



Politika Notu 10-09

Mayıs 2010

Tarihteki Ticaret Yolları: Bölgesel Kalkınma Buradan mı Geçiyor?

Sumru Altuğ[†]

Bölgelerarası eşitsizlik ve bölgelerarası kalkınma kavramları, Türkiye'deki iktisadi politika kuramına 1960'lardan sonra başlatılan DPT'nin kalkınma planlarıyla girmiştir. Son yıllarda ise, bölgesel farklılıkların araştırılmasında bölgesel kalkınma yerine bölgesel yakınsama, bölgesel iktisadi faaliyet alanlarının gelişmesi, kümelenme gibi kavramlar kullanılmaktadır.

Bu politika notuna bu konuya tarihsel bir yaklaşım vererek başlıyoruz. Bölgelerarası iktisadi faaliyetin Osmanlı İmparatorluğu çerçevesinde önemli bir yeri vardı. Osmanlı İmparatorluğu geniş bir coğrafyada bir "gümrük birliği" teşkil etmekteydi (R. Murphy, 1990). Bu gümrük birliği yabancı ülkelerle olan ticarete belli kurallar getirmekteydi. Örneğin yabancı mallara tek bir %3'lük gümrük vergisi uygulanırdı. Mallar Osmanlı İmparatorluğu'na hangi limandan ya da yoldan

girerlerse girsinler girdikleri ilk yerde bu vergiyi öderlerdi. Bu da bazen vergilerin belli başlı merkezlerde toplanmasına yol açıyordu (R. Murphy, 1990). Ancak bu geniş coğrafyada belli başlı ticaret yolları ve bölgesel iktisadi faaliyetin cereyan ettiği odaklar da vardı. Konumuz bölgelerarası eşitsizlik ve kalkınma olduğundan, doğu illerimizdeki iktisadi faaliyetin geçmişine değineceğiz.

Ortadoğu ve Türkiye tarihçisi Charlers Issawi çok ilginç bir yazısında Tebriz-Erzurum-Trabzon ticaret yolunun 1830-1900 arasındaki gelişmesi ve sonra da zaman içinde önemini yitirmesini anlatıyor (Issawi, 1970). O zamanın en kıymetli maddelerinden İran ipeğinin İran'ın denizlere kapalı kuzey bölgelerinden dış dünyaya taşınmasından bahsediyor. Yazısında, bölgenin ticaretle nasıl canlandığını ve zaman içinde alternatif ticaret yollarının devreye sokulmasıyla nasıl gerilediğini konu ediyor. Bu ticaret yolunun en hareketli döneminde, Trabzon limanına 1837 yılından başlayarak, 1860 yılında 275 ticaret gemisi ve 120,000 tonluk mal hacminin gerçekleştiği, bu sayıların 1890'da 517 buharlı gemi ile 530,000 ton mala, 1900 yılında 487 gemi ile 522,000 ton mala ve 4,600 yelkenli ile 26,000 ton mala çıktığını anlatıyor. Bu hacimlere rağmen, Trabzon-Tebriz yolunun önem kaybetmesinin sebepleri, Osmanlı Devleti'nin Erzurum'dan geçen yol onarımını ve Trabzon limanı için gereken yatırımları yapamaması, yol boyunca keyfi vergiler tahsil eden paşaları kontrol altına alamaması ve buna karşılık Rusya'nın ve İngiltere'nin alternatif yolları yatırımlar yoluyla daha cazip haline getirmesi idi. Issawi'ye göre, 1850-1860 yılları arasında Trabzon-Tebriz yolu İran'ın ticaret hacminin %40'ını taşıırken, 1900

[†] Prof., Koç Üniversitesi ve EAF Direktörü, CEPR
saltug@ku.edu.tr

yılında %10'a düşmüştü. Zaman içinde önem kaybetse de Doğu Anadolu'da gerçekleşen ticaret hacmi, o günün fiyatlarıyla 1870'li yıllarda 2 milyon sterlin, 1880'li yıllarda ise 1 milyon sterline ulaşıyordu.

Osmanlı döneminde doğudaki bölgesel iktisadi faaliyetin bir diğer merkezi de Musul şehriydi (Shields, 1991). Shields, bölgesel iktisadi faaliyet üzerinde yaptığı incelemesinde bazı iktisat tarihçilerinin aksine, Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'ya açılmasıyla birlikte Batı'yla artan iktisadi bağların ve bütünleşmenin bölgesel faaliyeti iddia edildiği gibi çökertmediğini, bu faaliyetin şekil değiştirip yeni şartlara nasıl uyum sağladığını anlatır. Buna karşılık Pamuk (1984), 1873-1896 arasındaki dünya iktisadi duraklamasının Osmanlı İmparatorluğu bölgelerinde de yavaşlamaya, hatta çöküşe yol açtığını iddia etmektedir. Bu çalışma günümüz için de önemli dersler taşıyan bir çalışma olup, bölgesel ticaretin dış dünyaya açılan bir ekonomide bile önem teşkil ettiğini gösterir. Her iki çalışma da bölgesel ticaretin önemini ortaya çıkarır.

Musul ekonomisinin bel kemiğini geniş sürülere dayanan hayvancılık teşkil ediyordu. Musul'un ticareti ise şehrin etrafını 500km'lik bir daire içinde yer alan Bağdat, Diyarbakır, Halep, Şam, Tebriz, Erzurum, Trabzon, Bitlis ve Siirt'le yapıyordu (Shields, 1991).

Birinci Dünya Savaşı ve büyük Avrupalı güçlerin özellikle petrolün bulunmasıyla bölgedeki artan rekabetleri bu eski düzene son verdi. Geleneksel ticaret yolları, ya yeni alternatifler yüzünden ya da yeni sınırların ortaya çıkmasıyla yok oldu. Ruslar Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun önemini azaltacak demiryollarını devreye sokarak, Batum

ve daha kuzeyden alternatif yollar yarattılar. İngilizler ise, Süez Kanalıyla yeni ticaret yolları açtılar. Musul örneğinde bu ticaret bağları Doğu ve Orta Anadolu'dan Sivas, Tokat ve Samsun yoluyla Karadeniz'e Suriye'ye, İran'a, aşağı Irak'a ve daha güneye uzanıyordu. Birinci Dünya Savaşının yıkımları ve Cumhuriyetin kurulması, bölgeye yeni ve alışılmadık bir düzen getirdi. Bu düzen geleneksel ticaret yollarının ve iktisadi faaliyet odaklarının yok olmasıyla ortaya çıkan bir düzendir.

Bu bölgelere yeni iktisadi faaliyetlerin kazandırılması 1968'de başlatılan 5 Yıllık Plan dönemleriyle tekrar hız kazandı. Altuğ ve Küçük (2006) tarihli çalışmamızda yatırım harcamalarının ve katma değer dağılımının bölgeler arasında ve zaman içinde nasıl değiştiğini inceledik. İmalat sanayinde 1980 ile 2000 arasında yapılan yatırımlar açısından bazı ilginç gözlemler ortaya çıkardık.

Birincisi, özel imalat sanayi yatırımlarına bakıldığında, Türkiye'nin güneydoğusundan kuzeybatısına- örneğin Güneydoğu Anadolu'dan Marmara Bölgesine- giden bir trend doğrusu olduğunu gördük. Bu trend doğrusu, düşük sabit sermaye yatırımlarının yapıldığı bölgelerden yüksek sabit sermaye yatırımlarının yapıldığı bölgelere doğru uzanmaktadır. Ancak, verilere göre Türkiye hükümetlerinin Gaziantep, Kayseri, Adana, Kahramanmaraş, Amasya gibi illerde kurduğu serbest üretim bölgelerinin iyi sonuç verdiği ve bu illerin yeni kurulan firmaların etkinlikleri aracılığıyla bir miktar özel sermaye birikimine kavuştukları görülmektedir.

İkincisi, özel imalat sanayi sabit sermaye yatırımlarında olduğu gibi, devlet imalat sanayi

sabit sermaye yatırımlarının genel trend doğrusunun da Güneydoğu Anadolu'dan Marmara Bölgesi'ne doğru gitmekte olduğu söylenebilir. Ancak, özel imalat sanayi yatırımı haritaları ile karşılaştırıldığında, devlet imalat sanayi yatırımının bölgeler üzerinde dağılımının daha dengeli ve eşit olduğunu ortaya çıkardık. Yaptığımız yatırım haritaları devletin özel sermaye birikiminin nispeten yüksek olduğu bölgelere yatırım yapmaktansa, sermaye birikimin düşük olduğu az gelişmiş bölgelere yatırım yapma eğiliminde olduğunu göstermektedir.

Sonucusu, özel ve devlet yatırımlarının dağılımına bağlı olarak ortaya çıkan kişi başına katma değere bakıldığında, hükümetlerin, devletin imalat sanayi sabit sermaye yatırımı harcamaları aracılığıyla, doğu illerinin gelişmesine katkıda bulunacak bir miktar çaba sarf etmiş olduğu söylenebilir. Ancak, özel sektör yatırımlarının ortaya çıkardığı kişi başına katma değer göz önüne alındığında, özel sektörün en yoksul Doğu Anadolu illerine katkıda bulunduğunu söylemek mümkün değildir.

Bölgesel farklılıklar son yıllarda ekonometrik olarak yapılan çalışmalarda da ele alınmıştır. Filiztekin (1998), Doğruel ve Doğruel (2003), Karaca (2004) gibi çalışmalar, Türkiye'de bölgeler arasında mutlak yakınsama olmadığını, yakınsamanın ancak göreceli olduğunu göstermiştir. (Daha geniş bir tartışma için bakınız Altuğ ve Filiztekin, 2006.) Gezici ve Hewings (2004) ve Yıldırım ve Öcal (2006), mekansal yakınsama analizi yapmakta ve mekansal faktörlerin önemini ortaya çıkarmaktadır. (Ayrıca bakınız Temel, Tansel ve Albersen, 1999.) Falcıoğlu ve Akgüngör (2006) 1980 sonrasında başlayan ve 1996'daki

Gümrük Birliği ile hızlanan iktisadi bütünleşme sürecinin imalat sanayinde etkilerini inceleyen bir çalışma ile ilginç sonuçlar ortaya koymaktadırlar. Onların çalışmasına göre, 1980 ile 2000 yılları arasında bölgesel uzmanlaşma meydana gelmiştir ve yüksek teknoloji içeren ürünlerin zaman içinde yoğunluğu artmaktadır. Bu konuda başka bir çalışma olan Kırdar ve Saraçoğlu (2007) ise yakınsama analizlerine bölgelerarası göç olgusunu katarak yeni sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Buna göre, göç olgusu ile bölgelerarası büyüme hızları arasında negatif bir ilişki ortaya çıkmakta ve göç olgusunun yakınsamayı Türkiye bazında hızlandırdığı görülmektedir. Bunun sebebi daha yoksul bölgelerden daha zengin bölgelere göç edenlerin daha düşük beceri ve beşeri sermaye sahibi olmalarıdır.

Yakın zamanda yapılan bu çalışmaların sonuçlarını özetlersek, gerek özel gerekse kamu yatırımlarının bölgesel yakınsamayı gerçekleştirmediği, aksine belli bir yakınsamanın ancak göçler yoluyla meydana geldiği ortaya çıkmaktadır. Biz, bölgesel teşvik, yatırım ya da diğer kalkınma araçlarının salt ulusal bazda ele alınmasının yeterli olmadığını, tarihsel açıdan da bakarak bölgenin kalkınmasının bölgesel ticaret yollarının tekrar canlanmasına bağlı olduğunu düşünmekteyiz.

Son yıllarda mal ticaretinin yanı sıra bölgede ABD, AB, Rusya ve Çin gibi ülkelerin de katıldığı yeni bir enerji rekabeti ortaya çıkmaktadır. Türkiye bu yeni pazar ve rekabette Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı ve yeni tasarlanan enerji hatlarıyla rol almaya ve gerek ulusal gerekse de bölgesel kalkınmaya katkıda bulunmaya çalışmaktadır (Öğütçü ve Ma, 2007; Paillard, 2007). Ancak

Türkiye'nin bu konularda başarılı çıkması çetin bir mücadeleyi gerektirmektedir (New York Times, 21.20.2007; Referans 26.12.2007). Geçmişe bakarak, gerek bu mücadelenin, gerekse bölgede siyasi, iktisadi ve sosyal yakınlaşmaya ve işbirliğine bağlı bir düzenin yeniden tesis edilmesinin ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Kaynaklar

Altuğ, S. ve Filiztekin, A. (2006) "Productivity and Growth, 1923-2003" Altuğ, S. and Filiztekin, A. (der)

The Turkish Economy: The Real Economy, Corporate Governance, and Reform içinde, (2006) Routledge Studies in Middle Eastern Economics

Altuğ, S. ve U. N. Küçük (2006) "Türkiye'de Bölgesel Farklılıklar ve Yatırımların Seyri: Yoksul ve Zengin Bölgeler Arasındaki Fark Azalmakta mı?" B, Neyaptı (der.) *Ekonomik Büyümenin Dinamikleri ve İstihdam: Kaynaklar ve Etkiler*

Doğruel, F. ve S. Doğruel (2003) "Türkiye'de Bölgesel Gelir Farklılıkları ve Büyüme", Köse, A.H., Şenses, F. ve Yeldan, E. (der.) *İktisat Üzerine Yazılar I: Küresel Düzen, Birikim, Devlet ve Sınıflar-Korkut Boratav'a Armağan* içinde, İstanbul, İletişim Yayınları

Falcıoğlu, P. ve S. Akgüngör (2006) "Regional Specialization and Industrial Concentration Patterns in Turkish Manufacturing Industry after Trade Liberalization"

Filiztekin, A. (1998) "Convergence across Regions and Provinces," Koç University Working Paper Series No. 1998/08

Gezici, F. ve G. Hewings (2004) "Regional Convergence and the Economic Performance of Peripheral Areas in Turkey," *Review of Urban & Regional Development Studies* 16, pp. 113-132

Issawi, C. (1970). "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route," *International Journal of Middle East Studies*, 1, pp. 18-27

Karaca, O. (2004), 'Türkiye'de Bölgeler Arası Gelir Farklılıkları: Yakınsama Var mı?', Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni Sayı 2004/07

Kırdar, M. ve S. Saraçoğlu (2007) "Migration and Regional Convergence: An Empirical Investigation for Turkey," MPRA Paper No. 2648

Murphy, R. (1990). "Conditions of Trade in the Eastern

Mediterranean: An Appraisal of Eighteenth-Century Documents from Aleppo," *Journal of the Economic and Social History of the Orient*," 33, pp. 35-50.

New York Times (2007) Central Asia on Front Line in Energy Battle, December 12

Ögütçü M. ve X. Ma (2007) "Growing Links in Energy and Geopolitics: China and the Middle East," *Insight Turkey*, 9, pp. 96-122

Paillard, C-A. (2007) "Go East, Young European! The Black Sea in Now Yours: A French View on the Energy Strategies in the Black Sea Region," *Southeast European and Black Sea Studies*, 7, pp. 237-243

Pamuk, S. (1984) "The Ottoman Empire in the "Great Depression" of 1873-1896," *Journal of Economic History*, 44, pp. 107-118

Referans (2007). Türkiye Nabuccoda Ağırlığını Yitiriyor: Rus Lider Putin İpleri Eline Aldı, 26 Aralık

Shields, S. (1991). "Regional Trade and 19th Century Mosul: Revising the Role of Europe in the Middle East Economy," *International Journal of Middle East Studies* 23, 19-37

Temel, T. A. Tansel ve P. Albersen (1999) "Convergence and Spatial Patterns in Labor Productivity: Nonparametric Estimations for Turkey", *Journal of Regional Analysis and Policy*, 29, pp. 3-19

Yıldırım, J. ve N. Öcal (2006) "Income Inequality and Economic Convergence in Turkey," *Transition Studies Review*, 13, pp. 559-568