

KARADENİZ

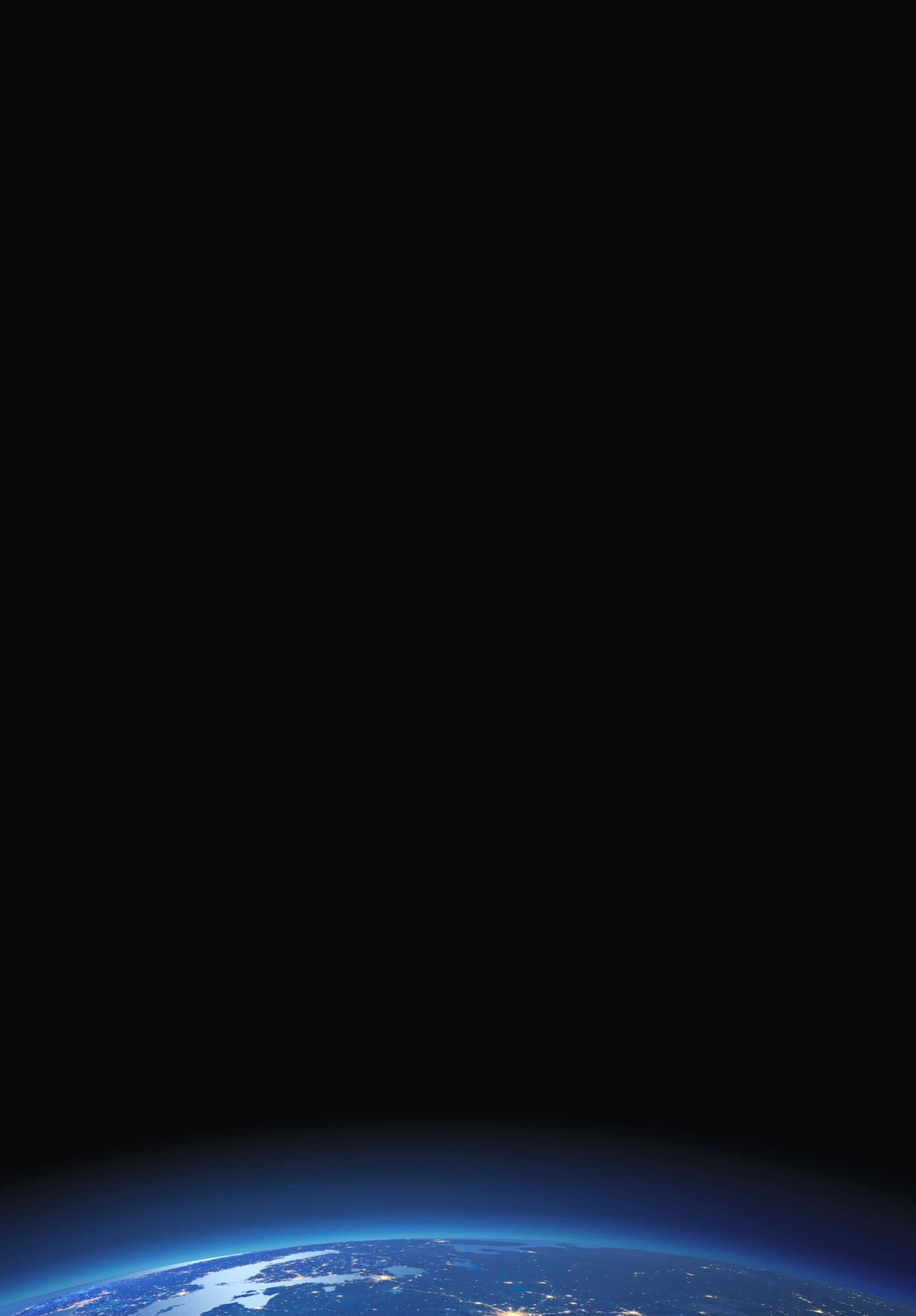
2021 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA
BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

Editörler
ÖZGÜR TÜFEKÇİ
FEVZİ KIRBAŞOĞLU



KARADENİZ
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Stratejik Araştırma Merkezi

SAM



KARADENİZ

2021 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

Editörler
ÖZGÜR TÜFEKÇİ
FEVZİ KIRBAŞOĞLU



KARADENİZ
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Stratejik Araştırma Merkezi

SAM

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

Özgür Tüfekçi

Doç. Dr. Tüfekçi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Stratejik Araştırma Merkezi Müdürü ve Uluslararası İlişkiler Bölümü öğretim üyesidir. Aynı zamanda, İngiltere merkezli bir düşünce kuruluşu olan CESRAN International'ın (www.cesran.org) kurucusu ve Genel Direktörüdür. Sheffield Üniversitesi'nden Uluslararası İlişkiler yüksek lisans derecesi ve Coventry Üniversitesi'nden Sosyoloji ve Uluslararası İlişkiler doktora derecesi almıştır. Başlıca araştırma alanları Avrasyacılık, Ulus İnşası, Milliyetçilik Teorileri, Jeopolitik Kuramlar ve Yükselen Güçlerdir.

Fevzi Kırbasoğlu

2015 yılında Atatürk Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun oldu. 2019 yılında yüksek lisans öğrenimini Karadeniz Teknik Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda tamamladı. 2021 yılından itibaren Karadeniz Teknik Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Arş. Gör. olarak görev yapmayı sürdürmektedir.

KARADENİZ:

2021 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

KTÜ-SAM Kitapları 2

www.ktu.edu.tr/sam

ISBN: 978-605-2271-49-0

© 2022 Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları

1. Baskı: Ekim 2022, Trabzon

Kapak Tasarımı / Sayfa Düzeni

KTÜ Stratejik Araştırma Merkezi

Baskı: KTÜ Matbaası, TRABZON

Tel: 0462 377 21 43

Adres: KTÜ Yayınları Satış Bürosu

Tel: 0462 377 22 32

Üniversiteler Yayın yönetmeliğinin 6. maddesine göre bu eserin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir.

Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yarasından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

KARADENİZ:

2021 Gelişmeleri Işığında Bölgesel Değerlendirmeler

Editörler: Özgür Tüfekçi & Fevzi Kırbasoğlu

İçindekiler

TAKDİM	8
1. BÖLÜM: Bölge Ülkelerinin 2021 Görünümü	
Milli Çıkarların Gölgesinde Krizler Sarmalı: Türkiye 2021..	13
RUKİYE PATAN	
44 Günde Gelen Zaferin Birinci Yıl Dönümünde Masada Güçlü Azerbaycan: 2021	53
HÜLYA KINIK	
Seçimleri Geride Bırakırken 2021 Yılı ve Bulgaristan'da Beklentiler	75
VAHİT GÜNTAY	
Yenilginin Gölgesinde Ermenistan: 2021	103
DİLEK KARADENİZ TOPAL	
Batı ile Bütünleşme Sürecinde Gürcistan: 2021	135
HASAN YILMAZ	
Doğu'nun Gölgesinde Batı'ya Doğru İlerlemeye Çalışan Moldova: 2021	177
ESRA ÇİL AYDOĞDU	

Avrupa'nın Karadeniz'deki Stratejik Limanı Romanya: 2021
..... 221

EDA TUTAK

Rusya'nın 2021 Görünümü 259

YAŞAR SARI

İşgal Tehdidi Altında Ukrayna'nın Bir Yılı: 2021. 303

ADNAN SEYAZ

Güç Dengesini Değiştirme Arayışında Yunanistan: 2021. 335

GÖKHAN ÖÇALAN

2. BÖLÜM: Uluslararası Aktörler ve Geniş Karadeniz Havzası

Biden'in Dış Politika Haritası ve Karadeniz Politikasına
Yansımaları 373

MURAT ÜLGÜL

NATO ve Rusya'nın Geniş Karadeniz Havzasındaki
Mücadelesi: 2021 409

FEVZİ KIRBAŞOĞLU ve GÖKHAN ÖÇALAN

Geniş Karadeniz Havzası'nda Gelişen Çin-Rusya İş Birliği:
Esnek ve Kırılgan İttifak Dönemi 435

MÜGE YÜCE

2021 Yılıını Geride Bırakırken Avrupa Birliği'nin Geniş
Karadeniz Havzası Stratejileri 455

FEVZİ KIRBAŞOĞLU

3. BÖLÜM: Geniş Karadeniz Havzasında Sınıraşan Sorunlar

Karadeniz'de Göç ve Sınır Politikaları 493

HAKAN ÜNAY ve MURAT ÇEMREK

Yüzüncü Yılında Lozan Barış Antlaşması: Türk Boğazları
Geçiş Rejimi ve Montrö Öncesi Sorunlar..... 519

İSMAİL KÖSE

Karadeniz Bölgesi Enerji Dinamikleri 549

ANIL ÇAĞLAR ERKAN ve AYÇA EMİNOĞLU

2021 Yılı ASEAN-Rusya İlişkileri 577

SÜLEYMAN TEMİZ ve AHMET ATEŞ

YAZARLAR 605

TAKDİM

Karadeniz: 2021 Gelişmeleri Işığında Bölgesel Değerlendirmeler yayın serisi ikinci yılında hem bölgesel hem de küresel gelişmelere odaklanarak bölge ile ilgilenen araştırmacılar için bir başvuru kaynağı olma hedefini bu yılda devam ettirmekte.

Oldukça yoğun gündem içerisinde çok büyük bir emeğin ürünü olarak sizlerle buluşan ve 2021 yılının değerlendirmesini içeren eserimizde birbirinden değerli yazarlarımız çalışmalarını uzmanlıkları çerçevesinde sunarken analitik yaklaşımlarıyla birbirini tamamlayan bölümlerle kitaba bütüncül bir perspektif katmaktadırlar.

2021 yılında Karadeniz Havzasındaki gelişmelerin ele alındığı bu kitapta on sekiz makale yer almaktadır. Üç bölümden oluşan kitabımızın ilk bölümünde havzadaki ülkelerden onunun 2021 yılında yaşadıkları süreçler masaya yatırılırken; ikinci bölümde uluslararası aktörlerin havzaya yaklaşımları ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise nispeten daha bağımsız makalelerle Karadeniz havzası farklı açılardan incelenmekte ve okuyucuya ilk iki bölümdeki makaleleri analitik olarak birleştirebilecekleri alan sunulmaya çalışılmaktadır.

Birinci bölüm Rukiye Patan'ın Türkiye'nin iç ve dış politika alanında ve ekonomik kapasitesinde önemli gelişmelerin gerçekteştiği bir yıl olan 2021'i değerlendirdiği "*Milli Çıkarların Gölgesinde Krizler Sarmalı: Türkiye 2021*" başlıklı çalışma ile başlamaktadır. Akabinde Hülya Kınık Azerbaycan'ın 2021 yılında genel görünümü üzerine bir çerçeve sunma amacı

taşıyan “44 Günde Gelen Zaferin Birinci Yıl Dönümünde Masada Güçlü Azerbaycan: 2021” makalesi; Vahit Güntay “Seçimleri Geride Bırakırken 2021 Yılı ve Bulgaristan’da Beklentiler”; Dilek Karadeniz Topal “Yenilginin Gölgesinde Ermenistan: 2021”; Hasan Yılmaz “Batı ile Bütünleşme Sürecinde Gürcistan: 2021”; Esra Çil Aydoğdu “Doğu’nun Gölgesinde Batı’ya Doğru İlerlemeye Çalışan Moldova: 2021”; Eda Tutak “Avrupa’nın Karadeniz’deki Stratejik Limanı Romanya: 2021”; Yaşar Sarı “Rusya’nın 2021 Görünümü”; Adnan Seyaz “İşgal Tehdidi Altında Ukrayna’nın Bir Yılı: 2021”; Gökhan Öçalan “Güç Dengesini Değiştirme Arayışında Yunanistan: 2021” başlıklı makaleleriyle havza ülkelerini ele almaktadırlar.

İkinci bölümde ise havzanın dışındaki aktörlerin havza ülkelerine yaklaşımları ve politika oluşturma süreçleri Murat Ülgül’ün “Biden’in Dış Politika Haritası ve Karadeniz Politikasına Yansımaları”; Fevzi Kırbaşoğlu ve Gökhan Öçalan’ın “NATO ve Rusya’nın Geniş Karadeniz Havzasındaki Mücadelesi: 2021”; Müge Yüce’nin “Geniş Karadeniz Havzası’nda Gelişen Çin-Rusya İş Birliği: Esnek ve Kırılgan İttifak Dönemi” ve Fevzi Kırbaşoğlu’nun “2021 Yılı Geride Bırakırken Avrupa Birliği’nin Geniş Karadeniz Havzası Stratejileri” başlıklı makaleleriyle incelenmektedir.

Son bölümde ise ilk iki bölümdeki makaleleri tamamlayıcı ve birleştirici olarak Hakan Ünay ve Murat Çemrek “Karadeniz’de Göç ve Sınır Politikaları”; İsmail Köse “Yüzüncü Yılında Lozan Barış Antlaşması: Türk Boğazları Geçiş Rejimi ve Montrö Öncesi Sorunlar”; Anıl Çağlar Erkan ve Ayça Eminoğlu “Karadeniz Bölgesi Enerji Dinamikleri”; Süleyman Temiz ve Ahmet Ateş “2021 Yılı ASEAN-Rusya İlişkileri” makaleleriyle elinizdeki eserin tamamlanmasını sağlamışlardır.

Yıllık mahiyetinde hazırlanan çalışmanın bu sayısının yayımlanması hususunda yazılarıyla katkıda bulunan değerli yazarlarımıza ve kitabımıza teveccüh gösteren saygıdeğer okurlarımıza teşekkür ederiz.

DOÇ. DR. ÖZGÜR TÜFEKÇİ
KTÜ-SAM Müdürü

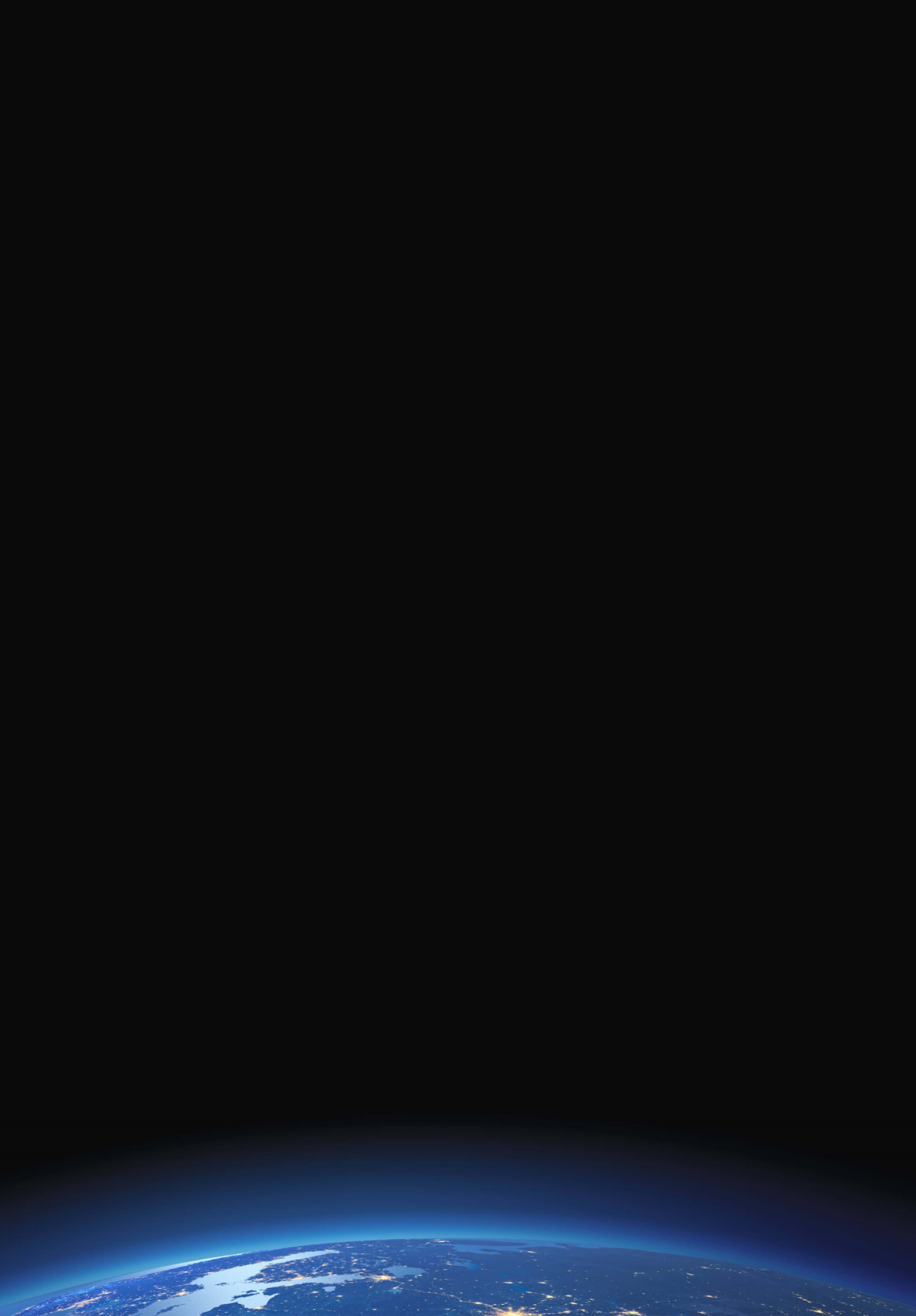
ARŞ. GÖR. FEVZİ KIRBAŞOĞLU
KTÜ-SAM Araştırmacı

Trabzon - Temmuz 2022

Bölge Ülkelerinin
2021 Görünümü

1. BÖLÜM





AVRUPA'NIN KARADENİZ'DEKİ STRATEJİK LİMANI ROMANYA: 2021

Eda Tutak

[Öğr. Gör. Dr., Gümüşhane Üniversitesi]

Giriş

Avrupa'nın Karadeniz'e açılan güvenli kapısı Romanya; sahip olduğu coğrafi konum, üyesi olduğu uluslararası örgütler, geliştirdiği dostane ikili ilişkiler ve izlediği barışçıl dış politika ile Avrupa'nın önemli lojistik merkezlerinden biri olma yolunda ilerlemektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Soğuk Savaş Dönemi'nin sona ermesiyle birlikte komünist rejimin yıkıldığı ülke, bu tarihten sonra yönünü Batı'ya çevirmiş ve Batı için ekonomik, kültürel, siyasi ve askeri bağlamda bölgede önemli bir stratejik ortak olmuştur. 2020 yılında toplumsal yaşamın her alanını etkileyen ve 2021 yılında dünya genelinde devam eden COVID-19 pandemisi, ortaya çıkardığı küresel sağlık krizi ile başta ekonomi olmak üzere toplum yaşamının her alanında etkisini hissettirmiş ve bu kapsamda; küresel ticaretin vazgeçilmez unsuru olan lojistik faaliyetlerde aksaklıklar meydana gelmiştir. Dolayısıyla lojistik sektörü, 21. yüzyılda küresel ekonominin önemli bileşenlerinden biri olarak giderek artan önemiyle dikkat çekmektedir. Son yıllarda yaşanan gelişmelere paralel olarak lojistik faaliyetler; kapsadığı tüm bileşenleriyle birlikte iyileştirildiği takdirde ekonomiye olumlu katkı sağlayan ve ülkelere küresel sistemde stratejik rekabet avantajı sunan alanlardan biri olarak tespit edilmiştir.

Bu çalışmada öncelikle küresel salgın olarak anılan COVID-19'un 2021 yılı itibariyle Romanya'daki etkileri üzerinde durulmuş, 2020 Romanya Parlamento Seçimleri sonrası kurulan koalisyon hükümetinin Eylül 2021'de dağılmasıyla ülkede yaşanan siyasi kriz incelenmiş ve ardından COVID-19 ve siyasi kriz etkisinde Romanya ekonomisi ele alınmıştır. Daha sonra deniz yolu taşımacılığının, Güneydoğu Avrupa'da ve Karadeniz kıyısında yer alan Romanya ekonomisindeki yeri analiz edilirken ülkenin Avrupa Birliği (AB)'nin Karadeniz Bölgesi'ndeki lojistik merkezi olma potansiyeli değerlendirilmiş ve son olarak Romanya'nın küresel lojistik performans endeksi incelenmiştir.

Ülke İçi Dinamikler

Romanya'da 2021 İtibariyle Devam Eden COVID-19 Etkileri ve Aşı Kampanyası

Çin'in Wuhan kentinde Aralık 2019 tarihinde ortaya çıkan ve kısa sürede küresel bir salgın haline dönüşen Koronavirüs diğer bir adıyla COVID-19 pandemisi (Roberts vd, 2021: 4), 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına almış ve 2021 yılının ikinci yarısında aşılama yaygınlaşınca kadar gündelik hayata getirilen kısıtlamalar nedeniyle ekonomiden sosyal hayata, sağlıktan eğitime kadar tüm alanlarda etkisini hissettirmiştir. Romanya'da Şubat 2020'de görülen ilk COVID-19 pandemi vakası sonucu; 18 Kasım 2020'de günlük vaka sayısı 10.269 enfeksiyonla zirveye ulaştıktan sonra, Nisan 2021'e kadar enfeksiyon sayısı günde yaklaşık 2.000 olarak kaydedilmiştir (Statista, 2021a). Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre ilk 3 ölümün gerçekleştiği 22 Mart 2020'den 11 Aralık 2021 tarihine kadar Romanya'da COVID-19 nedeniyle toplam 58,019 kişi yaşamını yitirmiştir (WHO, 2021a).

Romanya'da COVID-19 nedeniyle alınan tedbirlerin başında, 16 Mart 2020 tarihinde Cumhurbaşkanı Klaus Iohannis'in ülke topraklarında olağanüstü hâl ilan eden kararnameyi imzalamasıyla başlamış ve pandeminin yayılmasını önlemek

amacıyla aşağıda sıralanan hakların kullanımına sınırlandırmalar getirilmiştir;

- Hareket özgürlüğü,
- Mahremiyet, aile ve özel hayat hakkı,
- Evin dokunulmazlığı,
- Eğitim hakkı,
- Toplanma özgürlüğü,
- Özel mülkiyet hakkı,
- Grev hakkı,
- Ekonomik özgürlük (The President of Romania Decree, 2020: 2).

Koronavirüs pandemisinin yayılmasını önlemek amacıyla alınan tedbirler dünya ekonomisi ve gündelik hayatı derinden etkilerken Dünya Sağlık Örgütü tarafından bu sağlık krizini sona erdirmenin en güvenilir ve etkili yolunun aşı uygulaması ile kazanılacak bağışıklık olduğu ilan edilmiştir. Bu kapsamda dünyadaki ilk toplu aşılama programı 2020 yılı Aralık ayında (WHO, 2021b), Romanya'da ise 27 Aralık 2020 tarihinde başlamıştır (Statista, 2021a). Aşılamanın başlaması ile giderek azalan günlük COVID-19 vaka sayısı Eylül 2021 itibariyle tekrar artmaya başlamış ve bazı vatandaşların aşı karşıtı tutumu, salgın etkisinin yeniden artmasına yol açmıştır. Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre Romanya'da 20 Ekim 2021 tarihi itibariyle 18.863 vaka görülmüş, 3 Kasım 2021 tarihinde toplam 591 kişi COVID-19 nedeniyle hayatını kaybetmiştir (WHO, 2021a).

COVID-19'a karşı yürütülen aşı uygulaması, Romanya tarihindeki en büyük aşı kampanyası olarak kaydedilirken, ülkede toplam 4 tip aşının (Pfizer/BioNTech, Moderna, Oxford/AstraZeneca, Janssen) kullanımına izin verilmiştir (Guvernul României, 2021b). Romanya Hükümeti'nin yayınladığı ve Ulusal Halk Sağlığı Enstitüsü (INSP-CNSCBT) tarafından COVID-19'a Karşı Aşı Faaliyetleri Ulusal Koordinasyon Komitesi'ne (CNCAV) sunulan verilere göre 27 Aralık 2020 ile 28 Kasım 2021 tarihleri arasında toplam uygulanan aşı sayısı Tablo

1'de gösterilmiştir. Buna göre günlük ortalama 45.000 aşı uygulaması gerçekleşirken ilk günden 28 Kasım 2021 tarihine kadar ülkede toplam 14.830.265 doz aşı yapılmış ve bu tarih itibarıyla Romanya nüfusunun yaklaşık %37'sinin tüm aşıları tamamlanmıştır. Bu oran Romanya'yı Bulgaristan ile birlikte yaklaşık %70 aşılama oranına sahip AB üyeleri içinde aşılama oranı en düşük ülkelerden biri haline getirmektedir (ECDC, 2021).

Tablo 1: 27.12.2020-28.11.2021 Tarihleri Arasında Romanya'da COVID-19'a Karşı Uygulanan Aşı Sayısı

Aşı Tipi	28 Kasım 2021'de 24 saat içinde Uygulanan Aşı Sayısı			1.Doiz ile Aşılanan Toplam Kişi Sayısı	Tam Doz Aşılanan Kişi Sayısı	Takviye Doz ile Aşılanan Kişi Sayısı ****	27 Aralık 2020'den itibaren uygulanan toplam dozlar
	1.Doz	2.Doz	Takviye Doz ****				
Pfizer	6.613	15.680	18.134	5.079.413	4.773.415	1.405.791	11.258.622
Moderna*	127	582	1.875	402.984	390.636	111.296	904.916
AstraZeneca**	0	0	0	433.274	418.752	5	852.031
Johnson&Johnson***	3.902	0	73	1.811.428	1.811.428	3.268	1.814.696
TOPLAM	10.642	16.262	20.082	7.727.099	7.394.231	1.520.360	14.830.265
	46.986						

Kaynak: Guvernul Romaniei, 2021c.

* Moderna aşısı 4 Şubat 2021'den beri uygulanmaktadır.

** AstraZeneca aşısı 15 Şubat 2021'den beri uygulanmaktadır.

*** Johnson & Johnson aşısı 4 Mayıs 2021'den beri uygulanmaktadır ve tek doz halindedir.

**** Takviye doz 28 Eylül 2021'den itibaren uygulanmıştır.

Romanya'da aşılama oranının düşük olmasının sebeplerinden biri, vatandaşların hükümete karşı duyduğu güven eksikliğidir. The Guardian'ın yayınladığı anketler, yaklaşık 30 yıl önce komünist yönetimden ayrılan Doğu Avrupa ülkelerinde vatandaşların ulusal hükümetlere ve kurumlara Batı Avrupa ülkelerine kıyasla daha az güvendiğini göstermektedir (The Guardian, 2021). Dolayısıyla aşı karşıtı tutumu yıkmak özellikle hükümet krizinin de yaşandığı Romanya'da daha zorlu bir hal almıştır. AB içinde en düşük aşılama oranına sahip ikinci ülke olan Romanya'da COVID-19 pandemisinde vaka sayılarının arttığı dördüncü dalganın yaşanması ve aşı oranının düşük olmasının ana sebepleri olarak görülen bazı hususlar aşağıda özetlenmiştir;

- Önleyici tedbirlerin eksik uygulanması ve kısıtlamaların erken gevşetilmesi,
- Romanya'da yaşanan genel ve yerel seçimler ve birkaç büyük siyasi partide iç seçimlerin yaşanması sırasında COVID-19'un aşırı politize edilmesi sonucu kamuoyunda oluşan güvensizlik duygusu,
- Pandemiden önce insanların devlet yetkililerine olan güvenini ciddi şekilde aşındıran kronik hükümet istikrarsızlığı (yalnızca son 6 yılda Romanya'da sekiz Başbakan ve on Sağlık Bakanı görev yapmıştır),
- Yetersiz test ve izleme (hastalığın eksik teşhisine ve popülasyondaki yaygınlık düzeylerinin ve yayılma yollarının yanlış değerlendirilmesine neden olmuştur),
- Sağlık çalışanlarının yüksek bir oranla aşılınmayı reddetmesi,
- Ülkedeki siyasi istikrarsızlık, aşılar için yasal bir çerçevenin yokluğu da dahil olmak üzere sağlık politikalarında tutarsızlığa yol açmıştır (Dascalu vd., 2021: 1-2).

2020 Parlamento Seçimlerinin Ardından Romanya'da Siyasi Krize Giden Yol

Romanya, komünizm sonrası tarihindeki ilk seçimi 1990 yılında gerçekleştirmiş (Popescu, 2003: 326) ve günümüze kadar toplam dokuz parlamento seçim süreci yaşamıştır (Biroul Electoral Central, 2020). En son 6 Aralık 2020 tarihinde milletvekillerini seçmek üzere sandık başına giden vatandaşlar, salgın baskısının da etkisiyle seçime ilgisiz kalmış ve böylece 2020 yılındaki genel seçimler, komünizm sonrası ülke tarihindeki en düşük seçmen katılımının gerçekleştiği seçim olarak tarihe geçmiştir (Romanya Merkezi Seçim Bürosu-Biroul Electoral Central (BEC) Comunicat, 2020). Daimi Seçim Kurumu (Autoritatea Electorală Permanentă-AEP) tarafından koordine edilen 6 Aralık 2020 Parlamento Seçimleri neticesinde mevcut iktidar partisi ikinci sıraya gerilerken, seçim barajını aşarak meclise girmeye hak kazanan toplam beş parti olmuştur. Bu partiler sırasıyla, Sosyal Demokrat Parti (PSD), Ulusal Liberal Parti (PNL), USR-Plus, Rumen Birliği için İttifak (AUR) ve son olarak Romanya Macar Demokratik Birliği (UDMR)'dir (Rezultatevot, 2020). Romanya Temsilciler Meclisi ve Senatosu'nda vatandaşları temsile hak kazanan bu beş parti, aldıkları oy oranıyla tek başına hükümeti kuracak çoğunluğa erişemeyince Cumhurbaşkanı Klaus Iohannis, hükümeti kurma görevini; PNL, USR Plus ve UDMR koalisyonununun Başbakan Adayı Florin Citu'ya vermiş ve böylece ülkede en çok oyu alan Sosyal Demokrat Parti hükümet dışı bırakılarak Eski Maliye Bakanı olan Florin Citu başkanlığında merkez sağ hükümeti kurulmuştur (Guvernul Romaniei, 2020).

Romanya'da 23 Aralık 2020'de güvenoyu alan koalisyon hükümeti yaklaşık 9 ay ülke yönetiminde istikrar sağlayabilmiş ve Romanya 7 Eylül 2021 tarihinde başlayan süreçte siyasi bir krizle karşı karşıya kalmıştır. Romanya'da 2021 yılının siyasi krizle geçmesine neden olan olaylardan biri "Anghel Saligny" ulusal yatırım programı olarak ifade edilmektedir. Bu programın

ne olduğu ve ülkedeki siyasi krizi nasıl tetiklediği aşağıda kısaca özetlenmiştir.

“Anghel Saligny” Yatırım Programı’nın Krize Dönüşmesi

“Anghel Saligny” ulusal yatırım programı, Romanya Kalkınma, Bayındırlık ve İdare Bakanlığı tarafından finanse edilen, yerel yönetimlere yolların, kanalizasyonların ve gaz altyapısının inşası için toplam 50 milyar lei’lik bir bütçe sunan projeyi temsil etmektedir (Ionascu, 2021). Bu program ile her ilçe için en az 140 milyon lei, her komün için en az 4 milyon ve her şehir için en az 7 milyon lei, her belediye için en az 10 milyon lei ve ilçe konutları için en az 43 milyon lei tahsis edilmesi planlanmıştır (Agerpres, 2021a). “Anghel Saligny” ulusal yatırım programı kapsamında hükümet tarafından USR Plus Bakanları’nın katılmadığı toplantıda kabul edilen Taslak Acil Durum Yönetmeliği’ne göre şu alanlarda yatırımlar yapılacaktır;

- Su kaynakları ve su arıtma tesisleri,
- Kanalizasyon ve su arıtma tesisleri,
- Yollar,
- Köprüler, yaya köprüleri ve geçitler,
- Doğal gaz dağıtım sistemleri (Guvernul Romaniei, 2021a).

3 Eylül 2021 tarihinde Ulusal Yatırım Planı’nın görüşüleceği hükümet toplantısına USR Plus Bakanları katılmayarak bu programı boykot etmiş ve bu boykot Romanya hükümet krizinin başlamasına sebep olmuştur (Guvernul Romaniei, 2021a). USR Plus, bu yatırım planının PSD lideri Liviu Dragnea’nın parti Belediye Başkanlarına para dağıttığı ve hırsızlığa davetiye çıkardığı programa benzediğini ve desteklemeyeceklerini ifade ederken aynı zamanda Başbakan Florin Cuti’nin istifasını talep etmiştir. Böylece USR Plus’ın koalisyondan çekildiği, Florin Cuti hükümetinin güvensizlik oyuyla düşürüldüğü Romanya’nın hükümet krizi süreci başlamıştır. “Anghel Saligny” programı,

bugün koalisyonun varlığını tehlikeye atan anlaşmazlıkların merkezinde yer almaktadır.

Romanya'da 80 Günlük Hükümet Krizi

USR Plus Bakanları'nın 7 Eylül 2021'de hükümetten istifa ederek koalisyondan ayrılmasıyla başlayan Romanya hükümet krizi, 25 Kasım 2021'de PNL-PSD-UDMR hükümetinin Nicolae Ciucă Başbakanlığında kurulmasıyla sona ermiştir. Bu 80 günlük siyasi istikrarsızlık çalışmanın bu bölümünde kısaca özetlenmiştir. Hükümette yer alan USR Plus Bakanları, ülkede yaşanan gelişmeler ve desteklemedikleri yatırım programının kabul edilmesi sonucu koalisyondan çekilerek Florin Cîțu'nun Başbakanlık görevinden alınmasını talep etmiştir. Yaklaşık 1 aylık krizin ardından 5 Ekim 2021 tarihinde Cîțu Hükümeti, Sosyal Demokrat Parti (PSD) tarafından meclise verilen gensoru önergesinin kabul edilmesi sonucu meclis tarafından güvensizlik oyuyla düşürülmüş ve ülkede siyasi istikrarsızlık başlamıştır (Europa Liberă România, 2020). Devlet Başkanı Klaus Iohannis, Romanya hükümetinin yeniden kurulabilmesi için parlamentoda temsil edilen tüm siyasi partilerle görüşmelerinin ardından USR Başkanı Dacian Cioloș'ı yeni hükümeti kurmak üzere görevlendirmiş ancak, Dacian Cioloș ve kabinesi 20 Ekim 2021 tarihinde mecliste yapılan güvenoylaması sonucu 88'e karşı 184 ret oyu ile düşürülmüş ve böylece Romanya'daki siyasi kriz çözüme kavuşturulamamıştır (Europa Liberă România, 2021).

USR Başkanı Dacian Cioloș'ın oluşturduğu kabine meclisten güvenoyu alamayınca, Romanya Cumhurbaşkanı Klaus Iohannis tarafından yeni hükümeti kurmakla eski geçici Başbakan ve Milli Savunma Bakanı olan Nicolae Ciuca, Başbakan olarak atanmıştır (Adevarul, 2021). Irak, Afganistan ve Bosna gibi yurtdışında çok sayıda askeri görevde bulunan Ciuca, PNL-PSD-UDMR hükümetini kurarak 25 Kasım 2021'de, 126'ya karşı 318 lehte oyla meclisin güvenoyunu almış ve hükümeti kurmayı başarmıştır (Ziarul Oficial Românesc, 2021). Böylece ülkede

yaklaşık 80 gündür devam eden siyasi kriz ortadan kalkarken eğitim, sağlık ve sosyal alanlarda iyileştirmelerin yapılacağı, ekonomik sorunlara sürdürülebilir çözümler üretileceği, ulaşım alt yapısının geliştirileceği, Köstence Limanı'nın ekonomik ve stratejik konumunun güçlendirileceği yönündeki hedefleri içeren ve bu yönde taahhütlerin yer aldığı 2021-2024 Romanya Hükümet Programı kabul edilmiştir (Coalitia Pentru Rezilientă, Dezvoltare și Prosperitate, 2021: 3-7).

COVID-19 ve Siyasi Kriz Etkisinde Romanya Ekonomisi

Yaklaşık 20 milyonluk nüfusu ile Romanya; Güneydoğu Avrupa'da yer alan 1989'da komünist yönetimi bir devrimle sona erdiren, 2004'te Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü'ne (NATO) ve 2007'de AB'ye katılarak, Avrupa Atlantik yönelimini benimseyen bir ülkedir (Garding, 2021: 1). Romanya'nın stratejik Karadeniz konumu ve güçlü transatlantik ilişkilere bağlılığı, onu bölgede önemli bir aktör yapmaktadır. 1989'da Avrupa'nın en yoksul ülkelerinden biriyken ekonomik reformlar ve AB entegrasyonu ile ülkede koşullar zamanla iyileşmiş ve 2000'li ve 2010'lu yıllarda bazı dönemlerde AB'nin en hızlı büyüyen ekonomileri arasına girmeyi başarmıştır. İhracat, Romanya ticaretinin yaklaşık %70'ini oluşturan AB ile ticaretinin öncülüğünde ekonomik büyümenin motoru olmaya devam etmektedir. Ayrıca 2016'da başlayan 2018'de devam eden vergi indirimleri neticesinde iç talep, ekonomik büyümeyi olumlu yönde etkileyen faktörlerden biri olmuştur (CIA, 2020).

Romanya ekonomisi bazı yapısal sorunları barındırmakta ve bu sorunların iyileştirilmesi genellikle ülke yönetiminin seçim öncesi çözmeyi vadettikleri başlıkları oluşturmaktadır. Yaşlanan bir nüfus, vasıflı işgücünün göçü, yüksek vergi kaçakçılığı, yetersiz sağlık hizmetleri, Romanya'nın uzun vadeli büyümesini ve ekonomik istikrarını tehlikeye atan ve ekonominin en büyük kırılma noktalarını oluşturan başlıca konular arasındadır. Buna ek olarak, yolsuzlukla mücadele ülke yönetiminin en önemli gündem

maddelerinden birini oluşturmaktadır. Romanya'daki yolsuzluk, her yıl bütçede milyarlarca lei kaybına neden olurken hükümetlerin bu kapsamda izledikleri politikalar vatandaşların siyasi tercihlerini de derinden etkilemektedir (Ciocan, 2013:4). Dünya yolsuzlukla mücadele hareketi kapsamında kurulan Uluslararası Şeffaflık Örgütü, ülkeleri her yıl belirli kategorilerde değerlendirerek Küresel Yolsuzluk Raporu yayınlamaktadır. 2021 Küresel Yolsuzluk Barometresi Raporu'na göre Romanya vatandaşlarının sadece %18'i devlet kurumlarına güveniyorken, %51'i AB kurumlarına güvenmektedir (Transparency International, 2021). Ayrıca vatandaşların %66'sı Hükümet'in yolsuzluğa karşı aldığı tedbirlerin yeterli olmadığını düşünmektedir.

Dünya Bankası 2019 verilerine göre 2020'de Romanya'yı ilk kez yüksek gelirli bir ülke olarak sınıflandırmıştır (Garding, 2021: 1). Bu gelişmeye rağmen Romanya, AB'nin kişi başına düşen en düşük Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) düzeylerinden birine sahip ülkesidir. Ulusal ekonomiler için kişi başına düşen GSYİH ve enflasyon oranı, ülkenin kalkınma düzeyinin belirlenmesi ve analiz edilmesinde önemli makroekonomik göstergelerden birini oluşturmaktadır. Tablo 2'de Dünya Bankası'ndan alınan veriler kapsamında Romanya'nın 2010-2020 yılları arasındaki kişi başına düşen GSYİH miktarı ile son on yılın ülke enflasyon oranları yer almaktadır.

Tablo 2: Romanya’da Kişi Başına Düşen GSYİH miktarı ve Enflasyon Oranı (2010-2020)

Yıllar	GSYİH miktarı (\$)	Enflasyon Oranı (%)
2010	8,214.077	6.1
2011	9,099.218	5.8
2012	8,507.105	3.3
2013	9,547.852	4
2014	10,043.677	1.1
2015	8,969.149	-0.6
2016	9,548.587	-1.6
2017	10,807.009	1.3
2018	12,398.982	4.7
2019	12,889.081	3.9
2020	12,896.089	2.7

Kaynak: World Bank, 2021; IMF,2021; Statista, 2021b.

Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan 2021 Ekonomi Tahmin Raporu’nda Romanya ekonomisinin 2020’de reel GSYİH’de %3,9’luk bir düşüşün ardından esas olarak iç talep kaynaklı güçlü bir toparlanma yaşadığı belirtilmektedir (European Commission, 2021a: 18). 2021 sonbaharına kadar dünya genelinde olduğu gibi Romanya’da da tüm hizmet sektörlerinde özellikle yemek hizmeti, otel endüstrisi, eğlence ve kültür faaliyetlerinde pandemi ile ilgili kısıtlamaların kaldırılması bastırılmış talebi serbest bırakmış ve ekonomi olumlu seyretmeye başlamıştır.

Romanya, COVID-19 öncesi dönemde sürdürülebilir bir ekonomik büyüme yakalamış ancak küresel sağlık krizi ile birlikte ekonomik sorunlarla karşı karşıya kalmıştır (CIA, 2021). 2020 yılının başlarından itibaren tüm dünyada etkili olan ve alınan tedbirler sonucu büyük oranda ekonomik faaliyetlerin durmasına ve insanların hareket özgürlüğünün kısıtlanmasına sebep olan bu küresel salgın krizi aynı zamanda bir ekonomik krize dönüşmüştür. COVID-19 salgını, tüm dünyaya pandeminin etkilerini azaltabilmenin en etkili aracının sürdürülebilir bir

ekonomi olduğunu göstermiş ve ekonomideki önemli kırılma alanlarını ortaya çıkarmıştır (Cristina, 2021: 5). Bu alanların başında ise küresel tedarik zincirinin işleyişi ve lojistik sektörü gelmektedir. Pandeminin insan hareketlerini kısıtlayıcı etkisi, küresel hareketliliği olan ürün ve hizmetlerin güvenli ve en az maliyetle taşınmasının önemini bir kez daha gösterirken, hava ve deniz yolu taşımacılığındaki seferlerin azaltılması küresel ekonomiyi olumsuz yönde etkilemiştir (Cinel, 2020: 132).

COVID-19 ile birlikte ülkeler arasında lojistik faaliyetlerin durma noktasına gelmesi küresel piyasalarda negatif etki yaratırken lojistik faaliyetlerin önemini bir kez daha açığa çıkarmıştır (Durmuş ve Şahin, 2020: 927). Bu kapsamda Güneydoğu Avrupa'da ve Karadeniz kıyısında yer alan Romanya'nın deniz yolu taşımacılığının ülke ekonomisindeki yerinin analiz edilmesi ve ülkenin AB'nin Karadeniz Bölgesi'ndeki lojistik merkezi olma potansiyelinin değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Bu analizlerin uzun vadede Romanya ekonomisinin sürdürülebilirliğine ve ülke jeo-ekonomik gücünün ortaya konmasına katkı sağlayacağı öngörülmektedir. Buna ek olarak, Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Romanya'nın lojistik açıdan analizi bölge değerlendirmelerine de farklı bir bakış açısıyla katkı sunacaktır.

Romanya Deniz Yolu Taşımacılığının Ülke Ekonomisindeki Yeri

Asya, Avrupa ve Orta Doğu'nun birleşim merkezinde bulunan, Tuna Nehri'nin geçtiği ülkelerden biri olan Romanya, Karadeniz'e kıyısı ile oldukça stratejik bir konuma sahiptir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021: 18). Karadeniz kıyısında bulunan limanları ile Doğu-Batı güzergahında deniz yolu taşımacılığının önemli noktalarından birini temsil ederek büyük bir ekonomik potansiyeli elinde bulundurmaktadır. Romanya, Tuna nehri üzerinden nehir taşımacılığı ve Karadeniz üzerinden deniz taşımacılığı yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilen deniz limanı, nehir-deniz limanı ve nehir limanı olmak üzere toplam üç

farklı kategoride liman alt yapısına sahiptir. Romanya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, deniz ve iç su ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, deniz taşımacılığının düzenlenmesi, gemilerin yetkilendirilmesi, koordinasyonu, denetimi ve kontrolü gibi konularda kısacası deniz ve iç su taşımacılığı alanında doğrudan yetkili bir devlet otoritesini temsil etmektedir (Ministerul Transporturilor si Infrastructurii România, 2021). Bakanlık bünyesinde yer alan Deniz Ulaştırma Müdürlüğü, deniz taşımacılığı alanındaki tüm faaliyetlerin düzenlenmesini ve ulusal mevzuatın AB ve uluslararası mevzuatla, ilgili kanunlarda belirlenen şartlara göre uyumlaştırılmasını sağlamakla görevlendirilmiştir.

Limanlar, devletlerin dünyaya açılan ticaret kapısını oluştururken hem ulusal hem de uluslararası ekonomik refaha önemli derecede katkı sağlamaktadır (Mlambo, 2021: 1). Ayrıca ülkeler için küresel pazarlara ve tedarik zincirlerine erişim sağlanmasında, deniz taşımacılığının yanı sıra balıkçılık, açık deniz enerji gelişimi ve kıyı bölgelerindeki birçok ekonomik faaliyetin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır (UNCTAD, 2021a). Dünya ticaret hacminin %80'inden fazlasının deniz yoluyla taşınması, limanların küresel ticaret sistemindeki kritik rolünü sağlamlaştırmaktadır. Romanya'da 18 adet nehir limanı, 9 adet (5 adet Tuna nehri üzerinde, 4 adet nehir kolları üzerinde) nehir-deniz limanı ve 4 adet de deniz limanı olmak üzere toplam 31 adet liman bulunmaktadır (Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval, 2020: 7-9).

Karadeniz'e 234 km kıyısı olan Romanya'nın Karadeniz'e açılan kapısını temsil eden ve Karadeniz'in batı kıyısında yer alan Köstence Limanı (Port of Constanta), ülkenin en büyük ve en önemli deniz limanıdır (Kaushik, 2021). Köstence Limanı'na düzenli olarak uğrayan gemi türleri, genel kargo (%28), dökme yük gemisi (%18), konteyner gemisi (%7), petrol/kimyasal tanker (%6), karayolu, motorlu yük gemisi (%5) olarak sınıflandırılabilir (Marine Traffic, 2021). Köstence Limanı

yakınında Romanya deniz liman kompleksinin bir parçası olan Midia ve Mangalia Limanı bulunmaktadır (Constantza Port, 2021a). Tablo 3'te Köstence Limanı'na ait 2012-2020 yılları arasındaki verileri içeren toplam liman kapasitesine ait istatistiksel bilgiler verilmiştir. Tablo 3 incelendiğinde Romanya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı kamu-özel yapıda işletilen bu limanın ülke lojistiğine önemli derecede katkı sağladığı görülmektedir.

Tablo 3: Köstence Limanı'nda 2012-2020 Yılları Arasında Taşınan Yük Miktarı (Ton)

Yıl	Dökme Sıvı Yük	Katı Dökme Yük	Genel Kargo	Konteyner	Toplam Yük (Ton)
2012	10.014.672	29.657.012	4.232.871	6.680.107	50.584.662
2013	10.090.966	34.906.181	3.597.556	6.543.354	55.138.057
2014	12.516.199	32.666.083	3.680.744	6.778.884	55.641.910
2015	12.203.606	33.285.131	3.998.471	6.849.564	56.336.772
2016	13.662.917	35.189.409	3.675.137	6.897.358	59.424.821
2017	13.354.280	34.853.978	3.646.803	6.524.093	58.379.154
2018	14.022.558	37.192.770	3.524.788	6.563.658	61.303.774
2019	14.920.635	41.583.345	3.546.879	6.552.433	66.603.292
2020	12.425.658	38.580.780	3.023.669	6.345.692	60.375.799

Kaynak: Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța, 2021.

Köstence Limanı, Karadeniz'e kıyısı olmayan Avrupa ülkelerinin pazarlarını Transkafkasya, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlayan ticaret yollarının kavşağında yer almaktadır. Limanın, Koridor IV (demiryolu ve karayolu), Tuna-Karadeniz Kanalı ile bağlantılı olduğu Koridor VII-Tuna (iç su yolu) ve Koridor IX (karayolu) aracılığıyla Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle bağlantıları mevcuttur (IPCSA, 2021). Romanya'nın Karadeniz'deki en büyük limanı Köstence, genişleme için oldukça fazla bir alana sahip çok amaçlı bir ticaret limanı olmasının yanı sıra Romanya deniz yolu taşımacılığına önemli derecede katkı sunmaktadır. Romanya'nın Karadeniz kıyısında ayrıca Mangalia Limanı (Portul Mangalia) ve Midia Limanı (Portul Midia) da bulunmaktadır. Ancak bu

limanların kapasitesi ve gemi trafiği Köstence Limanı kadar gelişmiş ve yoğun değildir. Örneğin Köstence Limanı'na 2020 yılı itibarıyla uğrayan toplam gemi sayısı 3.916 iken Mangalia ve Midia Limanlarına uğrayan gemi sayısı toplam 115'tir (Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța, 2021).

21. yüzyılda deniz yolu taşımacılığı içinde en fazla tercih edilen tür konteyner taşımacılığıdır ve taşınma sırasında sağladığı kolaylıklar ve güvenlik nedeniyle dünya çapında yoğun olarak kullanılmaktadır. Köstence Limanı ile Uzak Doğu'daki limanlar arasında gerçekleştirilen konteyner taşımacılığı, Köstence Limanı'nı hem Karadeniz bölgesi hem de Orta ve Doğu Avrupa için bir dağıtım limanına dönüştürme etkisine sahiptir (Constantza Port, 2021b). Uzak Doğu'daki limanlar ile Köstence Limanı arasındaki mesafe, Kuzey Denizi ile olan mesafeye göre daha kısadır ve daha kısa bir deniz yolu, daha düşük maliyet ve nakliye süresi anlamına gelmektedir.

Deniz yolu taşımacılığı; diğer taşıma modlarına kıyasla daha uzun mesafede daha büyük hacimli yüklerin daha güvenilir taşınmasında ve birim başına düşen maliyetin daha düşük olması nedeniyle küresel ticaretin %80'inden fazlasında tercih edilmektedir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından yayınlanan 2021 Dünya Deniz Taşımacılığının incelendiği raporda; COVID-19 ile birlikte 2020 yılının ilk yarısında küresel deniz ticaretinin %3,8 daraldığı ve yılın ikinci yarısında toparlanarak küresel tedarik zincirlerinde bir dönüşümün ve yeni deniz ticareti kalıplarının temellerinin atıldığı belirtilmiştir (UNCTAD, 2021b: 3). Raporda ayrıca 2021 yılında küresel ticaretteki toparlanmaya bağlı olarak deniz ticaretinin %4,3 oranında artmasının beklendiği ve son yirmi yılda deniz ticaretinde yıllık bileşik büyümenin %2,9 olduğu kaydedilmiştir.

Küresel ticaretteki deniz yolu taşımacılığının yüksek orandaki payına paralel olarak devletlerin bu alana gerçekleştirdikleri

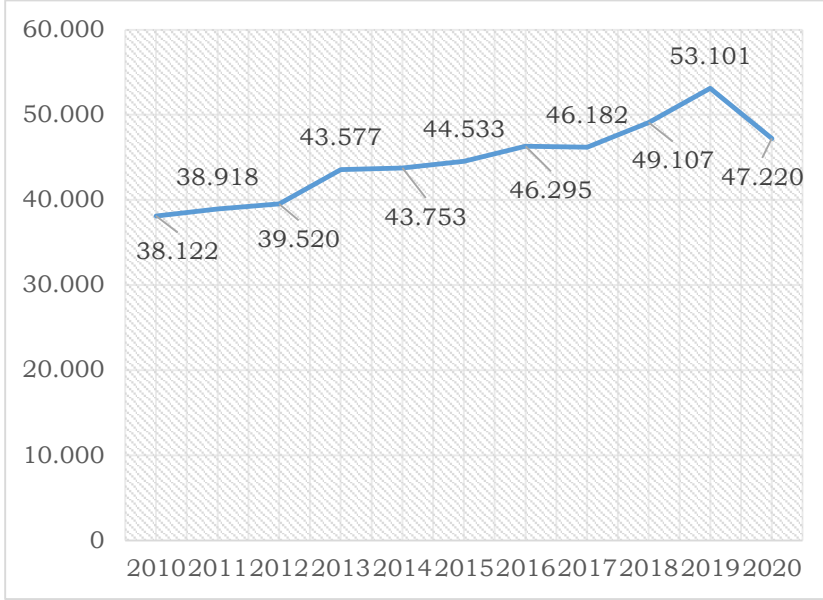
yatırımlar da önem kazanmakta ve ülke ekonomisine uzun vadede katkı sunabilmektedir. UNCTAD tarafından yayınlanan dünya deniz taşımacılığının incelendiği 2021 raporunda, 2018'den 2021'in ilk yarısına kadar olan dönemde ortalama değerlerin bulunmasıyla hesaplanan kuru dökme yük gemileri için kargo ve gemi elleçleme performansı sıralamasında Romanya'nın dünyada ilk 30 ekonomi içinde yer aldığı belirtilmektedir. Bu hesaplamalara göre Romanya limanlarında dakikada 6 ton yükleme, dakikada 7 ton boşaltma gerçekleştirilirken yükleme işleminde ortalama bekleme süresi 64 saat ve boşaltma işleminde ortalama bekleme süresi 29 saat olarak kaydedilmiştir (UNCTAD, 2021b: 103). Söz konusu bekleme sürelerinin azaltılması, limanların tercih edilebilirliğini arttırdığından lojistik faaliyetlerin değerlendirilmesinde önemli bir kriter olarak görülmektedir. Buna ek olarak liman alt yapı ve hinterlandının geliştirilmesi, diğer taşıma modlarıyla entegre hale getirilmesi o limanın lojistik merkez olarak tercih edilme oranında da önemli derecede etkiye sahiptir. Bu kapsamda AB, üye ülkelerin hem kendi içinde hem de birbirleriyle bağlantılarında ulaşım alt yapısını geliştirmek amacıyla "Avrupa Ulaşım Operasyonel Stratejisi" yürütmektedir. Bu yatırım planı çerçevesinde Romanya Hükümeti, Trans-Avrupa Ulaşım Ağının (TEN-T) geliştirilmesine yönelik liman altyapısına ve hinterland bağlantılarına yatırım yaparak TEN-T ağındaki seyrüsefer koşullarını ve hareketliliğini iyileştirerek deniz taşımacılığının çekiciliğini arttırmayı hedeflemektedir (Romaniei Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, 2021: 7).

Romanya'da yük ve yolcu taşımacılığı sadece deniz yolu ile değil aynı zamanda nehir yolu ile de sağlanmaktadır. Romanya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2020'de yayınladığı 2020-2030 dönemi için ulaştırma altyapısının geliştirilmesine yönelik yatırım planının bir parçası olan "Operasyonel Nakliye Programı 2021-2027" belgesinde, Tuna nehrinin, Romanya'nın iç su yollarının ana arteri olduğunun altı çizilmiştir. Nehrin ulaşım potansiyelinin sadece %4'ünün kullanılmasına rağmen 2019 yılında, Romanya

iç su yollarında yaklaşık 33,26 milyon ton, ton-kilometre cinsinden ise 14 milyar ton-km mal taşınmıştır (Romaniei Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, 2021: 8). Eurostat verilerine göre, iç su yolu taşımacılığı hacmine ilişkin istatistiksel verilerin AB'ye rapor edilmesi sonucu oluşan sıralamada üye ülkeler arasında Romanya 2020 yılında, ton-kilometre cinsinden değerle üçüncü sırada, ton cinsinden ifade edilen iç su yollarıyla taşınan malların hacmi açısından ise beşinci sırada yer almaktadır (Eurostat, 2021a).

Romanya limanlarında 2010-2020 yılları arasında elleçlenen deniz yoluyla taşınan yüklerin ağırlıkları Grafik 1'de verilmiştir. Grafik 1 incelendiğinde deniz yoluyla taşınan yük miktarının her yıl artarak devam ettiği ancak 2020 yılında bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Bu düşüşün sebebi 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 salgını olmuş ve salgın küresel denizcilik endüstrisini ciddi şekilde etkilemiştir. Pandemi, tedarik zincirleri, nakliye ağları ve limanlar aracılığıyla negatif etki oluşturarak kargo hacimlerinin düşmesine neden olurken faaliyetlerini durduran uluslararası limanlar olmuş, lojistik faaliyetlerde maliyetler değişmiştir. Tüm bu gelişmeler neticesinde ise dünya deniz ticareti kümülatif olarak azalmış ve pandemi deniz taşımacılığı sektöründe negatif bir etki yaratmıştır. Tüm dünyada etkili olan pandeminin deniz ticareti üzerinde 2020 yılı itibarıyla yarattığı negatif etki, Romanya'da 2019 yılına göre düşüş yaşanmasına sebep olurken, 2015-2017 dönemine kıyasla artış göstermiştir (Ziarul Financiar, 2020).

Grafik 1: Romanya Deniz yolu Taşımacılığının Yıllara Göre Hacmi (2010-2020) (Bin Ton)



Kaynak: Eurostat, 2021b.

Romanya deniz taşımacılığında, 2021'in ilk çeyreğinde, 2020'nin aynı dönemine kıyasla açık deniz gemilerinin işletilmesine izin veren limanlardaki aktivitelerde çoğu liman için belirgin düşüş yaşanmış ve bu dönemde en fazla yük hacminin gerçekleştiği limanlar toplamda %94,7 pay ile Köstence ve %4,0 pay ile Galați Limanı olmuştur (Agerpres, 2021b). Hazar bölgesi, Orta Asya, Orta ve Doğu Avrupa pazarlarının kavşağında bulunan Köstence Limanı, konteyner, tahıl ihracatı ve diğer kargolar için önemli bir merkezi temsil etmektedir (Port News, 2020). Öyle ki Köstence Limanı'ndan yılda yaklaşık 25 milyon ton tahıl ticareti yapılmaktadır (Ziarul Financiar, 2021). Pandemi krizi nedeniyle limanlarda her ne kadar birçok mal türü için (gıda, katı mineral yakıtlar, petrol ürünleri, cevherler) trafik azalmış olsa da Köstence Limanı'ndaki tahıl ticaretinin oluşturduğu trafik, Karadeniz'deki bu stratejik lojistik liman merkezinin önemini korumasını sağlamıştır. Romanya, 2021-2022 ticari yılının ilk beş

haftasında AB sınırları üzerinden yaklaşık 1 milyon ton hububat ihraç ederek, Avrupa Komisyonu'na göre söz konusu dönem için en büyük ihracatçı konumuna yükselmiştir (Stanciu, 2021).

Dış Politika Dinamikleri

Romanya'da 2021 yılı; genel olarak hükümetin pandemi krizinin sağlık, ekonomi, siyasal ve sosyal alanlarda yarattığı etkilerle mücadelesine sahne olmuş, diğer taraftan Aralık 2020 Parlamento seçimlerinin ardından ortaya çıkan hükümet krizi neticesinde bu siyasi kriz ile mücadele yılı olarak kayıtlara geçmiştir. Dolayısıyla 2021 görünümünde Romanya; dış politikadan çok iç siyasi kriz ve gelişmelerle gündeme gelmiş ve bir önceki bölümde iç politika dinamikleri başlığı altında tüm bu gelişmeler ve krizler detaylandırılmıştır. Çalışmanın bu bölümünde ise Romanya'nın 2007 yılından itibaren üyesi olduğu AB ile ilişkilerine değinilmiş ve Avrupa'nın stratejik ve güvenilir bir ortağı olarak Karadeniz Bölgesi'ndeki lojistik merkezi olma potansiyeli değerlendirilmiştir.

Romanya-AB İlişkileri

Romanya'da Sovyetler Birliği çökene kadar devam eden komünizm, ekonomik, kültürel, sosyal ve kamusal alanlarda kök salmış bir gelenektir ve komünizm sonrası dönemde "Avrupalılaşma" adı altında yürütülen politikalar özellikle AB'ye üyelik öncesinde sonuçsuz kalmış ve ülke genelinde 1990'dan sonra Avrupa'ya entegrasyon hem siyasetçiler hem de halk tarafından bir hedef haline gelmiştir (Dimitrov ve Plachkova, 2020: 169). 8 Şubat 1993 tarihinde Romanya ile AB arasında "Avrupa Anlaşması" imzalanmış, Romanya 22 Haziran 1995'te resmi üyelik başvurusu yapmış ve 1 Ocak 2007 tarihinde AB'nin resmen üyesi olmuştur (Yıldız, 2018: 7). Hem üyelik sürecinde hem de üyelik sonrası Romanya'nın Birlik ile bütünleşmesi ve entegrasyonu kapsamında katılım kriterlerine göre gerçekleştirilen reformları, demokratik dönüşümü ve toplumsal

modernizasyonu AB tarafından teşvik ve finanse edilmiştir (Romania Ministerul Afacerilor Externe, 2021a).

Tüm dünyada 2020 yılından itibaren etkili olan COVID-19 krizi ile baş edebilmek için devletler sahip oldukları imkanları ve ayrıcalıkları kullanmış, bu kapsamda Romanya'nın salgın krizi sonucu özellikle sağlık ve ekonomi alanında ortaya çıkan sorunlarla mücadelesindeki ayrıcalıklı konumu AB üyeliği olmuştur. Sağlık alanında Avrupa Komisyonu virüse karşı küresel direnci desteklemek için eşgüdümlü bir şekilde COVID-19 aşılarının satın alınmasını sağlamış ve tüm üye devletlerin bunlara adil erişimini gerçekleştirebilmek için Avrupa düzeyinde koordineli bir yaklaşım geliştirmiştir (Romania Ministerul Afacerilor Externe, 2021a). Buna ek olarak, COVID-19'u yönetmeye yönelik önlemler bağlamında, AB Stratejik Tıbbi Ekipman Rezervi (RescEU) Mart 2020'de kurulmuş, bölgesel bir merkez olma ve bu tıbbi ekipman rezervlerine ev sahipliği yapmasının ardından, Romanya kendi topraklarında böyle bir rezervi barındıran ilk üye devlet olmuştur (European Comission, 2020: 1).

Romanya'da 27 Aralık 2020 tarihinde hızla başlayan COVID-19'a karşı aşı kampanyası başlangıçta yoğun ilgi görürken zamanla vatandaşların aşı karşıtı tutumları ile 2021 yılının son çeyreğinde AB'nin en az aşılama oranına sahip ikinci ülkesi olarak kayıtlara geçmiştir (ECDC, 2021). Bu düşük aşılama oranı, Ekim 2021 itibariyle COVID-19 vaka sayıları ve ölüm sayılarının artmasına yol açmış ve AB "Sivil Koruma Mekanizması" aracılığıyla ülkeye acil destek sağlamıştır (Banila, 2021). Pandeminin başlangıcından bu yana Avrupa Komisyonu, Devlet Yardımı Geçici Çerçevesi ve AB devlet yardımı kuralları kapsamında üye devletlere destek vermeyi benimsemiştir. Bu önlemler vatandaşlara ve şirketlere yardımcı olmayı ve koronavirüs pandemisinin ekonomik etkilerini azaltmayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda 2021 yılında Avrupa Komisyonu tarafından Romanya'nın yararlandığı destek programları aşağıdaki gibidir;

- 11 Nisan 2020'de Avrupa Komisyonu, koronavirüs salgını bağlamında küçük ve orta ölçekli işletmeleri desteklemek için 16 milyar RON (yaklaşık 3,3 milyar €) bütçeli destek planını onayladı,
- 2 Temmuz 2020'de, koronavirüs salgınından etkilenen şirketleri desteklemek için 4 milyar RON (yaklaşık 800 milyon €) bütçeli destek planını onayladı,
- 27 Ağustos 2020'de koronavirüs salgınından etkilenen şirketleri desteklemek için 935 milyon euroluk Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu tarafından ortak finanse edilecek Romanya planı onaylandı,
- 15 Nisan 2021'de; turizm, konaklama ve yemek hizmetlerinde faaliyet gösteren şirketleri ve ayrıca seyahat acentelerini koronavirüs salgını bağlamında desteklemek için 500 milyon euroluk bir plan onaylandı,
- 29 Eylül 2021'de, koronavirüs salgınının ardından Marmureş Uluslararası Havalimanı'na uluslararası uçuşlara başlayan havayolları için 1,2 milyon euroluk bir plan onaylandı,
- 27 Ekim 2021'de, koronavirüs salgınından etkilenen küçük ve orta ölçekli işletmeleri desteklemek için 358 milyon euroluk bir plan ve virüsün yayılmasını sınırlamak için uygulanan kısıtlayıcı önlemler onaylandı,
- 24 Kasım 2020'de, koronavirüs salgınından etkilenen küçük ve orta ölçekli işletmeleri desteklemek için 216 milyon euroluk doğrudan hibeler şeklindeki plan onaylandı,
- 21 Haziran 2021'de, koronavirüs salgını bağlamında Bükreş'teki bağımsız kültür sektöründe faaliyet gösteren şirketleri desteklemek için 610.000 euroluk plan onaylandı (European Commission, 2021b).

AB, pandemi sonrası üye devletlerin olumsuz yönde etkilenen ekonomilerinin iyileştirilmesini teşvik etmek ve daha dayanıklı bir Avrupa pazarı yaratmak amacıyla destek programları açıklamış ve bu süreçte sağlık, ekonomi, eğitim, sosyal ve kültürel alanlarda

üye devletleri finanse etmiştir. Romanya'nın yaşanan bu küresel sağlık krizinde söz konusu alanlarda sürdürülebilirlik sağlayabilmesinde AB'nin onarıcı rolü yadsınamaz bir gerçekliktir ve bu sağlık krizinde Birlik ile Romanya arasındaki ilişkiler daha kapsamlı ve entegre bir boyut kazanmıştır (Romania Ministerul Afacerilor Externe, 2021b). Buna ek olarak, Romanya'nın stratejik coğrafi konumu ona AB içinde Karadeniz Bölgesi'ndeki güvenilir ortak rolünü vermekte ve Birlik için ülkeyi önemli bir partner haline getirmektedir. Çalışmanın izleyen bölümlerinde Romanya'nın AB içindeki ayrıcalıklı ve avantajlı konumuna değinilmiş ve COVID-19 etkileri ile küresel bağlamda giderek daha artan önemi ile lojistik faaliyetlerdeki potansiyeli değerlendirilmiştir.

Avrupa Birliği'nin Karadeniz'deki Lojistik Üssü Olma Yolunda Romanya

2008 Küresel ekonomi krizinden sonra dünya ekonomilerinin karşı karşıya kaldığı en büyük krizlerden biri, 2020 yılında tüm dünyada etkisini hissettiren pandemi salgını nedeniyle yaşanan ekonomik kriz olmuş ve 2021 yılında da bu etkiler dünya genelinde devam etmiştir. Küresel salgın süreci sadece bireylerin gündelik hayatında değil aynı zamanda devletlerin ekonomik faaliyetlerinde de sorunlar ve aksaklıklar yaşamasına neden olurken küresel bağlamda bazı sektörlerin kritik önemini ortaya çıkarmıştır (Kesgingöz ve Ahmed, 2020: 328). Bu sektörlerden birini lojistik alanı oluşturmaktadır. Küresel salgın, dünya yük taşımacılığının %80'ninden fazlasının gerçekleştirildiği deniz taşımacılığı başta olmak üzere lojistik faaliyet ve sistemlerde sorunlara ve aksaklıklara neden olurken bu alanın güncel gelişmelere bağlı olarak geliştirilmesi ihtiyacını da ortaya çıkarmıştır (IFC, 2020: 1-4). Küresel ticarete konu olan malların deniz ve liman görmeden bir merkezden diğer bir merkeze ulaştırılmasının neredeyse mümkün olmaması (Akçetin, 2010: 7), bu ihtiyacı destekler niteliktedir.

21. yüzyıl dinamikleri kapsamında ortaya çıkan; üretim ve tedarik zincirindeki küreselleşme yansımaları, istenilen zaman ve yerde ürün ve hizmet akışının sağlanması ihtiyacını ortaya çıkarırken, yaşanan gelişmeler lojistik faaliyetlerin öneminin artmasına neden olmuştur (Altıntaş, 2021: 120). Lojistik faaliyetler, aynı zamanda ticaretin küreselleşmesine bağlı olarak uluslararası piyasalarda rekabet avantajı sağlamanın da önemli bir aracı haline gelmiş (Kara vd., 2009: 69), uluslararası lojistiğin ticareti kolaylaştırıcı rolü, literatürde giderek daha fazla vurgulanmaya başlanmıştır. Tüm bu gelişmeler neticesinde; ulusal ekonomik kalkınma göstergelerinden biri olarak kabul edilen devletlerin sahip olduğu ulaştırma alt yapısının gelişmişliği (Erturgut ve Öztaş, 2021: 338), lojistik faaliyetlerin verimliliği açısından önem arz etmektedir. Buna paralel olarak ulaştırma modlarının entegre edilmesi, denizciliğin geliştirilmesi ve limanların gelişmiş lojistik merkezleri haline getirilmesi devletlerin önemli yatırım alanlarını oluşturmaktadır. Avrupa'da bulunan limanlar, ulaşım koridorlarını dünyanın geri kalanına bağlayan hayati geçitler olarak anılmakta ve Avrupa'ya gelen ve giden malların %74'ü deniz yoluyla taşınmaktadır (European Commission, 2021b). Bu kapsamda, Avrupa'nın Karadeniz'e açılan kapısı olan Romanya'da bulunan Köstence limanı, Birliğin bölgedeki önemli lojistik merkezlerinden biri olma potansiyelini barındırmaktadır. Köstence Limanı'nın AB üye ülkeleri için Karadeniz Bölgesinde lojistik üs olma potansiyeli değerlendirilirken bu liman konumunun sağladığı avantajlar aşağıda özetlenmiştir;

- Süveyş Kanalı'ndan geçen en büyük gemileri barındıracak liman havzalarına, modern tesislere ve yeterli su derinliklerine sahip çok amaçlı bir limandır,
- Pan-Avrupa Koridoru VII-Tuna üzerinden Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine doğrudan erişim sağlanabilmektedir,
- Karadeniz'de konteyner trafiği için önemli bir merkezi oluşturmaktadır,

- Tüm ulaşım modlarıyla: demiryolu, karayolu, nehir, hava yolu ve boru hatları ile oldukça gelişmiş bağlantılara sahiptir,
- Köstence Limanı üzerinden gerçekleştirilen ticari işlemler için gümrük kolaylıkları mevcuttur,
- Yolcu gemileri için modern tesisler bulunmaktadır,
- Gelecekte gerçekleştirilecek genişleme projeleri için yeterli ve geniş arazi yapısı mevcuttur,
- 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren Köstence Limanı Serbest Bölge olarak ilan edilmiştir (IPCSA, 2021).

Yukarıda sıralanan avantajlar Romanya'nın Karadeniz kıyısında Avrupa için önemli bir lojistik merkez (üs) olma potansiyelini barındırdığını göstermektedir. Özellikle sahip olduğu coğrafi konum, geliştirilmeye müsait liman alt yapısı ile Avrupa-Kafkasya ve Uzak Doğu koridorunda deniz yolu taşımacılığının ana arterini oluşturacak potansiyeli barındırmaktadır. Bu potansiyelin değerlendirilmesi ve çeşitli yatırım projeleri ile geliştirilmesi bir taraftan ülke ekonomisinin gelişimi ve sürdürülebilirliğini olumlu yönde etkilerken, diğer taraftan Romanya'nın ülke ekonomisinde lojistik faaliyetlerin artmasına ve küresel tedarik zincirinde etkili bir aktör olmasına yol açabilecektir.

Romanya coğrafi konum olarak Uzak Doğu, Kafkasya, Orta Asya ile Orta ve Batı Avrupa arasında bir aktarma merkezi ve köprü konumundadır. Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte yönünü Batı'ya dönmesi ve 2007 tarihinden itibaren AB'ye üye olması onu Avrupa için stratejik ve güvenilir bir ortak haline getirmiştir. Ülke içi var olan bazı ekonomik ve yapısal sorunlar ise AB desteği ve finans kaynaklarıyla çözülmekte ve çeşitli yatırım projeleri ile Birlik tarafından desteklenmektedir. Bu projelerden biri 23 Mayıs 2013'te başlatılan toplam 329 liman ulaşım bağlantılarının iyileştirilmesini kapsayan Trans-Avrupa Ulaşım Ağı Projesi'dir. (European Commission, 2021c). Bu kapsamda AB, "Connecting Europe Facility" aracılığıyla liman altyapı projelerine mali destek

vermektedir. 2014'ten bu yana limanların hinterlandı, liman altyapısı, inovasyon, yeşil liman projeleri, demiryolu veya iç su yollarıyla bağlantı kurulması gibi alanlarda toplam 1 milyar eurodan fazla üye devletlere hibe veren AB, bu proje kapsamına Romanya'nın 5 limanını (Braila, Köstence, Galati, Sulina, Tulcea) dahil etmiştir (European Commission, 2021c).

Romanya ulaştırma alt yapısının geliştirilmesine yönelik AB tarafından desteklenen en önemli projelerden bir diğeri "Ren Tuna Koridoru Projesi"dir. Ren-Tuna Koridoru, Kıta Avrupası boyunca doğu-batı bağlantısını sağlamayı hedeflemekte ve Tuna Nehri boyunca Strasbourg ve Güney Almanya'yı Orta Avrupa şehirleri Viyana, Bratislava ve Budapeşte'ye bağlamakta, ardından Romanya'nın başkenti Bükreş'ten geçerek Karadeniz'deki Köstence limanına ulaşmaktadır (Rhine-Danube Corridor, 2020). 24 Mart 2021 tarihinde Romanya Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir temsilcinin de katıldığı Ren-Tuna Koridoru Forum Toplantısı'nda devam eden projelerle ilgili durum analizi yapılarak COVID-19'un etkileri değerlendirilmiştir (Rhine-Danube Corridor, 2020). Avrupa Komisyonu adına Ren-Tuna Koridoru Avrupa Koordinatörü Karla Peijs, Romanya'nın Tuna'yı bir ulaşım ve erişim şekli olarak verimli kullanması neticesinde Köstence Limanı'nın öneminin artacağını, buna ek olarak iyi fiyatlar, rekabet edebilirlik ve diğer ulaşım türleriyle bağlantı ağının geliştirilmesiyle birlikte Karadeniz'in Rotterdam'ı olabileceğini vurgulamıştır (Ziarul Financiar, 2017). Ren-Tuna Koridoru Avrupa Koordinatörü Peijs ayrıca Köstence Limanı'nın Romanya ekonomik kalkınmasının motoru olması gerektiğinin de altını çizmiştir.

21. yüzyılda dünya ekonomilerinin iç içe geçmiş yapısı ve küresel ticaretin ulusal ekonomiler için vazgeçilmez bir faktör haline gelmesi lojistik faaliyetlerin önemini giderek arttırmakta ve ülkelerin bu alandaki yatırımları onların küresel rekabet performanslarına katkı sağlamaktadır. Bu kapsamda çalışmanın

bir sonraki başlığında Romanya'nın ülke lojistik performansı değerlendirilmiştir.

Romanya'nın Lojistik Performans Endeksi

Küresel ticarete ulusal sınırların önemini yitirmesiyle birlikte sürekli büyüyen ülkeler arasındaki ithalat ve ihracat hacminin en temel belirleyicilerinden birini ulaşım alt yapısı ve lojistik faaliyetler oluşturmaktadır (Altıntaş, 2021: 118). Üretilen bir ürünün ihtiyaç duyulan noktaya ulaştırılmasının sağlanmasında, taşıma faaliyetleri ve bu faaliyetlerin gelişmişliği, maliyeti, sürdürülebilirliği, rekabet gücü önem arz etmektedir. Özellikle COVID-19'un yarattığı etkiler sonucu lojistik faaliyetlerin önemi daha hissedilir hale gelmiş ve devletlerin sahip olduğu lojistik performansların ölçülmesi ve değerlendirilmesi ihtiyacı daha kritik hale gelmiştir. Bu değerlendirme ve analiz, ulusal ekonomiler için vazgeçilmez bir unsur olan küresel ticaret ağında yer almak ve sürdürülebilir bir rekabet gücüne sahip olabilmek için gerekli görülmektedir. Özetle lojistik faaliyetlerin artan önemi, devletlerin lojistik performanslarının ölçülmesi ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Bu kapsamda en önemli ölçüt Dünya Bankası tarafından devletlerin, gümrük performansı, altyapı kalitesi, sevkiyat düzenleme kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi, takip edebilirlik ve sevkiyatların zamanında gerçekleştirilmesi olmak üzere toplam altı kategoride değerlendirildiği "Uluslararası Lojistik Performans Endeksi" (LPI) sıralamasıdır (World Bank, 2018a).

Romanya'nın AB içinde tercih edilen bir lojistik merkezi olabilmesi aynı zamanda ulusal lojistik performansının gelişmişliğiyle de yakından bağlantılıdır. Romanya'nın 2007-2018 Uluslararası Lojistik Performansı Tablo 4'te gösterilmiştir. Dünya Bankası'nın lojistik performans değerlendirilmesinde 1 en düşük puanı 5 ise en yüksek puanı ifade etmekte ve ülkelerin uluslararası lojistik performansı 1'den 5'e doğru artış göstermektedir. Dünya Bankası tarafından 2007 yılından itibaren

yayınlanan LPI, ülkeleri aşağıdaki kriterlere göre değerlendirmekte ve uluslararası bir sıralama oluşturmaktadır;

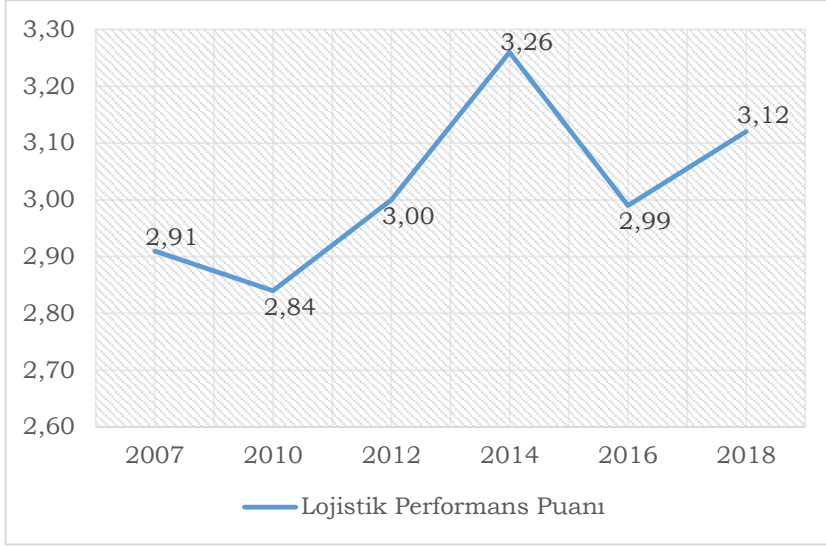
- Gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin verimliliği (Gümrük),
- Ticaret ve ulaşım altyapısının kalitesi (Altyapı),
- Rekabetçi fiyatlarla gönderi düzenleme kolaylığı (Uluslararası gönderiler),
- Lojistik hizmetlerinin yetkinliği ve kalitesi; (Lojistik yeterlilik),
- Sevkiyatları takip etme yeteneği (Takip edebilirlik),
- Gönderilerin alıcılara planlanan veya beklenen teslimat süreleri içinde ulaştırılması (Zamanında teslimat) (World Bank, 2018a).

Tablo 4: Romanya'nın Uluslararası Lojistik Performans Endeksi

Yıl	Gümrük	Alt Yapı	Uluslararası 1 Gönderiler	Lojistik Yeterlili k	Takip Edebilirli k	Zamanında Teslimat
2007	2.60	2.73	3.20	2.86	2.86	3.18
2010	2.36	2.25	3.24	2.68	2.90	3.45
2012	2.65	2.51	2.99	2.83	3.10	3.82
2014	2.83	2.77	3.32	3.20	3.39	4.00
2016	3.00	2.88	3.06	2.82	2.95	3.22
2018	2.58	2.91	3.18	3.07	3.26	3.68

Kaynak: World Bank, 2018b.

Tablo 4 incelendiğinde Romanya gümrük kategorisinde en iyi performansı 2014 yılında, alt yapı kategorisinde 2018 yılında, uluslararası gönderiler kategorisinde 2014 yılında, lojistik yeterlilik kategorisinde 2014 yılında, takip edebilirlik kategorisinde 2014 yılında ve son olarak zamanında teslimat kategorisinde 2014 yılında göstermiştir. Genel olarak bakıldığında Romanya'nın lojistik performansının en yüksek olduğu yıl 2014 olarak kaydedilmiştir. Grafik 2'de Romanya'nın yıllara göre uluslararası lojistik performans endeksi yer almaktadır.

Grafik 2: Romanya'nın Yıllara Göre Lojistik Performans Endeksi

Kaynak: World Bank, 2018b.

Grafik 2 incelendiğinde 2014 yılındaki gelişimden sonra ülke lojistik performansında en fazla gelişim 2018 yılında yaşandığı izlenmektedir. Buna ek olarak Romanya, 160 ülkenin birbiriyle karşılaştırılması sonucu ulaşılan ülke sıralamasında en iyi performansı gösterdiği 2014 yılında 40. sırada yer almaktadır (World Bank, 2018a). Gelişmiş ülkelerin lojistik performans endeksleri genellikle üst sırada yer alırken gelişmekte olan ülkelerde bu durum farklılık göstermektedir (Kara vd., 2009: 78). Dolayısıyla lojistik performansının yükselmesi aynı zamanda ülke ekonomisinin büyüklüğünün ve gelişmişliğinin de bir yansıması olarak değerlendirilebilmektedir.

Sonuç

Romanya, 1990'lı yıllardan itibaren yönünü Batı'ya çevirmiş, 2007 yılında AB'ye üye olmasıyla birlikte Birliğin kendisine sunduğu imkân ve avantajlardan yararlanarak komünist rejimin kalıntılarıyla mücadele etmiştir. Sahip olduğu stratejik coğrafi

konumu, üyesi olduğu uluslararası örgütler, gerçekleştirdiği reformlar ilABAB'nin Karadeniz'e açılan güvenli kapısını temsil etmektedir. Yaklaşık 2860 km boyunca Batı'dan Doğu'ya akan tek Avrupa nehri olan ve 10 ülkeden geçen Tuna Nehri'nin Romanya'dan Karadeniz'e dökülmesi, genişlemeye uygun alt yapısı ile Karadeniz kıyısında Köstence Limanı'na sahip olması gibi etkenler Avrupa açısından Romanya'nın Karadeniz Bölgesindeki stratejik ve güvenilir bir lojistik merkezi olma potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan ve 2021 yılında da etkileri devam eden COVID-19 pandemisi, küresel ekonominin daralmasına sebep olurken bazı ekonomik faaliyetlerin ve sektörlerin kritik önemini ortaya çıkarmıştır. Lojistik faaliyetler de bu alanlardan birini oluşturmakta ve geliştirildiği takdirde ulusal ve küresel ekonomiye pozitif katkı sunabilmektedir. Bu kapsamda AB içinde önemli bir lojistik aktarma merkezi olma potansiyelini barındıran Romanya, ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi, taşıma modlarının entegrasyonu bağlamında yatırımlar yapmakta ve AB ile iş birliği içinde projeler gerçekleştirmektedir. Romanya'nın Karadeniz'e açılan kapısını temsil eden ve Karadeniz'in batı kıyısında yer alan Köstence Limanı, ülkenin en büyük deniz limanını temsil etmekte ve Karadeniz'e kıyısı olmayan Avrupa ülkelerinin pazarlarını Transkafkasya, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya taşınmasında önemli rol oynamaktadır. Küresel ticaretteki deniz yolu taşımacılığının yüksek orandaki payına paralel olarak Asya, Avrupa ve Orta Doğu'nun birleşim merkezinde bulunan, Tuna Nehri'nin geçtiği ülkelerden biri olan Romanya, Karadeniz'e kıyısı ile stratejik bir konumu temsil etmekte ve Karadeniz kıyısında bulunan limanları ile Doğu-Batı güzergahında deniz yolu taşımacılığında büyük bir ekonomik potansiyeli elinde bulundurmaktadır.

Kaynakça

Adevarul (2021). "Premierul Desemnat a Doua oară de Președintele Iohannis, După o Tentativă Eșuată de Formare

- a Unui Guvern Minoritar”,
https://adevarul.ro/news/politica/cine-nicolae-ciucapremieruldesemnatdoua-oarapresedinteleiohannistenativaesuataformareunuiguvernminoritar1_619b87c45163ec4271d39086/index.html,
(Erişim Tarihi: 19.12.2021).
- Agerpres (2021a). “Platformă MDLPA Pentru Proiectele Finanțate Prin Programul Anghel Saligny”,
<https://www.agerpres.ro/politica/2021/09/23/platforma-mdlpa-pentru-proiectele-finantate-prin-programul-anghel-saligny--784430> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).
- Agerpres (2021b). “Transportul Portuar Maritim, în Scădere cu 3,1% în Primul Trimestru din 2021”,
https://www.economica.net/ins-transportul-portuar-maritim-in-scadere-cu-31-in-primul-trimestru-din-2021_517970.html (Erişim Tarihi: 04.12.2021).
- Akçetin, E. (2010). “Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(5), 1-14.
- Altıntaş, F. F. (2021). “Avrupa Birliği Ülkelerinin Lojistik Performanslarının Critic Tabanlı WASPAS ve COPRAS Teknikleri ile Analizi”, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 25 (1), 117-146.
- Banila, N. (2021). “Romania Gets EU Help under Civil Protection Mechanism Amid Surge in Covid-19 Cases”,
<https://seenews.com/news/romania-gets-eu-help-under-civil-protection-mechanism-amid-surge-in-covid-19-cases-757609> (Erişim Tarihi: 05.12.2021).
- BEC Comunicat (2020). “Privind Participarea Populației la vot Pentru Alegerea Senatului și a Camerei Deputaților din 6 Decembrie 2020”,
https://parlamentare2020.bec.ro/wpcontent/uploads/2020/12/BEC_comunicat-prezenta_00.00.pdf, (Erişim Tarihi: 23.12.2021).
- Biroul Electoral Central (2020). “Pentru Alegerea Senatului și a Camerei Deputaților din 6 Decembrie 2020”,

- <https://parlamentare2020.bec.ro/rezultate/> (Erişim Tarihi: 13.11.2021).
- CIA (2020). “Romania”, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/romania/> (14.11.2021).
- CIA (2021). The World Factbook Romania, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/static/95ca8a0a4be3b522360c0d520e0009ea/RO-summary.pdf> (Erişim Tarihi: 07.11.2021).
- Cinel E. A. (2020). “Covid-19’un Küresel Makroekonomik Etkileri ve Beklentiler”, *Politik Ekonomik Kuram*, 4(1), 124-140.
- Ciocan, A. (2013). “Strategii de Combatere a Coruptiei in Romania”, https://www.academia.edu/12162828/Strategii_de_combatere_a_coruptiei_in_Romania (Erişim Tarihi: 30.11.2021).
- Coaliția Pentru Rezilientă, Dezvoltare și Prosperitate (2021). “Program de Guvernare 2021–2024”, https://www.senat.ro/POZE/2021/11/23/87da9c85-8d1b-4502-b49d-4cfb39c58477/Program_guvernare.pdf, (Erişim Tarihi: 19.12.2021).
- Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (2021). “Raport Anual, Statistici Generale 2012–2020”, https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_statistici_port (Erişim Tarihi: 02.12.2021).
- Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (2020). “Raport Anual de Activitate 2020”, Piața Presei, București.
- Constantza Port (2021a). Prezentare, https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_prezentare_port (Erişim tarihi: 02.12.2021).
- Constantza Port (2021b). “Servicii de Linie”, https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_servicii_linie (Erişim Tarihi: 03.12.2021).
- Cristina, I. vd. (2021). “Regional Development in Romania: Empirical Evidence Regarding the Factors for Measuring a Prosperous and Sustainable Economy”, *Sustainability*, 13 (7), 1-19.

- Dascalu, S. vd. (2021). "COVID-19 in Romania: What Went Wrong?", *Frontiers in Public Health*, 9, 1-3.
- Dimitrov, G. ve Plachkova, A. (2020). "Bulgaria and Romania, Twin Cinderellas in the European Union: How They Contributed in a Peculiar Way to the Change in EU Policy for the Promotion of Democracy and Rule of Law", *European Politics and Society*, 22(2), 167-184.
- Durmuş, S. ve Şahin, D. (2020). "Covid-19 Küresel Salgında Dünyada ve Türkiye'de Uygulanan Ekonomi Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme", *Turkish Studies*, 15(4), 923-943.
- ECDC (2021). "COVID-19 Vaccine Tracker", <https://vaccinetracker.ecdc.europa.eu/public/extensions/COVID-19/vaccine-tracker.html#uptake-tab> (Erişim Tarihi: 30.11.2021).
- Erturgut, R. ve Öztaş, D. (2021). "Bir Lojistik Ülke Profili Olarak Birleşik Krallık: SWOT Analizine Dayalı Bir İnceleme", *12th Eurasian Conferences on Language & Social Sciences*, Tam Metin Bildiri Kitabı, 329-360.
- Europa Liberă România (2020). "Guvernul Cițu a căzut, Primele Reacții După Votarea Motiunii de Cenzură", <https://romania.europalibera.org/a/motiune-cenzura-guvern-citu-/31493311.html> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).
- Europa Liberă România (2021). "Cronologia Crizei Politice: Cele Mai Importante Momente din Ultimele Trei Luni", <https://romania.europalibera.org/a/cronologia-crizei-politice/31580304.html>, (Erişim Tarihi: 15.12.2021).
- European Commission (2020). "Coronavirus: 4 New Member States Join the rescEU Medical Reserve", https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1709, (Erişim Tarihi: 05.12.2021).
- European Commission (2021a). "Autumn 2021 Economic Forecast for Romania", https://ec.europa.eu/economy_finance/forecasts/2021/autumn/ecfin_forecast_autumn_2021_ro_en.pdf (Erişim Tarihi: 11.11.2021).

- European Commission (2021b). “Ports”, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports_en (Erişim Tarihi: 07.12.2021).
- European Commission (2021c). “Connecting Europe Facility”, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility> (Erişim Tarihi: 08.12.2021).
- Eurostat (2021a). “Goods Transport by Inland Waterways”, <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00007/default/table?lang=en> (Erişim Tarihi: 04.12.2021).
- Eurostat (2021b). “Sea Transport of Goods”, <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00009/default/table?lang=en> (Erişim Tarihi: 04.12.2021).
- Garding, S. E. (2021). “Romania: An Overview”, CRS, <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11801/2> (Erişim Tarihi: 07.11.2021).
- Guvernul Romaniei (2020). “Declarații Susținute de Premierul Florin Cițu, După Votul în Parlament Pentru investirea Noului Guvern”, <https://gov.ro/ro/stiri/declaratii-sustinute-de-premierul-florin-citu-dupa-votul-in-parlament-pentru-investirea-noului-guvern&page=2> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).
- Guvernul Romaniei (2021a). “Briefing de presă susținut de premierul Florin Cițu și de ministrul dezvoltării, lucrărilor publice și administrației, Cseke Attila, la finalul ședinței de guvern din 3 septembrie”, <https://gov.ro/ro/stiri/briefing-de-presa-sustinutdepremierulflorincituideministruldezvoltariilucrari-lorpublice-i-administratiei-cseke-attila-la-finalul-edintei-deguverndin3septembrie&page=9> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).
- Guvernul Romaniei (2021b). “Vaccinuri Autorizate”, <https://vaccinare-covid.gov.ro/vaccinuri-autorizate/> (Erişim Tarihi: 28.11.2021).
- Guvernul Romaniei (2021c), “Comitetul Național De Coordonare A Activităților Privind Vaccinarea Împotriva Covid-19”, <https://vaccinare-covid.gov.ro/wp->

- content/uploads/2021/11/Tabel-situatie-vaccinari_28.11.pdf (Erişim Tarihi: 29.11.2021).
- IFC (2020). "The Impact of Covid-19 on Logistics", https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec41941df46c98b7b96384cd36ab3/IFCCovid19Logisticsfinal_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5 (Erişim Tarihi: 07.12.2021).
- Ionascu, D. (2021). "Ce Este Programul Anghel Saligny, Care a Divizat Coaliția de Guvernare. Miza Celor 50 de Miliarde de lei", <https://www.libertatea.ro/stiri/ce-este-programul-anghel-saligny-careadivizat-coalitia-de-guvernare-miza-celor-50-de-miliarde-de-lei-3718973> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).
- IPCSA (2021). "Port of Constanta, Romania", <https://ipcsa.international/about/members/memberseuropeandnorthamerica/678-2/> (Erişim Tarihi: 02.12.2021).
- Kara, M. vd. (2009). "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6 (11), 69-84.
- Kaushik, M. (2021). "10 Major Ports in Romania", <https://www.marineinsight.com/ports/10-major-ports-in-romania/> (Erişim Tarihi: 02.12.2021).
- Kesgingöz, H. ve Ahmed, S. H. M. (2020). "Covid-19 Sürecinde Erişilebilirlik", 3. Uluslararası İktisat, İşletme ve Sosyal Bilimler Kongresi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Tam Metin Bildiri Kitabı, 328-331.
- Marine Traffic (2021). "CONSTANTA Port", <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ports/67> (02.12.2021).
- Mlambo, C. (2021). "The Impact of Port Performance on Trade: The Case of Selected African States", *Economies*, 9(135), 1-18.
- Popescu, M. (2003). "The Parliamentary and Presidential Elections in Romania", November 2000, *Electoral Studies*, 22, 325-395.

- Port News (2020). “Black Sea Port of Constanta Joins International Port Community Systems Association”, <https://en.portnews.ru/news/297729/> (Erişim Tarihi: 05.12.2021).
- Rezultatevot (2020), “Alegeri Parlamentare 2020”, <https://rezultatevot.ro/elections/112/results> (Erişim Tarihi: 14.11.2021).
- Rhine-Danube Corridor (2020). “Connecting Europe”, https://transport.ec.europa.eu/transportthemes/infrastructureandinvestment/trans-european-transport-network-t/rhine-danube-corridor_en, (Erişim Tarihi: 08.12.2021).
- Robert, D. L. vd. (2021). “Dating First Cases of COVID-19”, *PLOS Pathogens*, 17 (6), 1-10.
- Romania Ministerul Afacerilor Externe (2021a). “Politica de Extindere a UE”, <https://www.mae.ro/node/1530> (Erişim Tarihi: 05.12.2021).
- Romania Ministerul Afacerilor Externe (2021b). “Gestionarea la Nivel UE a Crizei Determinate de Pandemia de COVID-19”, <https://www.mae.ro/node/55115> (Erişim Tarihi: 07.12.2021).
- Romaniei Ministerul Transporturilor si Infrastructurii (2021). “Sinteza Programului Operațional Transport 2021-2027”, <https://mfe.gov.ro/wp-content/uploads/2020/07/7809a76648585e195992ef0239798351.pdf> (Erişim Tarihi: 04.12.2021).
- Stanciu, A. (2021). “Început Promițător Pentru Anul Comercial 2021-2022 pe Piața de Export a Cerealelor”, https://www.economica.net/inceput-promitator-pentru-anul-comercial-2021-2022-pe-piata-de-export-a-cerealelor-am-livrat-deja-peste-1-milion-de-tone_525174.html (Erişim Tarihi: 05.12.2021).
- Statista (2021a). “Coronavirus (COVID-19) in Romania - statistics & Facts”, <https://www.statista.com/topics/6240/coronavirus-covid-19-in-romania/> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).

- Statista (2021b). "Romania: Inflation rate from 1986 to 2026", <https://www.statista.com/statistics/373209/inflation-rate-in-romania/> (Erişim Tarihi: 11.11.2021).
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2021). "Romanya Ülke Profili", Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ankara.
- The Guardian (2021). "Morgues Fill up in Romania and Bulgaria Amid Low Covid Vaccine Uptake", <https://www.theguardian.com/world/2021/nov/11/morgues-fillupinromania-and-bulgaria-amid-low-covid-vaccine-uptake> (Erişim Tarihi: 30.11.2021).
- The President of Romania Decree (2020). "On the Establishment of the State of Emergency in the Territory of Romania", Official Gazette of Romania, Part I, No. 212/16.03.2020.
- Transparency International (2021). "Global Corruption Barometer–European Union 2021", International Secretariat, Berlin.
- UNCTAD (2021a). "Climate Change Impacts on Seaports: A Growing Threat to Sustainable Trade and Development", <https://unctad.org/news/climate-change-impacts-seaports-growing-threat-sustainable-trade-and-development> (Erişim Tarihi: 01.12.2021).
- UNCTAD (2021b). "Review of Maritime Transport 2021", https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_en.pdf (03.12.2021).
- WHO (2021a). "Romania", <https://covid19.who.int/region/euro/country/ro> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).
- WHO (2021b). "Coronavirus disease (COVID-19): Vaccines", [https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus2019/question-andanswershub/qadetail/coronavirusdisease\(covid19\)vaccines?adgroupsurvey={adgroupsurvey}&gclid=EAIaIQobChMIxoHRYqr9AIVGLd3Ch1jfAEZEAAAYASAAEGKwcfD_BwE](https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus2019/question-andanswershub/qadetail/coronavirusdisease(covid19)vaccines?adgroupsurvey={adgroupsurvey}&gclid=EAIaIQobChMIxoHRYqr9AIVGLd3Ch1jfAEZEAAAYASAAEGKwcfD_BwE) (Erişim Tarihi: 22.11.2021).

- World Bank (2018a). “International LPI”, <https://lpi.worldbank.org/international> (08.12.2021).
- World Bank (2018b). “Country Score Card: Romania 2018”, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/ROM/2018/C/ROM/2016/C/ROM/2014/C/ROM/2012/C/ROM/2010/C/ROM/2007#chartarea> (Erişim Tarihi: 08.12.2021).
- World Bank (2021). “GDP per capita (current US\$) – Romania”, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2020&locations=RO&start=2010> (Erişim Tarihi: 09.11.2021).
- Yıldız, N. (2018). “Bulgaristan ve Romanya’nın Avrupa Birliği’ne Üyelik Süreçlerinin Değerlendirilmesi, Kırklareli Üniversitesi İİBF Dergisi, 7(1), 1-16.
- Ziarul Financiar (2017). “Portul Constanța Trebuie să fie Motorul Dezvoltării Economiei Românești”, <https://www.zf.ro/eveniment/coordonatorul-europeanalcoridoruluiirindunareportulconstantatrebuieasafiemotoruldezvoltarieconomiei-romanesti-16206588> (Erişim Tarihi: 08.12.2021).
- Ziarul Financiar (2020). “Traficul Maritim a Scăzut în 2020 Față de 2019, însă Este în Creștere Față de Perioada 2015-2017. Industria Maritimă își va Reveni în 2021 și va Intra pe Creștere. Piedica din România Rămâne în Continuare Infrastructura”, <https://www.zf.ro/zf-transporturi/traficul-maritim-scazut-2020-fata-2019-insa-crestere-fata-perioada-19828623> (Erişim Tarihi: 04.12.2021).
- Ziarul Financiar (2021). “România a Deschis noi Piețe Pentru Exportul de Cereale Datorită Investițiilor Făcute în Logistică și Transporturi de Mediul Privat”, <https://www.zf.ro/zf-agropower/zf-agropower-2021-romania-deschis-pieteexportul-cereale-datorita-19993400> (Erişim Tarihi: 05.12.2021).
- Ziarul Oficial Românesc (2021). “Hotărârea nr. 42/2021 Pentru Acordarea încrederii Guvernului”,

<https://lege5.ro/Gratuit/he4dombvg44q/hotararea-nr-422021pentruacordareaincrederiiguvernului?pid=433332136&expression=nicolae%20ciuca%20#p-433332136>,
(Erişim Tarihi: 19.12.2021).

Adnan SEYAZ

Adnan Seyaz lisans eğitimini Marmara Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler (İngilizce) bölümünde tamamlamıştır. Lisansüstü çalışmalarını aynı üniversitenin Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bilim Dalında tamamlayarak 2018 yılında “Sovyet Sonrası Rusya Federasyonu’nda Demokrasi Tecrübesi: Rekabetçi Otoriteryanizm” başlıklı teziyle doktor unvanını almıştır. Bir dönem Vilnius Üniversitesi’nde (Litvanya) eğitim görmüş ve Rusya, Almanya, Polonya, Sırbistan’da çeşitli konferanslarda bildiriler sunmuştur. Çalışma alanları Rusya siyaseti, Post-Sovyet çalışmaları, demokratikleşme ve otoriterleşme konularını kapsamakta ve bu alanlarda yayımlanmış birçok makale ve kitap bölümü bulunmaktadır. 2009 yılından beri Kırklareli Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü’nde görev yapmaktadır.

Ahmet ATEŞ

Lisans derecesini Adnan Menderes Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü’nden 2011 yılında almıştır. Müteakiben, aynı üniversitede “Stratejik İstihbarat ve Türk Dış Politikası’na Etkisi” başlıklı tezi ile yüksek lisans eğitimini 2013 yılında tamamlamıştır. 2015 yılında University of Delaware Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler bölümünde doktora eğitimine başlamıştır. 2017 yılında “An Evaluation of the US Intelligence Community after 9/11” adlı tezi ile ikinci yüksek lisans derecesini alan Ahmet Ateş 2020 yılında aynı üniversiteden “Understanding the Change in Intelligence Organizations: An Institutional Framework” adlı tezi ile doktor unvanı almıştır. Temel araştırma alanları istihbarat ve ulusal güvenlidir.

Anıl Çağlar ERKAN

2011 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi İİBF Uluslararası İlişkiler Bölümünden mezun olmuştur. 2013 yılında Adnan

Menderes Üniversitesi SBE Uluslararası İlişkiler Yüksek Lisans Programını tamamlamıştır 2014 yılından beri Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Tefenni Meslek Yüksekokulu Yönetim ve Organizasyon Bölümü İnsan Kaynakları Yönetimi Programında Dr. Öğr. Üyesi olarak çalışmaktadır. Erkan, enerji, dış politika ve güvenlik alanlarında çalışmalar yapmaktadır.

Ayça EMİNOĞLU

1997 yılında Yakın Doğu Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümünde lisans eğitimini, 2009 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde Uluslararası İlişkiler anabilim dalında yüksek lisansını ve 2011-2015 yılları arasında yine Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası ilişkiler Anabilim dalında doktora eğitimini bitirmiştir. Halen Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası ilişkiler Bölümünde Öğretim Üyesi olarak görev yapmaktadır.

Dilek KARADENİZ TOPAL

Dilek KARADENİZ TOPAL, 01.02.1992 tarihinde Şanlıurfa ili Suruç ilçesinde doğdu. 1998 yılında Anadolu İlköğretim Okulu'nu; 2006 yılında Anadolu Ortaokulu'nu; 2010 yılında Adana Anadolu Kız Meslek Lisesi'ni; 2015 yılında da Karadeniz Teknik Üniversitesi – İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nü bitirdi. 2018 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalında yüksek lisans programını tamamladı. 2018 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı YÖK 100/2000 Uluslararası Güvenlik ve Terörizm programında doktora eğitimine başladı.

Eda TUTAK

1989 yılında İzmir’de doğan Dr. Eda TUTAK; 2012 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü lisans eğitiminden bölüm birinciliği ve yüksek onur derecesiyle mezun oldu. Ardından Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler anabilim dalı tezli yüksek lisans programını 2014 yılında tamamlayan TUTAK, 2021 yılında aynı üniversitede Uluslararası İlişkiler Anabilim dalında doktora derecesini aldı. 2015-2017 tarihleri arasında İzmir Olgunlaşma Enstitüsü Ar-Ge Birimi’nde hizmet verdikten sonra 2017’de Gümüşhane Üniversitesi’nde Öğretim Görevlisi olarak göreve başlayan TUTAK, halen bu üniversitede Yönetim ve Organizasyon Bölüm Başkanı olarak çalışmaktadır.

Esra ÇİL AYDOĞDU

28.01.1991 tarihinde Trabzon ili Ortahisar ilçesinde doğdu. 2015 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi - İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü’nden mezun oldu. 2019 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı’nda yüksek lisans programını tamamladı ve “Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Uluslararası Göç Olgusu ve Toplumsal Güvenliğe Etkileri” başlıklı yüksek lisans teziyle Uluslararası İlişkiler uzmanı unvanını aldı. 2019 yılında YÖK 100/2000 Doktora Projesi kapsamında, Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Güvenlik ve Terör öncelikli alanında başladığı doktora programına halen devam etmektedir.

Fevzi KIRBAŞOĞLU

01.09.1993 tarihinde Erzurum İli Yakutiye İlçesi’nde doğdu. 2015 yılında Atatürk Üniversitesi – İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü’nden mezun oldu. 2019 yılında yüksek lisans öğrenimini Karadeniz Teknik Üniversitesi –

Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda tamamladı ve "Avrupa Birliği'nin Yükselen Güçlere Yönelik Politikası: Türkiye Örneği" başlıklı yüksek lisans teziyle Uluslararası İlişkiler uzmanı unvanını aldı. 2019 yılında, YÖK 100/2000 Doktora Projesi kapsamında, Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Güvenlik ve Terör öncelikli alanında doktora öğrenimine başladı. 2021 yılından itibaren Karadeniz Teknik Üniversitesi – İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Arş. Gör. olarak görev yapmayı sürdürmektedir.

Gökhan ÖÇALAN

1989 yılı Tokat Erbaa doğumlu olan yazar, ilk orta ve lise eğitimini Erbaa'da tamamlamış, 2008-2012 yılları arasında Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde lisans, 2013-2015 yılları arasında Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimini tamamlamıştır. 2019 yılından itibaren Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda doktora eğitimine devam etmektedir. 2016 yılında Genelkurmay Harekât Başkanlığı'nda Uluslararası İlişkiler Uzmanı olarak memuriyet görevine başlayan yazar, hâlihazırda Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde Giresun Askerlik Şube Başkanlığı'nda görevine devam etmektedir. Evli olan yazar iyi seviyede İngilizce ve başlangıç seviyesinde Rusça bilmektedir.

Hakan ÜNAY

Lisans eğitimini Selçuk Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde 2017'de tamamlamıştır. 2018'de Necmettin Erbakan Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde başladığı yüksek lisans eğitiminden 2022'de sınır duvarları üzerine yazdığı tezi başarıyla savunarak mezun olmuştur. Hâlihazırda Gaziantep Üniversitesi Sosyoloji bölümünde doktora öğrencisidir. Göç ve sınır politikaları alanında araştırmalarını sürdüren yazar, Göç

Araştırmaları Vakfı bünyesindeki Türkiye Göç Araştırmaları Merkezi'nde 2019'dan bu yana araştırmacı olarak görev yapmaktadır.

Hasan YILMAZ

1995 yılında Kara Harp Okulundan mezun olmuş, çeşitli birlik komutanlığı ve yurt içi ve yurt dışı karargâh görevlerinde bulunmuştur. 2000-2001 yıllarında ABD Dz.Kuv.leri Yüksek Lisans Okulunda Uluslararası Güvenlik ve İstihbarat Çalışmaları alanında “Turkey and the Middle East: Threats and Opportunities” başlıklı tez ile yüksek lisans derecesi, 2015-2016 yıllarında Barselona Uluslararası Çalışmalar Enstitüsünde Uluslararası İlişkiler alanında “Turkey’s Foreign Policy Towards Russia: Business as Usual?” başlıklı tez ile diğer yüksek lisans derecesini almıştır. 2018 yılında TSK’dan emekli olmuştur. Halen Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde Uluslararası İlişkiler Doktora Programı öğrencisidir.

Hülya KINIK

Hülya Kınık, 2012 yılında Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü lisans programından mezun olmuştur. 2015 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı yüksek lisans programını tamamlamıştır. 2014 yılından itibaren Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü’nde Araştırma Görevlisi olarak görev yapmakta olan Kınık, doktora eğitimine aynı üniversite ve anabilim dalında devam etmektedir. Doktora Tezi, “Yükselen Güçler”in uluslararası sistem üzerindeki etkilerini, ağırlıklı olarak Türk Dış Politikası’na odaklanarak araştırmaktadır.

İsmail KÖSE

1975 yılında Trabzon'da doğdu. Yakın Doğu Üniversitesi'nde devlet burslu olarak 1994 yılında başladığı Uluslararası İlişkiler lisans eğitimini 1999 yılı içerisinde Yüksek Onur derecesi ile tamamladı. Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde 2002 yılında Yüksek Lisans eğitimini tamamladı. Karadeniz Teknik Üniversitesi Tarih Bölümü'nden 2013 yılında "Cumhuriyet Tarihi Doktoru" unvanı ile mezun oldu. Aynı yıl Erciyes Üniversitesi İİBF Uluslararası İlişkiler Bölümü Siyasal Tarih Anabilim Dalında Yrd. Doç. Dr. olarak göreve başladı. 2016 yılı başında naklen Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'ne atandı. 2017 yılında Doçent oldu. Halen Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde görev yapmaktadır.

Murat ÇEMREK

Sırasıyla ODTÜ Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü'nde lisans, Bilkent Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü'nde yüksek lisans ve doktora ve Budapeşte Koleji: Yüksek İhtisas Çalışmaları Enstitüsü'nde (Macaristan) doktora sonrası çalışmasını tamamladı. Bilkent, Atatürk Alato (Kırgızistan), Selçuk, El Farabi (Kazakistan) Üniversitelerinde ve Polis Akademisi'nde lisanstan doktora çeşitli düzeylerde dersler verdi. Ahmet Yesevi Uluslararası Üniversitesi'nin (Kazakistan) Avrasya Araştırma Enstitüsü'nün Kurucu Müdürlüğünü üstlendi. Selçuk Üniversitesi'nde Bölüm Başkanlığı, Erol Güngör Türk Diasporası Araştırma ve Uygulama Merkezi Müdürlüğü ve Üniversite Erasmus Programı Koordinatörlüğünü yürütücülüğünü yapmış olan Çemrek, halen Necmettin Erbakan Üniversitesi'nde Bölüm Başkanlığı, Türkçe ve İngilizce olmak üzere birçok ulusal ve uluslararası dergide makale, değerlendirme, kitap bölümü yazar Çemrek, birçok

akademik derginin de editörler kurulu, hakem ve bilimsel danışmanlar kurulunda yer almaktadır.

Murat ÜLGÜL

Doç. Dr. Murat Ülgül Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde öğretim üyesidir. 2006 yılında Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde lisans eğitimini bitirdikten sonra ABD’de Florida State University’de Doğu Avrupa ve Rus Çalışmaları programında (2008-2010) ve University of Delaware’da Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler bölümünde (2010-2012) yüksek lisans yapmıştır. 2015 yılında University of Delaware’da doktorasını tamamlamıştır. Başta International Relations, Middle East Policy ve International Spectator olmak üzere birçok uluslararası ve ulusal dergide yayını ve kitap bölümleri olan Dr. Ülgül, aynı zamanda Uluslararası Güvenliğe Giriş (Nobel Akademik Yayıncılık, 2021) kitabının da editörlerindedir.

Müge YÜCE

2010 yılında İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü lisans programından, 2014 yılında Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü (SAREN) Uluslararası İlişkiler yüksek lisans programından mezun olmuştur. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü’nde Dr. Öğr. Üyesi olarak görev yapmakta olan yazarın özel çalışma alanını Çin Dış Politikası oluşturmaktadır. Müge YÜCE, araştırma amacı ile daha önce Finlandiya Turku Üniversitesi ve Polonya Opole Üniversitelerinde bulunmuştur. Yazar iyi derecede İngilizce ve orta düzeyde Çince bilmektedir.

Rukiye PATAN

1998 yılında İstanbul'da doğdu. İlk, Orta ve Lise öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 2016 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde Uluslararası İlişkiler Bölümü lisans programına başlayıp 2020 yılında mezun oldu. Aynı yıl içerisinde Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde Yüksek Lisans programına başlayan Rukiye Patan şu anda tez aşamasındadır.

Süleyman TEMİZ

Dr. Öğr. Üyesi Süleyman Temiz, Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünden 2004 yılında mezun oldu. Yüksek lisans eğitimini Tokat'ta bulunan Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD, Cumhuriyet Tarihi BD'da tamamladı. Bununla birlikte 2010 yılında Gaziosmanpaşa Üniversitesi'nde Türkiye Cumhuriyeti Tarihi dersleri verdi. Bunun akabinde 2012 yılında Dışişleri Bakanlığı'nda göreve başladı ve 2012'den 2018 yılına kadar Malezya'da bulunan Kuala Lumpur Türk Büyükelçiliğinde vazifesine devam etti. 2017 yılında International Islamic University Malaysia'dan doktora derecesini aldı. 2018 yılında görevini tamamladıktan sonra, Iğdır Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde vazifeye başladı. Uzun süre güneydoğu Asya bölgesinde resmi vazifede bulunmuş olan Dr. Süleyman Temiz'in araştırma alanları, Güneydoğu Asya Uluslar Birliği-ASEAN, Güneydoğu Asya Ülkeleri, Güneydoğu Asya Bölgeselciliği ve devletlerarası ilişkileridir.

Vahit GÜNTAY

2008 yılında Gazi Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde lisans eğitimini tamamlamıştır. 2012 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimini, 2016 yılında yine aynı programda doktora

eğitimini tamamlamıştır. 2009-2016 yılları arasında Karadeniz Teknik Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak görev yapan Güntay, 2017 yılından bu yana aynı bölümde Doç. Dr. olarak görevine devam etmektedir. Doktora çalışması öncesi ve sonrasında yurtiçi ve dışında siber güvenlik ile ilgili birçok araştırma ve projeye katkı sağlayan Güntay; lisans, yüksek lisans ve doktora düzeyinde Siber Politikalar, Siber İstihbarat ve Dış Politika, Dijital Diplomasi, Devletler ve Yapay Zekâ gibi dersler vermektedir.

Yaşar SARI

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümünde Öğretim Üyesidir. Lisansını İstanbul Üniversitesi'nden, Yüksek Lisansını Old Dominion Üniversitesi ve Doktorasını Virginia Üniversitesi'nden aldı. ABD, Kırgızistan, Kazakistan ve Türkiye'deki çeşitli üniversitelerde ders verdi. Rusya, Kafkasya ve Orta Asya üzerine akademik çalışmaları vardır.

KARADENİZ

2021 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA
BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

KTÜ-SAM Kitapları 2

www.ktu.edu.tr/sam

ISBN: 978-605-2271-49-0

© 2022 Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları

1. Baskı: Ekim 2022, Trabzon