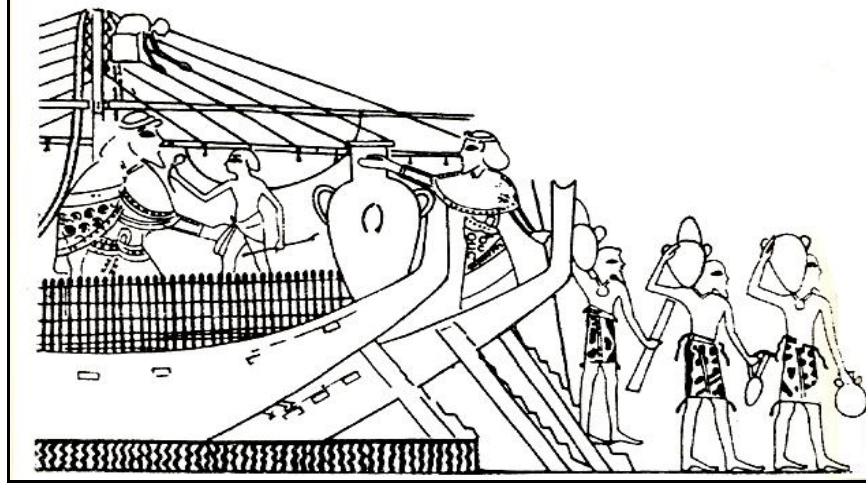
Mısır uygarlığı, insanlık tarihi açısından birçok alanda ilkleri temsil eder. Mısır Devleti, Akdeniz'in ilk büyük imparatorluğudur ve varlığını 3.000 yıl boyunca sürdürmeyi başarmıştır. Aşağı (Kuzey) Mısır'da yapılan arkeolojik kazılar, 5000 ve 4000 yılları arasında, köy tipi yerleşimin bölgeyi etkisi altına aldığını gösterir. Bölgede, büyük bir mimari atılımın izlerine rastlanmaz. Köyler sazdan yapılmış evlerden ibarettir. Buna karşılık aynı dönemde Yukarı (Güney) Mısır, merkezi otorite ve şehirleşme anlamında hayli yol almış gibidir. İki bölgenin kültürel bir yakınlaşma içine girmesi, M.Ö. 3500 yıllarında üretilen ve eskiden daha büyük/işlevsel hale getirilen gemilerin Nil boyunca ticari amaçlar doğrultusunda yol almaya başlamasıyla mümkün olmuştur. Nil'de yürütülen taşımacılığın, ticaret yoluyla zenginleşen bir seçkinler sınıfının doğmasına yol açtığı düşünülmektedir. Ticari aktivitelerin yoğunlaşmasına koşut olarak, Yukarı ve Aşağı Mısır'da farklı siyasi nüfuz bölgeleri ortaya çıkarmıştır. Bu iki bölgede tesis edilen Mısır kültürü, yerel toplulukların ticari ilişki içine girdiği Suriye, Filistin ve Kuzey Afrikalı halklar tarafından bölgeye taşınan kültürel unsurlardan etkilenmiştir (Çıvgın, Yardımcı 2007: 79–81).

Şekil 3. 4. Mısır-Thebes, Kenamun Mezarı, Levha 54. 3



Kaynak: Wachsmann 1998, Fig. 14.6. Aktaran: Dilşad Sila Votruba (Mangaloğlu).

Şekil 3. 5. Mısır-Thebes, Kenamun Mezarı, Levha 55. 1



Kaynak: Wachsmann 1998, Fig. 3.29 Aktaran: Dilşad Sila Votruba (Mangaloğlu).

Şekil 3. 4 ve 3. 5' de Mısır'da M.Ö. 14. yüzyıla ait Akdeniz ticaretini gösteren Thebes'teki Kenamun mezarında Suriyeli tüccarların güvertelerindeki pithoslar⁴ ve diğer mallar ile Mısır limanına gelişi görülmektedir. En eski zamanlardan beri Mısır, deniz yoluyla Suriye kıyılarına bağlıdır. Mısır'da kereste yoktur. Suriyeliler de ise büyük çam ve sedir ağacı ormanları bulunmaktadır. Buna karşılık Mısır'lıların da elinde ihtiyaçtan fazla buğday bulunmaktadır daha o zamanlar milletlerarası ticaret kendini böyle göstermiştir ve denizcilik, gemiler ve tacirlerden meydana gelen yeni bir sosyal sınıf yaratmıştır. Balıkçı köyleri ticaret şehirleri haline gelmiş, Nil deltasının Libya sınırında Asya'ya yönelmiş ilk limanı olan Metelis kurulmuştur. Nil'in belli başlı kolları üzerinde Mendes, Rusiris, Athribis, Sais, Bubastis, Hermopolis, Letopolis, Bouto ve daha birçok şehirler doğmuştur. Nil'in kollarının birleştiği yerde önemli bir Pazar olan Letopolis kurulmuştur. Böylece denizle olan bağlantı iç bölgelerdeki faaliyeti de çoğaltmıştır. Nil boyunca koloniler kurulmuştur (Pirene, Cilt 1).

Mezopotamya'da Mısır'dan farklı olarak ticaret bireylerin değil, merkezi olarak firavunun denetimi altındaydı. Buna rağmen Mısır'da Mezopotamya gibi tarihte dış ticaretin ilk örneklerini veren yerlerden biri olmuştur.

⁴ Pithos terimi, arkeolojide mezar veya saklama yeri, kelime anlamı olarak ise küp anlamına gelmektedir.

2.3 İndüs Bölgesi

Aşağı Mısır'da şehir medeniyeti gelişirken İndüs deltasında ve aşağı İndüs vadisinde de şehirler çoğalıyordu. Bu şehirler M.Ö. 3400 yıllarına doğru birkaç katlı evleri, umumi hamamları, kanalizasyon sistemleriyle o vakitler bile sosyal ve ekonomik yönden belli bir medeniyet seviyesine erişmişlerdi. Şehir medeniyeti büyük ticaret şehri Harappa'nın bulunduğu Pencap'a kadar İndüs bölgesini kaplamıştı. İndüs ve Saravastı bölgeleri Nil ve Mezopotamya vadilerine nispetle çok daha geniş bir medeniyet bölgesi teşkil etmektedirler. Kabul etmek gerekir ki, eski zamanlardan itibaren bu medeniyet Malabar kıyısında Narbada havzasını da kaplamış ve bu ırmağın ağzında Barygaza ve Souppara gibi ekonomik merkezler meydana gelmiş ve bu merkezler çok gelişmiştir. İndüs'ün Dravit topluluğu hızlı gelişimini hem denize, hem de karaya doğru yönelmiş olmasına borçluydu; Rajputana'dan demir, Keşmir'den amazon taşı ve Doğu Türkistan'dan yeşim taşı getiriyordu. Bu M.Ö. 30. yüzyılda bile kervan yollarının Orta Asya'nın içlerine kadar ulaştığına işaret etmektedir (Pirene, Cilt 1).

2.4 Yunan

M.Ö. XI. ve IX. yüzyıllarda Yunan ekonomisinin temelini hayvan yetiştiriciliği oluşturmaktaydı. Bu dönemde uluslararası deniz ticareti ve taşımacılık Fenikelilerin denetimi altında olduğundan Yunanlılar arasında kültür ve ticaret alışverişi çok fazla gelişmemişti. Kolonileşme dönemi olarak adlandırılan M.Ö. 750–550 yıllarına denk gelen dönemde ekonomik özgürlük artmış, dış pazarlara gönderilmek için yapılan üretimin miktarı artmıştır. Korint, Milet, Atina ve Pire gibi sitelerde ihracat için mal üretilmiştir. Bu büyük ticaret merkezlerinden dış pazarlara zeytinyağı, şarap, kumaş, mücevher, silah, seramik, incir, bal, çömlek satılmış, dış dünyadan değerli madenler, odun, tuz, büyükbaş hayvan ve buğday satın alınmıştır. Dış pazarlardan satın alınan hammaddeler işlenerek kolonilere satılmıştır. Yunanlılar güçlü bir ticaret filosu kurarak dış ticarete çok büyük önem vermişlerdir. Dış ticareti geliştirmek için başarılı bir politika izlemişlerdir. Atinalılar, dış ticareti geliştirmek ve teşvik etmek amacıyla yasal birtakım önlemler almışlardır, örneğin ticari anlaşmazlık davalarının karara bağlanmasına öncelik tanınmıştır (Bilgin 2004: 82–84).

Doğu medeniyetinin gelişmiş merkezleriyle Akdeniz bölgesinin geri kalmış ülkeleri arasında ilk Yunan tüccarları aracılık etmişlerdir. Lidyalılardan öğrendikleri para,

Yunanlılara ticarete büyük kolaylık sağlamıştır. Yunanlılar zeytinyağı ve şarap ticareti yaparak daha fazla tahıl elde edebilmişlerdir. Bu ticaretin karlı olduğu diğer ülkeler tarafından da görülünce zeytincilik ve şarap için bağıcılık tipi tarım Akdeniz dünyasının birçok bölümüne yayılmıştır. Pazar için zeytinyağı ve şarap üreten bölgelerle tahıl fazlası bulunan bölgeler arasındaki değişim, klasik dünyanın ekonomik temelini oluşturmuştur (Güran 2004).

3. Ortaçağ'dan Günümüze Önemli Ticaret Merkezleri

İlk çağ ekonomilerinden sonra dünya ticaretinde farklı merkezler ön plana çıkmış ticarete farklı güzergâhlar izlenir duruma gelinmiştir. Bu değişimler dünya ticaret hacminin artışına katkı sağlamış ve zaman zaman dünya ticaretinin akış yönünü etkilemişlerdir. Dünya ticaretinin yönü ve ağırlık merkezleri zaman zaman savaşlar, göçler, devrimler gibi farklı sebeplerle değişime uğramıştır.

İlk çağ ekonomilerinden sonra dünya ticaretinde farklı merkezlerin ön plana çıktığı belirtilmiştir. Eski dünyanın büyük başkentleri kara şehirleriydi: Memphis, Tebes, Babil, Ninova vs. Bunların rolü artık bitmiştir. Bunun sebebi, ekonomik hayatın odak noktasının karadan çıkıp denize geçişi olmuştur. Vaktiyle Mezopotamya civarında olduğu gibi, ekonomik ve politik üstünlük Akdeniz civarında kendini göstermeye başlamıştır. Roma dünya sahnesine çıkmıştır. Önasya artık dünyanın merkezi değildir sadece bir geçitten ibaret kalmıştır. Akdeniz etrafında yeni bir ekonomik birlik şekillenmeye başlamıştır (Pirene Cilt 1). Daha sonra coğrafi keşiflerin başlaması, yeni ticaret yollarının bulunması gibi birtakım sebeplerle dünya ticaretinin hem yönü hem de ağırlık merkezi yeniden değişmiştir Akdeniz deniz ticaret yolu eski önemini yitirmiştir. Daha sonra sanayi devriminin ortaya çıkması da dünya ticaretinin yönünü ve hacmini etkileyen sebeplerden biri olmuştur. Dünya ticaret hacminin bugün ne duruma geldiği ve dünya ticaretinin akış yönünün hangi taraftan hangi tarafa doğru olduğu ve bugün dünya ticaretinin nerelerde yoğunlaştığı görülmek isteniyorsa söz konusu ticaret merkezlerin incelenmesi bu konuda yol gösterici nitelikte olacaktır.

3.1. Fenike

Günümüzde Fenike bölgesi Asya kıtasının Güneybatı bölgesinde bulunan Akdeniz'in doğu kıyı şeridinde yer alan, İsrail, Ürdün, Suriye ve Lübnan kıyılarını

kapsayan, sınırları Asi ve Ürdün ırmakları ile Akdeniz tarafından çizilen alandır. Fenike uygarlığı bu bölgede doğmuş ve zamanla Akdeniz'in Batı kıyılarına Cebelitarık boğazının ötesine Portekiz ve Afrika'nın Atlas Okyanusu kıyılarına kadar yayılmıştır. Fenikeliler' in yaşadığı yer olan Suriye ve Filistin bölgesi Akdeniz'in doğusunda yer alır. Doğusu neredeyse çöllerle sınırlı kuzey güney yönündeki uzunluğu 600 km' yi bulan bir bölgedir. Orta ve kuzey kısımları dağlık olan bu verimli kıyı bölgesinde birçok elverişli doğal liman oluşmuştur. Dağlar bölgeyi birtakım parçalara ayırmıştır. Coğrafi koşullar ve tarihsel gelişim bu dar kıyı alanını Mezopotamya ve Mısır yüksek kültürleri ile Anadolu, Ege bölgesi ve Arabistan arasındaki en önemli kara köprüsü yapmıştır. Bu geçiş bölgesi Kuzey-Güney doğrultusundaki deniz ve kara yolları, büyük kervan yollarının bitiş noktaları ve iyi limanları ile çok elverişli bir konumdadır. Bölge halkı tarih boyunca komşu bölgelerden büyük oranda etkilenmiştir (Girgin 2006: 4-8).

Fenikelilerin başlıca kentleri: Gebal (Bugünkü El-Cübey; Yunanca: Byblos), Sidon (Bugünkü Sayda.), Tsor ya da Tire (Bugünkü Sur), Beerot (Bugünkü Beyrut; Yunanca: Brytos)'tur (Tok 2001: 90-94). Ticari bir önemi olmasının yanında askeri bir üs olarak da ön plana çıkan Kartaca şehri dışında diğer Fenike kentlerinin temel faaliyet konusu ticarettir. Kentler kendi yerel kaynaklarıyla üretim yapmalarının yanı sıra diğer ülkelerden gelen hammaddeleri de işledikleri için, diğer ülkelerle kara ve deniz ilişkilerinin kurulması kaçınılmaz olmuştur.

Fenikeliler için ticaret ve keşif neredeyse aynı anlama geldiği ifade edilmektedir. Keşfettikleri her bölge, gittikleri her yer, kurdukları her yerleşim birimi aynı zamanda ticareti daha iyi yürütmek içindi. Ancak Fenikeliler için ticaret her zaman kolay değildi: bazı zamanlar tehlikelerle karşılaşıldığı olurdu. Denizciler, bilmedikleri kıyılara yanaştıklarında buraya keşifçiler gönderilirdi. Denizaşırı ülkelerden gelen bu denizcilerin, ev sahipleri tarafından sık sık mızrak ve okla karşılandıkları olurdu. Ancak böyle durumlardan ders almışlardı. Önce kıyıya yanaşır, mallarını kıyıya bırakır ve bir ateş yakarlardı. Sonra gemilerine döner ve denize açılırlardı. Dumanı gören ev sahipleri, bırakılan armağanları alır, misafirlere bu sefer kendi armağanlarını bırakırlardı. Böylece insanlar birbirlerini görmeksizin karşılaşırlardı ve ticaret yaparlardı (Tok 2001: 90-94).

Fenikeliler M.Ö. 3000 yılından itibaren Mısır'la ticaret yapmaya başlamışlardır. M.Ö. 2000 yılının ortasına doğru Fenike ile Nil Deltası'ndaki limanlar arasında gerçek bir ticaret filosu kurulmuştur. M.Ö. 2000 civarı Akdeniz büyük karışıklıklara sahne olmuş, bu

karışıklıkların etkisinden Fenike de nasibini almış, Fenike kentleri kıyıya doğru sıkışmıştır. M.Ö. 1200 yılında Doğu Akdeniz'deki siyasal güçlerin ortadan kalkmasıyla Fenike en parlak dönemini yaşamıştır. Bu dönemde Fenikeliler sadece Suriye ile ticaret yapmamış aynı zamanda tüm Akdeniz'i dolaşmışlar ve ticaret kolonileri oluşturmuşlardır. M.Ö. 1100 yıllarında Fenikelilerin kolonileşme hareketi Cebelitarık Boğazı'na ulaşmıştır. Fenikeliler, Cebelitarık Boğazı'na ilk ulaşan denizciler olmuşlardır, boğazın diğer tarafında göz alabildiğine uzayıp giden denizi görünce, burayı dünyanın ucu sanmışlardır. Daha sonraları dünyanın orada bitmediğini görmüşler ve pek çok defa Cebelitarık Boğazı'nı aşmışlardır. Fenikeliler, yapmış oldukları seferler boyunca, koloniler kurmuşlar ve Akdeniz kıyılarında ve adalarında yaşayan halklarla ticari ilişkilerini örgütlemişlerdir. Genelde deniz ticaretine yönelmiş olsalar da, sadece deniz yoluyla ticaret yapılmamıştır. Kervanlar, Hazar denizi ve Basra Körfezi'ni Akdeniz'e bağlıyorlardı. Karadan kervanlar, denizden filolar her türlü malı önce Fenike limanlarına taşımışlar; sonra bu limanlardan diğer bölgelere dağıtmışlardır. M.Ö. 300-M.S. 70 yılları arasında Yunanlıların denizdeki gücü ellerine alması Fenikeli tüccarların giderek fakirleşmelerine ve eski önemlerini kaybetmelerine neden olmuştur (Girgin 2006: 16-21).

3.2. Kartaca

Kartaca, M.Ö.814 yılında Fenikeliler tarafından bugünkü Tunus civarında kurulmuş olan Kuzey Afrika şehri ve devletidir. Kartaca en önemli Fenike kolonilerinden birisidir (Tok 2001: 94). Kartaca M.Ö. 800 yılına doğru Batı Akdeniz'in en büyük ticari gücü haline gelmiştir. Kartacalılar 7. yüzyıldan itibaren ve özellikle Cebelitarık Boğazı'nı çok sıkı bir denetim altına aldıkları bir sonraki yüzyıl içinde bütün Batı Akdeniz'e egemen oldukları daha sonra da Atlas Okyanusu kıyısındaki ülkeleri tanımak için kesif yolculuklarına çıktıkları ifade edilmektedir. Kartacalılar Akdeniz'in doğusuyla batısı arasında gidip gelen yolcuların ve tüccarların hareketlerini denetim altına almak için şöyle bir yöntem uyguladıkları ifade edilmektedir: Yabancı tüccarlar Kartaca'ya çağrılır ve her zaman çok iyi karşılanırdı; fakat Batı Afrika'daki sömürgelerinde tüccar gördükleri zaman onları boyunlarına taş bağlayıp denize atarlardı (Girgin 2006: 18). Bu yolla Kartacalılar ticaretin denetimini ellerinde tutmaya çalışmışlardır.

Etrüklere ve Yunanlılara karşı savaşırken ittifak yapan Roma ve Kartaca Akdeniz'deki rakiplerini sindirdikten sonra, hem komşu hem de rakip olmuşlardır. Sicilya Adası'na gözünü diken Kartaca, Roma'dan daha güçlü görünmektedir. Ancak Roma,

rakibinin aksine çok sayıda müttefike sahiptir. Roma devleti, Batı Akdeniz Havzası'na hâkim olma mücadelesinden doğan ilk Roma- Kartaca Savaşı'nın (264-241) sonunda, Sicilya, Sardunya ve Korsika adalarındaki denetimi ele geçirir, İtalyan yarımadası dışındaki ilk topraklarını elde eder. İkinci Roma-Kartaca Savaşı (219-201), ilk başlarda Kartaca'nın efsanevi generali Hannibal'ın zaferleriyle geçer, Hannibal 216'da Roma'nın müttefiki Capua'nın topraklarını ele geçirir. Ancak Kartacalı general, 202'de ağır bir yenilgiye uğrar. Sınırlarını İber yarımadasına kadar genişletme fırsatı bulan Roma, bundan sonra muazzam bir hızla büyümüştür. 146'da Korint Polisi'ni yerle bir ederek Yunanlara gözdağı veren Roma aynı yıl (Üçüncü Roma-Kartaca Savaşı'nın sonu) Kartaca'yı yok etmeyi başarmıştır. Kartaca'nın tarihten çekilmesi, Kuzey Afrika'nın fethedilmesi demektir. Aynı yıllarda, İspanya'daki direniş sona erdirilmiş ve tüm Batı Akdeniz Havzası, Roma hâkimiyeti altına girmiştir (Çıvgın, Yardımcı 2007).

3.3. Marsilya

Marsilya liman kenti, Akdeniz kıyısında uzun bir sahil şeridinde sahiptir. Kayalık bir arazi üzerinde 23.000 hektarlık bir alanı kaplar. Kuzeyinde Lyon, doğusunda Nice gibi önemli şehirler bulunmaktadır. Marsilya Avrupa'nın, Rotterdam'dan sonra ikinci, Fransa'nın ise birinci önemli limanıdır. 2600 yıllık tarihi ile Fransa'nın en eski şehir merkezidir. Marsilya kenti M.Ö.600 yıllarında Foça'dan gelen gemiciler tarafından kurulduğu belirtilmektedir. Eski adı Massilia'dır. Marsilya'da belediye binasının önünde, yerdeki bir yazıtta "Oturdüğümüz bu şehir Foçalı denizciler tarafından M.Ö.600 yılında kurulmuştur. Uygarlık güneşi buradan doğarak bütün Avrupa'ya yayılmıştır." ibaresi yer almaktadır. Şehir, kuruluşundan itibaren coğrafi konumundan dolayı, batıda İspanya'ya kuzeyde ise Rhone Vadisi'ne kadar uzanan önemli ve güçlü bir merkez haline gelmiştir (Marseilla 25.04.2010).

8.yüzyıl başlarında Marsilya, Galya'nın⁵ en büyük limanı konumunda olduğu ifade edilmektedir. Tours'lu Gregor öykülerinde bu kentten söz ederken, Marsilya'yı olağanüstü canlılıkta bir ekonomik merkez olarak göstermektedir. Bu limandan Konstantinapolis'e, Suriye'ye, Afrika'ya, Mısır'a, İspanya ve İtalya'ya çok etkin bir mal taşımacılığı vardı. Doğu'nun ürünleri olan parşömen, baharat, değerli dokumalar, şarap ve yağ düzenli olarak dışsatıma söz konusu oluyordu. Yabancı tüccarlar, özellikle de Yahudiler Marsilya'da

⁵Galya, Fransa topraklarına Roma döneminde verilen isimdir.

oturuyorlardı. Ayrıca Merovenjler döneminde Marsilya’da görülmedik bir bollukta para basılması, ticaretin canlılığının apaçık bir kanıtıdır. Limanın ticaret hacminin çekiciliği, Galya’nın bütün ticaretini Akdeniz’e yöneltmiştir. Frank krallığının en önemli gümrük karakolları Marsilya’da kurulmuştur (Pirenne 1991: 21). Akdeniz ve dünya ticaretinde önemli bir merkez olan Marsilya, Güney Fransa’nın kalbi durumundadır. Marsilya’nın zaman içerisinde gelişimine bakıldığında; Fransa, İspanya, İtalya ve Portekiz gibi tarihte sömürgecilik kültürü olan ve deniz aşırı ticaret yapan ülke tüccarlarının yüzyıllar boyunca daima uğrak yeri olduğu görülmektedir (Erdal 2004).

Bugün Marsilya, halen Fransa’nın Akdeniz kıyısındaki ticaret kapısıdır. Batısında İspanya ve hemen doğusunda İtalya ile sınır komşusu olması, Yunanistan ve Türkiye ile Kuzey Akdeniz coğrafyasında yer alması, Kuzey Afrika ülkeleri; Fas, Tunus, Cezayir ve Libya ile yakın deniz mesafesi gibi coğrafi etkenler Marsilya’nın ön plana çıkmasını sağlamıştır. Aynı zamanda Marsilya Limanı, Uzakdoğu ve Amerika, Avrupa-Akdeniz arasında gerçekleşen eşya giriş ve çıkışında ana arterlerden biridir. Uluslararası eşya taşımacılığında gelişmiş kara ve demir yolu ile bütün Avrupa’ya 24 saatte ulaşmak mümkündür. Marsilya doğu ve batıda iki büyük limana sahiptir. Marsilya limanı doğu limanı olarak adlandırılmaktadır. Batı’da bulunan Fos Limanı ise çok amaçlı ve her türlü kargo için kullanılan bir limandır. Fransa güneyinde yapılan ithalat ve ihracatın büyük kısmı Marsilya-Fos Limanı üzerinden gerçekleştirilmektedir. Liman aynı zamanda komşu ülkelerle yapılan ticarete transit taşımacılık sayesinde bir aktarma limanı olarak da görev yapmaktadır. Marsilya-Fos Limanı dünya üzerinde 120 ülkede 300’den fazla sayıda limana 200 düzenli deniz seferi ile bağlanmıştır. Denizyolu ile Süveyş Kanalı’na 3, Amerika Birleşik Devletleri’ne 15 ve Japonya’ya 24 gün içinde ulaşmak mümkündür (Erdal 2004 f).

3.4. Cenova

Cenova⁶, İtalya’nın en önemli liman kentlerinden biridir. Eski Cenova M.Ö. 218’de Romalılar tarafından federe kent durumuna getirilmiştir. IV. yüzyılda çevresine ilk surlar inşa edilmiştir. VI. yüzyılda Yunan, Germen ve Arap dünyasıyla sınırdış, önemli bir pazar durumundadır. X. yüzyılın sonuyla XI. yüzyılın başlarından itibaren çok çeşitli deniz seferlerine çıkılmıştır bu da kentin deniz gücünün doğduğunu göstermektedir. Cenovalılar, Birinci Haçlı seferi sırasında Müslümanlardan alınan ganimetlerle zenginleşmişlerdir.

⁶ Osmanlılar’ın deyişiyle Ceneviz

Donanmalarını geliştirmişler ve ilk ticaret acentalarını kurmuşlardır. Her sınıftan Cenovalı, köle ve temel ihtiyaç maddeleri karşılığında doğudan gelen ürünleri almaya dayanan (Hindistan ve Küçük Asya'dan baharat, Şam'dan ipekli kumaş, Küçük Asya'dan şap) ticarete katılmışlardır. Cenovalılar, çok ileri tekniğe sahip denizci, tüccar ve bankerler olarak kendilerini göstermişlerdir. XII. yüzyılda ortaya çıkan commenda sözleşmesi, ödünç para verenle tüccar arasında bir tek yolculuk için işbirliği kurmuştur. Sahip olduğu deniz gücü, Cenova'ya bir yandan Güney İtalya ve Sicilya'da diğer yandan da İstanbul'da önemli ticari kolaylıklar sağlamıştır. 1252'de genovino adlı altın paranın basımı, Cenova'nın gelişmesini somutlaştırmıştır. 1284'te Korsika ve Sardinya üzerindeki haklarını ele geçirmiş, aynı zamanda Venedik'i rakip olarak karşısına almıştır. Bizans'ın yardımıyla Akdeniz'deki ticaret tekeli Venedik'in elinden almaya çalışmıştır. Akkâ Deniz Savaşı'nda (1258) Cenovalılar, Venedik'e yenilmişlerdir. Ancak 1261'de boğazdan geçen gemiler üzerinde hak sahibi olarak Venedik'ten öçlerini almışlardır. Boğazın denetimi onlara Karadeniz yolunu da açmıştır. Trabzon İmparatorluğu'nu denetim altına alarak Hindistan'a, İran pazarları yoluna ve Orta Asya'ya giriş kapısına sahip olmuşlar bu yolları baştanbaşa katetmişlerdir. Cenovalılar, Müslüman ülkelerde ticaret acentaları açarak bunların başka ülkelerle olan bağlantılarını sağlamışlardır. Avrupa'da Uzakdoğu'nun değerli ürünlerinin dağıtımını yapmışlardır. Cenovalılar ilk deniz sigortacılığı işlemlerini gerçekleştirmişler ve ilk komandit şirketleri kurmuşlardır. Venedik ile olan çekişmelerden sonra Venedikliler, Cenovalılar'ı Kuzey Afrika'dan çıkarmışlardır. Ancak yetişmiş Cenovalı tüccarlar, giderek Avrupa'nın en büyük bankacıları haline gelmişlerdir. Kambiyoyu mektupları, sigortalar, devlet tahvilleri yoluyla ödünç para verme işlemlerine giriştiler ve böylece, 1450'den başlayarak bu kenti Avrupa'nın en işlek menkul kıymetler borsalarından biri durumuna getirmişlerdir. O dönemde değerli madenin az oluşu, Cenovalılar'ı çekler, ciro edilerek alınıp satılabilen kambiyoyu mektupları gibi yeni ödeme araçlarını kullanmaya itmiştir. Ayrıca yine aynı sebeple ve Doğu yolunun kapalı olması dolayısıyla, Batı'nın deniz yollarını kullanmışlar ve 1440'tan sonra Portekizlilerin Gine kıyılarına yapmış oldukları seferlere katılmışlardır.

1560 yılından sonra ticaret, Atlantik limanlarının çetin rekabeti yüzünden gerilemiş; onun yerini bankacılık ve gemi yapımı almıştır. 1849'dan beri yalnızca İtalya'nın büyük bir limanı olarak faaliyet göstermektedir (Büyük Larousse 1986:2267–2268). Kent, eski limandan başlayarak gelişmiştir. Yerleşme yeri, çok pahalı ve büyük bayındırlık

çalışmaları gerektirmiştir ama yapılan bu çalışmalar Cenova'yı Kuzey İtalya'nın üçüncü iktisadi merkezi durumuna getirmiştir. Günümüzde yerleşme alanı doğudan batıya doğru Nevri ile Volti arasında 25 km boyunca uzanmaktadır. Kentin yerleşme alanında hem sanayi hem de ticaret kuruluşları bulunmaktadır. Kentin en önemli tesisi, 50 Mt yıllık trafiği; bir milyonu aşkın yolcusu; 15.000 gelip-giden yolcu sayısı ile, limanıdır. Cenova limanından İtalya'nın dış ticaretinin beşte biri gerçekleştirilmektedir. Liman çok iyi donatılmış durumdadır; rıhtımın uzunluğu 22 km, yüz ölçümü 45 kilometrekaredir.

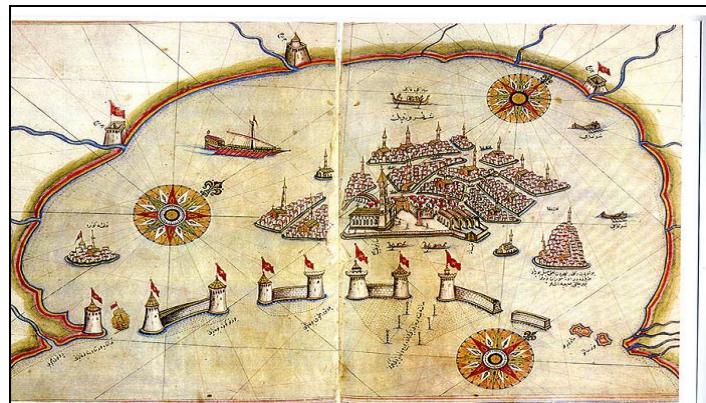
Bugün limanda dış alım, dışsatım, sigortalar, ticaret, yönetim, üniversite, yayıncılık gibi pek çok faaliyet gerçekleştirilmektedir. Şehrin ekonomisinin ikinci önemli ögesi sanayidir. Metalürji, makine yapımı ve tersaneler sanayiye egemen durumdadır; petrokimya endüstrisi gelişmekte ve geleneksel sanayiler (sabun, sıvı yağ, konserve, vb. yapımı) varlığını sürdürmektedir (Larousse 1999).

Özetle Cenova şehri ve limanı dünya ticaretinin gelişiminde büyük öneme sahip bir merkez olarak en parlak döneminde üzerine düşeni yapmış, dünya ticaretinin gelişimi adına büyük katkılar sağlamıştır.

3.5. Venedik

Venedik, İtalya'da Adriyatik Denizi'nin kuzeybatı ucunda bulunmaktadır. Venedik açık denizden küçük adacıklarla ayrılarak korunaklı ve doğal bir liman oluşturmaktadır. Venedik 120 küçük adacığın üzerine kurulmuştur ve şehirde sayıları 170'i aşan kanallar bulunmaktadır. Şehir anakaraya 4 km uzunluğunda bir karayolu ve demiryolu sistemiyle bağlanmaktadır (Temel Britannica 1992: 313).

Şekil 3. 6. Tarihi Bir Venedik Haritası



Venedik şehri geçmişten beri dikkatleri üzerine çeken ve öne çıkan bir yapıya sahip olmuştur. Öyle ki büyük denizci Piri Reis ünlü eseri Kitâb-ı Bahriye’de bu güzel şehirden ve Venedik körfezindeki çok sayıda ada ve kaleden söz etmektedir. Piri Reis eserinde Venedik şehrini ayrıntılı bir şekilde anlatmıştır. Piri Reis’in şehrin coğrafi özellikleri ve kuruluşuyla ilgili ifadeleri şöyledir: “ *Venedik şehrinin bütün etrafı on iki mildir. Bu on iki mil denizden ve karadan binalarla dolu bir denizkulağıdır. Bu denizin bazı yerleri sığ bazı yerleri derindir. Sığ yerlerin üstüne kazıklar çakıp, şehri o kazıkların üzerine kurmuşlardır. Buralara binalar yapılmadan önce etraf bomboş imiş. Şimdi, şehir kurulu olan yere balıkçılar gelir, dalyan kurar, balık tutarlarmış. Balık sanayi gelişince her taraftan başka balıkçılar da akın etmeye başlamışlar. İşte bu suretle uzun bir zaman sonra, gele gele insanlar çoğalıp şehir meydana gelmiş.*” (Reis 376)

Venedik şehri Piri Reis’in de eserinde anlattığı gibi başlangıçta küçük bir balıkçı köyü olarak kurulmuştur. M.S. 5. yüzyılda barbar saldırılarından kaçanlar Venedik Lagünü’ne sığınmıştı. Venedik bölgedeki küçük ve dağınık yerleşim birimlerinin zamanla büyüyüp birleşmesinden doğmuştur. Kent zamanla büyüyüp gelişerek İtalya’nın en güçlü ve varlıklı ticaret merkezi durumuna gelmiştir (Temel Britannica 1992: 315).

Venedikliler Avrupa’nın zenginliğinin ana kaynağı olan ticaret ağlarını ilk kuranlar olmuşlardır. Venedik tacirleri Batı’nın sahip olduğu demir, ağaç ve köleleri Doğu’ya; Doğu’nun sahip olduğu baharat, fildişi ve ipeği ise Batı’ya taşıyarak Doğu ile Batı arasında ticari bir köprü kurmuşlardır. Venedik tacirleri bir yandan Doğu ile Batıyı bu şekilde birbirine bağlarken bir taraftan da Adriyatik kıyılarında limanlar kurmuşlardır. Bu limanları kurmalarının en temel sebebi ürünlerini vergi ödemediği satabilecekleri sömürgeler oluşturmak olmuştur (Adda 2007: 24).

Ticaret mesleği henüz Batı Avrupa’da yayılmamışken, Venedik’te ortaya çıkmıştır. Daha VI. yüzyılda Venedikliler denizci-tüccar halk olarak nitelendirilmeye başlanmıştır. Hatta Venedik’in Karolenj ve Bizans imparatorluklarıyla yapmış olduğu ticaret anlaşmaları bulunmaktaydı. Venedikliler önceleri gölcükler üzerindeki adacıklarda hazırlanan tuzu dış satma konu ediyorlardı. Yapılan ticaret Adriyatik kıyıları boyunca sürdürülüyor, kent giderek daha büyük kâr sağlıyordu. X. yüzyıla gelindiğinde Venedikliler ticarete teknik bakımdan oldukça ilerlemiş duruma gelmişlerdir. Venedik’in erken tarihte ticarete bu denli ilerlemesinin sebebi çok büyük olasılıkla onların kullandığı kredi sistemiydi. Tacirle, yüklerinin giderlerini karşılamak için gerekli olan parayı, genelde ortalama yüzde yirmi

faizle bir kapitalistten ödünç alıyorlardı. Gemi birkaç tacir tarafından ortaklaşa yükleniyordu (Pirenne 1991: 87–88). Tacirlerin hem bu şekilde bir kredi sistemini kullanıyor olmaları hem de tek bir gemiye birkaç tacirin taşıyacağı malların yüklenerek taşıma maliyetlerini azaltmaları Venedik'in ticaret sisteminin kendi dönemi içinde incelendiğinde ne denli gelişmiş olduğunu işaret etmektedir.

Venedik, Akdeniz'in en güçlü ticaret merkezlerinden biri olduğu için ticaret yolları üzerindeki denetimini ve üstünlüğünü korumak amacıyla başka ülkelerle zaman zaman deniz savaşları yapmak zorunda kalmıştır. Özellikle 4. Haçlı Seferi sonrasında kent büyük kazançlar sağlamıştır. Kazanılan topraklar ve yeni ticaret yolları sayesinde Avrupa'nın en güçlü devletlerinden biri durumuna gelmiştir. Bu olay Venedik'in Akdeniz ticaretinin güçlü merkezlerinden olan Cenova kentiyile amansız bir üstünlük mücadelesine girmesine yol açmıştır. İki kent arasında uzun yıllar savaşlar sürmüştür, savaşlar Venedik'in üstünlüğüyle sonuçlanmıştır fakat bir yandan yıllarca süren savaşlar, diğer yandan da yeni ticaret yollarının keşfedilmesi Venedik'in siyasal ve ticari gücünü zayıflatmıştır. Ümit Burnu'nun, Batı Hint Adaları'nın ve Amerika kıtasının keşfiyle Venedik eski önemini yitirmiştir (Temel Britannica 1992: 316). 1620'ye gelindiğinde, Yakın Doğu'daki Venedik deniz taşımacılığı artık tamamen batılı ulusların gerisinde kalmış, Osmanlı Yunanistan'ından İtalya'ya akan büyük tahıl trafiğinde Venedik teknelerinin yerini İngiliz tekneleri almıştır (İnalçık 2000: 440).

3.6. Antwerp

Antwerp (Anvers), Avrupa'nın en eski kentlerinden biridir. Dünya'nın dördüncü, Avrupa'nın ikinci büyük limanına sahiptir. Belçika'nın Brüksel'den sonraki ikinci büyük şehridir. Antwerp, İngiltere, Hollanda, Fransa ve Almanya sınırındadır. Kuzeybatı Avrupayı, Baltık denizine ve Akdeniz'e bağlayan deniz yolları kavşağı durumundadır. Bu özelliğiyle 13.yüzyıldan itibaren dünyanın önde gelen ticaret merkezlerinden biri olmuştur.

15. yüzyılda Antwerp, batı dünyasının en hareketli trafiğine sahip liman kentiydi. O günkü durumda Antwerp dünyanın ticaret başkentiydi. Kent bu ünvanı limanı, panayırları ve bankacılığı yüzünden kazanmıştır. Antwerp'in konumu Orta ve Kuzey Avrupalı alıcılar için elverişliydi bu yüzden Lizbon baharat ticaretini Antwerp'e kaptırmıştır. Alman, İngiliz ve Portekizli büyük firmalar burada şubelerini açmışlardır. Antwerp limanında dikkate değer bir serbestlik hâkimdi. Bu da ona büyük bir avantaj sağlamaktaydı. Antwerp'te liman

resmi ya da gümrük parası ödenmiyordu ayrıca karşılık ya da simsar komisyonu gibi ödemeler de yoktu. Panayırlar da limanın depolama yerlerinin doğal birer tamamlayıcısıydılar. Panayırlar her yıl belirli zamanlarda açılırlardı. Buralarda malların numunelerine bakılarak sözleşmeler yapılırdı, zamanla yapılan bu sözleşmelerin hacmi büyüyen bir gelişim göstermiştir. Mal ticareti sermaye piyasasınca ele geçirilmiş ve Antwerp para ekonomisinde önder olmuştur (Sedillot 2005:198).

Avrupa'da ilk borsa 1487 yılında Antwerp şehrinde kurulmuştur. Borsaların başlangıç tarihi çok eski olup bunlar pazar ve panayırlara dayanmaktadır. İlk borsaların temeli kıymetli madenlerin alım-satımı ile atılmış ve bu meslek sarraflık şeklinde gelişmiştir. Zamanla kıymetli madenlerin alım-satımı, aracılardan da devreye girmesiyle genişlemiş, kredi belgeleri ile ticari senetlerin alınıp satıldığı bir piyasaya dönüşmüştür (IMKB 2010: 5).

Ancak Hollanda'nın bağımsızlığından sonra Antwerp sahip olduğu refah düzeyini koruyamamıştır. Bu şehir artık dünyanın para ve ticaret merkezi olan bir büyük kent konumunu kaybetmiştir. 1647 yılında Antwerp kuşatılmış, teslim olmak zorunda bırakılmış, yağmalanmış ve ticareti mahvolmuştur. Borsası kütüphane yapılmış ve limanı da büsbütün perişan olmuştur (Sedillot 2005:225).

Zaman içerisinde altyapı yatırımlarına gidilerek Antwerp eski günlerine kavuşturulmaya çalışılmıştır. Bugün Antwerp Limanı, sadece Belçika'nın değil Avrupa'nın Kuzey Denizi'ndeki önemli limanlarından birisidir. Antwerp Limanı, coğrafi olarak Scheldt körfezi içinde Kuzey Denizi'ne kadar uzanmaktadır. Her yıl limana 100 farklı ülkeden 16.000 civarında gemi giriş yapmaktadır. Limandan 300 düzenli deniz taşıma hattı ile 800 deniz aşırı varış noktasına seferler düzenlenmektedir. Antwerp limanı 13,348 hektarlık bir alana kuruludur. Scheldt körfezinin doğu tarafındaki deniz kıyısı 7,539 hektar, batı kıyısında 5,809 hektar ve deniz üzerinde 2,109 hektarlık bir alana sahiptir. Liman rıhtımının yarısı derin su limanları olup okyanus gemileri için uygundur. Konteynır trafiğinin son beş yılda % 10'unun üzerinde büyüme sergilemiştir. 280 kilometre karayolu ve yaklaşık 960 kilometrelik altyapı, eşya giriş ve çıkışlarında büyük kolaylık sağlamaktadır. Her rıhtımda geniş demiryolu ve depolama altyapısı bulunmaktadır. Dâhili taşıma içerisinde, hinterland trafiği % 42 nehir yoluyla, %41'i karayolu ve % 17'si ise demiryoluyla sağlanmaktadır. Antwerp Limanı'ndan, 200'e yakın ülke ile ticaret gerçekleştirilmektedir. Antwerp Limanı, Avrupa'nın Uzak Doğu ile gerçekleştirdiği

ticarete giriş ve aktarma limanı olarak faaliyet göstermektedir. Japonya'dan düzenli seferlerle gelen otomobil, çelik ve elektronik ekipmanlar, kargolar İngiltere ve İskandinavya için bir dağıtım üssü niteliği de taşımaktadır Doğu ve Batı Afrika'dan gelen kahve Kuzey Amerika'ya nakledilmektedir. Kanada'dan gelen çinko cevheri küçük dökme yük taşıyıcıları ile İtalya ve İskandinavya'ya sevk edilmektedir. Sigara ve tütün ürünleri Amerika'dan, Batı Afrika ve Kıbrıs'a bu limandan gönderilmektedir. Avrupa'nın en gelişmiş demiryolu limanlarından bir tanesi olan Antwerp Limanı, 12 uluslararası demiryolu hattına sahiptir. Her gün 120'den fazla yük treni bu limandan ayrılmakta yılda ortalama 650.000 vagon eşya taşımaktadır. Karayolu bağlantıları açısından da Antwerp, Avrupa'da tam bir kavsak noktasıdır. Limanda endüstriyel faaliyetlerin sayısı ile dağıtım ve aktarma hizmetlerinin çeşitliliği her geçen gün artmaktadır. Antwerp dünyanın en gelişmiş kimyasal ve petrol rafinerilere sahip limanlardan biridir (Erdal 2004 c; Port of Antwerp 10.05.2010; Port of Antwerp 02.02.2010).

3.7. Amsterdam

Amsterdam, Hollanda'nın başkentidir. Ancak ülkenin hükümeti burada değildir. Yani Amsterdam idari başkent değildir. İdari başkent Lahey'dir. Amsterdam, 12. Yüzyılda bir balıkçı köyü olarak kurulmuştur. Hansa zamanında Amsterdamlılar Batlık Denizi'nde, daha sonraları da Kuzey Denizi'nde avlanırlardı; gemileri Doğu ile İskandinavya ülkeleri arasında önemli bağlantılar kurmuşlardır. O dönemde Amsterdam büyük bir liman kenti olmak için yeterli kapasiteye sahiptir. Hollanda'nın bağımsızlığı pek çok dengeyi değiştirmiştir. Lizbonlu Yahudiler ve Flandreli Huguenotlar akın akın buraya gelip sığınmak istemişlerdir. Bunlar beraberlerinde para ve çeşitli ilişkiler getirmişlerdir, böylece Amsterdam'ı büyük bir borsa merkezi yapmışlardır (Sedillot 2005:225). 16. yüzyılda Antwerp Borsası'nın yerini Amsterdam Borsası almıştır (IMKB 2010: 5). Amsterdam mali açıdan gücünü üç şeye borçludur: borsası, bankası ve parası. Amsterdam borsası Antwerp borsasının kopyasıdır ve Avrupa'daki en önemli borsa olmuştur. Ayrıca banka da borsayı tamamlar şekilde çalışmaktaydı. Amsterdam bankası Hollandalı ticaret adamlarının ve kısa süre sonra da Avrupa'nın belli başlı bütün firmalarının paralarını yönetir hale gelmiştir. Ayrıca Hollanda parası Avrupa'da bütün ticaret adamlarınca benimsenmiştir. Kısacası Amsterdam borsasıyla, bankasıyla ve parasıyla büyük bir zenginliğin sahibi olmuştur.(Sedillot 2005: 228).

Bugün Amsterdam Limanı 1900 hektar liman alanı ve 600 hektar su alanı ile faaliyet göstermektedir. Amsterdam'da toplam 38.000 kişi Amsterdam Limanı'nda istihdam edilmektedir. Amsterdam Limanı'nın yıllık aktarma kapasitesi 85 milyon tondur. Limanda aktarılan yük çeşitleri kuru yük, sıvı yük, konteynır, parça yük ve gıda ürünleridir. Amsterdam Limanı spesifik donanımına sahip terminaller oluşturmuştur. Bu terminaller aşağıdaki alanlarda uzmandır:

- Neme karşı hassas yük çeşitleri terminali
- Konteynır terminali
- Dökme yük terminali
- Gıda ürünleri terminali
- Roll on / roll off terminali
- Kruvaziyer terminali

Amsterdam Limanı lojistik alanında tam hizmet veren bir liman olmayı hedeflemektedir. Bu amaçla lojistik alanında faaliyet gösteren ve lojistik hizmetlere ihtiyacı olan firmalara çeşitli imkânlar sunmaktadır. Bu limanda başta gelen sektörler inşaat malzemeleri sektörü, kömür sektörü, tarım ve gıda ürünleri sektörü, çelik ve hurda sektörü, otomotiv sektörü, ağaç ürünleri sektörü, petrol sektörü ve biyo-yakıt sektörleridir (Gönenç 2011).

3.8. Hamburg

Hamburg Almanya'nın ikinci büyük şehridir ve kendi başına ayrı bir eyaleti oluşturur. Aynı zamanda Avrupa Birliği'ndeki en büyük 6. metropoldür. Almanya'nın dünyaya açılan kapısı da denilen kent, Almanya'nın en büyük limanına da sahiptir. Hamburg Almanya'nın kuzeyinde yer alır. Kuzey Denizi'ne akan Elbe nehri kıyısındadır. Ayrıca şehrin içinden bir sürü nehir akmaktadır, dolayısıyla bu özelliğinden dolayı şehirde tıpkı Amsterdam veya Venedik gibi çok sayıda irili ufaklı köprüler bulunmaktadır. Elbe Nehri genişletilerek dünyanın en büyük limanlarından biri yapılmıştır (Hamburg 22.04.2011)

Hamburg limanı serbest limanların en eski örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Hamburg şehri 871 yılında bir Hansa şehri⁷ olarak kurulmuştur. 1871'de

⁷Hansa veya Hanze, başlangıçta aynı ürünleri çeşitli şehirlerde pazarlayan tüccarlar arasında işbirliği anlaşmasıydı. 1356 yılından itibaren Hansa, farklı şehirlerdeki tüccarlar arası birlik olmaktan çıkıp bir tür şehirlerarası birlik haline gelmiştir. Almanca'da 'Hanze',

Alman İmparatorluğu'nun kurulmasıyla şehir imparatorluğun yirmi altı eyaletinden biri olmuştur. Zollverein'in⁸ kurulmasıyla Hamburg serbest şehri onun bir parçası olması için çaba gösterilmiştir. 1882'de diğer eyaletlerle bir anlaşma imzalanmış bu anlaşma neticesinde Hamburg'da bir serbest liman kurulması fikri benimsenmiştir. 1888'de Hamburg serbest limanı kurulmuştur. Çabalar sonucu liman Zolveerein'in bir parçası haline gelmiştir. İmparatorluk serbest limanın inşasında 40 milyon mark ile destek vermiştir, şehrin kendi kaynaklarından ise neredeyse 150 milyon mark harcama yapılmıştır (Anderson 1934:150).

Hansa birliği sürecinde Hamburg başlangıçta Lubeck ve Wisby'nin gölgesinde kalmıştır. Frederickk Barbarossa'nın 1189'daki fermanıyla şehir, gümrük vergilerinden muaf tutulmuş ve Almanya'nın lider ticaret şehri haline gelmiştir. Serbest limanın kurulması ile bu durum daha da gelişmiş ve Hamburg limanında ticaret 1890 yılından 1914'e kadar büyük bir ilerleme kaydetmiştir (Anderson 1934: 151–152).

1953 yılında Hamburg serbest limanında on beş binin üzerinde işçi istihdam eden gemi inşa, makine imalatı, petrol arıtımı da dâhil olmak üzere oldukça büyük imalat sanayi ve diğer sanayiler bulunmaktaydı. Hamburg serbest limanı Almanya gümrük bölgesi içinde olmakla birlikte Hamburg limanından yapılan sevkiyat özel bir ticaret sistemi altındaydı (Grotewold 1961: 312).

Bugün Hamburg gerek ticari, gerekse hizmet sektörü açısından kuzey Almanya'nın en büyük sanayi kentidir. Özellikle havacılık sektörü, uçak üretiminde dünyanın en büyük 3.kentidir. Kimya, makina, gemi inşaat ve bankacılık sektörleri şehirde oldukça önemli yer tutmaktadır (Hamburg 23.04.2011).

3.9. Bremen

Bremen, Batı Almanya'nın en önemli şehirlerindedir. Almanya'nın, Hamburg'dan sonra gelen ikinci büyük limanı ve deniz ticareti merkezidir. Almanya'nın en büyük gemi işletmeleri de Bremen'de bulunmaktadır (Bremen 22.04.2011). Bremen'in bugün böylesine

Hollandaca'da 'De Hanze' olarak geçen kavram, şehirlerarasında oluşan güçlü bir ticari ağın adı olmuştur. İşbirliği içinde olan bu şehirler ağı, Almanya, Hollanda, Belçika, Baltık Ülkeleri, Norveç ve Polonya'ya kadar genişlemiştir. Bu ticari ağ içinde, Hansa birliği mümkün olduğu kadar ticari engelleri kaldırmaya çalışmıştır. Hansa Birliği, birlik dışındaki şehirlerle de, örneğin Londra ve hatta İspanyol şehirleri ile de ticaret yapmıştır (Hansa 23.04.2011).

⁸ Zollverein, eski Alman devletleri arasındaki gümrük birliği anlamına gelmektedir.

önemli bir ticaret merkezi olmasının tarihi eskilere dayanmaktadır. Almanya'nın imparatorluk zamanında Bremen ve imparatorluk arasında, Hamburg ile olduğu gibi bir antlaşma imzalanmıştır. 1884 yılında Bremen, 1 Ekim 1888 tarihinde Zollverein'e girmek için istekli olduğunu ifade etmiştir, ancak aktarma ticaretindeki önemini korumak için şehrin bu tarihten önce bir serbest liman inşa etmesi gerekmiştir. Bunu gerçekleştirmek kolay değildir, fakat Bremen'in kendi çabalarıyla Freihafen I (birinci serbest bölge) 22 Ekim 1888'de açılmıştır. Kapasitesin artmasıyla birlikte gelen talepler üzerine başka bir kısımda Freihafen II olarak bilinen ikinci serbest bölge inşa edilmiş ve 1906 yılında trafiğe açılmıştır. İki serbest bölge de şehrin merkezine yakın mesafede bulunmaktaydı. Alanı 2 milyon metrekareyi ve kapalı alanı 1 milyon 800 bin metrekareyi bulmakta, faaliyet halinde olan vinçlerin sayısı 116'ya ulaşmaktaydı. Bremen eyaletine ait 106 kilometre uzunluğunda tren rayı bulunmaktaydı. Bir ticaret ve aktarma merkezi olarak Bremen gerçek önemini serbest limanın kurulması ile kazanmıştır. Bremen serbest limanı olmasaydı şehrin büyük hacimli yük ticaretinin merkezlerinden biri olamayacağı açıktır. (Anderson 1934:152–153). Yani serbest limanı şehrin bugünkü ticari kapasitesine sahip olmasında önemli etken olmuştur.

3.10. Rotterdam

Gemicilik ve liman işletmeciliği asırlardır Hollanda'nın en önemli karakteristik özelliklerinden biri olmuştur. Gemicilik ve liman işletmeciliği Hollanda ekonomisinin temel gelir kaynaklarından biridir. 2005 yılından bu yana Hollanda bandrolü ile taşımacılık yapan yük gemilerinin sayısı 750'dir. Hollanda'da toplam 12 liman bulunmaktadır. Bu limanlardan en önemlisi Rotterdam Limanı'dır. Rotterdam 13.yüzyılın ikinci çeyreğinde bir balıkçı köyü olarak kurulmuştur. Sömürgecilik döneminde, basta İspanyol ve Portekizli tüccarların Afrika, Amerika ve Uzakdoğu ile yaptıkları deniz ticareti Avrupa'ya taşınan eşya miktarını arttırmıştır. Hollanda, bu dönemde ticaret borsası ve bankacılık düzenlemeleri ile farklı ülkelere birçok girişimciyi kendisine çekmiştir. Daha sonraki yüzyıllarda bu cazibe devam etmiş fakat Fransa ve İngiltere'nin deniz ticaretindeki payları arttıkça gerileme dönemine girmiştir. Ancak buharlı gemilerin icat edilmesi ile birlikte liman trafiği yeniden artış göstermiştir. Dünya ticareti ve uluslararası eşya hareketi açısından çok önemli olan liman, Avrupa ve Hollanda ekonomisi için vazgeçilmez bir konumdadır. Rotterdam Limanı, kuzey denizi içerisinde 77 km. rıhtım uzunluğu ile Avrupa'nın tam ortasında bulunmaktadır. Liman Fransa, Almanya ve İngiltere üçgeninde

yer almaktadır. İkinci Dünya savaşı sırasında Almanlar tarafından stratejik konumu fark edilmiş ve transit liman olarak görev yapmıştır. 1950'li yıllarda Ortadoğu'da yaşanan siyasi istikrarsızlıklar ve yeniden yapılanma döneminde Mısır'ın Süveyş Kanalı'nı kapatması (1956) Avrupa ve Amerika'nın enerji ihtiyacı nedeniyle yeni bir gelişmeye yaratmıştır. Ortadoğu'daki petrolün Avrupa ve ABD'ye taşınmasında Güney Afrika burnu üzerinden yapılan sevkiyatların maliyeti dolayısı ile büyük petrol tankerlerinin üretimi gündeme gelmiştir. Aynı dönemlerde Rotterdam petrol ve petrol ürünlerinin depolanması, işlenmesi ve Avrupa içerisindeki sevkiyatı için yeni eylem planlarını hazırlayarak coğrafi konum avantajını çok iyi bir şekilde kullanmış, uluslararası taşımacılık ve lojistik üzerinden elde ettiği kazancı altyapı yatırımlarına yönlendirerek büyük bir atılım göstermiştir (Erdal 2004 (b); Gönenç, 2011).

Rotterdam Limanı uzun süre dünyanın en büyük limanı olma özelliğine sahip olmuştur. Fakat Çin'in ekonomik bir atılım sergilemesi ile birlikte bu özellik Şanghay Limanı'na geçmiştir. Rotterdam Limanı artık dünyanın ikinci en büyük, Hollanda'nın ise en büyük limanıdır. 500 milyon kişiden oluşan Avrupa pazarının tam kalbinde yer alan Rotterdam Limanı'ndan Avrupa'nın çeşitli yerlerinde bulunan önemli yatırım ve sanayi alanlarına ulaşım 1 günden az bir sürede sağlanabilmektedir. Rotterdam Limanı, Avrupa'nın en önemli konteynır limanı konumundadır. Rotterdam Limanı'nda kimya, demir, sıvı yük, kuru yük, genel yük, araç, soğutulmuş yük, gıda ve konteynır terminalleri bulunmaktadır. Rotterdam Limanı'nın sunduğu geniş hizmet yelpazesi sayesinde liman alanında ve Rotterdam bölgesinde yükleme- boşaltma, nakliyat, sanayi ve destek hizmet alanında uzmanlaşmış birçok firma bulunmaktadır. Bugün Rotterdam dünyanın en önemli petro-kimya endüstri bölgelerinden biridir (Erdal 2004 (b); Gönenç, 2011).

3.11. Barselona

Barselona, İspanya'nın kuzey doğusunda yer almaktadır. Barselona, İspanya'nın Katalunya özerk bölgesinin başkentidir. Şehrin geçmişi İspanya'dan daha eskidir. 9. yüzyılda Katalan bir asilzade aile tarafından kurulmuştur. Şehrin en önemli özelliği Akdeniz'in en hareketli limanlarından biri konumunda olmasıdır. Barselona limanı, Akdeniz'in önde gelen konteynır limanlarından bir tanesidir. Bu limana yılda 700.000'den fazla gemi uğradığı söylenir. Limana çıkan ana yollarından biri, ünlü kaşif Christopher Colomb'un heykeline gitmektedir (Barcelona 12.02.2010).

Limanda uluslararası trafik için 4 konteynır terminali, 3 ulusal trafik terminali, 2 otomobil terminali, 1 meyve terminali, 1 adet kahve terminali, 1 adet demir dışı metaller terminali, 1 soğuk hava depo terminali, 9 katı dökme yük ve 9 sıvı dökme yük terminali bulunmaktadır. 20 km.ye uzanan limanın derinliği 16 metreye ulaşmaktadır. Barcelona Limanı'nda 7 tane yolcu ve 4 adet yük limanı bulunmaktadır. Yük limanlarından en büyüğü olan Palacruceros 10.000 metrekarelik bir alana yerleştirilmiştir. Palacruceros, Costa Crociere firmasının Akdeniz'deki en yeni projesidir. 12 milyon avroya mal olan terminal Nisan 2007'de kullanıma açılmıştır. Güney ve kuzey terminalleri ise sanat merkezi ile dünya ticaret Merkezi'nin devamı niteliğinde olup Barcelona Rıhtımı üzerinde bulunmaktadırlar. Kuzey terminali sadece bir adet orta boy kruvaziyer gemisine hizmet verirken, Güney terminali iki kruvaziyer gemisini aynı anda ağırlayabilmektedir. 2004 yılı konteynır trafiğinde Barselona 1.910.723 TEU'luk bir kapasite gerçekleştirmiştir. Aynı yıl 785.000 adet otomobilin bu liman üzerinden sevkiyatı yapılmıştır. Liman Avrupa'nın en modern dağıtım merkezlerinden bir tanesine sahiptir. Senede 3.000 gemi limana uğramaktadır (El comerç a Barcelona 11.04.2010; Viator 14.04.2010; Güneş 11.03.2010).

3.12. İstanbul

İstanbul'un tarihi çok eski zamanlara gitmektedir. M.Ö. 657-658'de Rumlar, Sarayburnu ile Ahırkapı arasına yerleşmişler ve burada Bizans şehrini kurmuşlardır. Boğazdan geçen gemilerin bu şehre uğramaları burayı kısa zamanda bir ticaret merkezi haline getirmiştir (Demir 2006: 8). Milattan sonra 333 yılında yıkılmaya yüz tutmuş Roma'ya karşı ilk hristiyan imparator Konstantin'in sarayını buraya taşımasıyla Konstantinopolis, Roma İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur. Bu tarihe kadar bir Yunan ticaret üssü olarak bilinen Bizans, İmparator Konstantin'in şehre adını vermesiyle sadece 200 yıllık bir süre içinde Avrupa'nın en değerli ve unutulmaz efsanevi şehri konumuna gelmiştir. Avrupa pazarlarına giden ipek ticaretini elinde tutarak neredeyse 1.000 yıl boyunca İpek yolunun batısındaki en merkezi yol haline dönüşmüştür. Osmanlılar tarafından 1453 yılında fethedilen ve adı İstanbul olarak değiştirilen bu şehir, bu dönemde de İpek yolu güzergâhının en önemli limanlarından biri olarak Doğu'nun ihtişamını Batı'ya taşımıştır (Diyarbakirli 2008: 11).

Asya ile Avrupa Kıtaları'nın dar bir deniz geçidi ile ayrıldığı yerde, iki kıta üzerinde kurulu ve dünya üzerinde içinden deniz geçen tek şehirdir. İstanbul Boğazı, Karadeniz'i,

Marmara Denizi'yle birleştirirken; Asya Kıtası'yla Avrupa Kıtası'nı birbirinden ayırmakta ve İstanbul kentini de ikiye bölmektedir. Ana yolların denize ulaştığı kavşak noktasında yer alması, kolay savunulur bir yarım ada, ideal iklim, zengin ve cömert tabiat, stratejik Boğaziçi'nin kontrolü gibi özellikler ve coğrafi konumunun dünyanın merkezinde bulunmaktadır. İstanbul, iki kıtanın birleştiğı noktada yer alması, sıcak iklimlere ve okyanuslara açılan bir kapı olması, tarihi İpek yolu' nun Avrupa'ya uzanan kapısı olması gibi sebeplerle tarih boyunca çok önemli bir stratejik öneme sahip olmuştur (İBB 04.04.2011).

Bugünkü İstanbul'un temelleri M.Ö. 7. yüzyılda atılmıştır. M.S. 4. yüzyılda İmparator Constantin tarafından yeniden inşa edilip, başkent yapılmış; o günden sonra da yaklaşık 16 asır boyunca Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde başkentlik sıfatını sürdürmüştür. Aynı zamanda, İmparator Constantis ile birlikte hristiyanlığın merkezlerinden biri olan İstanbul, 1453'te Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra İslam dininin en önemli şehirlerinden biri sayılmıştır. şehir 3 dünya imparatorluğuna, yani Roma, Bizans ve Osmanlı Türklerine başkent olmuş, 1600 yılı aşan bir süre boyunca 120 den fazla imparator ve sultan burada hüküm sürmüştür. İstanbul, dünyada bu özelliklere sahip tek şehirdir. İstanbul, üç imparatorluğaa başkentlik yapma özelliğinin yanı sıra, her dönem ekonomik merkez olma özelliğini de koruyan az sayıda şehirden biridir. (İBB 04.04.2011).

İstanbul ülke GSMH'sından yaklaşık yüzde 23 pay almaktadır. İstanbul hem iç hem de dış ticarete merkezi bir öneme sahiptir. İstanbul'da ticaret sektöründe yaratılan katma değer, il toplam katma değerinin yüzde 26,5'ine ulaşmaktadır ve ticaret sanayiden sonra İstanbul'un en önemli sektörü durumundadır. Türkiye genelinde ticaret sektöründe yaratılan katma değerin yüzde 27'si İstanbul'a aittir. İstanbul, aynı zamanda Türkiye'nin en önemli ihracat ve ithalat kapısı konumundadır. İstanbul'un ihracatı Türkiye toplamının yüzde 46'sın ithalatın ise yüzde 40'ını oluşturmaktadır (İBB 05.04.2011).

şehirde son yıllarda sanayinin yerini yönetim merkezleri ile finans, turizm, hizmet ve bankacılık gibi sektörler almaktadır. Özel bankaların hepsinin genel müdürlükleri ve Türkiye'deki toplam banka şubelerinin yüzde 21'i İstanbul'da bulunmaktadır. Coğrafi konumu itibariyle İstanbul'da günün ilk 4 mesai saati Asya ülkeleriyle, diğer 4 saati Avrupa ülkeleriyle çakışmaktadır. Bu da İstanbul'a doğal bir finansal merkez olma

konumu getirmektedir. Bugün mevduatların yüzde 35'e yakını İstanbul'da toplanmakta ve kredilerin yüzde 33'ü İstanbul'da kullanılmaktadır. Sigorta şirketlerinin neredeyse tümünün merkezi İstanbul'da bulunmaktadır. Serbest Bölge niteliği de taşıyan Menkul Kıymetler Borsası, İstanbul merkezlidir ve hızla dünyanın sayılı borsaları arasında yükselmektedir. Ayrıca İstanbul'da bir altın borsası da bulunmaktadır. Leasing, factoring, özel finans kurumları gibi finans kuruluşlarının merkezleri de İstanbul'dadır ve özellikle, liberalleşen para piyasaları ile birlikte İstanbul, bir finans merkezi olma yolunda hızla ilerlemektedir. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın İstanbul'a taşınması kararının, şehri dünya çapında bir finans merkezine dönüştürmesi beklenmektedir (İBB 05.04.2011).

İstanbul tarihi özelliklerinden gelen bir kozmopolit kentli nüfus yapısına sahiptir. Bu şehir yaklaşık 1530 yıllık bir başkenttir dolayısıyla tarihsel yapısı çok büyük değere sahiptir. Turizm ve ticaret sektöründe ülkenin en önde gelen şehirlerinden biridir. İş hayatında genelde özel sektör ağırlıklı bir yapı göze çarpmaktadır. 100 yılın üzerinde geleneği olan yerleşik eğitim kurumları aracılığıyla iyi yetişmiş insan gücüne ve ülkenin en yüksek gelir düzeyine sahiptir. Bununla birlikte şehrin ikili nüfus yapısı, aşırı nüfus artışı, sanayi yoğunluğu ve çevre kirliliği, ulaşım sorunları, plansız yerleşmeler, kötü ve yasadışı arazi kullanımının olması, uluslar arası standartlarda iş ve ticaret tesislerinin eksikliği gibi pek çok sorunu bulunmaktadır (Es 2007: 44). Küreselleşen dünyada artık finansal sermaye akımları gelişmekte olan ülke metropollerine doğru hareket etmektedirler. Bu açıdan İstanbul bu akımları çekme fırsatı bulabilecek bir şehirdir. İstanbul'un küreselleşme sürecinde etkin bir kent olabilmesi ve dünya ekonomisinde stratejik bir konuma gelebilmesi için bu sorunlara planlı bir şekilde çözümler üretilmesi gereklidir.

3.13. Trieste

Trieste, İtalya'nın kuzey doğusunda yer alan bir şehir ve limandır. Adriyatik Denizi'ndeki Trieste Körfezi'nin başında yer alır. Trieste, 1867-1918 yılları arasında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun sınırları içinde bulunan Orta Avrupa'daki gösterişli bir Akdeniz limanıdır. Trieste önemli bir liman ve ticaret merkezi olarak gelişmiştir. Uzun yıllar boyunca parçası olduğu, bir orta Avrupa ülkesi olan Avusturya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun denize kıyısı olan birkaç şehirden birisi olması, Trieste'yi önemli bir ticaret limanı haline getirmiştir. Trieste, imparator Charles tarafından serbest bir liman haline getirilmiş ve 1 Temmuz 1719'dan 1891'e kadar serbest liman

olarak kalmıştır. Napolyon tarafından İllirya bölgesine dahil edilmiş, özerkliğini ve serbest liman statüsünü kaybetmiştir. Daha sonraları Avusturya'nın başlıca ticaret limanı ve tersane merkezlerinden biri haline geldi. I. Dünya Savaşı sonrası Avusturya-Macaristan parçalandı ve Trieste İtalya'ya verilmiştir (1920). 19. yüzyılda, şehrin kuzeydoğusuna *Porto Nuovo* olarak bilinen yeni bir liman inşa edilmiştir. İtalya'ya katılmasından sonra, İtalya'nın daha iyi konuma sahip başka limanları olması ve Slovenya'daki Koper limanına yakınlığı nedeniyle liman şehri olarak önemi azalmıştır. Buna rağmen hala yoğun olarak taşımacılık yapılan canlı bir liman kentidir ve taşımacılıktaki payı her geçen yıl artmaktadır (Trieste 02.02.2010).

Bugün Trieste Limanına Ro-Ro taşımacılığı ile yılda ortalama 3.000.000 ton eşya 112.000 çekici ile taşınmaktadır. Trieste limanı, Ro-Ro seferleri ile Kuzey İtalya üzerinden Avrupa Birliği ülkelerine giriş için uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler tarafından tercih edilmektedir. Trieste Limanı'nda endüstriyel, ticari ve turist trafiği için planlanmış geniş kapasiteli ve iyi donanımlı birçok terminal vardır. Limanda, Riva Traiana Ferry Terminali, Stazione Deniz Yolcu Terminali, çok amaçlı Adria Terminali, 5 ve 6 numaralı genel kargo terminalleri, Transalpine Boruhattı Terminali ile sebze, meyve, tahıl, hayvan, kereste, gıda vb. ürünler için özellikli kargo terminalleri hizmet vermektedir. Trieste Limanı'nda, 2.304.000 m² liman alanının 1.765.000 m² si serbest bölgedir ve 925.000 m²'lik depolama alanları (500.000 m² si kapalı depo) bulunmaktadır. Liman 12 kilometre uzunluğunda rıhtım ve 18 metre derinliğe sahiptir. Güçlü karayolu ve demiryolu şebekesi ile Almanya, Avusturya, İsviçre, Fransa ve İspanya sevkiyatları rahatlıkla sağlanabilmektedir. A4 karayolu ile Trieste, Udine ve Venedik bağlantıları ile birlikte Avrupa karayolu ağına bağlanmaktadır. Liman içerisinde yer alan bütün terminaller aynı zamanda demiryolu desteklidir (Erdal 2004 b). Tüm bu özellikleriyle bu liman kenti hala Avrupa ve dünya için önemli yere sahip bir ticaret merkezidir.

3.14. İskenderun

İskenderun şehrinin isminden de anlaşılacağı üzere mazisi (M.Ö. 333) Büyük İskender'e dayanır. Büyük İskender'in adına istinaden *Alexandreia* ismiyle kurulmuştur. İskenderun tarihin eski çağlarından itibaren bir yerleşim merkezi ve liman kenti olarak önemli bir yere sahip olmuştur. İskenderun Limanı, Akdeniz'in kuzeydoğusunda

bulunmaktadır. Bu şehir ilk kurulduğu zamanlarda İran, Mezopotamya ve Yukarı Fırat havzasının ürünlerini Batıya, Akdeniz'in ürünlerini ise Doğu'ya taşımakta kullanılan bir liman olarak faaliyet göstermiştir. 1516 yılında Osmanlı yönetimine geçen bu liman şehri 16. yüzyılın sonlarına doğru özellikle Venedikli tacirlerin yaptıkları ipek ticareti ile önem kazanmaya başlamış ve büyük bir ekonomik potansiyele sahip olmuştur (Beşirli 2008:205).

19.yüzyılın başlarında İskenderun limanı eski önemini yitirmeye başlamıştır. Özellikle 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla mal ticaretinin yönü birden değişmiştir dolayısıyla İskenderun limanı büyük ekonomik kayıplara uğramıştır (Beşirli, 2008:205). Yaşanan ekonomik kayıplar Osmanlı yönetimini harekete geçirmiş ve 19. yüzyılın ortalarından itibaren limanın daha verimli hale getirilmesi ve eski potansiyeline kavuşabilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. İskenderun limanının temizlenmesi⁹ için ek bir vergi konulması ve limana yeni bir iskele inşa edilmesi konusunda öneride bulunulmuştur. Vergi konulması önce kabul edilmiş fakat daha sonra limandan yapılacak olan ticareti sekteye uğratabileceği düşünülerek bundan vazgeçilmiştir. Limana 1863 yılında yeni bir iskele inşa edilmiştir (Beşirli 2004:180–181).

19.yüzyılın sonlarına doğru liman şehrinin ticari potansiyeli tekrar artmış ve liman ticaret bakımından Yakınoğu'nun en işlek limanlarından biri durumuna gelmiştir. 1890 yılında bu limana giren gemi sayısı 600, limandan gerçekleştirilen ticaretin hacmi 400.000 tonilato'dur. 1905 yılında gemi sayısı 700'e, ticaret hacmi ise 517.000 tonilatoya ulaşmıştır (Koday 1998: 217). Bu dönemden sonra limandan taşınan mal miktarında gerileme yaşanmıştır. 1909 yılında limanın inşa yetkisi Anadolu–Bağdat Demiryolları Kumpanyası'na verilmiştir. 1. Dünya Savaşı sonrası Suriye, Osmanlı hâkimiyetinden çıkınca limanın ticaretinin büyük kısmını oluşturan Halep ile olan ticari faaliyetleri iyice daralmıştır. 1. Dünya Savaşı sonrası 1918 yılında şirketin Fransa Hükümeti tarafından haczedilmesi üzerine imtiyaz "İskenderun Limanı Fransız Şirketi"ne verilmiştir. Fransız Şirketi, bugün iç liman tabir edilen ve mavnaların barınmasına yarayan kısmın inşasına başlamıştır.1927 yılında küçük limanın doğu ve batı mendireklerini ve güney rıhtımı denilen 200 m.lik küçük vasıta rıhtımını inşa ettikten sonra Hatay Devleti kurulmuş ve Ana Vatana katılmıştır.

⁹ Temizlenme ifadesi burada limanın ticari kapasitesini olumsuz etkileyen emtia ve eşya ile gelip giden vapur ve gemilerin sınırlanması anlamında kullanılmıştır.

3714 sayılı Kanun gereği Liman, Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne devredilmiştir.14.08.1942 tarih ve 4301 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları İdaresi'ne fiilen devredilen liman 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş, 1953 – 1956 yılları arasında modern bir liman haline getirilmiştir. Limanın gelişimine 1964 yılında da devam edilmiş, rıhtım üst yapı inşaatı 1972 yılında ikmal edilerek bütün tesisleri ile birlikte aynı yıl hizmete girmiştir. İskenderun, son yıllarda ihracat ve ithalat limanı olarak işlevini sürdürmektedir. Ortadoğu ülkelerine olan aktarma trafiğine hizmet vermektedir. Bu bakımdan, İskenderun limanı bir aktarma limanı olarak önemli role sahiptir (ÖİB 07.04.2010).

3.15. Londra

Londra, dünyanın en ünlü kraliyetinin başkenti, dünya borsalarının en önemli merkezlerinden biridir. 2000 yıl önce bir kaç bin kişilik bir Roma şehri olarak kurulan Londra bugün yedi milyonlar insanın yaşadığı, her yıl milyonlarca insanın ziyaret ettiği kozmopolit bir şehirdir (Bigglook 2010). Londra bugünkü durumuyla uluslar arası ticaretin kalbinin attığı temel yerlerden biridir. Özellikle borsası hatırı sayılır bir öneme sahiptir.

Londra Borsasının kuruluşuyla ilgili tarihi bilgilere bakıldığında menkul değerlerin alınıp satıldığı bir piyasa Londra'da mevcut ise de, bunun başlangıç tarihinin kesin olarak saptanamadığı görülmektedir. Londra Borsası, Avrupa Borsaları'nın en büyük ve en eskisidir. Resmi olarak 1801'de kurulmuştur ancak tarihinin kralın finans danışmanı ve aracısı Thomas Gresham kendi parasıyla Kraliyet Borsası'nı kurduğu 1570'e kadar dayandığı iddia edilmektedir. Diğer bir iddiaya göre ise 1770 yılında bu tür menkul değerlerin alınıp satıldığı bir kahvehanenin üstüne menkul kıymetler borsası anlamına gelen "The Stock Exchange" levhası asılmış ve buraya giriş ücrete tabi tutulmuş ve ilk borsa doğmuştur (IMKB 2010: 6).

On altıncı yüzyılın ortalarında Londra büyük bir gelişme göstermiştir. On dokuzuncu yüzyılın sonuna kadar geçen süre içinde hızlı sanayileşme, fakirlik, yaygın hastalıklar, çevre kirliliği ve ulaşım zorlukları gibi problemler ortaya çıkmıştır. 1855'te Metropol İdaresi Kânunu çıkarıldıktan sonra metropoller gelişmeye başlamış, zamanla gelişen ulaşım imkânları şehrin dış banliyölere doğru gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki yayılma metropoliten alanın giderek bütünleşmesi sonucunu doğurmuştur. 1939'da çevredeki yerleşmelerle birlikte Londra metropoliten alanının

nüfusu 8 milyona yaklaşmıştır. Şehir İkinci Dünya Savaşı sırasında ağır bir yıkıma uğradıysa da sonraları yeniden inşa edilmiştir (Türkçe Bilgi 20.04.2011).

David Kynaston, 19. yüzyılın küresel ticaret şehri hakkında bize şöyle kapsamlı bir görünüm sunmaktadır: 1914 yılından önce Londra'da otuz yabancı banka kurulmuştur. İki dünya savaşı arasında 19 banka, 1969'da 87 başka banka daha kurulmuştur. Daha sonra bu daha ha hız kazanmıştır. 1970'lerde 183, 1980'li yılların ilk yarısında 115 banka kurulmuştur. 1914 ile 1985 yılları arasında şehirdeki banka sayısı on dört kat artarak 30'dan 434'e yükselmiştir (Hall 1997).

Şehrin ticaret merkezi New York'tan sonra dünyanın ikinci büyük iş merkezidir. İngiltere bankası, borsalar, Büyük Britanya bankaları, yabancı bankalar, denizcilik sigortaları, yatırım şirketleri, simsarlık, danışmanlık, ithalât ve ihracat şirketleri, altın piyasası, kürk ve çay piyasaları, gemi ve uçak kiralama şirketleri vs. ticari ve mali birçok büro şehrin merkezinde toplanmış durumdadır. Bugün Londra Borsası dünyanın dördüncü Avrupa'nın ise en büyük işlem hacmine sahip borsası durumundadır. Borsanın değeri Ağustos 2010 itibariyle 2.63 trilyon dolardır.

3.16. New York

New York, Amerika Birleşik Devletleri'nin nüfus bakımından en büyük kentidir. Şehir yüzyıldan fazladır dünyanın en önemli ticaret ve finans merkezlerinden biri konumundadır. Ayrıca medya, politika, eğitim, eğlence ve modadaki küresel etkilerinden dolayı bir dünya şehri olarak kabul edilmektedir. New York kenti 1615 yılında Hollandalılar tarafından New Amsterdam adı altında kurulmuştur. Kent 1664 yılında Birleşik Krallığa geçmiş ve New York adını almıştır. 1778 yılında kent 2 yıl süreyle yeni kurulan Amerika Birleşik Devletleri'nin başkenti olmuş, başkent Washington'a taşındıktan sonra da kentin önemi artmaya devam etmiştir. New York şehri 20. yüzyılın ilk yarısında dünyanın ticaret, sanayi ve iletişim merkezi haline gelmiştir. Finans dünyasının kalbinin attığı Wall Street caddesi, New York'un Manhattan bölümünde yer almaktadır. New York borsası (New York Stock Exchange) burada bulunmaktadır (Wikipedia 11.10.2010). New York Menkul Kıymetler Borsası Amerika'daki temel menkul kıymetler borsasıdır ve dünyadaki en geniş olandır. Amerika'nın finans gücünün adeta bir sembolüdür (Instaforex, 15.07.10). New York Borsası'nın başlangıcı, Kuzey Amerika'nın İngiltere'ye karşı açtığı bağımsızlık savaşları için aldığı borçları ödemek için Kuzey Amerika ve New York

Bankaları'nı kurarak, Birleşik Hükümetler kongresinin yapılmasını emrettiği borçlanma dönemine kadar gitmektedir. 1817 yılında bankerler bir araya gelerek “New York Stock Exchange Bureau” adı ile bir borsa derneği kurup, alıcı ve satıcıların adlarının gizli tutulmasına karar vermişlerdir. 1820 yılında “Stock Exchange” örgütü yeniden gözden geçirilmiş ve yedi yıl sonra borsaya maddi varlık verilerek bir bina tutulmuştur (Güçlü 15.07.10).

New York kentinin konumu Manhattan, Long Island'ın batı bölümü, Hudson ile East River arasındaki kıstağı ve Staten Island'ı içerir. Kentin konumu ona önemli bir avantaj sağlamaktadır. New York limanı hiçbir dağ engeliyle karşılaşmadan Büyük Göller'e doğrudan ulaşmaya imkân tanıyan Atlas Okyanusu kıyısındaki tek limandır. New York yerleşmesi ABD'nin ilk sanayi odağıdır. Başlıca sanayi dalları: elektrikli ve elektronik gereçler; kimya ve parakimyasal sanayiler; hizmetler kesimine bağlı iki sanayi öbeği: büro ve basımevi gereçleri; otomobil ve uzay araçları yapımı; XIX. yüzyıl sanayilerinin kalıtı olan, hazır giyim deri sanayileri ve besin sanayileri gibi eski sanayilerdir. New York perakende, toptan, transit ticaret ve ulusal ve uluslar arası simsarlık alanında ilk sıradadır. Ticaretin gelişmesine paralel olarak taşımacılık da gelişmiştir. New York limanı ABD'nin en büyük limanıdır; bölgede, hatta Göller yöresinde ve bütün kuzey-doğuda üretilen yükte hafif pahada ağır ürünler bu limandan yüklenir; ayrıca hammaddeler, besin maddeleri(tahıl), Avrupa ve Japonya'dan getirilen mamul maddeler limana boşaltılır. Üç büyük havalimanıyla (J.F. Kennedy, Newark, La Guardia) yılda 40 milyon yolcu, 1Mt navlun taşınır. Ayrıca New York, Amerika kıtasının başlıca karayolu kavşağıdır (Büyük Larousse 1986: 8627-8628). Gerek mal ve hizmet ticareti bakımından önemli bir kavşak olması gerekse dünyanın en geniş borsasına sahip olması bakımından New York dünya ticaretine büyük katkı sağlamaktadır.

3.17. Tokyo

Tokyo, başından itibaren küreselleşme tartışmalarında başrol oynamıştır. Sassen (1991), Londra ve New York ile birlikte dünya ekonomik sisteminin önemli bir düğüm noktası olarak Tokyo'nun önemini ve küreselleşmenin Tokyo ekonomisi üzerinde bir dizi değişiklikler meydana getirdiğini vurgulamıştır (Rimmer 1986, Douglass 1988, Fujita 1991, Douglass 1993). Özellikle önemli bir küresel komuta ve kontrol merkezi olması ve finans, sigortacılık ve gayrimenkul sektörlerine olan talebin artması nedeniyle Tokyo'nun

bu sektörlere yönelik ofislerin yoğunlaştığı bir şehir halini aldığı görülmektedir (Sassen 1991). Fujita (1991), Tokyo'nun bir dünya kenti haline gelmesinde öncelikle dünya pazarlarında önemli bir pay yakalamasını sağlayan esnek üretim tarzının başrol oynadığını, ayrıca büyük ticaret fazlası yaratılmasını sağladığını ve mali hizmetler sektörlerinin büyümesini teşvik ettiğini savunmuştur.

Japonya'nın başkenti olan Tokyo, dünyanın en büyük kentlerinden biridir. Tokyo, kendi adını taşıyan körfezin batı kıyısındaki Kawasaki ve Yokohama ile birlikte, gökdelenleri, alışveriş merkezleri, bankaları, fabrikalarıyla geniş bir sanayi, ticaret ve bankacılık bölgesinin içinde yer alır. Japonya'nın demiryolu ağının merkezi Tokyo'dur. Tokyo'dan ülkenin her yanına trenle gidilebilir. Nüfusun yaklaşık beşte biri kenti çevreleyen bereketli ovada yaşar bu durum şehrin büyük bir işgücü potansiyeline sahip olmasına sebep olmuştur ve Tokyo'yu sanayi için çok elverişli bir duruma getirmiştir. Tokyo aynı zamanda önemli bir deniz ulaşım merkezidir. Tokyo Körfezi büyük okyanus gemilerinin yaşanamayacağı kadar sığ olduğu için, büyük gemiler körfezin ağzına 32 km daha yakın olan Yokohama limanına yanaşır. Yükler Yokohama'da boşaltılır ve körfez yoluyla Tokyo'ya gidecek yük gemilerine yüklenir. Kentteki sanayi kuruluşlarının gereksinim duyduğu kömür, petrol ve pamuk gibi hammaddeler Tokyo'ya bu yolla ulaştırılır. Kentin başlıca ürünleri arasında elektrikli ve elektronik eşyalar, fotoğraf ve sinema makineleri ile video aygıtları ve motorlu taşıtlar sayılabilir. Güneyde yer alan Kava-sa-ki-Yokohama bölgesinde petrol arıtımı, gemi, makine yapımı ve kimya sanayisi gibi ağır sanayiler yoğunlaşmıştır (Temel Britannica 1992).

Tokyo Borsası uluslararası ekonomide büyük öneme sahip bir borsadır. 1970'lerde bir menkul kıymetler sistemi Japonya'da uygulamaya konulmuştur ve halka açık bonolar ciro edilip satılmaya başlanmıştır. Bu durum kamusal bir işlem kurumuna ihtiyaçla sonuçlanmış ve Mayıs 1878'de "Borsa Kanunu" çıkarılmıştır. Bu yasaya dayanarak Tokyo Borsası 15 Mayıs 1878'de kurulmuş ve işlemler 1 Haziran' da başlamıştır (04.11.2010). 2005 yılında Tokyo Borsası tüm dünyadaki en iyi borsalar sıralamasında ikinci olmuştur. Küreselleşen dünyada borsalar da dünya ticaretinin temsilcileri konumundadır. Bu açıdan bakıldığında Tokyo şehri özellikle borsası ile dünya ticaretine katkı sağlamaktadır.

3.18. Mumbai (Bombay)

Mumbai (Bombay), küreselleşmenin tarihinin bugün en yoğun biçimde izlenebileceği büyük limanlara sahip dünya şehirlerinden biridir. Bu şehir benzerleri gibi ekonomik ve siyasi gücün, küresel faaliyetler ve kendi eğilimleri tarafından şekillenen önemli nüfus gruplarının yoğunlaştığı merkezlerdendir

Mumbai (Bombay), Hindistan'ın Maharaştra eyâletinin başkenti ve Hindistan'ın en büyük ve Dünya'nın en büyük 3. şehridir. Nüfusu 13 milyon civarındadır. Şehir, Salsette adası üzerine kurulmuştur. Şehrin metropol bölgesinde 20 milyon insan yaşar ve bu, dünya'nın en kalabalık üçüncü yerleşim yerini oluşturur. Şehrin derin bir doğal limanı bulunmaktadır (gazetteer b 20.04.2011).

Şehrin şu an kapladığı alan eskiden 7 adayıdır. Bu adalarda antik çağdan beri yerleşim yerleri vardı, ancak önemli ticaret ve nüfus merkezleri değillerdi. 1534'te Portekiz'ler bölgeyi ele geçirmişlerdir. (gazetteer a 20.04.2011) Portekizliler buraya "iyi körfez anlamına gelen 'Bom Bahia" ismini vermişlerdir. Bu isim daha sonra İngilizce'leştirilerek "Bombay" olmuştur. 1995 yılında isim Hint tanrıçası Mumba'dan türemiş "Mumbai" olarak değiştirilmiştir. Bombay ismi halen birçok insan tarafından kullanılmaktadır. 1661'de bölge İngilizlere geçmiştir. 1668'de İngilizler burayı İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ne kiralamışlardır. Şirket buradaki doğal limanı bulmuş ve burayı Hindistan'daki ilk limanları yapmışlardır. Bütün bu gelişmeler sonucu bölgenin nüfusu hızlı bir artış göstermiştir. 1817-1845 arası bölgede büyük bir projeye adalar birleştirilmiştir. Daha sonra, Amerikan İç Savaşı ve Süveyş Kanalı'nın açılması, bölgedeki ticareti iyice artırmış ve şehir, Hindistan'ın ana merkezlerinden biri haline gelmiştir. Şehrin nüfusu 1906 yılında 1 milyon'u geçmiştir. 1940'larda, şehir Hint bağımsızlık hareketinin önemli bir merkezi haline gelmiştir. 1970'lerde şehre yoğun bir göç yaşanmış ve Bombay Hindistan'ın en kalabalık şehri haline gelmiştir (mcgm. gov b 15.04.2011).

Şehir, Hindistan'ın ticaret, finans, ve kültür başkentidir. Bollywood olarak bilinen Hint Sinema endüstrisi burada yer almaktadır. Bu sebeplerden dolayı şehir Hindistan'ın diğer bölümlerinden yoğun bir göç almaktadır ve içinde birçok farklı dili ve kültürü barındırmaktadır (mcgm.gov a 16.04.2011).

3.19. Şangay

21. yüzyılın küresel kentlerinden birisi de hiç kuşkusuz Şangay'dır. Şangay Çin'in en büyük kentidir. Eyalet düzeyi şehir yapısına sahip şehir Çin'in doğu sahilinde Yangtze Nehri deltasında kurulmuştur. Oldukça kalabalık olan bu kent, ayrıca Çin Halk Cumhuriyeti'nin en önemli liman kentidir.

800 yıl önce Çin Moğol Hükümdarı Kubilay Han tarafından yönetilirken, Yuan Hanedanı (1271-1368) tarafından bir balıkçı köyü olarak kurulmuştur. Şangay, 1842 Nankin antlaşmasından sonra çok büyük gelişme göstermiştir ve kısa sürede Çin'in uluslar arası ticaretinin yarısı buradan yapılır hale gelmiştir (Meydan Larousse 1996). Bugün ise dünyanın sayılı metropollerinde arasında gösterilmektedir. Şangay, Sydney ve Los Angeles kadar eskidir ancak Pekin ve Xi'an gibi uzun ve zengin bir tarihe sahip değildir, ama şüphesiz Çin'in anakaradaki en canlı ve heyecan verici merkezi haline gelmiştir (shanghai.gov 14.03.2011).

Şanghay, Doğu Çin'de Yangtze Nehri Deltası'nın kıyısında yer alan, Çin Halk Cumhuriyeti'nin en büyük, dünyanın da sekizinci büyük şehridir. Yaygın olarak Çin'in modern ekonomisinin kalesi olarak görülen şehir, bu yönüyle ulusun en önemli kültürel, ticari, endüstriyel ve iletişim merkezlerinden biri olarak kabul edilir. Şehir, Çin'in en büyük sanayi merkezidir (kimya, metalürji, elektrik, tekstil, gıda v.b.) (Ansiklopedik sözlük 1993). İdari olarak Şanghay, Çin Halk Cumhuriyeti'nin eyalet statüsündeki bir belediyesidir. Şanghay, dünyanın en yoğun limanlarından biridir ve 2005'te dünyadaki en büyük kargo limanı olmuştur. Pasifik okyanusunun batısının yükselen yıldızı durumundadır. Eskiden küçük bir balıkçı kasabası olan Şanghay, 2000'lerde ise yaklaşık 1000 gökdelenin olduğu ve 3000 tanesinin yapım aşamasında olduğu metropole dönüştü. Çin'in yirminci yüzyılla birlikte en önemli şehri olan kent, cumhuriyet döneminde popüler kültürün, entellektüel tartışmaların ve politik olayların merkeziydi. Şanghay, 1949'daki komünist devrimden sonra, merkezî hükümetin ağır vergilendirmesi, yabancı yatırımın sona ermesi ve kentli unsurların tasfiyesi yüzünden canlılığını kaybetti. 1990'da Şanghay Borsası'nın kurulması ve ardından 1992'de merkezi hükümetin Şanghay'da pazar ekonomisinin yeniden geliştirilmesi yetkisiyle beraber yeniden hareket kazanan kent, Çin'in ekonomik büyümesinin öncüsü olmuştur (Şanghay 13.04.2011).

Bu şehir pek çok küresel etkinliğe ev sahipliği yapmaktadır. Örneğin Expo 2010 Dünya Fuarı bu şehirde yapılmıştır. Bu fuara 120'den fazla ülke katılmıştır. Bu durum başlı başına şehrin küresel dünyadaki yerinin nerde olduğunu önemli bir göstergesidir.

3.20. Buenos Aires

Küresel şehirler olarak adlandırıldığımız işlevleri ve özellikleriyle ulusal sınırları aşan, finansal merkezler ve ticaret merkezleri olan şehirlerden biri de Buenos Aires'tir. Buenos Aires, Arjantin'in başkenti ve São Paulo'dan sonra Güney Amerika'nın ikinci büyük kentidir. Arjantin'in en büyük kenti olan Buenos Aires, aynı zamanda Güney Amerika'nın da en büyük kentlerinden biridir. Buenos Aires şehri Atlantik Okyanusu kıyısında, Güney Amerika kıtasının doğusunda bulunan önemli bir liman kentidir.

Bu şehir iki defa kurulmuştur. Şehir ilk defa 1536 yılında Pedro de Mendoza tarafından kurulmuştur. Mendoza'nın şehri kurduğu sıralarda emrinde 16 gemiyle birlikte 1600 adam şehre gelmiştir. Bu birliğin yiyecek sağlamak amacıyla İspanyollara saldırmaları sonucu Mendoza'nın sömürgecileri 1541 yılında bölgeyi terk etmek durumunda kalmışlardır. 1580 yılında Juan de Garay tarafından şehir yeniden kurulmuştur (bue.gob 12.04.2011; buenosaires.gov 17.04.2011).

Buenos Aires kurulduğu ilk zamanlardan beri geçimini İspanya yapmış olduğu ile ticaretten sağlamıştır. Ancak 17. ve 18. yüzyılda İspanyollar, Avrupa'ya gelen tüm malların vergilendirilebilmesi için öncelikle Peru'daki Lima şehrine gönderilmesini zorunlu kılmışlardır. Bunun sonucunda Buenos Airesli tüccarların ticaret yapma imkânları kısıtlanmıştır, gündün güne kaçakçılık vb. yasadışı faaliyetler artmıştır. Bunun önüne geçmek isteyen dönemin İspanya kralı (1759-1788) önce ticari yaptırımları hafifletmiş en sonunda Buenos Aires'i serbest bir liman şehri olarak tanımıştır (Estatico 13.04.2011).

Buenos Aires 1880 yılında Arjantin'in başkenti ilan edilmiştir. Buenos Aires 1890 yılında Latin Amerika'daki en büyük ve en önemli şehir haline gelmiştir. Buenos Aires bugün dünyanın en kalabalık nüfusuna sahip 10 şehri arasında bulunmaktadır. Şehir önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerin merkezi durumundadır (bue.gob 12.04.2011).

3.21. Hong Kong

Küreselleşmenin etkilerinin kolaylıkla gözlenebildiği, ticaret, endüstri vb. faaliyetlerin merkezleri olan yerlerden birisi de Hong Kong'dur. Hong Kong Çin'in güney kıyısında bulunan Çin halk Cumhuriyeti'ne bağlı özel bir yönetim bölgesidir. Hong Kong; Hong Kong Adası, Kowloon Yarımadası ve 235 kadar küçük adadan meydana gelmiştir. Hong Kong, Asya'nın en büyük serbest pazarı ve limanıdır. Ayrıca en işlek ticaret, endüstri ve turizm merkezidir. Hong Kong ayrıca dünyanın da en büyük ve işlek limanlarından biridir (Hong Kong Resmi İnternet sitesi 12.04.2011). Hong Kong'un yüzyıldan fazla süregelen "serbest liman" olma özelliği onu bölgenin "uluslararası ticaret ve finans merkezi" haline getirmiştir. Güney Çin denizinde bulunan Hong Kong'un temel hinterlandı Asya-Pasifik Kuşağı'dır. Bugün Hong Kong bir taraftan "Amerika'nın Asya'daki en iyi partneri", "Asya- Pasifik Kuşağının ortasındaki ticaret ve finans başkenti" ve diğer taraftan ise "Çin'in dünyaya açılan kapısı" olarak kendisini ifade etmektedir (Erdal 2004 g).

Hong Kong'un hâkimiyeti 1842 Çinlilerden İngilizlere geçmiştir. Hong Kong, 1 Temmuz 1997 tarihine kadar Britanya Krallığına bağlı sömürge ve adalar grubu olarak İngilizlerin denetiminde kalmıştır. İngilizler bölgeyi Çin denetiminden uzak, çeşitli ülkelerden ticaret gemilerinin güneydeki Çinli tüccarlarla iş yapabilecekleri bir ticaret merkezine dönüştürmek amacıyla limana bütün yabancı gemilerin gelmesine ve halkın serbestçe Çin'e gidip dönmesine izin vermişlerdir. İngilizlerin bu teşvikiyle Avrupa'nın, ABD'nin ve Çin'in büyük şirketleri kolonide şubelerini açmışlardır. 1997 yılında Hong Kong, Çin yönetimine katılmış ve "tek ülke, iki farklı idari sistemli yapı" şeklinde, HK Özel İdari Bölge Devleti olarak özel bir statü kazanmıştır. Önceleri Hong Kong, çeşitli tüccarların birbirleriyle pazarlık ettikleri sürece mallarının güvenle saklanabileceği büyük bir depo gibi kullanılıyor iken zamanla burada tersaneler kurulmuştur (Hong Kong Economy 12.04.2011).

Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra Hong Kong'da ticaret ve sanayi çok gelişmiştir. Hong-Kong; tekstil endüstrisi, hafif sanayi (oyuncak, radyo, elektronik), sinema endüstrisi, az da olsa ağır sanayi (gemi inşası, çimento ve demir sanayi) ve özellikle bankacılıkla büyük bir ticaret merkezidir. Hong Kong para birimi olan Hong Kong Doları'nın Çin para biriminden düşük olması ve Hong Kong içinde vergi olmaması

daha çok elektronik alanında ihracatın kalbi olmasını sağlamıştır. Hong-Kong büyük bir ticaret merkezi olması nedeniyle burada sanayi hızla gelişmektedir (Hong Kong 13.04.2011).

Hong Kong'un en canlı merkezleri Victoria ve Kowloon'dur. Kowloon ve Victoria'da tersanelerin yanı sıra çelik eşya, oyuncak ve elektronik alet yapan 11 binden fazla fabrika vardır. Sanayi kuruluşları, bankalar, alışveriş merkezleri, oteller ve sinemalar buradadır. Bugün dokuma, lastik ayakkabı, halat, el feneri, transistör, teyp, televizyon, termos gibi giderek çeşitlenen mallar üretilmektedir. Ama Hong Kong asıl geçimini her zaman ticaretten sağlamıştır. Hong Kong'un başta ABD olmak üzere Japonya ve Çin'le yoğun dış ticaret ilişkileri vardır. İhracatının en önemli kısmı (giyecek ve çeşitli sanayi ürünleri) özellikle ABD ve İngiltere ile yapılır. Dış satımı yapılan başlıca mallar dokuma, giyim, makine, elektronik eşya, radyo, televizyon, plastik eşya, oyuncak, boya, dürbün, mikroskop, fotoğraf makinesi, peruktur (Hong Kong Economy 12.04.2011). Hong Kong ekonomisinin ağırlığı hızla “bilgi yoğun ve yüksek katma değerli faaliyetlere” yönelmektedir. Hong Kong bugün dünyanın en işlek havayolu ve denizyolu limanlarına sahiptir. Liman 80 uluslararası denizyolu hat işletmesine, 400 konteynır hat taşımacısı hizmetlerine ve haftada dünya çapında 500 güzergaha konteynır sevkiyatı yapmaktadır (Erdal 2004 g) .

3.23. Singapur

21. yüzyılın önemli ticaret merkezlerinden birisi de hiç kuşkusuz Singapur'dur. Singapur Cumhuriyeti, dünyanın az sayıdaki şehir devletlerinden biridir. Singapur, Endonezya ve Malezya toprakları arasına sıkışmış, küçük bir ada devletidir.

Singapur ekonomisinin büyük bir kısmı ticarete dayanır. Ayrıca ulaştırma, bankacılık, sigortacılık, haberleşme, tamirat ve depolama gibi hizmetlerden de önemli ölçüde gelir elde edilmektedir (Singapore Government 03.09.2010). Singapur bölge ticaretinde önemli bir merkezdir. Malezya, ABD, Hong Kong, Japonya, Çin ve Tayland başta olmak üzere bölge ülkeleri olan Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticaret ilişkisi içerisindedir. Bunun temel nedenleri arasında bir bölge aktarma limanı olması yani transit taşıma özelliğinin bulunması gelmektedir. Singapur'da birçok konteynır terminali bulunmaktadır. Tanjong Pagar, Keppel, Brani ve Pasir Panjang konteyner terminalleri, 339 hektarlık bir alana sahiptirler. Bu terminallerde 20 tane ana rıhtım, 17

tane yakın deniz tasıma rıhtımı ve 119 vinç bulunmaktadır. Derin deniz limanlarına sahip Singapur'a, 200'den fazla uluslararası deniz ticaret taşıma hattı düzenli olarak sefer gerçekleştirmekte ve dünya çapında 600 limana sevkiyat yapılmaktadır. Senede 135,386 gemi Singapur Limanlarını ziyaret etmektedir. Her üç dakikada bir gemi Singapur'a giriş-çıkış yapmaktadır. Bilişim ve finans alanlarında da uluslar arası kalitede olması burayı diğer bölge ülkelerinden ayrı kılmaktadır (Singapore Maritime and Port Authority 01.02.2011; Erdal 2004 d).

3.24. Gioia Tauro

Gioia Tauro Limanı, İtalya'nın Güney Batısında yer almaktadır. Bu liman Akdeniz'de hızla gelişen bir aktarma limanıdır. Akdeniz'in merkezinde bulunan liman, Amerika-Avrupa ve Uzak Doğu arasındaki doğu ve batı güzergâhlarında, uluslararası deniz taşıma hatları içinde yer almaktadır. Cebelitarık ve Süveyş Kanalı ile 66 deniz mili mesafesinde bulunması liman için en büyük avantajdır. Liman, Akdeniz de bir dağıtım üssü olarak işlev görmektedir. Rotterdam ve Hamburg limanlarından Güney Doğu Asya limanlarına 20-22 gün olan deniz mesafesi, Gioia Tauro'dan 14 gün sürmektedir. Adriyatik Denizi, Karadeniz ve Doğu Akdeniz coğrafyasına yakınlık İtalya için yakın deniz taşımacılığı açısından büyük fırsatlar yaratmaktadır (Erdal 2004 a).

Limanda tüm ulusal trafiğin üçte birinden fazlası gerçekleştirilmektedir ve gerek ABD'den gelen gerekse Uzakdoğu'dan gelen malların toplandığı ve aktarıldığı; deniz aşırı trafiğin düğüm noktalarından biri olmuştur. Bu yönüyle Gioia Tauro, Malta limanının yerini almıştır. Liman aktarma faaliyetlerinde uzmanlaşmıştır. Medcenter Konteyner Terminali (Medcenter, CONSHIP) Gioia Tauro limanı içinde çalışan ana operatörüdür. Bugün, yılda 3 milyondan fazla konteyner elleçme kapasitesiyle, Gioia Tauro limanı tüm Akdeniz havzasında stratejik bir lojistik üssü temsil etmektedir (Italian Trade Commission 04.04.2011).

3.25. Pire

Pire, Yunanistan'ın Phaleron koyunun kıyısında, Atina'nın güneybatısında yer alan ülkenin en büyük limanıdır. Pire limanı M.Ö 5. yüzyılda kentsel planlama projesi kapsamında planlanmıştır. Pire limanı, dünyanın en işlek 50 limanı arasında olup, Akdeniz'de konteyner limanları arasında güçlü bir pozisyona sahiptir. Terminal kapasitesi

son beş yıl içerisinde, hemen her yıl % 10'un üzerinde bir büyüme göstermekle beraber, konteynır trafiğinin % 65'ten fazlası aktarma trafiğine aittir. Konvansiyonel¹⁰ kargolar Keratsini'deki Irakleous Limanı'ndan taşınmaktadır. Liman bölgesi, açık ve kapalı depolama alanları, makine ve donanımları (mobil ve sabit vinçler, forkliftler, çeşitli tipte traktörler vs.) ile son derece gelişmiştir. "Eleftherios Venizelos" konteynır terminali, Pire'nin merkezine çok yakın mesafede olan Neo Ikonio'dadır. Terminal küçük ölçekli gemilerden yüksek kapasiteli mega tipteki gemilere kadar hizmet verebilmektedir. Toplam 900.000 m²'lik bir alan üzerine kurulu olan terminalin açık alan büyüklüğü 626.000 m²'dir. Terminal rıhtım uzunluğu 2774 metre, derinlik ise 11,5 metre ile 16 metre arasında değişmektedir. Terminal aynı anda 10 gemiye hizmet verebilmektedir. Konteynır yük istasyonu (CFS) 19.200 m² dir ve bunun 5.800 m² si tamir ve bakım işleri için ayrılmıştır. Terminalde donanım olarak, 8 tanesi postpanamax tipte toplam 14 Gantry vinç, 54 straddle vinç, 20 forklift, 18 traktör bulunmaktadır. Terminal ayrıca NAVIS adı verilen bilişim teknolojileri ile desteklenmektedir (Erdal 2004 e; Greece-Ferries 12.03.2010).

3.26. Selanik

Gelişmiş liman altyapısı ve denizcilik sektörüyle Yunanistan ticarete deniz taşımacılığını yaygın bir şekilde kullanmaktadır. Yunanistan'ın önemli liman şehirlerinden olan Selanik, Yunanistan'ın ikinci büyük şehridir. Selanik Limanı Ege Denizi'nin kuzeyinde yer almaktadır. 1953 yılında Serbest Ticaret Bölgesi ve Selanik Liman Fonunun birleşmesiyle Serbest Bölge ve Selanik Limanı kurulmuştur. Limanın karayolu ve demiryolu ile Balkan ülkelerine doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. Şehrin batısında limanın, demiryollarının ve ulusal karayollarının birleşerek Balkan ülkelerine açıldığı bir kavşak yer almaktadır. Selanik limanı ayrıca ana aktarma limanı olarak, Balkan ülkeleri dış ticareti için de ayrıcalıklı konumda bulunmaktadır. Diğer taraftan, Avrasya petrol ve doğalgaz kaynaklarının Karadeniz Bölgesi üzerinden taşınmasında yüksek tonajlı tankerlerin Türk Boğazlarından geçişi son derece riskli hale gelmiştir. Yunanistan enerji taşımacılığının son yıllardaki gelişimi sonucunda, Kuzey Ege'de yeni alternatifler üzerinde çalışmaktadır. Boru hattı taşımacılığı ile petrolün Bulgaristan'ın Karadeniz kıyılarından Ege Denizi'ne aktarılması Petrol Boru Hattı Projesi ve Türkiye ile Trans Trakya Doğal Gaz Boru Hattı Projeleridir. Tüm bu gelişmeler ile beraber limanın konumu gün geçtikçe değer kazanmaktadır. Selanik Limanı'nda, konvansiyonel kargo, konteynır ve yolcu

¹⁰ Konvansiyonel terimi geleneksel, klasik v.b anlamlara gelmektedir.

terminallerinin yanı sıra 500.000 m² açık depolama alanı ve 80.000 m² kapalı depolama alanı bulunmaktadır. 200.000 m²'lik konteynır terminali ile eş zamanlı olarak üç gemiye hizmet verilebilmektedir. 600 metre uzunluğundaki konteynır terminalinin derinliği 12 metredir. Yıllık 7 milyon kuru yük, 9 milyon sıvı yakıt olmak üzere toplam 16 milyon ton kargo, 370 bin TEU konteynır yüklemesi yapılmaktadır. Yılda toplam 3 bin gemi limana uğramaktadır. Selanik limanı Kuzey Yunanistan'ın yanı sıra Avrupa'nın iç bölgelerinde de yer alan pazarlar için de önem taşımaktadır; bu bölgelere hammadde, tüketici ürünleri, sermaye donanımı ihracat, ithalatı bu limandan gerçekleşmektedir (Erdal 2004 e; Arkas Holding 02.03.2010).

4. DÜNYA TİCARETİNİN AKIŞININ VE GELİŞİMİNİN TARİHSEL VE COĞRAFİ PERSPEKTİFTE DEĞERLENDİRİLMESİ

Geniş bir bakış açısıyla konu incelendiğinde ilkçağ ekonomilerinde, uluslar arası ticaretin ilk belirtilerini verdiği yer olarak karşımıza Mezopotamya uygarlıkları çıkmaktadır. Mezopotamya uygarlıkları uzak mesafelere yapılan ticarete büyük önem vermişlerdir. Aynı dönemde Mısır'da da dış ticaretin belirtileri görülmektedir. Mezopotamya'da serbest mülkiyete dayalı ticaret yapılırken, Mısır'da tüm mülkiyetin Firavun'un elinde olması sebebiyle ticaret serbest değil devlet kontrolünde yapılmaktaydı. Aynı şekilde dönemin Yunan ekonomisi de incelendiğinde ilk Yunan tüccarlarının, Doğu medeniyeti ile Akdeniz ülkeleri arasında köprü görevi üstlendiği söylenebilir. Yine İndüs bölgesi de medeniyetin ilk dönemlerinde, kervan yollarının birleştiği, üzerinde şehirler kurulmaya başlanan bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ekonomik dengeler zaman içerisinde değişmekte ve yeniden şekillenmektedir. Mısır, Mezopotamya ve Yunan ekonomileri büyük başarılarına rağmen belirli bir zaman sonra nüfusun artması, verimliliğin artırılmaması gibi pek çok farklı sebeplerden dolayı değişme ve sonunda çökme dönemine girmişlerdir.

İlkçağ ekonomilerinin çöküşünün ardından ilk olarak Roma yükselişe geçmiştir. Romalılar, dünya pazarının oluşması için gerekli ortamı yaratmışlardır. Bunu yaratırken Uzakdoğu ile ticaret ilişkilerinin geliştirilmesi, temelde ekonomik olmasa da stratejik bir takım sebeplerle yaptırılan yollar, istikrarlı ve sağlam bir para düzeni kurmayı başarması gibi sebepler başlıca rol oynamıştır. Akdeniz ticareti Roma döneminde büyük gelişme göstermiştir. Akdeniz'in uzak mesafeli ticaretin gelişiminde çok büyük katkısı olmuş ve

Akdeniz deniz ticaret yolu ekonomik ilişkilerin yoğun yaşandığı bir ortam konumuna gelmiştir. Ayrıca söz konusu dönemde Fenike şehirleri de ticarete büyük atılımlar yapmışlardır özellikle Kartaca, ticarete ön plana çıkan bir Fenike şehri olmuştur.

Kuşkusuz Ortaçağın son dönemi gerçekten bir yükselme, kentsel gelişme ve siyasi yenileşme dönemi olarak görülmektedir. M.S. 1000 ve 1340 yılları arasında, Avrupa nüfusu yaklaşık yüzde yüz oranında artmış ve bunun önemli bir bölümü, özellikle kuzeyde, batıda ve Kuzey İtalya'da yer almıştır. İtalyan kent-devletleri, uzak yol ticaretine, bankacılığa ve imalat sanayine dayalı bir ekonomiye sahip olmuşlardır. Birçok araştırmacı bu kent merkezlerinin yüksek derecede bir kültür bilincine ve ekonomik güce sahip olduklarını kabul etmektedirler (Holton 1986: 87). Holton'un da belirttiği gibi MS. 1000'li yıllardan itibaren Avrupa'da ekonomik genişleme görülmeye başlanmış ve Avrupa'da siyasi bir düzen ve devletler sistemi oluşmaya başlamıştır. M.S. ikinci yüzyılın dünya haritasına bir göz atılacak olursa, , dünyanın çok büyük devletlere bölünüşü ve bu devletlerin büyük limanlarla kervan şehirlerinin sıralandığı kara ve deniz yollarıyla sıkı sıkıya bağlantısı dikkati en çok çeken şey olmuştur.

Şekil 3.7. İtalya Limanları



Kaynak: Erdal 2004(a).

Bu yeni düzen ticaretin dengelerini de değiştirmiştir. Akdeniz’de Venedik gibi Kuzey İtalya liman şehirleri hatırı sayılır bir deniz gücüne kavuşmuşlardır. 10. ve 11. yüzyılda ticaretin hacmi artmış ve ticareti yapılan mallar çeşitlenmiştir. Kuzey İtalya, Güney Alçak Ülkeleri ve Hansa şehirleri dönemin ekonomik gelişmesinin merkezleri olmuşlardır. Özellikle İtalya yaşanan gelişmeler ve ortaya çıkan yeniliklerde önemli rol oynamış; İtalyanlar kredi ve girişimcilik alanında pek çok ilerleme kaydetmişlerdir. Panayırlar düzenlenmeye başlanmış, poliçe ve çek ortaya çıkmış, ticaret teknik olarak oldukça gelişmiştir. 12. yüzyılda Akdeniz ticareti büyük miktarda artmıştır, ayrıca düzenlenen panayırlar Avrupalı tüccarların bir araya gelerek ticari ilişkilerini artırdıkları bir ortam meydana getirmiştir.

şekil 3.8. Kuzey Avrupa Limanları



Kaynak: Erdal 2004.

13. yüzyıldan itibaren Avrupa’da birtakım demografik, ekonomik, siyasi ve askeri bir takım sıkıntıların yaşanması neticesinde 15. yüzyıla gelindiğinde ticaret hacmi gerilemiş, güç dengeleri yeniden değişme eğilimine girmiştir.

Roma imparatorluğunun çöküşünden sonra ticaretin gelişmesi için gerekli koşullar ortadan kalkmış ve ticaret gerilemiştir. Avrupa bu olumsuz koşullar içindeyken İslâm Uygarlığı hemen her alanda hızlı bir gelişme içine girmiştir. Çin, Hint, Bizans ve Pers

Uygarlıklarıyla yoğun ilişki içinde olan İslâm Uygarlığı Arap, Türk ve İran toplumları tarafından oluşturulmuştur. İslâm topluluğu ticarete büyük önem vermiş, kervan ve kervansaraylar aracılığıyla uluslararası bir ticareti gerçekleştirmiştir. Doğu'yu Batı'ya bağlayan İpek Yolu, Güney'i Batı'ya bağlayan Baharat Yolu artık Müslüman toplulukların hakimiyetine girmiştir ve kısa sürede refaha ulaşan İslâm ülkeleri Ortaçağ Avrupa'sının dikkatini çekmiştir; bu refaha ulaşmak amacıyla Haçlı Seferleri başlatılmıştır. Ticaret yollarını ve Ortadoğu zenginliğini ele geçirme girişimi olan bu seferlerden istenilen sonuçlar alınamayınca Avrupa'da ticaretin dayandığı temellerin yeniden oluşturulması gereksinmesi doğmuştur. Tacirler, lonca türü dernekler kurmuşlar; bu süreç, yeni bir toplumsal sınıf olan tacirlerin statüsünü pekiştirmiştir (Bozkurt 2002).

16. yüzyılda Osmanlıların denetimi altında bulunan İpek ve Baharat yollarının kaynağına ulaşmak ve buraların zenginliklerinden faydalanmak, Hint ve Çin kaynaklarından pay almak için Portekizliler ve İspanyollar deniz seferleri düzenlemiştir yani 16. yüzyıldan sonra coğrafi keşifler çağına girilmiştir. Coğrafi keşiflerin yapılmasıyla, Batı Avrupa birtakım sömürgelere sahip olmuştur. Portekizliler Batı Afrika'daki birkaç adayı sömürgeleri haline getirmişler, 1498'de Vasco da Gama deniz yoluyla Hindistan'a ulaşmıştır. Bu gelişmeler doğu ile batı arasındaki ticaretin gelişiminde önemli rol oynamıştır. Bu arada C. Columbus 1492 yılında Amerika kıtasını bulmuştur. Amerika kıtasının bulunması, bazı önemli yerlerin ve yolların keşfedilmesi, Batı Avrupa ve diğer ekonomiler üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. Yeni suyollarının bulunması taşıma maliyetlerini azaltmış bu doğu ile batı arasında ticareti iyice artırmıştır. Avrupa'ya kıymetli maden akışı başlamış, ticaret yine eski önemine kavuşmuştur.

Coğrafi keşifler, İspanya ve Portekiz'i Avrupa'nın önemli ekonomik güçleri haline getirmiştir. Venedik, baharat ticaretindeki üstünlüğünü Lizbon'a kaptırmıştır. Coğrafi keşifler sayesinde İngiltere, Fransa ve Alçak ülkeler çok büyük kazançlar elde etmişlerdir. 15. ve 18. yüzyıllar arasında Avrupa'da öne çıkan sektör ticaret olmuştur. Bu yüzden 16. yüzyıl Ticaret İnkılâbı olarak adlandırılan bir dönem olmuştur. Bu dönem içinde dünya ticaretinde büyük bir patlama meydana gelmiştir. 16. ve 17. yüzyılda yeni ticaret yolları açılmış, Avrupa ticaretinin ağırlık merkezi Akdeniz'den Kuzey denizlerine doğru kaymış ve uzak mesafeli ticarete konu olan malların hem niteliğinde hem de ticari organizasyon şekillerinde önemli ölçüde değişimler meydana gelmiştir. Önceki dönemlerde daha çok lüks sayılabilecek malların ticareti yapılırken, 16. yüzyılda tahıl, kereste, balık, şarap, tuz,

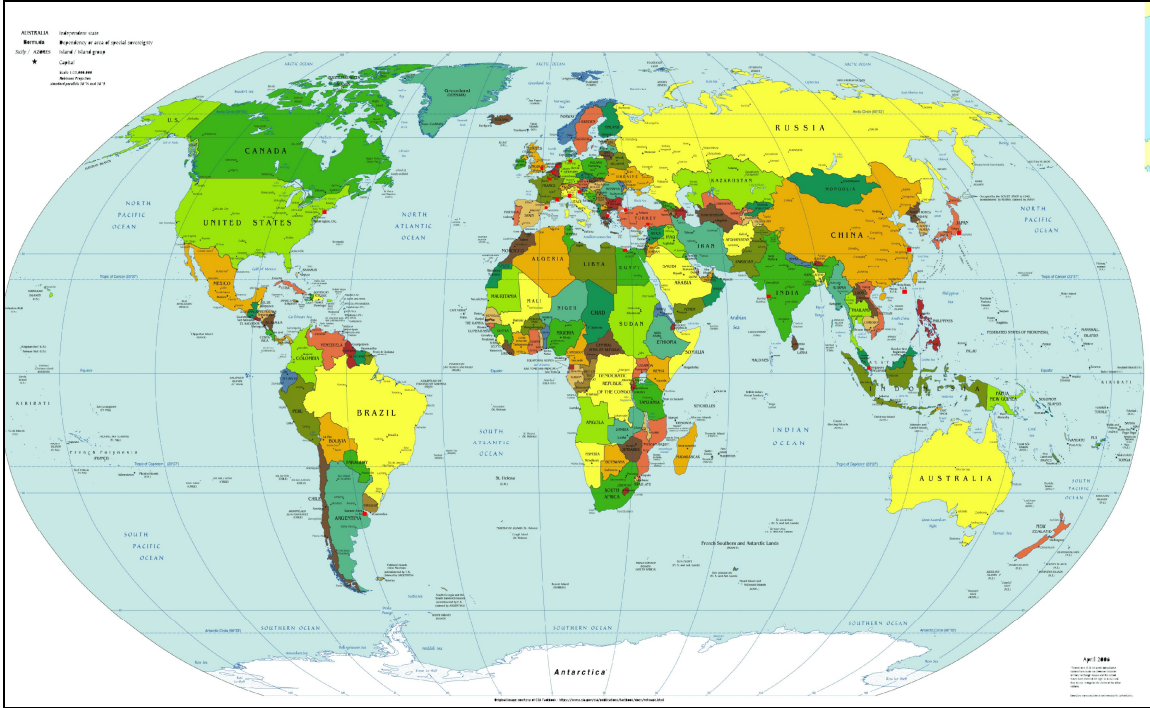
maden, dokuma maddeleri ve kumaş gibi ürünler uluslar arası ticarete konu olur hale gelmiştir. Söz konusu dönemde Avrupa ülkeleri koloniler kurmuşlardır. İş tekniklerinde yaşanan gelişmeler ışığında büyük şirketler kurulmuş, ticari temsilciler ortaya çıkmış, deniz sigorta şirketleri gelişmiştir. Bankacılık alanında gelişmeler yaşanmış, banknot kullanımı yaygınlaşmıştır (Güran 2004; Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı 2004).

17. yüzyılda ekonomik güç dengelerinde yeniden bir değişme yaşanmıştır. İspanya ve İtalya üstünlüklerini Kuzey Hollanda ve İngiltere'ye kaptırmışlardır. Özellikle İngiltere'nin dış ticaretinde önemli gelişmeler meydana gelmiştir, İngiltere dünya çapında bir ticaret ağı meydana getirmiştir.

18. yüzyılda İngiltere'de Sanayi İnkılabı olarak adlandırılan büyük bir değişim yaşanmıştır. Sanayi İnkılabı'nın etkisiyle ulaşım ve haberleşme alanında, teknolojide pek çok değişim ve gelişim yaşanmıştır. Sanayi İnkılabı uluslar arası ticarete büyük artışlar meydana getirmiştir ve ticareti yapılabılır birçok yeni mallar ortaya çıkarmıştır. 19. yüzyıl başlarında İngiltere, dünyanın en çok sanayileşmiş ülkesi durumuna gelmiştir. Ancak 19. yüzyıl sonunda bu üstünlük Amerika Birleşik Devletleri'nin eline geçmiştir. Ayrıca söz konusu dönemde Almanya ve Japonya'da birer sanayileşmiş ülke halini almışlardır.

20. yüzyılda Birinci ve İkinci Dünya savaşlarının etkisiyle güç dengeleri yine yerinden oynamış, Avrupa büyük bir yıkımla karşı karşıya kalmıştır. Bu dönemde uluslar arası ticaret kesintiye uğramıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'nın yeniden yapılandırılması için çalışmalar başlatılmıştır. Uluslar arası ticaretin yeniden canlandırılması için yeni düzenlemeler gündeme gelmiştir. IMF VE Dünya Bankası gibi kuruluşlar hayata geçirilmiştir (Walther 2002).

Şekil 3.9. Dünya Haritası



Günümüz dünyasına yani 21. yüzyıla göz attığımızda artık küreselleşmiş bir dünyayla karşı karşıya bulunmaktayız. Uluslar arası ticaretin hacmi, miktarı ve gelişim hızı daha önce hiç olmadığı kadar yüksek boyutlara ulaşmış durumdadır. Ancak artık uluslar arası ticaret ülkeler bazında ele alınmaktan çıkmıştır. Artık karşımıza küresel şehirler dediğimiz, işlevleri ve özellikleriyle ulusal sınırları aşan, finansal merkezler ve ticaret merkezleri olan şehirler çıkmaktadır. Bugün küresel düzeyde en büyük uluslar arası finansal merkezler ve iş merkezleri Londra, Tokyo, New York, Bombay, Buenos Aires, Amsterdam, Singapur, Hong Kong, Şangay gibi şehirlerdir (Sassen 2000). Bunlar küresel şehirler olarak adlandırılan merkezlerin başlıcalarıdır. Küresel ekonomide üretim ve mekânın şekillenmesini, dünya ticaretinin akışını incelerken özellikle bu şehirleri ele almak gerekmektedir. Küresel şehirler, uluslar arası ticarete ağırlıklarını hissettirmektedirler (Hall 1997). Küresel şehirler ulusal ve uluslar arası alanda siyasi güç merkezleridir; buldukları ülkelerde ve aynı zamanda diğer ülkeler için ulusal ve uluslar arası ticaret merkezleridir. Bankacılık, sigortacılık ve benzeri mali hizmetlerin; tıp, hukuk, yüksek öğrenim ve teknolojiye dayalı bilimsel uygulamalar gibi her türlü gelişmiş profesyonel aktivitenin merkezidirler. Bilginin toplandığı ve dağıtıldığı, kitle iletişim merkezleridirler. Azınlık için üretilen lüks mallar ile çoğunluk için üretilen kitlesel üretim mallarının bir arada görülebileceği, göze çarpan tüketim merkezleridir. Uluslararası

finansın ve iş dünyasının merkezi olan kurumlar genellikle bu şehirlerin merkezinde bulunmaktadır. Bu şehirler, büyük oranda farklı ülkelerden gelen insanların bir araya geldiği ve çok kültürlülüğün izlerini taşıyan yerlerdir. Bu şehirlerin uluslar arası karakteri, kendi telekomünikasyon yapılarına sahip olmalarında, uluslar arası firmalarının varlığında ve pek çok farklı kültürden gelen çalışanlarının olmasında yatmaktadır. Bu yerleşimler ekonomik ve siyasi gücün, küresel faaliyetler ve kendi eğilimleri tarafından şekillenen önemli nüfus gruplarının yoğunlaştığı merkezlerdir. (Cartier 1999: 278). Son yıllarda finansal piyasalar, hizmet ticareti ve yatırımlar vasıtasıyla bu şehirlerde gerçekleştirilen işlemlerin yoğunluğu kat be kat artmıştır. Bu şehirler ve bunlarla aynı ülke sınırları içinde yer alan başka şehirlerarasında stratejik kaynaklar ve faaliyetlerin yoğunluğu bakımından göze çarpan eşitsizlikler meydana gelmiştir. Eskiden büyük üretim merkezleri olan şehirler zaman içinde üretim vs. bakımından büyük düşüşlerden zarar görürlerken, küresel şehirler büyük yoğunluktaki ekonomik gücü biriktirmektedirler. Bu tür faaliyetlerin tümü büyüme eğilimini destekleyecek niteliktedir, sonuçta da 21. yüzyılda dünya şehirleri gittikçe güçlenmiştir; uluslar arası ticaretin kalbi durumuna gelmişlerdir ve var olan işlevlerinin üstüne yeni işlevler yüklenmişlerdir.

SONUÇ

Yeryüzünün en önemli özelliği insanların yaşama alanı olmasıdır. İnsanlar ulusal ve uluslar arası ekonomik ve sosyal ilişkilerini sağlıklı biçimde yürütebilmek için yeryüzünün yerleşilebilir kısımlarını ve buralarda gerçekleştirebilecekleri ekonomik faaliyetleri belirlemek ihtiyacı hissetmişlerdir. Bu alanların sınırları belirlenirken görülmüştür ki; farklı coğrafyalarda farklı doğal kaynaklar, farklı üretim tarzları, farklı arz ve talep özellikleri ortaya çıkabilmektedir. İktisat tarihinin başlangıcından bu yana ekonomik dengeler sürekli bir değişim halinde olmuştur. Küreselleşme olarak adlandırıldığımız olgunun da etkisiyle dünya ticaretinin zaman içerisinde yaşadığı değişim bu birbirinden farklı coğrafyalarda arz ve talep edilen farklı mal ve hizmetlerin değişimini sağlamaktadır. Yani ekonomik coğrafya, küreselleşme ve dünya ticareti zaman içerisinde kendilerine has bir sistem yaratmaktadırlar. Bu sistem içinde zaman zaman kimi merkezler ön plana çıkmaktadırlar.

Bu çalışmada yapılan incelemede belli başlı merkezlerin dünya ticaret hacminin artışında önemli rol oynadıkları tezinden yola çıkılarak çeşitli kaynaklar taranmıştır. İktisat tarihinin başlangıcından bu yana gerçekten dünya ticaretinde belli merkezlerin bazı tarihi dönemlerde ön planda oldukları ve bu sırada ticaret hacminin artışına katkı sağlayacak bir takım gelişmeler ortaya koydukları daha sonraki dönemlerde bu merkezlerin bazılarının yerlerini başka merkezlere kaptırdıkları görülmüştür. Bazı merkezler ise ticaretteki öncü rollerini korumaya devam etmektedirler.

İlk çağ ekonomilerine bakıldığında Mısır, Mezopotamya ve Yunan medeniyetlerinin sınırlı da olsa dünya ticaretinin ilk temellerini attıkları görülmektedir. Daha sonra değişim dönemine girilmiş ve bu medeniyetler ekonomik refahlarını ve dünya ticaretindeki yerlerini kriz, nüfusun aşırı artışı, verimsizlik v.b. sebeplerle kaybetmişlerdir. Onların yerini Akdeniz havzasındaki merkezler almıştır. Bu dönemde dünya ticaretinde Marsilya, Fenike, Kartaca, Venedik gibi merkezler söz sahibi olmuşlardır. Ticaretle ilgili birçok teknik geliştirmişler, gemi yapımı gibi dünya ticaretinin hacmini artırıcı faaliyetlerde bulunmuşlardır. Dünya ticaretinin önemi diğer bölgeler tarafından anlaşılınca ticarete zamanla rekabet başlamış, ticaretin denetimini eline geçirmek isteyen farklı merkezler birbirleriyle büyük mücadeleler içine girmişlerdir. Bu dönemde başka merkezler ön plana çıkmaya başlamışlar Venedik, Kartaca, Marsilya gibi merkezlerin dünya

ticaretindeki hâkimiyetlerini sarsmaya başlamışlardır. Bu merkezlerden başlıcaları Cenova ve Antwerp'tir. Belirli bir süre bu merkezler dünya ticaretinde söz sahibi olmuşlardır. Özellikle Cenovalı tüccarlar ticarete kullanılabilecek birçok teknik bulmuşlardır. Ayrıca hem Cenova hem de Antwerp'te ticaret için panayırlar kurulmuştur bu panayırlara başka bölgelerden tüccarlar gelmişlerdir.

16. yüzyılda coğrafi keşifler çağına girilmiştir ve söz konusu dönemde Avrupa mallarını satabileceği birçok yeni pazarlar ve hammaddelerini kullanabileceği koloniler bulmuşlardır. Coğrafi keşifler sayesinde yeni ticaret yolları ve pazarlar oluşmuştur. Tüm bu gelişmeler dünya ticaret hacminin artışında başat rol oynamıştır.

Sanayi devrimi sonrası ise dünya ticaretinin yoğunlaştığı merkezler yeni bir değişime uğramışlardır. Sanayi devriminden sonra Londra, Amsterdam, Hamburg, Bremen gibi şehirler dünya ticaretinin kalbini oluşturmuşlardır.

Yenidünya düzenine baktığımızda ise bugün küreselleşmenin etkisiyle dünya üzerinde hem siyasi hem politik hem de ekonomik pek çok değişim yaşanmıştır ve yaşanmaya da devam etmektedir. Bugünkü dünya düzeninin de küresel şehirler olarak adlandırdığımız finansın, ekonominin, çok kültürlülüğün kalbi olan merkezler dünya ticaretinin de kalbi durumundadırlar. Bu merkezlerin başlıcaları Londra, New York, Tokyo, İstanbul, Mumbai (Bombay), Şangay, Buenos Aires, Hong Kong gibi şehirlerdir. Bugün dünya ticareti yalnızca malların ticaretini değil hizmet ve sermayenin de uluslar arası ticaretini ifade etmektedir. Dolayısıyla bu merkezler finansın, ekonominin, hizmetlerin toplandığı yerler olarak dünya ticaretinin akışına yön vermekte onun hacim ve nitelik olarak artmasında rol sahibi olmaktadır.

Sonuç olarak çalışmada yapılan doküman taramalarında söz konusu merkezlerin iktisat tarihinin başlangıcından bu yana dünya ticaretinin hacim olarak artışında ve dünya ticaretinin ağırlık merkezlerinin şekillenmesinde başat rol oynadıkları görülmüştür.

KAYNAKÇA

Kitaplar, Makaleler ve Bildiriler

- Adda, Jacques. *Ekonominin Küreselleşmesi*, İletişim yayınları, Çev: Sevgi İnceci, 4. Baskı, İstanbul, 2007.
- Akça, Yüksel. "Serbest Bölgeler ve Serbest Bölge Faaliyetlerinin Esasları" *Dış Ticaret Dergisi*, Cilt:3, Sayı:9, s.1-25, Nisan, 1998.
- Aktan, Coşkun Can; Şen, Hüseyin. *Globalleşme*, Ekonomik Kriz ve Türkiye, Ankara: TOSYÖV Yayınları, 1999
- Aktel, Mehmet. "Küreselleşme Süreci Ve Etki Alanları" *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6/2, s. 198-210, 2001.
- Anderson, S. Axel. "Location Factor in the Choice of Free Port Sites" *Economic Geography*, Vol. 10, No. 2, Apr., 1934, pp. 147–159 Published by: Clark University. Erişim tarihi: 11.12.2009 Stable URL: <<http://www.jstor.org/stable/140114>>
- Ansiklopedik Sözlük, Cilt 6, Milliyet Gazetecilik A.Ş., 1993.
- Arslan, İbrahim; Sevda, Yapraklı. "Serbest Bölgelerin Ekonomik Etkileri: Gaziantep Serbest Bölgesi'nin Etkilerine İlişkin Bir Saha Araştırması" *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(2):91–102, 2007.
- Ateş, İsmet; Işık, Erhan. "Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri", *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, Cilt 2, Sayı 1, s. 99-106, 2010, ISSN: 1309-8020 (Online).
- Barnes, Trevor; Jamie, Peck; Eric, Sheppard; Adam, Tickell. *Reading Economic Geography*, Blackwell Publishing, Oxford, UK, 2004.
- Bass, George. *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*, Thames and Hudson, London, 1972.
- Bayraktutan, Yusuf. "Bilgi ve Uluslar arası Ticaret Teorileri", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2003, 4(2):175–186.
- Beşirli, Mehmet. "20.yy'ın Başlarında Akdeniz'deki Ticareti Geliştirme Teşebbüslerine Bir Örnek: İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi" *I. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Geçmiş ve Gelecek Sempozyumu Bildiri Kitabı*, s.204–220, İzmir, 2008.
- Beşirli, Mehmet. "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi" *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 11, 179–203, Konya, 2004.
- Bozkurt, Nejat. "Ticaretin Felsefesi, Tarihçesi ve Etikle Olan Bağına İlişkin Bazı Saptamalar", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi*. 2002 sayı:2, 153–179.
- Bozoğlu, Mehmet. "Dış Ticaret", *Geleceğin Girişimcileri Projesi*, Samsun, 2007.
- Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 17.Cilt,1986.
- Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 5. Cilt,1986.

- Cartier Carolyn. "Cosmopolitics and the Maritime World City" *Geographical Review*, Vol. 89, No.2, Oceans Connect (Apr., 1999), pp. 278–289, Published by: American Geographical Society Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/216092> Accessed: 17.02.2010.
- Çıvgın, İzzet; Remzi, Yardımcı. *İlk Çağ Tarihi*, Maya Akademi Yayın Dağıtım, 1. Baskı, Ankara 2007.
- Çiçek, Serdar; Hakkı, Kişi. "Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi", 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, s.173–180, 2007.
- Fryer, D. W. *World Economic Development*, 1964, New York, Birinci basım, s.627, aktaran: Ahmet Demir.
- DeJonge, Alissa. "Globalization: How to Maximize Gain and Minimize Pain" *An Online Course Review*, 2003.
- Demir, Ahmet. "İktisadi Coğrafya ve İktisadi Kalkınma" *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt: 12, s. 39-48, Haziran 1966.
- Demir, Bünyamin. "İstanbul'un İktisadi Coğrafyası (20.Yüzyılın İlk Yarısı)" *Marmara Üniversitesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- Dinler, Zeynel. *İktisada Giriş*, On ikinci Basım, Ekin Kitabevi Yayınları, Bursa, 2006.
- Diyarbakirli, Nejat. "İpek Yolu Üzerine", *Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları 18-19 Ekim 2007 "Dünden Bugüne İpek Yolu Beklentiler ve Gerçekler" konulu Uluslar arası Sempozyum Bildiriler Kitabı*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Serisi 379 Yayın no:747, s. 127-134, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul 2008.
- Doğanay, Hayati. *Coğrafya'ya Giriş I*. Aktif Yayınevi. 2003, Erzurum.
- Douglass, M (1993) The 'New' Tokyo Story: Restructuring Space and The Struggle for Place in a World City. in: Fujita K, Hill RC (Eds) *Japanese Cities in The World Economy*. Temple University Press, Philadelphia, pp 83–119.
- Douglass, M. "The Transnationalization of Urbanization in Japan" *International Journal of Urban and Regional Research*, 12(3):425–454, 1988.
- Dura, Cihan. "Yeni Dış Ticaret Teorileri: Genel Bir Bakış (I)" 2009, Erişim tarihi:10.06.2010
<http://www.cihandura.com/index.php?option=com_content&task=view&id=341&Itemid=64>
- Dünya Ekonomisi*, Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı, 2004, Ankara.
- Erdal, Murat (a) . "İki Önemli İtalyan Limanı: Trieste ve Gioia Tauro", *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi eki*, Sayı:7410, s.2, 30 Eylül 2004.
- Erdal, Murat (b) . "Lojistikte Bir Dünya Devi: Rotterdam", *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi eki*, Sayı:7358, s. 2, 5 Ağustos 2004.
- Erdal, Murat (c). "Belçika'nın Rekabetteki Gücü: Antwerp Limanı", *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi eki*, Sayı:7392, s.2, 9 Eylül 2004.

- Erdal, Murat (d). “Asya’nın Lojistik Kapları: Singapur”, *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi eki*, Sayı:7368, s.2, 12 Ağustos 2004.
- Erdal, Murat (e). “Yunanistan’ın Stratejik Limanları: Pire ve Selanik”, *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi*, Sayı:7416, s.2, 7 Ekim 2004.
- Erdal, Murat (f) . “Akdeniz’de Lojistik Bir Üs: Marsilya-Fos Limanı”, *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi eki*, Sayı:7374, s.2, 19 Ağustos 2004.
- Erdal, Murat (g). “Hong Kong: Uzakdoğu’nun Lojistik ve Ticaret Başkenti”, *Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi eki*, Sayı:7351, s.2, 22 Temmuz 2004.
- Erdoğan, Engin. *İktisada Giriş*, İkinci Baskı, Ankara 2009.
- Erdoğan, Engin; Meliha, Ener. *Küresel Pazarların Ekonomik Üsleri Serbest Bölgeler, Teori, Uygulama ve Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye’deki Gelişimi*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2005.
- Erdoğan, Engin. *Serbest Bölgeler ve Türkiye’de Bir Model Denemesi*, Anadolu Üniversitesi İİBF Yayınları, Eskişehir, 1985.
- Eroğlu, Ömer; Ruhan, İşler. *İktisat Düşüncesinde Farklı Bir Bakış Açısı: Feminist İktisat*, Asil Yayın Dağıtım, 2006.
- Ersoy, Hamit; Lale, Ersoy. *Küreselleşen Dünya’da Bölgesel Oluşumlar ve Türkiye*, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2002.
- Es, Muharrem. *Kent Üzerine Düşünceler*, Plato Danışmanlık Eğitim A.Ş. İstanbul, 2007.
- Filiztekin, Alpay. ”Türkiye’de Bölgesel Farklar ve Politikalar”, *Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği*, Yayın No: TÜSİAD-T/2008-09/471, 2008.
- Frenken, Koen. *Applied Evolutionary Economics and Economic Geography*, Edward Elgar Publishing Ltd. Cheltenham, UK, 2007.
- Fujita, K. “A World City and Flexible Specialization: Restructuring of the Tokyo Metropolis” *International Journal of Urban and Regional Research*, 15(1):269–284, 1991.
- Girgin, Güneş. “Fenikeliler’de Akdeniz Ticareti”, *Selçuk Üniversitesi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)*, Konya, 2006.
- Grotewold, Andreas. “Some Aspects of The Geography of International Trade” *Economic Geography*, Vol. 37, No. 4, pp. 309-319 Published by: Clark University, 1961, Stable URL:<http://www.jstor.org/stable/141996> Accessed: 10/12/2009.
- Güçlüay, Sezgin. “Ortaçağda Ticari Müesseseler (Bankalar, Birlikler, Şirketler)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 11 Sayı: 2, Sayfa: 295–304, Elazığ, 2001.
- Güngör, Kamil. “İktisadın Tarihine Kısa Bir Bakış ve Merkantilizmden Günümüze İktisadi Düşünceler”, http://www2.aku.edu.tr/~kgungor/kamil_gungor.pdf.
- Güzel, Ülker. “İGEME’ den Bakış” *İhracatı Geliştirme ve Etüt Merkezi Yayınları*, 2008/2, Sayı:36, Ankara, s.12–15; Aktaran: Oktay Nüvit, Dış Ticarete Giriş, Anadolu Üniv. Yayını No: 1914, Eskişehir, 2009.

- Hakan, Güçlü. “Borsaların Tarihi” *Elektronik Yayın* Erişim Tarihi: 15.07.2010
http://www.hakanguclu.com/calismalar/Borsalarin_Tarihcesi.pdf
- Hall, Peter. “Megacities, World Cities and Global Cities” *The First Megacities Lecture*, Rotterdam, February 1997. < http://www.megacities.nl/lecture_1/lecture.html>
- Heaton, Herbert. *Avrupa İktisat Tarihi*, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş, Birinci Baskı, 2.Cilt, Teori Yayınları, Ankara, 1985.
- Holton, R.J. *Cities, Capitalism and Civilization*, 1986, Çev: Ruşen Keleş, Kentler Kapitalizm ve Uygarlık, İmge Kitabevi, Ankara, 1999.
- İnalcık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 1: 1300–1600 çev: Halil Berktaş, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- Karlık, Rıdvan. *Uluslararası Ekonomi Teori ve Politika*, Beta Basın Yayın Dağıtım A.Ş. 7.Basım, Eylül 2003, Kırklareli.
- Karlık, Rıdvan. “Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Katkısı” *Ekonomik İstikrar, Büyüme ve Yabancı Sermaye Paneli*, 2007, Erişim Tarihi:25.09.2010
<http://www.tcmb.gov.tr/yeni/evds/yayin/kitaplar/kitap2/turkyabsermyat.doc>
- Kazgan, Gülten. *Yeni Ekonomik Düzendeki Türkiye'nin Yeri*, Altın Kitaplar, İstanbul, 1994, aktaran: Mehmet AKTEL.
- Koday, Saliha. “İskenderun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı:33 s.211–235, 1998.
- Kongar, Emre. “Küreselleşme Bağlamında Türkiye” *Ege Üniversitesi*, 2001, <www.kongar.org> Erişim tarihi: 12.03.2010
- Kotilainen, Markku; Kaitila, Ville. *Economic Globalization in Developing Countries*, ETCA, Finland, 2002.
- Köse, Ömer. “Küreselleşme Sürecinde Devletin Yapısal ve İşlevsel Dönüşümü”, *Sayıştay Dergisi*, Sayı: 49, sayfa:3–46, 2003.
- Krugman, Paul. ‘Increasing Returns and Economic Geography’, *Journal of Political Economy*, Cilt 99, sayfa 483–499, 1991.
- Krugman, Paul. *Geography and Trade*, Leuven Univeristy Pres, Leuven, 1991.
- Kusago, Takayoshi; Tzannatos, Zafiris. “Export Processing Zones: A Review in Need of Update” *World Bank, Social Protection Discussion Paper Series*, No. 9802, s.1-47, 1998.
- Kyureghian, Hrachya H. *Theory and Simulation in Spatial Economics*, Virginia Polytechnic Institute and State University, 2000.
- Linder, Steffan B. An Essay on Trade and Transformation, *John Wiley& Sons*, New York, 1961, s.88 ve 91’den aktaran: Şiir Erkök Yılmaz, Dış Ticaret Kuramlarının Evrimi, Gazi Üniversitesi Yayınevi, Ankara, 1992.
- Magdoff, Harry. *Küreselleşme ve Yaklaşan Sosyalizm*, Çev: Barış Baysal, Kalkedon Yayıncılık, İstanbul, 2008.
- Meydan Larousse, Büyük Lügat ve Ansiklopedi, SİĞ-TAF, Cilt 18, 1996.

- Marın, Mehmet C. “Globalleşme Sürecinde Kent ve Bölgelerin Mekânsal Ekonomilerdeki Rolü ve Ekonomik Coğrafya Eşitsizliği: Bir Yerleşim Kuramı Yaklaşımı” *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Cilt II, 2004.
- Mittelman, James H. *The Dynamics of Globalization, Globalization: Critical Reflections*, Ed: James H. Mittelman, London, Lynne Rienner Publishers, 1997. Aktaran: Akdiş Muhammet “Küreselleşmenin Finansal Piyasalar Üzerindeki Etkileri ve Türkiye: Finansal Krizler-Beklentiler”.
- Nurdan, Aslan. *Dünya Ekonomisinde Gelişmeler: Küreselleşme, Ekonomik Entegrasyon Küresel ve Bölgesel Yaklaşım*, Ed: Osman Küçükahmetoğlu, Hamza Çeştepe ve Şevket Tüylüoğlu, Ekin Kitabevi, Bursa, 2005.
- O’rourke, Kevin H.; Williamson, Jeffrey G. “ After Columbus: Explaining The Global Trade Boom 1500-1800” *National Bureau of Economic Research, Working Paper*, 8186, Cambridge, March, 2001.
- O’Connor, K. “Change in the Pattern of Airline Services and City Development”, In: Brotchie, J.F., Batty, M., Blakely, E., Hall, P., Newton, P. (ed.) *Cities in Competition*, 88-104. Melbourne: Longman Australia, 1995.
- Oğul, Zengingönül. *Yoksulluk, Gelişmişlik ve İşgücü Piyasaları Ekseninde Küreselleşme*, Adres Yayınları, Ankara, 2004.
- Oktay, Nüvit. *Dış Ticarete Giriş*, Anadolu Üniv. Yayını No: 1914, Eskişehir, 2009.
- Öztürk, Lütfü. “Serbest Bölgelerdeki Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları” *Akdeniz İİBF Dergisi*, Sayı:7, Antalya, Temmuz, 2004.
- Öztürk, Zübeyde. “ Yüksek Hızlı Demiryollarının Gelişimi ve Türkiye’nin Durumu”. II. *Ulaşım ve Trafik Kongre ve Sergisi*, TMMOB, 309-317, Ankara, 2001.
- Özyakışır, Deniz. “Küreselleşme Sürecinde Çok Uluslu Şirketlerin Rolü ve Ulus Devletin Aşınma Argümanı Olarak MAI Anlaşması”, (*Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), Kafkas Üniversitesi, Kars, 2007.
- Pirene, Jacques. *Büyük Dünya Tarihi*, Çev.: Nihal Önal, Beslan Cankat,.
- Pirrenne, Henri. *Ortaçağ Kentleri Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*, çev: Şadan Karadeniz, İletişim yayıncılık, 3.basım, Ankara, 1991.
- Piri Reis. *Kitâb-ı Bahriye, Denizcilik Kitabı*, Birinci Cilt, Tercüman 1001 Temel Eser 19, Kervan Kitapçılık A.Ş. der: Yavuz Senemeoğlu.
- “Port of Antwerp”, *Antwerp Liman Teşvik Günü- İstanbul*, 10.05.2010.
- Rimmer, P. “Japan’s World Cities: Tokyo, Osaka, Nagoya or Tokaido Megalopolis” , *Development and Change*, 17: 121–158, 1986.
- Sassen, Saskia. “The Global City: Strategic Site/ New Frontier” *American Studies*, 41:2/3, 79–95, 2000.
- Sassen, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*, New Updated Edition, Princeton, 2000.
- Sedillot, Rene. *Değiş Tokuştan Süpermarkete*, 1964, Çev: Esat Nermi Erendor, Birinci Baskı, Ankara, Dost Kitabevi, Ağustos 2005.

- Serdaroğlu, Ufuk. "Kişisel Olan Sadece Politik Değil, Aynı Zamanda İktisadidir! (Feminist İktisat)", *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Cilt: XXI Sayı:197, s.3-10, Mart 1997.
- Seyidoğlu Halil. *Uluslararası İktisat*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını, No:1647, 1. Baskı, Eskişehir, 2005.
- Seyidoğlu Halil. *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama*, Güzem Can Yayınları, İstanbul, 2003.
- Seyidoğlu Halil. *Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük*. Güzem Yayınları, Geliştirilmiş 3. Baskı, İstanbul, 2002.
- Seyidoğlu, Halil. *Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük*, 2.Baskı, İstanbul, 1999.
- Sheppard, Eric. *The Economic Geography Project, Economic Geography Past, Present and Future*, ed. Sharmistha Bagchi-Sen and Helen Lawton Smith, Taylor&Francis e-Library, 2006.
- Şahin, Cemalettin. Genel Coğrafya. Gündüz Eğitim Yayınları. 2001.
- Şanlı, Fatma Bahar. "Küreselleşme ve Ekonomik Entegrasyonlar" *İstanbul Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları*, 2004.
- Şen, Ramazan. "İpek Yolunda Buhara-Semerkant-Kaşgar'dan Geçen Ana Yolun Önemi", *Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları 18-19 Ekim 2007 "Dünden Bugüne İpek Yolu Beklentiler Ve Gerçekler" Konulu Uluslar Arası Sempozyum Bildiriler Kitabı*, Sayfa:65-69 T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Kültür Serisi 379 Yayın No:747, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul 2008.
- Şenyiğit, Oktay. "Küreselleşmenin Türkiye'ye Etkileri" *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Basımevi, Temmuz, Sayı:5, 2005, Ankara.
- Tağraf, Hasan. "Küreselleşme Süreci ve Çok Uluslu Şirketlerin Küreselleşme Sürecine Etkisi" *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 3, Sayı 2, 2002.
- Taşağılı, Ahmet. "İpek Yolu'nun Tarihi Temelleri", *Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları 18-19 Ekim 2007 "Dünden Bugüne İpek Yolu Beklentiler Ve Gerçekler" Konulu Uluslar Arası Sempozyum Bildiriler Kitabı*, T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Kültür Serisi 379 Yayın No:747, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul 2008.
- T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, "Singapur Ülke Profili", 2010.
- Temel Britannica. Cilt 18, Ana Yayıncılık A.Ş. İstanbul, 1992.
- Temel Britannica. Cilt 7, Ana Yayıncılık A.Ş. İstanbul, 1992.
- Tevfik, Güran. *İktisat Tarihi*, Anadolu Üniversitesi Yayını, No: 1577, Birinci Baskı, Eskişehir, 2004.
- Tok, Gökhan. "Antik Çağın Tüccarları: Fenikeliler", *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, 90-94, Şubat 2001.
- Turan, Kamil. "Küreselleşen Çağımız ve Çalışma Hayatı", *Kamu-İş Dergisi*, Cilt:3, Sayı:3, s.1-10, (Ocak) 1994,.
- Tümertekin, Erol; Nazmiye, Özgüç. *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*, Çantay Kitabevi, İstanbul 1997.

- Türker, Oğuzhan. “Yeni Dış Ticaret Teorileri: Teori ve Uygulama”, *Erciyes Üniversitesi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi)*, Kayseri, 2002.
- Uzay, Nisfet; Hayrettin, Tıraş. ”Serbest Bölgelerin Ekonomik Etkileri: Kayseri Serbest Bölgesi İçin Bir Uygulama”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 26, 247-277, 2009.
- Votruba (Mangaloğlu), Dilşad Sıla; “M.Ö. 2. Binde Batı Anadolu'nun Deniz Ticareti” *Yüksek Lisans Tezi T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji (Protohistorya Ve Önasya Arkeolojisi) Anabilim Dalı*, Ankara-2006.
- Wachsmann 1998, Fig. 14.6. Aktaran: Dilşad Sıla Votruba (Mangaloğlu), “M.Ö. 2. Binde Batı Anadolu'nun Deniz Ticareti” (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara Üniversitesi, Ankara, 2006.
- Walther, Ted. *Dünya Ekonomisi*, Alfa Yayınları, Çev. Ünal Çağlar, İstanbul, 2002.
- Williamson, Jeffrey G. “Winners and Losers Over Two Centuries of Globalization” *National Bureau of Economic Research, Working Paper, No: 9161*, <http://www.nber.org/papers/w9161>, September, 2002.
- World Bank, World Development Indicators, 1999, s.324-327.
- Yeldan, Erinç. *Küreselleşme Kim İçin?*, Yordam Kitap, Birinci Baskı, İstanbul, 2008

Web Kaynakları

- Akdiş, Muhammed. “Dünya’da ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler”, <<http://makdis.pamukkale.edu.tr/ysermaye.htm>>, 2007.
- Akpınar, Erdal. “Eski Dünya’nın Kadim Yolu İpek Yolu”, *MOSTAR Aylık Kültür ve Aktüalite Dergisi*, ISSN 1305-4686, Sayı 44, <<http://www.mostar.com.tr/Detay.aspx?YaziID=42>>, 2008.
- Antwerp Limanı, Erişim Tarihi: 02.02.2010
<<http://www.portofantwerp.com/>>
- Arkas Holding Web Sitesi, “Selanik”, Erişim Tarihi: 02.03.2010
<http://www.arkas.com.tr/index_tur.html>
- Barcelona, Erişim tarihi: 12.02.2010
<<http://www.bcn.es/english/laciutat/barcelona/>>
- Bigglook, Londra, Erişim tarihi: 27.07.2010
<<http://www.bigglook.com/bigtravel/sehirler/Londra/londra.asp>>
- Bombay Şehri Resmi internet sitesi, [mcgm.gov.in](http://www.mcgm.gov.in), Erişim tarihi: 16.04.2011
<<http://www.mcgm.gov.in>>
- Buenos Aires, “3. Elementos para la historia económica de la Ciudad de Buenos Aires”, Erişim tarihi: 13.04.2011.
<http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/com_social/home_nuevo/historia/ciudad_bs_as_cap3_economia.pdf>

Buenos Aires, Erişim tarihi: 17.04.2011

<http://www.buenosaires.gov.ar/areas/com_social/home_nuevo/historia/?menu_id=14414>

Buenos Aires, Erişim tarihi: 12.04.2011

<<http://www.bue.gob.ar/?mo=portal&ac=componentes&ncMenu=56>>

El comerç a Barcelona, Ajuntament de Barcelona Promocio Economica, Erişim Tarihi: 11.04.2010

<<http://w3.bcn.cat/fitxers/comerc/comercbcn08web.845.pdf>>

Erdal, Murat. “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi” Erişim tarihi: 07.07.2010.

<www.muraterdal.com>

Fortune 500, Erişim tarihi: 26.06.2010

<http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2010/full_list/index.html>

Italian Trade Commission, “Success for Gioia Tauro”, Erişim Tarihi: 04.04.2011

<<http://www.italtrade.com/focus/5032>>

Greece-Ferries, “Useful information about the Port of Piraeus”, Erişim Tarihi: 12.03.2010

<<http://www.greece-ferries.com/ports/piraeus.asp>>

Gönenç, Esin. “Hollanda Ticaret Ofisi’nden Haberler”, *İzmir Ticaret Odası Resmi İnternet Sitesi*, Erişim tarihi: 06.03.2011.

<<http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/35A69305-B5D3-4D1D-9152-D841363F1BD6/9397/Hollanda1.pdf>>

Güneş, Mine. “Barcelona Limanı”, *Açık Deniz, İzmir Ticaret Odası*. Erişim Tarihi: 11.03.2010.

<<http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/263CB43D-F5D6-4F16-9CFE-EFD725226DC2/9442/Liman.pdf>>

Hamburg, Erişim tarihi: 03.05.2010

<<http://www.itusozluk.com/gorseller/hamburg/156957>>

Hansa Birliği, Erişim tarihi: 23.04.2011

<<http://entoen.nu/hanze/tr>>

Hong Kong, Erişim tarihi: 13.04.2011

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Hong_Kong>

Hong Kong Economy, The Government of the Hong Kong Special Administrative Region, Erişim Tarihi: 12.04.2011.

<<http://www.hkeconomy.gov.hk/en/home/index.htm>>

Hong Kong Resmi İnternet sitesi, Erişim Tarihi: 12.04.2011

<<http://www.gov.hk/en/about/abouthk/>>

Instant Forex Trading, Erişim tarihi 15.07.10

<<http://instaforex.com/tr/clocks.php>>

İpek yolu, Erişim tarihi: 11.10.2010

<<http://www.teknolojiweb.net/kral-yolu-ipek-yolu-baharat-yolu>>

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, Erişim tarihi: 05.04.2011.

<<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/konum/Pages/Ekonomi.aspx>>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Erişim tarihi: 04.04.2011

<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/trTR/0IstanbulTanitim/konum/Pages/Cografı_Konum_ve_Stratejik_Onem.aspx>

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, Erişim tarihi: 02.04.2011

<<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/3-Istanbul-Galeri/Pages/IstanbulGaleri.aspx>>

Kaleiçi Müzesi Erişim tarihi 10.04.2010

<<http://akmed.kaleicimuzesi.com>>

Kartaca, Erişim tarihi: 04.04.2010

<<http://www.definegizemi.com/forum/tarih/kartaca-t18967.html>>

Marsilya, Erişim tarihi: 11.06.2010

<<http://www.itusozluk.com/gorseller/marsilya/91476>>

Milli Eğitim Bakanlığı Elektronik Yayını. “Kıtaların Keşfi ve Küçülen Dünya”

<<egitek.meb.gov.tr/aok/aok_kitaplar/AoIKitaplar/Cografya_4/4.pdf>> Erişim Tarihi: 15.07.2011

Milliyet Gazetesi Blog, Erişim tarihi: 27.04.2010

<www.blog.milliyet.com.tr/uluslararası_akdeniz_ticareti_ve_liman_kentleri_sempozyumunun_ardından>

OECD, Erişim tarihi: 09.03.2010

<<http://stats3.oecd.org/WBOS/index.aspx>>

“Sermaye Piyasaları ve Borsaların Tarihi”, *IMKB Eğitim Seti Elektronik Yayın* Erişim tarihi:15.07.2010

<http://www.imkb.gov.tr/Libraries/Egitim_Setleri/borsalar%C4%B1n_tarihi.sflb.aspx>

Singapore Maritime and Port Authority, Singapur Denizcilik ve Liman Başkanlığı, İnternet Web Sitesi, Erişim Tarihi: 01.02.2011.

<<http://www.mpa.gov.sg>>

Singapore Government, Singapur Resmi Hükümet İnternet Sitesi, Erişim Tarihi: 03.09.2010

<<http://www.business.gov.sg>>

<<http://www.gov.sg/government/web/content/govsg/classic/home>>

Şanghay şehri resmi internet sitesi, Erişim tarihi: 14.03.2011

<<http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node23919/index.html>>

Şanghay şehri, erişim tarihi: 13.04.2011

<<http://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eanghay>>

Trieste Limanı, Erişim Tarihi: 02.02.2010

<<http://tr.wikipedia.org/wiki/Trieste>>

Türkçe Bilgi, Bremen Erişim tarihi: 22.04.2011

<<http://www.turkcebilgi.com/bremen/ansiklopedi>>

Türkçe Bilgi, Hamburg Erişim tarihi: 22.04.2011

<<http://www.turkcebilgi.com/hamburg/ansiklopedi>>

Türkçe Bilgi, Londra, Erişim tarihi: 20.04.2011

<<http://www.turkcebilgi.com/borsa/ansiklopedi>>

TC. Devlet Demir Yolları, Erişim tarihi: 02.05.2010.

<<http://tcdd.net/tcdd-iskenderun-liman-isletmesi>>

TC. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Erişim tarihi: 07.07.2010

<<http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcddskenderun.htm>>

TC. Marsilya Başkonsolosluğu, 06.05.2010

<<http://marseille.cg.mfa.gov.tr>>

The 4th WSEAS International Conference on REMOTE SENSING (REMOTE'08) Erişim tarihi: 14.07.10

<<http://www.wseas.org/conferences/2008/venice/remote>>

Tokyo Borsası, Erişim tarihi: 04.11.10

<<http://www.politics.ankara.edu.tr>>

Venedik, Erişim Tarihi: 14.07.2010

<<http://www.mapsorama.com/category/europe-maps/italy/venice>>

Viator, “Barcelona Cruise Port”, Erişim Tarihi: 14.04.2010

<<http://www.viator.com/Barcelona-attractions/Barcelona-Cruise-Port/d562-a3304?pref=02&aid=g4713>>

Wikipedia, New York, Erişim tarihi: 11.10.2010

<http://tr.wikipedia.org/wiki/New_York>

World gazetteer a, Bombay (Mumbai), Erişim Tarihi: 20.04.2011

<<http://world-gazetteer.com/wg.php?x=&men=gcis&lng=en&des=wg&srt=pt=an&col=abcdefghijklmnoq&msz=1500&va=&pt=a>>

World gazetteer b, Bombay (Mumbai), Erişim Tarihi: 20.04.2011

<<http://world-gazetteer.com/wg.php?x=&men=gcis&lng=en&des=wg&srt=pt=an&col=abcdefghijklmnoq&msz=1500&pt=c&va=&srt=pt=an>>

WTO, ErişimTarih:12.07.10

<<http://www.wto.org/english/rese/statise/its2009e/its09worldtradedeve.htm>>

EKLER

Ek 1. Merkezlerin Ticarete En Etkin Olduğu Dönemler

Mezopotamya (İlk Çağ- Orta Çağ)
Mısır (İlk Çağ-)
Yunan (İlk Çağ-)
Akdeniz (Orta Çağ-)
Marsilya (M.Ö. 600-)
Fenike (M.Ö. 3000- M.S. 70)
Kartaca (M.Ö. 800- M.Ö. 146)
Venedik (6.yy- 17.yy)
Cenova (6. yy- 19.yy)
Trieste (1876-)
Antwerp (15. yy-)
İpek Yolu ve Baharat Yolu (M.Ö. 2. yy- M.S. 15.yy)
İskenderun (M.Ö. 333-)
Amsterdam (15. yy-)
Hamburg (871-)
Bremen (15. yy-)
Londra (16. yy-)
New York (20.yy ikinci yarısı-)
Tokyo (20.yy-)
İstanbul (M.Ö. 658-)
Mumbai (Bombay) (1534-)
Şangay (1842-)
Buenos Aires (1536-)
Hong Kong (1842-)
Rotterdam (1962-)
Singapur (20.yy-)
Gioia Tauro (1970ler-)
Pire (M.Ö. 5 yy-)
Selanik (1953-)
Barselona (9. yy-)