

Küreselleşme ve dış ticaret yolları

Öğr. Gör. Raif Bakova

Arş. Gör. Şerif Yüksel

Bölüm: Uluslararası Ticaret ve Finansman

Küreselleşme ya da globalleşme; ürünlerin, fikirlerin, kültürlerin ve dünya görüşlerinin alışverişinden doğan bir uluslararası bütünleşme sürecidir... küreselleşme ekonomik olduğu kadar sosyal, teknolojik ve kültür boyutlu bir süreçtir... Küreselleşme, basitçe gücün ya da etkinin yerel toplulukların elinden alınıp küresel bir arenaya aktarılmasından ibarettir.

"Küreselleşme, tüm dünya insanların siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan birbirlerine yaklaşması ve bir bütün olma yolunda ilerlemesidir."

Küreselleşme ve dış ticaret birlikteliği 19. yüzyılda ortaya çıkmış ne de 1980'lerin liberalizm akımları sonucu oluşmuş bir ticari ve ekonomik olgu değildir. Ekonomik anlamda eski çağlara kadar uzanan bir varlığı ve etkinliği söz konusudur. Yüzyıllar öncesinde küresel ticaret, "İPEK YOLU" ve "BAHARAT YOLU" ile gerçekleştirilmiştir.

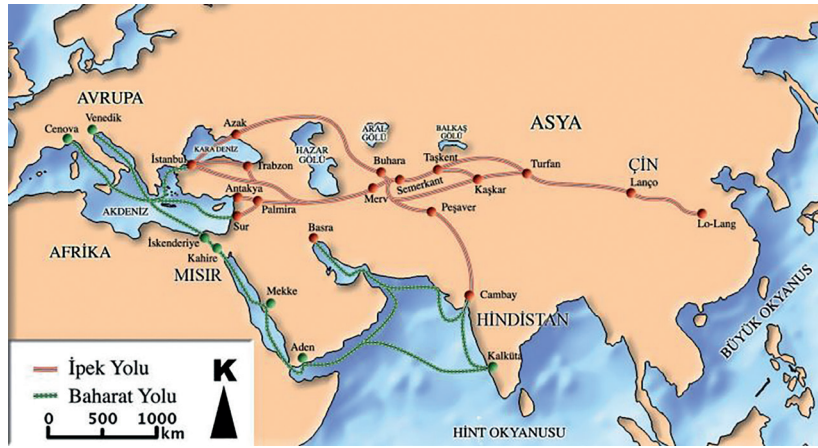
İPEK YOLU, sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgilerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur.

Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha sonrada Romalılar, Çinlilerden ipek satın alırlardı. Ulaşım ise, daha sonra İPEK YOLU adı verilen güzergahı izleyen kervanlarla sağlanırdı. İpek endüstrisi eski çağlardan beri bir çok devletin/milletin hayatında önemli bir yer bulmuştur. Uzakdoğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'nun ipeği ve baharatının kervanlarda taşınması Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Orta Çağ'da ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Şian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkinizleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakum Dağlarını aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırlardı. Anadolu'dan deniz yolu ile Akdeniz ve Karadeniz (Tirebolu) limanlarından veya Trakya üzerinden karayolu ile Avrupa'ya giderdi... Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kağıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanında kıtalar arasındaki kültür alışverişine de imkan sağlayan bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları zaman içerisinde "İPEKYOLU" olarak adlandırılmıştır. İpekyolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kül-

Küreselleşme ve dış ticaret birlikteliği 19. yüzyılda ortaya çıkmış ne de 1980'lerin liberalizm akımları sonucu oluşmuş bir ticari ve ekonomik olgu değildir. Ekonomik anlamda eski çağlara kadar uzanan bir varlığı ve etkinliği söz konusudur. Yüzyıllar öncesinde küresel ticaret, "İPEK YOLU" ve "BAHARAT YOLU" ile gerçekleştirilmiştir.

türlerin, dinlerin izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır...

İlk olarak, 1514 yılında Portekizliler Çin'e ulaşmış ve orada çok canlı bir ticaret ortamı oluşturmuşlardır. Bu Pazar daha sonra ispanyollar tarafından ele geçirilmiştir... Petrol yataklarının bulunması ile İPEKYOLU yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Yeni yollar inşa edilmiş ve ıssız bölgelere ulaşım kolaylaştırılmış, bölgeler sanayileşmiştir. Bunun yanı sıra eski ticaret yolları onarılmış ve turistik amaçlı kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde, 32 Asya ülkesi ve BM'in desteği ile Asya Uzak Ticaret Yolla-



rı Ağı inşası projesi yürütülmektedir. 2005 yılı itibari ile yol ağının yenilenmesine 25 milyar dolar harcanmıştır.

Günümüzde Şenzen bölgesinde 2500 ABD yatırımı ve şirketinin varlığını sürdürdüğü biliniyor. Hongkong aracılığı ile Çin dış ticaretini Batılı sanayileşmiş ülkeler oluşturmaktadır. Bu ticaretin başlangıcı kağıt ve barut bilgisinin İPEKYOLU aracılığı ile Avrupa'ya yüzyıllar önce aktarılmasıdır.

BAHARAT YOLU, eski çağlarda Uzakdoğu'yu Batı'ya bağlayan ticaret yollarından biriydi. Baharat günümüzden binlerce yıl önce Doğu ülkelerinde kullanılıyordu. Ortaçağ Avrupası'nda soyluların sofralarına da girince çok önemli bir ticaret ürünü haline geldi, ama pahalı olması nedeniyle ancak varlıklı kimseler satın alabiliyordu. Aslında tarçın, kakule, zencefil ve zerdeçal satışına dayanan

baharat ticaretine Çinliler milattan önce başlamıştı.

BAHARAT YOLU, Hindistan'dan Avrupa'ya uzanan bir ticaret yoludur. Baharat, Doğu'dan Avrupa'ya iki ayrı yoldan gelirdi. Bunlardan biri, Orta Asya üzerinden geçen İpek Yolu'ydu. Ama ipek Yolu asıl olarak eski yıllarda Çin ipeğinin Roma'ya taşındığı yol oldu; diğeri ise Hindistan ve Seylan (Sri Lanka)'dan Kızıldeniz'deki Akabe Kröfezi'ne Yemen kıyılarına ya da Basra Körfezine gelen deniz yolu. Bu kıyılardaki limanlardaki gemilerden boşaltılan baharat karayoluyla Fenike ve Filistin kıyılarına, Mısır'a İskenderiye'ye ve Karadeniz'e ulaştırılırdı ve sonra yine deniz yoluyla Avrupa'ya taşınırdı.

Baharat üreten ülkelere doğrudan ulaşmanın yolları arandı. Sonunda Vasco da Gama 1498'de Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan yolunu açtı. Kristof Kolomb Batı Hint Adalarına, Macellan Güney Amerika'yı dolaşarak Doğu Hint adalarına vardı. Böylece baharat üreten ülkelere yeni yollar açıldı. Bunun sonucunda baharat ticaretinde Venedik tekeli kurulurken, tarihsel Baharat Yolu'nda nemini yitirdi.

Uzakdoğu ile Batı ülkelerinin İpek ve Baharat Yolları ile başlayan uluslararası ticaretleri daha sonra önemini kaybetse de Ortadoğu'daki petrol başta olmak üzere yeni bir boyut kazanmış bulunmaktadır. Süveyş Kanalı'nın önemli konumu nedeniyle ve İran petrolünün pazarlanması ile geçtiğimiz aylarda başlayan İsrail-Hamas Savaşı, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na yeni bir güç ve ticaret boyutuna ulaştı.

Yemen'deki İran destekli Husilerin, İsrail'in Gazze'ye yönelik saldırılarını gerekçe göstererek Kızıldeniz'de

İsrail ile bağlantılı gördükleri ticari gemileri hedef alması KÜRESEL TİCARET'E darbe vurdu. Küresel taşımacılığın yaklaşık %12'sine sahne olan Kızıldeniz rotası, Asya ve Avrupa arasındaki en kısa bağlantıyı sağlıyor.

Bölgede ticari ve ekonomik sonuçları olan güvenlik krizi oluştu. Bazı denizcilik şirketleri rotalarını değiştirdi. Alternatif rotaların mesafeleri 9 ile 14 gün uzattı ve sigorta primlerindeki yükselişlerle birlikte KÜRESEL TİCARET MALİYETLERİ'nde ciddi artışlar bekleniyor.

Kötüleşen güvenlik durumu nedeniyle konteyner gemilerinin rotasına 6 bin mil daha fazla yol eklenmiş bulunuyor. Kızıldeniz rotası terk edilerek Avrupa'ya sevkıyat Ümit Burnu üzerinden yapılmaya başlandı. Yeni rota navlun ve petrol fiyatlarını etkileyecek. Tedarik zinciri olumsuz etkilenecek.!

