



T.C.
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**TARİHİ İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASI VE
TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ**

Hazırlayan

Mustafa DEMİRLER

İktisat Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman

Prof. Dr. Salih BARIŞIK

TOKAT – 2015

**TARİHİ İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASI VE
TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ**

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: 13/02/2015

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

İmzası

Başkan : Prof. Dr. Salih BARANIK



Üye : Doç. Dr. İlhan ERGÖZÜ



Üye : Yrd. Doç. Dr. Yusuf TEMUR

Üye :

.....

Üye :

.....

Bu tez, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 29/01/2015 tarih ve 04/10 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. Mustafa COLAK



T.C.

GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçlara atıf yaptığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

(.../.../20...)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

Mustafa DEMİRLER

İmzası

ÖZET

Tarihi İpek Yolu geçmiş çağlardan günümüze kadar insanlığın sosyal, siyasal, kültürel, dini vb. alanlarında önemli bir yer tutmuş ve en önemli etkisini ticari faaliyetlerde göstermiştir. Bu yol önemini çok uzun yıllar boyunca sürdürmeyi başarmıştır. Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan İpek Yolu üzerinde yer alan, Türkistan, Ortadoğu, Anadolu gibi coğrafyalar tarih sahnesinde yer almış en görkemli medeniyetlerin ve uygarlıkların hayatalanı olmuştur. Tarih köklerini bu bölgeden almış ve bu bölgeden beslenmiştir. Bunda insanların birbirleri ile olan ilişkilerini kolaylaştıran ve insanları birbirine bağlayan ticaret yollarının önemi büyüktür. İpek Yolu bu yolların en önemlisidir.

Son dönemlerde küreselleşme ile gündeme sık sık gelmeye başlayan İpek Yolu'nun canlandırılması fikri her geçen gün sayısı artarak hayata geçirilen projelerle hayal olmaktan öteye geçerek, hayat bulmaktadır. Bu yolun yeniden hareketlilik kazanması ülkemizin atayurt ile olan ilişkilerini hem kültürel hem de ekonomik manada güçlendirecek, ülkemiz bu ilişkilerin sonucunda önemli kazançlar sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Türkistan, Türkiye-Türkistan Ekonomik İlişkileri

ABSTRACT

Historical Silk Road has had an important place for mankind in the areas such as social, political, cultural, religious from old ages to nowadays and it has shown its most important effect on trade. This road has achieved maintaining its importance for many years. The places such as Turkistan, Middle East and Anatolia which are located on Silk Road extending from China to Europe have been a living space for the most magnificent civilizations in history. History has fed on and taken its roots from this area. At this point the trade routes that connect the people and enable to relationships between them has a great importance. Silk Road is the most important one of these trade routes.

The idea of coming Silk Road to life, which becomes a current issue through globalization, have been actualized with the help of project that have been carried out increasingly. This Road's livening up again will make stronger our country's connection with motherland both culturally and economically, we will get significant profits as a result of these connections.

Key words: Silk Road, Turkistan, The Economical Relationship Turkey and Turkistan

İÇİNDEKİLER

ETİK SÖZLEŞME.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLolar LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR LİSTESİ	viii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU VE ÖNEMİ

1. İPEK YOLU'NUN TARİHİ	3
1.1. İpek Yolu Güzergahları	8
1.2. Kuzey İpek Yolu.....	10
1.3. Orta İpek Yolu	11
1.4. Güney İpek Yolu.....	12
2. İPEK YOLU'NUN GELİŞME DÖNEMİ.....	13
3. EN GÖRKEMLİ YILLAR	14
4. İPEK YOLU'NUN GERİLEME DÖNEMİ.....	16
5. TÜRKLERDE TİCARETİN YERİ VE ÖNEMİ.....	17
6. İPEK YOLU VE DÜNYA TİCARETİ İÇİN ÖNEMİ	21

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİSTAN COĞRAFYASI VE TÜRKİYE-TÜRKİSTAN İLİŞKİLERİ

2. TÜRKİYE'NİN TÜRKİSTAN DEVLETLERİ İLE EKONOMİK İLİŞKİLERİ	23
---	----

2.1. Türk Dünyasının Mevcut Sosyo-Ekonomik Durumu ve Dünya Ekonomisindeki Yeri	28
2.1.1. Azerbaycan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı	30
2.1.1.1. Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkileri	34
2.1.1.2. Azerbaycan Dış Ticareti	35
2.1.2. Kazakistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı	36
2.1.2.1. Türkiye-Kazakistan Ekonomik İlişkileri	40
2.1.2.2. Kazakistan Dış Ticareti	42
2.1.3. Özbekistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı	43
2.1.3.1. Türkiye-Özbekistan Ekonomik İlişkileri	46
2.1.3.2. Özbekistan Dış Ticareti	48
2.1.4. Türkmenistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı	48
2.1.4.1. Türkiye-Türkmenistan Ekonomik İlişkileri	52
2.1.4.2. Türkmenistan Dış Ticareti	56
2.1.5. Kırgızistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı	57
2.1.5.1. Türkiye-Kırgızistan Ekonomik İlişkileri	61
2.1.5.2. Kırgızistan Dış Ticareti	63
2.1.6. Tacikistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı	63
2.1.6.1. Türkiye-Tacikistan Ekonomik İlişkileri	65
2.1.6.2. Tacikistan Dış Ticareti	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CANLANDIRILAN İPEK YOLU'NUN TÜRKİYE'YE YANSIMALARI

3. İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMA ÇABALARI	68
3.1. İpek Yolu'nun Bölge Ülkeleri İçin Önemi	70
3.1.1. Sovyetler Birliğinin Dağılması ve Bölge Ülkeleri	70

3.1.2. Çin İle Batı Ülkeleri Arasındaki Ticaretin Türkistan İçin Önemi	74
3.1.3. İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Merkezlerin Önemi	76
3.2. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması İçin Yapılması Gerekenler	78
3.2.1. Kaliteli Lojistik Ağların Oluşturulması	78
3.2.2. Transit Koridorlar Arası Eksik Halkaların Birleştirilmesi	79
3.2.3. Ülkeler Arası Siyasi Girişimler	79
3.2.4. Bölge Ülkeleri İçin Demiryolu Yatırımının Arttırılması	80
3.2.5. Sınır Kapılarının İyileştirilmesi	81
3.2.6. İlgili Ülkelerin Bütünsel Yaklaşımı	82
3.3. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması İçin Yapılan Çalışmalar	82
3.3.1. Traceca	84
3.3.2. Asya Otoyolu	88
3.3.3. Trans-Asya Demiryolu	91
3.3.4. Unece-Unescap Avrupa Asya Ulaştırma Koridorları	93
3.3.5. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Ağı	96
3.3.6. Marmaray Projesi	98
3.3.7. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi	100
3.4. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye'ye Muhtemel Etkileri	101
SONUÇ ve ÖNERİLER	111
KAYNAKÇA	120

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1. Azerbaycan'ın Başlıca Ekonomik Verileri	32
Tablo 2.2. Azerbaycan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler	33
Tablo 2.3. Türkiye-Azerbaycan Dış Ticaret Verileri.....	35
Tablo 2.4. Kazakistan'ın Başlıca Ekonomik Verileri.....	38
Tablo 2.5. Kazakistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler.....	39
Tablo 2.6. Türkiye-Kazakistan Dış Ticaret Verileri	41
Tablo 2.7. Özbekistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürünler	45
Tablo 2.8. Türkiye-Özbekistan Dış Ticaret Verileri.....	47
Tablo 2.9. Türkmenistan'ın Genel Ekonomik Göstergeleri	51
Tablo 2.10. Türkmenistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler	52
Tablo 2.11. Türkiye-Türkmenistan Dış Ticaret Verileri	55
Tablo 2.12. Kırgızistan'ın Genel Ekonomik Göstergeleri	59
Tablo 2.13. Kırgızistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler.....	60
Tablo 2.14. Türkiye-Kırgızistan Yıllık Dış Ticaret Verileri.....	62
Tablo 2.15. Tacikistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler.....	65
Tablo 2.16. Türkiye-Tacikistan Dış Ticaret Verileri	66
Tablo 3.1. Türkistan Cumhuriyetleri Ekonomik Verileri (2012).....	104

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AET	: Avrasya Ekonomik Topluluğu
ALTID	: Asian Land Transport Infrastructure Development Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme
AZSTAT	: The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Komitesi
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BTK	: Bakü-Tiflis-Kars
CENTO	: Central Treaty Organization Merkezi Antlaşma Teşkilatı
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
ECAFE	: Economic Commission for Asia and the Far East Asya ve Uzak Doğu Ekonomik Komisyonu
EİT	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
ESCAP	: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IGC	: Inter Governmental Commission Hükümetler Arası Komisyonu

IMF	: International Monetary Fund Uluslararası Para Komisyonu
IRU	: International Road Transport Union Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Derneği
İKÖ	: İslam Konferansı Örgütü
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
RCD	: Regional Cooperation for Development Kalkınma İçin Bölgesel İşbirliği Örgütü
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TİKA	: Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
UNESCAP	: United Nations Economic and Social for Asia and the Pacific Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu

GİRİŞ

Uluslararası ilişkilerde hatırı sayılır bir yer tutan Asya'nın en eski ve önemli ticaret yolu olan İpek Yolu adını, Çin'de üretilen ve bu yolla batı ülkelerine ticareti yapılan ipekten almıştır. İpek Yolu, yüzlerce yıl Doğu ile Batı dünyası arasında bir köprü görevi görmüş bütün ticari, dini, siyasi, askeri ve ekonomik ilişkilerin en önemli araçlarından biri olmayı başarmıştır. İlk çağlardan itibaren düzenlenen ticaret kervanları ile Asya'nın çok değerli ipek kumaşları, halıları, şalları, çayları ve diğer ticari eşyaları bu yol aracılığıyla İran'a, Bizans'a ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerine taşındığı gibi, Batıdan gelen Hristyanlık, Yahudilik, diğer din ve kültürler hep bu yol ile doğu medeniyetlerini etkisi altına almıştır. Bununla beraber Türklerin batıya göçleri de hep bu yol üzerinden gerçekleşmiştir.

İpek Yolu güzergahında yer alan Asya, Ortadoğu ve Anadolu tarihte en görkemli medeniyetlerin yaşam alanı olmuştur. Dünya tarihi önemli oranda bu bölgeden etkilenmiştir. Bunda tarihi yolların katkısı oldukça fazladır. Bu tarihi yolların en önemlisi hiç şüphesiz İpek Yolu'dur. İpek Yolu, eski dünyanın iki ana kıtası arasında doğmuş ve binlerce yıllık geçmişe sahip bir yol olarak karşımıza çıkmıştır.

Türkistan, son dönemlerde kullanılmaya başlanan doğal kaynakların ve enerji kaynaklarının piyasalara yönlendirildiği asıl bölgedir. Enerji tüketimindeki en hızlı artış Çin ve Hindistan gibi yoğun nüfuslu ülkelerde olmaktadır. Ayrıca Avrupa Birliği petrol ve doğal gaza olan ihtiyacını Türkistan'dan temin edeceği enerji kaynaklarıyla karşılamak zorundadır. Bu durum Asya'nın orta bölgelerinden Avrupa'nın Batısına doğru enerji akımının geçeceği yerlerin stratejik önemini arttırmaktadır. Türkiye ve Rusya enerji koridor bağlantılarının kendi lehlerine sonuçlanması için gayret göstermektedir. Sonuçta enerjiye olan bağımlılık ve enerji fiyatlarındaki sürekli yükseliş

nedeniyle Asya'nın orta bölgelerinde artan refah düzeyi tüm dünya için iştah kabartıcıdır. Diğer bir deyişle enerji ekonomilerinin bölgenin gelişmesine ve dış ticarete etkisi yeni oluşumlarla artmaktadır.

Üretimin hızla Asya ülkelerine kaymasının bir sonucu olarak, Asya ülkelerinin dünya ekonomisindeki paylarının hızla arttığı bir süreçten geçilmektedir. Bu gelişmeler neticesinde Asya ülkelerinde dış pazarlar için üretimi yapılan malların Avrupa pazarlarına en hızlı ve en kolay yoldan ulaştırılması elzem bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Avrupa'nın Pasifik kıyılarında yer alan limanların hızla artan ticaret hacmi karşısında yetersiz kalması, ülkeleri yeni ticaret yolları arayışına yöneltmiştir. Bütün bunların sonucunda Türkistan, Anadolu, Kafkasya gibi doğu ve batı ticaretinin geçiş rotası üzerinde bulunan coğrafyaların jeopolitik önemi artmıştır. Günlük üretim hızını sürekli olarak arttıran Çin, İpek Yolu'nun doğu ucunda yer almakta, batı ucunda ise büyük bir pazar olan Avrupa Birliği bulunmaktadır. Son dönemlerde küreselleşmenin de etkisiyle Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve böylece bu yol üzerinde yer alan ülkelerin küresel ekonomiyle entegre olması kaçınılmaz bir hal almıştır. İpek Yolu için önemli bir kavşak noktası olan Türkiye'nin, bu fırsatları iyi değerlendirebilmesi durumunda önemli bir ticaret merkezi haline gelmesi muhtemeldir.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, Tarihi İpek Yolu'nun önemi, güzergahları, zaman içerisinde geçirdiği evrelerden bahsedilmiş, ikinci bölümde Türkistan Cumhuriyetleri'nin sosyo-ekonomik yapısından ve Türkiye ile olan ekonomik ilişkilerinden söz edilmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise İpek Yolu'nun bölge ülkeleri için önemi, canlandırılması için yapılması gerekenler ve çalışmalar incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU VE ÖNEMİ

1. İPEK YOLU'NUN TARİHİ

Yollar; insanlar ve mallarla beraber bilgilerin, fikirlerin, inançların ve kültürel değerlerin de hareketine sahne olan önemli mekansal varlıklardır. Sosyal bilimciler bu özelliğinden dolayı yola farklı bir gözle bakarlar. Nitekim yol; ekonomist için büyük bir sektör olan ulaşımın temel altyapısı, sosyolog için yakın ve uzak her türlü toplumsal ilişki ve iletişimin önemli bir parçası, tarihçi için geçmişin anlaşılmasında ve aydınlatılmasında yararlanılan çok değerli bir kaynak, jeopolitikçi için üstünlük ve güç kaynağı, coğrafyacı için ise büyük oranda doğal çevre faktörlerinin kontrolü ve etkisi altında insanoğlunun mekana vurduğu güçlü bir damgadır. Hiç şüphesiz, Büyük İpek Yolu bu güçlü damgaların en başında gelir(Akpınar, 1).

İpek Yolu tarihin çok eski zamanlarından beri sosyal, siyasal, kültürel ve en önemlisi ekonomik hayatta önemli bir yer almış, bu öneminde uzun yıllar boyunca devam ettirmiş bir ticaret yoludur(Bedirhan, 1994: 1). İpek Yolu güzergahında yer alan Asya, Ortadoğu ve Anadolu tarihte en görkemli medeniyetlerin geliştiği bölgelerdir. Dünya tarihi önemli oranda bu bölgeye dayanarak şekillenmiştir. Bu şekillenmede tarihi yolların katkısı çok büyüktür. Bu tarihi yolların en önemlisi kuşkusuz İpek Yolu'dur. İnsanlığın ortak mirasını üzerinde taşıyan tarihi ticaret yolu, 19. yüzyılda bu isimle çağırılmaya başlanmıştır. İpek Yolu, eski dünyanın iki ana kıtası arasında doğmuş ve binlerce yıllık geçmişe sahip bir yoldur(Atasoy, 2010: 2).

İpek Yolu, ilk olarak bir ticaret yolu şeklinde karşımıza çıkmaktadır. İnsanoğlunun birtakım ihtiyaçları bulunmaktadır. Bu ihtiyaçlar zorunluluktan ya da

ilgiden ortaya çıkar. Zamanın ihtiyaçlarına göre, o bölgede bulunmayan bir mal ya da ürün, diğer coğrafyadan temin edilerek nakli gerçekleştirilmekteydi. İpek Yolu'na adını veren ürün olan ipek, bu yolun en önemli ticaret malı özelliğini korumuştur. Her ne kadar, İpek Yolu'na ismini veren bu mal en fazla ticareti yapılan ürün olsa da birçok çeşit ürün İpek Yolu'nun ticaretinde yer almıştır(Yıldızdağ, 2005: 1).

Bu yola adını veren ipek, en eski çağlardan günümüze kadar insanların dikkatini çekmiş ve ilgi odağı olmuştur. İpeğe sahip olanlar, toplumda statü sahibi olduğundan ipeğin önemini kat kat artmaktaydı. İpeğin yanında birçok değerli mal da bu yol sayesinde batıya taşınmaktaydı. İpek Yolu'nun bu özelliği nedeniyle, tarihin çeşitli dönemlerinde bu yola hakim olabilme mücadeleleri verilmiştir. Bu mücadelelerin neticesi de çoğu zaman büyük savaşlardı. Fakat, bu yola hakim olmak o kadar da kolay değildi. Hakim olursa bile bu hakimiyet çok da uzun ömürlü olamamıştı. Çünkü, bu yol için mücadele edecek rakip sayısı hiç de az değildi(Yıldızdağ, 2005: 1).

İpek Yolu'ndaki güç mücadelesinin en önemli tarafları Çinliler, Türkler, Moğollar ve Ruslardır. Farslar ve Araplar da bölge üzerinde etki kurmak istemişse de diğerleri gibi kalıcı ve belirleyici unsurlar olmayı başaramamışlardır. Bölgede güç sahibi olan milletlerin bir İpek Yolu siyaseti olmuştur ve bu siyasetleri doğrultusunda güç mücadelesine girmişlerdir(Düğün, 2011: 48).

Genel olarak baktığımızda uluslararası İpek Yolu eski ve orta asırlar döneminde bu yol üzerinde üstünlüğü elinde tutan ülkelerin hazinelerinin esas hissesini oluşturmaktadır. Buna örnek olarak Hun Devleti'nin yükselme ve çöküş dönemini göstermek mümkündür. Milattan önce 209 yılı Hun tarihinin en parlak dönemi olan Mete'nin hükümdarlığı yıllarında devletin ekonomik yükselişinin asıl nedeni İpek Yolu'nun kontrolünün tamamıyla Hunların elinde bulunmasıdır. Bundan sonra Çin

İmparatorluğu yıllık vergi vermeyi kabul ederek bu yolu kullanma hakkını elde etmiştir. Fakat milattan önce 160 yılında Çin Devleti Hunları zayıflatmak ve bölgedeki nüfuzunu genişletmek, vergilerden kurtulmak amacıyla bu devleti kendi içinden parçalamak amacıyla çeşitli yollardan istifade ederek iç çatışmaları körükledi. Bundan sonra Çin Devleti, Hun İmparatorluğu'nda meydana gelen iç karışıklıklardan faydalanarak İpek Yolu üzerindeki ülkeleri sırasıyla ele geçirdi. İpek Yolu'nun kontrolünün Çinlilerin eline geçmesi Hunlar için esas çöküş olmuş, ekonomik ve siyasi zayıflık devletin parçalanmasına neden olmuştur. Bu sırada Batı'yla olan ticaret yolları açılmış ve Çin'in merkezine farklı bölgelerden kıymetli eşyalar gelmeye başlamıştır ve Orta Asya ile de Çin'in ticareti artış göstermiştir. Bu ticareten sadece tüccarlar değil, ticaret yollarının geçtiği mekanlarda ki Çinli devlet memurları da büyük kazançlar elde ediyorlardı(İsayev ve Özdemir, 2011: 115).

Bir milletin ve devletin yaşamını devam ettirebilmesinin en temel unsurları askeri ve siyasi alandaki güçtür. Bu iki unsurun, iktisadi güç olmadan sürdürülebilmesi neredeyse imkansızdır. Bu sebeple, Orta Asya'da bulunan milletler bu ticaret yolunda hakimiyet kurabilmek için çaba harcamışlardır. Şurası da kaçınılmazdır ki, İpek Yolu'nda egemen olabilmek için güçlü bir devlet olmak ilk şarttır(Yıldızdağ, 2005: 1).

Ulusların ilişkilerinde hatırı sayılır bir yer tutan Asyanın en eski ve önemli ticaret yolu olan İpek Yolu adını, Çin'de üretilen ve bu yolla batı ülkelerine ticareti yapılan ipekten almıştır. İpek Yolu, yüzlerce yıl Doğu ile Batı dünyası arasındaki bütün ticari, dini, siyasi, askeri ve ekonomik ilişkilerin en önemli vasıtalarından biri olmuştur. İlk çağlardan itibaren düzenlenen ticaret kervanları ile Asyanın çok değerli ipek kumaşları, halıları, şalları, çayları ve diğer ticari eşyaları bu yol aracılığıyla İran'a,

Bizans'a ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerine taşındığı gibi, Batıdan gelen Hristyanlık, Yahudilik, diğer din ve kültürler hep bu yol ile doğu medeniyetini etkilemiştir. Bunun yanı sıra Türklerin batıya göçleride hep bu yol üzerinden gerçekleşmiştir(Bedirhan, 1994: 1).

Türklerin bu yol üzerinden Bizans egemenliğindeki Anadolu topraklarına gelmeleri ve buraya yerleşerek imara başlamaları tarihin en önemli medeniyet hamlelerinden birisidir. Türkistan'daki her türlü birikimi bu bölgeye getiren Türklerin bütün hayatına bu yolculuk damgasını vurmuştur. Atlarından keçilerine, inançlarından dinlerine, mitolojilerinden efsanelerine, taş işleme sanatından mimarisine kadar pek çok unsur İpek Yolu içindeki kültür yolculuğunu ve akrabalığını görmemize imkan tanımaktadır. Birliğin asıl sırrı burada saklıdır. Kırgızistan'da anlatılan Köroğlu efsanesi, Özbekistan'da konuşulan Nasrettin Hoca hikayeleri, Azerbaycan'da bilinen Dede Korkut masalları bölgede yaşayan hiçbir Türk topluluğuna yabancı gelmez. Bütün bunların ortak kültür unsurları olduğu hemen anlaşılır. Kültürlerin akrabalığı hemen fark edilir. Bunun fark edilmesi için İpek Yolu'ndaki kültür değerlerinin iyi değerlendirilmesi ve bilinmesi gerekir. Türk Dünyasında birliğin kültür temeli bu şekilde güçlenir(Atasoy, 2012: 2-3).

Türklerin yaşadığı alanlarda, Türk tarihinde, Türk kültürünün asıl öğelerinde, İpek Yolu'nun apayrı bir yeri olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken, ticari ilişkilerini arttırmış, zenginleşmelerini sağlamış, birlik ve beraberliklerini neden olmuş, zamanın en büyük medeniyet merkezlerinin kurulmasında büyük rol oynamıştır. Bunun yanısıra Büyük İpek Yolu'nun ün kazanmasında Türk devletlerinin de büyük rolü olmuştur. Bu devletler tarafından hazırlanan kervanlar, bu yolla doğudan batıya ve

batıdan doğuya çeşitli ticaret mallarının ticaretini yapıyorlardı. Türklerin bu yolu ne kadar önemsedikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: "Kainatta iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu"(İsayev ve Özdemir, 2011: 112).

İpek Yolu güzergahında ekonomi canlandı, şehirler inşa edildi, medeniyetler gelişti. İpek Yolu'ndan bahsedildiğinde ilk akla gelen bölge Türkistan'dır. Çin'den çıktığımız andan itibaren bütün kollar buradan ayrılır. Kuzeye, batıya ve güneye uzanan ticaret yolları bölgeye canlılık verir. İlk ve orta çağlar içerisinde bu canlılığı görmek mümkündür. Çin'in yerleşik bir medeniyet olması sebebiyle birçok icat ve keşif buradan dünyaya yayılmıştır. İpek bunlar arasında sadece sembolik bir ticaret ürünüdür. Bu yayılma sürecinde meydana gelen ticari ve kültürel hareketlenme buranın imar edilmesine yol açmıştır. Türkistan bu dönemde büyük bir ekonomi ve kültür merkezi haline gelmiştir. Dünyanın en gözde şehirleri burada kurulmuş ve gelişmiştir. İpek Yolu dendiğinde ilk akla gelen şehirler arasında Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, Taşkent, Merv, İsfahan, Kayseri gibi örnekler verilebilir(Atasoy, 2012: 2).

Bu yol Çin'den başlayarak Türkistan ve Kafkaslar üzerinden Avrupa'ya ulaşan ticari bir yol olup geçtiği bölgede bulunan dönemin devletlerine veya milletlerine ticari ve kültürel bir zenginlik, çeşitlilik kazandırmıştır. Ancak bu ticari ve kültürel yol Coğrafi Keşiflerin başlaması ile önemini yitirmiş dolayısıyla bölgede önemini kaybetmiştir. Özellikle Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin (SSCB) dağılması ile birlikte önemini kaybeden İpek Yolu, Türkistan'da ve Kafkasya'daki enerji kaynaklarının bulunması ve jeopolitiğinin artması bölge ve dünya ülkelerinin gözlerini yeniden buraya çevirdi. Bu enerji kaynaklarının Avrupa ve Dünya piyasalarına dağıtılması için çeşitli projeler gündeme getirilmiştir. Bu projelerin bir kısmı ise

jeopolitik açıdan önemli olan ve ulaşım yollarının merkezi olan Anadolu'dan yani Türkiye üzerinden geçmektedir(Küçükyıldız, 2012: 59-60).

Türkler zaman içinde İpek Yolu üzerinde ciddi bir hakimiyet alanı oluşturmuşlar, ancak zamana yenik düşerek bu hakimiyetlerini kaybetmişlerdir. Türkler İpek Yolu üzerinde mutlak olarak hüküm sürdükleri dönemde tarihlerinin en güçlü devletlerine de sahip olmuşlar ve imparatorluk olarak anılmışlardır. Bu nedenle İpek Yolu Türkler açısından ayrıca stratejik bir öneme sahiptir(Yereli: 2013: 3).

İpek Yolu küreselleşme ile son dönemde dünyanın tekrar ilgi odağı haline gelmiştir. Yeniden canlanmaya başlayan İpek Yolu'nun ana güzergahı büyük oranda Türk kültür coğrafyası üzerinde yer almaktadır. Bu alanda yapılacak her türlü çalışma Türk Dünyasındaki yakınlaşmayı artıracaktır(Atasoy, 2012: 6).

1.1. İpek Yolu Güzergahları

İpek Yolu güzergahlarının oluşum evrelerinde, doğanın ve iklimin etkisi ile geniş vadi yatakları etrafında oluşan vahalarda zamanla şehirler kurulmuştur. Bu şehirlerin kuruluş amacı uzak ülkelerle ticaret yapan tüccarlara konaklamak ve dinlenmek için yeni mekanlar oluşturmaktır. İki bin yıllık bir geçmişe sahip olan İpek Yolu, kuş uçuşu 7.500 kilometre, ana yollardan ayrılan tali yollarla ise 10.000 kilometre uzunlukta idi. Bu ticaret yolu, Doğu ile Batı arasındaki en uzun ve en görkemli ulaşım ağı idi(Toprak, 2008: 13).

İpek Yolu, tek bir yol olmayıp zamana ve özellikle dönemin siyasi şartlarına bağlı olarak yeni açılan yollardan oluşan bir yol şebekesiydi(Pamuk, 2007: 126). Eski çağlardan günümüze kadar, Çin ve Batı dünyası arasında iletişimi sağlayan tek bir yolun varlığına inanılmıştı ve bu yolun da, yüzyıllarca değişmeden takip edildiği

düşünülmüştü. Bununla beraber güney ve güneybatı Asya'ya, Hindistan ve İran'a ulaşan ticaret ve kervan yolu da bilinmekle beraber, Akdeniz'in doğu limanlarına kadar ulaşan yolun, batı medeniyetleri ile uzunca bir süre boyunca, tek bağlantı yolu olduğuna inanılmaktaydı. Eskiçağ Roma dönemine ait notların varlığı uzun yıllardır bilinmektedir. Ancak Eskiçağa ait tarihi bilgilerinin yeterli olmaması ve bu notlarda İpek Yolu'nun üç ayrı güzergah oluşunun gözardı edilmesinin sonucu, bu notların varlığına rağmen Türkistan ve Doğu Asya'ya uzanan İpek Yolu hakkında kesin bilgiler elde edilememiştir. Güzergahların tam olarak belirlenememesinin önündeki engellerden biri de doğulu ve batılı tarihçilere ait kaynaklarda adı geçen yer adlarının birbiri ile uyumlu olmamasıdır. Şehir ve bölge adları zaman içerisinde değiştiği gibi, farklı dillerle yazılan metinlerde değişik isimlerle belirtilmiştir. Bütün bu olumsuzluklar sonucunda İpek Yolu'nun bütün güzergahlarını ortaya koymamız zorlaşmaktadır(Toprak, 2008: 13).

İpek Yolu'nun geçtiği yerleri araştırma işini Milattan sonra I. yy.'de yaşayan ve eserini 107-114 tarihleri arasında kaleme alan Tyrli Marinus'tan öğrenmekteyiz. Onun verdiği bilgilere göre, Maes Titianus, bu yolun menzillerini ve "mesafe taşlarını" araştırmak üzere Doğu ülkelerine adamlarını göndermişti. Deniz yoluyla bunlar, Kuşanların ülkesine gidemeyeceklerinden kara yoluyla Parth ülkesinden Türkistan'a geçmişler; onların getirdiği bilgiler daha sonra Milattan sonra II. yy. ortalarında eserini yazmış olan coğrafyacı Claudius Ptolemaios aracılığıyla bize kadar intikal etmiştir(Tezcan, 2014: 97-98).

İpek Yolu güzergahlarının zaman içerisinde ortaya çıkışı, milattan önceki dönemleri kapsasa da, bu güzergahlar üzerinde meydana gelen savaşlar ve güç mücadeleleri sebebiyle ticaret ve ulaşım güvenliğinin azalması neticesinde, inişli çıkışlı

bir seyir izlemiştir. Bu nedenle, İpek Yolu'nda egemen olan devlet ve uluslar sayesinde güzergahların rotalarında değişikliklerin meydana geldiğine tanık olunmaktadır. Eğer günümüzde Azak denizi veya Doğu Hazar denizi kıyılarından geçen ticaret ağlarını Alakul gölünün kıyılarına taşıyacak olursak, bu yol eski Roma, Arap ve Ortaçağ Rönesans döneminde aynı güzergah üzerinden geçecektir. Öyle ki, günümüzdeki demir yolları ve otomobil yollarının güzergahları ve kavşak noktaları bile eski çağlardaki İpek Yolu kervanlarının geçtiği güzergaha denk gelecektir(Toprak, 2008: 14).

Daha eski dönemlerde var olan Hun devletinin hükümdarlığı zamanında da bu devletin arazilerinden geçen ve Uzak Doğuyu Yakın Doğuya ve Batıya bağlayan ticaret yolları mevcuttu. Elde edilen bilgilere göre Hun devrinde Çinden Batıya doğru giden ana üç yol bulunmaktaydı. Bunlar Kuzey İpek Yolu, Orta İpek Yolu ve Güney İpek Yolu'ydu(Rzayev ve İsayev, 2012: 22).

1.2. Kuzey İpek Yolu

Çin İmparatorluğu'nun Orta Çağdaki önemli iki yerleşim merkezi Çang-ngan ve Loyang'dan başlayarak, ilk büyük şehir merkezi Hami'ye ulaşmak için büyük çölü geçmesi gerekmektedir. Yol, Hami şehrinden kuzeye doğru uzanarak Barkul Gölü'ne ulaşır. Buradan batıya yönelen yol Çungarya'dan geçerek Balkaş gölü civarında yerleşmiş Uygur kabilelerinin yaşadığı bölgeden sonra batıya doğru yönelerek Talas nehri üzerine kurulan Talas şehrine ulaşırdı. Çinli Budist Hacı Hiuen-tsang'a göre Talas'a çeşitli ülkelerden tüccarlar gelmekteydi. Talas'tan sonra yol Seyhun Nehri'ni aşarak İstanbul'a ulaşmak için Bizans şehirlerine doğru devam ederdi. Anlaşılacağı üzere, bu yol büyük oranda Türk boylarının yerleşim merkezlerinden geçmekteydi(Salman, 2008: 148).

İpek Yolu'nun Kuzey bağlantısının güzergahı ile ilgili bilgileri arkeolojik kazılardan elde edilen verilerden öğrenebilmemiz mümkündür. Bu verilerin büyük kısmı günümüzdeki Rusya Federasyonu sınırları içinde kalan bölgelerdeki İskit mezarlarından sağlanmakla beraber, eski Yunanistan ve Orta Avrupa bölgesi de önemli bilgilere ulaşmamıza imkan vermektedir(Yıldızdağ, 2005: 17).

1.3. Orta İpek Yolu

Batı'dan Doğu'ya doğru ilerlediğimizde zamanın Roma Suriye'sinin başkenti Antakya'dan başlayan İpek Yolu Menbic şehrinde Fırat nehrini geçerek, buradan Hemedan'a ulaşmakta, günümüz Tahran yakınlarındaki Rey ve Merv şehrine varmakta, ardından Belh'e ulaşmaktaydı. İpek Yolu buradan Pamir'e ulaşıyordu. Coğrafyacı Ptoleme'nin eserlerine göre, Pamir'deki bir vadide, Komeday Dağlarının yamaçlarında batılı tüccarlar ile Çin'li tüccarların ticaret yaptığı taştan bir kule vardı. Bu taş kulenin günümüzdeki Taşkurgan'da yer alması ihtimaller içerisindedir(Salman, 2008: 148-149).

Taşkurgan'dan Kaşgar'a ulaşan yol, burada iki kola ayrılmaktaydı. Kuzeye doğru devam eden yol, Tanrı dağlarının güneyinden geçerek Kuça şehrine ulaşıyor, Karaşar ve Lob-nor'dan geçerek Leu-lan ve Yumen-kuan kapısından ilerliyordu. Burada Güney İpek Yolu ile birleşerek Ts'ieu-ts'iuen ve Çang-ye'de Çin'in iç bölgelerine uzanarak, devlet merkezleri Çang-ngan ve Loyang'da sona eriyordu(Salman, 2008: 148-149). Aslında Büyük İpek Yolu bu yoldur. Bu güzergah hemen her devirde önemini korumakla beraber, yolun gidiş ve dönüşünün 8-9 yıl kadar sürdüğü ve dünyanın çevresinin yaklaşık 1/5'ine denk geldiği belirlenmiştir(Akpınar, 1).

1.4. Güney İpek Yolu

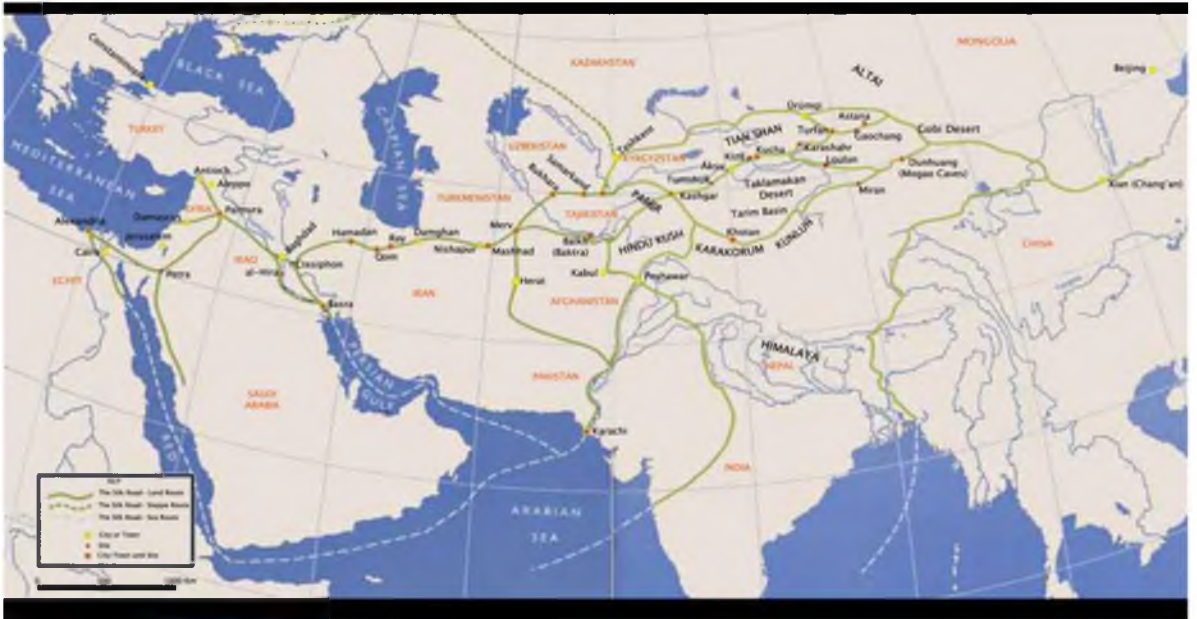
İpek Yolu'nun Güney güzergahı en erken M.Ö. VII. ve VII. Yüzyıllarda İskitlerin Batı'ya doğru göçleri sırasında oluşmuştur. Güney Yolları'nın sınırlarının dar olmasından dolayı Güney güzergahları nispeten net hatlarıyla saptanabilmektedir. Çin'den batıya giden kuzey ve güney yolu diye adlandırılan yolları birbirinden ayıran doğal engel Tanrı dağlarıdır(Ablayeva, 2013: 17).

Kaşgar'da ikiye ayrılan yolun güney kısmı, Kaşgar'dan Yarkent'e, Hoten'e, Niya ve Miran'dan geçmekteydi. Güney İpek Yolu, Tuen-huang'da Orta İpek Yolu ile birleşerek aynı güzergah üzerinden Çin başkentlerinde son buluyordu. Üçüncü yola, bağlanan bir diğer yol Pamir dağlarının yaylarından dolaşp Bedehşan, Bamian ve Gazne şehirlerinden Hindistan'a ulaşmaktaydı(Salman, 2008: 149).

Türkistan'da İpek Yolu'na bağlanan tali yollarda bulunmaktaydı. Çin ve İslam kaynaklarında aralarındaki uzaklıklar li, fersah, konak vb. uzunluk ölçüleri ile verilerek ayrıntılı bir şekilde açıklanan bu yollar, Batı ülkelerinin birbirleri ile olan ulaşımında sağlamaktaydı(Salman, 2008: 149).

Orta Çağda batıdan doğuya, doğudan batıya çeşitli mallar bu üç ayrı yoldan kervanlar aracılığıyla taşınmaktaydı. Batılı alıcıları için özel olarak hazırlanmış ipek ve ipekten üretilmiş dokumalar, porselen, kağıt süs eşyası vb. Çin'den dış dünyaya pazarlanan mallar arasında ilk sırada yer almaktaydı. Türkistan'da ise halı, kilim, altın, gümüş gibi ticari mallar, Sibiry'a'dan gelen kürkler, deriler, süt mamülleri vb. hem doğulu hem de batılı tüccarlara satılırdı. İyi cins atlar ve develer Kuzey yolu ile bağlantılı olan Fergana ve Orta Yol ile irtibatı olan Toharistan'dan getirilmekteydi. Asya'nın güneyindeki Hindistan'dan ise, baharat çeşitleri, tıpta kullanılan bitkiler, değerli taşlar gelirdi. Batıdan ise bu yol aracılığı ile doğuya her türlü dokuma, metal

eşyalar, ayna, kadın süs eşyaları ve değerli taşlar aktarılırdı. Doğal olarak, ülkeler kendi sınırlarından geçen kervanlardan onların güvenliğini sağlamaları karşılığında vergi alırlardı. Moğol dönemine ait notlardan öğrendiğimiz kadarı ile 1/10 oranında vergi alırdı. Yine bu ticaret yolları üzerinde her millet ve kabileden insanlar seyahat ederlerdi. Bunlar arasında en meşhurları ticari dehalarıyla iz bırakan Soğdlardı(Salman, 2008: 149).



Kaynak: (<http://www.penn.museum/sites/expedition/the-silk-roads-in-history/>erişim: 20.10.2014).

2. İPEK YOLU'NUN GELİŞME DÖNEMİ

Türkistan'ın bu ticaret yollarının gelişimi Çin'de Han hükümdarları için bazı problemlere sebep olmuştur. Çeteler kısa süre sonra Taklimakan eteklerinde ve Kansu Koridoru üzerinde taşınan kıymetli malları öğrendiler ve buralardaki kabileleri yağmaladılar. Bu yük kabileleri kendilerini korumak için bazı koruyucu kuvvetlere ihtiyaç duydular ve bu da seyahat eden tüccarlar için ek bir masraf anlamına geliyordu. Bu yol Han imparatorluğunun en büyük kabilelerine sahipti ve bu yolu kontrol etmek

büyük bir problem haline gelmişti. Yol üzerinde bazı bölgelere kaleler ve koruyucu duvarlar inşa edilerek kısmen bu sorunun üstesinden gelinmiştir. Ticaretin Hunlar'dan zarar görmesini önlemeye çalışmak amacıyla Çin Seddi'nin bölümleri Kansu Koridorunun kuzey kıyıları boyunca inşa edildi. Qilian Dağları'ndan güneye gelen Tibet çeteleri de problem teşkil etmekteydi. Han hanedanına ait duvarın bölümleri Jiayuguan'da Çin Seddi'nin başlangıç noktası olan bölgenin çok ötesindeki Yumen (Yeşim taşının kapısı) Geçidine kadar günümüzde de görülmektedir. Ancak bu önlemler beklenildiği kadar etkili olamamıştır. Çünkü Çinliler yol üzerinde belli aralıklarda kontrolü kaybetmişlerdi(<http://www.ess.uci.edu/~oliver/silk.html>, erişim: 26.05.2014).

Yerleşim yerleri bölge boyunca yapılan ticaretin izlerini yansıtır. İpek Yolu genellikle Batı yolu üzerinde Türkistan'ın bu bölgesinden daha ileriye gitmemiştir. Gaochang (Karahoca) soylularının yakıldığı Astana mezarlarında Pers ve Hindistan'dan gelen eşyalar ve Çin'den gelen ipek kumaş örnekleri bulunur. Aşırı kurak koşullar sayesinde mükemmel bir şekilde korunmuş mezar duvarları üzerindeki zamanın sanat eserlerinden ve bu mezarlarda bulunan eşyalardan zamanın gelenek ve görenekleri hakkında bilgiler edinilebilir. Cesetler kendilerini iyi koruyabilmiş ve kökenlerini araştırmak amacıyla yapılan bilimsel çalışmalara olanak sağlayabilmişlerdir (<http://www.ess.uci.edu/~oliver/silk.html>, erişim: 26.05.2014).

3. EN GÖRKEMLİ YILLAR

İpek Yolu'nun en önemli olduğu dönem Han Hanedanlığı zamanlarından beri, daha önceki hanedanların parçalanmasının ardından Çin'in kısmen iç işlerindeki durağanlığına rağmen Tang Hanedanlığı zamanındadır. Birbirinden ayrı devletler

çoğunlukla asimile edilmiştir ve yağmacı kavimlerin tehditleri daha az olmuştur(<http://www.ess.uci.edu/~oliver/silk.html>. erişim: 26.05.2014).

İpek Yolu medeniyeti ve sanatı Tang Hanedanlığı'nda zirveye ulaşmıştır. Rotanın başlangıç noktası ve aynı zamanda Hanedanlığın başkenti olan Changan zamanın en kozmopolitan ve en büyük şehirlerinden biri olarak gelişmiştir. Milattan sonra 742 yılından itibaren nüfus yaklaşık iki milyona ulaşmıştır ve şehir, günümüzdeki duvarlarıyla sınırlı alandan, yani günümüzde Xian(Şian) olarak adlandırılan bölgeden, çok daha fazla bir alana yayılmıştır. Milattan sonra 754 yılındaki nüfus sayımı şehirde 5 bin yabancıнын yaşadığını göstermiştir; Türkler, İranlılar, Hindistanlılar İpek Yolu boyunca bulunanlar, ayrıca doğudan Malezyalılar, Koreliler ve Japonlar. Bunların çoğu misyoner, tüccar ya da seyyah olup diğer meslek grupları da görülmektedir (<http://www.ess.uci.edu/~oliver/silk.html>. erişim: 26.05.2014).

Uzak batıdan bakıldığında Çin hala bilinmeyen bir toprak olarak görülüyor ve ipek üretimi anlaşılmıyordu. Alexander the Great (Büyük İskender) zamanından beri Hindistan ile ilgili bazı bilgiler bulunmaktadır ancak İpek Yolu boyunca bilgi süzgecinin başladığı yaklaşık 7. yüzyıla kadar "Seres (ipekçiler)" ile ilgili gerçek bir bilgi bulunmamaktadır. O dönemlerde İslamiyet'in doğuşu Asya'yı etkilemeye başlamış ve doğu ile batı arasına bir perde inmiştir. Ancak ticaret ilişkileri Müslüman aracılarn girişimleri ile kısa sürede kaldığı yerden devam etmiştir. Çin'e giden deniz yolu o dönemde keşfedilmiş ve nihayetinde karayolundan daha önemli bir alan oluşturularak Deniz İpek Yolu açılmıştır. Çünkü karayolu daha az gelir getirir hale gelmiştir(<http://www.ess.uci.edu/~oliver/silk.html>. erişim: 26.05.2014).

4. İPEK YOLU'NUN GERİLEME DÖNEMİ

9. yüzyılın sonlarında Çin'de Tang hanedanlığının gücünü yitirmesi, hatta 907 yılında yıkılması ile birlikte siyasi istikrarsızlık baş gösterdi. Bunun sonucunda İpek Yolu ticareti zarar görmeye başladı. 915 yılında Arap yazar Ebu Zaid el-Hasan'ın belirttiği üzere, Müslümanlar, Yahudiler, Hristyanlar ve Nasturiler Çin'den çıkarıldı. İpek Yolu'nun doğu yakasında karışıklıkların devam etmesi, güvenlik ortamının sona ermesi ticareti doğrudan etkilemiştir. Başka ülkelerden gelen tüccarlar, bölgeyi daha az ziyaret eder oldular. Bu zaman diliminde Hint Okyanusu üzerinden yapılan deniz ticareti toplumlara başka ufuklar açmaya yöneltti. Batı ve Doğu Türkistan, hatta Orta Asya'nın tamamı bu süreçte yaşanan değişimlere ne kadar direndi ise de, bu gelişmelerin sonuçlarına engel olamadı. 13. yüzyılın başlarındaki Moğol-Türk İmparatorluğu'nun, İpek Yolu'nun eski canlılığını kazandırdığını söylemek mümkün değildir. Marco Polo'nun Doğu ülkelerine yaptığı seyahatler Batının Doğu'yu keşfetmesi anlamında önemlidir. Bunun yanı sıra elçilerin, seyyahların ve misyonerlerin faaliyetlerini de göz ardı etmememiz gerekmektedir. 15. yüzyılın sonları ile 16. yüzyılda gerçekleşen coğrafi keşifler ile birlikte deniz yollarının işlevselliğinin artması dünya ticaretinin yönünü değiştirmiştir. Sonuçta Akdeniz ile Ch'ang-an arasında gerçekleştirilen ticaret sona erdi. Avrasya'nın kuzeyinde Çin istikametinde birkaç deneme olmasına rağmen, başarılı olunamadı(Taşağıl, 2008: 177-178).

1991'de Sovyetler birliğinin dağılması ile birlikte gelişen teknoloji ve ulaşım imkanlarının sağladığı kolaylığın sonucunda İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması çabaları gündemde yer almaya başlamıştır. Birçok uluslararası ilişkiler ve strateji uzmanı yeni teoriler gündeme getirmektedir. Hızla değişen dünyanın gelecekte ne

getireceği belirsizliğini korumaktadır. Ancak şartlar ve dengeler ne olursa olsun, İpek Yolu'nun yeniden hayat bulacağı kesindir(Taşağıl, 2008: 177-178).

5. TÜRKLERDE TİCARETİN YERİ VE ÖNEMİ

Hayvancılığa dayanan bozkır ekonomisi, Türklerin hayatlarını devam ettirebilmeleri için yeterli olmadığından Türkler, ekonomilerinin eksikliğini ticaretle gidermeye çalışmışlardır. Türkler, kendi ihtiyaçlarından fazla ürettikleri malları başka milletlere satmak, kendilerinde olmayanları da almak suretiyle ticari ilişkilerde bulunmuşlardır(Mandaloğlu, 2013: 134).

Eski Türk topluluklarında ve devletlerinde ticaret, genel anlamda "değiş-tokuş" esasına dayanıyordu. Başka bir ifade ile söylemek gerekirse, alınan bir mal başka bir mal ile karşılanmaktaydı. Bu da hiç şüphesiz alınacak ve verilecek mal hususunda tarafların karşılıklı anlaşmaları şeklinde gerçekleşmekteydi(<http://www.cokbilgi.com> erişim: 20.07.2014).

Türkler, ticari hayatlarında para da kullanmaktaydılar. Onlar, özellikle Bizans, Çin ve İran gibi komşu ülkelerden vergi, haraç ve savaş tazminatı adı altında aldıkları paralarla bazen ihtiyaçları olan malları satın almaktaydılar. Tarihi kayıtlara göre, Göktürkler, başta Çin olmak üzere komşu ülkelerle gerçekleştirdikleri ticari faaliyetlerini haraç paralarla yapmışlardır. Türkler ticari hayatlarında "satir" adı verilen paralar kullanmaktaydılar. "Satir" gümüş madeninden yapılmaktaydı ve bu para diske benzemektedir(<http://www.cokbilgi.com> erişim: 20.07.2014).

Ticarette kullanılan başka bir ödeme aracı da, kıymetli madenler kullanılarak yapılmış çeşitli kapkacakalar idi. Alınan mal karşılığında bu madeni eşyalar satıcıya ücret olarak verilmekteydi. Maden işçiliğinde usta olan Türkler, ödeme aracı olarak

kullandıkları kapkacakları genellikle kendileri üretmekteydiler(<http://www.cokbilgi.com> erişim: 20.07.2014).

Türk devletleri komşu ülkelerle olan ticari ilişkilerinde genellikle canlı hayvan ve hayvan ürünleri, konserve, et, deri, kösele, kürk satarlar bunun karşılığında da kendi üretmedikleri ihtiyaç maddelerinden başta tarım ürünleri ile giyim eşyaları satın alırlardı. Asya Hunlarının, Göktürklerin, Uygurların ve diğer Türk Devletlerinin Çin, Bizans ve İran ile ticari ilişkilerde bulunduğunu ve bu ilişkiler neticesinde ticaret anlaşmaları yaptığını bilinmektedir. Bu anlaşmaların sonucu olarak Türkler, Çin'den pirinç, ipek ve ipekli kumaş, tahıl ürünleri; Bizans ve İran'dan da ihtiyaç duydukları diğer ticaret eşyalarını satın alırlar bunun karşılığı olarakta Türkler de onların gereksinimlerini karşılarıydı. Doğu ile batıyı, güney ile kuzeyi birbirine bağlayan Büyük Hun İmparatorluğu gelişmiş teşkilatı sayesinde dünya ticaretinde önemli bir yer tutmuş ve dünya ticareti faaliyetine hareketlilik getirmiştir(Bedirhan, 1994: 21).

Türkler çeşitli tarihlerde Çinliler ile yapmış oldukları anlaşmalar ile aralarındaki ticaret potansiyelini sürekli yüksek tutmaya çalışmışlardır. Asya Hunları'nın büyük hükümdarı Mete Han (M.Ö. 209-174) döneminde Doğu Asya tarihinde iki büyük devlet arasında imzalanmış olduğu açıklanan bir anlaşma ile Çinlilerle olan ticari ilişkiler geliştirilerek ilk defa iki imparatorluk arasında ticari faaliyetler düzenlenmiştir (Bedirhan, 1994: 21).

Yaklaşık olarak M.Ö. 200 yıllarında Büyük Hun hükümdarı Mete ile Çin imparatoru Kao Tzu arasında uzakdoğunun ilk siyasi anlaşması imzalanmıştır. Bu dostluk, barış ve ticaret anlaşmasının en önemli maddelerinden birinde "Çin her yıl hunlara ipek, şarap, pirinç vb. şeyler verecekti."

Yine 734 yılında imzalanan anlaşma ile Ling-çu'daki Sofang şehrinin ortak pazar yeri olması kararlaştırılmıştır. Orhun kitabelerinde de devletin sağlamlığı ve halkın refahı için ticaretin önemi belirtilmiş; "Göktürk hükümdarı Bilge Kağan Türk milletinin ötüken ormanında oturup kervan ve kabile gönderirse, hiç bir sıkıntı ile karşılaşmayacağını ve zahmet çekmeyeceğini belirtmiştir. Yani o, ulusunu ticaret yapmaya teşvik ediyordu. Bununla birlikte, Türk kağanları fetihlerini, ticaret yollarını emniyet altında tutmak, ekonomik amaçları ön plana çıkartmak maksadıyla gerçekleştirmişlerdir(Bedirhan, 1994: 21).

Türk ekonomisinde hayvancılığın önemli bir yer tutmasının yanında, Harezmi ve Aşağı Türkistan'da tarım ve endüstri ile birlikte ticarete yapılmaktaydı. İslami kaynaklardan anladığımız kadarı ile Oğuzlar, Bulgarlar, Hazarlar, Tokoğuzlar ve Hakaniler arasında sıkı bir ticaret ilişkisi vardı(Bedirhan, 1994: 22).

Türklerin ticarete ne kadar önem verdiğini M.Ö 138-115 yılları arasında Türkistan'da yaşayan Çinli seyyah Çiang Kian her iki Türkistan'da da şehirlerin oluşturulduğunu, sadece Fergana'da 70'e yakın şehir ve kasabanın kurulduğunu bildirmektedir. Türkistan medeniyeti doğudan Çin, batıdan İran ve güneyden Hint medeniyetlerinin etkisi ile hızla gelişmişti. Türkistan'ın çeşitli kavimlerle etkileşime girmesi ile kültürel medeniyetin yanında maddi anlamda da Orta Asya gelişme göstermiştir(Bedirhan, 1994: 22).

Göktürkler, daha çok transit ticaretle meşgul dular. Bu sıralarda hem Sasaniler, hem Bizanslılar çok yaygın şekilde kendi ipek imalathanelerini hayata geçirmiş olmalarına rağmen Doğu ithalatına bağımlılıkları devam etmekteydi. Çünkü, Göktürkler demircilik işine önem vermekteydi. O zamanlar göçebe halkların en bilinen geleneksel sanatı durumunda "demircilik" yer almaktaydı ve demircilik göçebe halklar için büyük

önem arz etmekteydi. Göçebeler, demirciliği yalnızca silah üretiminde değil, tahta kalıplardan faydalanarak, dokuma malzemelerinin sıkıştırılması ile metal levhalar elde edilmesinde de kullanılmaktaydı. Demircilik, Göktürklerde olduğu gibi, siyasi geçmişe de sahip idi. Onlar, kağanlıklarını kurmadan önce Juan-Juanların demircileri, yani, silah imalatçıları durumundaydılar(Ablayeva, 2013: 10).

Tarihçiler tarafından döneminin en uygar topluluğu olarak nitelenen Uygur Türklerinden geriye kalan eserlerde, bugünkü bono ve poliçe niteliğinde belgelere rastlanılmaktadır. Uygur toplumunda herkes güven içerisinde yaşamakta idi. Aynı kentin içinde Manicilik, Budacılık, Hıristiyanlık, ve Türklerin eski milli dinlerine bağlı insanlar yan yana hayatlarına devam ederlerdi. Bu farklılıklar nedeniyle aralarındaki ticaret ilişkilerini kayıt altına aldıkları sanılmaktadır. Halbuki tek dine mensup olan ya da aynı soydan gelen insanların o dönemlerde aralarındaki anlaşmaları yazıya dökmeleri ihtimali oldukça zayıftır. Tekli bir yapıda sadece, birbirlerine güven duymayan insanlar anlaşmaları yazıya dökmek isteyebilirler. Dolayısıyla Uygur toplumunda bono belgelerine rastlanması normaldir. Diğer taraftan Uygurların kağıt'ı kullanmaya başlaması Çinlilerle eş zamanlıdır. Yani Araplar ve Avrupalılardan önce kağıt kullanmaya başlamışlardır(<http://www.ihkupcu.com> erişim: 20.07.2014).

Çok uzun olan İpek Yolu'nu, belli bir bölgeden dışarı çıkmamış Çinlilerin değil, Çin'den Avrupa'ya kadar çok geniş bir alanda yaşayan Türklerin oluşturmuş olma ihtimali, daha akla yatkındır. Hatta, Anadolu'da Bizans yönetimi hakimken bile, J.P.Roux'nun aktardığına göre Hazar Türklerinin, Bizanslıların dış ticaretinde etkili oldukları tarihi kayıtlarda kendini göstermektedir. Karadeniz'in kuzeyinde bulunan İdil Bulgar Devleti hem tarım hem de ticaretle zenginleşmiştir. Rusların meşhur "Doğu yürüyüşleri" bu zenginliği elde etmek için başlatılmıştır. İbni Batuta'nın da içinde yer

aldığı gezginler daha sonra kurulan Kazan hanlığının halkının tüccarlığını överek anlatırlar. Selçuklular da Anadolu'ya ilk geldiklerinde, camiden daha çok kervansaray yapımına önem vermiştir. Bu kervansaraylar baştan savma eserler değildir. Taş işçiliği ile yapılmış ve o dönemin şaheserleri konumundaki yapılardır(<http://www.ihkupcu.com> erişim: 20.07.2014).

6. İPEK YOLU VE DÜNYA TİCARETİ İÇİN ÖNEMİ

İpek yolu dünya tarihinde çok önemli bir konuma sahiptir. İpek Yolu Doğu ve Batı medeniyetleri arasında bir köprü kurulmasını sağlamış ve bu sayede Doğu'nun zengin kültürü Batı uygarlığının ve ticaretinin gelişmesine olanak vermiştir (<http://www.forumdaz.net> erişim: 22.07.2014).

Asırlar boyu İpek Yolu üzerinde tüccarlar, misyonerler, seyyahlar yolculuk ve ticaret yaparak bölgede uluslararası ilişkileri geliştirmişlerdir. İpek Yolu yalnız ticari ilişkileri değil ülkeler ve halklar arasındaki dünyayı algılayış, düşünce tarzları ve kültürel ilişkileri, teknoloji, dini inançlar arasındaki ilişkileri kurup, değerli şeylerin birbirine olan etkisini güçlendirip kültürlerin zenginleşmesine ve dinlerin yayılmasına katkı sağlamıştır. İpek Yolu sayesinde Batı ve Doğu arasında ticari ilişkiler gelişmiş, dünyanın farklı yerlerinden çok değerli ve pahalı egzotik malların ticareti yapılmaya başlamıştır(Aldabek, 2002: 1).

Türkistan Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını kazanmalarından hemen sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hemde tarihsel ve kültürel bir değer olarak yeniden hayat bulması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır. İpek Yolu'nun dünya tarihindeki en önemli rolü, Doğu ve Batı

medeniyetleri arasında bir köprü kurulmasını sağlamaktır. Batı dünyası bu sayede yeni ufuklara yelken açmıştır. Bunun yanında İpek Yolu üzerinde yer alan medeniyetler birbirleri ile daha derin ilişkiler kurmuş ve insanın yeryüzünü algılaması konusunda son derece ciddi açıklamalar geliştirmiştir. Ayrıca, hiç şüphesiz ticaret gelişmiş, modern ekonomik faaliyetlere en yakın faaliyetler yine bu ticaret yolları üzerinden gerçekleştirilmiştir(<http://www.silkroutes.net> erişim: 23.07.2014).

Dünyada yeni kullanılmaya başlayan doğal kaynakların ve enerji kaynaklarının piyasalara yönlendirildiği asıl bölge Türkistan'dır. Dünyada enerji tüketiminde ki en hızlı büyüme Çin ve Hindistan'dan gelmektedir. Ayrıca Avrupa Birliği petrol ve doğal gazı bağımlılığını Türkistan'dan temin edeceği enerji kaynaklarına muhtaçtır. Bu durumda Asya'nın orta bölgelerinden Avrupa'nın Batısına doğru enerji akımının geçeceği yerlerin stratejik değeri artmaktadır. Türkiye ve Rusya enerji akımının bağlantısını kendi lehlerine sonuçlanması için çaba harcamaktadır. Yine Asya'daki yeni gelişme merkezlerinin ihtiyaç duyduğu malların taşınması da önemli bir lojistik faktör olduğundan dünyada yeni fırsat sağlayan alan olarak dikkatleri üzerine çekmektedir. Sonuçta enerji kaynaklarına bağımlılık ve enerji fiyatlarındaki yükseliş nedeniyle Asya'nın orta bölgelerinde artan refah tüm dünya için iştah kabartıcıdır. Diğer bir deyişle enerji ekonomilerinin bölgenin gelişmesine ve dış ticarete etkisi yeni eğilimlerle artmaktadır. Avrupa ülkelerinden Çin ve Rusya'da şekillenen yeni ekonomik refah ortamından faydalanmak isteyen Avrupa'lı işletmeler birleşme ve devralma faaliyetlerini sürekli olarak arttırmaktadır. Aynı zamanda Avrupalı işletmeler Rusya ve Çin'de ki tüketim patlamasından pay alma yarışına girmiş durumdadır(Yıldırım, 2010: 319-320).

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİSTAN COĞRAFYASI VE TÜRKİYE-TÜRKİSTAN İLİŞKİLERİ

2.TÜRKİYE'NİN TÜRKİSTAN DEVLETLERİ İLE EKONOMİK İLİŞKİLERİ

1991 yılında SSCB'nin dağılması ile birlikte bağımsızlıklarına kavuşan Türkistan Cumhuriyetleri'ni ilk tanıyan ülke Türkiye olmuştur. Zengin doğal kaynaklara sahip olmaları nedeniyle Türkistan Cumhuriyetleri pek çok ülkenin dikkatini çekmiş ve ayrıca Rusya hala bu Cumhuriyetleri kendi egemenliği altında tutma eğilimini sürdürmektedir. Bu sebeble, diğer ülkelerle yaklaşmasına pek sıcak bakmamaktadır. Merkezîyetçi ekonomik sistemden serbest piyasa ekonomisine geçme mücadelesi vermekte olan Türkistan Cumhuriyetleri ile Türkiye arasındaki ortak kültür ve coğrafyanın yakın olması nedeniyle bağımsızlıklarını ilan ettikleri ilk günlerinden itibaren başlayan ilişkiler, dünyada yaşanan konjonktürel dalgalanmalara rağmen, değişen ve gelişen bir hızla devam etmektedir(<http://www.researchgate.net> erişim: 29.05.2014).

Binlerce yıllık ortak geçmişe ve coğrafyaya sahip olan Türkler 1991 yılında SSCB'nin dağılmasına kadar Türkiye Cumhuriyeti hariç başka herhangi bir bağımsız devlete sahip değillerdi. Bu tarihten sonra Türkiye Cumhuriyeti ile birlikte beş Türk Devleti daha bağımsız dünya ülkeleri arasında kendilerine yer buldu. Bu durum Türkiye Cumhuriyeti için önemli bir başlangıcın ilk adımıdır. Bu zaman diliminde dönemin Türkiye Cumhuriyeti hükümetinin açıkladığı gibi Avrupa'dan Çin Seddi'ne kadar uzanan Türk toprakları olarak görüldü. Bu iyimser yorumlar ve açıklamalar Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik anlamda yeterince güçlü olmaması nedeni ile tam manası ile

amacına ulaşamamıştır. Bunda SSCB'nin dağılmasından sonra Rusya'nın liderliğinde oluşturulan ve SSCB'den ayrılarak bağımsızlığını ilan eden devletlerin üye olduğu Bağımsız Devletler Topluluğu'nun etkisi de büyüktür. BDT üyesi ülkeler ticaretlerinin büyük bir bölümünü kendi aralarında gerçekleştirmektedir. Türkiye ise BDT'den sonra en çok ticari ilişkilere sahip olunan ülkedir. Bu ilişkiler büyük oranda bağımsızlığın hemen ardından bu bölgelerde yatırımlar yapan Türk iş adamları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir(Hayı, 2006: 1-2).

SSCB'nin dağılmasıyla birlikte siyasi bağımsızlıklarını elde eden Türkistan Cumhuriyetleri'nin ekonomik olarak tam bağımsızlıklarını elde ettiklerini söylemek doğru olmaz. Çünkü önemli doğal kaynaklara sahip olan Türk devletleri mamul maddelerin üretiminde eski SSCB ülkelerine özellikle de Rusya'ya bağımlı durumdadırlar. Bunun yanı sıra, Türkistan ülkeleri sahip oldukları doğal kaynakları pazarlamak için gerekli olan ulaşım ve boru hatları üzerinde de bağımlılıkları devam etmektedir(Salamov, 2002: 2).

Bağımsızlıklarını ilan eden Türkistan Cumhuriyetleri'nde, ilk başlarda, Türkiye'ye karşı büyük ilgi oluşmuş, Türk zirveleri ve bir dizi üst düzey temaslar yapılmıştır. Daha sonra ki dönemde, hem Kafkasya'da meydana gelen olumsuz gelişimler, hem de başlangıç temaslarında önemli gelişmelerin sağlanamaması, Türkiye'ye olan ilgiyi olumsuz yönde etkilerken, Türkiye'nin Türkistan ülkeleri üzerindeki etkisini de önemli ölçüde azaltmıştır(DPT, 1995: 1).

Söz konusu cumhuriyetlerdeki hükümetler, Moskova'nın doğrudan egemeliği altında olmamakla beraber, tam bağımsızlıklarına yönelik girişimlerde daima Moskova'nın tavrını göz önünde bulundurmak zorunda kalmışlardır. Bölgenin dış dünya ile ilişki kurabilmesinde, kalkınmalarını finanse edebilmelerinde ve özellikle petrol ve

doğal gaz gibi stratejik konularda Rusya Federasyonu'nun etkisi daima kendisini hissettirmiştir. Bu ülkeler, bir taraftan bağımsız devlet özelliklerini kazanma, diğer taraftan da merkezi planlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş sürecinin sıkıntılarını da yaşamaktadır(DPT, 1995: 1).

Rusya'nın yanı sıra, Kazakistan ve Kırgızistan'ın doğu komşusu olan Çin bu ülkeler üzerinde önemli etkilere sahiptir. Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi iki güçlü ülkeyle olan yakınlık, Türkistan Cumhuriyetleri'nin daha dengeli bir politika izlemelerini gerektirmektedir. Bunun yanı sıra İran'da, bu ülkeler üzerinde ki etkisi azımsanmayacak bir ülke pozisyonundadır. Özellikle İran'ın, Azerbaycan ve Türkmenistan ile olan sınır komşuluğu nedeniyle adı geçen ülkeler üzerindeki etkisi dikkate alınmak zorundadır(Gülse Bal vd. 2009: 8).

Türkistan Cumhuriyetleri arasında ekonomik işbirliğini geliştirici ilişkilerin henüz oluşmadığı görülmektedir. Rusya Federasyonu ve SSCB'nin dağılmasıyla bağımsızlığını ilan eden ülkeler Türkistan devletlerinin en büyük dış ticaret ortağı konumundadır. Yeni ticaret ortaklarının arasında ise AB ülkeleri ve Çin gibi ülkelerin ilk sıralarda yer aldığı görülmektedir. Eski ticari ortaklarla olan ekonomik ilişkiler Uzak Doğu ve Rusya krizine kadar, azalan bir eğilimin işaretçisi olarak görünmesine rağmen, krizle birlikte, yeniden eski bağların güçlendiği farkedilmektedir. Türkiye ve bu ülkeler arasındaki ticarete, özellikle ilk başlarda takas önemli bir yer tutmaktadır. Önemli döviz kaynağına sahip olmayan bu ülkeler için, ilk evrelerde bir zorunluluk olan bu durum, daha sonra ekonomik daralma yaşanan zaman dilimlerinde yeniden gündeme gelen bir araç olmuştur. Türkiye'den bu ülkelere gerçekleştirilen doğrudan yatırımlar, genellikle hafif sanayi, gıda sanayi ve tarım sektörüne dayalı sanayilerden meydana gelmektedir. Yani bunlar, göreceli olarak üstünlüğü olan ve dış rekabete ayak

uydurabilecek alanlardır. Bu konuda Türkmenistan ve Özbekistan gibi, hammadde bakımından zengin olan ülkelerde, özellikle tekstil alanında yapılan yatırımlar önemlidir(Dikkaya, 1999: 2).

Türkiye ile Türkistan Cumhuriyetleri arasındaki ilişkileri siyasi-kültürel ilişkiler ve ekonomik-ticari ilişkiler kapsamında ele almak mümkündür(Solak, 2003: 91). Türkiye Cumhuriyeti'nin bölgeye yönelik genel politikasını; Türkistan ülkelerinin bağımsız, siyasi ve ekonomik istikrara ulaşmış, kendi aralarında ve komşularıyla işbirliği içinde, uluslararası toplumla bütünleşmiş ve demokratik değerleri kabul etmiş devletler olarak varlıklarını devam etmelerini desteklemek şeklinde açıklamak mümkündür. Türkiye bu politikasıyla bölge ülkelerinin önemli bir ortağı olmuştur(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 03.06.2014).

Türkiye, bu ülkelerin bağımsızlıklarını ayırım gözetmeden derhal tanımış ve bu ülkelere ekonomik destek vermiştir. Türk Eximbank'ın bölge ülkelerine vermiş olduğu kredi tutarı 1,8 milyar dolara ulaşmıştır. Bölge ülkelerine kalkınma yardımlarında bulunan Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA): eğitim programları, projeler ve teknik yardımlar vasıtasıyla bölgede aktif bir görev üstlenmeye devam etmektedir(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 03.06.2014).

Türkiye, karşılıklı üst düzey ziyaretler, karma ekonomik komisyonları, kara ulaştırması karma komisyonları, iş konseyleri ve yüksek düzeyli stratejik iş birliği konseyleri gibi unsurlarla bu ülkelerle olan işbirliğini arttırmaya ve çeşitlendirmeyi hedeflemektedir(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 03.06.2014).

Türkiye'nin, 2013 yılı itibariyle, bölge ülkeleriyle ticaret hacmi 9,3 milyar dolara ulaşmış olup, Türk şirketlerinin bölgedeki yatırımlarının toplamı 3,5 milyar doların üzerindedir. Türk müteahhitlerinin bölge ülkelerinde gerçekleştirdikleri projelerin

toplam değeri ise 62 milyar dolardır. Bölgede iki bine yakın Türk firması faaliyetlerine devam etmektedir(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 03.06.2014).

Türkiye'nin bu ülkelere yapmış olduğu temel ihracat ürünleri şunlardır:

- Tarım ve tarıma ürünlerine dayalı gıda sanayi (bitkisel üretim,un, yağ, şeker vb.)
- Elektrikli ve elektriksiz makine çeşitleri
- Tekstil sanayi ürünleri
- Deri ürünleri
- Petro-kimya ve çeşitli kimyasal ürünler (ilaç vb.)
- Metal eşya ve mobilya sanayi ürünleri
- Ulaşım araçları

İhracatı belirleyen bu temel kalemler, aynı zamanda Türkiye'nin geleneksel ihraç ürünleridir. Türkistan Cumhuriyetleri'nde temel gıda sanayi ve diğer tarıma dayalı sanayi alanları gelişme gösterene kadar bu ülkeler bu tür ürünlerini büyük oranda Türkiye'den karşılamaya devam edecektir(Dikkaya, 1999: 3).

Temel ithalat ürünleri ise şöyle sıralanabilir:

- Çırçırılama
- Hayvancılık mamulleri
- Demir-çelik ve diğer metal sanayi ham maddeleri
- Dokumacılık eşyaları
- Petro-kimya ürünleri

İthalatı oluşturan bu kalemlerin ana niteliği, bu ülkelerin geleneksel ürünleri olmasıdır. Yani bu mamuller, SSCB döneminde kurulan tarım ağırlıklı üretim yapısı ve bazı ağır sanayi mamullerinin devamı sayılabilir. Bu alanlarda yabancı yatırımların

artması ile birlikte bir süre sonra Türkiye bu ülkelerden daha gelişmiş ürünler satın alabilecektir(Dikkaya, 1999: 3).

2.1. Türk Dünyasının Mevcut Sosyo-Ekonomik Durumu ve Dünya Ekonomisindeki Yeri

Sovyetler Birliğinin dağılması ile birlikte bağımsızlıklarını kazanan Türkistan Cumhuriyetleri, merkezi planlı ekonomik sistemden piyasa mekanizmasına geçme konusunda ekonomik dönüşüm programlarını başlatmışlardır. Bu süreçte, klasik üretim yapısı ve buna bağlı olarak da klasik arz ve talep sisteminin önemli ölçüde devam etmesi, bu ülkelerin Rusya'ya bağımlılıklarının kısmen devam etmesine yol açmıştır. Eski SSCB ulaştırma altyapısının Rusya Federasyonuna merkezi bir konum sağlaması, Türkistan Cumhuriyetleri'nin Rusya'ya bağımlılıklarındaki devamlılığın önemli nedenlerinden biridir. SSCB döneminin ekonomik ihtisaslaşma politikaları da bağımsızlığını ilan eden Cumhuriyetler arası ticari ilişkilerin devam etmesine ve ticaretin önemli oranda BDT ülkelerine yönelmesine neden olmuştur(Bilgin, 2002: 1).

Bu gelişmenin doğal bir sonucu olarak, Türkistan Cumhuriyetleri'nin ekonomileri, diğer topluluk ülkelerindeki ekonomik, hatta siyasi gelişmelere son derece duyarlı hale gelmiş ve ticari ilişkilerdeki aksamalar ciddi ekonomik krizlere yol açabilecek düzeye ulaşmıştır. Türkistan Cumhuriyetleri'nin ihracat ve ithalat yaptığı ülkelere bakıldığında, Rusya'nın tüm ülkeler için önemli bir ticaret ortağı olduğu görülmektedir. Rusya, Türkistan Cumhuriyetleri'nin ithalatlarında birinci sırayı almasının yanında, ihracatlarında da ilk sıralarda kendini göstermektedir(Bilgin, 2002: 1).

Bağımsızlık sonrasında Türkistan Cumhuriyetleri'ndeki ekonomik yapıyı incelediğimizde karşımıza çarpıcı gelişmeler ortaya çıkmaktadır. Siyasi bağımsızlığın getirdiği heyecan, Türkistan Cumhuriyetleri'nde kısa bir süre içinde yerini ekonomik bağımsızlığın elde edilmesi amacına bırakmıştır. Ancak bu ülkeler, büyük enerji ve tarımsal üretim potansiyeline sahip olmalarına rağmen bu potansiyeli hayata geçirememiş ve böylece serbest piyasa ekonomisine geçişleri de sekteye uğramıştır. Özellikle enerji kaynaklarının uluslararası piyasalara nakli konusunda Rusya Federasyonu'na bağımlılıklarının devam etmesi, ekonomik bağımsızlığını elde etmelerini daha da zora sokmaktadır(Alagöz vd. 2004: 60).

Türkistan Cumhuriyetleri bugünkü üretim olanakları dikkate alındığında, büyük imkanlara sahip oldukları ham petrol, doğal gaz, endüstriyel hammaddeler yanında sınırlı sayıda sanayi ürünlerini ihraç edebilecek konumdadırlar. İthal etmek zorunda oldukları ürünler ise başta temel besin maddeleri olmak üzere genel olarak tüketim mallarıdır. Türkiye ile Türkistan Cumhuriyetleri'nin ekonomileri, üretim yapıları, ihracat potansiyelleri ve ithal etmek istedikleri maddeler bakımından karşılaştırıldığında birbirlerini tamamladıkları görülmektedir(Akdiş, 1999: 7).

Genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye ile diğer Türkistan Cumhuriyetleri arasındaki ekonomik ilişkilerin istenen düzeyde gerçekleşmediği görülmektedir. Bunda Türkiye'nin Türkistan Cumhuriyetleri'ne ekonomik yetersizliklerinden dolayı gelişmiş ülkeler kadar yatırım yapamamasının etkisi vardır. Ancak, ekonomik entegrasyon açısından bakıldığında, Türkiye'nin ekonomik alanların hemen hepsinde Türkistan Cumhuriyetleri ile ilişkisinin olduğu ve ortak kurumsallaşma çalışmalarının yapıldığı farkedilmektedir. Ekonomik ilişkilerin yeterli düzeyde olmamasına rağmen, yoğun

işbirliği çalışmaları ve çabaları Türkiye ile Türkistan Cumhuriyetleri'nin tarihi, kültürel ve coğrafi yakınlık ve bağlarının bir neticesidir(Ersungur vd. 2007: 308).

2.1.1. Azerbaycanın Sosyo-Ekonomik Yapısı

Başkenti Bakü olan ve Cumhuriyetle yönetilen Azerbaycan'ın önemli şehirleri Gence, Sumgayıt, Lenkeran, Mingeçevir, Şeki, Guba, Şirvan, Nahçıvan'dır. Türkiye ile sınır komşusu olan tek Türkistan Cumhuriyeti'dir. Özerk cumhuriyet olan Nahcivan ile Türkiye arasında 11 km sınır yer almaktadır. Ülkede dağlık alanlar bulunmakla birlikte ülke topraklarının %50'si düzlüklerden oluşmaktadır. Bu düzlüklerin % 18'i ekilebilir alan ve % 5'i daimi ekim alanlarıdır(Hayır, 2006: 2).

Azerbaycan Cumhuriyeti Kafkas Dağları'nın geçiş noktası üzerinde, Büyük Kafkaslar ile Küçük Kafkaslar arasında yer almaktadır. Bölgenin en önemli özelliği tarihi geçit ve ticaret yolları üzerinde konumlanmış olmasıdır. Kuzeyinde Gürcistan (480 km) ile Rusya Federasyonu'na bağlı Dağıstan Özerk Cumhuriyeti (390 km), güneyinde İran İslam Cumhuriyeti (756 km), batısında Ermenistan (1.007 km) ve Türkiye Cumhuriyeti (Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile 11 km uzunluğunda ortak sınırı bulunmaktadır), doğusunda ise Hazar Denizi (713 km) bulunmaktadır (<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 11.06.2014).

Azerbaycan'ın nüfusu 2014 yılı itibarı ile yaklaşık 9,2 milyondur. Yıllık ortalama nüfus artış hızı 1959-1970 arasında % 3 iken, 1999-2004 yılları arasında %0,8'e kadar gerilemiştir. Ancak 2004-2008 döneminde ülke dışına göçteki yavaşlama ve doğum oranlarının artması neticesinde ortalama nüfus artış hızı % 1,26'ya yükselmiştir. Ölüm oranında 1990 yılından günümüze kadar fazla bir değişiklik olmamıştır(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 11.06.2014).

Azerbaycan, 1991 yılında bağımsızlığını kazandıktan sonra, önemli siyasi, askeri, sosyal ve ekonomik problemlerle karşı karşıya kalmıştır. SSCB döneminde sistemli olarak Cumhuriyetler arasında bağımlılığı bir anlamda zorunlu kılan ekonomik sistemin ani çöküşü, serbest piyasa ekonomisine geçişte; ekonomik, siyasi, hukuki bir alt yapının olmaması, teknolojinin eski olması, serbest piyasa modelinin bilinmemesi, ermenilerin saldırgan tutumu sonucu topraklarının %20'sinin kaybedilmesi, 1.2 milyon kişinin kendi ülkesinde mülteci durumuna düşmesi ve benzeri sebeplerle üretim durma aşamasına gelmiş, sonuç olarak da ekonomi üzerinde insiyatif tamamen elden çıkmaya başlamıştır(www.musavirlik.gov.tr erişim: 11.06.2014).

Ülkede siyasi istikrarın sağlanması ve ermenilerle geçici ateşkes imzalanmasından sonra dikkatler ekonomi üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştır. 20 Eylül 1994 tarihinde "Asrın Anlaşması" olarak adlandırılan Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi ile dünyanın önde gelen petrol şirketleri arasında "Hazar Denizinin Azerbaycan'a ait Bölümünde Azeri, Çırağ, Güneşli Yataklarının Birlikte İşlenmesi ve Paylaşılması Hakkında" ilk Anlaşmaya varılmıştır(www.musavirlik.gov.tr erişim: 11.06.2014).

Tablo 2.1. Azerbaycan'ın Başlıca Ekonomik Verileri

Yıl	GSYİH (Milyar \$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Gelir (\$)	Enflasyon (%)	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)
2005	13.2	26,4	1.570	9,6	7.6	4.3
2006	20.9	34,5	2.460	8,3	13.0	5.2
2007	33	25	3.830	16,7	21.2	6.0
2008	48.8	10,8	5.560	20,8	30.6	7.6
2009	43	9,3	4.831	1,5	211	6.5
2010	51.7	5	5.744	5,7	26.4	6.7
2011	57.7	0,1	6.411	8,1	34.4	10.1
2012	67.3	2,2	7.315	7,4	30.9	10

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 11.06.2014).

Azerbaycan'ın ekonomik verileri göz önüne alındığında 2005 yılında 13.2 milyar dolar olan GSYİH'si, istikrarlı bir şekilde yükselerek 2012 yılında 67.3 milyar dolara ulaşmış yaklaşık 5 katlık bir artış göstermiştir. Azerbaycan'ın 2005 yılında %26,4 olan büyüme oranı, 2012 yılında % 2,2'lere kadar gerilediği ve büyüme hızının istikrarsız olduğu üstteki tablodan anlaşılmaktadır. İhracat verileri 2005 yılında 7.6 milyar dolar olan Azerbaycan'ın, 2012 yılında ihracatı 30.9 milyar dolara ulaşarak yaklaşık 4 kat büyüme göstermiş, 2005 yılında 4.3 olan ithalat verileri 2012 yılında 10 milyara yükselmiştir. İhracat verilerinin, ithalat verilerinden daima yüksek olması Azerbaycan'ın dış ticaret fazlası verdiği bir göstegesini olup, bu ticaret fazlası ülke ekonomisine olumlu bir şekilde yansyarak 2005 yılında 1.570 dolar olan kişi başına geliri 2012 yılında 7.315 dolara yükseltmiş, 2005 yılında 9,6 olan enflasyonun ise 2012 yılında 7,4'e kadar gerilemesine neden olmuştur.

Tablo 2.2. Azerbaycan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler (2012)

İhracatında Başlıca Ürünler:	Petrol ürünleri (%93,1), Gıda ürünleri ve Hayvancılık (%3,5), Metaller (%0,9), Plastik (%0,7), Tekstil (%0,2)
İthalatında Başlıca Ürünler:	Makineler (%28,8), Metaller (% 16,1), Gıda ürünleri (%15,8), Ulaşım teçhizatları (%15,5), Kimyasallar (%7,3)
İhracatında Başlıca Ülkeler:	İtalya (%23,2), Hindistan (%7,9), Fransa (% 7,4), Endonezya (%7,3), Türkiye (%5,1, 11. sırada)
İthalatında Başlıca Ülkeler:	Türkiye (%16,7), Rusya (%15,1), Almanya (% 8,6), ABD (%7,9)

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 11.06.2014).

Üstteki tablo dikkate alındığında, Azerbaycan'ın doğal kaynaklar bakımından zengin bir ülke olması ihrac ettiği ürünlere de yansımış, petrol ürünleri 2012 yılı itibariyle ihracatında %93,1 gibi büyük bir rakama ulaşmıştır. İthalatında ise gelişmekte olan bir ülke olmasının sonucu olarak makineler, gıda ürünleri, ulaşım teçhizatları vb. önemli ürünlerdir. İhracatında İtalya'nın ilk sırada yer alması Azerbaycan'ın batıya açılmak istemesinin bir sebebi olup, ihracatında 11. sırada yer alan Türkiye; ithalatında ilk sırada olması nedeniyle, Türkiye lehine bir dış ticaret fazlası oluşturmuştur.

Ekonomisi hızlı bir biçimde gelişen Azerbaycan'ın kalkınma aşamaları açısından en temel iki önceliği, petrol dışı sektörlerin geliştirilmesi aracılığıyla ekonomik faaliyetlerde bir çeşitlilik sağlanması ve buna bağlı olarak yaşanan ekonomik büyümenin ülke geneline daha dengeli bir biçimde yayılmasını sağlamaktır. Bu anlamda, 1992'den bu yana Türkiye'nin en büyük işbirliği ortağı konumunda olan Azerbaycan'da 2007 yılı içerisinde gerçekleştirilen proje ve faaliyetlerde öncelik,

ülkenin ihtiyaçlarına uygun bir biçimde ekonomik altyapılar ile başta küçük ve orta sanayi olmak üzere üretim sektörlerinin geliştirilmesine verilmiştir(Erbaşı vd. 2010: 788).

2.1.1.1. Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkileri

Azerbaycan'ın bağımsızlığını ilk tanıyan ülke olan Türkiye, daha sonra bu ülke ile ekonomik ve ticari ilişkilerinde büyük bir gelişme yaşamıştır. Azerbaycan ile ekonomik ve ticari ilişkilerimiz 1 Kasım 1993 tarihli "Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması" çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Bu anlaşmaya göre tarafların birbirlerini "en çok kayrılan ülke statüsü" tanımalarına karar verilmiştir. Diğer taraftan yatırımcılarımız için önem taşıyan "Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Hakkındaki Anlaşma" 31 Temmuz 1996 tarihinden itibaren ve "Türkiye ile Azerbaycan Arasında Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Antlaşması" ise 1 Ocak 1998 tarihinden itibaren yürürlüğe konmuştur(Oğan, 2001: 75). Böylece, ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesine yönelik hukuki alt yapı önemli oranda tamamlanmıştır (<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 10.06.2014).

Tablo 2.3. Türkiye-Azerbaycan Dış Ticaret Verileri (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	Değişim	İthalat	Değişim(%)	Hacim	Denge
2005	528	30,7	272	100,8	800	256
2006	695	31,6	340	25,0	1.036	355
2007	1.048	50,6	330	-3,1	1.377	718
2008	1.667	59,1	928	181,6	2.595	739
2009	1.399	-16,1	752	-19,9	2.151	647
2010	1.550	10,8	865	14,9	2.415	685
2011	2.065	33,2	1.388	60,4	3.453	677
2012	2,587	25,4	1,638	18	4,225	949

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 11.06.2014).

Türkiye'nin Azerbaycan ile dış ticaret verilerini incelediğimizde ihracat verilerinin, ithalat verilerine oranla daha istikrarlı olduğu anlaşılmaktadır.

İkili ticarete halen Türkiye lehine ticaret fazlası devam etmekte olmasına rağmen son yıllarda özellikle mineral yakıtlar ithalatındaki artış nedeniyle, Türkiye'nin Azerbaycan'dan yapmakta olduğu ithalatın, bu ülkeye yapılan ihracattan daha süratli bir şekilde artış gösterdiği gözlemlenmektedir(Gül, 2010: 128).

2.1.1.2. Azerbaycan Dış Ticareti

Azerbaycan, bağımsızlığını kazanmasının ardından dış ticaretini Batı ülkeri ile yoğunlaştırma politikası izlemiştir. Bu politikanın sonuçları 2000'li yıllarla beraber, kendini göstermeye başlanmış ve İtalya, 2008 yılında Azerbaycan'ın en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında ilk sırada yer almıştır. Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Komitesi (AZSTAT) verilerine göre 2010 yılında Azerbaycan'ın ihraç pazarında İtalya

yüzde 33 ile ilk sırada yer bulurken, bu ülkeyi Fransa ve İsrail (yüzde 8), ABD (yüzde 7), Ukrayna (yüzde 4) ile takip etmiştir. Azerbaycan'ın ithalatı ise ihracatına göre daha fazla bir çeşitlilik göstermektedir. 2008 yılında ithalatın yüzde 30'unu makine ve elektrikli teçhizat oluşturmuş ve bunların tamamı petrol sektöründe kullanılmıştır. Bu kalemden sonra sırasıyla yüzde 17'lik bir payla ulaştırma araçları, yüzde 11 ile metaller ve yüzde 7 ile gıda ürünleri yer almıştır. AZSTAT tarafından yayınlanan verilerine göre 2010 yılında Azerbaycan'ın en fazla ithalat yaptığı ülke yüzde 17 ile Rusya Federasyonu iken, Rusya'yı yüzde 11,7 ile Türkiye, yüzde 9 ile Almanya ve Çin, yüzde 7 ile Ukrayna takip etmiştir(DEİK, 2012: 17).

2.1.2. Kazakistanın Sosyo-Ekonomik Yapısı

Başkenti Astana olan, cumhuriyetle yönetilen, Kazakistan'ın idari yapısı 14 bölge ve 4 şehir idaresinden meydana gelmektedir(Kişi, 2011:11). 2.724.900 km² yüzölçüme sahip olan Kazakistan, yüzölçümü bakımından dünyanın dokuzuncu, eski Sovyetler Birliği ülkelerinin ikinci en büyük ülkesidir. Türkiye'nin yaklaşık 3,5 katı büyüklüğünde olan ülke, Türkistan'da, Çin'in kuzeybatısındaki, Ural Nehri'nin batısında bulunmaktadır. Kazakistan'ın sınır komşuları Çin (1533 km), Kırgızistan (1051 km), Rusya (6846 km), Türkmenistan (379 km) ve Özbekistan (2203 km)'dir. Kazakistan'ın Aral Gölü'ne 1070 km'lik ve Hazar Denizi'ne 1.894 km'lik sınırı da mevcuttur (<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Ülke nüfusunun 2014 yılı itibarı ile 17,4 milyon civarında olduğu tahmin edilmektedir. Ülkenin orta ve batı bölümlerinde nüfus seyrek. Ülkede nüfus yoğunluğunun önemli derecede düşük olmasının başlıca nedeni ülkeden dışarıya gerçekleşen göçlerdir. Doğal nüfus artış hızı, dışarıya olan göç oranının altında

kalmaktadır. 1989-1999 yılları arasında 1,5 milyon kişi Kazakistan'dan başka ülkelere göç etmiştir. Bunların büyük oranı, Rusya'ya göç eden Rus kökenlilerdir; Alman kökenli nüfusun da yarısı Almanya'ya gitmiştir. 2000 yılından bu yana gerçekleşen güçlü ekonomik büyüme ülkeden göç eğilimini aksi yöne çevirmiş ve 2004 yılında net göç ilk kez pozitif olmuştur(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Kazakistan, dolar bazında BDT ülkeleri içinde Rusya'dan sonra en yüksek kişi başı GSYİH ve aylık ücretlere sahip ülkedir. Bu göreceli yüksek refah düzeyinin en önemli göstergelerinden biri de ülkeye diğer Türkistan ülkelerinden özellikle Özbekistan'dan gelen çok sayıdaki kaçak göçmenlerdir. Özbek işçiler her yıl yaz mevsiminde pamuk tarlalarında çalışmak üzere ülkeye gelmektedir (<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Kazakistan son yıllarda BDT ülkeleri arasında en yüksek ekonomik performansı sergilemesinin yanı sıra aynı zamanda da Türkistan devletleri içinde en liberal ticaret sistemine sahip ülkelerden biri olarak kabul edilmektedir. Bölgede siyasi açıdan da en istikrarlı ülkeler içerisinde yer alan ülkeyi bağımsızlığından bu yana yönetmekte olan Nursultan Nazarbayev, 2005 yılında yapılan seçimlerde tekrar devlet başkanı olmuştur. Ticari ilişkilerinde önceliği bölgesel oluşumlara veren ülke yönetimi, eski Sovyet Cumhuriyetleri arası işbirliğini savunarak çevre ülkelerle çeşitli bölgesel entegrasyon çalışmalarına liderlik görevini üstlenmiştir(Hatipoğlu, 2006: 180).

Kazakistan, bağımsızlığın ilk yıllarında yaşanan sosyal ve ekonomik bunalımların üstesinden gelme yolunda önemli ilerlemeler kat etmiştir. Hiç şüphe yok ki, bunda ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklardan sağlanan gelirin ve SSCB döneminden miras kalan beşeri ve fiziki sermaye olanaklarının önemli payı vardır(TİKA, 2008: 29).

Ülkenin sahip olduğu zengin maden, metal, mineral, doğalgaz ve petrol kaynaklarından çıkan ham maddelerin uluslararası piyasa fiyatlarının son yıllarda giderek artması Kazakistan'ın geleceğine daha güvenle bakılmasına neden olmaktadır(<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Tablo 2.4. Kazakistan'ın Başlıca Ekonomik Verileri

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	Reel Büyüme Oranı (%)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Enflasyon Oranı (%)	İhracat (Milyar Dolar)	İthalat (Milyar Dolar)
2006	81.0	10,7	5.260	8,3	38.7	24.1
2007	103.1	8,9	6.609	18,8	48.3	33.2
2008	134.9	3,3	11.299	9,5	71.9	38.4
2009	111.4	1,2	11.233	6,2	43.9	28.9
2010	147.8	7,3	12.039	7,8	60.8	31.9
2011	183.1	7,5	13.028	7,4	88.4	41.2
2012	193.4	5,5	-	6,6	92.3	44.5

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Kazakistan'ın ekonomik verileri göz önüne alındığında 2006 yılında 81 milyar dolar olan GSYİH'si, istikrarlı bir şekilde yükselerek 2012 yılında 193.4 milyar dolara ulaşmış yaklaşık 2 katlık bir artış göstermiştir. Kazakistan'ın 2006 yılında %10,7 olan büyüme oranı, 2012 yılında % 5,5'lere kadar gerilediği ve büyüme hızının istikrarsız olduğu üstteki tablodan anlaşılmaktadır. İhracat verileri 2006 yılında 38.7 milyar dolar olan Kazakistan'ın, 2012 yılında ihracatı 92.3 milyar dolara ulaşarak yaklaşık 2 kat büyüme göstermiş, 2006 yılında 24.1 olan ithalat verileri 2012 yılında 44.5 milyara yükselmiştir. İhracat verilerinin, ithalat verilerinden daima yüksek olması Kazakistan'ın

dış ticaret fazlası verdiği bir kanıtı olup, bu ticaret fazlası ülke ekonomisine olumlu bir şekilde yansiyarak 2006 yılında 5.260 dolar olan kişi başına geliri 2011 yılında 13.028 dolara yükseltmiş, 2006 yılında 8,3 olan enflasyonun ise 2012 yılında 6,6'ya kadar gerilemesine neden olmuştur. Özellikle 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz Kazakistan'ın 2009 yılı verilerine olumsuz yansımıştır.

Tablo 2.5. Kazakistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler

İhracatında Başlıca Ürünler	Ham Petrol, Petrol Gazları, Ferro-Alyajlar, Ham Bakır, Demir Cevherleri
İthalatında Başlıca Ürünler	Ham Petrol ve Petrol Yağları, Makineler ve Ekipmanları, Metallar, Demiryolu Vagonları, Telefon Cihazları
İhracatında Başlıca Ülkeler	Çin (%17,9), İtalya (%16,8), Hollanda (%8,1), Türkiye (%3,7)-9. sırada
İthalatında Başlıca Ülkeler	Rusya (%38,4), Çin (%16,8), Ukrayna (%6,6), Türkiye (%2,4)-10. Sırada

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Üstteki tablo dikkate alındığında, Kazakistan'ın ihrac ettiği ürünlerden petrol ve gaz üreticisi olduğu anlaşılmaktadır. İthalatı dışa bağımlı bir ülke olmasının sonucu olarak makine, metal vb. ürünlerden oluşmaktadır. Komşusu ve dünyanın üretim merkezi olan Çin, ihracat yaptığı ülkelerin başında gelirken; Rusya'nın ithalatında ilk sırada yer alması Kazakistan'ın hala Rusya'ya kısmen de olsa bağımlı olduğunun bir göstergesidir. Türkiye'nin, Kazakistan'ın ihracatında 9., ithalatında ise 10. sırada yer alması: Türkiye ile Kazakistan'ın ticari ilişkilere daha fazla önem vermesi gerektiğinin işaretidir.

2.1.2.1. Türkiye-Kazakistan Ekonomik İlişkileri

Sovyetler Birliği'nin 1990'ların başında beklenmedik bir şekilde dağılmasının ardından diğer Türkistan Cumhuriyetleri ile birlikte Kazakistan'ın tanınması konusunda en hızlı harekete geçen ülkelerin başında Türkiye yer almıştır. Türkiye ile Kazakistan arasında gerçekleştirilen ticari ve ekonomik ilişkiler Kazakistan'ın bağımsızlığını kazanmasından hemen sonra başlayarak, bugün çok önemli bir boyuta ulaşmıştır(Kocamış vd. 2012: 266).

Kazakistan ile çeşitli sektörlerde ilişkilerimizin ve işbirliğimizin esaslarını düzenleyen 80'i aşkın anlaşma ve protokol imzalanmıştır. Bu anlaşmalar, siyasi ilişkilerin yanı sıra, eğitim, kültür, ticaret ve ekonomik işbirliği, ulaştırma, iletişim gibi alanları içine almaktadır.

İki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler esas olarak, Ekonomik ve Teknik İşbirliği, Yatırımların Karşılıklı Teşvik ve Korunması ve Gelir Üzerinden Alınan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmalarına göre düzenlenmektedir. Kazakistan, Türkistan ülkeleri arasında yabancı yatırımcılar için siyasi ve ekonomik istikrarın mevcut olduğu, petrol, doğalgaz ve madencilik sektörlerinde ve tahıl üretiminde dünyada üst sıralarda yer alan, pamuk ve pirinç yetiştiriciliği alanında ise gelişmelerin sağlandığı önemli bir ülke durumundadır(<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

İki ülke arasında gerçekleştirilen yatırım ilişkileri de önemli boyutlardadır. Kazakistan İstatistik Ajansı verilerine göre, Kazakistan'daki yabancı hissesi bulunan şirket sayıları göz önüne alındığında, Türkiye Kazakistan'da, Rusya ve Çin'den sonra, en fazla yabancı hisseli şirkete sahip olan üçüncü ülke konumundadır. Resmi rakamlara göre, Kazakistan'daki Türk yatırımlarının toplam tutarı 1,6 milyar doları aşmaktadır. Ülkede yer alan Türk sermayeli şirket sayısı 500'den fazladır. Fakat kayda geçmeyen

verileri de dikkate alırsak, bu rakamların daha yüksek olduğunu söyleyebiliriz(Arslan, 2010: 10).

Türk firmalarının Kazakistan'daki faaliyet alanları başta müteahhitlik hizmetleri olmak üzere, gıda, süt ürünleri, tuğla, bakır, demir-çelik, tekstil, dericilik ve petrol gibi geniş bir yelpazeden meydana gelmektedir. Bu firmalar petrol boru hatlarının belli bölümlerinin inşasında ve bazı bölgelerde petrol arama çalışmalarında önemli işler gerçekleştirmektedir(Dikkaya ve Bora, 2006: 124).

Tablo 2.6. Türkiye-Kazakistan Dış Ticaret Verileri

Yıllar	İhracat Dolar/Bin	İhracat Değişim%	İthalat Dolar/Bin	İthalat Değişim%	Hacim Dolar/Bin	Denge Dolar/Bin
2000	118.701	22,9	346.376	17,1	465.077	-227.675
2001	119.795	0,9	90.343	-73,9	210.138	29.452
2002	160.153	33,7	203.852	125,6	364.004	-43.699
2003	233.994	46,1	266.638	30,8	500.632	-32.644
2004	355.590	52,0	442.193	65,8	797.783	-86.603
2005	459.946	29,3	558.900	26,4	1.018,846	-98.954
2006	696.823	51,5	993.728	77,8	1.690,551	-296.905
2007	1.079,887	55,0	1.284,049	29,2	2.363,936	-204.162
2008	890.568	-17,5	2.331,992	81,6	3.222,561	-1.441,424
2009	633.441	-28,9	1.348,903	-42,2	1.982,345	-715.462
2010	818.900	29,3	2470,967	83,2	3,289,866	-1.652,067
2011	947.822	15,7	3.020,009	22,2	3.967,831	-2.072,187
2012	1.068,611	12,7	3.370,975	11,6	4.439,586	-2.302,364
2012/ (1-5)	399.779	9,3	1.447,073	-2,1	1.846,851	-1.047,294
2013/ (1-5)	415.001	3,8	1.364,683	-5,7	1.779,684	-949.682

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 14.06.2014).

Türkiye'nin Kazakistan ile dış ticaret verilerini incelediğimizde özellikle son yıllarda dalgalanmaların yaşandığı göze çarpmaktadır. Türkiye'nin ihracat rakamları

azalma gösterirken, ithalat rakamları yükselme eğilimindedir. Bu durum dış ticaret fazlasının Kazakistan lehine devam etmesine sebep olmaktadır.

2.1.2.2. Kazakistan Dış Ticareti

Son yıllarda dünya petrol fiyatlarının yüksek seyretmesinin bir sonucu olarak, ülkenin dış ticareti fazla vermeye başlamakla birlikte, Kazakistan dış ticaret yapısındaki istikrarsızlıklar nedeni ile zaman zaman geniş dış ticaret açıkları ile yüz yüze gelebilmektedir. İhracatının önemli bir bölümünü petrol ve ana metaller oluşturan ülkenin ihracat gelirleri dünya pazarlarında bu ürünlerin fiyatlarında yaşanan değişimlerden büyük ölçüde etkilenmektedir. Örneğin, 1998 yılında Asya'daki mali krizin ardından söz konusu ürün fiyatlarındaki ani düşüş ülkenin ihracatının ciddi ölçüde zarar görmesine neden olmuştur. Kazakistan ekonomisi önemli ölçüde ithalata bağımlı bir ekonomidir. Ülkede gerçekleştirilen üretimin büyük çoğunluğu petrol ve gaz sektörlerinde yoğunlaşmış olup, sermaye ve tüketim mallarında üretim iç tüketimi karşılayacak düzeyde değildir. Sermaye ve tüketim malları gerçekleştiren üreticilerin çoğunluğu ise fiyat ve kalite bakımından ithal malları ile rekabet edebilecek düzeyde değildir. Geniş ve açık sınırlarından ülkeye çok sayıda ucuz, kaçak mal girişi yapılmaktadır. Petrol sektörü yatırımlarındaki ve üretimindeki artış sermaye malları ithalatındaki yükselmenin diğer bir önemli nedenidir. Ticaretin gelişmesini sınırlayan en önemli problem, Kazakistan'ın tamamen kara ile çevrili, denize kıyısı bulunmayan bir ülke olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle ihracatta ve ithalatta maliyetler çok fazla artmaktadır. Ayrıca, bir diğer sorun da önemli petrol ve gaz ihracatı yollarının ülkenin dünya enerji piyasasındaki önemli rakipleri olan Rusya ve İran üzerinden batıya ulaşmasıdır. Uluslararası deniz yollarına ulaşım Rusya ve Gürcistan'ın Karadeniz'deki

limanları üzerinden sağlanırken, Kazak gemileri Karadeniz'e Volga-Don kanalından geçebilmektedir(DEİK, 2012: 7).

2.1.3. Özbekistanın Sosyo-Ekonomik Yapısı

Başkenti Taşkent olan, Cumhuriyetle yönetilen Özbekistan'ın önemli şehirleri Taşkent, Semerkant, Buhara, Karşı, Nevai, Fergana, Andican, Namangan'dır. Türkistan'ın merkezinde yer alan Özbekistan'ın komşuları Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Afganistan ve Türkmenistan olup yüzölçümü 447.400 km²'dir. Ülke güneybatıdaki Ceyhun (Amuderya) ile kuzeydoğudaki Seyhun (Sırderya) ırmakları arasında uzanan toprakların büyük bölümüne sahiptir. Ülkenin kuzeyi ile güneyi arası 925 km, doğusu ile batısı arası 1.400 km olup, sınırlarının toplam uzunluğu 6.221 km'dir. 1936'da kurulan Karakalpakistan Özerk Cumhuriyeti ile birlikte Özbekistan, toplam 13 bölgeden oluşmaktadır(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 24.06.2014).

Ülke nüfusu sürekli artış göstermekte olup, 1991'de 20 milyon 702 bin olan nüfus, 2008 yılında 27 milyon 555 bine, 2009 yılında 27 milyon 767 bine ve 2013 yılı sonu itibarıyla ise 30 milyon 488 bine ulaşmıştır(<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 23.06.2014). Nüfus büyüklüğü bakımından BDT ülkeleri arasında Rusya ve Ukrayna'nın ardından üçüncü sırada, Türkistan ülkeleri arasında birinci durumda olan ülke 100 etnik unsurdan oluşmaktadır(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 24.06.2014).

Özbekistan 1 Eylül 1991 tarihinde bağımsızlığını kazanarak Sovyetler Birliğinden ayrılmıştır. Merkezi planlı ekonomiden serbest piyasa ekonomisine geçişte diğer Türkistan ülkeleri gibi kendine özgü politikaları ile reformlar geçirmektedir(Durdyyev, 2010: 523).

Ülkede hizmet, sanayi ve tarım GSMH'nin belirlenmesinde önde gelen sektörlerdir. Ülkede altın, petrol, doğalgaz, kimyasallar başlıca doğal kaynaklardır. Tekstil ve pamuk temel gelir kaynaklarının üst sıralarında yer almaktadır. Özbekistan'ın en önemli maden kaynağı altın rezervleridir. Özbekistan, altın madenleri bakımından dünya sıralamasında dördüncü, altın üretiminde ise BDT ülkeleri arasında Rusya'dan sonra ikinci, dünyada dokuzuncu sırada yer almaktadır. Özbekistan'da tarım önemli bir sektör olup, başta pamuk, buğday ekimi ve hayvancılık, meyve ve sebze yetiştiriciliğinin yanında ipekçilikle de uğraşılmaktadır(Çetin, 2010: 49).

Özbekistan, dünyanın altıncı büyük pamuk üreticisi ve dördüncü büyük pamuk ihracatçısı durumundadır(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 24.06.2014). Özbekistan ekonomisinde oldukça önemli bir yere sahip olan tarım sektörü, bu ülkede üretilen projelerin odaklandığı sektörlerin başında gelmektedir. Surhanderya, Kaşkaderya, Semarkant, Jizzah ve Kokand vilayetlerinde devam etmekte olan söz konusu projeler ile özellikle, ürün çeşitliliğinin artırılması ve üretim teknolojilerinin yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır(TİKA, 2007: 46).

Tablo 2.7.Özbekistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürünler (2012)

İhracatında Başlıca Ürünler:	Enerji ürünleri(%27,3), Altın (%25,2), Pamuk (%10,5), Mineral gübreler, Tekstil, Gıda ürünleri, Makineler, Otomobiller
İthalatında Başlıca Ürünler:	Makine ve ekipmanları, Gıda maddeleri, Kimyasallar, Metaller
İhracatında Başlıca Ülkeler:	Rusya %29,2, Türkiye %15,6, Çin %13,4, Kazakistan, %12,8, Ukrayna %10,7
İthalatında Başlıca Ülkeler:	Rusya %20,5, Güney Kore %17,8, Çin %14, Kazakistan %12,2, Almanya %7,1, Türkiye %3,7 (6. sırada)

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 24.06.2014).

2012 yılı itibariyle Özbekistan ihracatının ilk sırasında %27,3 gibi bir oranla enerji ürünlerinden olan petrol ve gaz ilk sırada yer almaktadır. Altın ülke ihracatının %25,2'lik bir kısmını oluşturmakta olup bu durum; altın madeninin ülke ekonomisi açısından ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Dünyanın en büyük pamuk üreticilerinden biri olan Özbekistan'ın kaliteli pamukları, ihracatında %10,5'lik bir payla stratejik bir ürün olarak kendini göstermektedir. Pamuk üretiminin bir sonucu olarak tekstil ürünleride ihracatta üst sıralarda kendine yer bulmaktadır. Sanayinin yeterince gelişmemiş olması ülkeyi ithalatta makine ekipmanları, gıda maddeleri, kimyasallar vb. ürünlere yöneltmiştir. Rusya, Özbekistan'ın ihracatında %29,2'lik, ithalatında %20,5'lik bir payla en büyük dış ticaret ortağı konumundadır. Türkiye, ihracatında %15,6'lık bir payla ikinci sırada, ithalatında ise %3,7'lik bir oranla 6. sırada kendine yer bulmaktadır.

2.1.3.1. Türkiye-Özbekistan Ekonomik İlişkileri

Türkiye ile Özbekistan arasındaki ikili ilişkiler 24 Şubat 1991 tarihinde Taşkent'te imzalanan "Türkiye ile Özbekistan Arasında İşbirliği Protokolü" ile başlamış; 19 Aralık 1991 tarihinde Ankara'da imzalan Mütabakat zaptı ile iki ülke arasında iş konseyi kurulması, ulaştırma ve haberleşme gibi alanlarda iş birliği yapılması gibi hususlar kararlaştırılmıştır(Solak, 2003: 84).

1991 yılından 2003 yılına kadar hızlı bir ilerleme kaydeden ikili ilişkiler, 2003 yılından sonra bir süre durağanlık yaşamıştır. Başından beri düşük ticaret hacmi rakamlarıyla seyreden ikili ticaretimiz Asya krizinin de etkisiyle 1999 yılında en düşük seviyeye ulaşmıştır. Özbekistan'a yapılan ihracat, 2004 yılına kadar yapılan ithalattan daha fazladır. 2004 yılından sonra ithalat artış göstermiş, dış ticaretimiz de buna bağlı olarak giderek büyümüştür. En çok hammadde alımı gerçekleştirdiğimiz Özbekistan özellikle son yıllarda bakır, pamuk, çinko ve mamulleri kalemlerinden ciddi oranlarda ithalat yapmıştır. Son yıllarda tekstil sektörü başta olmak üzere gıda, ilaç, plastik sektörlerinde 2000 yılından itibaren de özellikle tekstil sektörü başta olmak üzere gıda, ilaç, plastik sektörlerinde Türk firmalarının yatırımları artış göstermiştir(DEİK, 2012: 16).

Özbekistan, Türk şirketlerinin Türkistan'da imalat sektöründe en fazla yatırım yaptığı ülkelerin başında yer almaktadır. Türkistan'daki coğrafi konumu, ekonomik yapısı, zengin yeraltı kaynakları ve tarım potansiyeli; ucuz işgücü, elektrik, doğalgaz ve petrol gibi olanaklarla biraraya gelince Özbekistan yatırımcılar için oldukça cazip bir ülke olarak karşımıza çıkmaktadır(<http://www.ekodialog.com> erişim: 27.062014).

Özbek-Türk işbirliğini daha da büyütme için gerekli tüm koşulların oluşturulması amacıyla aşağıda belirtilen sektörlerde işbirliğine gidilmesi gerektiği

üzerinde durulmaktadır. Tekstil, beyaz eşya, televizyon, telekomünikasyon, oto yan sanayi, kimya, gıda sektörü, ulaştırma ve endüstriyel altyapı, bankacılık ve finans, turizm, inşaat malzemeleri üretimi, deri işleme ve ayakkabıdır(<http://haber.tobb.org.tr> erişim: 27.06.2014).

Tablo 2.8. Türkiye-Özbekistan Dış Ticaret Verileri (Bin Dolar)

YIL	İHRACAT	DEĞİŞİM	İTHALAT	DEĞİŞİM	HACİM	DENGE
2000	82.647	-16,6%	85.794	80,7%	168.442	-3,147
2001	89.725	8,6%	36.045	-58,0%	125.771	53.680
2002	93.735	4,5%	75.342	109,0%	169.078	18.393
2003	138.422	47,7%	99.462	32,0%	237.884	38.960
2004	145.226	4,9%	178.671	79,6%	323.897	-33.446
2005	151.071	4,0%	261.466	46,3%	412.537	-110.395
2006	175.995	16,5%	415.841	59,0%	591.836	-239.845
2007	225.612	28,2%	613.810	47,6%	839.422	-388.198
2008	337.130	49,4%	580.810	-5,4%	917.940	-243.680
2009	279.090	-17,2%	413.079	-28,9%	692.169	-133.989
2010	282.666	1,3%	861.373	108,5%	1.144,040	-578.707
2011	354.490	25,4%	939.882	9,1%	1.294,372	-585.393
2012	449.883	26,9%	813.287	-13,5%	1.263,171	-363.404

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 24.06.2014).

Türkiye ile Özbekistan'ın dış ticaret verileri dikkate alındığında ihracat rakamlarının, ithalat rakamlarına oranla daha istikrarlı olduğu görülmektedir. Özbekistan, en fazla hammadde alımı yaptığımız ülke olmasının bir sonucu olarak, Türkiye ile olan ekonomik ilişkilerinde dış ticaret fazlası vermektedir. Özellikle 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz Türkiye'nin 2009 yılı ihracat ve ithalat rakamlarının bir önceki yıla göre azalmasına sebep olmuştur.

2.1.3.2. Özbekistan Dış Ticareti

Özbekistan'da ithalat ve ihracatı yapılacak malların belirli kategorilerde olanları için ya Bakanlar Kurulundan ya da Dış Ekonomik İlişkiler, Yatırımlar ve Ticaret Bakanlığı'ndan izin alınması zorunludur. Bakanlar Kurulu bazı malların ithalat ve ihracatını kotalarla sınırlamakta ve böylece fiyatlarını kontrol altında tutmaktadır. Özellikle pamuk, pamuk ipliği, altın, petrol, doğal gaz gibi stratejik malların fiyatları devletin denetimine tabidir. Özbekistan dış ticaret mevzuatında serbest dolaşım, ihracat, re-export, re-import, transit, geçici ithalat, serbest bölge, gümrük bölgesi dışı işleme, gümrük bölgesinde işleme, gözetim altında imha, devlet lehine ithali reddetme gibi rejimler yer almaktadır(<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 18.11.2014).

Özbekistan'ın 2013 yılı dış ticaret hacmi 27,5 milyar dolara ulaşmıştır. 2013 yılında ihracatı 14,9 milyar dolar, ithalatı ise 12,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Çin ile Rusya, Özbekistan'ın dış ticaretinde en önemli ülkelerdir. 2013 yılında GSYİH'si, 55 milyar dolar olarak gerçekleşmiş ve Özbek ekonomisi %7'lik büyüme göstermiştir. 2013 yılında enflasyon %10, işsizlik ise %5 olarak gerçekleşmiş olup, GSYİH'nin %48,7'si hizmet, %32,2'si sanayi ve % 19,1'i tarım sektöründen oluşmaktadır(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 26.11.2014).

2.1.4. Türkmenistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı

Başkenti Aşkabat olan Cumhuriyetle yönetilen Türkmenistan'ın önemli şehirleri Türkmenabat ve Daşoğuz'dur. Türkmenistan, 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan Türkistan Cumhuriyeti'dir. Para birimi Manat olup, yönetim şekli Cumhuriyettir. Türkmenistan'ın, BM, İKÖ, BDT, IMF gibi uluslararası kuruluşlara üyeliği mevcuttur(Er, 2010: 58).

Türkmenistan Cumhuriyeti Türkistan'ın güneyinde, Hazar Denizi kıyısında yer almakta olup kuzeydoğusunda Özbekistan, kuzeybatısında Kazakistan, güneyinde İran ve güneydoğusunda Afganistan ile komşudur. 488.100 km²'lik yüzölçümü ile bağımsız devletler topluluğunun en büyük dördüncü ülkesidir. Kara Kum çölü ülkenin %80'ini kaplamaktadır(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 10.06.2014).

Resmi olarak nüfus sayımı yapılmamakta olup nüfus verileri resmi olarak açıklanmamaktadır. Ancak, Türkmenistan nüfusu Economic Intelligence Unit tahminlerine göre 5 milyondur. Ülke nüfusunun, % 28,9'u 0-14 yaş, % 66,9'u 15-64 yaş arasında, % 4,3'ü ise 65 yaş üzerindedir(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 10.06.2014).

Bağımsız Devletler Topluluğu içerisinde alan büyüklüğü açısından dördüncü sırada yer almasına rağmen nüfusu oldukça azdır. Nüfusun %90'a yakını Türkmen olup geri kalanı Özbekler, Ruslar, Kazaklar, Tatarlar, Azeriler, Ermeniler ve Ukraynalılar'dan oluşmaktadır(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 10.06.2014).

Bağımsızlığın kazanılmasından sonra serbest piyasa ekonomisine geçiş sürecinde gerçekleştirilmesi gereken özelleştirme faaliyetleri aradan geçen yıllara rağmen çok yavaş ilerleme göstermiştir. Enerji, telekomünikasyon ve ulaştırma sektörleri özelleştirme kapsamı dışında bırakılmış olup, sadece perakende ve hizmet sektörlerindeki küçük ve orta ölçekli işletmelerin özelleştirilmesine yönelik adımlar atılmıştır(Konca, 2011: 5).

Orta ve büyük ölçekli işletmelerin özelleştirilmesini hızlandırmak, yabancı yatırımcıyı çekmek için Türkmenlerle aynı hakları vermek üzere 1997 yılında yeni yasal düzenlemelere yer verilerek Devlet Başkanına bağlı Yabancı Yatırımlar Ajansı kurulmuş, 1998 Ocak ayında Ajansın içinde Özelleştirme Merkezi oluşturulmuştur. Bütün bu uğraşlara rağmen özelleştirilecek kuruluşların eski teknolojiye sahip olması ve

satış için belirlenen başlangıç fiyatlarının çok yüksek tutulması nedenleriyle istenilen sonuca ulaşamamıştır. 2001 yılından itibaren özelleştirme sorumluluğu Ekonomi ve Maliye Bakanlığına geçtiğinden bu güne özelleştirme amaçlı bir satış gerçekleştirilmemiştir. Önemli kuruluşlarda devletin ortaklık payı %50 olarak devam etmektedir. Ticaret ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren tesislerin ise genellikle Belediyelere ait olduğunu görmek mümkündür(<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 30.06.2014)

2000-2010 dönemini içine alan Sovyet tarzı bir "Sosyal ve Ekonomik Dönüşüm Stratejisi" uygulamakta olan Türkmenistan, 2003 yılında bu stratejiye 2020 yılına kadar olan dönemi de kapsayan yeni bir uzun vadeli kalkınma programını dahil etmiştir. Bu stratejiye göre ithal ikamesine dayalı ve belli sektörler için yüksek üretim hedeflerinin saptandığı bir plan benimsenmiştir. Bununla birlikte yapıcı yeniliklerin yetersizliği ve ülkedeki siyasi durum nedeniyle ülkeye giren yabancı sermaye de kısıtlı seviyelerde kalmıştır(Konca, 2011: 5).

Büyük doğalgaz ve petrol yataklarına sahip olan Türkmenistan'da enerji kaynakları ülkenin en önemli gelir kalemi konumundadır. Ülke topraklarında tarıma elverişli alanlarda dünyanın en kaliteli pamukları üretilmektedir. Türkmenistan dünyanın en önemli pamuk üreticileri arasında yer almaktadır(DEİK, 2012: 1).

Türkmenistan'da petrol, doğalgaz, pamuk ve gıda işleme alanlarında sınai tesislere sahiptir. Bu nedenle sanayi altyapısı bu sektörler ile sınırlı kalmıştır. Bağımsızlıktan sonra Türkmenistan'da sanayi sektörünün ağırlığı enerji alanına kaymışsa da, pamuk işleme ekonomisi içerisinde önemini devam ettirmektedir. Yetiştirilen pamuk, büyük ölçüde ülke içerisinde işlenmektedir. Ülkenin tekstil altyapısı büyük ölçüde Türk yatırımları tarafından oluşmaktadır. Aynı şekilde son yıllarda

çimento, gübre, plastik boru gibi ülkenin ihtiyacı olan malları üreten tesisler kurulmaya başlanmıştır(Er, 2010: 58).

Türkmenistan, ekonomik çeşitliliğin sağlanması ve refah düzeyinin dengeli bir şekilde artırılmasını hedefleyen destekleyici politikaları kararlı bir biçimde uygulamaya da devam etmektedir(TİKA, 2008: 53).

Tablo 2.9. Türkmenistan'ın Genel Ekonomik Göstergeleri

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	Reel Büyüme Oranı (%)	Kişi Başına Gelir	Enflasyon Oranı(%)	İhracat (Milyar Dolar)	İthalat (Milyar Dolar)
2005	6.4	6,0	1.361	10,7	4.9	2.9
2006	10.3	11,4	2.102	8,2	7.1	2.5
2007	12.7	11,6	2.540	6,3	9.1	3.8
2008	17.0	9,8	3.400	14,5	11.8	5.4
2009	14.7	-8	3.000	4,0	8.9	8.1
2010	17.1	6	3.489	10,0	10.5	8.3
2011	21.1	10	4.800	12	14.7	9.5
2012	24.5	7	4.900	8,5	15.4	10.1

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 03.07.2014).

Türkmenistan'ın 2005 yılında 6.4 milyar dolar olan GSYİH'si, istikrarlı bir şekilde yükselerek 2012 yılında 24.5 milyar dolara ulaşmış ve yaklaşık 4 kat büyümüştür. 2005 yılından itibaren ihracat rakamları, ithalat rakamlarına oranla daha dalgalı bir seyir izlemiştir bu da Türkmenistan'ın enflasyon ve kişi başına gelir verilerine olumsuz yansımıştır.

Tablo 2.10. Türkmenistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler

İhracatında Başlıca Ürünler	Petrol, Doğalgaz, Petrokimyasallar, Tekstil ürünleri, Pamuk lifi
İthalatında Başlıca Ürünler:	Makine ve teçhizat, Kimyasallar, Gıda ürünleri
İhracatında Başlıca Ülkeler:	ÇHC (%9), Türkiye (%3,3), BAE (%2,3), Afganistan (%2,0),
İthalatında Başlıca Ülkeler:	Türkiye (%15,1), Rusya (%9,5), ÇHC (%6,9), BAE (%5,8),

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 03.07.2014).

Diğer pek çok Türkistan ülkesi gibi Türkmenistan'da enerji sektörüne önem vermekte olup, bunun sonucu olarak ihracatında petrol, doğal gaz, petro kimyasallar en önemli ihrac ürünleridir. Türkmenistan'ın en önemli ihrac kalemlerinden biride dünyanın en kaliteli pamuklarıdır. Sanayinin yeterince gelişmemiş olması makineler, kimyasallar, gıda ürünleri gibi mamüllerin ithal edilmesini zorunlu kılmaktadır. Türkmenistan'ın ihracat yaptığı ülkelerin başında %9'luk bir payla Çin bulunurken, ithalatında %15,1'lik bir payla Türkiye yer almaktadır, bunda Türkmenistan'da faaliyet gösteren Türk firmalarının önemli etkisi vardır.

2.1.4.1. Türkiye-Türmenistan Ekonomik İlişkileri

Türkiye Cumhuriyeti 16 Aralık 1991 tarihinde Türkmenistan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülke olmuş ve 29 Şubat 1992 tarihinde de diplomatik ilişkiler başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti ile Türkmenistan arasında, bağımsızlıktan sonra başta cumhurbaşkanı, başbakan ve bakanlar düzeyinde olmak üzere çeşitli düzeylerde karşılıklı ziyaretler gerçekleştirilmiştir(Hojamuradov, 2005: 49).

Türkmenistan, yatırım imkanlarının henüz yeterince gelişmemiş olmasına rağmen, Türk yatırımcılarının Türkistan'da en fazla, yatırım yaptığı ülkelerin başında gelmektedir. Türkmenistan'da özellikle enerji sektörü yabancı iş adamları için önemli bir potansiyel barındırmasına rağmen, bu sektörde Türkiye'ye giren yabancı sermaye oldukça düşüktür. Bunun nedeni ise Türkmen hükümetinin enerji sektöründe oldukça korumacı bir tutum sergilemesinden kaynaklanmaktadır. Buna karşılık, Türkmenistan özellikle son yıllarda tekstil alanında yabancı sermaye çekmede daha başarılı bir performans göstermektedir. Başta Türk firmaları olmak üzere dünyanın dört bir yanından birçok şirketin Türkmenistan'da tekstil yatırımları mevcuttur (<http://www.ekodialog.com> erişim: 04.06.2014).

Türk firmaları özellikle tekstil sektöründe büyük projelere imza atmışlar ve kurdukları modern tekstil tesisleri ile Türkmenistan'da tekstil sanayinin altyapısını oluşturmuşlardır. Türkmenistan'da göze çarpan en faal tekstil firmalarımız Çalık Holding ve Kölük Holding'dir. Türk yatırımları, Türkmenistan'ın ihracat hacminin artmasına önemli katkıda bulunmuştur. Özellikle tekstil yatırımları sayesinde daha önceleri pamuğun tamamını ihraç eden Türkmenistan, Orta Asya'nın tekstil ve hazır giyim merkezi haline gelmiştir. Bu sektörde üretilen ürünler Rusya gibi geleneksel pazarların yanı sıra ABD, Japonya gibi gelişmiş ülke pazarlarına da ihraç edilmektedir(www.kto.org.tr erişim: 04.06.2014).

Türkmenistan, Türk müteahhitlik firmaları için Türkistan'daki en büyük pazar konumundadır(<https://www.kobilersizininicin.com> erişim 04.06.2014). Türkiye ile Türkmenistan arasındaki ticari ilişkiler, özellikle müteahhitlik alanında 2008 yılından itibaren gerçekleştirilen taahhütlerle birlikte hızlı bir artış ivmesi yakalamıştır (<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 04.06.2014).

Türk müteahhitlik şirketlerinin üstlendiği proje sayısının yaklaşık bine ulaştığı bilinmektedir. Toplam proje tutarının ise yaklaşık olarak 25 milyar dolar olduğu belirtilmektedir(Demir, 2012: 44).

Ülkemiz Türkmenistan'dan pamuk ve tekstil ürünleri, enerji, kimya ve tarım ürünleri ithal ederken, Türkmenistan ülkemizden metal, beyaz eşya, elektronik ürünleri, gıda, tekstil sanayi ürünleri, işlenmiş gıda ürünleri, inşaat malzemeleri, ulaştırma araçları ve ilaç sanayi ürünleri ithal etmektedir(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 04.06.2014).

Tablo 2.11. Türkiye-Türkmenistan Dış Ticaret Verileri (Bin Dolar)

Yıl	İhracat	İhracat Değişim %	İthalat	İthalat Değişim %	Hacim	Denge
2000	120.155	12,7	97.878	46,0	218.033	22.277
2001	105.278	-12,4	71.739	-26,7	177.017	33.539
2002	110.021	4,5	106.348	48,2	216.369	3.673
2003	170.347	54,8	123.682	16,3	294.029	46.666
2004	214.848	26,1	175.795	42,1	390.643	39.053
2005	180.635	-15,9	160.744	-8,6	341.378	19.891
2006	281.325	55,7	189.924	18,2	471.249	91.401
2007	339.989	20,9	396.723	108,9	736.712	-56.734
2008	662.933	95,0	389.305	-1,9	1.052,238	273.627
2009	945.106	42,6	327.559	-15,9	1.272.665	617.547
2010	1.139,825	20,6	386.342	17,9	1.526,167	753.483
2011	1.493,336	31,0	392.712	1,6	1.886,048	1.100,623
2012	1.480,527	-0,9	303.507	-22,7	1.783,559	1.176,545
2012/ (1-6)	702,048	-3,0	158,633	-20,2	860,681	543,415
2013/ (1-6)	979,848	39,6	341,842	115,3	1.321,329	638,366

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 03.07.2014).

Üstteki tablo incelendiğinde, Türkmenistan'a yönelik ihracatımız 2012 yılında, önceki yıla göre %0,9 oranında azalarak yaklaşık 1.5 milyar dolara düşmüştür. İkili ticarete Türkiye'nin dış ticaret fazlası verdiği Türkmenistan, 2012 yılı itibariyle en çok ihracat yaptığımız ülkeler arasında 25. sırada kendine yer bulmuştur. Türkmenistan'a yapılan ihracatın, Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı ise %1 olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında adı geçen ülkeden yaptığımız ithalat ise bir önceki yıla göre %22,7 oranında azalarak 303.5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkmenistan'a ihracatımız 2013 yılı ilk 6 ayında bir önceki yılın aynı dönemine göre % 39,6 oranında artarak 980 milyon dolar seviyesinde kendini göstermiştir. Söz konusu ülkenin 2013 yılı ilk 6 ayı

itibariyle toplam ihracatımızdaki payı % 1,3 olurken, Türkmenistan en fazla ihracat yaptığımız ülkeler içerisinde ise 22. sırada yer almaktadır. 2013 yılı ilk 6 ayında ise anılan ülkeden yaptığımız ithalat bir önceki yıla göre %115,3 oranında artarak 341 milyon dolara ulaşmıştır(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 03.07.2014).

2.1.4.2. Türkmenistan Dış Ticareti

Türkmenistan, BDT ülkeleri arasında Rusya'dan sonra 7,94 trilyon m³ mevcut ispatlanmış rezervi ile en önemli doğal gaz üreticisidir. Ülkenin ispatlanmış petrol rezervi ise yaklaşık 600 milyon ton'dur. Türkmenistan, özellikle Çin Halk Cumhuriyeti ile yaptığı doğalgaz satış anlaşması sonrası Çin Kalkınma Bankası'ndan temin ettiği yaklaşık 10 Milyar ABD dolarlık uzun vadeli kredi çerçevesinde doğalgaz sektöründe yeni tesislerin kurulmasına hız vermiştir. 2009 yılının Aralık ayında Türkmenistan-Çin Doğalgaz Boru Hattı hizmete açılmıştır. Rusya Federasyonu'na olan bağımlılığın en aza indirilmesi ve satış noktalarının çeşitlendirilmesi çerçevesinde Türkmenistan-İran doğalgaz boru hattının kapasitesi 2010 yılının Ocak ayında artırılmıştır. Türkmenistan-Çin doğal gaz boru hattı ile Çin'e 2010 yılında 6 milyar, 2011 yılında 17 milyar, 2012 yılında 22 milyar, 2013 yılında 33 milyar, 2014 yılında 37 milyar ve 2015 yılından itibaren ise yılda 40 milyar metreküp doğal gaz satılması tahmin edilmektedir. Çin'e ve Rusya'ya 2010 yılında doğalgaz ihracatının başlaması ve İran'a ihraç edilen doğalgaz miktarının artırılmasıyla birlikte gelişmekte olan enerji sektörüne yapılan yatırımlar, Türkmenistan'ın ekonomisinin kalkınmasını sağlamıştır(DEİK, 2012: 4).

2.1.5. Kırgızistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı

Başkenti Bişkek olan Cumhuriyetle yönetilen Kırgızistan'ın önemli şehirleri Bişkek, Oş, Celalabad, Talas, Narın, Issık-Göl, Batken, Tokmok, Çolpon-Ata, Karabalta, Karakol'dur. Türkistan'ın kuzeydoğusunda bulunan, Kırgızistan'ın yüzölçümü, 198.500 km²'dir. %4,4'ü sularla kaplı olan Kırgızistan'ın yüzölçümünün, %5,3'ünü ormanlık alanlar, %54,1'ini tarımsal alanlar, %36,2'sini ise, diğer arazi alanlarından oluşmaktadır. Ülkenin kuzeyinde Kazakistan, güneydoğu ve doğusunda Çin Halk Cumhuriyeti, batısında Özbekistan, güneybatısında Tacikistan yer almakta olup Kırgızistan'ın sınırlarının toplam uzunluğu 3.878 km'dir. Kırgızistan denize sınırı bulunmayan bir kara ülkesidir. Kırgızistan'ın kuzeyi ile güneyi arasındaki mesafe 454 km, doğu ile batısı arasındaki mesafe ise 925 km'dir(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 10.06.2014).

Kırgız Cumhuriyeti 1998 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olmuş ve "En Çok Kayrılan Ülke" statüsünü kazanmıştır. Kırgız Cumhuriyeti DTÖ Anlaşması kapsamında ticaret politikalarının liberalleştirilmesini sağlamış ve ticarete ilişkin esas unsurları içeren yasalar yeniden gözden geçirilmiş ve değişiklikler yapılmıştır. Bu bağlamda, ulusal eşitlik sistemi yabancı yatırımcılarına içine alacak şekilde düzenlenmiş olup, yerel mal ve hizmetlere uygulanan vergi türleri (KDV gibi) aynı şekilde ithal mallar (alkollü içki ve sigara hariç) için de uygulanmaya başlanmıştır(Sayrakunova, 2010: 204).

Bir geçiş ekonomisine sahip olan Kırgızistan, SSCB'nin dağılmasıyla birlikte 1991 yılında bağımsızlığını kazanarak yeni bir siyasi ve ekonomik dönüşüm sürecini başlatmıştır. Buna göre merkezi planlamaya dayalı ekonomik sistem yerini serbest piyasa ekonomisi kurallarının kabul edildiği bir sisteme bırakmıştır. Dolayısıyla, geçiş

sürecini yaşayan pek çok ülkede olduğu gibi Kırgızistan'da da söz konusu dönüşüm süreci, serbest piyasa sistemine uyumun sağlanması bakımından bazı aksaklıkları ve sıkıntıları da beraberinde getirerek ekonomik ve mali sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur(Egeli ve Özen, 2008: 14).

Temel alt yapıyı oluşturmadan hızlı bir şekilde piyasa sistemine geçmeyi hedefleyen Kırgızistan'da bağımsızlığın ilk döneminde GSMH'de yarı yarıya bir düşüş meydana gelmiştir. Bu geçiş döneminde özelleştirmeler yapılmış, devlet ekonomisi üzerindeki kontrolden kısmen de olsa geri adım atmıştır. Buna karşın güçlü ve sistemli bir iktisadi mekanizma kurulamamış ve ekonomik düşünce tam manasıyla piyasa ekonomisine uyum sağlayamamıştır. Eski üretim yapısının ve merkezi sisteme bağlı kurumların devam etmesi 70 yıldan fazla bir süredir sosyal, kültürel ve siyasal bağların bulunması Rusya eksenli dış ticaret politikası izlenmesine neden olmuştur(Çetin ve Sertkaya, 2011: 61-62).

Ekonomisi hayvancılık, orman ve tarıma dayalı ve dağlık bir araziye sahip olan Kırgızistan'da çok sayıda koyun, keçi, sığır ve at yetiştirilmekte hayvansal ürünler üzerine kurulmuş ve sonuçta et, deri, yün ve halı ihraç eden bir ekonomik yapı şekillenmiştir.

Tarımın en önemli can damarı olan sulak arazilerde ise buğday, pamuk, kenevir, tütün, yağlı tohumlar, şeker pancarı, üzüm, mısır gibi muhtelif meyveler ve sebzeler yetiştirilmesinde önemli bir imkan oluşturmaktadır. İş gücünün %34'ü tarım ve ormancılık alanlarında istihdam edilmektedir. Ancak, ülkede sanayi yeterince gelişmemiş olduğundan, ihracatta tarım ürünlerinin payı oldukça yüksektir (Ramazanoğlu ve Acar, 2006: 389).

Tablo 2.12. Kırgızistan'ın Genel Ekonomik Göstergeleri

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	Reel Büyüme(%)	Kişi Başına Gelir	Enflasyon Oranı (%)	İhracat (Milyon Dolar)	İthalat (Milyon Dolar)
2005	2.5	-0,2	490	4,4	687	1.106
2006	2.8	3,1	538	5,6	906	1.792
2007	3.8	8,5	730	10,2	1.338	2.614
2008	5.1	7,6	962	24,5	1.874	3.754
2009	4.6	2,9	870	6,9	1.700	2.814
2010	4.8	-0,5	839	8,0	1.779	2.981
2011	5.9	5,7	1.054	16,5	2.331	3.959
2012	5.8	-0,9	1.211	2,8	1.659	4.659

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 07.06.2014).

Kırgızistan'ın 2005 yılında 2.5 milyar dolar olan GSYİH'si, 2012 yılında 5.8 milyar dolara yükselerek yaklaşık 2.5 kat büyümüştür. GSYİH'deki bu büyüme diğer Türkistan ülkeleri ile kıyaslandığında oldukça geride kalmaktadır, bunda ülkede yaşanan devrimler, siyasi ve ekonomik krizler oldukça etkilidir. Ülkenin ithalat rakamlarının, 2005 ile 2012 yılları arasında, ihracat rakamlarından yüksek olması Kırgızistan'ın dışa bağımlı bir ekonomiye sahip olduğunu göstermekte olup, bu durum enflasyon değerlerinin yüksek seyretmesine ve kişi başına gelirin yeterince iyi olmamasına neden olmaktadır.

Tablo 2.13.Kırgızistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler

İhracatında Başlıca Ürünler:	Değerli metaller ve taşlar (% 33,1), Kimyasallar (% 8,2), Tekstil (% 8,0), Mineral ürünler (% 6,2)
İthalatında Başlıca Ürünler:	Mineral ürünler (% 27,5), Makine ve teçhizat (% 12,6), Kimyasallar (% 9,3), Gıda, içecek ve tütün (% 8,3)
İhracatında Başlıca Ülkeler:	İsviçre (%17,3), Rusya (%12,7), Özbekistan (%10,1), Kazakistan (3,1), Türkiye (%2,5 / 6. sırada)
İthalatında Başlıca Ülkeler:	Rusya (% 33,1), Çin (% 17,9), Kazakistan (% 12,9), Özbekistan (% 4,4), Türkiye (% 2,6 / 8.sırada)

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 07.06.2014).

Madencilik ve metalurjinin Kırgızistan'ın en önemli sanayi sektörü olmasının bir sonucu olarak, ihracatında altın başta olmak üzere değerli metaller ve taşlar %33,1'lik bir pay ile ilk sırada yer almaktadır. Ekonomisinde hayvancılık önemli bir yer tutan Kırgızistan'da koyun ve keçi gibi hayvanlardan elde edilen yün ve iplik, tekstil sektörünün gelişmesine neden olmuş bu durum ihrac edilen ürünlerde tekstil mamüllerinin %8'lik bir pay almasını sağlamıştır. Yine kimyasallar ve mineraller ihrac ettiği ürünler arasında önemli bir orana sahiptir. Ülkenin ithalat ürünleri arasında %27,5'lik bir payla mineral ürünler ilk sırada yer almakta olup, makine ve teçhizat; özellikle ikinci el otomobil, kimyasallar, gıda, içecek ve tütün diğer önemli ithal ürünleridir. Kırgızistan'ın, İsviçre ile olan altın ticareti; İsviçre'nin, Kırgızistan'ın en önemli ihracat ortağı olmasını sağlamıştır. Kırgızistan'ın yüksek dağlarla çevrili bir kara ülkesi olması dış ticaretini komşu ve yakın ülkeler olan Rusya, Çin, Özbekistan ve Kazakistan gibi ülkelerle zorunlu hale getirmiştir.

2.1.5.1. Türkiye-Kırgızistan Ekonomik İlişkileri

Türkiye, 1991 yılında bağımsızlığını kazanan Kırgızistan'ı tanıyan ve büyükelçilik açan ilk ülkedir. Türkiye ve Kırgızistan arasında o dönemden günümüze devam eden sıcak ilişkiler Türk iş çevrelerinin bu ülkedeki yatırımlarıyla pekiştirilmektedir.

Kırgız Cumhuriyeti 1998 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olmuş ve Türkiye'nin de aralarında bulunduğu diğer ülkelerden "En Çok Kayrılan Ülke" statüsünü almasının sonucu olarak; iki ülkenin malları DTÖ kuralları gereğince birbirlerinin pazarına girişte diğer ülkelerle eşit muamele görmektedir(Erten, 2013: 24).

Kırgızistan yabancı yatırımcıların dikkatini çeken bir ülke değildir. Kırgızistan'da faaliyet gösteren Türk firmaları da genellikle kendi imkanları ile yatırım yaparak, ülkenin maden ve büyük pazar ticaretine dayalı işletmelerinden pay almadan küçük sermaye birikimleri ile büyümüşlerdir. Nitekim bölgeye 1990'lı yıllarda gelen ve küçük ölçekli ticaret yapan Türk firmaları daha sonra farklı sektörlerde yatırımlarını arttırmıştır(DEİK, 2011: 17).

Kırgızistan'daki Türk sermayeli yatırımlar içecek, pet perform, bisküvi, şekerleme, çikolata gibi çeşitli gıda ürünleri, mobilya, temizlik maddeleri, çay, un, tuz, şeker, boya, pvc, ve plastik boru, yapı malzemeleri üretimi ile alışveriş merkezi işletmeciliği, marketçilik, bankacılık, tekstil üretimi matbaa, turizm acenteliği, eğitim işletmeciliği, inşaat gibi çok çeşitli alanlarda faaliyetlerini devam ettirmektedir (<http://www.musavirlikler.gov.tr> erişim: 05.07.2014).

Kırgızistan'da bugün Türk sermayeli yaklaşık 300 şirket faaliyet göstermektedir. Yatırımların yayılma kapasitesi bakımında ise eğitimden bankacılığa, hizmetten gıda üretimine kadar birçok değişik sektörde ilk sırada bulunmaktadır.

Son beş yıl da iki ülke arasındaki ticaret hacminde artış gözlenmektedir. Türkiye'nin hedefi bu hacmi ilk aşamada 300 milyon dolara, ilerleyen zamanda da 1 milyar dolara çıkarmaktır(Kaya, 2013: 10).

Tablo 2.14. Türkiye-Kırgızistan Yıllık Dış Ticaret Verileri (Milyon Dolar)

Yıl	İhracat	İhracat Değişim %	İthalat	İthalat Değişim %	Hacim	Denge
2000	20.572	-11,3	2.350	-15,5	22.922	18.223
2001	17.350	-15,7	6.307	168,4	23.657	11.043
2002	24.005	38,4	17.623	179,4	41.627	6.382
2003	40.862	70,2	10.906	-38,1	51.768	29.956
2004	74.702	82,8	13.384	22,7	88.085	61.318
2005	89.529	19,8	14.113	5,4	103.642	75.417
2006	132.172	47,6	27.455	94,5	159.627	104.717
2007	181.311	37,2	45.020	64,0	226.331	136.291
2008	191.351	5,5	47.974	6,6	239.325	143.376
2009	140.002	-26,8	31.446	-34,5	171.448	108.556
2010	129.202	-7,7	30.900	-1,7	160.102	98.302
2011	180.241	39,5	52.123	68,7	232.364	128.118
2012	257.470	42,8	45.226	-13,2	302.697	212.244
2012/(1-5)	97.287	50,1	20.326	1,6	117.614	76.961
2013/(1-5)	138.265	42,1	15.074	-25,8	153.339	123.192

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 08.07.2014).

Türkiye'nin Kırgızistan ile olan dış ticaret rakamları dikkate alındığında Türkiye'nin dış ticaret fazlası elde ettiğini, 2001 yılında Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz ve 2008 yılında ki küresel ekonomik krizin ihracat ve ithalat rakamlarını olumsuz etkilediği ve dış ticaret hacminin düşmesine neden olduğu görülmektedir.

2.1.5.2. Kırgızistan Dış Ticareti

Kırgızistan'ın dış ticaret yapısının çevre ülkelere yönelik olduğu görülmektedir. Özellikle ihracat, söz konusu çevre ülkelerdeki ekonomik koşullara bağlı olarak farklılık gösterebilmektedir. Kırgızistan ticaret yapısının bölgesel ağırlıklı olması bölge içerisindeki ikili veya ayrıcalıklı ticaret anlaşmalarının önemini arttırmaktadır. Nitekim ülkeye gelen yabancı yatırımcıların büyük bölümü bölgeyi hedef olarak görmektedir. Halihazırda Rusya, Belarus ve Kazakistan'ın oluşturmuş oldukları Gümrük Birliğine Kırgızistan'ın girmesine Hükümet tarafından sıcak bakıldığı görülmekte olup, yakın gelecekte üyelik konusunda görüşmelerin yapılabileceği öngörülmektedir(DEİK, 2012: 14-15).

2.1.6. Tacikistan'ın Sosyo-Ekonomik Yapısı

Başkenti Duşanbe olan Cumhuriyetle yönetilen Tacikistan'ın önemli şehirleri Murgob, Khorugh, Tursunzade, Khujand'ır.

Tacikistan doğuda Çin, güneyde Afganistan, batı ve kuzeyde Özbekistan ve Kırgızistan'la sınır komşusudur. Tacikistan toprakları Asya'nın dağlık iç kesimlerinde yer alır ve sahip olduğu toprağın %93'ü dağlık alanlardan oluşmaktadır. Toprakların yarısından fazlasının yüksekliği 3.000 metrenin üzerindedir. Kuzeyde Tanrı Dağlarının batı uzantıları, orta kesimde yine aynı dağların güney uzantıları, güneydoğuda ise Pamir-Alay dağ silsilesinin buzullarla kaplı dorukları yer almaktadır. Güneydeki dağlar arasında geniş vadi yatakları bulunmaktadır(<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 08.07.2014).

2013 yılı IMF verilerine göre nüfus 8,1 milyon olarak tahmin edilmektedir. Ülke nüfusunun %79.9'u Tacikler, %15.3'ü Özbekler, %1.1'i Ruslar'dan oluşmaktadır (<http://www.ibp.gov.tr> erişim: 08.07.2014).

Tacikistan, eski Sovyet Cumhuriyetleri ve şimdiki BDT devletleri arasında kişi başına GSYİH'sı en düşük olan ülke konumundadır. Tacikistan IMF'e üye olmakla beraber, DTÖ'ye de Aralık 2012'de kabul edilmiştir. Bununla birlikte ülkede 160'tan fazla yabancı sermayeli yatırım faaliyet göstermektedir. Ülke ekonomisi tarıma ve madencilğe dayalıdır. Ancak her ne kadar Tacikistan toprakları tarıma elverişli olması ve su kaynakları da diğer Türkistan ülkelerine nazaran oldukça bol olsa da, bu sektör, halkın refah düzeyini yükseltmek konusunda yeterli olamamaktadır. Tacikistan pamuğu dünyadaki en iyi pamuk çeşidinden biri olduğundan, SSCB zamanında Tacik toprakları Moskova tarafından genelde pamuk üretiminde kullanılmış, bundan dolayı da ülkede yüksek ölçüde pamuk ihracatına dayalı bir ekonomi oluşmuştur(Hamzayev, 2013: 26).

Tacikistan topraklarının çok büyük bir kısmının yüksek dağlarla çevrili olması tarih boyunca bu topraklarda yaşayan halkın dış dünya ile ilişkisini sınırlamıştır. Yüzyıllar boyunca dünyanın en uzak bölgelerinden biri olarak kabul edilen Tacikistan'ın durumu Sovyetler Birliği zamanında da çok ciddi bir değişikliğe uğramamış, ülke ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayalı kaldığı için endüstrisi gelişme gösterememiştir. Ayrıca, bölge alt yapı yatırımları açısından da geri kalmış vaziyettedir(Akçalı, 2005: 144).

Tablo 2.15. Tacikistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ürün ve Ülkeler

İhracatında Başlıca Ürünler:	Alüminyum (%61,5), Pamuk (%16,7), Elektrik (%0,3), Diğer (%21,4 :meyve, bitkisel yağ, tekstil vs.)
İthalatında Başlıca Ürünler:	Petrol Ürünleri (%16,3), Alüminyum Oksit (%12,0), Doğalgaz (%1,6), Elektrik (%0,5)
İhracatında Başlıca Ülkeler:	Türkiye (%34,8), Rusya (%9,6), Çin (%7,7), Güney Kore (%7,7), İtalya (7,1)
İthalatında Başlıca Ülkeler:	Çin (%51,3), Rusya (%18,5), Kazakistan (%9,2), ABD (%4,6), Türkiye (%4,4)

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 08.06.2014).

Üstteki tablo incelendiğinde, Tacikistan'ın en önemli ihrac ürünleri %61,5 ile aliminyum ve %16,7 ile pamuktur. Bu iki ürün Tacikistan ekonomisine can vermekte olup, ülke ekonomisinin büyümesinde önemli rol oynamaktadır. Adı geçen ülke petrol ve doğal gaz gibi ürünleri dışarıdan satın almakta buda ülkenin enerji ithalatçı olduğunu göstermektedir. Bu durum petrol fiyatlarında ki artışa bağlı olarak ülke ekonomisini olumsuz etkilemektedir. Tacikistan'ın ihracatında, Türkiye %34,8'lik bir payla ilk sırada yer almaktadır. Türkiye'ye yaptığı ihracatın önemli bir bölümünü aliminyum oluşturmaktadır. İthalatında ise komşusu Çin %51,3'lük bir payla ilk sırada kendine yer bulmuştur. Rusya ve Kazakistan gibi ülkelere, özellikle aliminyum üretimin de kullanılmak üzere hammadeler ithal edilmektedir.

2.1.6.1. Türkiye-Tacikistan Ekonomik İlişkileri

Türkiye'nin Tacikistan ile olan ekonomik ve ticari ilişkileri diğer Türkistan ülkelerine göre oldukça kısıtlı bir seviyededir. Bunun en büyük sebebi bu ülkenin

yaşamış olduğu iç savaş ve halen oldukça yüksek düzeyde olan siyasi risktir. Bununla birlikte ülkenin coğrafi konumu nedeniyle ulaşımın güç ve masraflı olması, bürokratik engeller ve bankacılık sisteminin yetersizliği ticari ve ekonomik ilişkilerin gelişmemesinin önündeki diğer engellerdir(DEİK, 2012: 12).

Türkiye Tacikistan'a 1992 yılından bu yana kalkınması için yardımlarda bulunmaktadır. Bu süreç ilişkilerdeki gelişmeyle birlikte artarak devam etmiştir. Ülkemiz tarafından Tacikistan'a yapılan kalkınma yardımları 60 milyon dolara yaklaşmıştır. Sadece TİKA aracılığıyla Tacikistan'a sağlanan kalkınma yardımlarının tutarı 15 milyon dolardır. TİKA'nın çalışmaları, eğitim, sağlık, istihdam oluşturma, kurumsal kapasite geliştirme konularında kendini göstermektedir(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 08.07.2014).

Tablo 2.16.Türkiye-Tacikistan Dış Ticaret Verileri (Bin Dolar)

Yıl	İhracat	Değişim(%)	İthalat	Değişim(%)	Hacim	Denge
2005	46.717	12,2	47.309	-24,7	94.026	-592
2006	71.787	53,7	118.395	150,3	190.182	-46.608
2007	118.107	64,5	143.352	21,1	261.459	-25.245
2008	176.448	49,4	147.727	3,1	324.175	28.721
2009	126.461	-28,3	107.267	-27,4	233.728	19.194
2010	143.890	13,8	283.689	164,5	427.580	-139.799
2011	172.575	19,9	324.283	14,3	496.858	-151.707
2012	234.946	36,1	345.177	6,4	580.124	-110.230

Kaynak:(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 08.07.2014).

Türkiye'nin 2005 yılı itibariyle Tacikistan ile olan ihracatı yaklaşık 46 milyon dolar civarında iken, 2012 yılında 234 milyon doları aşarak 5 kat büyümüştür. İthalatı ise 2005 yılında 47 milyon dolar civarında iken, 2012 yılında 345 milyon doları aşarak yaklaşık 7 kat büyüme göstermiştir. Türkiye, ucuz hammadde almasının bir sonucu olarak, Tacikistan ile yapmış olduğu ticari ilişkilerde dış ticaret açığı vermektedir.

2.1.6.2. Tacikistan Dış Ticareti

Türkiye de dahil olmak üzere 96 ülke ile ticaret yapan Tacikistan'ın 2010 yılında dış ticaret hacmi 4 milyar 681 milyon dolar tutarında gerçekleşmiştir. Bu rakamın içinde ihracat oranı 1 milyar 306 milyon dolar ve ithalat miktarı 3 milyar 375 milyon dolardır. Toplam dış ticaret miktarında 11 tane BDT ülkesinin payı % 45 oranındadır ve diğer ülkeler de % 55 oranında pay almaktadır. İhracat'ın % 15,6 payı BDT ülkelerine yapılmış ve %84,4 payı diğer ülkeler ile gerçekleşmiştir. İthalatta ise, %56,8 oranı BDT ülkeleri almış, %43,2'lik pay ise diğer ülkelere aittir.

Pamuk ihracatı toplam ihraç edilen ürünler arasında %7,3'lük bir orana sahiptir. Tacikistan'ın pamuk ihrac ettiği ülkeler: Rusya % 38,9, İran %26,5, Özbekistan %9,6, Letonya %8,8, Bulgaristan %5,6, Türkiye %4,4, Belarus %3,6, Ukrayna %2,1, Çin ve İngiltere %0,02'dir.

Elektrik ticareti toplam ticaret hacminin içinde %3,1 gibi oran almış ve ihracatı 55 milyon dolar civarına ulaşmıştır. Tacikistan'dan elektrik ithal eden başlıca ülke Özbekistandır(DEİK, 2011: 10-11).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CANLANDIRILAN İPEK YOLU'NUN TÜRKİYE'YE YANSIMALARI

3. İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMA ÇABALARI

İpek Yolu'nun 21. yüzyıldaki anlam ve öneminin yeniden keşfedilmeye başlandığı görülmektedir. İpek Yolu artık yalnızca kara İpek Yolu olarak algılanmamakta, bugün demir İpek Yolu'ndan, deniz İpek Yolu'ndan, hava İpek Yolu'ndan, enerji İpek Yolu'ndan, fiber-optik İpek Yolu'ndan, kültür İpek Yolu'ndan vb. söz edildiği görülmektedir. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için gerçekleştirilen toplantılar, atılan adımlar ve şimdiye değin başlatılan ve planlanan ulaştırma, enerji ve teknoloji alanındaki çok katılımlı dev projeler bunun en önemli göstergesidir. Asıl hatları demiryolu, uçan trenler ve otobanlardan oluşan kıtalar arası yeni koridorlar, merkezi kentler, nükleer tesisler ve endüstriyel kompleksleri, sanayi ve tarım bölgelerini destekleyen bölgesel demiryolu ve nakil hatlarıyla kendi içinde bölgeleri, ülkeleri ve şehirleri birbirine bağlamakta ve bunun doğal sonucu olarak lojistik köyler, hızlı trenler, hızlı yük taşıma araçları, kombine taşımacılık alternatifleri meydana gelmektedir. Tüm bunlar İpek Yolu'nu yeniden canlandıracak yeni iktisadi fırsatlar olarak bölgenin kuşkusuz hem ortak refah alanına kavuşmasına ve hem de dünya ile bütünleşmesine katkı sağlayacak muhtemel gelişmelerdir(Can, 2009: 80).

Türkistan ve Kafkasya ülkelerinin büyük ticari pazarlara erişebilmesi ve İpek Yolu üzerinde doğu ve batı ticaretinin yeniden canlandırılması fikri, ilk olarak Eylül 1990'da Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda gündeme gelmiştir. Dönemin SSCB Dışişleri Bakanı olan Eduard Shevardnadze tarafından dile getirilen bu durum, bütün Türkistan ülkeleri, Avrupa Birliği ve Türkiye tarafından da büyük ilgi ile karşılanmıştır.

Sadece bir kervan yolu olan Tarihi İpek Yolu'nun aksine bu yol politik, ekonomik, teknolojik ve hukuki alanlarda da gelişmiş, Japon Adalarından Batı Avrupa ülkelerine kadar uzanan bir yoldur. Bu yol, karayolu, demir yolu, deniz yolu, havayolu ve boru hatları gibi bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacak olup çok değişkenli bir ulaşımı sağlayacaktır(Ovalı, 2008: 153).

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi, Bakü'de 7-8 Eylül 1998 tarihlerinde gerçekleştirilen İpek Yolu Zirvesiyle bir hayal olmaktan öteye geçerek, elle tutulur bir gerçeklik haline gelmiştir. Başta, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere 33 ülkenin ve 13 uluslararası kuruluşun yer aldığı İpek Yolu Zirvesinin Bakü'de düzenlenmiş olması önemli ve o derecede de anlamlı bir olaydır. Bu zirve, Hazar havzasının ve Türkistan'ın açık denize sınırı olmayan devletlerinin uluslararası pazarlarla entegre olması açısından önemli bir dönüm noktasını oluşturmaktadır(<http://www.tbmm.gov.tr> erişim: 12.08.2014).

Türkistan'da ekonomik yapılar halen istikrarsız ve ekonomik ilişkiler de ve bunun yanı sıra yasal çerçevede büyük boşluklar mevcuttur. Gümrük geçişlerinde farklı uygulamalar ve büyük zorluklar ile karşılaşmaktadır. Yüksek sınır ve sınır ötesi maliyetler Türkistan'da ticaretin gelişmesine engeldir. Lojistik sektörünün gelişmesi için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır. Tüm bunlar yapılabilirse sadece İpek Yolu canlandırılmayacak, Türkistan'da özel sektörün gelişmesine ve bölge ekonomilerinin birbirleriyle kaynaşmasına önemli katkılar sağlanacaktır. İpek Yolu'nun yeniden canlanması, bölgede taşımacılık ve lojistik sektörü başta olmak üzere ticareti de arttıracaktır. Turizm öncü sektör haline gelecek, doğa ve kültür turizminin gelişmesi ile, doğa turları yapılacaktır. İpek Yolu'nun tarihi ve kültürel bir değer olarak yeniden canlandırılması, insanların birbirleri ile kaynaşmasına da hizmet etmiş olacaktır. Ticari

hareketliliklerin artması sonucu gıda sektörü başta olmak üzere sanayi geliştirecektir(Erdem, 2006: 6-7).

3.1. İpek Yolu'nun Bölge Ülkeleri İçin Önemi

Geçtiği bölgeler, özellikle de Türkistan için İpek Yolu hayati önem taşımaktadır. Anakara'nın tam merkezinde yer alan bölge bakımından bu yol denize ulaşmak için bir çıkış niteliğindedir. Projeleri yapılan ve "Yeni İpek Yolu" adıyla yeniden canlandırılmak istenen ağ, burada bulunan ve gelişmekte olan ülkeler açısından, yeni pazarlar, daha iyi ulaşım hatları ile etkin ticaret, ekonomide istihdam ve giderek artan enerji ihtiyacına uluslararası platformda cevap verebilme kapasitesi anlamına geliyor. Aynı zamanda İpek Yolu'nun yeniden canlanması uzun vadede ve kademeli olarak çok önemli bir görevi daha yerine getirebilir. Bölge refahının artmasına bağlı olarak demokratik normların ve değerlerin bölgede yerleşmesine yardımcı olabilir(Mutlu, 2014: 1).

3.1.1. Sovyetler Birliğinin Dağılması ve Bölge Ülkeleri

1990'lı yılların başında Türkistan'da siyasi, askeri ve ekonomik dengeler değişti. 70 seneyi aşan bir süre boyunca dünyanın iki süper gücünden biri olan SSCB'nin dağılmasından sonra, SSCB bayrağı altında kalan Türkistan ülkeleri bağımsızlıklarını kazanarak dünya ekonomisinde bağımsız birer devlet olarak yerlerini aldılar. SSCB döneminde "dış ilişkileri" sadece merkezden idare edilen bu ülkeler, uluslararası ekonomik ilişkilerini yeniden başlatma imkanı buldular(Golovko, 2014: 168).

Türkistan ülkelerinin devlet olma süreci kimlik bunalımı, ona eşlik eden etnik düşmanlık ve çatışmalarla birlikte yoğun ekonomik krizlerin mevcut olduğu bir ortamda

süregelmektedir. Bölgenin ileri gelen devletleri, istikrarlı bir devlet yapısına sahip olmadan, kalkınmayı ve ekonomik açıdan gelişmeyi başaramayacaklarını anlamaktadır. Serbest piyasa ekonomisinin yanı sıra demokratik sivil bir toplum meydana getirmek için güçlü devletlerin yardımına ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca bu tür toplumlara ulaşılmasında ve piyasa ilişkilerinin oluşturulmasında devletin kendisine büyük görevler düşmektedir. Sosyalizm ardından edinilen tecrübe, ekonomik yapılanma ve değişimler devletlerin kendilerinin sorumluluk alması gerektiğini göstermiştir(Özdemir ve Çakır, 2008: 33).

SSCB dönemi boyunca bahsi geçen ülkeler, "dış ticaret" ilişkilerinin % 80-% 90'ını birlik içerisinde gerçekleştiriyordu. Sovyetler Birliği'nin merkezi planlama sistemi üye ülkeleri birbirlerine iktisadi olarak bağımlı kılan bir üretim sistemi oluşturmuştur. Sovyet Birliği'nin ihtiyaçlarını karşılayacak sanayi tesisleri birlik içerisinde tüm üyelere dağıtılmıştı. Yani bugün bağımsızlığına kavuşmuş cumhuriyetlerin hiçbiri SSCB döneminde kendi kendine yetebilecek bir üretim yapısına sahip değildi. Siyasi bağımsızlığını sağlayan Türkistan ülkeleri, iktisadi alanda da bağımsız karar alma imkanı elde ettiğinden ekonomik kalkınma açısından çok büyük önem taşıyan uluslararası ticari ilişkilerini de yeniden kurma sürecini başlattılar(Golovko, 2014: 168).

Günümüzde, Türkistan'da komşu ve uzak devletlerin çıkarları birbirleri ile çatışmaya başladı. Bu nedenle bu coğrafyanın hakimi olan Rusya'nın olduğu kadar, dünyada söz sahibi olmak isteyen bir çok devletin dikkatlerini üzerine çekti. Bu ülkeler ABD, İngiltere, Almanya, İtalya, Türkiye, Fransa, Çin, yakın ve Ortadoğu'daki lider devletler ve Uzakdoğu ülkeleridir. Bu ülkeler Türkistan'a çok farklı nedenlerden ötürü ilgi göstermektedir. Bu nedenler iktisadi olduğu gibi dini ve jeopolitik nedenlerde

olabilmektedir. Genel olarak büyük devletlerin çıkarları bu bölgede çatışmakta ve aralarında bölgeden ekonomik kar elde etme, kaynakları kontrol altında tutma, sıkı siyasi, ekonomik ve ideolojik ilişkiler oluşturma, stratejik öneme sahip sanayi kollarını ele geçirme gibi bir takım mücadeleler yaşanmaktadır(Malashenok, 2006: 67).

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve Sovyetlerin bölgeden çekilmesi gelişmiş ülkelere nüfuzlarını arttırma fırsatı verdiği gibi, orta büyüklükteki devletlerde hareket alanını genişletmiş, onların büyümesine imkan sağlamıştır. Türkiye ve İran bu duruma gösterilebilecek en iyi iki örnek durumundadır. Türkiye; Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ı, İran ise Tacikistan'ı etnik unsurlar nedeniyle kendilerinin ilgi alanına girdiğini ileri sürmüşlerdir. İslam Cumhuriyeti kimliğini bölgede kullanmaya çalışan İran, buradaki devletlerin ve toplumların Sünni mezhebine mensup olması ve laik gelenekten gelmeleri hasebiyle bu konuda umduğunu bulamamış, dikkatini etnik olarak kendisine daha yakın olan Tacikistan ve Afganistan'a yöneltmiştir. Türkiye ise "Adriyatik'ten Çin Seddi'ne" ve "21. asır Türk milletinin asrı olacaktır" sloganlarını resmi ağızlarından dile getirmiştir(Erol ve Şahin, 2013: 126-127).

Bölge ile ilgili olan ülkelerin her birinin Türkistan'a yönelik amaç ve hedefleri farklıdır. Türkistan'ı askeri üs olarak kullanmak isteyen Amerika Birleşik Devletleri(ABD), bölgedeki enerji kaynaklarına da ilgi duymakta ve bu kaynaklar aracılığıyla Rusya'nın Türkistan coğrafyasındaki enerji hakimiyetine son vermeyi amaçlamaktadır. Bu amaçlarına ulaşabilmek için ABD, Türkistan ülkelerinde iktidarda ABD yanlısı hükümetlerin olmasını arzu etmekte ve bu sebeple bölgenin "demokratikleşme" maskesi altında renkli devrimleri desteklemektedir. Çin ise bölgede gerek Rusya'nın, gerekse de ABD'nin etkisini arttırmasından kaygı duymakta ve bölge ülkeleriyle daha çok ikili ilişkilerde ticari boyutu ön plana çıkarmaya çaba

harcamaktadır. Çin açısından Türkistan ülkeleri büyük bir pazar niteliği taşımaktadır. Türkiye ise bölge ülkeleriyle olan ilişkilerde daha çok tarihi ve kültürel bağları ön planda tutmaya çalışmakta ve imkanları elverdiği ölçüde bu ülkelere gerek ikili ilişkiler boyutunda, gerekse de uluslar arası alanda destek olmaktadır. Süper güç olma yolunda çaba harcayan ve ABD'nin tek kutuplu düzenine son vermek isteyen Rusya Federasyonu için ise Türkistan, "yakın çevre"nin bir parçası olarak hayati önem arz etmektedir. Süper güç hayaline ulaşabilmek için "yakın çevre"ye hakim olmak gerektiğini bilen Moskova, sınırları yakınlarında dışarıdan başka bir gücün etkisinin artmasını da tehdit olarak algılamakta ve bu güçlerin bölgeye yönelik her hamlesini kıskançlıkla takip etmektedir(Kamalov, 2011: 66).

Kısaca özetlemek gerekirse, Soğuk Savaşın ardından bölgede oluşan güç boşluğu; komşu ülkeler ve Avrupa tarafından doğrudan, ABD tarafından ise dolaylı olarak doldurulmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Rusya, Çin, Türkiye ve İran somut adımlar atarak ya yeni kurumlar oluşturmuşlar ya da daha önceden kurulan birliklere bölge ülkelerini de almışlardır. Rusya'nın başlangıçta Bağımsız Devletler Topluluğu girişimi amacına ulaşmasa da bunu ilerleyen yıllarda Avrasya Ekonomi Topluluğu ile gidermeye çalışmış, bölgede gümrük birliği oluşturarak belirli ölçüde de başarıya ulaşmıştır. Çin tarafından askeri manada müttefiklik oluşturmak için oluşturulan Şanghay İşbirliği Örgütü, kısa süre sonra çalışma alanına ekonomiyi de eklemiştir. Ancak bu alanda işbirliğinin nereye ulaşacağını kestirmek şimdilik güçtür. Örgütün çalışmaları umut vermesine rağmen bölge ülkelerinin Çin ekonomisinden çekindikleri ve ekonomik entegrasyon girişimlerindeki amaçlardan birinin de ticari pazarlarını Çin istilasından sakınmak olduğu göz önünde bulundurulması gerektiği için, Çin'in ekonomik politikalarına zorluk çıkarmaktadır. Türkiye ve İran tarafından kurulan

Ekonomik İşbirliği Örgütü ise eksiklerine ve zorluklara rağmen bölge ülkeleri için en iyi alternatifini oluşturmaktadır. Zira bu ülkeler dünya pazarlarına Pakistan'daki Karaçi limanından veya İran-Türkiye hattı üzerinden en rahat şekilde ulaşabileceklerdir. Bu bağlamda Türkiye ve İran'ın rekabet etmektense işbirliği içinde olmaları gerek kendileri gerekse de bölge ülkeleri açısından karşılıklı olarak elzem bir durum teşkil etmektedir(Erol ve Şahin, 2013: 129-130).

3.1.2. Çin İle Batı Ülkeleri Arasındaki Ticaretin Türkistan İçin Önemi

Geçtiğimiz dönemde, AB ve Çin arasındaki ilişkilerin yoğunlaşmasındaki ana etken aslında küreselleşmenin bir sonucu olarak AB ve Çin'in birbirlerine karşılıklı bağımlılığının artmasıyla iki taraf arasında ekonomik ve ticari ilişkilerinin gelişmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim AB ve Çin arasında 1975 yılında diplomatik ilişkilerin başlamasıyla birlikte, 3 Nisan 1978 yılında iki taraf arasında ilk Ticari Anlaşma'ya imza atıldı. 1985 yılında Ekonomi ve Ticari İşbirliği Anlaşması'yla da, Avrupa Birliği ve Çin arasında ekonomik işbirliğinin daha da geliştirilmesi ve ticari ilişkilerinin artırılması amaçlandı. Bunlarla beraber, 2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olması da, çok kısa bir süre içinde iki bölge arasındaki ticari ilişkilerin önemli derecede gelişmesine neden oldu(Akses, 2014: 2).

1950'li yıllarda Çin ve SSCB gerginliğinin başlamasıyla, uzun yıllar Çin belirgin bir Türkistan politikasına sahip olmamış, bölgeye yönelik sadece sınır güvenliği sağlamayı hedefleyen politikalar izlemiştir. Ancak 1980'lerin ilk yıllarında Çin ve Sovyet ilişkilerinin düzelmesiyle Sovyet Orta Asya'sı ile Çin arasında özellikle ekonomik ilişkiler hızla gelişme seyrine girmiştir. SSCB'nin dağılmasıyla birlikte Çin, Türkistan'ı Batıya açılmanın kapısı olarak görmeye başlamıştır. Çin, Türkistan

Cumhuriyetleri'nin tamamını 1992 yılının ilk haftasında tanıyarak, bu ülkelerle diplomatik ilişkiler kurmaya başlamış, özellikle sınır sorunlarının giderilmesi, bölgedeki etnik ve dini çatışmaların engellenmesi ve ülkelerarası işbirliğinin geliştirilmesi gibi sorunlara öncelik vermiştir. Çin'in bu tür politikalar izlemesi, Rusya'yı tedirgen etmekten kaçındığını ve ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacak hamlelere önem verdiğini göstermesi açısından kayda değer görünmektedir. 1994'e kadar ikili ilişkilerde önemli bir gelişme yaşanmamıştır.

Ancak 1994 yılında tüm bölge ülkelerine Çin'in üst düzey yetkililerince karşılıklı, önemli ziyaretler yapılmıştır. İlk resmi ve yoğun ilişkileri başlatan Çin Başbakanı Li Peng, 1994 ziyareti sırasında bölge ülkelerine konuk olmuştur. Peng, bu ziyaretler esnasında İpek Yolu'nun yeniden hayat bulmasıyla, Çin'in bu yoldan Avrupa'ya, bölge ülkelerinin de Pasifik'e ulaşmasının mümkün olacağını dile getirmiştir. 1996 yılına kadar yapılan görüşmelerde ele alınan temel sorunlar; suçluların yargılanmasında ve iadesinde karşılıklı işbirliği, radikal ve ayrılıkçı sorunlarda ortak çözüm ve sınır belirsizliklerinin ortadan kaldırılması olmuştur(Duran ve Yılmaz, 2011: 36-37).

Çin'in Türkistan'a yönelik politikasının en önemli diğer ayağı bölgenin Avrupa ve enerji havzası olan Hazara geçiş noktasının eşiği olmasıdır. Tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak isteyen Çin için Türkistan vazgeçilmesi mümkün olmayan bir kapıdır. Özellikle zengin enerji kaynaklarına sahip olan Hazara çıkmak isteyen Çin için bu bölge çok önemlidir. Brezinski'nin Avrasya Stratejisi'ne göre "Avrasya dünyanın en büyük kıtası ve jeopolitik olarak bir eksendir. Bu bölgeye hakim olan dünyanın ekonomik yönden en ileri ve güçlü 3 bölgesinden 2'sini kontrol altında tutabilir. Ayrıca doğal kaynakların 4'te 3'ü bu bölgededir". Bu yüzden Hazar bölgesinin Avrasya içinde yer

alması ve zengin yer altı kaynakları göz önünde tutulursa, tüm dünya devletlerinde olduğu gibi Çin açısından da önemi artmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin, Hazara ulaşması ise Türkistan üzerinden geçmektedir. Bu bakımdan Türkistan, Hazar'a giden bir transit yol olma özelliği taşımaktadır. Ayrıca Batıya doğru Transit yol olan Türkistan, Hazarın yanı sıra Avrupa'ya da bir geçiş kapısı niteliğindedir. Tarihi İpek Yolu ve İpek Yolu ticaretinin son durağı olan Avrupa, günümüzde de gerek yaptığı bölgesel ve ekonomik işbirlikleri gerekse siyasi ve askeri ortaklıklar ile kazandığı saygın konumu açısından vazgeçilmez bir coğrafyadır. Çin bakımından önemli bir pazar ve yatırım bölgesidir. Bu nedenlerden ötürüdür ki Avrupa'ya da açılan Türkistan bu açıdan Çin için oldukça önemlidir(Çakıroğlu, 2014: 1).

Türkistan ülkeleri Çin'le enerji konusunda işbirliği içerisindedir. Büyüyen ekonomisi için enerjiye ihtiyaç duyan Çin, Türkistan'da oluşturduğu ve oluşturmaya çalıştığı boru hatları ile bölgede önemli bir oyuncu olduğunu göstermektedir. Üstelik, Çin ne Rusya gibi bu ülkeleri tehditle bastırmaya çalışmakta ne de Batılı ülkeler gibi bu ülkelerin insan hakları sicilinden şikayetçi olmaktadır. Çin, akılcı dış politikasıyla bu ülkeleri kendi tarafına doğru çekmeyi başarmıştır. Bu sebeplerle, Türkistan ülkeleri ve Çin arasındaki ilişkiler günden güne artmaktadır(Taşdemir, 2009: 697).

3.1.3. İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Merkezlerin Önemi

Teknolojik gelişmeler ve dünya genelinde ticaretin ve yatırımların serbestleşmesi, ülkelere büyüme ve yoksulluğu azaltma konularında küresel pazarlardan kendi çıkarları doğrultusunda yararlanmaları için yeni fırsatlar sunmaktadır. Küresel

lojistik ağ bağlantıları zayıf olan ölkelerin bu ağın dışında kalmaları maliyetlerin de gittikçe artmasına sebep olacaktır(Kara vd. 70-71).

Lojistik üsler, faaliyetlerini belirli bir merkezden idare etmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkanı vermektedir. Bu üsler, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe unsuru haline gelebilmektedir(Kara vd. 2009: 80).

İpek Yolu'nun geçtiği bölge, bünyesinde bulundurduğu enerji kaynakları ve bu kaynakları dünyanın diğer bölgelerine dağıtan enerji hatları; Asya kıtasını Avrupa'ya bağlayan taşımacılık koridorları gibi özellikleriyle, tarihi fonksiyonunu yeniden elde etme yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. Bu yönüyle İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değerleri taşıyan bir yol olarak yeniden canlandırılması mümkündür. 2008 yılında, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından binlerce yıllık bir lojistik güzergahı niteliğine sahip olan İpek Yolu'nun geçtiği ölkeler arasında ticareti geliştirme ve kolaylaştırma konusunda Gümrük İdarelerinin oynadığı rolün arttırılması için uluslararası bir platform oluşturulması ve bu vesile ile İpek Yolu üzerinde taşımacılığın ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik bir proje çerçevesinde çalışmalar yapılması için bir takım girişimler başlatılmıştır. Bu girişimler sonucunda Antalya, Bakü, Tahran ve Batum'da dört adet forum düzenlenmiştir(<http://tasfiye.gtb.gov.tr> erişim: 14.08.2014).

İpek Yolu rotasında lojistik merkezler kurulması, Türkistan ölkeleri için itici güç niteliğinde olacaktır. Avrupa krizi tüm dünyayı olduğu gibi Türkistan'ı da sarsmıştır. Modern İpek Yolu projesi bölgede sürdürülebilir büyüme için başarının anahtarı olarak kabul edilmelidir. Rota, bölgedeki ticaret yollarının açılarak yeni ekonomik merkezlerin oluşmasına imkan verecektir. Bu anlamda Türkistan'ın merkezinde yer alan Afganistan,

Hazar Denizi'nde köprü görevi gören Türkmenistan ve Azerbaycan önemli ülkelerdir. Bu ülkelerde kombine taşımacılık imkanı veren lojistik merkezlerin kurulması ve bu merkezlerin ekonomik yatırım alanlarına dönüştürülmesi gerekmektedir. Bu sayede Asya ülkeleri ile Kafkasya bölgesi, Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşabilecek, dolayısıyla uzak coğrafya ekonomileri biraraya gelecektir. Bu nedenle İpek Yolu, bölgenin ekonomik potansiyelinin ortaya çıkması ve bu ekonomilerin bütünleşmesi için en pratik çözüm yollarından biri olarak değerlendirilmektedir(Kulaklıkaya, 2013: 5).

3.2. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması İçin Yapılması Gerekenler

Tarihi İpek Yolu olarak anılan ticaret yollarının yeniden inşa edilemesi ve bu yolların yeniden canlandırılması maksadıyla izlenecek stratejiler bir süreden beri çeşitli platformlarda dile getirilmektedir. Bu bağlamda izlenecek stratejilerden önemli olanları aşağıdaki başlıklar altında değerlendirmek mümkündür(Yereli, 2013: 5).

3.2.1. Kaliteli Lojistik Ağların Oluşturulması

Küresel üretimin hızla "Asyalaştığı" ve Asya ekonomilerinin dünya ekonomisi içerisindeki paylarının hızla arttığı bir süreçten geçilmektedir. Yaşanan küresel dönüşüm nedeniyle Asya'da üretilen malların Avrupa pazarlarına en hızlı ve en ucuz şekilde ulaştırılması hayati önceliğe sahiptir. Batı Asya'da bulunan limanların kapasitesi ve altyapıları hızla artan ticaret hacmi karşısında yetersiz kalmıştır. Bu durum karşısında yeni ulaştırma rotaları arayışına neden olmuştur. Bu arayış sürecinde Türkistan ve Karadeniz bölgesinin kara ve demir ulaşım hatları son derece önem kazanmıştır. Son yirmi yılda dünyada meydana gelen değişim ve dönüşüm süreci, Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve bu güzergah üzerinde bulunan ülkelerin küresel ekonomik

sisteme entegrasyonu gereğini beraberinde getirmiştir. İpek Yolu'nun bir ucunda Çin diğer ucunda ise Avrupa Birliği ülkeleri bulunmaktadır. Bu güzergahın merkezinde yer alan Türkiye, bu imkanları en iyi şekilde değerlendirmesi ve lojistik kapasitesini artırabilmesi durumunda önemli bir üs haline gelebilecektir(Kara vd. 2009: 70).

3.2.2. Transit Koridorlar Arası Eksik Halkaların Birleştirilmesi

Ülkelerin her yöne transit bağlantılarının olması ticareti kolaylaştırıcı etki yaratacaktır. Bu nedenle Modern İpek Yolu üzerindeki karayolu ve demiryolu koridorlarındaki eksik bölümlerin tamamlanması gerekmektedir. Özellikle Çin, Hindistan ve Pakistan gibi hızla büyüyen ekonomilerin Türkistan bölgesiyle transit koridorlar aracılığıyla bağlanması mümkündür. Ayrıca Hazar Denizi'nde limanlarıyla kombine taşımacılık imkanına sahip olan Türkmenistan ve Azerbaycan'ın koridorlara bağlanması ve bölgede lojistik üs haline gelmesi halinde Batı'yla taşımacılık yapılması daha kolay hale gelecektir(Kulaklıkaya, 2013: 6).

Özellikle 2006 yılından sonra, Afganistan'da ve Afganistan'a komşu ülkelerde ulaşım alt yapısının iyileştirilmesine ilişkin pek çok farklı proje gündeme gelmiş, adeta bir proje yarışı başlamıştır. ABD'nin ortaya attığı Büyük Orta Asya girişimi, Afganistan ve komşularındaki bu hareketlilikte önemli rol oynamıştır. Bu süreç, Türkistan'a güvenlik ve refah getirecek Modern İpek Yolu'nda eksik halkanın inşa edilmesi olarak tanımlanmaktadır(Purtaş, 2001: 14).

3.2.3. Ülkeler Arası Siyasi Girişimler

Türkiye, bölge Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını tanıyan ilk ülke olmasının yanı sıra, bu Cumhuriyetlerin uluslararası camiada tanınması ve çeşitli uluslararası ve

bölgesel kuruluşlara üye olması; üçüncü ülkelerin ve uluslararası kuruluşların destek ve yardımlarının sağlanması gibi konularda girişimlerde bulunmuş ve liderlik etmiştir(Solak, 2003: 69). Türkistan'dan Batı'ya yeni ulaşım yollarının kurulması sürecinde aktif rol oynayan ve gerçekleştirdiği projelerle transit ülke konumuna gelen Türkiye, Türkistan ile Güney Asya arasındaki mevcut ticaretin canlandırılmasına da önemli derecede destek vermiştir(Purtaş, 2011: 7).

Sovyetler Birliği döneminde merkezi planlama ile idare edilen ekonomik faaliyetlerin, dağılma sonrasında ortaya çıkan bağımsız devletlerde, yüksek enflasyon ve siyasi ve bunun yanı sıra ekonomik istikrarsızlık nedeniyle zorlaşması etkin bir iktisadi işbirliği ihtiyacını doğurmuş ve bu dönemde çeşitli ekonomik işbirliği entegrasyonları oluşturulmuştur. 10 Ekim 2000 yılında kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu (AET) en önemli entegrasyon girişimlerinin başında gelmektedir. Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun üye, Moldova, Ukrayna ve Ermenistan ise gözlemci konumundaki ülkeleridir. 2006 yılında Rusya ve Kazakistan öncülüğünde kurulmuş olan Avrasya Kalkınma Bankası ve 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında imzalanan Gümrük Birliği anlaşmaları da Türkistan ülkeleri arasında ekonomik işbirliğinin canlanmasında, üye ve gözlemci ülkelere ihtiyaç duydukları desteğin verilmesinde önemli bir girişim olmuştur(Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 524).

3.2.4. Bölge Ülkeleri İçin Demiryolu Yatırımının Arttırılması

Son yıllarda uluslararası ticaret alanında Asya Kıtası'nın öneminin artması nedeniyle Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorları, özellikle demiryolu

koridorlarının, kritik bir rol üstleneceği düşünülmektedir. Türkiye'nin bu gelişmelerin içerisinde yer almaması mümkün değildir. Bu fırsattan istifade edebilmek için kamunun, lojistik faaliyetlerinden en önemli faaliyet alanı taşımacılık faaliyetini geliştirecek yapılara yönelmesi ve bütün gümrük kapılarının da modernize edilmesi gerekmektedir(Çekerol ve Kurnaz, 2011: 53).

Orta ve Güney koridorlarında etkin bir kombine taşımacılığın desteklenebilmesi için mevcut demiryolu altyapısının modernize edilmesi, projelerin hızlı bir biçimde tamamlanması gerektiği unutulmamalıdır. Doğu-Batı ticaretinde Türkiye'yi transit geçiş noktası yapacak olan Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattının bitirilmesiyle bu hattan her yıl 3 milyon ton yük akışı hedeflenmektedir(Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 50).

3.2.5. Sınır Kapılarının İyileştirilmesi

Rota üzerindeki sınır kapıları tespit edildikten sonra, bu kapıların fiziki altyapısının, gümrük de dahil olmak üzere bu kapılarda görev yapan kuruluşların uygulamalarının ve sınırlardaki bekleme sürelerinin belirlenmesi gerekmektedir.

Belirlenen kapılarda sınır geçişlerini zorlaştıran nedenlerin ortaya çıkarılmasının ardından, bu unsurların azaltılması veya giderilmesi için, ilgili gümrük idarelerinin işbirliği ve Dünya Bankası ve İslami Kalkınma Bankası gibi önemli kuruluşların mali yardımı ile, söz konusu kapıların idari kapasitesinin artırılması, modernize edilmesi ile bu kapılardaki sınır işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması sağlanmalıdır(<http://tasfiye.gtb.gov.tr> erişim: 14.08.2014).

3.2.6. İlgili Ülkelerin Bütünsel Yaklaşımı

Soğuk Savaşın bitmesinin ardından küresel barış ve özgürlüklerin genişlemesi için ümitler artmıştır. Doğu ve Batı'nın işbirliğine gitmesi için pek çok girişim başlatılmıştır. İpek Yolu bu bağlamda büyük ilgi görmüştür. Bu tema çerçevesinde hayata geçirilecek projeler pek çok ülkeden olumlu cevap almıştır. Çin ve o hattan başlayarak Asya ülkeleri ve Batı arasındaki ticaret ilişkisi iki bölge arasında kalan coğrafyanın kalkınmasının anahtarı olarak kabul edilmiştir. Bu yol, bölgesel istikrarın elde edilmesi ve bölgede yeni ticari kanalların açılması süreci için de bir fırsat niteliğindedir. Türkistan'da ulaştırma ağlarının geliştirilerek İpek Yolu rotasının etkin ve verimli kullanılması için tüm ilgili ülkelerin bütünsel yaklaşımına ihtiyaç vardır(<http://basin.kultur.gov.tr> erişim: 25.08.2014).

Bölge ülkelerinin, ekonomik yaklaşımının sağlanması ve koridor üzerindeki ulaştırma ağının geliştirilmesi sürecinde siyasi, teknik ve politik engellerin aşılması yönünde işbirliğine gitmeleri zorunludur. Bu bağlamda finansman, yönetim ve proje tasarımı gibi konulardan sorumlu bir koridor yönetim ajansı kurulmalıdır. Türkiye, Çin ve Rusya gibi ülkeler bu organizasyona destek vermelidir. Ayrıca Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve Asya Kalkınma Bankası gibi kuruluşlardan yardım alınmalıdır(Kulaklıkaya, 2013: 7).

3.3. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması İçin Yapılan Çalışmalar

Türkistan'ın Sovyetler Birliği'nin hakimiyeti altında olduğu süre boyunca güneye (İran, Afganistan ve Pakistan) ve Kafkaslar üzerinden batıya açılan kapıları kapalı kalmıştır. 1990'lı yılların başında itibaren ise Türkistan Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını elde etmeleriyle birlikte bölgenin bütün dünya için önemli yeraltı

kaynaklarının Sovyetler Birliği tekelinden kurtulabilme imkanı doğmuştur. Ancak, Rusya'nın Sovyetler Birliği döneminde bu bölgeyi dış dünya ile sadece kendi üzerinden bağlaması nedeniyle üretilen ürünlerin, petrol ve doğal gaz gibi hammaddelerin dünya pazarlarına ulaştırılması için başka ticaret yollarına ihtiyaç duyulmuştur(Ovalı, 2008: 153).

Tarihi İpek Yolu, 2005 yılı sonlarında Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)'nin de üyesi olduğu Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması doğrultusunda projesinin ilk somut adımını Çin'den Avrupa'ya ilk ticari TIR kervanını yürüterek başlatmıştır. 5 TIR'dan meydana gelen bu kervan Pekin'den başladığı 12.000 km'lik (deniz yoluyla yapılması halinde aylar sürecektir) yolculuğunu 14 gün gibi kısa bir sürede tamamlayarak "Yeni İpek Yolu" fikrinin gerçekleşebileceğini resmi olarak kanıtlamıştır(Şener, 2006: 1).

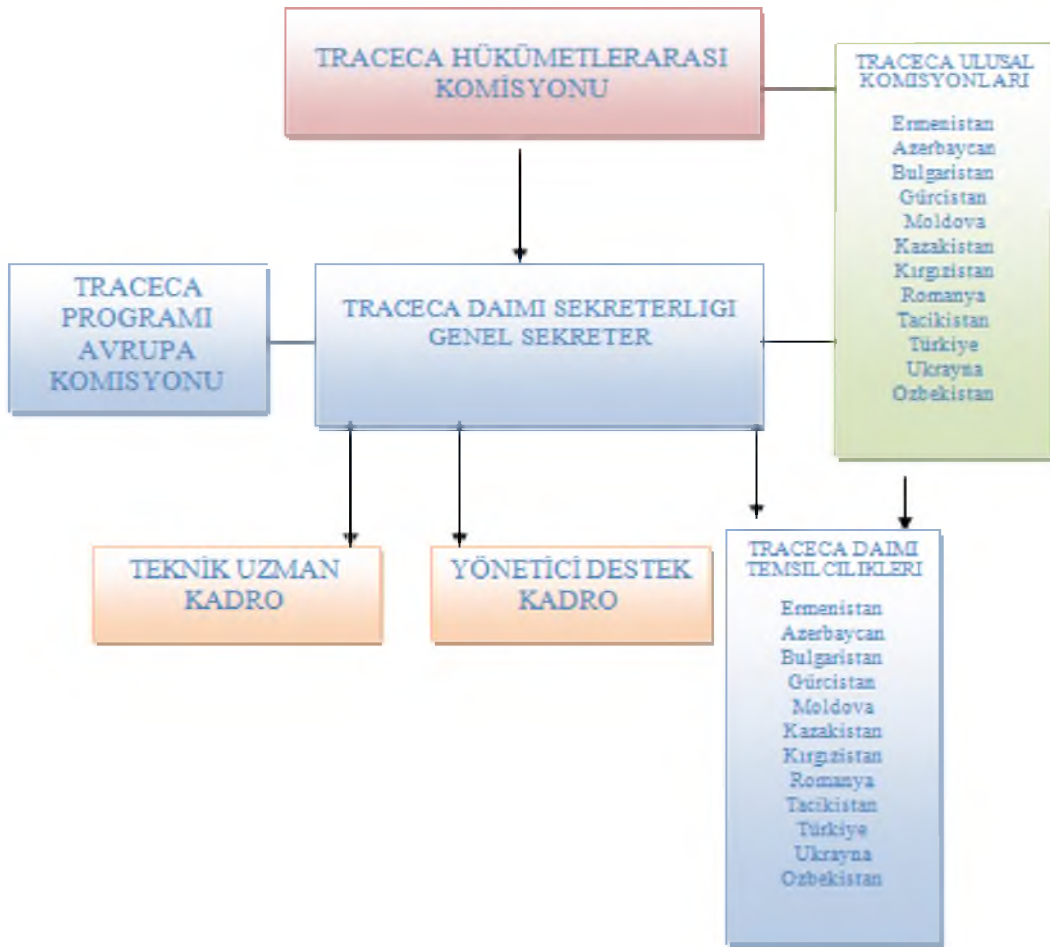
Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması amacıyla dünya çözüm arayışları içindedir. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması bölgedeki tüm ülkelerin ortak arzusu olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Kazakistan, Kırgızistan ve Azerbaycan başta olmak üzere Türkistan Cumhuriyetleri'nin neredeyse tamamı kalkınma planları içerisinde İpek Yolu meselesine ciddi şekilde önem vermektedir. Rusya, Hindistan, İran ve Çin gibi ülkelerinde İpek Yolu projesi ile yoğun bir şekilde ilgilendiği görülmektedir. Modern İpek Yolu Projesi Türkiye için de en ciddi ve öncelikli projelerin başında gelmektedir. Avrupa Birliğide Asya'yı Avrupa'ya bağlayan çok önemli bir proje olması nedeniyle İpek Yolu Projesine ilgi duymakta plan, program ve projeler bazında destek vermektedir. Özellikle transit taşımacılık sorunlarına çözüm üretmek ve ulaştırma sistemlerini geliştirmek, çeşitliliğini arttırmak amacıyla Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa Birliği fonlarıyla desteklenen bir dizi proje söz konusudur(Can,

2009: 93). İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için yapılan çalışmaları aşağıdaki başlıklar halinde sıralayabiliriz.

3.3.1. Traceca

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru'nun kısaltılmış hali olan TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), Avrupa Birliği'nin teknik yardım ve mali desteğiyle beş Türkistan Cumhuriyeti (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan) ile üç Kafkas Cumhuriyeti (Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan)'nin Ticaret ve Ulaştırma Bakanlarının Mayıs 1993'te Brüksel'de Türkistan ve Kafkas Cumhuriyetleri ile Avrupa arasında çok amaçlı bir ulaşım koridorunun tesis edilmesi, katılımcı ülkeler arasında ticaret ve işbirliğini geliştirmek ve bu ülkelerin uluslararası ekonomiyle entegre olmasını sağlamak amacıyla bir araya gelerek başlatılmış olan bir projedir. Nisan 1997'de Tiflis'te TRACECA-Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Müşterek Konferansı gerçekleştirilmiş, TRACECA ve KEİ ülkelerinin Ulaştırma Bakanları bu konferans ile bir araya gelmiştir. Bu konferansda Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna'nın programa katılım isteğine gündemde yer verilmiştir. Türkiye, TRACECA projesine Eylül 1998'de Bakü'de Azerbaycan ve Gürcistan'ın ev sahipliği yaptığı Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu Konferansı'nda üye olmuştur. Bu önemli konferans ile birlikte Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru üzerinde uluslararası taşımacılığın geliştirilmesi ile ilgili olarak Çok Taraflı Anlaşma (MLA, Multilateral Agreement) imzalanmıştır (Akkaymak, 2009: 49).

Anlaşma, taraf ülkelerin; Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye; Parlamentoları tarafından da kabul edilmiştir. 2000 yılında, Temel Anlaşmanın hükümlerini hayata geçirmek ve tamamlamak için TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (IGC), 2001 yılında ise IGC'nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği Bakü'de kurulmuştur. TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC) "Rules of Procedure"a uygun olarak çalışmalarını gerçekleştirmekte olup önerileri ve kararları Bakü'de bulunan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği tarafından yürütülmektedir. Üye ülkelerin Daimi Sekreterliği'nin her ülkede temsilcileri (Ulusal Sekreterlik) bulunmaktadır(<http://www.traceca.org.tr> erişim: 28.08.2014).



Kaynak:(<http://www.traceca.org.tr> erişim: 28.08.2014).

TRACECA'nın amaçları, Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimine yardımcı olmak, uluslararası karayolu, demiryolu ve denizcilik pazarına girişi garantilemek, trafik güvenliğini, kargo önemiyetini ve çevresel korunmayı teminat altına almak, ulaştırma alanında ulaştırma politikalarını ve yasal yapıyı uyumlu hale getirmek, ulaştırma işlemleri arasında eşit rekabet oluşturmak şeklinde belirlenmiştir(<http://www.siyasaliletisim.org> erişim: 28.08.2014).



Kaynak:(<http://www.ubak.gov.tr> erişim: 28.08.2014).

Proje, TRACECA ülkelerinin özel ihtiyaçlarına cevap verebilecek kapsamda olup, bölgesel ulaştırma sistemindeki merkezi aksaklıkları aşmak üzere tasarlanmıştır. Çok yönlü olarak bölgesel taşımacılığa ait diğer önemli girişim, tecrübe ve proje sonuçlarını ve önerilerini içinde barındırmaktadır. Projenin üzerinde durduğu ana amaçlar, ulaştırmanın kurumsal bölünmelerini güçlendirmek ve modernizasyonunu sağlamak; altyapı ağları için entegrasyon ve birleşmeyi gerçekleştirmek, güvenilir yük taşımacılığı zincirlerini hayata geçirmek, hava taşımacılığında güvenilir fonlar bulunmasına yardımcı bulunmak, güvenli ve sürdürülebilir ulaştırma yöntemleri geliştirmektir(Karluk, 2009: 586).

3.3.2. Asya Otoyolu

Asya Karayolu ağı, Asya'da karayolu altyapısının verimliliğini ve gelişimini güçlendirmek Avrasya ulaşım bağlantılarının geliştirilmesini desteklemek ve denize kıyısı olmayan ülkeler için bağlantıları iyileştirme amaçlı bölgesel bir ulaştırma işbirliği girişimidir(<http://www.unescap.org> erişim: 29.08.2014).

32 Asya ülkesini¹ içinde barındıran ve Avrupa'ya bağlayan 141.000 km uzunluğundaki karayolu ağı projesidir. Asya Otoyolu ağı bir ucu İstanbul'da başlayarak diğer ucu Tokyo'ya kadar uzanan dev bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır. Proje bölgedeki uluslararası karayolu taşımacılığı sisteminin gelişimini desteklemek amacıyla 1959'da başlatılmıştır. Projenin 1960 ve 1970 yılları arasındaki ilk aşamalarında önemli ilerlemeler elde edilmiş, ancak 1975'de mali yardımların askıya alınması nedeniyle, bu tarihten itibaren yavaşladığı görülmüştür. 1980 ve 1990'lı yıllarda ise bölgedeki siyasi ve ekonomik değişimler nedeniyle Asya Otoyolu projesi yeni bir ivme kazanmıştır. Asya karayolu projesine yönelik hükümetlerarası anlaşma, 18 Kasım 2003 tarihinde Bangkok'da düzenlenen toplantıda projeye üye 32 ülkeden 28'i tarafından imzalanmış ve Haziran 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anlaşma kapsamında Asya genelinde toplam 141.000 kilometreye ulaşan 55 kara yolu değerlendirmeden geçmiştir. Azerbaycan'da 1.670 km, Kazakistan'da 13.189 km, Kırgızistan'da 1.695 km, Tacikistan'da 1.925 km ve Özbekistan'da 2.966 km karayolu proje kapsamında değerlendirmeye tabi tutulmaktadır(Can, 2009: 99).

¹Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Bangladeş, Butan, Kamboçya, Çin, Kuzey Kore, Gürcistan, Hindistan, Endonezya, İran, Japonya, Kazakistan, Kırgızistan, Laos, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Pakistan, Filipinler, Güney Kore, Rusya, Singapur, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye, Türkmenistan, Özbekistan, Viet Nam.

Böylece Asya'daki uluslararası otoyolların gelişiminin koordine edilmesi için bir şablon oluşturulmuş olmasının yanı sıra, üye ülkelere Asya Otoyolu ağı kalitesinin ve hareket verimliliğinin artırılması için teknik ve kurumsal konuların tartışılabileceği bir platform imkanı da sağlanmıştır. Şu ana kadar Asya Otoyolu ağının iyileştirme çalışmaları için 26 milyar dolar yatırım yapılmış olmakla birlikte, tamamlanabilmesi için hala 18 milyar dolara ihtiyaç duyulmaktadır. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) sekreterliği üye ülkelerin karayolu taşıma kapasitesinin ve verimlerinin artırılması için mali kaynakların belirlenmesi üzerinde çalışmalarına devam etmektedir(Akkaymak, 2008: 50).

UNESCAP'ın yenileme girişimi kapsamında, Asya Kara Ulaştırma Altyapı Geliştirme (ALTID) projesi 1992 yılında başlatıldı. Proje, karayolu ve demiryolu ağlarından oluşan bir bölge çapında entegre bir ulaşım ağının geliştirilmesi için bir çerçeve sağladı. Tüm alt bölgeleri kapsayan Asya Karayolu ağının geliştirilmesi ve formülasyonu için bir dizi çalışmalar 1994 ve 2002 yılları arasında yapılmıştır. Bu çalışmalar altbölgesel düzeyde üye ülkelerin bir dizi toplantıları ile kararlaştırılan ağ üzerinde fikir birliği oluşturmasına yardımcı oldu. Ağın formalizasyonu 2002 yılında başlatılmıştır. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) sekreteryası tarafından 18 Kasım 2003 tarihinde kabul edilen anlaşma 4 Temmuz 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Asya Karayolu Ağı, Uluslararası Anlaşmayı geliştirmek için ulusal hükümetler ile çalışmıştır. Anlaşma Asya Karayollarının sınıflandırılması ve tasarım standartlarının bir listesini içermektedir.

Anlaşmanın önemli faydalarından bazıları şunlardır:

Bölgesel, alt-bölgesel ve ulusal düzeyde yol ağlarının koordineli gelişimi için bir temel niteliğindedir;

Sonuç olarak alt bölgesel ağın gelişimine yol açacak daha büyük bölgesel/altbölgesel bağlantı ilgisi oluşturmak;

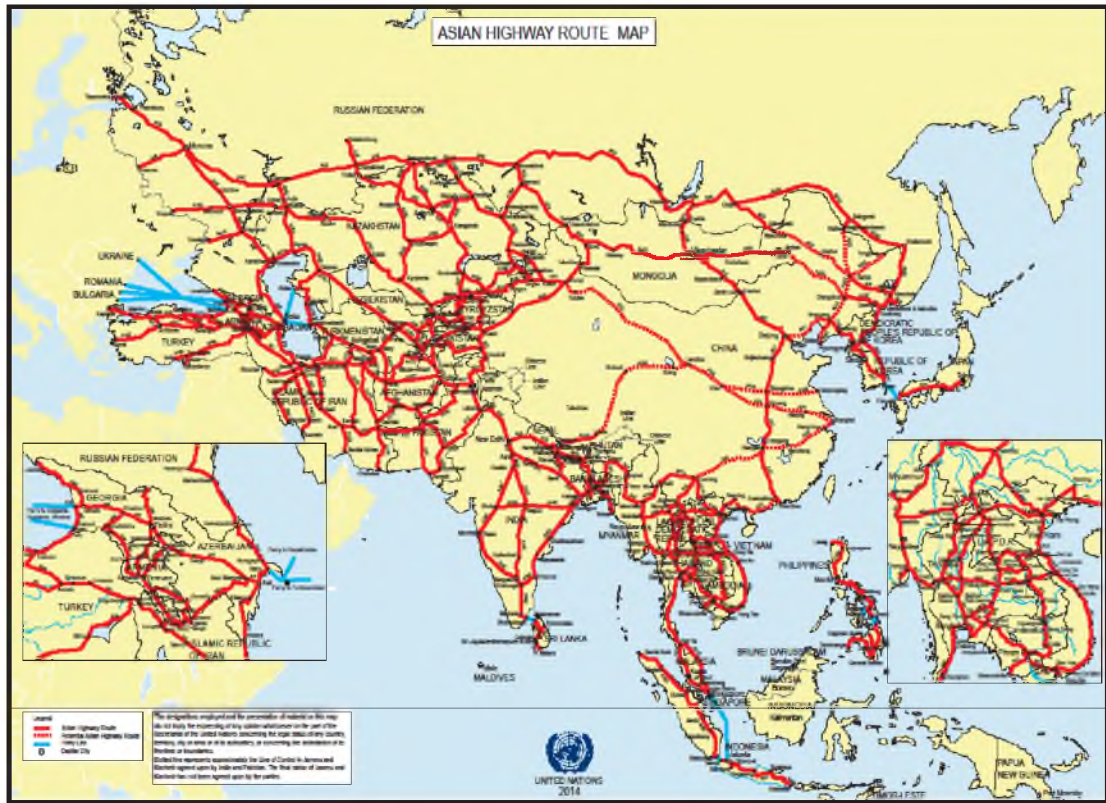
Ortak tasarım ve teknik standartlar, daha sonra birçok altbölgesel kuruluş tarafından bölgesel yolların kalkınması desteklenecek;

Yurtiçi ve karayolu taşımacılığı bağlantısının geliştirilmesi, ulusal ekonomiler ve ülkeler arası ticaretin büyümesini destekler nitelikte olmuştur;

Üye Devletlerin daha iyi müzakere pozisyonunun, kalkınma bankaları tarafından finansmanının garanti altına alınması için faydalı olmuştur; ve

Bölgesel öneme sahip projelere gelişmiş ülke bankalarının ilgisini çekmektedir.

ESCAP Asya Karayolu ve Trans-Asya Demiryolu ağları ve kuru portları ile, bölge için uluslararası bir entegre, intermodal taşımacılık ve lojistik sistemin gelişimini görmek için genel hedefin bir parçası olarak Asya Karayolu Ağı gelişimini teşvik etmeye devam etmektedir(<http://www.unescap.org> erişim: 29.08.2014).



Kaynak:(<http://www.unescap.org> erişim: 29.08.2014).

3.3.3. *Trans-Asya Demiryolu*

Birleşmiş Milletler Asya-Uzak Doğu Ekonomik Komisyonu (ECAFE) öncülüğünde 1960'ların başında ilk olarak Güney Doğu Asya, Bangladeş, Hindistan, Pakistan ve İran üzerinden Singapur'u İstanbul'a bağlayan kesintisiz 14.000 km demiryolu ve ilerisi için Avrupa ve Afrika arasında bir demiryolu bağlantısı olarak ortaya çıkmış, ancak 1970'li yıllarda ECAFE'nin UNESCAP olarak değiştirilmesinden sonra projenin kapsamı genişletilmiş, çok değişkenli taşımacılık ve kırsal kesim bağlantıları da projeye eklenmiştir. Proje şuan 28 UNESCAP ülkesini içerisine alan ve Pasifik kıyılarından Avrupa'ya uzanan 117.500 km uzunluğunda ki demiryolu ağını temsil etmektedir(Can, 2009: 101).

Yaklaşık 117.500 km'yi bulacak Trans-Asya Demiryolu uluslararası mega projesi de küresel ağın yeni demiryolu hatlarından biridir ve muhtemelen Türkiye'ye de bağlanarak buradan Avrupa'ya kadar uzanacaktır(Uğur, 2008: 1).

İpek Yolu gibi, bugünün Trans-Asya Demiryolu; Asya içinde, Asya ve Avrupa arasındaki kültürel alışverişe ve ticarete hizmet etmeyi amaçlamaktadır. Ancak, ağ efsanevi selefinden çok daha geniş bir bölgeyi kapsayan, çok daha büyük bir nüfusa ulaşmaktadır. Bölgedeki demiryollarının bağlanmasını gerçekleştirmek amacıyla sadece bölge ülkeleri arasında değil Orta Doğu ve Avrupalı sistemlerin birleştirilmesi fikri ilk kez 1960'da vurgulanmıştır. Ancak, o sıralar bölgenin siyasi ve ekonomik şartları bu fikir için elverişli değildi. 1980'lerin ortalarından itibaren bölgede siyasi ve ekonomik değişikliklerin kabul edilmesi, Komisyon'un bölge genelinde altyapı ağlarının geliştirilmesine yönelik ilgisine sebep oldu ve Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) projesi Nisan 1992'de başlatıldı. 1994'ten 2001'e kadar, donör ülkelerin mali yardımı ile, ESCAP sekretaryası altbölgeleri kapsayan dört koridor boyunca demiryolu hattının uluslararası önemini tanımlamak için üye devletler ile işbirliği yapmıştır. Yolların belirlenmesine ek olarak, ağın düzgün çalışması için asgari teknik ve ticari şartlar gözden geçirilmiştir. 'Trans-Asya Demiryolu Ağı' işbirliği sonucu yapılan çalışmalarla tanınmıştır. 2002 yılından itibaren, ESCAP sekreteryası demiryolu kuruluşları ile ağın operasyonel hazırlık durumunu test ve ağın kuzey koridor boyunca konteyner blok-trenlerinin görünürlüğü artırarak için demiryolu kuruluşları ile çalışmıştır. Kasım 2003 ve Temmuz 2004 tarihleri arasında Asya ve Avrupa arasında, dört tür organizasyon yapılmıştır. ESCAP Asya Otoyolu, kuru liman ve kolaylaştırma önlemleri ile birlikte, bölge için uluslararası bir entegre, intermodal taşımacılık ve lojistik sisteminin gelişimini görmek için genel hedefinin bir parçası olarak Trans-Asya

Demiryolu ağının geliştirilmesini teşvik etmektedir(<http://www.unescap.org> erişim: 30.08.2014).

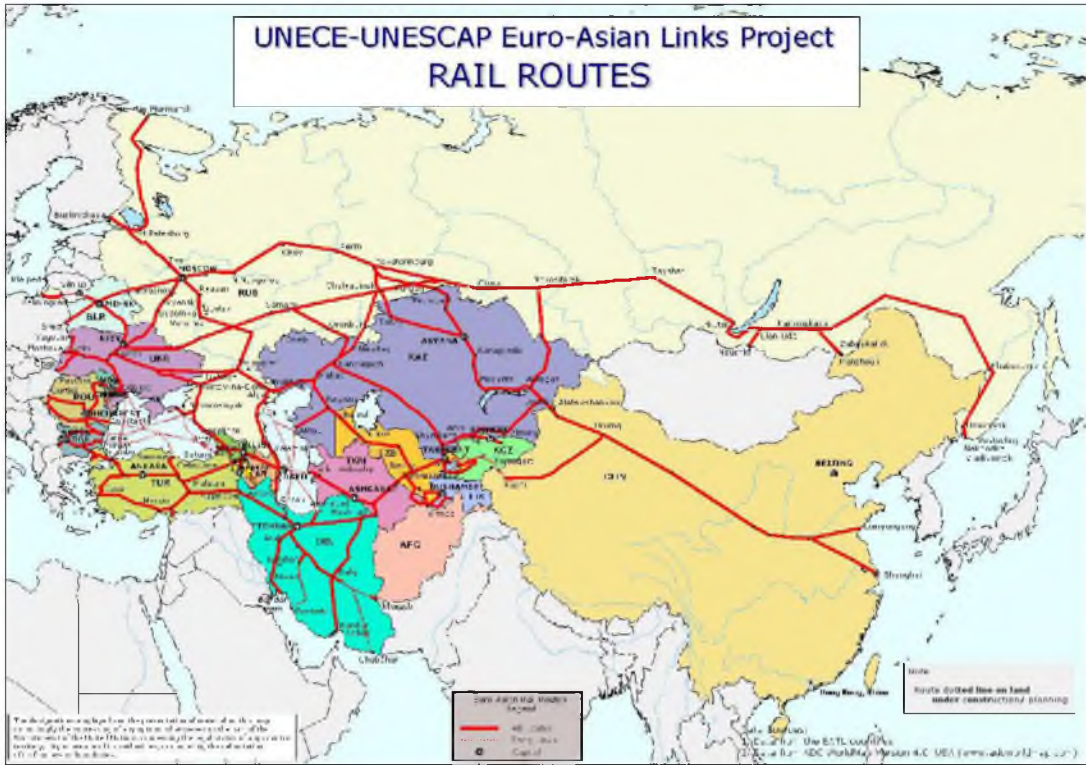


Kaynak:(<http://www.unescap.org> erişim: 30.08.2014).

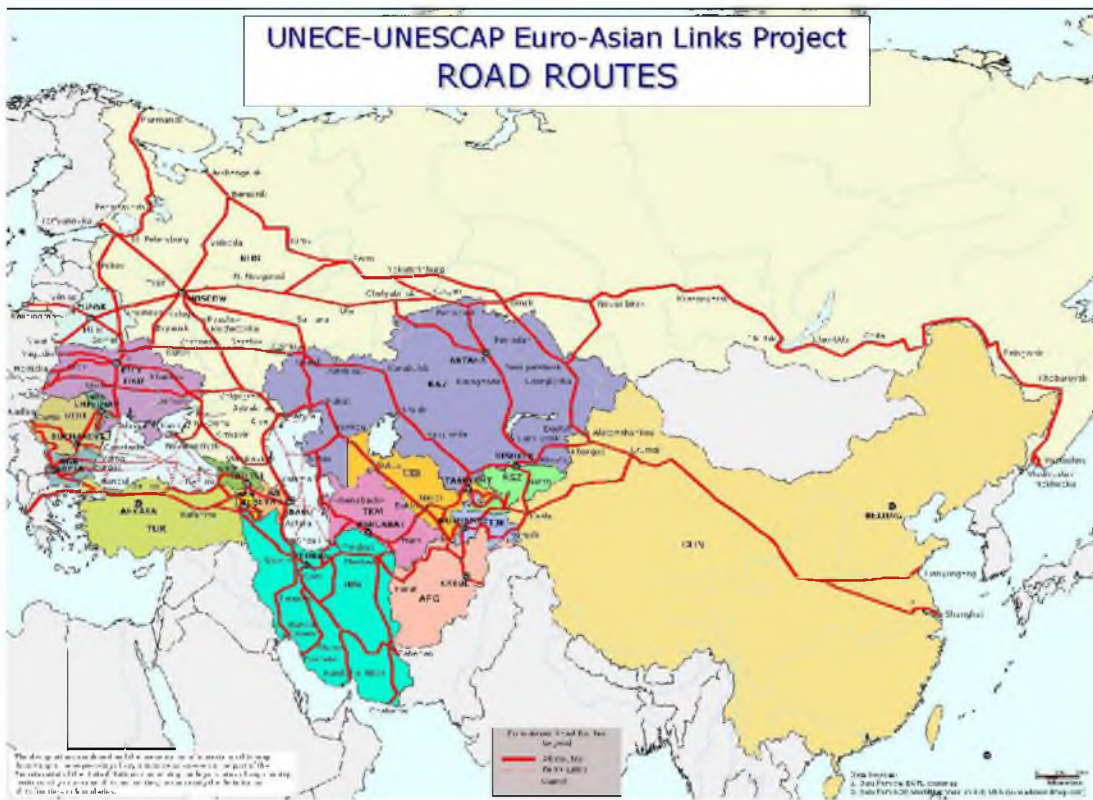
3.3.4. Unece-Unescap Avrupa Asya Ulaştırma Koridorları

Avrasya bölgesinden 18 ülke, BM Kalkınma Hesabı Projesi kapsamında öncelikli olarak ana Avrasya karayolu ve demiryolu güzergahlarının belirlenmesi için işbirliği yapmaktadır. Ayrıca, bu proje kapsamında bu ülkeler de değerlendirilmiş ve bu güzergah boyunca çok sayıda projeye öncelik verilmiştir, bir Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) veri tabanı geliştirilerek, transit taşımacılığın önündeki engellerin ve bu engellerin azaltılması için bir ön analiz yapılmıştır. Uzman Grup Avrupa-Asya bağlantılarının koordineli gelişimi için iyi bir işbirliği mekanizmasını gerçekleştirmek

amacıyla proje kapsamında dört kez bir araya gelmiştir. Avrupa Asya Ulaştırma Koridorunun gelişimi göz önünde tutularak, UNECE Reformu Çalışma Planı onaylanmış, İç Ulaştırma Komitesi projeye devam etmek için kalıcı bir izleme mekanizması kurulması gerektiğini vurgulamıştır. Aynı bağlamda kurulan dinamik yapıyı garanti altına almak için, UNECE ve UNESCAP'a üye ülkeler projenin finansmanı ve sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla istekte bulunmuşlardır. Bu isteğin ardından, iki sekreterlik projenin dört yıllık bir dönemde uygulanacak iki evresi için ortak bir öneri geliştirmiştir. Projeye katılmaya davet edilen ülkeler Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Bulgaristan, Çin, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna ve Özbekistan'dır. Daha sonraki aşamada, Yunanistan da katılmıştır. Proje 2002-2007 döneminde UNECE ve UNESCAP tarafından ortaklaşa yürütülmüştür(<http://www.unece.org> erişim: 31.08.2014).



Kaynak:(<http://www.unece.org> erişim: 31.08.2014).



Kaynak:(<http://www.unece.org> erişim: 31.08.2014).

3.3.5. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Ağı

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) 1985'de Türkiye, İran ve Pakistan'ın işbirliği sonucunda kurulmuştur. EİT'in ilk hali ise Kalkınma İçin Bölgesel İşbirliği Örgütü'dür (RCD). RCD, Soğuk Savaş sırasında Central Treaty Organization-Merkezi Antlaşma Teşkilatı (CENTO) bünyesinde siyasi olarak bir araya gelmiş olan bu üç ülkenin ekonomik anlamda yakınlaşmasını ifade etmekteydi. RCD, 1979'da İran Devrimi'nin ardından dağılmış, ancak 1985'de EİT'in kurulması Türkiye, İran ve Pakistan'ın ekonomik işbirliğini geliştirme niyetlerinin CENTO'ya veya benzer herhangi bir siyasi bloklamaya ihtiyacı olmadığını kanıtlamıştır. EİT'in tarihi açısından önemli bir dönüm noktası 1992'de örgüte Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Azerbaycan, Kazakistan, Afganistan ve Tacikistan'ın üye olmasıdır. Genişleyerek büyük bir bölgesel işbirliği örgütü haline gelen EİT, 14 Eylül 1996'da imzalanan İzmir Anlaşması ile işbirliğini ve ticareti geliştirmek amacıyla yeniden yapılandırılmış üye ülkeler açısından hedefler belirlenmiştir. EİT'in 12. Zirvesinin 2011 yılında Bakü'de yapılmasına karar verilmiştir. Bugüne kadar yaklaşık iki yıllık aralarla düzenlenen Zirvelerin 2009'dan itibaren yıllık bir temelde yapılıyor olması EİT'in aktivitesinin ve dinamizminin artması açısından önümüzdeki dönemde kalkınma, ekonomik işbirliği ve ticaret alanlarında ciddi atılımlara zemin hazırlayabilecek niteliktedir. EİT üye ülkeleri toplamda yaklaşık 450 milyonluk nüfusu, 2,5 trilyon dolar büyüklüğünde bir ekonomik büyüklüğü ve 8 milyon kilometrekarelik bir alanı kapsamaktadır. EİT, İpek Yolu'nun tarihsel olarak birbirine bağladığı coğrafyaların ve bölgelerin 21. yy'da kalkınma ve işbirliği amacıyla tekrar bir araya gelmesini amaçlamaktadır. Bu amaçların yerine getirilmesi için EİT içi ticaretin toplam ticaret hacminin %20'si düzeyine getirilmesi hedef olarak gösterilmektedir (Doğan, 2011: 65-66).

EİT'nin amaçları arasında, ekonomik serbestleşme aracılığıyla üye ülkelerin sürdürülebilir kalkınmalarına aracı olmak, ticaretin önündeki engellerin aşamalı olarak kaldırılması, bölge içi ticaretin ve bölgenin dünya ticaretinde ki payının artırılması ve üye ülkelerin dünya ekonomisiyle entegre olmasının sağlanması, bölgesel ve uluslararası organizasyonlarla işbirliğini yaygınlaştırmak, üye ülkeleri birbirine ve dünyaya bağlayan ulaşım ve telekomünikasyon altyapılarını geliştirmek, doğal kaynaklar ile tarım ve sanayi potansiyelini etkin ve verimli bir şekilde değerlendirmek ve çevrenin korunmasına yönelik tedbirler almak ile üye ülkeler arasındaki tarihsel ve kültürel bağları güçlendirmektir(<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 31.08.2014).

Türkiye Cumhuriyeti, İran İslam Cumhuriyeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti; 1985 yılında kurulan EİT'nin Kurucu üyelerindedir. Diğer ülkeler ise 1992 yılında EİT'ye üye olmuştur. EİT'nin üye ülkelerini şu şekilde sıralayabiliriz: Afganistan İslam Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti, İran İslam Cumhuriyeti, Kazakistan Cumhuriyeti, Kırgız Cumhuriyeti, Özbekistan Cumhuriyeti, Pakistan İslam Cumhuriyeti, Tacikistan Cumhuriyeti, Türkiye Cumhuriyeti, Türkmenistan (<http://did.cevreorman.gov.tr> erişim: 31.08.2014).

Teşkilat, Genel Sekreter Yardımcılıklarına bağlı olan sektörel Direktörlükler şeklinde örgütlenmiştir. Bu çerçevede Direktörlükler ve üye ülkelere göre dağılımları aşağıdaki gibidir:

- Ticaret ve Sanayi Direktörlüğü (Pakistan)
- Haberleşme ve Ulaştırma Direktörlüğü (İran)
- Tarım, Sanayi ve Turizm Direktörlüğü (Türkiye)
- Enerji, Maden ve Çevre Direktörlüğü (Azerbaycan)
- İnsan Kaynakları ve Sürdürülebilir Kalkınma Direktörlüğü (Türkiye-Münhal)

- Proje, Ekonomik Araştırma ve İstatistik Direktörlüğü (Kazakistan)
- Uyuşturucu, Kaçakçılık ve Organize Suç ile (DOCCU) Mücadele Birimi

(İran)

EİT Sekreteryası bütçesinin halen % 66'sı üç kurucu üye ülke tarafından eşit şekilde karşılanmaktadır. Buna göre bütçenin % 22'sine tekabül eden 643.335 ABD Doları ülkemiz tarafından finanse edilmektedir(<http://www.mfa.gov.tr> erişim: 31.08.2014).

3.3.6. Marmaray Projesi

İstanbul'da, bir buçuk asırlık rüyamız olan, dünya otoritelerinin mühendislik harikası olarak nitelendirdiği, çift yönlü akıntının olduğu Boğaz'da, balıkların bile göç yolları dikkate alınarak yapılan, çevreci, dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete başlamıştır (<http://www.ubak.gov.tr> erişim: 31.08.2014).

Marmaray, bir dünya kenti olan İstanbul'un sadece kent içi ulaşım sorununa radikal bir çözüm getirmesi açısından değil, İstanbul'un tarihi ve doğal güzelliklerinin korunması, demir yolu ulaşım ağının gelişmesi, ülkemizin stratejik konumu açısından da önem taşımaktadır. Avrupa Birliği'nin hızlı tren ağlarıyla uyumu yönünde önemli bir adım olan Marmaray, Ankara-İstanbul Hızlı Tren, Kars-Tiflis Projelerigibi projelerin hizmete girmesi ile birlikte, Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demir yolu ağı bağlantısı sağlanmasına imkan verecektir (<http://www.meb.gov.tr> erişim: 31.08.2014).

Proje, Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle

birleştirecek olan İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin modernize edilmesine dayanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın her iki yakasında bulunan demiryolu hatları, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine eklenecektir. Hat, Yedikule'de yeraltına inecek; yeni yeraltı istasyonları olan Yenikapı ve Sirkeci boyunca devam edecek, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek, yeni yer altı istasyonu olan Üsküdar'a ulaşacak ve Söğütlüçeşme'de tekrar yüzeye çıkacaktır. Proje şu anda dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden biri olarak kabul edilmektedir. İyileştirilmiş demiryolu ve yeni demiryolu sisteminin tamamı, yaklaşık 76 km uzunluğa ulaşacaktır. Ana yapılar ve sistemler, batırma tüp tünel, delme tüneller, aç-kapa tüneller, hemzemin yapılar, üç yeni yeraltı istasyonu, 37 yerüstü istasyonu (yenileme ve iyileştirme), işletim kontrol merkezi, sahalar, atölyeler, bakım tesisleri, yerüstüne inşa edilecek olan yeni bir üçüncü hat dahil olmak üzere, mevcut hatların iyileştirilmesi, tamamen yeni elektrikli ve mekanik sistemler ve temin edilecek olan modern demiryolu araçlarını içine alacaktır(<http://marmaray.com> erişim: 12.09.2014).



Kaynak: (<http://www.turkiyegazetesi.com.tr> erişim: 13.09.2014).

3.3.7. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi

2007'de Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın birlikte temellerini attıkları Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi, Kars'la Ahılkelek arasında demiryolu hattının inşasının gerçekleştirilmesi ile Bakü'yü Tiflis üzerinden demiryolu ile Kars'a bağlamayı hedefleyen bir projedir. Batı'nın 'Ermenistan'ı izole ediyor' diye finansmanına karşı durmasına rağmen, proje üç ülkenin kendi imkanlarıyla gerçekleştirilmektedir. Projenin gerçekleşmesiyle Avrupa'yı Anadolu ve Güney Kafkaslar üzerinden Türkistan, Uzak Doğu ve Güney Asya'ya bağlayacak ve "demir ipekyolu" olarak adlandırılan kesintisiz demiryolu ağı tesis edilmiş olacaktır. BTK projesi "Marmaray" projesinin de tamamlanmasının ardından Trans Avrupa ve Trans Asya demiryolu ağlarının birleştirilmesini, Hazar Denizi geçişli tren ve feribot hatları ile Kazakistan ve Türkmenistan'a olan bağlantısıyla, Avrupa ve Türkiye'nin Türkistan, Uzak Doğu ve Güney Asya'ya kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacaktır(Bağırzade, 2014: 12-13).

İstanbul Boğazı'nda sürdürülen Marmaray Projesi'nin de tamamlanması ile birlikte, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi hayata geçirildiğinde Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınmasına imkan verecektir. Böylece Avrupa ile Türkistan arasındaki yük taşımalarının tamamının demiryoluna aktarılması planlanmaktadır (<http://tr.wikipedia.org> erişim: 14.09.2014).

Ayrıca proje Türkiye'nin tarihten aldığı kültürel ve tarihi mirası ile Kafkasya ve Türkistan'daki ülkelerle kaynaşmasına, ekonomik olarak bakıldığında ise bölgede bulunan doğalgaz ve petrol yataklarına kolay ulaşımına bölgenin dünya'ya Türkiye üzerinden açılması açısından önemli bir proje olarak kabul edilmektedir(Küçük yıldız, 2012: 63).

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu ile İran üzerinden geçmekte olan doğu ve batı koridoruna alternatif bir güzergahın oluşturulması; Türkistan'ın Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması; Türkiye üzerinden Marmaray Projesi ile de Avrupa ve Türkistan arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşımın gerçekleştirilmesi; Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Türkistan'ın Akdeniz'e çıkışına imkan verilmesi ve Türkistan ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin önemli bir konuma ulaşması planlanmıştır(Akalan, 2008: 1).



Kaynak: (<http://www.tdmmb.org.tr> erişim: 14.09.2014).

3.4. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye'ye Muhtemel Etkileri

Gelişen teknoloji ile günümüzde ticaret dahil birçok işlemin elektronik ortamda gerçekleştirilme imkanına sahip olmamıza rağmen, ticari faaliyetler neticesinde üretilen

malların fiziksel olarak taşınmasından başka çözüm yolu mevcut değildir. Bu bakımdan eskiden İpek Yolu güzergahı üzerinde yer alan Anadolu topraklarında bulunan ülkemizin doğal bir köprü olması nedeniyle geçmişte sahip olduğu avantajlar günümüzde de devam etmektedir(Akkaymak, 2009: 115).

Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte, bağımsızlığına kavuşan Türkistan Cumhuriyetleri ile Türkiye arasında sosyo-kültürel, ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi açısından doğan yeni fırsatların içinde belki de en önemlisi İpek Yolu'dur. Zira Asya ile Avrupa arasındaki enerji transferi ve ticaretin hızlanması anlamına gelen bu yolun yeniden canlandırılması tüm bölge ülkeleri üzerinde olduğu kadar transit ülke konumunda yer alan Türkiye üzerinde de şüphesiz olumlu dışsallıklar yaratacak çok önemli bir potansiyele sahiptir. Bu nedenlerle küresel ekonominin lokomotifi konumunda olan Güney Doğu Asya ülkeleri ile dünyanın en büyük pazarlarının yer aldığı Avrupa kıtası arasında, intermodal taşımacılığın canlandırılmasının denize çıkışı olmayan Türkistan ülkeleri ve Türkiye için öncelikli dış politika gündemi olması amaçlanmalıdır. Bu bağlamda, özellikle enerji ile birlikte kara ve demir İpek Yolu'nun canlandırılması projesi, Türkiye ve Türkistan Cumhuriyetleri'nin jeopolitik konumlarının yanı sıra hem sosyo-ekonomik ilişkilerini hem de reel egemenliklerini güçlendirebileceği en somut proje olarak ele alınmalıdır(Can, 2009: 81).

Petrol ve doğalgaz, Türkistan Cumhuriyetleri'nin kalkınmaları açısından son derece önemlidir. Türkistan Cumhuriyetleri'nin sahip oldukları enerji kaynakları, bu ülkelerin gerçek anlamda bağımsız olabilmelerinin en önemli ön koşulu olan ekonomik gelişmelerinin temel girdisini oluşturmaktadır. Bölgede faaliyete geçen boru hatlarından elde edilecek geçiş ücretlerinden başka, Türkistan Cumhuriyetleri'ndeki enerji yataklarına yapılan yatırımlar ve rezervlerin işletilmesinden elde edilecek gelirler,

oldukça önemlidir. Türkistan Cumhuriyetleri'ne yapılan enerji yatırımları ve buradan elde edilen gelirler bu ülkelerin ekonomilerine çok ciddi boyutlarda katkıda bulunmaktadır. Türkistan Cumhuriyetleri'nin ekonomik göstergeleri, enerji gelirleri sayesinde, çok kısa bir sürede büyük bir gelişme göstermiştir. Bu ülkeler, çok hızlı bir büyüme trendi yakalamışlar ve milli gelirleri artış göstermiştir. Enerji kaynaklarının, Türkistan Cumhuriyetleri'nin ekonomilerinde lokomotif görevini üstlendiğini söyleyebiliriz(Yüce, 2008: 175).

21. yüzyılın en stratejik enerji üretim merkezlerinden biri olmaya aday Türkistan'da, petrol ve doğal gaz üretim ve ihracatı açısından en çok dikkat çeken ülkeler; Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'dır. Zira bu ülkelerde, 80'e yakın uluslararası enerji şirketinin faaliyetlerini görebildiğimiz gibi, bölgede onlarca milyar dolarlık enerji antlaşmalarının yapılmış olması da, Türkistan'ın önemini ortaya koymaktadır. Bölgedeki enerji kaynaklarının potansiyeli, trilyon dolarlarla ifade edilmektedir. Zengin petrol ve doğalgaz kaynakları ve yeni jeopolitik konumu ile Türkistan, Avrasya coğrafyasının en önemli bölgesi konumundadır. Bu sebeple, Türkistan, nüfuz mücadelesinin en yoğun olduğu bölgelerin başında gelmektedir. Türkistan'da sürdürülen güç mücadelesi, sadece enerji yataklarından alınacak payları değil, bu havzada üretilecek enerjiyi dünya pazarlarına taşımanın hangi güzergahlar aracılığıyla yapılacağını da içermektedir(Yüce, 2008: 178-179).

Tablo 3.1. Türkistan Cumhuriyetleri Ekonomik Verileri (2012)104

Ülkeler	Milli Gelir (Milyar Dolar)	İhracat (Milyar Dolar)	İthalat (Milyar Dolar)	Nüfus	Petrol Üretimi (Milyon Ton)	Doğalgaz Üretimi (Milyar m ³)
Azerbaycan	67.298	30.9	10	9.2	43.1	17.9
Kazakistan	217.241	92.3	44.5	16.675	55.55	12.726
Özbekistan	102.286	12.4	8.6	28.7	3.5	63.5
Türkmenistan	24.500	15.4	10.1	5.0	10.5	72
Kırgızistan	5.775	1.659	4.659	5.48	-	-
Tacikistan	8.097	1.5	3.9	7.9	-	-
Toplam	425.197	154.159	81.759	72.955	112.650	166.126

Kaynak: (<http://www.ekonomi.gov.tr> erişim: 08.07.2015).

Türkistan Cumhuriyetleri'nden Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan ve Kazakistan petrol ve doğalgaz açısından çok önemli rezervlere sahip ülkelerdir. Dünyada "dev petrol ve: doğal, gaz yatağı" olarak adlandırılmış 509 yataktan 28 tanesi bu dört ülkede bulunmaktadır. Bu dört Türkistan Cumhuriyeti'nin 2012 yılı itibariyle toplam doğal gaz üretimi 166.126 milyar m³, toplam petrol üretimi 112.650 milyon ton'dur(Korkmaz, 1992: 20).

Petrol ve doğalgaz rezervleri dikkate alındığında Kazakistan, Türkmenistan ve Azerbaycan'ın dünya sıralamasında kayda değer bir yerleri olduğu görülür. İç tüketimlerinin çok üzerinde bir üretim yapabilme imkan ve potansiyeline sahip olmaları, bu ülkeleri büyük tüketici ülkeler nezdinde daha da önemli kılmaktadır. Özbekistan'ın da doğalgaz rezervleri bakımından kayda değer bir zenginliği bulunmaktadır. Bu dört ülke birlikte bilinen dünya petrol rezervlerinin %3,6'sına ve bilinen doğalgaz rezervlerinin de %6,9'una sahip durumdadır. Sahip oldukları bu oranlar bu ülkelere

diğer ülkelerle olan ilişkilerinde ve dolayısıyla dünya siyasetinde belli bir rolü üstlenebilme şansını vermektedir(Yazar, 2011: 21).

Bölge kaynaklarının dışa açılımı konusunda boru hatları önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye konumu nedeniyle enerji zengini Türkistan Cumhuriyetleri ile, enerjiye ihtiyacı olan Avrupa ülkeleri arasında doğal bir köprü görevi görmektedir. Türkiye her ne kadar enerji üreticisi olmasa da, Türkistan'da bulunan enerji kaynaklarının boru hattı projeleriyle Avrupa'ya taşınmasında kilit rol oynamaktadır. Türkiye açısından en önemli boru hattı Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı'dır. Türkiye bölgede etkin olan güçlerin politikalarını ciddiye alarak enerji politikalarını belirlemekte ve coğrafi konum avantajını kullanmaya çaba göstermektedir(Aydın, 2012: 208).

Türkiye, nüfusu 75 milyona yaklaşan ve milli geliri yarım trilyon doları bulan Türkistan Cumhuriyetleri ile olan kültürel ve ekonomik ilişkilerini geliştirmek zorundadır. Türkistan Cumhuriyetleri ile kurulan iyi ilişkiler Türkiye'nin ekonomisine fayda sağlamasının yanı sıra aynı zamanda bölgede söz sahibi olmasına da imkan verecektir. Türkistan petrolünün Rusya üzerinden boru hatları ile taşınması, Boğazlarda deniz trafiğinin artmasına ve neticesinde ekolojik çevrenin zarara uğramasına neden olacaktır. Bu nedenle Türkiye, Türkistan petrolünü kendi toprakları üzerinden Ceyhan'a ulaştırmak istemektedir. Türkiye'nin bu siyasetinin başarılı olması diğer bölge ülkeleri ile akıllı ilişkiler kurmasına, uluslar arası güçlerle olan ilişkilerde ise tutarlı bir politika izlemesine bağlıdır(Aydın, 2012: 222).

Türkiye açısından, aramızda tarihi, kültürel bağlarımız bulunan coğrafi konumu ve stratejik önemi itibarıyla, Türkistan Cumhuriyetleri ile her alanda işbirliğine gitmek ve Türk Dünyasında ekonomik işbirliğini sağlamak faydalı olacaktır. Böyle bir oluşum,

bölge ve dünya barış ve refahına katkı yapabilecek sonuçları da beraberinde getirebilecek güce sahiptir(Ersungur vd. 2007: 308).

Türkiye Cumhuriyeti'nin 11. Cumhurbaşkanı Abdullah GÜL, Türk Konseyi Üçüncü Zirve Toplantısı'nda ki açıklamalarında, Küresel ekonomik ağırlık merkezinin, Atlantik'ten Asya-Pasifik'e kaydığıının artık bir vakıa olduğunu, bunun da Türk Dünyası'nın jeo-ekonomik önemini artırdığını belirtmiş ve konuşmasına şöyle devam etmiştir:

Türkiye, Azerbaycan, Türkmenistan, Kırgızistan, Kazakistan ve Özbekistan'ın ekonomik ve demografik potansiyeli toplamda; 4,8 milyon kilometre karelik yüzölçümüyle dünyada 7. sırada; 140 milyonluk nüfusla 9. sırada; 1,5 trilyon dolarlık milli hasıla ile 13. sıradadır.

Söz konusu sıralamadan da kolaylıkla görüleceği üzere, Türk dünyası küresel ölçekte sahip olduğu coğrafi ve demografik ağırlığın altında bir ekonomik performans sergilemektedir. Bu da, ekonomik kalkınma hamlelerimize aralıksız devam etmemiz gerektiğine işaret etmektedir. Tarihe baktığımızda, Türk devletlerinin güçlü ve etkili olduğu dönemlerin, İpek Yolu'nun dünya ticaretinin ana güzergahı olduğu dönemler olduğunu görüyoruz. Türk Dünyası, küresel ekonominin ve dünya ticaret yollarının dışında kaldığında ise, siyaset ve medeniyet sahasında ağırlığı da azalmıştır. Bu bir vakıadır. Tarihi okuyan, bilen herkes bunu görmektedir. Bu anlamda İpek Yolu, Türk Dünyası'nın ekonomik refahının ve siyasi etkinliğinin anahtarıdır. Dolayısıyla İpek Yolu'nu yeniden diriltmek bizim açımızdan stratejik

bir öncelik olmalıdır. Modern anlamdaki İpek Yolu, tarihi İpek Yolu'nun bu sefer geniş tren ağlarıyla, ulaşım hatlarıyla, enerji koridorlarıyla, doğalgaz boru hatlarıyla örülmesi demektir(<http://www.tccb.gov.tr> erişim: 01.12.2014).

Dünya ticaretinin yoğunluk merkezi tarih boyunca farklılık göstermektedir. Bu farklılık ülkeler için ekonomik ve siyasi fırsatları da beraberinde getirmektedir. Türkiye tarih boyunca geniş bir coğrafyada siyasi, askeri ve ekonomik hakimiyetini devam ettirmiştir. Doğu batı hattında Balkanlardan başlayarak Çin sınırlarına kadar ve kuzey güney hattında Kafkaslardan Ortadoğu'nun önemli bir kısmı tarihte, "Türk coğrafyası" olarak nitelendirilmiştir. Bu bölge Türklerin doğal yaşam alanıdır. Bugün bu bölge enerji kaynaklarının değerlendirilmesinden ve Avrupa ile Çin-Hindistan ve Güneydoğu Asya arasında gelişen ticaret dolayısıyla ekonomik değeri giderek artan bölgedir. Yine kuzeyde zengin enerji kaynaklarına sahip Rusya'nın yeniden güç kazanmaya başlamasıyla bölgenin yatırım ve ticaret potansiyeli, ekonomik değer oluşturmaktadır. Dolayısıyla Türkiye için tarihi hayat alanında yeni dış ticaret ve yatırım imkanları çok hızlı bir şekilde artmaktadır(<http://www.aksiyon.com.tr> erişim: 16.09.2014).

Türkistan Cumhuriyetleri gibi denize çıkışı olmayan ülkeler, özellikle deniz aşırı piyasalarla yapmış oldukları ticarete kullandıkları transit rota üzerindeki ülkelere bağımlıdırlar. Gerçekleştirdikleri ticarete bu ülkelerdeki taşımacılık sistemlerinden, ticaret ve sınır geçişlerine ilişkin idari uygulamalardan, güvenlik durumundan ve ikili siyasi ilişkilerin durumundan kaçınılmaz olarak etkilenmektedirler. Bu ülkelerin tümü ister doğuya, ister batıya hangi yöne olursa olsun yapmış oldukları ticarete birbirlerinin transit geçiş ülkesi konumundadır. Bu durum, istismar edilmesi kolay transit geçişlerden yaratılacak ticari rantlar yerine, tüm tarafların sıkı işbirliğiyle daha karlı çıkabileceği

ortak menfaatler doğrultusunda ve etkinlik sağlayıcı, toplam refah kaybına yol açmayan alternatif çözümlerin üzerinde odaklanmaları gerekir. Zira İpek Yolu güzergahı gibi entegre ticaret güzergahları üzerindeki ülkelerin ticaretin kolaylaştırılması hususunda ortak menfaatleri bulunmaktadır. Çoğunluğunu Türkistan Cumhuriyetleri'nin oluşturduğu İpek Yolu ülkelerinin ortak menfaatlerin korunmasının ve artırılabilmesinin en akılcı yolu iyi ilişkiler, sıkı işbirliği ve birlikte hareketten geçmektedir(Can, 2009: 88).

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması Türkiye için birçok fırsat içermektedir. Balkanlar, Kafkasya, Ortadoğu ve Türkistan Cumhuriyetleri'yle güçlü bağlara sahip olan Türkiye bu yeni projelerin kilit ülkesi konumunda yer almaktadır. Bunu iyi değerlendirmeli, mega projelere dahil olmalı, demiryolu ulaşım, enerji hatları altyapısını buna göre revize etmeli ve yenilemelidir. Çünkü Türkiye, petrol ve doğalgaz iletim güzergahı üzerinde olduğu kadar, yeni gelişmekte olan ulaştırma ağlarının da jeostratejik ortağı konumundadır(<http://www.aksiyon.com.tr> erişim: 16.09.2014). Traceca, Asya Otoyolu, Trans-Asya Demiryolu gibi projelerin önemli bir bölümü Türkistan coğrafyasından geçmekte ve bu projeler Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Projelerin tam manada işlevsellik kazanması ile Türkistan ile olan sosyo-ekonomik ilişkilerimizin istenen düzeye ulaşması daha da kolayacaktır.

Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) ile katılım müzakereleri devam etmektedir. Bu sebeple AB ile Türkiye pek çok alanda birbirine yakınlaşmıştır. Bunun bir sonucu olarak, AB ve Türkiye'nin Türkistan politikaları benzer ve aynı yönde özelliklere sahiptir. Enerji transferi bakımından en az maliyete sahip, doğru ve akılcı yol olan Balkanlar'da istikrarlı ve güvenli bir ortamın oluşmasını isteyen AB, aynı politikasını

Türkistan'da da sürdürmektedir. Türkiye, Türkistan'dan Avrupa'ya enerji transferini gerçekleştirecek en kısa yol üzerinde yer almaktadır(Taşdemir, 2009: 701).

AB, sadece enerji transferi açısından değil, diğer tüm ticari ilişkilerde, özellikle karayolu taşımacılığı gibi faaliyetlerde Türkiye'nin ülke olarak konumundan etkin bir şekilde yararlanmak istemektedir. Özellikle TRACECA gibi projeler göz önüne alındığında Türkiye'nin konumu giderek daha da önemli hale gelmektedir. Nitekim TRACECA, Türkistan ülkelerini Kafkasya üzerinden Avrupa ile bağlamayı hedefleyen ve ağırlıklı olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerini içeren bir Doğu-Batı ulaşım ağıdır. TRACECA projesinin tamamlanması ile demiryolu ve karayolu bağlantıları olan limanlardaki ana nakliyat merkezleri ile Türkiye, Avrupa-Asya yük trafiğinde kilit ülke olmaya adaydır. Projenin hayata geçmesi ile birlikte Türkiye, bölge devletleri ile ilişkilerini geliştirme fırsatına sahip olacak ve karayolu üzerinden Türkistan ile bağlantı kurabilecektir. Böylelikle Türkiye'nin Güney Kafkasya ve Asya ülkeleri ile olan ticaret hacmi gelişme gösterecektir. Bu husus, Avrupa ülkelerinin gözünde Türkiye'nin yerini daha da yükseltecektir(Taşdemir, 2009: 702).

İpek Yolu'nun canlanması ile birlikte Türkiye, Türkistan Cumhuriyetleri'nden hammadde ihtiyaçlarını daha ucuza karşılama imkanı bulurken, avantajlı fiyatlarla mamul maddeleri de bölgeye ihraç edebilecektir. Güvenli ve sürprizlerden uzak bir taşımacılık sektörü dış ticaret yapmaya, karşılıklı yatırımlara girişmeye hedefleyen bir girişimci kitleyi de beraberinde getirecektir. Bu ülkelerin kalkınmaları için bir zorunlu olan yabancı sermayeden de bu şekilde yararlanılabilecektir. Tüm bu gelişmelerin neticesinde artan ticaret hacmi artan refahı da beraberinde getirecektir. Jeopolitik ve jeostratejik önemini korumuş Türkiye, geçmişte İspanya ve Portekiz'in Latin Amerika'yı arkasına alarak Avrupa Birliğine girişte yakaladığı avantajı, Türkistan Cumhuriyetleri'ni

arkasına alarak gerçekleştirme imkanına sahip olacaktır. Şu nokta da unutulmamalıdır ki, ekonomiler istikrarlı ortamlarda gelişme gösterirler. Kendi iç istikrarlarını sağlamış kardeş ülkelerin girişimlerinin, beraberinde refahı getireceği de muhtemeldir(Barutça, 2006: 10-11).

Türkiye sahip olduğu özellikle karayolu ve demiryolu ulaştırma koridoruyla lojistik üs olma yolunda ilerlemektedir. Türkiye; karayolu, demiryolu, deniz ve hava ulaşımını geliştirip daha verimli bir şekilde kullanılmasına imkan vererek taşımacılıkta merkez üs olma rolünü üstlenebilir. Bu da bölgeler arasında iş birliğinin ve istikrarın sağlanmasına yardımcı olacaktır(Tutar vd. 2009: 18).

Kısaca, Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi'ndeki limanlar daha etkin ve verimli bir yapıya sahip olması için çalışılmalıdır. Türkiye'nin, hem batıya hem de doğuya, özellikle Türkistan Cumhuriyetleri'ne ve Uzak Doğu'ya en uygun taşımacılık sistemini kullanarak bağlanması zorunludur. Bu bakımdan, Doğu-Batı Koridoru içinde yer alan Trans-Asya Orta Koridoru yani İpek Yolu, üzerinde durulması gereken hattır. Bu hattın geliştirilmesi halinde, Türkiye'nin taşımacılıktaki üstünlüğü artacak ve özellikle transit trafik Türkiye'ye yönelerek Türkiye'nin bölgesel lojistik güç olma potansiyeli güç kazanmış olacaktır. Sonuçta, taşımacılık ve lojistik hizmetleri veren Türk şirketleri bundan ciddi kazançlar elde ederken, ülkenin döviz gelirleri de yükselmiş olacaktır(Kaynak, 2003: 28).

SONUÇ ve ÖNERİLER

İpek Yolu, tarihte karşımıza ilk olarak bir ticaret yolu şeklinde çıkmaktadır. İnsanoğlunun birtakım ihtiyaçları var olup, bu ihtiyaçlar zorunluluktan ya da ilgiden kaynaklanmaktadır. Dönemin ihtiyaçlarına göre, o bölgede bulunmayan bir mal ya da ürün, farklı coğrafyalardan temin edilerek nakli gerçekleştirilmekteydi. İpek Yolu'na adını veren ürün olan ipek, bu yolun en önemli ticaret malı özelliğini korumuş ve en fazla ticareti yapılan ürün olmuştur. Bu yol üzerinde ipek ile beraber pek çok ürünün de ticareti gerçekleştirilmiştir.

İpek, en eski çağlardan günümüze kadar insanların dikkatini üzerine çekmiş ve ilgi odağı haline gelmeyi başarmıştır. İpeğe sahip olanlar, toplum içerisinde statü sahibi olduğundan ipeğin önemi sürekli artmaktaydı. İpeğin yanında farklı birçok değerli ürünün bu yol ile batı ülkelerine taşınması, tarihin çeşitli dönemlerinde bu yola hakim olabilme mücadelelerini doğurmuş ve bu mücadelelerin sonucunda çoğu zaman büyük savaşlar yaşanmıştır. Fakat, bu yola hakim olmak, hiç de kolay olmamıştır. Hakimiyet kuran devletler ve uluslar ise bunu uzun süre devam ettirememiştir. Çünkü, bu yol için mücadele edecek rakip sayısı oldukça fazladır.

İpek Yolu, yüzlerce yıl Doğu ile Batı dünyası arasındaki bütün ticari, dini, siyasi, askeri ve ekonomik ilişkilerin en önemli araçlarından biri olmayı başarmıştır. Tarihin ilk çağlarından itibaren düzenlenen ticaret kervanları ile Asya'nın çok değerli ipek kumaşları, halıları, şalları, çayları ve diğer ticari eşyaları bu yol aracılığıyla İran'a, Bizans'a ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerine taşındığı gibi, Batıdan gelen Hristyanlık, Yahudilik, diğer din ve kültürler hep bu yol ile doğu medeniyetini etkilemiş, bunu yanı sıra Türk'lerin batıya olan göçleri hep bu yol üzerinden gerçekleşmiştir.

Türk'lerin bu yol üzerinden Bizans egemenliği altındaki Anadolu topraklarına gelerek, buralara yerleşip imara başlamaları tarihin en önemli medeniyet hamlelerinden birisi olarak kabul edilebilir. Türkistan'da elde ettikleri her türlü birikimi bu bölgeye getiren Türk'lerin bütün hayatına bu yolculuk damgasını vurmuştur. Atlarından keçilerine, inançlarından dinlerine, mitolojilerinden efsanelerine, taş işleme sanatından mimarisine kadar pek çok öge İpek Yolu içindeki kültür yolculuğunu ve akrabalığını görmemize imkan vermektedir. Birliğin asıl sırrını burada görebilmemiz mümkündür. Bütün bunların ortak kültür unsuru olduğu aşikardır. Kültürlerin akrabalığı hemen fark edilmekte olup, İpek Yolu'ndaki kültür değerlerinin iyi değerlendirilmesi ve bilinmesi gerekmektedir. Türk Dünyasında birliğin kültür temeli bu şekilde güçlenecektir.

Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde, Türk kültürünün asıl öğelerinde, İpek Yolu'nun apayrı bir yeri ve önemi olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş alanları birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine yakınlaştırırken, ticari ilişkilerini arttırmış, zenginleşmelerini sağlamış, birlik ve beraberliklerini kolaylaştırmış, zamanın en büyük medeniyet merkezlerinin kurulmasında önemli görevler üstlenmiştir. Bununla beraber İpek Yolu'nun ün kazanmasında Türk devletlerinin de önemli katkıları olmuştur.

İpek Yolu, tek bir güzergaha sahip olmayıp zamana ve özellikle dönemin siyasi şartlarına bağlı olarak yeni açılan hatlardan oluşan bir yol şebekesiydi. En eski çağlardan günümüze kadar, Çin ve Batı dünyası arasında iletişimi sağlayan tek bir yolun varlığına inanılmış ve bu yolun da, yüzyıllarca değişmeden devam ettiği düşünülmüştü. Bununla beraber güney ve güneybatı Asya'ya, Hindistan ve İran'a kadar ulaşan ticaret ve kervan yolundan bahsedilmekle beraber, Akdeniz'in doğu limanlarına kadar ulaşarak,

batı medeniyetleri ile uzunca bir süre boyunca, tek bağlantı yolu olduğuna inanılmaktaydı.

Daha eski dönemlerde var olan Hun devletinin hükümdarlığı zamanında da bu devletin topraklarından geçen ve Uzak Doğuyu Yakın Doğuya ve Batıya bağlayan ticaret yolları mevcuttu. Elde edilen bilgilere göre Hun devleti zamanında Çin'den Batıya doğru giden üç ana yol bulunmaktaydı. Bunlar Kuzey İpek Yolu, Orta İpek Yolu ve Güney İpek Yolu'ydu.

Çin'den başlayarak Türkistan ve Kafkaslar üzerinden Avrupa'ya ulaşan İpek Yolu geçtiği bölgelerdeki dönemin devletlerine veya milletlerine ticari ve kültürel bir zenginlik katmıştır. Ancak bu ticari ve kültürel yol Coğrafi keşiflerin başlamasının ardından eski önemini yitirmiş dolayısıyla bu bölgede eski değerini kaybetmiştir. Özellikle Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte önemini kaybeden İpek Yolu, Türkistan'da ve Kafkasya'da ki enerji kaynaklarının bulunması ve jeopolitiğinin artması bölge ve dünya ülkelerinin dikkatlerini yeniden bu topraklara çekmiştir. Bu enerji kaynaklarının Avrupa ve Dünya piyasalarına taşınması için çeşitli projeler gündeme getirilmiş, bu projelerin bir kısmı ise jeopolitik açıdan oldukça önemli olan ve ulaşım yollarının merkezinde bulunan Anadolu'dan yani Türkiye üzerinden geçmektedir.

Türkistan Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını ilan etmelerinden hemen sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hemde tarihsel ve kültürel bir değer olarak yeniden hayat bulması gündeme gelmiş, bu yol üzerinde inşa edilmiş ve artık kullanılmayan mekanların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için bir takım çalışmalar başlamıştır. İpek Yolu'nun dünya tarihindeki en önemli görevi, Doğu ve Batı medeniyetleri arasında bir köprü olmasıdır. Batı dünyası bu sayede yeni fikirler

üretmeye başlamıştır. Bunun yanı sıra İpek Yolu üzerinde yer alan medeniyetler birbirleri ile daha da yakınlaşmış ve insanın yeryüzünü kavraması konusunda son derece ciddi açıklamalar ortaya atılmıştır. Ayrıca, hiç şüphesiz ticaret gelişmiş, günümüz ekonomik faaliyetlere en yakın ilişkiler yine bu ticaret yolları üzerinden gerçekleştirilmiştir.

Dünyada son dönemde kullanılmaya başlayan doğal kaynakların ve enerji kaynaklarının piyasalara yönlendirildiği asıl bölge Türkistan'dır. Dünyada enerji tüketiminde ki en hızlı artış Çin ve Hindistan gibi kalabalık nüfuslu ülkelerden gelmektedir. Ayrıca Avrupa Birliği petrol ve doğal gazı olan bağımlılığını Türkistan'dan temin edeceği enerji kaynaklarıyla karşılamak zorundadır. Bu durum Asya'nın orta bölgelerinden Avrupa'nın Batısına doğru enerji akımının geçeceği yerlerin stratejik değerini arttırmaktadır. Türkiye ve Rusya enerji koridorlarının bağlantılarını kendi lehlerine sonuçlanması için çaba harcamaktadır. Yine Asya'daki yeni gelişme merkezlerinin ihtiyaç duyduğu malların taşınması da önemli bir lojistik faktör olduğundan dünyada yeni fırsatlar sağlayan bir bölge olarak dikkatleri üzerinde toplamaktadır. Sonuçta enerji kaynaklarına bağımlılık ve enerji fiyatlarındaki sürekli yükseliş nedeniyle Asya'nın orta bölgelerinde artan refah düzeyi tüm dünya için iştah kabartıcı bir nitelik taşımaktadır. Diğer bir deyişle enerji ekonomilerinin bölgenin gelişmesine ve dış ticarete etkisi yeni oluşumlarla artmaktadır.

Zengin doğal kaynaklara sahip olmaları nedeniyle Türkistan Cumhuriyetleri pek çok ülkenin dikkatini üzerine çekmiştir. Ayrıca Rusya hala bu Cumhuriyetleri kendi egemenliği altında tutma eğilimi göstermektedir. Bu sebeple, diğer ülkelerle yakın ilişkiler içerisine girmesine pek sıcak bakmamaktadır. Merkeziyetçi ekonomik sistemden serbest piyasa ekonomisine geçme çabası içerisinde olan Türkistan

Cumhuriyetleri ile Türkiye arasındaki ortak kültür ve coğrafyanın yakın olması nedeniyle bağımsızlıklarını ilan ettikleri ilk günlerden itibaren başlayan ekonomik ve ticari ilişkiler, dünyada yaşanan konjonktürel dalgalanmalara rağmen, değişen ve gelişen bir hızla devam etmektedir.

SSCB'nin dağılmasıyla birlikte siyasi bağımsızlıklarını elde eden Türkistan Cumhuriyetleri'nin ekonomik olarak tam manasıyla bağımsızlıklarına kavuştuklarını söylemek doğru olmaz. Çünkü önemli doğal kaynaklara sahip olmalarına rağmen Türk devletleri mamul maddelerin üretiminde eski SSCB ülkelerine özellikle de Rusya'ya bağımlı durumdadırlar. Bunun yanı sıra, Türkistan ülkelerinin sahip oldukları doğal kaynakları pazarlamak için gerekli olan ulaşım ve boru hatları üzerinde de bağımlılıkları devam etmektedir.

Bağımsızlık sonrasında Türkistan Cumhuriyetleri'ndeki ekonomik yapıyı göz önüne aldığımızda karşımıza çarpıcı gelişmeler çıkmaktadır. Siyasi bağımsızlığın getirdiği heyecan, Türkistan Cumhuriyetleri'nde kısa bir süre içinde yerini ekonomik bağımsızlığın elde edilmesi için gösterilen çalışmalara bırakmıştır. Ancak bu ülkeler, büyük enerji ve tarımsal üretim potansiyeline sahip olmalarına rağmen bu potansiyeli hayata geçirememiş ve böylece serbest piyasa ekonomisine geçişleri de yavaşlamıştır. Özellikle enerji kaynaklarının uluslararası piyasalara ulaştırılması konusunda Rusya Federasyonu'na bağımlılıklarının devam etmesi, ekonomik bağımsızlığını elde etmelerini daha da zorlaştırmaktadır.

Türkiye ile Türkistan Cumhuriyetleri arasında gerçekleşen ilişkileri siyasi-kültürel ilişkiler ve ekonomik-ticari ilişkiler kapsamında değerlendirmek mümkündür. Türkiye Cumhuriyeti'nin bölgeye yönelik genel politikasını; Türkistan ülkelerinin bağımsız, siyasi ve ekonomik istikrara ulaşmış, kendi aralarında ve komşularıyla

işbirliği içinde, uluslararası toplumla bütünleşmiş ve demokratik değerleri kabul etmiş devletler olarak varlıklarını devam etmelerini desteklemek şeklinde ifade etmek mümkündür. Türkiye bu politikasıyla bölge ülkelerinin önemli bir ortağı olmayı başarmıştır.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye ile diğer Türkistan Cumhuriyetleri arasındaki ekonomik ilişkilerin istenen düzeye ulaşmadığı görülmektedir. Bu durum, Türkiye'nin Türkistan Cumhuriyetleri'ne ekonomik yetersizliklerinden dolayı gelişmiş ülkeler kadar yatırım yapamamasından kaynaklanmaktadır. Ancak, ekonomik entegrasyon açısından değerlendirildiğinden, Türkiye'nin ekonomik alanların hemen hepsinde Türkistan Cumhuriyetleri ile ilişkisinin var olduğu ve ortak kurumsallaşma faaliyetlerinin devam ettiği görülmektedir. Ekonomik ilişkilerin yeterince gelişmemiş olmamasına rağmen, yoğun işbirliği çalışmaları ve çabaları Türkiye ile Türkistan Cumhuriyetleri'nin tarihi, kültürel ve coğrafi yakınlık ve bağlarının bir sonucudur.

Üretimin hızla Asya ülkelerine kaymasının bir sonucu olarak, Asya ülkelerinin Dünya ekonomisindeki paylarının hızla arttığı bir dönemden geçilmektedir. Bu gelişmeler sonucunda Asya ülkelerinde dış pazarlar için üretilen malların Avrupa pazarlarına en hızlı ve en kolay yoldan ulaştırılması elzem bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Avrupa'nın Pasifik kıyılarında yer alan limanların hızla artan ticaret hacmi karşısında yetersiz kalması, ülkeleri yeni ticaret yolları arayışına itmiştir. Bütün bunların sonucunda Türkistan, Anadolu, Kafkasya gibi doğu ve batı ticaretinin geçiş rotası üzerinde bulunan coğrafyaların önemi artmıştır. Günlük üretim hızını sürekli olarak arttıran Çin, İpek Yolu'nun bir ucunda yer almakta, diğer ucunda ise büyük bir pazar olan Avrupa Birliği bulunmaktadır. Son dönemlerde küreselleşmenin de etkisiyle Tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırılması ve böylece bu rota üzerinde yer alan

ülkelerin küresel ekonomiyle entegre olmasını kaçınılmaz hale gelmiştir. İpek Yolu için önemli bir kavşak noktası olan Türkiye bu fırsatları iyi değerlendirebilmesi durumunda, önemli bir ticaret merkezi haline gelmesi kolaylaşacaktır.

Tarihi İpek Yolu'nun asrımızdaki anlam ve öneminin yeniden farkedildiği aşikardır. Günümüzde İpek Yolu'ndan bahsedildiğinde, akıllara sadece kara İpek yolu gelmemekte, bunun yanı sıra; demir İpek Yolu, deniz İpek Yolu, hava İpek Yolu, kültür İpek Yolu, turizm İpek Yolu, enerji hatları, lojistik merkezler vb. sistemleri de içerisine alan gelişmiş ağ ve tesislerden söz edildiği anlaşılmaktadır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için yapılan toplantılar, girişimler, anlaşmalar, başlatılan ve planlanan projeler, İpek Yolu'nun ne kadar ciddiye alındığının ve önemsendiğinin işaretleridir. Bütün bunlar, Kara yolları, demir yolları, kıtalar arası ulaşım koridorları, ana kentler ve lojistik üslerden oluşan ve geçtiği bölgeleri besleyen, böylece hem bölge ülkelerinin kalkınmasına yardımcı olan hem de dünya ile entegre olmasına katkı sağlayacak gelişmelerdir.

Türkistan ülkelerinin ekonomik yapılarındaki istikrarsızlık halen devam etmekte ve yasal mevzuatta önemli boşluklar bulunmaktadır. Gümrük geçişlerinde ülkeler arası farklı uygulamalar ve büyük sıkıntılarla karşılaşmaktadır. Sınır ve sınır ötesi maliyetlerin yüksek olması Türkistan'da ticaretin gelişmesinin önündeki önemli zorluklardır. Ayrıca lojistik sektörünün gelişmesi için ülkelerin birlikte hareket etmesi ve yasal boşlukları doldurması gerekmektedir. Tüm bunlar gerçekleştirildiği zaman, sadece İpek Yolu canlandırılmayacak, özel sektörün gelişmesi ile birlikte bölgede taşımacılık, lojistik sektörü önemli ilerlemeler kaydedecek ve bölgenin ticaret hacmi artacaktır.

İpek Yolu; üzerinde yer alan bölgeler, özellikle de Türkistan coğrafyası için özel bir yer tutuyor. Asya bölgesinin tam kalbinde yer alan bu bölge için İpek Yolu denize çıkışı için hayati önem taşıyor. Devam eden ve planlanan projelerle yeniden canlandırılması için çaba harcanan İpek Yolu, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler bakımından yeni ticari pazarlar, gelişmiş ulaşım ağları sayesinde daha iyi ticaret, ekonomide istihdam, tüketimin artmasına bağlı olarak karşılanmakta zorluk çekilen enerji ihtiyacına uluslararası alanda cevap verebilme anlamına geliyor. İpek Yolu'nun canlanması ile birlikte bölge ülkelerinin refah düzeyinin artmasına paralel olarak demokratik değerlerin ve hukuki altyapının bölgede benimsenmesi daha mümkün hale gelebilecektir.

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması Türkiye için pek çok fırsatı içerisinde barındırmaktadır. Balkanlar, Kafkasya, Ortadoğu ve Türkistan'da yaşayan Türk asıllı milletler ve Türkistan Cumhuriyetleri ile geçmişten gelen tarihi ve kültürel bağlara sahip olan ülkemiz yeni projeler için önemli bir yer ve önem teşkil etmektedir. Ülkemiz bu bağları iyi değerlendirmeli, kapsamlı ve büyük projelere müdahil olmalı, ulaşım hatlarını yeniden gözden geçirmeli ve yenilemelidir. Çünkü ülkemiz, hem petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının hem de çalışmaları devam eden ulaştırma ve ticaret ağlarının güzergahı üzerinde yer almaktadır. Özellikle doğal kaynak bakımından zengin Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan gibi kardeş ülkelerle olan ilişkilerimizin geliştirilmesi hayati önem arz etmektedir.

Türkiye'nin, İpek Yolu'nu yeniden canlandıracak projelerin merkezinde yer alması; gelişen teknolojiyi özellikle ulaştırma ve enerji taşıma ağlarında kullanmak amacıyla yakın takibe alması, yerli üretimin canlandırılması ve yerinde siyasi girişimler ile, İran-Rusya rekabetinden güçlenerek çıkması kaçınılmazdır. Kısaca, yeni dünya

düzeni İpek Yolu üzerinde şekillenmekte olup, Türkiye'nin akılcı politikalar sergileyerek dünyanın ileri gelen ülkelerinden biri haline gelmesi işten bile değildir.

Ayrıca hayata geçirilmeye çalışılan projeler Türkiye'nin tarihten aldığı kültürel ve tarihi mirası ile Kafkasya ve Türkistan'daki bölge ülkelerle daha da yakınlaşmasına, ekonomik alanda ise bölgenin zengin doğalgaz ve petrol kaynaklarına daha kolay ulaşımına, bunun sonucu olarak dış dünya ile bağlantıları kopuk olan bölge ülkelerinin Türkiye aracılığıyla batılı ülkelerle daha iyi ilişkiler kurabilmesi açısından önemlidir.

Özetlemek gerekirse, bölgedeki ülke ekonomileri istikrarlı bir yapıya kavuşturulabildiği, ekonomik ilişkilerde ve yasal mevzuattaki sıkıntılar giderilebildiği, gümrükler de yaşanan ülkeler arası farklı uygulamaların ortak çözüm arayışları ile ortadan kaldırılabildiği, uzak pazarlarla gerçekleştirilen ticarete maliyetler düşürülebildiği, lojistik sektörünün gelişmesinin önündeki engeller en aza indirildiğinde İpek Yolu yeniden canlanacaktır. İpek Yolu'nun canlanması ile birlikte ülkelere daha fazla döviz girmesinin bir sonucu olarak, özel sektör canlanacak, istihdam oluşacak, taşımacılık sektörü başta olmak üzere tarım, ticaret, sanayi, gıda ve turizm sektörü gelişecek ülkelerin refah düzeyi artacak, bölge ülkelerinin birbirleri ile olan ticaret hacmi artacaktır.

KAYNAKÇA

- Ablayeva, A. (2013), "Kazakistan Turizminde İpek Yolu'nun Yeri ve Önemi", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Akalan A. O. (2008), "Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi". (http://ulasim-2023.org/index.php?option=com_content&view=article&id=124:kars-ahilkelek-tfls-bakue-demr-yolu-projes&catid=9:demryolu-ulaimi&Itemid=21 erişim : 14.09.2014).
- Akçalı, P. (2005), "Bağımsızlıktan Günümüze Türkiye-Tacikistan İlişkileri", Uluslararası İlişkiler, Cilt 2, Sayı 5, Bahar, Sayfa: 138-160.
- Akdiş, M. (1999). "Orta Asya Türk Cumhuriyetleri İle Ekonomik, Sosyal, Kültürel İlişkiler-Bölgeye Yabancı İlgisi ve Beklentiler", Dış Ticaret Dergisi, Sayfa: 7-9.
- Akkaymak, M. (2009), "Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu", İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ocak.
- Akpınar, E. "Eski Dünya'nın Kadim Yolu "Büyük İpek Yolu". (<http://www.mostar.com.tr/koseDetaylar.aspx?id=42> erişim: 09.10.2014).
- Akses, S. (2014), "Avrupa Birliği ve Çin Arasındaki Ticaret ve Yatırım İlişkileri", İktisadi Kalkınma Vakfı, İKV Değerlendirme Notu, Ocak.
- Alagöz, M., Yapar, S. ve Uçtu, R. (2004), "Türk Cumhuriyetleri İle İlişkilerimize Ekonomik Açından Bir Yaklaşım", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 12, Sayfa: 59-74.

- Aldabek, N. A. (2002), "Ulu İpek Yolu ve Günümüzde Orta Asya Entegrasyon Safhaları". (http://www.ekonomi.gov.tr/upload/35F3C000-D8D3-8566-45207636CF84F490/Nurjamal_Aldabek.doc erişim: 22.07.2014).
- Arslan, A. R. (2010), "Türkiye İle Kazakistan Arasında Ticari-Ekonomik İşbirliğinin Dünü ve Bugünü", 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişim ve Kültür Forumu, Küresel Krizde Türk Dünyası Ekonomileri ve Kültürel Destekler, Ankara.
- Atasoy, F. (2010), "Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu", Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu UNESCO TMK-Kültür ve Turizm Bakanlığı, Antalya.
- Atasoy, F. (2012), "Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı "İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi"", Türk Ocakları Genel Merkezi "Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu", Milli Kütüphane Konferans Salonu, 3-4 Ekim, Ankara.
- Aydın, N. Z. (2012), "Hazar Enerji Kaynakları ve Siyaset", KSÜ Sosyal Bilimler Dergisi/KSU Journal of Social Sciences 9 (2).
- Bağırzade, E. (2014), "Azerbaycan-Türkiye Ortak Ekonomik Projeleri ve Bölgesel Yansımaları", Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Dergisi, Sayı: 26.
- Barutça, H. (2006), "Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye", Akademik Bakış, Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, Sayı: 8, Ocak.
- Bedirhan, Y. (1994), "Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti Ve Türk Yurtları", Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

- Bilgin, G. (2002), "Rusya Krizinin Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine Etkisi", Dış Ticaret Müsteşarlığı Ocak Özel Sayısı, Ankara.
- Can, A. V. (2009), "Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması: Engeller ve Çözüm Arayışları", Sakarya Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Muhasebe Bölümü.
- Çakıroğlu, İ. İ. (2014), "Çin'in Orta Asya Politikası", 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü Asya Pasifik Araştırmaları Merkezi, Akademik Araştırma Enstitüsü.
- Çekerol, G. S., Kurnaz, N. (2011), "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi", Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 25, Sayfa: 47-59.
- Çetin S., Sertkaya, B. (2011), "Kırgızistan ile Türkiye Arasındaki İlişkilerin Ekonomik ve Ticari Açısından İncelenmesi", International Conference On Eurasian Economies, Session 1C: Uluslararası Ticaret.
- Çetin, R., (2010), "Türk-Özbek İş Konseyi", 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişim ve Kültür Forumu, Küresel Krizde Türk Dünyası Ekonomileri ve Kültürel Destekler, Ankara.
- Demir, G. (2012), "Enerji Sektörüyle Yıldızı Parlayan Ülke Türkmenistan", Ekonomik Forum, Mart.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2012), "Azerbaycan Ülke Bülteni", Türk-Azerbaycan İş Konseyi, İstanbul.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2012), "Kazakistan Ülke Bülteni", İstanbul.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2011), "Kırgızistan Ülke Bülteni", Haziran.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2012), "Tacikistan Ülke Bülteni", Mart.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2011), "Tacikistan Ülke Bülteni", Ağustos.

- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2012), "Özbekistan Ülke Bülteni", Türk-Özbek İş Konseyi, İstanbul.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, (2012), "Türkiye Türkmenistan Ticari ve Ekonomik İlişkileri", Türk - Türkmen İş Konseyi, Mart.
- Dikkaya, M. (1999), "Türkiye İle Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler", Bilig-9, Bahar.
- Dikkaya, M. ve Bora, A. (2006), "Çağdaş Kazakistan'ın Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Yeri", OAKA, Cilt:1, Sayı: 2, Sayfa: 110-127.
- Doğan, S. (2011), "Ekonomik İşbirliği Teşkilatı: 21. Yüzyılda Tarihi İpek Yolunu Canlandırma Çabaları", Ortadoğu Analiz, Cilt: 3, Sayı: 26, Şubat.
- Duran, H., Yılmaz, K. K. (2011), "Devi Bağlayan Bağlar: Çin'in Orta Asya Enerji Kaynaklarındaki Çıkarı", International Conference On Eurasian Economies, Session 1B: Uluslararası İlişkiler.
- Durdyyev, B., (2010), "Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Türk Bankacılık Sisteminin Karşılaştırmalı Analizi", Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Bankacılık Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Düğen, T. (2011), "21. Yüzyılda İpek Yolu", 21. YÜZYIL, Kasım, Sayı: 35.
- Egeli, H., Özen, A. (2008), "Kırgızistan'da Mali Sistemin Yeniden Yapılandırılması Çerçevesinde Bütçede Reform Arayışları", Dokuz Eylül Üniversitesi, İİBF, Sayı: 19, İzmir.
- Er, M. (2010), "Türk Türkmen İş Konseyi Türkiye-Türkmenistan Ekonomik İlişkileri", 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişim ve Kültür Forumu, Küresel Krizde Türk Dünyası Ekonomileri ve Kültürel Destekler, Ankara.

- Erbaşı, A., Büyükipekçi, S. ve Bakanlar, M. (2010), "Türk Dünyası İşletmelerinin Ekonomik Yapılarının Güçlendirilmesinde Ahilik Anlayışından Yararlanması", *Journal of Azerbaijani Studies*.
- Erdem, H. (2006), "Avrasya için Yeni Bir Fırsat: Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması", *Avrasya Ticaret ve Sanayi Odaları 2. Zirve Toplantısı*, Mayıs.
- Erol, M. S., Şahin, M. (2013), "Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya ve Kafkasya'daki Türk Cumhuriyetlerinin Entegrasyon Süreci(1991-2011)", *Karadeniz Araştırmaları*, Bahar, Cilt: 10, Sayı: 37, Sayfa: 111-136.
- Ersungur, M., Kızıltan A. ve Karabulut, K. (2007), "Türkiye İle Diğer Türk Cumhuriyetlerinin Ekonomik İlişkilerinin Analizi", *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 35, Sayfa: 285-310, Erzurum.
- Erten, B. (2013), "Kırgızistan-Türkiye Ticari ve Ekonomik İlişkileri", *Kırgızistan-Türkiye İlişkilerinin Geleceği Sempozyumu Konsept Metinleri*, Mayıs, Bişkek.
- Golovko, A. (2014), "Avrasya Ülkelerinin Dünya Ticaret Sistemine Entegrasyonu", *Çankırı Karatekin Üniversitesi, Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi*, 2(2): 167-192.
- Gül, C. (2010), "Türkiye-Azerbaycan Ticari ve Ekonomik İlişkileri ve Türk-Azerbaycan İş Konseyi", 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişim ve Kültür Forumu, Küresel Krizde Türk Dünyası Ekonomileri ve Kültürel Destekler, Ankara.
- Gülse Bal, S., Yayar, R. ve Karkacıer, O. (2009), "Türkiye-Türk Cumhuriyetleri Dış Ticaret İlişkilerine Genel Bir Bakış", *Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 4, Sayı: 1, Sayfa: 1-23.

- Hamzayev, D. (2013), "Tacikistan Ekonomisi ve Türkiye İle Olan Ekonomik İlişkilerin Değerlendirilmesi ve Geleceği", Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Hatipoğlu, T. (2006), "Kazakistan Ülke Profili", Economic Intelligence Unit (EIU), "Kazakhstan Country Report", July.
- Hayır, M. (2006), "Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ticari İlişkiler ve Coğrafyanın Buna Etkisi", Sakarya Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi.
- Hojamuradov, Ö. (2005), "Türkmenistan-Türkiye Dış Ticareti ve Türkmenistan Dış Ticaretinin Finansman Yöntemleri", Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- İsayev, E. ve Özdemir, M. (2011), "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası", Zeitschrift für die Welt der Türken Journal of World of Turks, Cilt: 3, Sayı: 1, Sayfa: 111-120.
- Kamalov, İ. (2011), "Türk Cumhuriyetleri'nin Bağımsızlıklarının 20. yılında Rusya'nın Orta Asya Politikaları", Ahmet Yesevi Üniversitesi, İnceleme Araştırma Dizisi, Yayın No: 2, Haziran.
- Kara, M., Tayfur, L., Basık, H. (2009), "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 11, Sayfa: 69-84.
- Karluk, S. R. (2009), "Küreselleşen Dünyada Avrupa Birliği'nin Orta Asya Ülkeleri İle Olan İlişkileri Ve Bölgeye Yönelik Stratejisi", II. Uluslararası Sosyal Bilimciler Kongresi, Bişkek, Kırgızistan.
- Kaya, A. (2013), "Türkiye-Kırgızistan Ekonomi-Ticaret İlişkileri", "Kırgızistan-Türkiye Ticari ve Ekonomik İlişkileri", Kırgızistan-Türkiye İlişkilerinin Geleceği Sempozyumu Konsept Metinleri, Mayıs, Bişkek.

- Kaynak, M. (2003), "Ulaştırma ve Lojistikte Bölgesel Rekabet ve Türkiye", IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı, Eylül, Ankara.
- Kişi, E. (2011), "Soğuk Savaş Sonrasında Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Türkiye İlişkileri", Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Kars.
- Kocamış, T. U., Kuzu, S. ve Aksu, E., (2012), "Orta Asya'daki Ekonomik Gelişmeleri Bağlamında Türkiye'nin Kazakistan ile İlişkilerine Genel Bir Bakış", International Conference On Eurasian Economies", Session 1C: Uluslararası Ticaret I.
- Konca, K. A. (2011), "Türkmenistan Ülke Raporu", T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara.
- Korkmaz, S. (1992), "Doğal Kaynaklar Açısından Yeni Türk Devletleri" Jeoloji Mühendisliği, Sayı: 40, Sayfa: 20-24, Mayıs, Trabzon.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013), "Modern İpek Yolu Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı", Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, Değerlendirme Notu, Şubat.
- Küçükyıldız, C. (2012), "Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi", Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi, Sonbahar, Cilt: 4, Sayı: 16.
- Malashenok, V. (2006), "Kırgızistan'da Türkiye'nin ve Türkler'in İmajı", Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

- Mandaloğlu, M. (2013), "Eski Türklerde Sanayi, Ticaret ve Maliyenin Ekonomik Açıdan Değerlendirilmesi", İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 2.
- Mutlu, G. (2014), "Yeni İpek Yolu Orta Asya İçin Ne Anlama Geliyor". (http://www.usak.org.tr/kose_yazilari_det.php?id=2238&cat=395#.U_Ckevk0HXQ erişim: 17.08.2014).
- Oğan, S. (2001). "Azerbaycan'ın Tanımlanamayan Ekonomisi ve Türkiye İle Ekonomik İlişkileri", Avrasya Dosyası, Azerbaycan Özel, İlkbahar, Cilt: 7, Sayı 1, Sayfa: 56-85.
- Ovalı, S. (2008), "Traceca Projesi ve Türkiye", International Journal of Economic and Administration ve Studies, Yaz, Yıl: 1, Cilt: 1.
- Özdemir, A., Çakır, M. (2008), "Bağımsızlık Sonrası Orta Asya Ülkelerinin Yoksulluk Sorunu", Akademik Fener.
- Pamuk, B. (2007), "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum", Tarih İncelemeleri Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 2, Sayfa: 125-143, Aralık.
- Purtaş, F. (2011), "Türk Cumhuriyetleri'nin Bağımsızlıklarınının 20. Yılında Orta Asya İle Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta AsyaTürk Cumhuriyetleri İle İlişkileri, Ahmet Yesevi Üniversitesi, İnceleme Araştırma Dizisi, Yayın No: 06, Ankara.
- Ramazanoğlu, G., Acar, İ. A. (2006), "Bir Geçiş Ekonomisi Olarak Kırgızistan: Siyasi Ekonomik ve Toplumsal Yanaşımlar", Review of Social, Economic & Business Studies, Vol.7/8, 385-402.

- Rzayev, M. ve İsayev, E. (2012), "Türk Halklarının Ekonomik-Kültürel İlişkilerinde Tarihi İpek Yolunun Rolü", Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi, İlkbahar, Cilt: 4,Sayı: 14.
- Salamov, F. (2002), "Türk Cumhuriyetleri Arasında Bir İktisadi İşbirliği Ortamının Araştırılması", Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya.
- Salman, H. (2008), "658-787 Yılları Arasında İpek Yollarına Hakim Olmak İçin Türk ve Çin Devletlerinin Yaptığı Savaşlar", Düünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul.
- Sayrakunova, A. (2010). "Orta Asya Ülkelerinde Uluslararası Ticaretin Gelişimi, Sorunları ve Öncelikleri (Kırgızistan Örneği)", 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişimve Kültür Forumu, Küresel Krizde Türk Dünyası Ekonomileri ve KültürelDestekler, Ankara.
- Sofyalıoğlu, Ç., Kartal, B. (2013), "Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar", Internal Conference OnEurasian Economies, Session 7B: Uluslararası Ticaret III.
- Solak, F. (2003), "Türkiye-Orta Asya Cumhuriyetleri Dış Ticaret İlişkilerinin Gelişimi", Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, Cilt: 18, Sayı: 1.
- Şener, N. F. (2006), "Yeniden Doğan 'İpek Yolu' ve Türkiye Lojistik Sektörü", Logistical, Sayı: 4.

- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (1995), "Türkiye-Türk Cumhuriyetleri İlişkileri Raporu Özeti", Dünyada Küreselleme ve Bölgesel Entegrasyonlar (AT, NAFTA, PASİFİK) ve Türkiye (AT, EFTA, KEİ, Türk Cumhuriyetleri, İslam Ülkeleri, ECO) İlişkileri Özet İhtisas Komisyonu, Yayın No: DPT: 2410 – ÖİK: 471.
- Taşğul, A. (2008), "İpek Yolunun Tarihi Temelleri", Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul.
- Taşdemir, H. (2009), "Orta Asya, Avrupa Birliği ve Türkiye", II. Uluslararası Sosyal Bilimciler Kongresi, Bişkek, Kırgızistan.
- Tezcan, M. (2014), "İpek Yolu'nun İran Güzergahı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi", Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, Cilt: 3, Sayı: 1, Sayfa: 96-123, Türkiye.
- Toprak, A. (2008), "Doğu-Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar)" Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Tutar, E., Tutar, F., Eren, M. V. (2009), "Uluslararası Ulaşım Koridorunda Yeni Bir Açılım: Traceca Projesi ve Türkiye".
(www.iibf.sirnak.edu.tr/indir.php?id=h2qXk9A2.doc erişim: 06.10.2014).
- Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı (2008), "TİKA Faaliyet Raporu 2007", Öncü Basımevi, Eylül.
- Uğur, F. (2008), "Barış Yolu, Enerji Hatlarından Geçiyor". (<http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-22633-26-baris-yolu-enerji-hatlarindan-geciyor.html> erişim: 02.09.2014).

- Yazar, Y. (2011), "Enerji İlişkileri Bağlamında Türkiye ve Orta Asya Ülkeleri", Ahmet Yesevi Üniversitesi, İnceleme Araştırma Dizisi, Yayın No: 01, Haziran, Ankara.
- Yereli, A. B. (2013), "Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler", Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, Ankara.
- Yıldıran, M. (2010), "Türkiye'nin Hayat Alanındaki Dış Ticaret Stratejisi: Doğudan Yükselen Pazarlar ve Yeni Yönelimlerin Ekonomi Politikası", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 15, Sayı:1, Sayfa: 313-338.
- Yıldızdağ, C. (2005), "VII.-X. YY.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri", Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Yüce, Ç. K. (2008), "Hazar Enerji Kaynaklarının Türk Cumhuriyetleri İçin Önemi ve Bölgedeki Yeni Büyük Oyun", Stratejik Araştırmalar Dergisi/Journal of Strategic Studies 1(1), Sayfa: 158-183, Beykent Üniversitesi.

YARARLANILAN İNTERNET ADRESLERİ

<http://did.cevreorman.gov.tr/did/Files/EKONOM%C4%B0K%20%C4%B0%C5%9EB%C4%B0RL%C4%B0%C4%9E%C4%B0%20TE%C5%9EK%C4%B0LATI.pdf>

<http://haber.tobb.org.tr/ekonomikforum/2011/04/045-050.pdf>

<http://www.musavirlikler.gov.tr/altdetay.cfm?AltAlanID=368&dil=TR&ulke=TUR>

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/D621FEFC-D8D3-8566-4520396908F47D0C/>

T%C3%BCrkmenistan-son.pdf

http://www.ekodialog.com/Konular/Avrasya%20Ulkeleri/turkiye_turkmenistan_ticaret.html

<http://marmaray.com/turindex.asp>

<http://tasfiye.gtb.gov.tr>

<http://basin.kultur.gov.tr/>

http://tr.wikipedia.org/wiki/Bak%C3%BC-Tiflis-Kars_demiryolu_hatt%C4%B1

<http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-22633-26-baris-yolu-enerji-hatlarindan-geciyor.html>

<http://www.cokbilgi.com/yazi/eski-turklerde-ticaret/>

http://www.ekodialog.com/Konular/Avrasya%20Ulkeleri/turkiye_ozbekistan_ticareti.html

html

[http://www.ekonomi.gov.tr/upload/789DD3C5-19DB-2C7D-](http://www.ekonomi.gov.tr/upload/789DD3C5-19DB-2C7D-3D708B76E39BD37F/Turkiye-EIT.pdf?CFID=3027862&CFTOKEN=42291920)

[3D708B76E39BD37F/Turkiye-EIT.pdf?CFID=3027862&CFTOKEN=42291920](http://www.ekonomi.gov.tr/upload/789DD3C5-19DB-2C7D-3D708B76E39BD37F/Turkiye-EIT.pdf?CFID=3027862&CFTOKEN=42291920)

<http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ulke.cfm?id=7892BD864E849C38FA5D>

[http://www.ekonomi.gov.tr/upload/7A079AF0-D8D3-8566-](http://www.ekonomi.gov.tr/upload/7A079AF0-D8D3-8566-45209F73D74AFCC0/Azerbaycan-son.pdf)

[45209F73D74AFCC0/Azerbaycan-son.pdf](http://www.ekonomi.gov.tr/upload/7A079AF0-D8D3-8566-45209F73D74AFCC0/Azerbaycan-son.pdf)

<http://www.musavirlikler.gov.tr/detay.cfm?AlanID=2&dil=TR&ulke=AZER>

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/D0CE5712-D8D3-8566-4520B3CACB45F8F5/kazakistan-son.pdf>

<http://www.musavirlikler.gov.tr/altdetay.cfm?AltAlanID=368&dil=TR&ulke=UZ>

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/D530C348-D8D3-8566-45208104E9D349E0/K%C4%B1rg%C4%B1zistan-son.pdf>

<http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ulke.cfm?id=7892BD864E849C38FA5D>

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/D59C8427-D8D3-8566-452098CEB82A5808/Tacikistan-son.pdf>

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/DBC16667-D8D3-8566-4520EE990D8E4ED2/%C3%96ZBEK%C4%B0STAN-son.pdf>

<http://www.ess.uci.edu/~oliver/silk.html>.

<http://www.forumdaz.net/konu/ipek-yolunun-dogu-bati-ticareti-acisindan-onemi-hakkinda-bilgi.148632/>

<http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ülke.cfm?id=7830629D4E808A22F2401BDA51#profil>

<http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ulke.cfm?id=6792A48E4E849C38FA5D>

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/D0CE5712-D8D3-8566-4520B3CACB45F8F5/kazakistan-son.pdf>

<http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ulke.cfm?id=EF65A48D4086863FEF5201>

<http://www.mfa.gov.tz/bekistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>.

<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/DBC16667-D8D3-8566-4520EE990D8E4ED2/%C3%96ZBEK%C4%B0STAN-son.pdf>

<http://www.ihkpcu.com/makale/turklerticaret.htm>

<http://www.kto.org.tr/d/file/turkmenistn-ulke-raporu.doc>

http://www.meb.gov.tr/aok/Aok_Kitaplar/AolKitaplar/Cografya_7/5.pdf

http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati-_eit_.tr.mfa

<http://www.musavirlikler.gov.tr/altdetay.cfm?AltAlanID=368&dil=TR&ulke=KAZ>

<http://www.siyasaliletisim.org/index.php/news/hot-topic/187-demrden-pek-yolu-traceca-projes.html>

<http://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>

<http://www.mfa.gov.tr/tacikistan-ekonomisi.tr.mfa>

<http://www.mfa.gov.tr/turkiye-orta-asya-ulkeleri-iliskileri.tr.mfa>

<http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ulke.cfm?id=6D89BB9D478C962FFA5D>

<http://www.musavirlik.gov.tr/upload/AZER/Rapor%202012.docx>

<http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/KAZ/KAZAK%C4%B0STAN%20%C3%9CLKE%20NOTU%202012.pdf>

<http://www.penn.museum/sites/expedition/the-silk-roads-in-history/>

<http://www.silkroutes.net/ipek-yolu-ticaret-tarih.htm>

http://www.researchgate.net/publication/26453431_TRK_CUMHURYETLER_LE_LKLERMZE_EKONOMK_AIDAN_BR_YAKLAIM

<http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d20/c062/b001/tbmm200620010045.pdf>

<http://www.tccb.gov.tr/haberler/170/86783/ipek-yolunu-yeniden-diriltmek-stratejik-onceligimiz-olmalidir.html>

<http://www.tdmmb.org.tr/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi/> <http://www.traceca.org.tr/>

<http://www.turkiyegazetesi.com.tr/>

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/images/20100326_170203_10426_1_64.jpg

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf <http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html>
<http://www.unescap.org/our-work/transport/asian-highway/about>
<http://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway/about>
<http://www.unescap.org/sites/default/files/AH-MapA3-Jan2014.pdf>
http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR-mapA3_Jan2014.pdf
https://www.kobilersizinin.com/pdf/ulke_bulten/2011/Turkmenistan_bulten_.pdf
<http://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-ekonomisi.tr.mfa> <http://www.ibp.gov.tr/pg/section-pg-ulke.cfm?id=67376F9D42295E36F2401BDA51#profil>.
<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/D530C348-D8D3-8566-45208104E9D349E0/K%C4%B1rg%C4%B1zistan-son.pdf>
<http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/KIR/Rapor2007-3.pdf>