

KÖPRÜLERLE EKONOMİK BÜYÜME VE GELİŞME: MEKÂNSAL, KURUMSAL, SOSYOKÜLTÜREL BÜTÜNLEŞME VE EŞİKLERİN AŞILMASI*

Economic Growth and Development via Bridges: Spatial, Institutional, Sociocultural Unification and Overcoming Thresholds

*Mehmet KÜÇÜKMEHMETOĞLU***

Öz

Bu çalışmada, Türkiye'nin yaklaşık bir asırlık büyüme ve gelişim süreci köprü kurma kavramı çerçevesinde ele alınarak, Samuelson tarafından ortaya atılan Mekânsal Fiyat Denge Modeli'nin açıklayıcılığından hareketle, yapılan uygulamaların ülkenin büyüme ve gelişmesine yönelik katkıları ve etkileri analiz edilmektedir. Her farklı ayrışıklık durumuna karşı mekânsal bütünleşmeyi sağlayacak farklı köprü tipolojileri ve bu tipolojilerin mekânda ve politikalarındaki uygulamalara yönelik karşılıkları bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Mekânda ve sosyal hayat üzerinde gözlenen bütünleştirici faaliyetlerin yanında, buna ters olarak gelişen bütünleştirmeyi engelleyici ve hatta ayrıştırıcı faaliyetler de Üç Köprü kavramı çerçevesinde ele alınarak değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Mekânsal Fiyat Denge Modeli, Nakil ve Mübadele Maliyetleri, Mekânsal-Kurumsal-Sosyokültürel Bütünleşme, Ticaret ve İhracata Dayalı Büyüme, Kalkınma.*

Abstract

In this study, given the properties of Spatial Price Equilibrium Model introduced by Samuelson (1952), nearly a century of the economic trajectory of Turkey is analysed and considered as an extensive bridging process contributing to and affecting the growth and development of the country. As a content of this study, for each form of disconnectedness, there exists a form of bridge typology enabling spatial unification with its corresponding applications on space and politics. As opposed to all unifying bridging processes in society and space, all dis-unifying preventive policies and activities are evaluated within the context of Three Bridges.

Keywords: *Spatial Price Equilibrium Model, Transport and Transaction Costs, Spatial-Institutional-Sociocultural Integration, Trade and Export Based Growth, Development.*

* Makale Geliş Tarihi: 31.07.2018 – Yayına Kabul Tarihi: 24.11.2018

** Prof. Dr., Gebze Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, e-posta: mkucuk@gtu.edu.tr

Giriş

Kuruluşundan itibaren Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomisi geometrik bir şekilde büyüme göstermiş ve özellikle de son kırk yıl içerisindeki atılımlarıyla, benzer boyutlardaki ülkelerle farkını kapatırken rekabet kabiliyetini de önemli ölçüde arttırmıştır. Ülke, 2013 yılı sonrasında birçok siyasi çalkantı (Gezi olayları ve darbe girişimleri) ve dış olaylara (Arap Baharı, Suriye İç Savaşı ve Rusya'yla yaşanan Uçak Krizi) maruz kalsa bile büyüme sürecini sürdürmektedir. Türkiye, özellikle son on beş yıl içerisinde gayri safi yurtiçi hasılasını (GSYH) cari fiyatlarla üçe katlamış (2000 yılında 265.4 milyar dolar olan rakam, 2015 yılında 719.6 milyar dolara ulaşmıştır.)¹ Kamu Net Borç Stoku'nun GSYH içindeki yüzde payını 2001 yılı itibariyle %64,8'den 2017 yılı itibariyle %8,4'e düşürmüştür.² 2007 yılında tüm dünyada etkileri hissedilen küresel ekonomik krizden de asgari düzeyde etkilenen Türkiye ekonomisi, birçok yerel ve uluslararası krize rağmen büyümesini sürdürmektedir. Özellikle de 1980 sonrasında, Türkiye'nin gelişmesini esas alan politikalar - klasik Keynesyen (Keynesian) yaklaşımına benzer şekilde - kamu kaynakları kullanılarak ülke içinde temel altyapı sistemlerinin geliştirilmesi ve toplu konut projelerinin desteklenmesi şeklinde kurgulanmıştır.

Bu bağlamda altyapı yatırımları (yol, otoyol, demiryolu, enerji ve boru nakil hatları, metro, köprü, liman ve havaalanları vs.) fiziksel olarak mekânsal bölünmüşlükleri giderirken; ülkenin gelişmesine de önemli katkılar sağlamıştır. Gelişmenin fiziksel boyutunu açıklayan etmenlerin yanında, fiziksel olmayan; ancak gelişmede bölünmüşlüğün tarafları arasında etkileşimi dolayısıyla ticareti artıran ve bunları verimli kılan kurumsal ve sosyokültürel düzenlemeler de önem arz etmektedir. Bu çalışmada söz konusu üçlü yapı, Nobel İktisat Ödülü sahibi olan Paul Samuelson, Douglass

1 Türkiye İstatistik Kurumu, "Temel İstatistikler", <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, (Erişim Tarihi: 30.07.2018).

2 Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, "Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü", <http://www.bumko.gov.tr/TR,154/borc-stoku.html>, (Erişim Tarihi: 30.07.2018).

North ve Paul Krugman'ın temel bakış açılarından hareketle,³ *Üç Köprü* başlığı altında somutlaştırmakta ve Türkiye'nin yaklaşık 100 yıllık gelişim ve kalkınma serüveni dönemsel olarak analiz edilmektedir. Ayrıca *Üç Köprü* kavramı birçok batılı ve gelişmiş ülkelerdeki karşılıklarıyla sunulurken; kavramının tersten köprüsüzleşme olarak okunuşuna da değinilerek dünya coğrafyasında sürdürülen politikaların karşılıkları analitik olarak ortaya konmaktadır.

Bu çalışmada öncelikle ülke ekonomisinin üretkenliğini ve verimliliğini artıran temel politikalar Samuelson (1952) tarafından ticaret üzerine kurgulanmış Mekânsal Fiyat Denge Modeli (MFDM) çerçevesinde kavramsallaştırılmaktadır.⁴ Mekânsal Fiyat Denge Modeli en az iki bölge arasında değişen arz ve talep yapılarından hareketle nakil maliyetini göz önünde bulunduran bölgeler arası bir ticaret modelidir. Bu makalede kademeli sunuş şekliyle karmaşık görünen kuramsal çerçeve temel ekonomi bilgisi olan okuyucuların anlayabilecekleri seviyede kendilerine takdim edilmektedir.

Yerli kamuoyunda sıkça tartışılan *temel altyapı çalışmalarının* (köprü, havaalanı, demiryolu, iletişim araçları, nakil hatları, otoyol vd.), *iç ve dış ticarete yönelik mevzuat ve kurumsal kaynaklı sınırlamalar ve serbestliklerin* (gümrük birliği, ithalat ve ihracat rejimleri, vizesiz seyahatler gibi), *fikir ve vicdan özgürlüğü esaslı temel hak ve özgürlüklere yönelik politikaların* (çözüm süreci, dış yardımlar, göçmen politikaları) kısa ve uzun vadeli bölgeler ve farklı coğrafyalar arası ticarete; dolayısıyla büyüme ve gelişmeye yönelik sonuçları yeterince algılanamamakta ve değerlendirilememektedir. Yapılan değerlendirmelerde genellikle temel altyapı projelerinin etkileri köprü geçiş ücreti, yakıt ve zaman tasarrufu hesabı çerçevesinde sınırlı tutulmaktadır. Türkiye'nin ekonomik büyüme sürecinin altındaki temel dinamiklerin önemli bir bileşeni; i) altyapıya yönelik, ii) yerel ve uluslararası kurumsal gelişmeye, mevzuattaki siyasi olgunluğa ve toplumsal barışa yönelik, iii) dış

3 Mehmet Küçükmehtemtoğlu, "Handling Interregional Transport and Transaction Costs through Bridges and Enhancing Economic Growth and Development" *International Review of Economics and Management*, 5(2), 2017, s. 1-29.

4 Paul A. Samuelson, "Spatial Price Equilibrium and Linear Programming", *American Economic Review*, 2, 1952, s. 283-303.

ilişkileri çok taraflı bir eksene taşıyarak ülke sınırının ötesinde dost ve akraba topluluklara ve yeni dostlar edinmeye yönelik plan, proje ve politikaları kapsamaktadır.

Mekânsal bütünleşme ve eşiklerin aşılması doğrultusunda ifade edilen *Üç Köprü* kavramı ilk bakışta İstanbul Boğazı'nda yer alan üç köprüyü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü) çağrıştırmaktadır. Çalışma ilk olarak, Asya ve Avrupa yakalarını bütünleştiren İstanbul Boğazı'ndaki temel altyapı projelerinden *Yavuz Sultan Selim Köprüsü*'nün özel yatırımcı bakış açısının ötesinde kamusal etkilerinin ne olabileceğini kuramsal düzeyde ifade etmek üzerine tasarlanmıştır. Ancak bu çalışmada İstanbul Boğazı'nda yer alan *fiziksel köprü* niteliğindeki bu altyapılar *Üç Köprü*'nün sadece birincisi kapsamında yer alan örneklerdir.

Bu kuramsal çerçeve diğer altyapı projelerini de kapsayacak şekilde yaygınlaştırılmış, Türkiye'nin *kurumsal değişimi ve gelişimi* ve sosyokültürel özgünlüklerinden istifadesi üzerine genişletilerek makale haline getirilmiştir. *Üç Köprü* kavramsallaştırması çerçevesinde *fiziksel, mevzuat/kurumsal, ve sosyo-kültürel* köprüler olmak üzere, bölünmüş coğrafyaları ve hisleri bütünleştiren etmenler üç grupta sınıflandırılarak ele alınmaktadır.⁵ Bu çalışmaya özgün olarak; ilgili kuramsal çerçeve i) Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla başlayan yaklaşık bir asırlık fiziksel, kurumsal, ve sosyokültürel gelişim süreci *Üç Köprü* kavramıyla dönemsel olarak analiz edilmiş; ii) gelişme ve kalkınmayı açıklayan kuramsal çerçevenin küresel ve bölgesel düzeyde tersten uygulamaları değerlendirmelere dahil edilmiştir.

Çalışmanın kurgusu; literatür kapsamında öncelikle farklı özelliklerde bölge tanımı, bölgesel bütünleşme, bölgeler arası ticaret ve bunun ön koşullarını teorik olarak ifade eden Samuelson tarafından kurgulanmış Mekânsal Fiyat Denge Modeli'nin (MFDM) takdimi,⁶ ticaretin gerçekleşmesini sağlayan fiziksel altyapıların kapsamı, takibinde bu doğrultuda benzer etki ve özellikler

5 Küçükmehtemtoğlu, *a.g.m.*, s. 1-29.

6 Samuelson, *a.g.m.*, s. 283-303.

gösteren resmi (formal) ve gayriresmî (informal) kurumsal yapının çerçevesi çizilmektedir. Literatür kapsamında ifade edilen kavramsal çerçevenin karşılığı, Türkiye üzerinde gerçekleştirilen uygulamalardan örneklerle somutlaştırılmaktadır. Sonuç ve değerlendirmeler kısmında ise takdim edilen teorik çerçeve Türkiye'nin iç politikaları kadar Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafyadaki karşılıkları bakımından da yapıcı-yıkıcı ve olumlu-olumsuz dikotomisi içerisinde ele alınmaktadır.

Literatür

Makalenin literatür bölümü üç ana kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda, literatürde geçen farklı nitelikli bölge tanımları yer almaktadır. İkinci kısımda, uluslararası ticaret teorilerinden kısaca bahsedilirken Yeni Ticaret Teorileri'nin temel özelliklerine değinilmektedir. Aynı bölümde tam ticari bütünleşmenin etkileri, üretici ve tüketici artıkları yönüyle farazi bir ürün piyasası örneğinde gösterilmektedir. Üçüncü kısımda ise MFDM sunulmakta ve bu çerçevede karşılaşılabilecek üç farklı ticari bütünleşme durumundan bahsedilerek bölgeler arası ticaretin yokluğu, sınırlı ve tam bölgesel bütünleşme şeklindeki kuramsal altyapısı sunulmaktadır.

Bölge Türleri ve Tanımları

Richardson bölge tanımı yapmanın oldukça zor olduğunu ve ekonomik, idari, tarihsel veya başka kriterler kullanılarak yapılabileceğini belirtirken, bunların metodolojik olarak bölgeyi tanımlamada yeterli olmadığını ifade etmektedir.⁷ Czamanski alan (*area*), *zone* ve bölge (*region*) olarak üç farklı kavramdan bahsederek birincisiyle pazar alanını, ikincisiyle kent içi alt bölgeleri ve üçüncüsüyle de taşıdığı belirsizliğe rağmen ülke ekonomisi içerisinde kapsamlı, kompleks, diğer alanlarla güçlü ilişkiler kuran ve bağımsız olarak fonksiyon icra eden bir alanı tanımlamaktadır.⁸ Klasik kavramsallaştırma metoduna göre ise bölge üç şekilde tarif

7 Harry W. Richardson, *Regional Economics*, University of Illinois Press, Chicago 1979, s. 17.

8 Richardson, *a.g.e.*, s. 18-19.

edilmektedir. Bunlar; i) içerisindeki farklılıkların ve etkileşimin önemsenmediği *homojen bölge*, ii) içerisindeki ortaklığın ve benzeşmenin önemsenmediği fakat akım, kontak ve bağımlılıkların polarize olarak öne çıktığı baskın bir merkez veya düğümlerden oluşan *düğümsel (veya polarize) bölge* ve iii) politik veya idari kontrol yönünden birliğin ve bütünlüğün tanımlandığı ve özel amaçlı politika ve program araçlarının kullanıldığı *planlama bölgesidir*.⁹

Günümüzde bir bölge türü olarak *havza* sıkça kullanılan bir kavramdır. Kullanıcıları, kimi zaman bunu bir maden bölgesi, kimi zaman bir su toplama havzası, kimi zaman da kültürel bir kimlik taşıyan birliktelik bölgesi olarak tanımlamaktadır. Günümüzde özel kullanımı ve kullanım kolaylıkları olan bu farklı tanımlar, mevcut idari ve hatta ülke sınırlarıyla çelişen ve hatta çatışan nitelikler barındırmaktadır. Sosyal Bilimler kapsamında ifade edilen havza, “Birçok jeopolitik, jeokültürel ve jeoekonomik hattın kesişerek oluşturdukları, iç stratejik bütünlüğe sahip bölgeler” olarak tanımlanmaktadır.¹⁰

Fiziksel, sosyoekonomik ve sosyokültürel coğrafyanın dünya mekânında oluşturduğu gerçek sınırlar, ülke sınırlarının ötesinde daha sürdürülebilir rekabetçi ve göreceli avantajlı olan yaşama alanlarını ve bölgelerini oluşturmaktadır. Örneğin, Gaziantep’in Şam’a ve Musul’a yakınlığı İstanbul’a yakınlığıyla kıyaslanabilir düzeydedir; Bağdat Ortadoğu’nun merkezi konumundadır; İstanbul, Ortadoğu ve Balkanların doğal merkezidir ve hatta Türkiye ve çevresinin ekonomik dinamiği ölçüsünde Avrupa ve Asya arasında önemli bir merkez olma potansiyeline sahiptir.

Bu çalışmada mekân organizasyonuna ve ekonomik etkileşime etki eden üç farklı eşik ve buna bağlı üç bölge türü tanımlanmaktadır. Bunlar; i) *Fiziki coğrafi*, ii) *Siyasi yönetsel kurumsal*, iii) *Beşerî coğrafi sosyokültürel bölgeler* olarak ifade edilmektedir. Bahse konu coğrafyalar aşağıda sırasıyla genel çerçeveleri ile tanımlanırken Ek

9 Richardson, *a.g.e.*, s. 19.

10 Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu*, Küre Yayınları, İstanbul 2009, s. 21.

Şekil 1'in her bir satırında her bir tür bölgesel ayrışıklık temsili eşikleri (kırmızı, siyah, beyaz) birlikte sembolize edilmektedir. Şeklin son satırındaki grafikteyse, her ayrışmanın tek bir çalışma alanında birlikte gerçekleşebileceği grafiksel olarak sunulmaktadır. Şekil sütun bazında değerlendirildiğinde; birinci grafiksel sütun türlerine göre bölgesel ayrışıklıkları ve eşikleri farklı renklerde vurgulamakta, ikinci sütun ise bu ayrışıklığın bütünleşmeyle sonuçlandırıldığını ve ayrışıklığın bir seviyede giderildiğini temsil etmektedir. İdealde tam bütünleşmede gerçekleştiğinde bütün ayrışmanın etkilerinin tümüyle giderildiği ve sütundaki eşiklerin izlerinin tümüyle görünmez olacağı söylenebilir.

- **Fiziki Coğrafi Bölgeler:** Fiziki bölgeler, fiziki coğrafi eşikler (Ek Şekil 1 birinci satırda temsili kırmızı şerit) ile ayrışan bölgeleri ifade etmektedir. Bu eşikler geçit vermeyen dağlar, nehirler, vadiler, denizler, boğazlar, çöller ve hatta aşılamayan uzun mesafeler olarak ifade edilmektedir. Bu tür eşikler ekonomik olarak rasyonel olduklarında geliştirilen altyapı projeleriyle aşılabilmektedir. Coğrafi eşikleri aşmak üzere hazırlanan bu tür altyapılar, bu çalışmada *üç köprü* kavramından birincisi olan fiziksel köprü olarak isimlendirilmektedir.
- **Siyasi Yönetmel Kurumsal Bölgeler:** Her biri coğrafi eşikler dışında farklı bir yönetim ve idari varlığı ve diğerlerinden kesin bir idari ve siyasi sınır (Ek Şekil 1 ikinci satırda temsili siyah şerit) ile bölünmeyi ifade eden mahalle ve köyden ülke ve ülkeler ötesine giden, birbirinden farklılaşan resmi mevzuata ve kurallara dayalı bölünmüş yapılardır. Bu tür yapılar arasında coğrafi eşikler yerine ülkeler ve bölgeler ötesi etkileşimi sınırlandıran keskin hukuki ve idari sınır ve sınırlamalar bulunmaktadır. Bunlar en basit düzeyde vergilendirmelerden başlayarak faktör (emek, sermaye, doğal kaynaklar, girişimcilik), ürün ve servis hareketliliğini kontrol altında tutan her tür idari ve yönetsel yetki ve kontrol mekanizması olarak ifade edilebilir. Bölgeler arası etkileşimi ve ticareti mümkün kılmak üzere, ülkeler ve bölgeler arası uyumsuzlukların giderilmesi ve faktör ve ürün ve servis hareketliliğinin artırılması için düzenlemeler

yapılması gerekmektedir. Kenneth Arrow¹¹ ve Steven N. S. Cheung'e¹² göre mübadele maliyeti aslında bir çeşit kurumsal maliyettir.¹³ Kurumsal maliyeti düşürücü bu tür düzenlemeler için çalışmada *üç köprü* kavramından ikincisi olan *kurumsal köprü* kavramı kullanılmaktadır.

- **Beşerî Coğrafi Bölgeler (Ek Şekil 1):** Dünya coğrafyasında yayılmış birçok dil, din, ırk ve kültürden oluşmuş tarihi köken ve geçmişiyle varlığını sürdürmekte olan Ek Şekil 1 üçüncü satırda temsili beyaz tamponlarla sembolik olarak ayrılan birçok beşerî bölge ve alt-bölge bulunmaktadır. Bu bölgeler kıtalar yüzeyinde farklılaşarak var oldukları gibi aynı ülke coğrafyasında bile farklılıklar göstererek varlıklarını sürdürebilmektedir. Bu farklılıklar kimi zaman aynı ülkede bile geçirimsiz, birbirleriyle uyumsuz beşerî dokular oluşturabildikleri gibi sınırdış olmasalar bile kıtalar arası uyumlu yapılar da oluşturabilmektedirler. Kimi zaman bu beşerî bölünmeler mekânsal niteliğin ötesinde zihinlerde algısal, önyargıya ve kimliğe dayalı bölünmeye, tavır ve tutum geliştirmeye dolayısıyla ayrılmaya sebep olabilirler. Bu farklılıkların karşılıklı etkileşimleri zorlaştıran öğelerinin kontrol altında tutulması, giderilmesi, benzerlik ve uyumlardan daha etkin bir şekilde karşılıklı fayda için istifade edilmesi, beşerî coğrafyanın oluşturduğu sınır ve eşiklerin aşılması, toplumun kendi iç dokusuyla ilgili olarak uyumdan istifade edilmesi ve uyumsuzlukların giderilmesi bu çalışmada *üç köprü* kavramından üçüncüsü olan *sosyokültürel köprü* kavramı çerçevesinde ele alınmaktadır.

Coğrafi İdari Beşerî Tam Bütünleşme Analizi

Uluslararası ticaret kavramı, gelişimi itibariyle ilk olarak statik bir ekonomik bütünleşmeyi ifade ederken, içeriğinde mutlak ve

11 Kenneth Arrow, *The Limits of Organization*, Norton, New York 1969.

12 Steven N. S. Cheung, "Economic Organization and Transaction Costs", Steven Durlauf-Lawrance Blume, der., *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, London 1987, http://www.dictionaryofeconomics.com/dictionary.com/article?id=pde1987_X000658, (Erişim Tarihi: 10.05.2017).

13 Queena K. Qian vd., "Regulatory Incentives for Green Buildings: Gross Floor Area Concessions", *Building Research & Information*, 44, 2016, s. 675-693.

karşılaştırmalı üstünlükler ve faktör donanımlarındaki farklılıklara dayalı uzmanlaşmadan kaynaklanan ticareti de anlatmaktadır. Temelinde *Endüstriler Arası Uluslararası (EAT)*¹⁴ ticareti konu alan yaklaşımlar, statik bir ticari bütünleşmeyi, netice olarak da refah artışını göstermektedir. Günümüzde Yeni Ticaret Teorileri'yle ortaya konulan *Endüstriler İçi Ticaret (EİT)*,¹⁵ uluslararası ticaretteki yeni ekonomik verimlilik ve fayda kaynaklarını tespit edip kuramsallaştırmaktadır.¹⁶ Her ne kadar aralarında farklılıklar olsa da her iki kuramsal yaklaşım (EAT ve EİT) için de MFDM, bütünleşme analizlerindeki geçerliliğini koruyarak, sürdürülen ticaretin ülkeler ve bölgeler arası dinamiklerini, taraflar arası dengeye nasıl eriştiğini ve ticaretin ekonomik getirisini en basit şekliyle modellemektedir.

Bu bölümde, tüketici ve üretici artışı kavramlarından hareketle coğrafi (fiziksel bölgesel), idari (yerel, kentsel, bölgesel ve hatta uluslararası) veya beşerî (sosyo-kültürel) tam piyasa bütünleşmesi takdim edilmektedir. Tüketici ve üretici artışı (consumer and producer surplus) kavramlarıyla **coğrafi-idari-beşerî tam bütünleşme analizi** Ek Şekil 2'de grafiksel olarak sunulmaktadır. Ek Şekil 1'in birinci sütununda bölünmüş ikili yapılar verilirken ikinci sütunda bunların bütünleştirildiği temsil edilmiştir. Bu kısımda farazi tek tür bir ürün için ikili bir coğrafi idari veya beşerî yapının tekli bir ekonomik yapıya dönüştürülmesi ve bunun ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi sunulmaktadır. Bu doğrultuda Ek Şekil 2a ve 2b sadece tek tür bir ürün için birbirinden bağımsız ikili yapıların kendi içlerindeki arz-talep ilişkilerini ve denge fiyatlarını göstermektedir.

Ek Şekil 2a talebin yüksek, arzın sınırlı ve buna bağlı olarak maliyetinin oldukça yüksek olduğu dolayısıyla piyasa denge fiyatının oldukça yüksek gerçekleştiği birinci tarafı gösterirken; Ek Şekil 2b arz maliyetinin oldukça düşük ve talebin oldukça sınırlı olması sebebiyle piyasa denge fiyatının oldukça düşük gerçekleştiği ikinci bölgeyi göstermektedir. Birinci bölge için daha düşük

14 Endüstriler Arası Ticaret: Farklı endüstrilere ait ürünlerin dış ticaretidir.

15 Endüstri İçi Ticaret: Benzer ürünlerin hem ithalatının hem de ihracatının yapılmasıdır

16 Ergin Sorhun, "Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı", Nadir Eroğlu vd., der., *Uluslararası Finans: Teori ve Politika*, Orion Yayınevi, Ankara 2016, s. 448-451.

maliyetli arz imkanlarının temini ekonomik getiri için hayatiyken; ikinci bölge için yeni talep bölgeleri ve piyasaları bulmak ekonomik büyüme ve gelişme için istenen bir durumdur.

Ek Şekil 1'in birinci sütununda ayrışıklığı temsil edilen ikili yapıların bütünleştirilmesiyle Ek Şekil 2c'deki piyasa dengesi elde edilmektedir. Ek Şekil 2c'de, Ek Şekil 2a ve 2b'deki arz ve talep fonksiyonları kendi aralarında yatayda toplanarak toplam arz ve talep fonksiyonları oluşturulmuştur. Toplam arz ve talep fonksiyonları yardımıyla yeni piyasa denge fiyatı gerçekleşmiştir. Yeni denge fiyatı, talebin yüksek olduğu bölgeye göre düşmüştür; arzın yüksek olduğu bölgeye göre ise yükselmiştir. Ek Şekil 2c'deki yeni üretici ve tüketici artıkları sırasıyla mavi ve turkuaz renkleriyle gösterilmiştir. Bütünleşme öncesi ve sonrası durumlar arasında net ekonomik getiriye bulmak üzere Ek Şekil 2d hazırlanmıştır. İlgili grafikte mavi ve turkuaz alanlar bütünleşme öncesindeki üretici ve tüketici artıklarını gösterirken ilave getirinin rengi tuğla rengiyle sunulmaktadır. Tuğla renkli alanın mavi ve turkuaz alana göre görece büyüklüğü bütünleşmenin etkinliğini göstermekte olup coğrafi, idari veya beşerî bölünmüşlüğü maliyetini ve bütünleşmenin faydasını takdim etmektedir. Bu sadece bir ürün türü için yapılmış bir analizdir. Çok sayıda ürün ve servis hesaba katıldığında, ayrışıklığın ve bütünleşmenin faydası daha da net ortaya konulacaktır. Örnek olarak her ne kadar arz ve talep fonksiyonları ve bunların esneklikleri bilinmese de talebi sınırlı kaynak zengini Kuzey Irak ile kaynağı sınırlı fakat talebi oldukça yüksek Türkiye arasında petrol piyasalarının analizi Ek Şekil 2abcd'deki gibi temsilen ifade edilebilir.

Ek Şekil 2'ye dayalı yapılan analizlerde nakil maliyeti sıfır/yok şekliyle ifade edilmiştir. Ancak gerçek dünyada mutlaka bir nakil ve gümrük maliyeti hesaba katılmalı ve analizin niteliği bu yönde şekillendirilmelidir. Bu doğrultuda bir sonraki kısımda yer alan MFDM, ilgili teorik çerçeveyi takdim etmektedir.

Mekânsal Fiyat Denge Modeli (MFDM) ve Bölgeler Arası Ticaret

Uluslararası ticaret kavramının ortaya çıkışı Merkantilizm dönemine kadar giderken, bu konuda ilk bilimsel teorik yaklaşım Adam Smith tarafından 1776'da *Mutlak Üstünlükler Teorisi*'yle ortaya çıkmış ve onu takip eden süreçte David Ricardo tarafından *Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi*'yle farklılaştırılarak geliştirilmiştir. İlgili kavram *Faktör Donanım Teorisi*'yle Eli Hecksher ve Bertil Ohlin tarafından yeni bir formda *Endüstriler Arası Ticaret (EAT)* kavramıyla şekillendirilmiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısında ise *Yeni Dış Ticaret Teorileri* ortaya atılarak *Endüstri İçi Ticaret (EİT)* kavramı benzer ülkeler arası gözlenen ticareti tanımlamak üzere geliştirilmiştir. Tekelci rekabet ve ürün farklılaştırma stratejileri üzerine kurulu EİT, temelde ölçek ekonomilerinden ve ölçeğin artan getirilerinden yola çıkarak, benzer ülkeler arasındaki ticaretin yapısını, önceki teorilerden farklı olarak açıklamaya çalışmıştır.¹⁷ Ayrıca EİT kapsamında artan rekabetle birlikte, ürün geliştirme oranı ve teknolojik gelişme önem kazanarak hızlanmıştır.¹⁸ Yeni Dış Ticaret Teorileri konusunda önde gelen akademisyenlerden olan Paul Krugman'ın yaptığı çalışmalarla da servetin belirli bölgelerde yoğunlaşmasının sebepleri nakil maliyeti de hesaba katılarak *Yeni Ekonomik Coğrafya* ve *Ev Pazarı Etkisi (Home Market Effect)* terimiyle ifade edilmiştir.¹⁹

Bu çalışmada üzerinde durulan nokta, muhtelif ticaret teorilerinin birbirleriyle karşılaştırılmalı olarak değerlendirilmesinden ziyade, ticaretin farklı mekanlar ve muhtelif taraflar arasında oluşması üzerindeki temel belirleyicilerden olan nakil ve mübadele/işlem maliyetleri çerçevesinde yerel ve yerel ötesi proje ve politikaların kuramsal bir çerçeveye sokularak değerlendirilmesidir. Netice itibarıyla uluslararası düzeyde gerek

17 Sorhun, *a.g.m.*, s. 448-450.

18 Yusuf Bayraktutan, "Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri", *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4, 2003, s. 182.

19 Esra Yüksel-Ercan Sarıdoğan, "Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R. Krugman'ın Katkıları", *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi*, 9, 2011, s. 202.

EAT kapsamında olsun gerekse *EİT* kapsamında olsun gerçekleşen ticaretle elde edilen üretici ve tüketici artıkları ekonominin net getirileri olarak ortaya çıkmakta ve ilgili taraflara fayda olarak yansımaktadır. Ayrıca ilgili kuramlar, her ne kadar uluslararası ticaret için geliştirilmiş olsalar da aynı ülkedeki denk ve/veya farklı düzeydeki kent ve bölgeler arası ve/veya farklı sosyal gruplar arası, ticari faaliyetleri destekleyen politikalar için de geçerlidir. Aşağıda, öncelikle taraflar arası ticaretin gerçekleşmesi için gerek şartlar ve gerçekleşen ticaret sonucunda taraflarda oluşan artık değerlerin değerlendirilmesi yer almaktadır. Takibinde de Türkiye ve uluslararası düzeyde ilgili proje ve politikaların farklı yönlerden yorumlanması yapılmıştır.

İlk olarak felsefesi 1838 yılında Cournot²⁰ tarafından ortaya atılan *Mekânsal Fiyat Denge Modeli (Spatial Price Equilibrium Model - MFDM)*, Samuelson tarafından *net sosyal faydayı* eniyileyen (maksimize eden) optimizasyon modeli olarak literatüre kazandırılmıştır.²¹ Takibinde Takashi Takayama ve George Judge²² ile John Flinn ve William Guise²³ tarafından bölgeler arası ikinci dereceden (*quadratic*) programlama dili olarak tanımlanan MFDM, örnek uygulama problemleriyle literatürde yerini almıştır. Akademik alanlar ve uygulama alanları için güçlü bir kuramsal ve metodolojik altyapı olan MFDM, birçok uluslararası kaynak ve üründe uygulanan serbest ve sınırlandırılmış ticaret politikalarının net sosyal faydaya etkileri yönüyle değerlendirilmesi amacıyla kullanılmaktadır.

MFDM homojen ürünlerin mekân üzerindeki değişen fiyatlarını bölgedeki üretim teknolojisi, arz ve talep yapısı kadar ulaşım maliyetine de bağlamaktadır. Eğer ürünlerin serbest dolaşımı sağlanırsa (doğal olarak düşük fiyatlı bölgeden yüksek fiyatlı bölgeye) ticaretle birlikte bölgeler arasında denge fiyatlarına erişilir ve bu da serbest dolaşım öncesi tahsisten (*allocation*)

20 Richardson, *a.g.e.*, s. 38.

21 Samuelson, *a.g.e.*, s. 283-303.

22 Takashi Takayama-George G. Judge, "Spatial Equilibrium and Quadratic Programming", *Journal of Farm Economics*, 46(1), 1964, s. 67-93.

23 John C. Flinn-John William B. Guise, "An Application of Spatial Equilibrium Analysis to Water Resources Allocation", *Water Resources Research*, 6(2), 1970, s. 398-407.

ekonomik manada daha verimli (*efficient*) bir tahsistir. Ürünlerin serbest dolaşımı bölgeler arası ticaretle hayata geçirilmekte ve sistem dengeye taşınmaktadır. Neticede ticaret sonrası dengeye erişmiş bir sistemde bölgeler arası fiyat farklılıkları nakil maliyetine kadar düşmektedir.²⁴

Literatürde MFDM, G. Cornelis von Kooten²⁵ tarafından kereste piyasasına, Lee Bawden²⁶ tarafından tahıl ve et piyasasına uygulanan ihracat ithalat vergilendirmesinin (*import/export duty*) ve ihracat desteklerinin (*export subsidy*) etkilerinin değerlendirilmesi üzerine, Sayed Habibollah Mosavi²⁷ tarafından gıda piyasasında kıymet esaslı vergilendirmenin/tarifenin (*ad valorem tariffs*) pirinç ve mısır ticaretine etkileri üzerine, Henry Vaux ve Richard Howitt²⁸ ve Mahan ve diğerleri²⁹ tarafından su kaynaklarının kentsel ve tarımsal su tahsislerinde optimal kullanımı üzerine, Ho³⁰ tarafından uluslararası pirinç piyasasına mübadele maliyetinin (*transaction cost*) etkileri üzerine, Patrick Harker³¹ tarafından kâr maksimizasyonunu hedefleyen kömür nakil firmalarının davranışları üzerine, Bennett ve Yuan³² tarafından ham petrolün marjinal nakil maliyetinin etkileri üzerine olan araştırmalarda gözlenmektedir. İlgili çalışmalarda kritik parametreler; fiziksel erişime yönelik doğrudan nakil maliyeti, siyasi kurumsal kararlar ve kısıtlamalar çerçevesinde ülkelerarası vergilendirmeler ve *mübadele maliyetleridir*. Mübadele

24 Richardson, *a.g.e.*, s. 38.

25 G. Cornelis von Kooten, "Modeling Forest Trade in Logs and Lumber: Qualitative and Quantitative Analysis", 4, 2013, s. 1-63. <http://ageconsearch.umn.edu/record/149182>, (Erişim Tarihi: 31.07.2018).

26 D. Lee Bawden, "A Spatial Price Equilibrium Model of International Trade", *American Journal of Agricultural Economics*, 48(4), 1966, s. 862-874.

27 Seyed Habibollah Mosavi, "Positive Agricultural and Food Trade Model with Ad Valorem Tariffs", *Journal of Agricultural Science and Technology*, 16, 2014, s. 1481-1492.

28 Henry J. Jr. Vaux-Richard E Howitt, "Managing Water Scarcity: An Evaluation of Interregional Transfers", *Water Resources Research*, 20, 1984, s. 785-792.

29 Robert C. Mahan vd., "Market Mechanisms and the Efficient Allocation of Surface Water Resources in Southern Alberta", *Socio-Economic Planning Sciences*, 36, 2002, s 25-49.

30 Wai Fun David Ho, *Government Trade Intervention, Thin Markets and International Price Fluctuations: the Case of the World Rice Market*, University of Hawaii at Manoa, Hawaii 1990, (Yayımlanmış Doktora Tezi).

31 Patrick T. Harker, "A Generalized Spatial Price Equilibrium Model", *Papers in Regional Science*, 54(1), 1984, s. 25-42.

32 Max Bennett-Yue Yuan, "On the Price Spread of Benchmark Crude Oils: A Spatial Price Equilibrium Model", *Washington University in St. Louis, University of Chicago*, s. 1-50.

maliyetlerinin enformel boyutu (sosyokültürel yakınlık) henüz matematiksel modellerde izlenememektedir.

Mekânsal fiyat denge modeli (MFDM): Model, çoklu bölge ve çoklu ürünler için kolaylıkla uyarlanabilmekle beraber, tekniğin anlaşılabilirliği ve ekonomi ile bölge bilimi çerçevesinde yapısının kolaylıkla anlaşılabilmesi için iki bölgeli tek tür homojen bir ürün için oluşturulan modelde, aşağıda kısaca anlatılmaktadır.

Modelin kurgulanması için gerekli olan varsayımlar şunlardır: i) Üretim ve tüketim alt simge 1 ve 2 ile ifade edilen iki bölgede gerçekleşmektedir (B-I ve B-II – Ek Şekil 3); ii) Ticaret tek tür homojen bir ürünün (X) bölgelerde üretilmesi ve ticareti üzerine kurgulanmaktadır; iii) İki bölge arsında ürün başı sabit bir nakil maliyeti ($t_{12} = t_{21}$) bulunmaktadır. Bu maliyet, aşağıda sunulacak farklı senaryolarda aşılması imkânsız, makul ve tümüyle sıfır/ yok olduğu şekliyle kurgulanmaktadır; iv) İki bölgede de üretilen ürün, farklı üretim teknolojilerine ve/veya faktör girdi düzeylerine sahip olup, farklı alışkanlıklara göre tüketilmektedir. Bu farklılıklar, MFDM ile hesaplanacak denge fiyatlarına etki ederek bölgeler arası ticareti rasyonel kılacak mekânsal fiyat farklılıklarına sebep olmaktadır.

Analizler; i) bölgeler arası ticaret mümkün değil (Ek Şekil 3a), ii) bölgeler arası ticaret makul bir nakil maliyetiyle mümkün (Ek Şekil 2), ve iii) bölgeler arası nakil maliyeti olmaksızın ticari bütünleşme (Ek Şekil 3b) şeklinde üç senaryolu ve kademeli olarak aşağıda sunulmakta ve arbitrajın sağlayacağı faydalar üretici ve tüketici artıkları ile grafiksel olarak anlatılmaktadır.

Bölgeler arası ticaret mümkün değil (Ek Şekil 3a): Bölgeler arası ticaretin serbest olmadığı veya yasaklayıcı düzeyde maliyetli olduğu durumda, her iki bölgede X ürünü birbirinden bağımsız olarak üretilip kendi pazarlarında bölgeler arası ticaret olmaksızın tüketilmektedir. Ek Şekil 3a'da, X ürünü için 1. Bölgedeki arz ve talebin göreceli yüksek bir fiyatta (P^*_x) E_1 noktasında dengeye oturduğu gözlenirken, aynı grafiğin sağ tarafında 2. Bölgede göreceli düşük bir fiyatta (P^{**}_x) E_2 noktasında dengeye oturduğu

izlemektedir. Bu bölgesel fiyat farklılıklarında, arz ve talep fonksiyonlarının $[S_1(P_x), D_1(P_x), S_2(P_x), D_2(P_x)]$ parametrik özellikleri (doğrusal fonksiyonlar için eğim ve sabit değer) önemli rol oynamaktadır. Bu özellikler, X ürününün 1. Bölgede yüksek fiyattan 2. Bölgede düşük bir fiyattan tüketilmesini zorunlu kılmaktadır.

Sıfır nakil maliyeti ve bölgesel bütünleşme (Ek Şekil 3b): İki farklı bölgeyi birbirinden ayrı değerlendirmeyi gerektiren nakil maliyeti seviyesini sıfır/yok seviyesine indirmeyi temsil eden özel bir durumdur. Nakil maliyeti sıfır seviyesine indiğinde her ne kadar iki farklı bölge var denilse bile, bu gölgeler bölgeler arası ticaret yönüyle bütünleşmiş bir yapıyı temsil etmektedir. Bu durum bölgeler arası ticarete erişilebilecek azami sosyal faydaya ulaşılmasını temsil eder. Diğer bir deyişle Ek Şekil 3b, ileride sunulacak Ek Şekil 4c'deki nakil maliyetinin yok seviyesine indirilmiş özel bir durumdur. Bu şartlar gerçekleştiğinde, dara kaybı sıfır ve nakil maliyetine ödenen miktar ortadan kalkarak yok olacaktır. Her iki bölgesel piyasa bütünleştiği için bölgeler arası ticaretin belirlediği denge fiyatı her iki bölge için de aynıdır. Bu özel durum nakil maliyeti olmaksızın iki bölge için tümüyle bölgesel bütünleşmenin bir neticesidir (Ek Şekil 3b).

Bölgeler arası ticaret serbest (Ek Şekil 4): Bölgeler arası arbitrajın (ara kazancın) serbest olduğu ticaret ortamında oluşan yeni durum, Ek Şekil 4'te grafiksel olarak analiz edilmektedir. Ek Şekil 4c, Ek Şekil 4a ve 4b'deki talep ve arz fazlalık değerlerinin arz ve talep fazlalığı fonksiyonlarına dönüştürülerek oluşturulmuş ulaşım maliyetini de hesaba katan grafiksel bütünlüğü göstermektedir. Ek Şekil 4a'da gözlenen kırmızı çerçeveli alan, ticaret öncesi üretici artışı fakat ticaret ile tüketici artığına dönüşen değer hesaplandığı alanı gösterirken; benzer bir şekilde, Ek Şekil 4b'deki kırmızı çerçeveli alan ticaret öncesi tüketici artığıyken; ticaret ile üretici artığına dönüşen değer hesaplandığı alanı göstermektedir. Ek Şekil 4a ve 4b'deki mavi çerçeveli alanlar da serbest ticaretin ekonomiye sağladığı ilave faydaları alansal olarak göstermektedir. Diğer bir deyişle iki bölgeli ticaretin mümkün ve rasyonel olduğu bir sistemde net refah artışını göstermektedir.

Ayrıca Ek Şekil 4c'deki üst ve alt mavi alanların alansal toplamı Ek Şekil 4a ve 4b'deki mavi çerçeveli beyaz alanların toplamına eşittir. Ayrıca diğer bir önemli husus, Ek Şekil 4c'de bulunan mermer desenli gri alan nakil için tahsis edilen ekonomik değer in büyüklüğünü göstermesidir. Ek Şekil 4c'deki yeşil alan, ulaşım maliyetinin sıfırdan farklı pozitif bir ($t_{12} = t_{21}$) değer olmasından kaynaklanan ekonomideki dara kaybını (*deadweight loss*) alansal büyüklük olarak göstermektedir. Eğer nakil maliyeti sıfır değerine düşerse, gri ve yeşil alanlar ekonominin net kârı olan mavi renkli alana dönüşür. Bu özel durum, aslında iki bölgenin tek bir bölge gibi ele alındığı bir ortamı temsil etmekte olup; Ek Şekil 3b'de de sunulmuştur. Bölgeler arası ürün başı vergilendirmeler (örneğin gümrük vergisi) de nakledilen ürüne yüklenen nakil maliyetiyle aynı etkiyi gösterir. Nakil maliyetinin sıfırlandığı gibi verginin de sıfırlanması bölgesel bütünleşmeyle aynı sonucu doğuran etkiler üretir. Yine bölgeler arası ticaretin gerçekleşebilmesi için bölgeler/ taraflar arası ticaret öncesi iletişim kurma, alıcı ve satıcıların birbirlerini ikna etmeleri, aracı kullanmaları, rakipleriyle rekabet, tanıtım, pazarlama, karşılaşılan belirsizlik ve risklerin giderilmesi gibi muhtelif mübadele maliyetlerinin (*transaction costs*) varlığı ve büyüklüğü ticaretin gerçekleşmesi için ödenen nakil maliyeti gibi etkilerde bulunmaktadır. Bunların giderildiği formel ve enformel düzenlemeler ve uyarlamalar *kurumsal* ve *sosyokültürel eşiklerin aşılması* olarak bu çalışmada ifade edilmektedir.

MFDM'nin matematiksel yapısı ise Denklem (1)'de kısaca sunulmaktadır. Yukarıda tariflenen her ticari durum için ilgili denklem geçerliliğini korumakta olup, *birinci* ifade Talep Fazlası (ED) fonksiyonunun altında kalan alanı, *ikinci* ifade Arz Fazlası (ES) fonksiyonunun altında kalan alanı ve üçüncü ifade ise bölgeler arası ticareti yapılan ürün miktar için ödenecek nakil maliyetini hesaplamaktadır. *Net Sosyal Faydayı (NSF)* ifade eden fonksiyonun en-iyilenmiş (maksimize edilmiş) çözümü bölgeler arası ticareti yapılan ürünün optimal miktarını (Q_p^{**}) ve bölgelerde üretimi ile ticareti gerçekleşecek ürünün her iki bölgedeki piyasa fiyatlarını (P_1^{**} ve P_2^{**}) belirlemektedir. Samuelson³³ ve Takayama

33 Samuelson, *a.g.e.*, s. 283-303.

ile Judge ikilisi³⁴ tarafından Denklem (1)'de matematiksel olarak ifade edilen model, programlama diline çevrilerek günümüz bilgisayar çözümleriyle çözümlenebilmektedir. İki bölge tek ürün üzerine kurgulanmış olan model çok sayıda bölge ve ürün için kolaylıkla modellenilebilmektedir. Ayrıca ilgili model, doğal kaynakların (su, enerji, maden, orman, vs.) bir veya birçok bölgede sadece üretimi ve diğerinde tüketimleri olacak şekilde tahsisini amaçlayan optimizasyon problemleri şeklinde de tasarlanarak çözümlenebilmektedir.

Eniyile (maximize) net sosyal fayda:

$$NSF = \int_0^{Q_{21}^{**}} ED_1^{\square}(x)dx - \int_0^{Q_{21}^{**}} ES_2^{\square}(x)dx - t_{21}^{\square}(Q_{21}^{**}) \quad (1)$$

Mekânsal fiyat denge modelinin (mfdm) temel sonuçları:

Bölgeler arası ticaret neticesinde karşılaşılacak temel sonuçlar *doğrudan* ve *dolaylı* olarak iki grupta değerlendirilebilir. *Birincisi* MFDM'nin açıklayıcılığı çerçevesinde tanımlanabilen *doğrudan* sonuçları kapsamakta ve *net sosyal fayda artışı* ile *nakliye sektörünün getirisini* hesaplamaktadır. İkincisi ise ticaret sonucunda *dolaylı* olarak gözlemlenecek neticeleri kapsamaktadır. Bunlar bütünleşen mekânda artan iktisadi faaliyetlerin ölçek ekonomisi ve yığılma ekonomisi yoluyla sağladığı çarpan etkileri hesaba katan yerel, ülkesel ve küresel rekabetçi büyümeye ve gelişmeye yönelik faydalarıdır.

Doğrudan statik sonuçlar:

- Talebin yüksek olduğu bölgede fiyat düşüşü, arzın yüksek olduğu bölgede fiyat yükselişiyle karşılaşılmaktadır. Bu süreçte tüketici artıkları ve üretici karları yönüyle bölge içi taraflar arası aktarımlar (yer değiştirmeler) dolayısıyla kazananlar ve kaybedenler olmaktadır. Ek Şekil 4c'de ticaretle oluşan yeni dengede, 1. Bölgede fiyatlar düşerken ($P_1^* \rightarrow P_1^{**}$), 2. Bölge'de fiyatlar artmaktadır ($P_2^* \rightarrow P_2^{**}$). Buna karşılık bölgeler arası fiyat farklılığı daralırken; bu farklılık nakil maliyeti seviyesine

34 Takayama, a.g.e., s. 67-93.

($t_{12} = t_{21}$) inmektedir. Ek Şekil 4c'de ticaret sonrası nakledilen ürün miktarı Q_F^{**} seviyesinde gerçekleşmektedir. Eğer nakil maliyeti sıfıra inerse, bölgeler arası nakledilen ürün miktarı Q_F^{***} seviyesinde, ürün fiyatı da her iki bölge için P_F^{***} noktasında sabitlenerek dengeye ulaşmaktadır. Bu da Ek Şekil 3b'deki nakil maliyetsiz bölgesel tam bütünleşmenin aynısıdır. Şayet aynı fonksiyonlar kullanılmış olsaydı aynı sonuç Ek Şekil 2'de de elde edilirdi.

- Ek Şekil 4c'de nakil maliyetinin artması; denge ticaret miktarını sıfıra doğru kaydırırken, mavi alanları küçülterek elde edilen net sosyal faydayı; diğer bir deyişle ticaretle gerçekleşen refah artışını düşürücü etkide bulunmaktadır. Bir başka deyişle grafikteki yeşil alan, sıfır noktasına doğru büyüyerek ekonomideki artan dara kaybına işaret ederken; nakliye sektörünün varlığını başta artırmakta ve sonradan azaltıcı ve hatta yok edici yönde tesirde bulunmaktadır. Ulaşım imkânlarındaki maliyeti azaltan bir gelişme (altyapının gelişmesi ve alternatif ulaşım erişim imkanlarının sağlanması gibi) nakil maliyetini düşüreceği için bölgeler arası fiyat farklılıklarını daraltıcı ve mavi alanları artırıcı etkiyle tek ürünlü iki bölgeyi ekonomide refah artışına yol açmaktadır. Bu süreçte her hâlükârda ticaretin net ekonomik getirisi pozitifdir. Ancak hangi tarafın bu ticarettten daha fazla kazanacağı, arz ve talep fazlalığı fonksiyonlarının esnekliklerine bağlıdır.
- Bu süreçte *nakil maliyeti* her ne kadar ticaretin gerçekleşmesi önünde engel olarak ifade edilse de bunun büyüklüğünü yasaklayıcı düzeyden rasyonel seviyeye çekecek müdahaleler (altyapılar düzenlemeler) ticareti mümkün kılan olumlu yaklaşımlardır. İnşa edilen köprü, tünel ve otoyoldan alınan geçiş ücretleri, her ne kadar ticareti sınırlayan maliyetler olsa da proje finansmanı ve işletme giderleri için gereklidir. Üstelik bu yolla alınacak gelirler de diğer taraftan ekonomiye katkı olarak değerlendirilmelidir. Türkiye'nin kara, hava ve denizlerinden geçen her türlü aktarım araçlarından elde ettiği ücretler ve vergiler de yerelin bütçesinde gelir hanesine yazılarak hesaba katılmaktadır. Gümrük vergileri de ticareti irrasyonel hale getirmedikçe aynı şekilde değerlendirilirler.

Dolaylı dinamik sonuçlar:

- Samuelson tarafından literatüre kazandırılan MFDM, bölgeler arası ticarete dayalı olan ve temelinde arbitrajı esas alan ticaret modelinin matematiksel kuramsal yapısını sunmaktadır. Fiiliyatta üretim ve tüketim piyasalarıyla birlikte ticari hayatta, nakliye, vergi ve mübadele maliyetleri gibi birçok faktör girdisinin, tam ve/veya yarı mamullerin ve servislerin arzını ve talebini ve kompleks ekonomik sistemlerin tüm bileşenlerini ve çıktılarını etkilemektedir.
- Nakil maliyetinin düşürülmesi, bölgelerdeki tüm faktör (*land, labor, capital, entrepreneurship*) ve sürdürülen tüm ara ve tam mamul ürün ve servis piyasalarında, doğrudan ve dolaylı olarak sonuçlar doğurur. Bölgeler arası ticaret ile artan üretim ve dolayısıyla oluşan ölçek ve yığılma ekonomisi üretimin ürün başı sabit maliyetlerini (*fixed costs*) düşürücü etkide bulunmaktadır. Bu da ilgili üreticilerin başka piyasalara rekabete dayalı erişimini arttırarak yayılabilmesine imkân tanımaktadır. Düşen nakil maliyetleri, bölgesel bütünleşmeye imkân tanıyarak bölgesel ekonominin büyümesine ve hinterlandının genişlemesine olanak yaratmaktadır. Yakın bölgelerin sistematik bir şekilde bütünleşerek birlikte çalışmasını temin etmektedir.
- Bölgeler arası ticaret ve etkileşimin önünde bulunan engeller (nakil, vergi, işlem ve mübadele maliyetleri) sınırlandırılıp veya kaldırılıp eşiklerin aşıldığı durumda, üretim ölçeğinin artan getirisiyle (*increasing return to scale*) birlikte ölçek ekonomisi (*scale economies*) yoluyla bölgelerarası MFDM çerçevesinde elde edilecek net sosyal faydanın da ötesinde faydaya dönüşerek üretilen ürünlerde bölgeler ötesi piyasalarda daha rekabetçi hale gelirler. Rekabetle beraber artan ölçek, aynı zamanda ürün kalitesini ve çeşitliliğini arttırıcı sonuçlar da doğurur. Krugman tarafından ifade edilen Yeni Ticaret Teorisi (*New Trade Theory*)³⁵ ve Yeni Ekonomik

35 Paul R. Krugman, *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge Mass 1991.

Coğrafya (*New Economic Geography*) kavramları nakil maliyetinin önemine vurgu yaparak servetin ve nüfusun belirli bölgelerde yığılma ve yoğunlaşma eğilimi gösterdiğini ifade etmektedir. Ayrıca ileri sürdüğü Ev Pazarı Etkisi (*Home Market Effect*) kavramıyla da ev ekonomileri büyük olan ülkelerin uluslararası piyasalarda daha rekabetçi ve ihracatçı olduklarını belirtmektedir.³⁶ Dolayısıyla yukarıda Samuelson³⁷ tarafından geliştirilen MFDM'nin temel ve kritik bileşeni olan nakil maliyeti, Ev Ekonomisi Etkisi'nin oluşturulmasında da kritik parametre olarak ifade edilmektedir. Diğer bir deyişle ülke içi ve hatta ülkeler arası bölgeleri bütünleştiren altyapılar, proje ve politikalar bölgesel gelişmenin ve uluslararası rekabetçiliğin de temelini oluşturmaktadır.

Türkiye Üzerinde Üç Köprü Politikaları ve Uygulamaları

Başlıkta ifade edilen *Üç Köprü* kavramı, bölgesel ve ülkesel büyüme ve gelişmeye katkıda bulunan, bölgeler arası erişimi ve etkileşimi mümkün kılan muhtelif fiziksel, siyasi ve sosyokültürel altyapılar ve bunların etkilerini kapsamakta olup çalışmanın temel hareket noktasını oluşturmaktadır. İlgili tüm altyapılar, MFDM'deki nakil maliyetine benzer şekilde bölgeler arası maliyeti düşürücü, ticareti mümkün kılıcı etkiler içermekte, bölgeler arası ticaretin gelişmesinin zeminini oluşturmaktadır. Türkiye özelinde *üç köprü* ile ifade edilen altyapıların kapsamı örneklerle Ek Tablo 1'de sunulmaktadır. İlgili tablonun sol tarafında aşılması gereken eşik türleri sunulurken; sağ tarafında bu tür eşiklerin hangi tür köprülerle aşılabacağı belirtilmektedir. Tablonun orta kısmı ise belli başlı eşik türlerinin listesiyle birlikte, çözüme yönelik köprü türleri Türkiye üzerinde muhtelif uygulamadaki örneklerle verilmektedir.

- **Fiziksel Köprüler:** Fiziki bölgeler arası sınırlayıcı veya engelleyici açıklıkları kapatan ve/veya uzaklıkları kısaltan çözümlerdir. Fiziksel olarak ayrılmış arz ve talep bölgeleri

³⁶ Lee H. Dymond, *A Recent History of Recognized Economic Thought: Contributions of the Nobel Laureates to Economic Science*, Lulu, 2015.

³⁷ Samuelson, a.g.e., s. 283-303.

arasındaki fiziksel engelleri kaldıran yol (demiryolu, su yolu, karayolu, havayolu), nakil hatları (enerji, iletişim, boru hatları), köprü, liman, havaalanı, haberleşme için uydu gibi fiziksel altyapıları kapsamaktadır.

- **Kurumsal Köprüler:** Siyasi ve idari bölgeler arası kurumsal kopuklukları ve eşikleri mevzuat ve kurumsal uyum süreçleriyle asgariye indiren veya kaldıran çözümlerdir. Siyasi ve idari yönetsel bölgeler arası etkileşimin sağlıklı bir zemine oturtulabilmesi için geliştirilen kurumsal oluşum ve mevzuatları ifade etmektedir. Bunlar özellikle faktör, ürün ve servis hareketliliğinin problemsiz bir şekilde gerçekleştirilmesine imkân sağlayan mevzuat değişiklikleri ve kurumsal yapıların oluşturulmasıyla ilgili olup, sağlıklı bir şekilde işleyen vergi, gümrük, bankacılık, sigorta, hukuk sistemleri ve ilgili mevzuatlar gibi konular bu kapsamda değerlendirilmektedir.
- **Sosyokültürel Köprüler:** Benzer veya farklı sosyokültürel bölgeler arası uyum ve uyumsuzlukları değerlendiren, bunlardan istifade eden veya olumsuzluklarını minimize eden uyum süreçlerini ve çözümleri kapsamaktadır. Dünya coğrafyasına yayılmış tarihi ve kültürel kimlikler, kimi zaman uyumsuzlukları ve farklılıkları gösterirken; kimi zaman da benzerlikleri ve uyumu ifade etmektedir. Bu benzerlikler ve uyumlar, iyi değerlendirildiklerinde bölgeler arası ticaretin gelişmesine zemin hazırlayan mübadele maliyetlerini (transaction costs) düşürücü etkilere sahiptir. Tarafların gönüllü ortaklıklarını geliştirici, işlem ve mübadele maliyetlerini düşürücü etki yaparak ticaret hacmini ve refahı artırıcı etkileri bulunmaktadır.

Üç Köprü kavramı çerçevesinde Türkiye örneği üzerinde yapılan uygulamalar ve politikalar, gerçekleştirildiği dönemlere göre aşağıda, *Erken cumhuriyet dönemi (1923-1950)*, *2. Dünya Savaşı sonrası dönem (1950-1980)*, *Liberalleşme dönemi (1980-2000)* ve *Küresel ekonomi dönemi (2000 sonrası)* başlıkları altında dört kategoride değerlendirilmektedir.

Fiziksel Köprüler

Fiziksel köprüler nakil imkânı sağlayan temel fiziksel altyapı yatırımlarını kapsamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla başlayan altyapı yatırım politikaları (Ek Tablo 1) dönemsel olarak aşağıda sunulmaktadır.

Erken cumhuriyet dönemi (1923-1950): Kırsal bir nitelik taşıyan Osmanlı döneminde endüstriyel ürünler daha çok azınlıklarca yürütülen ticaretle dışarıdan temin edilmekteydi. Osmanlı döneminden gelen demiryolları imparatorluğun bütünlüğü için asker sevkiyatını mümkün kılacak, büyük ölçüde Hicaz'a erişimi kolaylaştıracak altyapı yatırımlarıdır. Ayrıca Ege ve Marmara bölgelerindeki demiryolları da yabancı şirketler tarafından inşa edilerek³⁸ dış pazarlara tarımsal mamul ve hammadde sağlamakta kullanılmaktaydı. Kentleşme ve sanayileşme düzeyi oldukça düşük olan ülke içi altyapının etkinliği demiryolları seviyesinde ve sınırlı düzeydedir. Bu dönemde milli demiryolunun kurumsal yapısının tesisi, demiryollarının millileştirilmesi ve yeni hatların inşası göze çarpmaktadır.³⁹ Dönemin özellikleri itibariyle savaş sonrası büyük ölçüde kırsal olan toplumda üretme kabiliyeti tarım sektörü dışında sınırlı olduğundan kapitülasyonların kaldırılmasıyla milli üretim sektörünün geliştirilmesi istenmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönem (1950-1980): İkinci Dünya Savaşı'nı takip eden dönemde Marshall yardımlarının da etkisiyle ülke coğrafyasında önemli yol projelerinin gerçekleştirildiği görülmektedir. Özellikle de 1950 sonrası dönemde demiryolları ihmal edilmiş karayollarına ağırlık verilmiştir.⁴⁰ Nitekim yol projeleri demir yollarına göre daha esnek yapı arz ettiği için ülkenin ücra köşelerine erişimi mümkün kılıcı özellik taşımaktadır. Bu dönemdeki altyapı yatırımın yaygınlığı bölgesel hareketliliği artırıcı sonuçlar doğurmuş, kentleşme sürecini mümkün kılan erişimin

38 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, "TCDD'nin Kısa Tarihi", <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/yillik/004-5.pdf> (Erişim Tarihi: 30.03.2018).

39 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, "Demiryolları Tarihçe", <http://www.tcdd.gov.tr/content/31> (Erişim Tarihi: 30.03.2018).

40 Birol Çetin vd., "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 1(1), 2011, s. 123-150.

altyapısını oluşturmuştur. Bahsi geçen oneme aktör piyasası çerçevesinden bakıldığında, çalışabilir nüfusun kentlere yöneldiği görülmektedir. Tarım dışı üretim alanlarının (kamu iktisadi teşekkülleri) ekseriyeti devlet mlk olan bir ortamda, güçlü bir serbest piyasa mekanizmasının varlığından, dolayısıyla güçlü bir ticari ve ekonomik yapıdan ve etkinliğinden bahsedilemez. Ancak büyük kentlerde ithal ikameci sanayinin başlaması, otomotivde montaj sanayi ile başlayan serüven dikkat çekicidir. Ülkenin batısı Marmara Bölgesi retim kalbi olmakla beraber aynı zamanda erişimin ihtiyaç duyulduğu altyapının dönemine göre sınırlı olsa da geliştirildiği coğrafyalardır. Bu dönemde İstanbul Boğaz Köprüsü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü) inşa edilmiş, açıldığında etkisi hemen hissedilmemekle birlikte uzun zamana yayılan İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakasındaki piyasaları birleştiren mekanizmanın temelini oluşturmuştur. Bu İstanbul'un bütünleşik verimli bir piyasaya doğru seyrinin başlangıcı ve ölçek ekonomisinin gelişmesine katkı olarak değerlendirilmelidir. Bu dönem hidroelektrik enerji ve sulama amaçlı barajların inşa edilmeye başlamasıyla (rneğin Gökçekaya ve Keban Barajı) inşaata ve enerjiye dayalı sektörlerin hareketliliğinin görüldüğü dönemlerdir.

Liberalleşme dönemi (1980-2000): 1980 askeri darbesi sonrasında yaşanan liberalleşme döneminde fiziksel altyapıda önemli gelişmeler yaşanmış batılı manada otoyolların örnekleri izlenirken enerji sektörünün temelini oluşturan dünya ölçeğinde barajlar (Altınkaya, Atatürk, Karakaya) enerji üretim üniteleri olarak belirginleşmeye başlamıştır. Bu dönemde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü evre otoyollarıyla birlikte tamamlanmış İstanbul ve yakın çevresini, Marmara Bölgesi'ni bütünleştiren ulaşım ve nakil sisteminin ikinci önemli bileşeni ortaya konulmuştur.

Küresel ekonomi dönemi (2000 sonrası): 21. Yüzyılın ilk çeyreği içinde kalan dönem, fiziksel olarak gelişen üretim birimleri ve faktör piyasalarını birleştiren geniş kapsamda altyapı projelerinin hayata geçirildiği dönemdir. Bu dönemde kentler birbirine bağlanırken; faktör piyasaları lokal ötesi, bölgesel ve ülkesel boyutta bütünleşme eğilimi göstermeye başlamıştır. Mevcut yolların yaygınlığı kadar

nitelikleri de artırılmış, bölünmüş yollar yaygınlaştırılmıştır.⁴¹ Kentler ayrışık tekil sistemler yerine bütünleşik bölgesel sistemlere dönüşmeye başlamıştır. Neticede İstanbul metropolü, çevre illerle birlikte megapol özelliği göstermeye başlamıştır. Bu kapsamda fiziksel altyapılar olarak sadece ulaşım ve nakil alanında değil; tüm faktör piyasalarına etki edecek farklı türlerde ve alanlarda yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Bir taraftan kent içi tıkanıklıklar çözümlenmeye çalışılırken diğer taraftan kent içi ve bölgesel hareketlilik ve erişim imkanları arttırılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda inşa edilen Osmangazi Köprüsü (Ek Şekil 5), Yavuz Sulatan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, Yüksek Hızlı Tren hatları, kent içi tramvay, hafif metro ve metro sistemleri, tüm faktör, mal ve servis akışkanlıklarını geliştirici özellikler taşımaktadır. Bunlara ilaveten iletişim altyapısının gelişmesi, yerel ve uluslararası havalimanlarının inşası, erişebilirliği, nakil ve aktarım imkânlarını ülke sathına ve küresel düzeye taşımaktadır. Ulusal ve uluslararası enerji nakil ve boru hatları bu dönemin en belirgin fiziksel altyapı yatırımları arasında yer almaktadır (Ek Şekil 6). Özellikle Marmara Bölgesi'ndeki altyapı yatırımları İstanbul'u Tekirdağ'a, Kocaeli'ne, Sakarya'ya, Yalova ve Bursa'ya Eskişehir'e ve hatta İzmir ve Ankara'ya ve bu kentleri de birbirlerine bağlamaktadır. Kuzey-güney ekseninde geliştirilen Karadeniz'i İç Anadolu'ya ve Akdeniz'e bağlamayı hedefleyen projelerle, geçişi sınırlandıran doğal eşikler olan dağlar ve vadiler, tünel ve viyadüklerle rahatlıkla geçilebilmekte, bu suretle mekânsal bölünmüşlükler mümkün mertebe ortadan kaldırılarak (Ek Şekil 7) ülke coğrafyasının ve ekonomisinin şehirler ve bölgeler bazında bütünselliği, etkinliği, verimliliği, ölçek oluşturması ve dolayısıyla dünya genelinde rekabet edebilirliği artmaktadır. Ayrıca bu altyapılar uluslararası ulaşım koridorlarına da (Ek Şekil 8) bağlanarak yerelin uluslararası piyasalarla da bütünleştirilmesine katkı sağlanmaktadır.

Ek Şekil 9'da yer alan Türkiye'nin GSYH gelişimi grafiğindeki artış dönemleri 1960 sonrasında yaşanan kentleşme süreci ve özellikle 2000 yılı sonrasında gerçekleştirilen nakil altyapısı inşa süreciyle birlikte batıyla ve uluslararası piyasalarla bütünleşme sürecine denk gelmektedir. Ek Şekil 9'da izlenen GSYH'daki

41 Çetin vd., *a.g.m.*, s. 123-150.

geometrik artış Birinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan genç Türkiye'nin gelişim sürecini de özetlemektedir. Bu gelişimin bir boyutu fiziksel altyapıları kapsarken; diğer yanı da kurumsal yapıdaki gelişmeleri içermektedir. Kurumsal yapıdaki gelişmeler takip eden kısımda sunulmaktadır.

Kurumsal Köprüler

Kurumsal yapı, yasalarla yönetmeliklerle kurulan özel ve devlet müesseseleri olduğu gibi, toplumsal yaşayışı sürdürülebilir kılan kaynağı geçmişe dayanan sivil toplum müesseselerini de kapsamaktadır. Aile, akrabalık bağları, mesleki örgütlenmeler, örfler ve adetler bunlara örneklerdir. Kurumsal iktisadın önemli savunucularında North (1993)⁴² Batı Avrupa'nın gelişmişliğini, yüzyıllara varan adım adım ilerleyen daha verimli teknolojik gelişmişliğe imkân sağlayan kompleks işbirliklerine zemin hazırlayan ekonomik ve siyasi kurumsal gelişmişliğe bağlamaktadır. Kurumsal yapının gelişmişliğinin ekonomik sonuçları olduğunu ifade eden Douglass North,⁴³ itibar edilebilir taahhütler (*credible commitment*) kavramıyla ticari ilişkilerin sağlam bir zeminde sürdürülmesinin kurumsal altyapısını vurgulamaktadır. Kurumsal yapıların resmi ve gayri resmi kuralları olduğunu beyan eden North⁴⁴ resmi kuralların gayriresmî olana göre açık ve belirgin olduğunu ifade etmektedir. Kurumların resmi kuralları mevzuatlar, ilgili örgütlenmeler ve tanımlı faaliyetler çerçevesinde ifade edilebilmektedir. Kurumsal yapıların oluşumu ve gelişimi, devletin ve ülkenin iç ve dış işleyişini sağlıklı zeminde tanımlı hale getirme ve verimli kılma sürecidir. Osmanlı İmparatorluğu sonrası, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla başlayan kurumsallaşma süreci ve dönemsel özellikleri aşağıda sunulmaktadır. Kurumsallaşma çerçevesinde yapılan değişikliklerin bazıları Ek Tablo 1'de listelenmektedir.

42 Douglass C. North, "Institutions and Credible Commitment", *Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE)*, 149(1), 1993, s. 11-23.

43 North, *a.g.e.*, s. 11-23.

44 Douglass C. North, "The Role of Institutions in Economic Development", *UNECE Discussion Papers Series*, 2, October 2003, s. 1-10.

Erken cumhuriyet dönemi (1923-1950): Cumhuriyetin kuruluşu sonrası hayata geçirilen birçok devrimsel değişiklik, ülkenin kurumsal yapısını Batı toplumlarındaki kurumsal yapılarla uyumlu hale getirmenin aracı olmuştur. Bu dönemde yapılan değişikliklerle bir taraftan Batı'yla ilişkiler yeni bir zemine oturtulurken; ülkenin güney ve doğu coğrafyalarında kalan toplumlarla olan ilişkiler de imparatorluk sonrasında yeniden ele alınmıştır. Ülke içinde bu değişikliklerin başında saltanatın ve hilafetin kaldırılması, harf devrimi, kılık kıyafet devrimi, ölçü ve ayarlarda değişiklikler, iş ve tatil günlerinin Batı toplumuyla uyumlu hale getirilmesi, kadının toplumsal hayata katılımı ve devletin ve toplumun işleyişini şekillendiren kanunlarda değişiklikler (medeni, ceza ve ticaret kanunlarının doğrudan adaptasyonu) gibi birçok uyum paketi gelmektedir. Bu değişiklikler bir Doğu kültürü ile Batı toplumu arasındaki birçok kurumsal uyumsuzluğu ortadan kaldırmayı hedeflediği gibi Batı'yla etkileşimi artırmayı amaçlamaktadır. Ayrıca bahsi geçen dönemde, kapitülasyonların kaldırılmasıyla ekonomik yapının dışa bağımlılığının sonlandırılması da hedeflenmiş, milli sermayenin ve sanayinin oluşumu desteklenmiştir. Yapılan kurumsal değişikliklerin uzun vadede Batı'yla entegrasyonda kolaylaştırıcı sonuçları bulunmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönem (1950-1980): Bu dönemde Türkiye'nin Batı Dünyası'yla etkileşimi Marshall yardımları ve NATO'ya dahil olma şeklinde belirginlik göstermiştir. Dış yardımlarla birlikte kırsal alandan kentsel alana göçen ve kentleşen toplumun yeni problemlerle yüzleşmeye başlaması da dönemin önemli olaylarıdır. 1960 askeri darbesi ve *yeni anayasanın* hazırlanması, takibinde yaklaşık 10'ar yıllık periyotlarla karşılaşılan askeri müdahaleler, yeni devletin kurumsal yapısının henüz oturmamış olduğunun göstergesi olarak değerlendirilebilir. Sistemin tıkanıdığı durumlarda sistem dışı müdahalelerle kurumsal yapının sürdürülebilirliği sağlanmaya çalışılmaktadır. Bu dönemde sağ-sol çatışmaları devletin ve ülkenin kurumsal işleyişlerinde aksamalara yol açarken; 1980 darbesinin de zemini oluşmaya başlamıştır.

Liberalleşme dönemi (1980-2000): 1980 askeri darbesini takip eden dönem, yeni anayasayla birlikte üretim araçlarının kamu elinden serbest piyasa ekonomisine geçiş amaçlı özel müteşebbise aktarılmaya başlandığı dönemdir. Liberalleşme hareketi, verimsiz kamu iktisadi teşekküllerinin özelleştirilmesiyle beraber özel müteşebbislerin gelişimi şeklinde gözlenmektedir. Bu gelişmelerin hayata geçirildiği Özal yönetiminin ve döneminin sloganı i) *Düşünce ve İfade Özgürlüğü*, ii) *Din ve Vicdan Özgürlüğü* ve iii) *Teşebbüs Özgürlüğü* şeklindedir. Bu manada birçok yasal düzenleme yapılmış, serbest piyasa önündeki engelleri kaldırarak ticareti kolaylaştırmayı amaçlayan uygulamalara geçilmiştir. İçerik itibarıyla bu politikaların toplumsal barışa ve sosyo-kültürel etmenlere de etkileri bulunmaktadır. Parada konvertibilitenin sağlanması, döviz bulundurma önündeki hukuki kısıtlamaların sonlandırılması dönemin önemli gelişmelerindendir. Ayrıca 1959 yılında o dönemdeki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) üyelik için ilk başvuru yapan ülkelerden biri olan Türkiye, 1963 yılında imzalanan Ankara Antlaşması'yla birliğe üyelik sürecini başlatmış, uzun bir hazırlık dönemini takiben, 1987 yılında dönemin Başbakanı Turgut Özal ve Devlet Bakanı Ali Bozer öncülüğünde AT'ye tam üyelik başvurusu gerçekleştirilmiştir.⁴⁵ 1991 yılında imzalanan *Avrupa Serbest Ticaret Antlaşması (The Free Trade Agreement – EFTA)* kurumsal olarak AB ülkeleriyle karşılıklı ekonomik ilişkilerin ve ticaretin serbest piyasa ortamında belirlenen rekabet şartlarında uyum içerisinde gerçekleşmesini ve muhtelif gümrük muafiyetleriyle mümkün kılınmasını hedefleyen önemli kurumsal düzenlemelerdendir.⁴⁶

Küresel ekonomi dönemi (2000 sonrası): AB'yle müzakere takviminin başlaması, uyum paketlerinin ve fasıllarının açılması, açılan fasıllarda uyuma yönelik değişikliklerin sağlanması bu dönemdeki önemli kurumsal değişikliklerdir. Ülkeye yabancı sermaye ve yatırımların girişini desteklemek ve oluşabilecek anlaşmazlıklar ve belirsizlikleri gidermek amacıyla 4686 sayılı

45 Marmara Üniversitesi, "Avrupa Birliği Enstitüsü", <https://avrupa.marmara.edu.tr/ab-enstitusu/enstitu/tarihce/>, (Erişim Tarihi: 30.07.2018).

46 European Free Trade Association (EFTA), "Turkey", <http://www.efta.int/free-trade/free-trade-agreements/turkey>, (Erişim Tarihi: 30.07.2018).

Milletlerarası Tahkim Kanunu çıkarılmıştır.⁴⁷ Ayrıca Türkiye'yle diğer ülkeler arasında ikili antlaşmalar çerçevesinde vizesiz seyahatin altyapısının hazırlanması, uluslararası ticari ortaklıkların çeşitlendirilmesi politikası çerçevesinde elçilik ve ticari ataşelerin daha etkin kılınması; elçilik bulunmayan ülkelerde kurumsal yapıların oluşturulması, ihtiyaç duyulan coğrafyada banka şubelerin açılması gibi gelişmelerde söz konusu dönemde yapılan önemli düzenlemelerdir. İhracat ve ithalatın kolaylaştırılması yönünde atılan her türlü resmi adım da bu kapsamda değerlendirilmelidir. Üst düzey resmi makamlarca yapılan dış gezilere eşlik eden iş adamları, yatırımcılar ve bağlı oldukları ticaret odaları temsilcileri de resmi bir referansla devletin kurumsal desteğiyle ticari bağları geliştirmektedirler.

Sosyokültürel Köprüler

Sosyokültürel köprüler kavramıyla, temelinde mevzuat yönüyle anayasa ve yasalar olsa bile, ülke içi ve ülke dışı toplumsal yapıda ahenk, bütünleşme ve güvene dayalı nitelikli ilişkilerin tesisi anlaşılmaktadır. Toplumsal çatışma, bölünme ve ayrışma ülke içi üretim ve tüketim potansiyelleri bakımından sosyokültürel anlamda bir çeşit nakil maliyeti benzeri eşik oluşturarak mekânsal bölünmeye denk verimsizlik ortamları oluşturabilmekte ve refah kayıplarına yol açabilmektedir. Örneğin bir bölgenin diğer bir bölgeyle ticareti ve bölgeler arası yatırımları düşürmesi ve hatta kesmesi, turizm sektörünün toplumsal çatışma ortamında sekteye uğraması, bir etnik grubun diğer bir etnik grupla alışverişi kesmesi gibi durumlar bu çerçevede değerlendirilebilir.

Kurumların resmi ve gayriresmî (formal ve informal) kuralları olduğunu belirten North,⁴⁸ gayri resmî olanlar için yazılı olmayan normların belirleyici olduğunu ifade etmektedir. Resmi kurallar için gerekli uyarlamalar yukarıda ifade edilen kurumsal değişiklikler ve bunların işletilmesi şeklinde hayat bulurken, gayriresmî olanlar özellikleri itibariyle daha kapsamlı, tarihi

47 Osman Saraç, "Milletlerarası Tahkim ve Uluslararası Yatırımlar", *Maliye Dergisi*, 2013, s. 140.

48 North, *a.g.e.*, s. 1-10.

derinliklerden gelen sosyokültürel dokunun inceliklerinden çıkan, kimi zaman dini, kimi zaman örfi yaklaşımlardan beslenmektedir. Gayriresmî olanlar, toplumun hayatı ve buna ilişkin kurumları, yaşama biçimini ve alışkanlıklarını yansıtmaktadır. Ticari bir bakış açısıyla bakıldığında, gayriresmî özellikler, uyumlu olduğunda kültürel etkileşimi kolaylaştıran, ilgililere yakınlık ve öncelik sağlayan, buna karşılık uyumsuzluk hali oluşturduğundaysa yakın olsalar dahi etkileşimi, iletişimi ve mübadeleyi zorlaştıran yapılardır. Bu konuda ortak norm ve değer sahibi olmak taraflara ayrıcalık sağlayabilmekte ve mübadele maliyetini (*transaction cost*) düşürmektedir. Türkiye’de Cumhuriyet sonrasındaki sosyokültürel değişim ve gelişim süreci örneklerle Ek Tablo 1’de özetlenmektedir.

Erken cumhuriyet dönemi (1923-1950): Savaştan yeni çıkmış bir ülke için “*Yurtta Barış Dünyada Barış*” anlayışı çevre ülkelerden emin olma ve güven verme prensibi, bu ve sonraki dönemlerde devletin ve toplumun temel politikasıdır. Erken Cumhuriyet Dönemi, yeni devletin batılılaşma politikasına paralel olarak toplumun geçmişinden gelen resmi ve gayriresmi kurallarının bir direnç olarak reformlar sürecinde izlendiği bir dönemdir. Diğer bir deyişle bu dönemde, devrimci bir bakış açısıyla gelişmiş dünyayla bütünleşmeye yönelik köprü kurulurken; ikincil görülen geleneksel yapılardan, Batı değerlerine uymayan normlardan uzaklaşma stratejisi uygulanmıştır. Yeni bakış açısına göre, toplumun sosyoekonomik yönden geriliğinin temelinde, önceki yönetimin ve milletin kurumsal yapısındaki özellikleri etkili olmuştur. Nitekim bunlar, değiştirilmeli ve/veya kaldırılmalıdır. Örneğin bu dönemde anlayış olarak uyumsuzluk ortaya çıkaran ve Batı’yla kurulmaya çalışılan bütünleşmeye engel teşkil edeceği düşünülen imparatorluk geleneğinden ve halifelik kurumundan gelen yükümlülüklerden kurtulması kararı alınmıştır. Cumhuriyetin kuruluşundan sonra hayata geçirilen birçok değişiklik, ülkenin kurumsal yapısını ülke dışı batı toplumundaki kurumsal yapılarla uyumlu hale getirmenin aracı olmuştur. Bir nevi sosyokültürel uyumsuzlukları gidererek batıyla ve gelişmişlikle olan mesafenin kapatılması, eşiklerin aşılması ve algısal köprülerin tesisıyla temin edilmeye çalışılmıştır. Devlet radyosu ve Halkevleri vasıtasıyla batı müziği, opera ve dans gibi etkinliklerin desteklenmesi ve tabana yayılması çabaları bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Yukarıda belirtilen değişikliklerin resmi mevzuat karşılığı kurumsal köprüler başlıklı önceki bölümde ifade edilmiştir. Ancak yoğun devrimsel değişikliklerle halkın gündelik giyim kuşamından eğlenmesine kadar birçok alanda Batı Dünyası'na yönelik gayriresmî köprüler kurulurken; toplumun bazı kesimlerinde bu durum dirençle karşılanmıştır. Diğer bir ifadeyle, bir önceki bölümde anlatılan resmi kurallar, devletin kanunlarında çok kısa bir süre içerisinde hayat bulurken; gayriresmî kurallar için değişim kolay gerçekleşmemiştir. Geline nokta itibariyle, resmi kurallar çerçevesinde ülke Batı'yla bütünleşme noktasında mesafe kaydetmiş, buna karşılık Doğu'yla olan bağları noktasında muhtelif uyumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. Bu oluşum kimi zaman ülke içerisinde iç çatışmalara ve kırılmalara sebebiyet vermiş ve hatta daha sonraki dönemlerdeki siyasi çalkantıların da sebepleri arasında gösterilmiştir.

Bahse konu olan dönemde toplumun gelenekleri, dini ve ahlaki değerleriyle uyumlu kabul edilmeyen karar ve uygulamaların gündelik hayattaki karşılıkları ve bunların benimsenmesi, sancılı bir süreci ifade etmektedir. Yine bu dönem, Batı'ya yönelişle birlikte, Doğu'dan ve ülke içi geleneksel dokudan kopuşu da kapsamaktadır. Örneğin Türkiye Cumhuriyeti'nin tatil günü olarak Cumartesi ve Pazar gününü seçmesi, Batı'ya yönelmenin yanı sıra, Perşembe öğleden sonrayı ve Cuma gününü kutsal kabul eden geleneksel Doğu'dan ayrılma iradesini de göstermektedir. Batı'ya yönelik köprülerin kurulmaya çalışıldığı dönemde, doğudan uzaklaşma iradesinin en karakteristik örneği belki de ezanın Türkçe okunmasıdır. Bu uygulamanın Batı toplumuyla bütünleşmeyi sağladığı söylenemez; ancak ülke içi geleneksel toplumun normları ve doğu ile bağları azaltma anlamına geldiği söylenebilir. Sonraki dönemlerde sürdürülen demokratikleşme ve liberalleşme hareketleri de bu dönüşümde keskin olarak algılanan yönlerin değişiklik ve düzenlemelerle toplumsal uyuma ve barışa doğru gelgitli bir şekilde evirildiği süreçtir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönem (1950-1980): Bu dönemde bazı demokratikleşme çabaları görülmektedir. Geçmişten gelen geleneksel kurumsal yapılarının henüz yok olmamış olduğu ve

toplumun devlet kurumları aracılığıyla yerleştirilmeye çalışılan normlar karşısındaki tutumu çok partili seçimlerde vatandaş tercihlerini belirleyici olmaya başlamıştır. Örneğin ezanın Türkçeleştirilmesi uygulaması kaldırılmıştır. Toplumun geleneksel kimlik olarak benimsediği normlardan vazgeçmeme kararlılığını politik düzlemde gösterme imkânı bulmasıyla, yönetimle bütünleşme süreci yeni bir boyut kazanmıştır. Bu dönem 1960 ve takibinde yaklaşık her 10 yılda bir gelen askeri müdahalelerle gelgitli bir süreç halinde ilerlemiştir. Başka bir ifadeyle demokratik seçimler-askeri müdahale-tekrar demokratik seçimler şeklinde ilerleyen bu süreç, vatandaş ile devlet arasındaki vicdani bağın tesisi konusunda gelgitler yaşanan bir dönem olarak şekillenmiştir. Yoğun kentleşme hareketlerinin yaşandığı söz konusu dönemde, mevzuata dayalı kurumsal/resmi değişikliklerin kentlerde büyük ölçüde benimsenmiş olmasına karşın, kırsal kesimin kente olan göçleriyle kırsalda korunan geleneksel yapı resmi normlara bir direnç olarak kentlerde kendini göstermeye başlamıştır. Bu dönemde, yeni kentleşen ve kentlileşen toplumla, Cumhuriyet'in gerçekleştirmiş olduğu resmi ve gayriresmî değişimleri benimsemiş olan öteden beri kentlerde yaşamakta olan kesim arasında hissedilen uyumsuzluk bir tür toplumsal çatışmanın temelidir. Kentleşme süreciyle bu uçurum zaman içerisinde kapanarak ülke içi sosyal bütünleşmeyle yavaş da olsa gerçekleşecektir.

Liberalleşme dönemi (1980-2000): Batılılaşma politikaları içerisinde geleneksel yapının kendini devrimler içerisinde yeniden formatladığı ve Batı araçları ile kurumları içerisinde gelenekselliği tanımladığı yeni bir sürecin başlangıcıdır. Kırsal kökenli, geleneksel, süreç itibariyle eğitimsiz halk, kentleşme süreciyle birlikte, eğitime erişimle kendisini Batı kurum ve normları içerisinde yeniden tanımlayarak kentlerde ve siyasette var olmaya başlamıştır. Bu dönem, sanayileşme ve kentleşme sürecini iskalamış olan tarımsal bir toplumun medeniyet sürecine tekrar dahil olmak üzere gayret gösterdiği ve önemli yapısal dönüşümlerle mesafe kat ettiği yıllardır. Toplum liberalleşirken aynı zamanda tarihi ve geleneksel bağları da günün şartlarına göre uyarlamıştır.

Bu dönem, Orta Asya ve Kafkasya'daki Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını elde etmeleri, 1980'lerde Bulgaristan'dan Türkiye'ye soydaş göçü yaşanması, Orta Asya Türki Cumhuriyetlerinden gelen göçmenlerin etkisi, Yugoslavya'nın dağılması, Bosna İç Savaşı ve Körfez Savaşı hasebiyle güneyden gelen göç dalgaları gibi gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. Toplum bu sorunların temelinde yer alan tarihi roller ve kimlikleri tartışmaya başlamış ve neticede geçmiş ile gelecek arasında sosyokültürel bağların yadsınamaz özellikler taşıdığı görülmüştür. Diğer bir deyişle bu dönem özelliği itibariyle; bir taraftan batılı manada liberalleşirken, aynı zamanda Türk Cumhuriyetleri ve Balkanlardaki dost ve akraba toplulukların varlığının farkına varıldığı sosyokültürel geçmişin de tekrar gündeme taşındığı bir dönemdir.

Küresel Ekonomi dönemi (2000 sonrası): Bu dönem kentleşmenin büyük ölçüde gerçekleştiği, nüfusun genç ve dinamik olduğu bir zamana rastlamaktadır. Nitekim 2000'li yıllardan itibaren İletişim Çağı'nın sağladığı imkânla her türlü bilgi ve belgeye rahatça ulaşılmaktadır. Resmî kurumları ve yasal yapılanması itibariyle Batı normlarına uyumlu olan; ancak kimlik tanımını geleneksel bağlarını da kapsayacak şekilde oluşturan bir sosyokültürel yapının varlığı bu dönemin kimlik algılayışının temelinde yer almıştır. Diğer bir deyişle, bahsi geçen dönemde batılılaşma manasında resmi ve gayriresmi birçok değişim benimsenmiş, bunun yanında geçmiş, gelenekler ve Doğu kimliğine ait normlarla da irtibat kurarak bunlarla barışan bir toplum yapısı ortaya çıkmıştır.

Geleneksel sosyokültürel yapının verdiği özgünlükle *uluslararası düzlemde* hem Batı Dünyası'yla hem de Türk ve Müslüman coğrafyayla rahatlıkla iletişime geçebilen bir ülke olma çabası da bu dönemin temel özelliğidir. Aynı zamanda dünyanın çeşitli yerlerinde meydana gelen savaşlar, afetler ve mağduriyetler karşısındaki resmi ve gayriresmi tutum ve davranışlar da Türkiye'nin sınır ötesi etkinliğini artırırken uzun dönemli karşılıklı fayda üretmenin de altyapısını oluşturmuştur. Bu manada Kızılay'ın, AFAD'ın ve TİKA'nın ülke dışı faaliyetleri takdir toplamakta ve Türkiye'nin uluslararası arenada etkinliğini arttırmaktadır. Türkiye, "Yurtdışı

Türkler ve Akraba Topluluklar”dan gelen öğrencilere burslar vererek ilgili toplulukların gelişmelerine katkıda bulunurken uzun vadeli sosyokültürel köprülerin tesisine de katkıda bulunmaktadır. Sömürgeci bir geçmişi bulunmayan Türkiye’nin gelişmekte olan ülkelerle gerçekleştirdiği ticari işbirlikleri ve yatırımlar da dikkat çekmektedir. Yeni kurulmuş olan TRT World kanalının yanında, özellikle Türk televizyon dizileri ve filmleri alternatif bir bilgi kaynağı oluşturarak küresel dengede Türkiye algısına etki eden yumuşak güç olarak önem kazanmaktadır.

Bu dönemde Batı toplulukları ile AB çerçevesinde uyum faaliyetleri devam etmektedir. Gurbetçi sıfatıyla adlandırılan Avrupa ve Amerika’daki soydaşların buldukları ülkelerde kimliklerini kaybetmeden yaşadıkları ülkelere entegrasyonu da bir tür sosyokültürel köprü kurma süreci olarak değerlendirilmelidir.

Bu dönemde ülke içi bütünleşme anlamında, Türkçe dışındaki yerel dil ve lehçelere yönelik yapılan hukuki düzenlemeler toplumsal barışın tesisi yönündeki önemli gelişmelerdendir.

Yukarıda ifade edilen ülke içi ve dışı yaklaşımların neticeleri, mekânsal ve/veya zihinsel süreksizlikleri kaldırma, eşikleri aşma yönüyle oldukça önemli sonuçları bulunmaktadır. Bu yaklaşım tümüyle sosyokültürel köprü kurma gayreti olarak isimlendirilebilirler.

Cumhuriyetin ilk yıllarında daha çok Batı’yla köprü kurmaya çalışan Türkiye; artık sarsılmaz bir biçimde konumlandığı Batı Dünyası içerisinde ülkenin geleneksel dokusunu ve kadim geleneklerini de gündemine almaktadır. Batı medeniyeti içinde toplum geleneksel normlarını batılı sisteme uyumlu bir biçimde yeniden tanımlayarak varlığını sürdürmektedir.

Köprü kurma süreci ve ekonomik etkileri: Türkiye özelinde yukarıda ifade edilen her tür köprü politikalarının (Ek Tablo 1) neticeleri dünyada gözlenen ekonomik krize rağmen büyüyen ve gelişen ülke ekonomisinden izlenebilmektedir. Ek Şekil 9’da yukarıda zikredilen *üç köprü* politikaları ve uygulamalarının

yoğun bir şekilde hissedildiği son 40 yıllık dönem için ekonomik büyümenin seyri gözlenebilmektedir. Ek Şekil 10, Ek Şekil 9'da izlenen büyümenin ihracata ve ithalata bağlı boyutunu grafiksel olarak sunmaktadır. Buna karşılık, özellikle 2013 baharından sonraki Taksim Gezi Parkı Olayları, 17-25 Aralık Süreci, 15 Temmuz Darbe Girişimi, Güneydoğu Anadolu kentlerinde gözlenen Hendek Olayları toplum içerisindeki kurumsal yapıları etkilerken, Suriye'de düşürülen Rus uçağı sonrasında ticari ilişkilerde duraklama iki toplum arasındaki olumlu etkileşimi yok ederken turizm kaynaklı önemli gelir kayıplarına sebep olarak Ek Şekil 9 ve 10'daki mali düşürlere yansımıştır. Bu dönemde meydana gelen tüm bu toplumsal ve fiili olayın toplumsal harmoni ve istikrar ve hatta ülke içi ve dışı oluşturulmaya çalışılan uyum ve köprüleri etkileyen olumsuz tesirleri bulunmaktadır. Bu olumsuzluklar toplumun yatırımlarına, ticaretine ve dolayısıyla net sosyal faydasına ve refahına doğrudan ve dolaylı olarak olumsuz yönde etki etmektedir. 2013 yılı sonrası Ek Şekil 9 ve 10'da izlenen ekonomik düşürler bu olayların bir sonucudur.

Köprülerin Tesisi veya Yıkılması

Yukarıda anlatılan bütünleşmeye yönelik tüm değişikliklerin ekonomik yönden faaliyet gösteren bütün tarafların etkileşimi kolaylaştırıcı sonuçları bulunmaktadır. Etkileşim zorlaştığında taraflar arası ticaret azalmakta net sosyal faydaların temini güçleşmekte ve refah kayıpları yaşanmaktadır. Bunun en belirgin örneği de savaş ve çatışmaya dönüşen her ortamda büyük ölçüde refah kayıplarının görülmesidir. Nitekim savaşın doğrudan cephe savaşı olması gerekli değildir; algı ve psikolojik çatışma ve çekişmeler de benzer sonuçlara yol açabilir. Diğer yandan olumlu algının ticareti ve ekonomik getiriyi ve refahı arttırıcı sonuçları da bulunmaktadır.

Bir bölgede veya coğrafyada yapılan uygulamalar fiziksel altyapının tahribatı, kurumların lağvedilmesi ve toplumsal barış ve uyumun yok edilmesi yönünde sonuçlar doğuruyorsa, yukarıda MFDM çerçevesinde teorik olarak ifade edilen tüm faydaların temini sürecinin tersi bir sürecin işlediği/işletildiği

sonucu ortaya çıkarılabilir. Bu tür uygulamalar insanlık tarihi boyunca rakip olanın bertaraf edilmesi için kullanılan yöntem olarak ifade edilebilir. Tarihe geçmiş “*Böl-Parala-Yönet*” politikası, tümüyle *üç köprü* kavramının tersten uygulanmasını içermektedir. Bunun örnekleri Birinci Dünya Savaşı ile Osmanlı İmparatorluğu bakiyesi olan bölgelerin mekânsal ve toplumsal ayrışmasında izlenmektedir. Birbirinden koparılmış bütünlük arz etmeyen her ülke ve her alt-bölge net refah, ölçek, ürün çeşitliliği, rekabet kaybıyla karşı karşıyadır. Yapılan bu yıkıcı müdahaleler, ilgili coğrafyalarda daha uzun dönemli istikrarsız ortamların (kurumsal boşlukların) oluşmasına da zemin hazırlayarak bölge dışı aktörlere her yönüyle bağımlı dokuları da oluşturmaktadır. Kendi arazisini modern manada işleyemeyen, balığını tutamayan, madenini kendi imkânlarıyla çıkaramayan, ormanını işleyemeyen küçük ve ölçekten uzak dokucuklar oluşturulmaktadır. MFDM tümüyle tersten okunarak fiiliyata geçirilmektedir.

MFDM'nin ideal hayat bulduğu coğrafyalarda, örneğın Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) *üç köprü* kavramı mükemmel bir şekilde işletilmektedir. Devlet olarak dünya ekonomisinin %15'i düzeyinde olan ABD, nüfus olarak dünyanın sadece %4,5'i kadardır. Altyapısı, kurumsal gelişmişlik düzeyi ve refah toplumu olarak kendi içerisinde dengeye oturmuş sosyokültürel yapısıyla dünyanın önde gelen ülkelerindedir. AB benzer bir yapıyı Avrupa ülkeleri arasında gerçekleştirmek istemektedir. Dünyada benzer uygulama girişimleri arasında Şanghay İşbirliği Örgütü'nü (ŞİÖ) ve Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi'ni (NAFTA) de sayabiliriz. Türkiye *üç köprü* kapsamında AB'ye üye olma sürecinde faaliyetlerini sürdürmekte ve ŞİÖ'yle etkileşimini arttırmaya çalışmaktadır.

Üç Köprü Çerçevesinde Politika Analizleri

Üç köprü ile kısaca ifade edilen kuramsal çerçeve kullanılarak muhtelif yerel ve bölgesel analizler ve Türkiye ile ilgili değerlendirmeler bu kısmın içeriğini oluşturmaktadır.

İhracat Verileriyle Uluslararası Düzlemde Üç Köprü ve Türkiye

Aşağıda ABD, Almanya, Fransa, Kanada, Japonya, İngiltere'den oluşan gelişmiş altı ülkenin ihracat verileri üzerinden üç köprü kavramı değerlendirilmektedir. Ek Tablo 2'de *CIA World Factbook* verilerinden derlenmiş ismi geçen ülkelere ait bilgiler ve Türkiye'nin 2010-2016 yılındaki en önemli ihracat ortakları yüzde paylarıyla sıralanmış olarak sunulmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin ihracat ortaklarındaki değişim ilgili tabloda verilirken Ek Tablo 3'de bu değerlerin TÜİK verileri ışığındaki 2007-2017 yılları arasındaki seyri gözlenmektedir.

Ek Tablo 2'deki verilerin değerlendirilmesi neticesinde üç temel sonuç dikkat çekicidir. Bunlar:

- Büyük ölçüde sınır komşuluğu ilişkisi gösteren Avrupa ülkeleri birbirlerinin en büyük ticaret ortaklarıdır. Nakil maliyeti yönüyle değerlendirildiğinde, Ek Tablo 2'de yer alan ihracat ortakları verileri ticaretin en yakın, erişim maliyetinin en düşük olduğu coğrafyada gerçekleştiği sonucunu ortaya koymaktadır. Bu da kuramsal olarak MFDM ile örtüşmekte, ilgili ülkeler birbirlerinin yakın etki alanlarında var olurken, en verimli ticaretlerini nakil maliyetlerinin en düşük olduğu coğrafyada birbirleriyle yapmaktadırlar. AB çerçevesinde ulaşım ve nakil altyapısına yapılan yatırımlar bölgesel büyüme ve gelişmeyi arttırıcı etkilerde bulunmakta, coğrafyayı bütünleştirmektedir. Mevcut mekânsal yakınlığa ilave olarak, nakil altyapılarına yapılan ortak yatırımlarla fiziksel köprüler tesis edilmekte ve ülkelerin ekonomik bütünleşmesi ve gelişimi arttırılmaktadır.

Türkiye'nin ana ticari ortakları sıralamasına bakıldığında ise ticaret ortakları büyük ölçüde sınır komşusu değil; sınır ötesi ülkelerdir. Bununla birlikte Türkiye'nin komşusu olduğu ülkelerle ticaretin yükseldiği yıllarda büyüme eğiliminin de arttığı gözlenmektedir. Komşu ülkelerle uzun dönemli ticari ilişkiler, sürekli istikrarsızlıklar, çatışma ve savaşlar sebebiyle sürdürülebilir bölgesel gelişmeye dönüşmemiştir.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın inşası, Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Kerkük-Yumurtalık Petrol Boru Hattı, Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Mavi Akım, Türk Akımı, gelecek için İpekyolu Projesi ve bunlar gibi çeşitli projeler coğrafyanın da sağladığı avantajlarla birlikte, Türkiye'ye fiziksel olarak doğrudan fayda sağlayacak *fiziksel köprülerdir*. Yukarıda ifade edilen projelerin Türkiye için faydaları hem alıcısı, hem de satıcısı olduğu ürün ve servisler için net ekonomik fayda, (Ek Şekil 4c'de temsili mavi alanlar) aynı zamanda nakil hattı ve güzergahını mümkün kıldığından dolayı elde ettiği ve edeceği nakil gelirleri (Ek Şekil 4c'de temsili gri alanlar) olmuş ve olacaktır. Benzer şekilde Türkiye'nin telekomünikasyon altyapısı, uçuş güzergahı olması, ülke için iletişimde ve havayolu taşımacılığında önemli gelir ve stratejik üstünlük kaynağı durumundadır. Bu fiziki altyapılar aynı zamanda yerelde ve bölgede ekonomik istikrar ve güveni sağlama yönüyle tüm tarafları teşvik etmektedir. Bu durum, belirsizlikleri giderme ve fiili uygulamaları geliştirmek üzere ülke içi ve uluslararası kurumsal yapıların geliştirilmesini gerekli kılmakta; dolayısıyla yerel uyumsuzlukların giderilmesi için önlemler alınmasını zaruri kılmaktadır. Diğer bir deyişle uluslararası uzun dönemli istikrar ve güven ortamının temini sağlanmaktadır.

- Büyük ölçüde ortak kurumsal tarihi geçmişe dayanan ülkeler birbirlerinin en büyük ticaret ortaklarıdır. Özellikle Avrupa ülkeleri, geçmişten gelen kurumsal ticari altyapılarını serbest ticaret ve gümrük birlikleri çerçevesinde ayrıca ilerleterek ülkeler arası etkileşimin kurumsal ve hukuki altyapısını geliştirmekte, faktör piyasaları kadar mal ve hizmetlerin etki alanlarının genişletilmesinin önündeki engelleri kaldırmaktadır. AB müktesebatı, bu konuda bir çeşit *kurumsal köprü* kurma müessesesi olup coğrafyanın bütünleştirilmesini ve kaynakların verimli kullanılmasını hedefleyerek ekonomik büyüme ve gelişmeyi sağlamaktadır. Benzer bir şekilde kurumsal olarak etkileşimi geçmişe dayanan Birleşik Krallık ve buna bağlı ülkeler sahip oldukları ortak ticari kurumsal altyapıları kullanarak güçlü ticari ilişkilerini sürdürmektedirler.

Ek Tablo 2’de yer alan gelişmiş ülkelerinin en büyük ticaret ortaklarının hemen komşu ülkeler olduğu ve birlikte aynı kurumsal altyapılardan istifade ettikleri görülmektedir.

Buna karşılık Türkiye ve çevresindeki ülkelerin resmi ve idari kurumsal yapıları birbirleriyle uyumlu değildir. Bu konuda bazı ilerlemeler gerçekleştirilmesine rağmen tüm bölge ülkeleri arasında her türlü ticari ve ekonomik ilişkiyi sağlıklı bir zeminde yürütecek kadar uyum sağlanamamıştır. İran-İrak Savaşı, İran İslam Devrimi, Suriye İç Savaşı ve sürekli yenilenen uluslararası bölgesel ambargolar ülkelerin kurumsal uyum sürecini baltalamakta ve bölgesel gelişmeyi tahrip etmektedir. Uluslararası düzeyde alınan bir ambargo kararı, bölgeyi ve ticaret yapacak tüm tarafları derinden etkilemektedir. Türkiye’nin “*komşularla sıfır sorun*” politikası, Arap Baharı kalkışmaları neticesinde büyük ölçüde anlamını yitirmiş görünmektedir. Bununla beraber Türkiye, kurumsal uyumu ikili ilişkilerle geliştirme stratejilerini mümkün olduğu kadarıyla yürütmeye çalışmaktadır. Örneğin vizesiz seyahat, gümrükte kolaylıklar, bankacılık ve finans alanlarında ortak çalışmalar komşu ülkelerle sınırlı olmaksızın sürdürülmeye çalışılmaktadır. Türkiye ve çevresinin kurumsal olarak harmoniye ulaşamaması sadece Türkiye için değil bölgesel gelişmişlik için önemli bir sorun teşkil etmektedir. Büyüme ve kalkınma amaçlı bölgesel istikrar ve güvenin sürekliliğinin temini için *kurumsal köprülerin* noksanlığı hissedilmektedir.

- Büyük ölçüde ortak sosyokültürel geçmişe dayanan ülkeler, birbirlerinin en büyük ticaret ortaklarıdır. Yukarıda adı geçen ülkelere Japonya dışındakiler aynı sosyokültürel geçmişe sahip olarak Latin kültüründen etkilenmiş, dil benzerlikleriyle iletişimleri kolay ve dini kimlik olarak Hıristiyan ülkelerden oluşmaktadır. Bu nedenle AB, kendi hissi coğrafyalarında benzer ürün ve servislerde dışarıdakilere göre rekabet avantajlarına sahiptir. Diğer bir ifadeyle aynı şartlarda aynı ürün için üye ülkeler arasındaki etkileşim, dışarıdakilere göre daha yüksektir. Dolayısıyla AB, bir çeşit *sosyokültürel köprü* kurma projesidir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihi mirasları üzerinden kurulmuş olan Türkiye ve çevresindeki ülkelerin sosyokültürel anlamda ortak geçmişleri yüzlerce yıla; hatta bin yıla kadar gitmektedir. Bu durum birçok ikili ilişkide bölge dışı aktörelere göre yerelin avantajıdır. Osmanlı İmparatorluğu küçülürken Anadolu'ya yönelen her göçmen coğrafyanın tüm kültürel bağlarını Anadolu'ya günümüz Türkiye'sine taşımıştır. Bu suretle Türkiye'nin kültürel zenginliğini oluşturan diller, inançlar, örfi ve etnik kimlikler, ülkenin birçok coğrafyaya rahatlıkla erişimini sağlayan sosyokültürel bağlarını faal olmasa da oluşturmaktadır. Bu yapı Türkiye'yi Çin'den Adriyatik'e, Kırım'dan Basra Körfezi'ne ve hatta Hindistan'a kadar etkili kılacak özellikler taşımaktadır. Gurbetçi soydaşlar benzer etkiyi AB içerisinde sağlayıcı özellik taşımaktadır.

Bu özelliklerin Türkiye'ye sağlayacağı faydalar kadar bölgesel ve uluslararası düzeyde Türkiye'ye yüklediği yükümlülükler de bulunmaktadır. Türkiye kişi-başı gelire göre en fazla dış yardım yapan ülkedir. Afet durumlarında yardım kuruluşlarının etkin bir şekilde görevlendirilmesinin yanında, ortak kültür mirasına sahip olduğu bölgelerde kültür varlıklarını korunmasına da özen gösterilmektedir. Batı toplumuyla da sürdürülmekte olan öğrenci değişim programlarının bir benzeri, kültür bağı bulunan diğer ülkelerle de etkin bir şekilde yürütülmektedir. Türkiye'nin *sosyokültürel köprü* kurma projesi Batı ülkelerinde sürdürülmekte olan faaliyetlerle benzerlik arz etmektedir. Bu bağlamda ticari ve ekonomik ilişkilerde ilerleme ve çeşitlenme gözlenmektedir. Türkiye bu çeşitlilik ve etkinlik sebebiyle, 2007 Dünya Ekonomik Krizi'nden sınırlı düzeyde etkilenen bir ülkedir.

Genel olarak AB ve diğer gelişmiş ülkelerde temel strateji; fiziksel, kurumsal ve sosyokültürel olarak bölgesel bütünleşme (*cross border cooperation*) ve bu yolla ölçek ekonomisini sağlayarak uluslararası düzeyde rekabetçi bir yapıyı oluşturmaktır. Bu durum Samuelson⁴⁹ tarafından ortaya atılan *MFDM*'de ifade edilen *nakil maliyeti* ve bölgeler arası ticaret modeliyle, Krugman'ın (1991)

49 Samuelson, a.g.e., s. 283-303.

nakil maliyetine yaptığı vurgu ve büyük Ev Ekonomisi görüşleriyle; kurumsal düzeyde oluşturulan birlikteliğin ve bütünleşmenin altyapısı North'un itibar edilebilir taahhüt ve mübadele maliyeti kavramlarıyla ve mülkiyet haklarının tanımlılığıyla örtüşmektedir.

Benzer bir çerçevede, Cumhuriyetin kuruluşundan günümüze kadar birçok sorunlarla karşılaşılrsa bile, Türkiye'nin uyguladığı politikalar yerelde, bölgede ve uluslararası düzeyde bütünleşmeyi esas almaktadır. Türkiye, artan bir oranda *fiziksel* erişimini gününün şartlarına uygun olarak sürekli iyileştirmekte; *kurumsal* altyapısını ulusal ve uluslararası seviyede uyarlayarak ülke içi ve dışı istikrar ve verimliliği tesis edecek şekilde güncellemekte ve ülke içi olduğu kadar çevre ülkelerle çekişme ve çatışmaları da asgariye indirerek barış ve huzuru sürdürülebilir hale getirecek adımlar atmaktadır. Üstelik Ankara, tüm bunları yaparken ortak geçmişten gelen kimliksel özelliklerini de yakın ve uzak coğrafyalarda harekete geçirerek rekabet kabiliyetini *sosyokültürel* altyapı zemininde geliştirmektedir.

Sonuç

Çalışma, MFDM hareketle başlangıçta tanımlanan üç farklı şekilde gözlenen engellerin aşılması için üç farklı köprü türünden bahsetmektedir. Köprülerin temel hedefi; mekânsal, idari, veya sosyokültürel bütünleşme üzerindeki engelleri kaldırmak ve eşikleri aşmaktır. Çalışmada, Cumhuriyet döneminde yapılan fiziksel altyapılar, kurumlardaki ve mevzuatlardaki değişiklikler ve sosyokültürel politikalar dönemselsel olarak ifade edilmiştir. Ülkenin gelişim sürecinde izlenen stratejilerinin etkileri doğrudan resmi kanallarla hesaplanmamış olsa bile GSYH'deki artışlardan izlenebilmektedir. Her bir köprü türü ile temin edilenler aşağıda kısaca özetlenmektedir.

Fiziksel Köprüler:

- Ülke içerisi erişimi ve refahı artırmakta, ülke şehirlerini mekânsal olarak bütünleştirmektedir.

- Ülke içerisi faktör, ürün ve servis piyasalarını bütünleştirerek kaynak kullanımında verimliliği arttırmaktadır.
- Türkiye'yi sınır ötesi taraflarla birleştirmektedir.
- Coğrafi konumundan hareketle kendisi de bir köprü durumunda olan Türkiye, diğer ülkelerin birleşmelerini ve bütünleşmelerini sağlayıcı önemli bir konumdadır. Aktarma ve nakil aracı ve istasyonu görevi üstlenerek çevresindekilere ekonomik fayda sağlarken aynı zamanda nakili mümkün kılarak siyasi ve ekonomik kazançlar elde etmektedir.

Kurumsal Köprüler

- Ülke içine hitap eden ve sürekli güncellenen mevzuatlarla kurumsal yapılar geliştirilmekte, engelleyici hükümler kaldırılarak serbest piyasanın ülke dahilinde ve dışında bir bütünlük içerisinde işleyişi mümkün ve verimli kılınmaktadır.
- AB ülkeleri ve diğer devletlerle etkileşimi arttıracak kurumsal uyarlamalara (vize muafiyeti, serbest dolaşım, ihracatı teşvik vs.) gidilerek ülkeye sermaye ve kaynak akışı sağlanırken aynı zamanda ihracat ve dış ticaret teşvik edilmektedir.
- Uluslararası ticari işbirliklerinde karşılıklı kazanmayı esas alan devlet ve özel sektörler arası kurumsal ortaklıkların oluşturulması teşvik edilmektedir.

Sosyokültürel Köprüler

- Ülke bütünlüğü korunurken aynı zamanda özgürlükçü bakış açısıyla toplumsal uyum ve ahenk güncellenerek geliştirilmektedir. Dil, din ve vicdan özgürlüğü önündeki kısıtlayıcı maddeler sivil değişikliklerle yenilenecek toplumsal barışa katkıda bulunmaktadır. Bu yolla ülkenin doğusu batısı ve kuzeyi ve güneyi arasındaki sosyal bariyerlerin/eşiklerin, hepsinden önemlisi zihinlerdeki önyargı ve engellerin kaldırılmasına katkıda bulunmaktadır.

- Ülke dışı coğrafyalarla etkileşimi artıracak sosyokültürel bağlar tesis edilmekte, mevcut olanlar güçlendirilmekte, karşılıksız dış yardımlar ve desteklerle ilkeli ve insani duruş sergilemektedir. Bu yolla ülkenin diğer ülkelerle sosyal anlamda bütünleşmesi ve etkileşimi güçlendirilmektedir.

Üç köprü kavramının tersten okunması da mümkündür. Yukarıda verilenlerin zıttı olarak dünyanın çeşitli bölgelerinde sürdürülen hasmane politikalar; savaş ortamlarında farklılık göstermekle birlikte, doğrudan ülke içindeki ve çevresindekiler ile olan fiziksel altyapıları hedef almakta, ülkenin kurumsal ve idari yapısını sekteye uğratmakta, algı ve imaj çalışmalarıyla ülke içi kadar çevreleriyle olan sosyokültürel ilişkilerini de bozmaktadır. Tüm bu ayrılma ve parçalanma süreçleri, birbirinden kopuk insan toplulukları ve yerleşim birimlerine kadar inebilmektedir. Varılabilecek son nokta, medeniyetlerin kendine yetebilecek düzeyin (*subsistence level*) altına düşürülmesi, ölçeğin kaybedilmesi, istikrarsızlık ve kendi kaynaklarını işleyememekten doğan sürekli bir dış bağımlılıktır. Bu konuda geri kalmış ve halen bile sömürünün bitmediği Afrika, Birinci Dünya Savaşı sonrası Osmanlı İmparatorluğu'nun bakiyesi olan coğrafyada kurulan Irak, Suriye, Libya ve son elli yıldır barışın tesis edilemediği Afganistan gibi örnekler üç köprünün tersten okunuşunun belirgin örnekleridir.

Türkiye bu süreçte birleştirici bütünleştirici politikalarını ülke içerisinde olduğu kadar ülkenin konumunun kendisine sağlamış olduğu jeopolitik ve jeostratejik avantajlarından istifade ederek kendi kültürel coğrafyasıyla sınırlı kalmaksızın dünya coğrafyasında gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Bu konudaki başarısını son kırk yıl içerisindeki ve özellikle son yirmi yıldaki sürekli büyüme gösteren ekonomisiyle hissettirmektedir.

Kaynakça

ARROW, Kenneth, *The Limits of Organization*, Norton, New York 1969.

Avrupa Birliği Enstitüsü, “*Tarihçe*”, 2013 <https://avrupa.marmara.edu.tr/ab-enstitusu/enstitu/tarihce/> (Erişim Tarihi: 30.07.2018).

BAWDEN, Lee D., “A Spatial Price Equilibrium Model of International Trade”, *American Journal of Agricultural Economics*, 48(4), 1966, s. 862-874.

BAYRAKTUTAN, Yusuf, “Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri”, *İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4, 2003, s. 175-186.

BENNETT, Max-Yue Yuan, “On the Price Spread of Benchmark Crude Oils: A Spatial Price Equilibrium Model”, *Washington University in St. Louis, University of Chicagos*, s. 1-50.

CHEUNG, Steve S.N., “Economic Organization and Transaction Costs” Steven Durlauf-Lawrance Blume, der., *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, London 1987, http://www.dictionaryofeconomics.com/dictionary.com/article?id=pde1987_X000658, (Erişim Tarihi: 10.05.2017).

CIA World Factbook, Central Intelligence Agency, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>, Erişim Tarihi: 17.03.2018)

COURNOT, Augustin A., *Mathematical Principles of the Theory of Wealth*, çev. N. T. Bacon, Macmillan, New York 1897.

CZAMANSKI, S, *Regional and Interregional Social Accounting*, Lexington Books, Lexington, Mass 1973.

ÇETİN, Birol vd., “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 1(1), 2011, s. 123-150.

DAVUTOĞLU, Ahmet, *Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu*, Küre Yayınları, İstanbul 2009.

DYMOND, Lee H., *A Recent History of Recognized Economic Thought: Contributions of the Nobel Laureates to Economic Science*, Lulu 2015.

FLINN, C. John-John William B Guise, "An Application of Spatial Equilibrium Analysis to Water Resources Allocation", *Water Resources Research*, 6(2), 1970, s. 398-407.

HARKER, T. Patrick, "A Generalized Spatial Price Equilibrium Model", *Papers in Regional Science*, 54(1), 1984, s. 25-42.

HO, Wai Fun David, *Government Trade İntervention, Thin Markets and International Price Fluctuations: The Case of the World Rice Market*, University of Hawaii at Manoa, Hawaii 1990. (Yayımlanmış Doktora Tezi).

KOOTEN, G. Cornelis Von, "Modeling Forest Trade in Logs and Lumber: Qualitative and Qquantitative Analysis", 2013, s. 1-63. <http://ageconsearch.umn.edu/record/149182>, (Erişim Tarihi: 31.07.2018).

KRUGMAN, R. Paul, *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge Mass 1991.

KÜÇÜKMEHMETOĞLU, Mehmet, "Handling Interregional Transport And Transaction Costs Trough Bridges and Enhancing Economic Growth and Development", *International Review of Economics and Management*, 5(2), 2017, s. 1-29.

KÜÇÜKMEHMETOĞLU, Mehmet, "Üç Köprü: Mekânsal Bütünleşme ve Eşiklerin Aşılması", *Ulusal Bölge Bilimi ve Bölge Planlama Kongresi, İstanbul* 10-12 Mayıs 2018. (Özet).

MAHAN, Robert C. vd., "Market Mechanisms and the Efficient Allocation of Surface Water Resources in Southern Alberta", *Socio-Economic Planning Sciences*, 36, 2002, s. 25-49.

MOSAVI, Seyed Habibollah, "Positive Agricultural and Food Trade Model with Advalorem Tariffs", *Journal of Agricultural Science and Technology*, 16, 2014, s. 1481-1492.

NORTH, Douglass C., "Institutions and Credible Commitment", *Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE)*, 149(1), 1993, s. 11-23.

NORTH, Douglass C., "The Role of Institutions in Economic Development", *UNECE Discussion Papers Series*, 2, October 2003, s. 1-10.

QIAN, Quena K. vd., "Regulatory Incentives for Green Buildings: Gross floor area concessions", *Building Research & Information*, 44, 2016, s. 675-693.

RICHARDSON, Harry W., *Regional Economics*, University of Illinois Press, Chicago 1979.

SARAÇ, Osman, "Milletlerarası Tahkim ve Uluslararası Yatırımlar", *Maliye Dergisi*, 2013, s. 140.

SAMUELSON, Paul A., "Spatial Price Equilibrium and Linear Programming", *American Economic Review*, 2, 1952, s. 283-303.

SORHUN, Ergin, "Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı", Nadir Eroğlu vd., der., *Uluslararası Finans: Teori ve Politika*, Orion Yayınevi, Ankara 2016, s. 447-482.

TAKAYAMA, Takashi-George G. Judge, "Spatial Equilibrium and Quadratic Programming", *Journal of Farm Economics*, 46(1), 1964, s. 67-93.

Türkiye İstatistik Kurumu, "Ülkelere Göre Yıllık İhracat", <http://www.tuik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 30.03.2017).

VAUX, Henry J. Jr.-Richard E. Howitt, "Managing Water Scarcity: An Evaluation of Interregional Transfers", *Water Resources Research*, 20, 1984, s. 785-792.

YÜKSEL, Esra-Ercan Sarıdoğan, "Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R. Krugman'ın Katkıları", *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi*, 9, 2011, s.199-206.

Structured Abstract

In this study, Turkey's century-long policies are evaluated using the concept of *three-bridges*. This is a three-dimensional abstract policy concept which aims at closing the gaps. In this framework, *geographic, political and institutional* as well as *sociocultural* gaps/barriers of trade are resolved by *physical, institutional* and *sociocultural* measures. This article is made up of two main sections. The *first* is about the literature and the theoretical backbone of the *three-bridges* concept which has its bases from the *Spatial Price Equilibrium Model (SPEM)* by Samuelson (1952). The *second* is about the review of the growth and development trajectory of Turkey after the founding of the Republic in the aftermath of the fall of the Ottoman Empire and this was done using the *three-bridges* concept. The same section additionally provides an analysis of international coalitions and cooperation as opposed to the destructive policies pursued in various parts of the world called *divide and rule*, which is the complete reverse of the *three-bridges* concept. Later, the meaning of *divide and rule* policies are reviewed within the framework of the *three-bridges* concept.

In the first part, the concept of region is reviewed, and three different forms of regions are presented. These are named, geographic (separated by physical distances and barriers), political/administrative (separated by institutional sovereignties, rules, and regulations), and socio-cultural (separated by socio-cultural difference and mismatches) regions. These forms of separate regions are integrated via physical (road, bridge, power lines, telecommunication network, etc.), institutional (laws and regulations, taxes, tariffs, etc.), and sociocultural (taking advantage of common cultural heritages, reducing tensions, promoting peace among conflicting parties etc.) bridges that are called, the three-bridges which are projected in this study as enablers/promoters of multiparty interaction and trade. These three types of regions may simultaneously coexist in a geographical area.

Afterwards, the basic principles of the SPEM are introduced to the reader. The SPEM measuring the net impacts of an interregional

trade encounters the *transport cost* (which later is used to measure institutional and sociocultural transaction costs similarly) in three different levels: These are *completely forbidding, partially enabling/discouraging, completely enabling* interregional trade. Given these three levels of transport costs, the net social payoffs and impacts of trade are presented via a series of graphical analyses. Also, the necessary conditions for trade in the SPEM are provided, and the importance of *transport cost* is presented as a facilitator of the trade when it is reduced to a reasonable level.

Later this *concept of transport cost (similarly transaction cost)* is utilized to explain various obstacle for interregional, international, and inter-sociocultural trades via high physical, institutional and sociocultural gaps/costs/barriers. While P. Samuelson (1952) only considers standard *transport cost* to model interregional trade, D. North (1993, 2003) places emphasis on *the intuitional nature of transactions and associated transaction costs*, and P. Krugman (1991) explains the *new economic geography* by *home market effect* by means of concentration of wealth via saving from *transport costs* and associated scale economies, and so as competitiveness, growth and development. Furthermore, transport cost by itself is also as a source of economic return for a transport sector, and toll return for an operator which can be a form of government. At the international level Turkey is a natural bridge between energy-rich and poor countries, also she is on the international highway, airway, and naval routes among Asia, Europe, and Africa. This strategic location provides various political and economic returns, which can be considered as transport costs for buyer and seller, but on the other hand, providing *transport benefits* to the enabling/cooperating party, Turkey.

In the second part of the first section, Turkey's economic growth and development have been reviewed for the last century under four consecutive periods. For these periods, the *three-bridges* policies are specifically reviewed, and their impacts are evaluated. *The Early Republic Period (1923-1950)* is described as the institutional foundation of the young republic, which is designed to be an independent and compatible nation with the

western institutional framework. *The Post Second World War Period (1950-1980)* is characterized as a period of constructing of basic physical infrastructure (primarily roads) and easing impacts of radical institutional changes of the Early Republic Period. *The Liberalization Period (1980-2000)* is considered as a major change of the country's economic structure from state-owned to privately owned enterprises via extensive privatizations and legal amendments removing obstacles to free market and trade. *The Global Economic Period (post-2000)* is characterized as almost an integration with the global world economy together with extensive infrastructural investments in the country. The same period is also considered as a period of amendments and clarifications of legal and institutional mismatches with all potential developing and developed countries. In the same period, the common cultural heritages within the country and beyond the country, including but not limited to former Ottoman lands- Balkans, Central Asia, Middle East, North Africa- are also considered as a value reducing the cost of the transaction and enhancing mutual growth and development. Beyond that, over a common humanitarian understanding and mutual benefits, Turkey's international relations have been improved throughout the world.

In the second part of the second section, for a set of selected developed countries, their major export partners with their shares are analysed under the *three-bridges* framework. It has been demonstrated that these developed countries' main trade partners are mainly i) close distance low transport cost neighbouring countries, ii) having the common institutional background and so low transaction costs, and iii) almost the same sociocultural heritage making them behave together with minimum hesitance. In other words, these countries have an extensively established *three-bridges* among each other and have been taking advantage of them, and also, with their international organizations, they have been constantly improving their *three-bridge* systems. In contrast to these, in the other parts of the world "divide and rule" policies have intensely been pursued and *three-bridges*, where they existed, have been demolished and new ones have not been constructed, founded, or established.

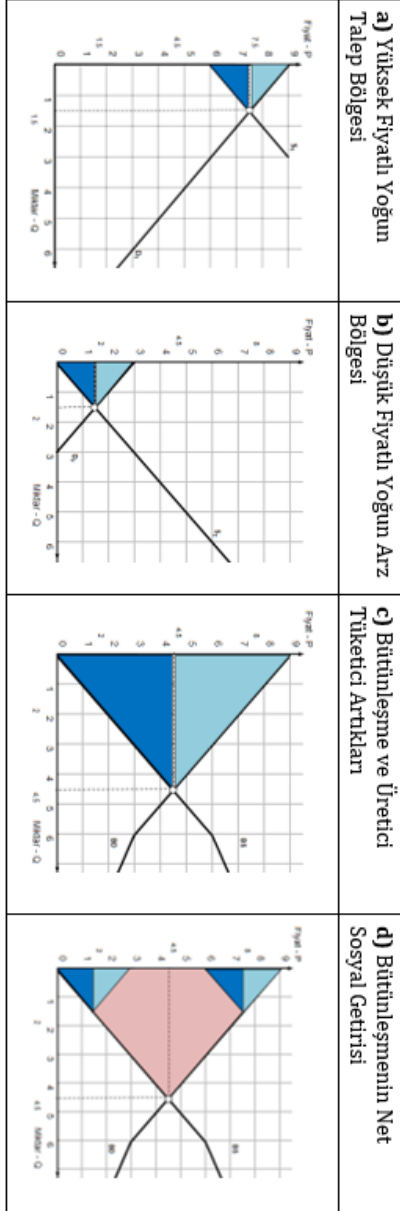
Finally, the *three-bridges* are the policies that Turkey has been pursuing for nearly a century and more intensely since 2000. The conceptual backbone of the models clearly presents the importance of *transport* and *transaction costs* which can be reduced via *physical infrastructure*, *legal and institutional improvements*, and *taking advantage of sociocultural common heritage and interest*. Results have shown that all three types of bridges have significantly contributed to the growth and development of Turkey so as their counterparts in trade.

EKLER

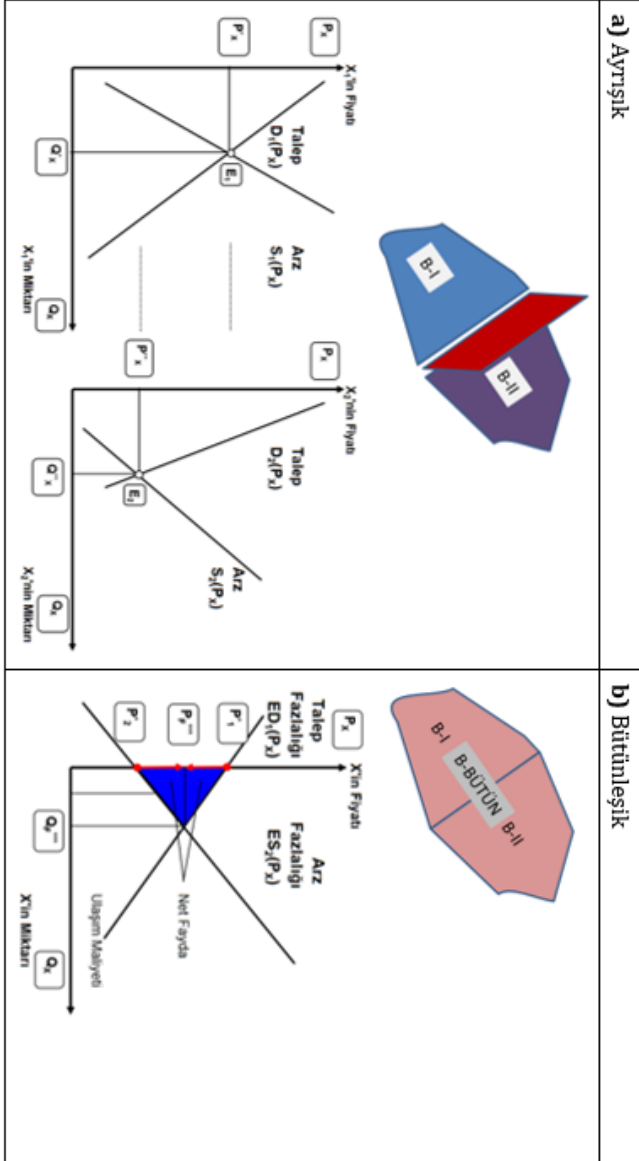
Ek Şekil 1: Coğrafi, İdari ve Beşerî Ayrışma ve Bütünleşme

Bölüntüler	Ayrışık	Bütünleşik
Coğrafi (C)		
İdari (İ)		
Beşerî (B)		
Tümü: Coğrafi, İdari, Beşerî (C,İ,B)		

Ek Şekil 2: Üretici ve Tüketici Artıkları Kavramıyla Kentsel ve Bölgesel Bütünleşmenin Net Sosyal Getiri Analizi

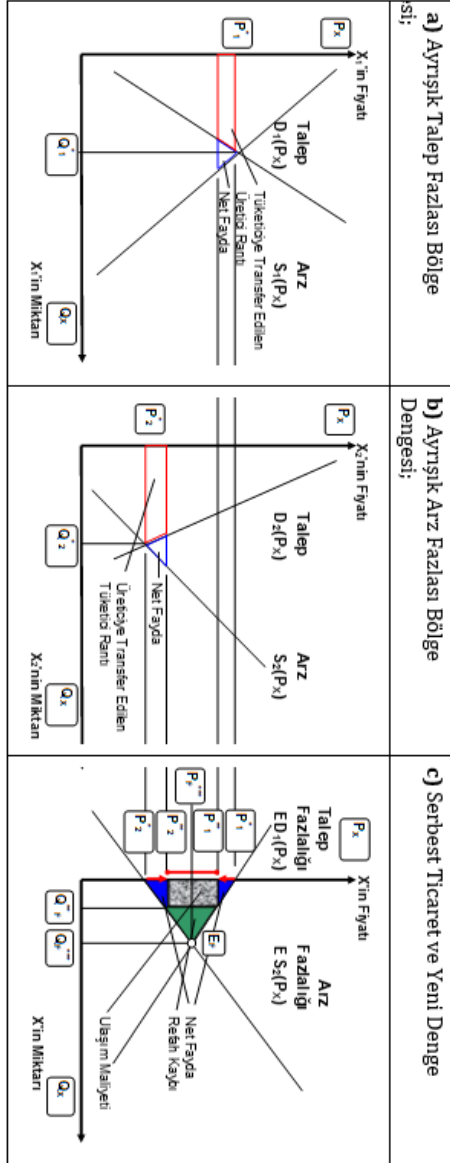


Ek Şekil 3: Homojen Bir Ürün İçin Ayrışık ve Bütünleşik Bölgeler (B-I ve B-II)



Kaynak: Küçükmehtemoğlu, 2017, a.g.m.

Ek Şekil 4: Mekânsal Fiyat Denge Modeli ve Nakil Maliyetiyle Bölgeler Arası Ticaret



Kaynak: Küçükmehtemoğlu, 2017, *a.g.m.*

Ek Şekil 5: Kocaeli Körfezi'nde Osmangazi Köprüsü

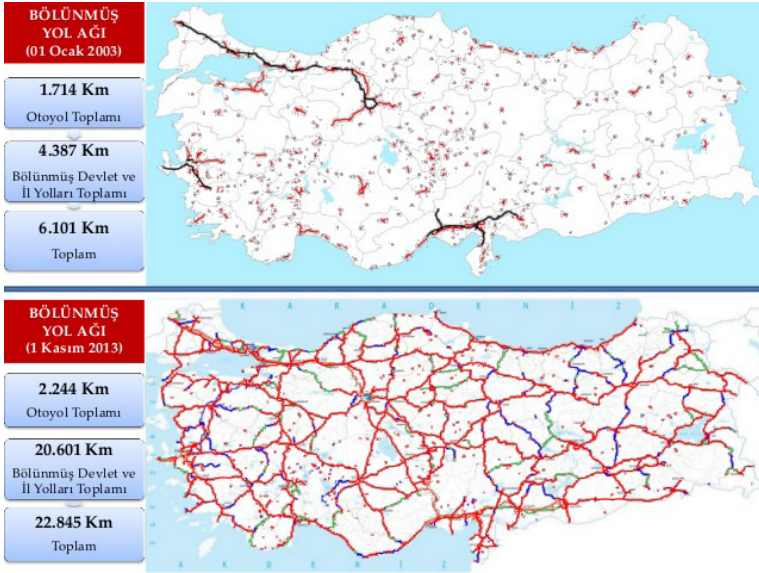


Kaynak: Nuro İnşaat ve Ticaret A.Ş., “Osmangazi Köprüsü Projesi”, <http://www.nuroinsaat.com.tr/portfolio/osmangazi-koprusu-projesi>, (Erişim Tarihi: 23.07.2018).

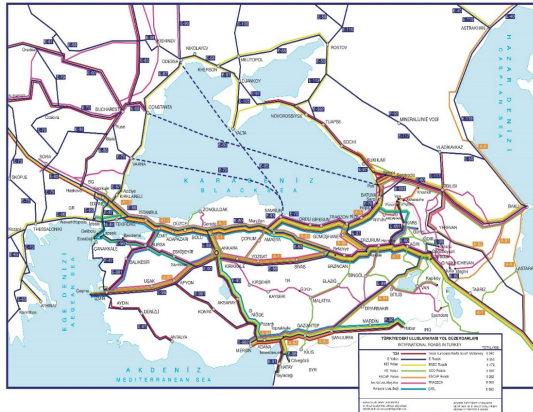
Ek Şekil 6: Enerji Nakil Hatları ve Türkiye



Kaynak: “Türk Akımı'nda inşaat başladı”, *Star*, <http://www.star.com.tr/dunya/gazpromdan-flas-turk-akimi-aciklamasi-haber-1215224/>, (Erişim Tarihi: 30.07.2018).

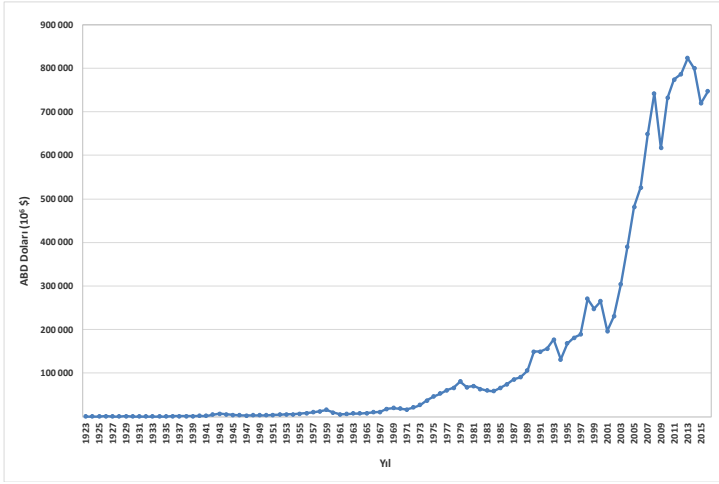
Ek Şekil 7: 2003 Öncesi ve Sonrası Türkiye’de Bölünmüş Yollar

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, “Bölünmüş Yol Ağı”, <https://image.slidesharecdn.com/sayistaysunumu-141017020154-conversion-gate02/95/sayistay-sunumu-72-638.jpg?cb=1413512167> (Erişim Tarihi: 23.07.2018)

Ek Şekil 8: Ulusal ve Uluslararası Ana Karayolu Güzergahları

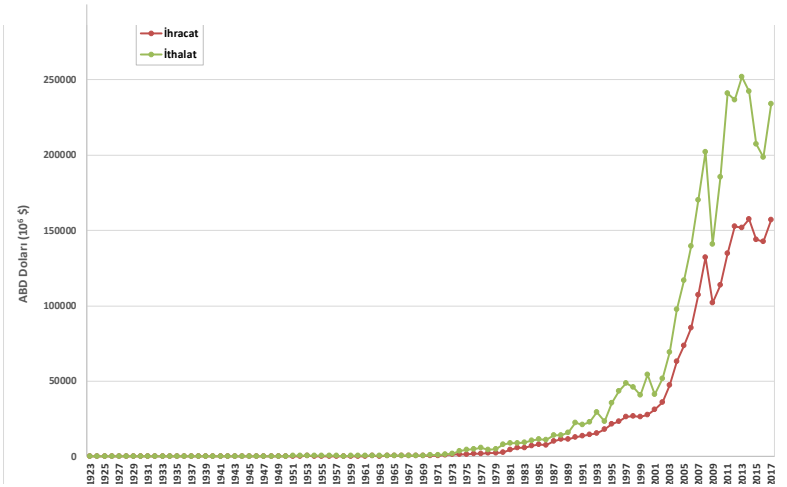
Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, “Önemli ve Global Projeler”, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/uluslararasıYolGuzargahi.aspx> (Erişim Tarihi: 30.07.2018)

Ek Şekil 9: Türkiye’de Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (1998-2015)



Kaynak: TÜİK, “Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ve Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla”, <http://www.tuik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 30.07.2018). Cari fiyatlarla 1923-1997 ve 1998-2015 (1998 bazlı) dönem değerlerinin birleşimidir.

Ek Şekil 10: Yıllara Göre Türk Dış Ticaret Değerleri (1923-2017)



Kaynak: TÜİK, “Yıllara Göre Dış Ticaret”, <http://www.tuik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 30.07.2018)

Ek Tablo 1: Türkiye Üzerine Boyutlarıyla Üç Köprü İçerik ve Örnekleri

Bölge Türü	Eşik Bıçımı	Aşılma Yöntemi	Türkiye'den Örnekler	Köprü Türü
	<ul style="list-style-type: none"> Boğaz, Vadi, Nehir, Dağlar, Deniz, Mesafe, Zaman 	<ul style="list-style-type: none"> Köprü Tünel Viyadük Otoyol Liman Havallimanı ve uçuş filosu Boru hattı Nakil hattı Uçuş hattı İletişim hattı 	<ul style="list-style-type: none"> İstanbul 3. Havallimanı ve Anadolu şehirlerinde muhtelif havallimanları Köprüler (Şehitler, Fatih, Yavuz, Osmangazi, Çanakkale) AVRASYA Tüneli Karayolları tünelleri (Bolu, Zigana, <u>Ovit</u>, Sabuncu ...) TEM, Kuzey Marmara Otoyolu, Kuzey Güney İstikameti Karayolları MARMARAY ve 3 Katlı Tünel İSKİ Boğaz tüneli ve Melen nakil hattı Bölünmüş yol projeleri Yüksek Hızlı Tren hatları Büyük kentlerde kent içi tramvay, metro ve hafif metro projeleri Bakı Tiflis Karş. Demiryolu Hattı <u>TANAP</u>, <u>Mavi Akım</u>, ve Türk Akımı Bakü-Ceyhan, Kerkük yunurtalık boru hatları Uçuş güzergahlarının optimize edilmesi Kablolu iletişim hatlarının tesisi İpek Yolu Projesi THY'nin güçlendirilmesi E-devlet ve E-ticaret altyapısı 	
	Fiziksel			Fiziksel Köprü

Siyasi ve İdari	Kurumsal Köprü
<ul style="list-style-type: none">• Siyasi sınırlara dayalı vergiler, mal, hizmet, insan akışına sınırlama getiren mevzuata ve siyasi karara dayalı uygulamalar	<ul style="list-style-type: none">• “Yurtta Barış Dünyada Barış” temelli antlaşmalar• AB uyun süreci için müzakere başlıkları• Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü• İslam İşbirliği Teşkilatı• Serbest Piyasa Ekonomisine geçiş kararları• E-devlet uygulamasına geçiş kararları• Gümrük Birliği ve Vergi Muafiyetleri• Elçiliklerin yaygınlaşırılması ticaret erbabının desteklenmesi• Parada konvertibilite• Tahkim Anlaşması• Vize muafiyetleri• Ortak sınır kapısı projesi• İpek Yolu Projesi• Temel hak ve özgürlükler yönüyle mevzuatta düzenlemeler (farklı dil ve lehçeler)
<ul style="list-style-type: none">• Siyasi ve idari istikrarın tesisi• Gümrük işlemleri• Vize işlemleri• Hukuki usul ve işlemler• Bankacılık işlemleri• Sigorta işlemleri• Taahhütlerin denetimi ve uygulanması• İşlemleri• Elçilikler ve uluslararası ilişkiler	

Beşerî	
<ul style="list-style-type: none"> Sosyokültürel farklılıklara dayalı geçirimsizlikler ve uyumsuzluklar, mekânsal sınırlamalar, Sosyokültürel benzerliklere dayalı kolaylıklar 	<ul style="list-style-type: none"> Çevre ülke ve toplumlarla karşılıklı barış güvenin geliştirilmesi Tanışma, tanışıklığın geliştirilmesi Tanışıklıktan istifade etme güçlendirme Farklılıkların idaresi ve tolerans Kitle iletişim araçları ve yerel ve yerel ötesi halkla ilişkiler (PR) Dış yardımlar ve destekler Uluslararası tutarlı insani politikalar
	<ul style="list-style-type: none"> "Yurtta Barış Dünyada Barış" yaklaşımı Ülke içi sosyokültürel farklılıkların tanınması ve yönetilmesi Sosyokültürel yaşantıda kısıtlamaların azaltılması AB uyum süreci TİKA, AFAD, Kızılay, vs. sivil toplum kuruluşları Cumhurbaşkanlığı ve Başbakanlık himayesinde ticari geziler Dış Türkler ve akraba topluluklar arası sosyokültürel faaliyetler Öğrenci değişim programları burslar Yunus Emre Vakfı, Türkiye Maarif Vakfı gibi vakıf kuruluşlarının faaliyetleri TRT World İpek Yolu Projesi
Sosyokültürel Köprü	

Ek Tablo 2: Türkiye ve seçili ülkelerin ana ihracat ortakları⁵⁰

Ülkeler	Yıllar	Ihracat Ortakları
ABD	(2010):	Kanada 20.1%, Meksika 11.7%, Çin 5.5%, Japonya 5.1%, Almanya 4.2%, İngiltere 4.1%
	(2016):	Kanada 18.3%, Meksika 15.9%, Çin 8%, Japonya 4.4%
Almanya	(2010):	Fransa 10.2%, ABD 6.7%, Hollanda 6.7%, İngiltere 6.6%, İtalya 6.3%, Avusturya 6%, Çin 4.5%, İsviçre 4.4%
	(2016):	ABD 8.9%, Fransa 8.4%, İngiltere 7.1%, Hollanda 6.5%, Çin 6.4%, İtalya 5.1%, Avusturya 5%, Poland 4.5%, İsviçre 4.2%
Fransa	(2008):	Almanya 14.4%, İtalya 8.7%, İspanya 8.3%, İngiltere 7.8%, Belçika 7.6%, ABD 5.8%, Hollanda 4.1%
	(2016):	Almanya 16%, İspanya 7.6%, US 7.3%, İtalya 7.2%, İngiltere 7%, Belçika 6.8%
Kanada	(2010):	ABD 77.7%, İngiltere 2.7%, Japonya 2.3%
	(2016):	ABD 76.4%, Çin 4.1%
Japonya	(2010):	ABD 17.8%, Çin 16%, Güney Kore 7.6%, Tayvan 5.9%, Hong Kong 5.1%
	(2016):	ABD 20.2%, Çin 17.7%, Güney Kore 7.2%, Hong Kong 5.2%, Tayland 4.3%
İngiltere	(2010):	ABD 13.8%, Almanya 11.5%, Hollanda 7.8%, Fransa 7.6%, İrlanda 7.5%, Belçika 5.3%, İspanya 4.1%
	(2016):	ABD 14.8%, Almanya 10.7%, Fransa 6.4%, Hollanda 6.2%, İrlanda 5.6%, İsviçre 4.6%, Çin 4.4%
Türkiye	(2010):	Almanya 9.6%, Fransa 6.1%, UK 5.8%, İtalya 5.8%, Irak 5%
	(2012):	Almanya 8.6%, Irak 7.1%, İran 6.5%, UK 5.7%, UAE 5.4%, Rusya 4.4%, İtalya 4.2%, Fransa 4.1%
	(2015):	Almanya 9.3%, İngiltere 7.3%, Irak 5.9%, İtalya 4.8%, ABD 4.5%, Fransa 4.1%
	(2016):	Almanya 9.8%, İngiltere 8.2%, Irak 5.4%, İtalya 5.3%, ABD 4.7%, Fransa 4.2%

Kaynak: Küçükmehtemtoğlu (2017)'den güncellenmiştir. CIA World Factbook, "Central Intelligence Agency", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>, (Erişim Tarihi: 17.03.2018).

50 Kalın olarak yazılan ülkeler komşu ve/veya aynı kültür kökeninden gelen ülkelerdir. Japonya bir ada ülkesi olduğu için deniz aşırı yakın ülkeler seçilmiştir. İngiltere ada ülkesi olsa bile Avrupa anakarasının bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

Ek Tablo 3: Türkiye'nin ülkelere göre yıllık ihracat payları (%)

Ülke	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Almanya	9.6	9.8	9.3	9.6	9.0	8.6	10.3	10.1	9.6	9.8	11.2
İngiltere	6.1	8.2	7.3	6.3	5.8	5.7	6.0	6.4	5.8	6.2	8.0
BAE	5.8	3.8	3.3	3.0	3.3	5.4	2.7	2.9	2.8	6.0	2.7
Irak	5.8	5.4	5.9	6.9	7.9	7.1	6.2	5.3	5.0	3.0	7.0
ABD	5.5	4.6	4.4	4.0	3.7	3.7	3.4	3.3	3.2	3.3	3.9
İtalya	5.4	5.3	4.8	4.5	4.4	4.2	5.8	5.7	5.8	5.9	5.6
Fransa	4.2	4.2	4.1	4.1	4.2	4.1	5.0	5.3	6.1	5.0	3.0
İspanya	4.0	3.5	3.3	3.0	2.9	2.4	2.9	3.1	2.8	3.1	4.3
Hollanda	2.5	2.5	2.2	2.2	2.3	2.1	2.4	2.2	2.1	2.4	1.3
İsrail	2.2	2.1	1.9	1.9	1.7	1.5	1.8	1.8	1.5	1.5	2.8
İran	2.1	3.5	2.5	2.5	2.8	6.5	2.7	2.7	2.0	1.5	1.4
Belçika	2.0	1.8	1.8	1.9	1.7	1.5	1.8	1.7	1.8	1.6	1.5
Romanya	2.0	1.9	2.0	1.9	1.7	1.6	2.1	2.3	2.2	3.0	0.8
Polonya	2.0	1.9	1.6	1.5	1.4	1.2	1.3	1.3	1.3	1.2	0.9
Çin	1.9	1.6	1.7	1.8	2.4	1.9	1.8	2.0	1.6	1.1	3.4
Bulgaristan	1.8	1.7	1.2	1.3	1.3	1.1	1.2	1.3	1.4	1.6	1.3
Rusya	1.7	1.2	2.5	3.8	4.6	4.4	4.4	4.1	3.1	4.9	1.6
S. Arabistan	1.7	2.2	2.4	1.9	2.1	2.4	2.0	1.9	1.7	1.7	1.9
Mısır	1.5	1.9	2.2	2.1	2.1	2.4	2.0	2.0	2.5	1.1	1.0
Cezayir	1.1	1.2	1.3	1.3	1.3	1.2	1.1	1.3	1.7	1.2	1.1

Kaynak: Küçükmehtemoğlu (2017)'den güncellenmiştir. TUİK, "Ülkelere Göre Yıllık İhracat", <http://www.tuik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 30.03.2017).

■ Mehmet KÜÇÜKMEHMETOĞLU