

Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler

Halil SEYİDOĐLU¹
Suna GÖNÜLTAŞ²

Öz

Kadim İpek Yolu asırlarca Uzak Doğu'nun baharat, mücevherat ve ipekli dokuma gibi değerli ürünlerinin İtalyan şehirleri üzerinden Avrupa'ya taşınmasına aracılık etmiştir. Ancak İpek Yolu'nu yalnızca basit bir ticaret yolu olarak değerlendirmek doğru değildir. Bu kanaldan Doğu ve Batı arasında tanışıklıklar yaşanmış; bilim, teknoloji, din, medeniyet görüşleri ve sanatsal değerler yayılma olanağı bulmuştur. Türkiye bu etkileşimde bir köprü konumuna sahipti. İpek Yolu'nun güzergâhı göz önüne alındığında bunun Türk Dünyası ile büyük ölçüde örtüştüğü görülür. İpek Yolu ticaretinin canlılığı ile Orta Asya Türk Topluluklarının ekonomik refah artışı ve siyasal etkinliği arasında yakın bir ilişki vardır. Küreselleşme, yeni bağımsızlıklarına kavuşan Orta Asya Türk Devletlerinin de dış dünya ile bütünleşmeleri ve Türkiye ile olan ilişkilerini geliştirmeleri için yeni bir fırsat yaratmıştır. Açık denizlere çıkışı olmayan bu bölgenin Avrupa pazarlarına hızlı ve güvenilir biçimde ulaşabilmesi, İpek Yolu projesinin modern şekliyle ele alınması zarureti doğurdu. Çin'in bölgedeki yükselişi de bunu gerektirmekteydi. Modern İpek Yolu Projesi, Çin'den İngiltere'ye kadar kesintisiz ve hızlı bir demiryolu ulaşımı sağlayacaktır. Bazı tarihçiler İpek Yolu'nu 'Türk Yolu' olarak nitelendirirler. Bu yolun geliştirilmesiyle Türkiye ile Orta Asya Türk Devletleri ve Azerbaycan arasında ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkiler hızlı bir biçimde gelişecek, ekonomik refah yükselecek ve Türkiye ile Türk Devletleri arasında olası bir ekonomik birlik için temel koşullardan birisi olan hızlı ve kolay ulaşım sağlanmış olacaktır.

Anahtar kelimeler: *İpek Yolu, Türk Cumhuriyetleri, Türkiye ve Orta Asya Gümrük Birliği, Marmaray Projesi*

¹ Prof. Dr., Dođuş Üniversitesi, Ekonomi ve Finans Bölümü, hseyidoglu@dogus.edu.tr

² Araş. Gör., Doğuş Üniversitesi, Ekonomi ve Finans Bölümü, sgonultas@dogus.edu.tr

The Modern Silk Road Project and Its Impact on Trade Relations between Turkey and the Central Asian Turkish States

Abstract

The Historical Silk Road was the main route by which silk, spices, gold and other precious materials from the Far East were carried all the way over to Europe via the Italian city states on the Mediterranean Coast. Nonetheless, the Silk Road does not have to be considered only as a trade route in its narrow sense, because it served as a medium by which communities from the East and West got acquainted, and science, technology, civilization and art flew over and disseminated. Turkey stood to be a bridge on this classical route. Obviously, the historical Silk Road largely overlapped with what is called as the “Turkish World.” A careful investigation would show that vitality of the Silk Road trade in history brought about economic welfare and political effectiveness to the Turkish communities. Globalization at our time provides new opportunities to these newly independent states to get integrated with the world and promote their relations with Turkey. The fact that the Central Asian Region has no direct access to the open seas makes it compulsory to take up the historical Silk Road and revitalize it with the modern technological facilities in our times. Additionally, the rise of the Chinese economy in the Far East requires the modernization of this route. Modern Silk Road Project will provide rapid, dependable and uninterrupted railroad transportation between China in the Pacific and England on the Atlantic Ocean. Some historians called this route as the ‘Turkish Road’. The modernization and revitalization of the Silk Road will undoubtedly contribute to the economic, social and cultural ties between Turkey, Central Asian Turkish states and Azerbaijan to intensify and consequently to higher levels of welfare in the Turkish World. Lastly and perhaps more importantly, provision of cheap, easy and fast transportation will eliminate one of the fundamental deficiencies for the establishment of a common market in the Turkish World.

Keywords: *Silk Road, Turkic States, Turkey and the Central Asian Common Market, Marmaray Project.*

1. Giriş

Orta Çağ'da Doğu ve Güney Doğu Asya ile Avrupa arasında ticaret, sanat, kültür ve dini etkileşim açısından büyük önem taşıyan tarihi İpek Yolu, adeta Türk Dünyası ile özdeşleşmiştir. Tarihte İpek Yolu ticaretinin canlılığının arttığı dönemler aynı zamanda Türk topluluklarının ekonomik refah ve siyasal etkinliğinin de en yüksek olduğu dönemlere rastlamaktadır. XIX. Asır sonlarında Rusya'nın bu ülkeleri tümüyle işgal etmesi sonucunda İpek Yolu ticareti de önemini kaybetmiştir.

Günümüzde Doğu ve Güney Doğu Asya'daki ekonomik yükseliş, bu bölgedeki zengin petrol ve doğalgaz kaynakları dünya pazarlarına ciddi bir ulaşım sorunu doğurmaktadır. Sahip olduğu ekonomik zenginliklere karşın bu bölgenin doğrudan deniz yollarına çıkışının olmaması da kadim İpek Yolu'nun modern ulaşım olanaklarıyla yeniden canlandırılmasını gerekli kılmaktadır. Demir yolu, kara yolu, hava yolları ve enerji koridorlarıyla tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını ifade eden Modern İpek Yolu Projesi, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri açısından olduğu kadar Türkiye açısından da büyük önem taşımaktadır. Bu proje yine Türkiye'yi Doğu-Batı ulaşımında yeniden kilit ülke konumuna getirecektir.

Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki dil, din, örf ve adet birliği maalesef ekonomik alana yeterli ölçüde yansımamıştır. Oysa etnik ve kültürel yakınlığın yanı sıra Türkiye ile bu ülke ekonomileri birbirini tamamlayıcı özelliklere sahip bulunmaktadır.

Modern İpek Yolu Projesi sonucunda Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında hızlı, güvenilir ve ucuz ulaşım olanakları sağlanacaktır. Bu da ekonomik ve ticari ilişkilere ivme kazandırarak olası bir gümrük birliği konusunda önemli engellerden birisinin ortadan kalkmasına yol açacaktır. Bu yazıda özellikle Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri açısından İpek Yolu ticaretinin yaratacağı ekonomik etkiler çeşitli yönleriyle incelenmeye çalışılmaktadır.

2. Tarihi İpek Yolu

İpek Yolu tarihte Uzak Doğu ile Avrupa'nın Akdeniz kıyısında, Venedik ve Cenova başta olmak üzere, İtalyan şehir devletleri arasında asırlarca yapılan ve hemen hemen başka örneği olmayan bir ticaret şeklidir. Çin'de Doğu Türkistan'dan (bugünkü Sincan Bölgesi) başlayan bu yol binlerce kilometre uzanarak Orta Asya'nın dağ ve çöllerini aşip Batı'ya doğru uzanmış ve Hazar Denizi'ne ulaşmıştır. Burada ikiye ayrılmış, birisi Kuzey'de Anadolu üzerinden, diğeri de Akdeniz'in güney doğusundan devam etmiş-

tir. Anadolu üzerinden geçen hattın da üç farklı kolu olduğu görülmektedir. Birisi Kuzey Anadolu'yu izleyerek Erzurum ve Trabzon üzerinden Karadeniz'e ulaşmış, orta hat denilebilen ikincisi Anadolu yarımadasını doğu batı yönünde aşarak, Bursa ve İstanbul üzerinden Avrupa'ya ulaşmıştır. Üçüncüsü ise Kayseri üzerinden Anadolu'nun güneyine doğru uzanmış ve Antalya yoluyla Akdeniz'e varmıştır.

Deve kervanlarıyla gerçekleştirilen bu yolculukta güzergâh üzerinde konaklamak üzere hanlar ve kervansaraylar yapılmıştı. Bu tesisler genellikle bir günde kat edilebilecek iki nokta arasındaki mesafelere inşa ediliyordu ki, bu da o günkü koşullarda 30-40 km'lik bir mesafeyi ifade etmektedir. Nitekim bugün Anadolu'da bu alternatif güzergâhlar üzerinde 200'den fazla han ve kervansaray kalıntılarına rastlanmaktadır. Söz konusu han ve kervansaraylar, güvenlik nedeniyle kalın duvarlarla çevrilmiş olup adeta birer kaleyi andırmaktaydı. Ancak bu kalın duvarların arkasında çok ince zevkle yapılmış, büyük mimari ustalığı ve ileri bir sanat anlayışını gerektiren eserler yer alıyordu.³ Buralarda yolcuların, tüccarların ve taşıma hayvanlarının ihtiyaçlarını karşılayacak tüm olanaklar sağlanmıştı. Bu anlamda Anadolu'daki han ve kervansarayların mimari bakımdan olduğu kadar sosyal bakımdan da incelenmeye değer kurumlar olduğunu belirtmek gerekir. Buralarda Müslüman ve Hıristiyan ayrımı gözetilmeksizin herkese eşit davranılır ve yolcular belirli bir süre herhangi bir ödeme yapmadan misafir edilirdi; giderler ise vakıflar tarafından karşılanırdı. Bu han ve kervansarayların bazılarının restore edilerek halka açılması turistik amaçlarla olduğu kadar geçmiş kültürlerin anlaşılması ve yaşatılması yönünden de büyük önem taşımaktadır.

3. İpek Yolu ve Doğu-Batı Kültürel Etkileşimi

Kadim İpek Yolu kanalıyla taşınan Doğu'nun ipekli dokuma, baharat, porselen, kâğıt ve değerli taşları Avrupa'da özellikle varlıklı kesimlerin talebini karşılamaktaydı. Bununla birlikte İpek Yolu'nu yalnızca sıradan bir ticaret yolu olarak değerlendirmek doğru değildir. Bu yol ile birlikte Doğu ile Batı insanları arasında karşılıklı tanışıklıklar yaşanmış, bilim, teknoloji, din, inanç, medeniyet görüşü ve diğer kültürel ve sanatsal değerler yayılma olanağı bulmuştur. Çeşitli din ve inançların temsilcileri, misyonerler, cihat amaçlı savaşçılar bu yolları kullanmışlardır. Çin'den kaynaklanan birçok icat ve keşif de yine bu kanaldan Batı'ya yayılmıştır. Atalarımız da Orta Asya'dan bu yolu izleyerek Batı'ya doğru ilerlemiş ve Anadolu'ya yerleşerek büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmışlardır. Bu yolculuk Türklerin

³ Hazar World, *İpek Yolu Yeniden Canlanıyor*, www.hazarworld.com. Erişim: 08.07.2014.

Anadolu'daki tüm yaşamlarına adeta damgasını vurmuştur. Türkler Orta Asya'daki kültürel birikimlerini, din ve inançlarını, efsane ve mitolojilerini olduğu kadar, taş işleme sanatını ve mimari zevklerini de bu kanaldan Anadolu'ya taşımıştır.

İpek Yolu ticareti sayesinde Orta Asya büyük bir ekonomi ve kültür merkezi durumuna gelmiştir. Dünyanın en gözde kentleri arasında yer alan Buhara, Semerkant, Taşkent, Merv, İsfahan, Kaşgar gibi kentlerin de bu hat üzerinde yer almaları bir tesadüf değildir.

İpek Yolu Doğu ile Batı arasındaki ticari ve kültürel iletişimde yüzyıllarca önemini korumuştur. Hatta bu ticaret, sınırları içinden geçtikleri devletlerin desteği ve koruması altında yürütülmüştür. Türkiye ise kadim İpek Yolu ticaretinde bir köprü rolü oynamıştır. Öteki Orta Asya Türk Devletleri ve toplulukları açısından da durum farklı değildir. Doğu Türkistan'dan başlayan İpek Yolu Batıya doğru Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan gibi yörelerden geçtikten sonra Anadolu'ya ulaşmakta, buradan da deniz ve karayoluyla Avrupa'ya ulaşmaktadır. Güzergâhından da anlaşılacağı gibi, İpek Yolu Türk Dünyası ile adeta bire bir örtüşmekte ve neredeyse onun omurgasını oluşturmaktadır.

4. İpek Yolu ve Ekonomik Refah

Geçmiş dönemlere bakıldığında görülecektir ki, Türk Devletlerinin ekonomik ve siyasal yönden güçlü oluşu ile İpek Yolu ticaretinin canlılığı arasında çok yakın bir bağ vardır. Başka bir deyişle, İpek Yolu bu hat üzerindeki ülkelerde adeta ekonomik refah ve siyasal etkinliğin kaynağını oluşturmuştur. Bu ticaretin canlılığını yitirmesi ile birlikte Orta Asya Türk Devletleri de yavaş yavaş zayıflamaya ve yoksullaşmaya başlamışlardır.

Selçuklular İpek Yolu ticaretinin korunmasına ve desteklenmesine büyük önem vermişler, buna bağlı olarak da büyük bir refah artışı sağlamışlardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk dönemlerinde İpek Yolu ticareti henüz önemini yitirmemişti. Ancak 15. ve 16. Yüzyıllardaki Büyük Coğrafi Keşifler sonucunda yeni deniz yollarının bulunması ve daha sonraları Avrupa'da da ipek yetiştiriciliğinin yaygınlaşması ile Uzak Doğu'dan kervanlarla yapılan ipek yolu ticareti gerilemeye başlamıştır. Rusya'nın bölgedeki Türk devletlerini birer ikişer işgal edip bölgeye tamamen hâkim olmasıyla birlikte XIX. asırdan sonra ise bu yol kullanılmaz olmuştur. 1917 Bolşevik İhtilâli'nden sonra bu bölge büyük bir sessizliğe itilmiş ve Çin'de Mao Rejimi'nin yerleşmesinden sonra da adeta unutulmuştur.

Soğuk Savaşın sona ermesi ve küreselleşme sürecinin yaygınlaşması ile birlikte bu bölgenin kapıları da dış dünyaya açılmaya başlamıştır. Sovyetler Birliği'nin yıkılmasıyla bağımsızlığına kavuşan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri de dünya ile bütünleşmeye başlamışlardır. Dünya kamuoyunun bölgeye olan ilgisi artmıştır. Bu arada Çin'in sanayileşme ve ihracat alanında gösterdiği büyük gelişmelerin rolünü de vurgulamak gerekir. Çin'in seri halde ve ucuza ürettiği malların kara yoluyla Batı Avrupa pazarlarına ulaştırılmasına duyduğu ihtiyaç daha da artmıştır. Bütün bunlar ise kadim İpek Yolu'nun çağın teknolojik olanaklarıyla yeniden canlandırılmasını gündeme getirmiştir.⁴

Belirtmek gerekir ki dünya coğrafyasında Orta Asya'dan başka açık denizlere çıkışı olmayan bu ölçüde büyük başka bir bölge yok gibidir. Diğer yandan küresel ekonomide ağırlık merkezinin Atlantik bölgesinden Asya-Pasifik bölgesine doğru kaymakta olduğu da bir gerçektir. Çin ile birlikte Hindistan, Güney Kore gibi Doğu ve Güney Doğu'nun Yeni Sanayileşen ülkeleri dünya ekonomisinde giderek ağırlıklı bir yer tutmaya başlamışlardır. Dolayısıyla bu yöreleri aynı zamanda kara yoluyla da geleneksel Avrupa pazarlarına hızlı, ucuz ve güvenli biçimde bağlayacak yeni hatlara her gün daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Bu sayede Asya'nın Pasifik kıyısındaki Çin'den Avrupa'nın Atlas Okyanusu kıyılarındaki Hollanda ve İngiltere'ye kadar kesintisiz ve aktarmasız ulaşım sağlanacaktır.

5. Modern İpek Yolu

Modern İpek Yolu projesi ile tarihi İpek Yolu demir yolu ağı, geliştirilmiş kara yolları, petrol ve doğalgaz boru hatlarıyla yeniden canlandırılacaktır. Bu hattın geçtiği ülkeler arasındaki ticari engellerin de kaldırılmasıyla söz konusu ülkeler arasında ticari ve ekonomik işbirliği olanakları geliştirilecektir. İpek Yolu güzergâhı üzerinde bulunan ülkeler halen yaklaşık 30 trilyon dolar civarında olan dünya ticaretinden yüzde 22 oranında bir pay almaktadırlar.⁵ Modern İpek Yolu projesinin tamamlanması ve bu ülkeler arasında kurulacak çok yönlü ticari, ekonomik ve kültürel ilişkiler sonucunda bu potansiyelin çok daha artacağı ve dolayısıyla bölge ülkelerinin refahına önemli ölçüde katkıda bulunacağı tartışmasızdır.

Modern İpek Yolu projesi ile ilgili çalışmalar halen aşamalar halinde gerçekleştirilmektedir. Projenin en önemli halkalarından birisi olan Marma-

⁴ Fahri Atasoy, "Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı," *Dilde, Fikirde, İşte Birlik Sempozyumu*, 3-4 Ekim 2012, Ankara, s. 23.

⁵ Türkân Budak, "Orta Asya'da Küresel Jeoekonomik Rekabet ve Türkiye," *Bilgi Strateji*, 5: 9, 2013.

ra Denizi Tüp Geçidi (Marmaray Projesi) 29 Ekim 2013 tarihinde resmen açılmıştır. Hattın diğer önemli bir bölümünü oluşturan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesinin yapımı ise sürmektedir. Henüz başlangıç aşamasında olan 3. İstanbul Boğaz Köprüsü'nün yapımı ile bu hat üzerinden yük ve yolcu akışı daha da hızlanacaktır. Bununla birlikte, Hazar Denizi üzerinden Kazakistan'a ulaşımı sağlayacak ve yapımı sürmekte olan Aktau ve Aktöbe liman inşaatının da bir an önce tamamlanması gerekmektedir.⁶

Yukarıda da değinildiği üzere fiziki yol yapımının yanı sıra ülkeler arasında sağlanacak işbirliği ile sınır noktalarındaki geçiş işlemlerinin kolaylaştırılması ve gümrüklerin indirilmesi de ticaretin canlanması ve gelişmesinde önem taşıyan konular arasındadır.

Özetle, İpek Yolu coğrafyası, yukarıda da belirtildiği üzere, tarihi İpek Yolu'nu demir, kara ve hava yolları ile ve enerji boru hatlarıyla yeniden canlandıracaktır. Bu ise bu hat üzerinde yer alan ve tarihten günümüze kadar kadim dostluklar kurmuş olan ülkelerin daha güçlü bağlarla bir araya gelmelerine ve aralarındaki işbirliği ortamının hızlı bir biçimde gelişmesine katkıda bulunacaktır.

Modern İpek Yolu Projesi ile Türkiye yeniden Asya ile Avrupa arasındaki ticarete bir köprü konumuna gelecektir. Bu yolun yeniden inşası Türkiye açısından Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile olan ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesinde büyük önem taşımaktadır. Bazı tarihçiler Orta Çağ'daki İpek Yolu'nu 'Türk Yolu' olarak nitelendirirler.⁷ İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması, Türk dünyasında işbirliğinin geliştirilmesi bakımından yeni bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Modern İpek Yolu projesi Türk dünyasında ekonomik, sosyal ve kültürel yakınlaşmayı sağlamanın bir alt yapısı olarak da düşünülebilir.

Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Orta Asya'daki Türk devletleri olan Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan ile Kafkasya'daki Azerbaycan bağımsızlıklarına kavuşmuşlardır. Türkiye ortak dil, din, ırk ve kültür birliği olan bu devletlerin bağımsızlığını ilk tanıyan ülke olmuştur. Ancak çok uzun süren bir ayrılıktan sonra kardeşlerin tekrar kavuşması gibi, ilk zamanlarda Türkiye'nin yeni bağımsızlığına kavuşan Türk topluluklarıyla olan ilişkileri daha çok duygusal ağırlıklı bir nitelik taşıyor, o bakımdan da bir ölçüde gerçek işbirliği ve karşılıklı çıkar iliş-

⁶ Hazar World, s. 2.

⁷ Atasoy, s. 10.

kilerine dayalı olmaktan uzak bulunuyordu. Fakat Türkiye çok geçmeden daha gerçekçi stratejiler belirleyerek bu ‘kardeş’ topluluklarla olan ilişkilerini daha sağlam temellere dayandırmaya yönelmiştir. Bu arada bu kardeş ülkelere önemli sayılabilecek hacimlerde mali ve teknik yardımlarda bulunmuştur. Ayrıca, Türk Devlet ve topluluklarıyla olan ilişkileri düzenlemek ve bu konuda bir eşgüdüm sağlamak amacıyla da Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı (TİKA) kurulmuştur.⁸

Böylece Türkiye ile Orta Asya Türk Devletleri ve Azerbaycan arasında daha sıkı bir ekonomik işbirliği ve hatta son aşamada bir Ortak Pazar kurulması görüşü kamuoyunda sık sık gündeme getirilmeye başlandı. Bu kardeş devletlerle ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi ve hatta bir ortak pazar kurulması konusunda Türk kamuoyunda büyük bir istek vardı. Ancak gerçek şudur ki, böyle bir işbirliğinin temel koşullarından birisi söz konusu topluluklar arasında doğrudan ulaşımı sağlayacak güvenilir, hızlı ve ucuz ulaşım ağlarının bulunmasıdır. Bu ise maalesef bugüne kadar sağlanabilmiş değildi. İşte demir yolu, hava ve kara yolları, boru hatları ve iletişim ağlarıyla donatılmış Modern İpek Yolu Projesi bu eksiği gidermede önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir.

İpek Yolu Projesi ile beklenen işbirliğinin gerçekleşmesi kuşkusuz ki aynı zamanda söz konusu ülkelerin ekonomik potansiyeline de bağlı bulunmaktadır. O bakımdan aşağıda kısaca bu konu üzerinde durulacaktır.

6. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri: Demografik ve Ekonomik Potansiyel

Türkiye Cumhuriyeti ile birlikte Türk Cumhuriyetleri’nin 2012 yılına ait bazı temel ekonomik göstergeleri Tablo-1’den izlenebilir. Görüleceği gibi Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan’ın toplam nüfusu 66.627.000’dir ki bu rakam Türkiye nüfusuna yaklaşmaktadır. Söz konusu Türk cumhuriyetlerinin nüfuslarının toplamı dünya sıralamasında 9. sırada bulunmaktadır. Yüzölçümü olarak bakıldığında ise Kazakistan dışındaki-lerin Türkiye’den küçük, Kazakistan’ın ise Türkiye’nin yaklaşık 3,5 katı olduğu anlaşılır. Dünya sıralamasında ise bu ülkeler toplam 4.718.500.000 km² lik yüz ölçümü ile 7. sırada yer almaktadırlar. Oysa beş Orta Asya Türk Cumhuriyeti’nin (Azerbaycan dahil) GSYH’leri toplamı Türkiye GSYH’sinin yarısından bile düşüktür. Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri’nin GSYH’leri toplamı dünya sıralamasında ancak 13.’lüğe ula-

⁸ TİKA’nın adı 2 Kasım 2011 tarih ve 656 sayılı KHK ile Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı olarak değiştirilmiştir.

sabilmıştır. Özetle, Türk dünyası ülkeleri sahip oldukları nüfus ve coğrafi yüzölçümlerinin büyüklüğüne oranla dünya üretiminden çok daha düşük oranda bir pay alabilmektedirler.

Tablo-1: Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri: Genel Ekonomik Özellikler (2012)

	Azerbaycan	Kazakistan	Kırgızistan	Türkmenistan	Özbekistan	Türkiye
Nüfus (bin)	9.298	16.797	5.582	5.173	29.777	74.890
Nüfus artış hızı (%)	1,35	1,43	1,22	1,29	1,47	1,28
Yüzölçümü (km ²)	86.600	2.717.300	198.500	488.100	447.400	780.580
GSYH (milyon \$)	67.198	109.155*	64.732	33.679	51.113	774.340
Büyüme oranı (%)	4,4	5	-0,9	11,1	8,2	3,2*
Kişi başına GSYH(\$)	10.624	13.892	2.409	10.583	3.591	10.362*
İhracat (bin \$)	39.932	93.304	3.467	18.465	14.999	134.910
İhracat (% artış)	3,6	0,2	32,1	-	20,4	18,5*
İthalâtın GSYH'ye yüzde oranı (%)	26,5	26,0	84,4	46,8	-	31,1
İthalât yıllık artış (%)	19,0	3,3	32,0	-	26,3	29,8*

*: Rakamlar 2011 yılına ait.

Kaynak: Dünya Bankası, *World Development Indicators*, 2012 ve DPT, *Uluslararası Ekonomik Göstergeler*, Mayıs 2012.

Türkiye özellikle sanayileşme alanında ciddi bir yol kat etmiş ve zengin deneyimlere sahip bir ülkedir. Bağımsızlıklarına kavuşmaları ile birlikte yoğun bir kalkınma hamlesine girişen Türk Cumhuriyetleri ise çok zengin doğal kaynaklara sahip bulunmaktadır. Nitekim Tablo 2 ve Tablo 3'ten de görüleceği gibi, özellikle Kazakistan ve Azerbaycan'ın büyük petrol rezervleri bulunmaktadır. Türkmenistan ve Özbekistan ise aynı zamanda çok önemli doğal gaz rezervlerine sahip ülkelerdir. Bu ülkeler kurşun, çinko, demir, nikel, boksit ve taş kömürü gibi madenler yönünden de oldukça zengindirler. Özbekistan ise aynı zamanda dünyanın en büyük altın üreticilerinden birisidir. Ancak söz konusu ülkeler maalesef ekonomilerini

geliştirme yolunda bu doğal kaynak zenginliklerinden yeterince yararlanamamışlardır. Bunun nedenlerinden birisi aşağıda belirtileceği gibi, Sovyet döneminden devralınan çok elverişsiz ekonomik mirastır. Diğer önemli bir neden de Avrupa pazarlarına doğrudan çıkış olanağının sınırlı oluşudur.

Tablo 2: Türk Cumhuriyetleri: Petrol Rezervleri ve Üretimi

Ülkeler	Petrol rezervleri				Petrol üretimi	
	2002 (1000 milyon varil)	Dünya yüzdesi	2012(1000 milyon varil)	Dünya yüzdesi	2012 (günlük 1000 varil)	Dünya yüzdesi
Azerbaycan	7,0	0,5	7,0	0,4	872	1,0
Kazakistan	5,4	0,4	30,0	1,8	1.728	2,0
Türkmenistan	0,5	0,0	0,6	0,0	222	0,3
Özbekistan	0,6	0,0	0,6	0,0	68	0,1
Dünya	1.321,5	100,0	1.668,9	100,0	86.152	100,0
Rusya	76,1	5,8	87,2	5,2	10.643	12,4

Kaynak: BP *Statistical Review of World Energy*, Temmuz 2013.

Tablo 3: Türk Cumhuriyetleri Doğalgaz Rezervleri ve Üretimi

Ülkeler	Doğalgaz rezervleri (trilyon)				Doğalgaz üretimi	
	2002 (trilyon m ³)	Dünya yüzdesi	2012 (trilyon m ³)	Dünya yüzdesi	2012 (milyar m ³)	Dünya yüzdesi
Azerbaycan	0,9	0,58	0,9	0,48	15,6	0,5
Kazakistan	1,3	0,84	1,3	0,69	19,7	0,6
Türkmenistan	2,3	1,48	17,5	9,34	64,4	1,9
Özbekistan	1,2	0,77	1,1	0,59	56,9	1,7
Dünya	154,9	100,00	187,3	100,00	3.363,9	100,00
Rusya	29,8	19,24	32,9	17,57	?	17,6

Kaynak: BP. *Statistical Review of World Energy*, temmuz 2013.

7. Rusya ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri

Türk Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarına kavuşmalarından sonra Sovyet döneminden kalan ekonomik yapının kalkınmaya ve bağımsız ekonomi politikası uygulamasına çok yardımcı olmadığı bir gerçektir. Bunu şöyle açıklayabiliriz: Sovyetler Birliği'nde ırk, dil, din, kültür ve tarih birliğine sahip bulunmayan çeşitli toplulukları bir arada tutabilmek üzere Merkezi Plân kapsamında karşılıklı bağımlılık yaratacak bir 'dikey sanayileşme' modeli uygulanmaktaydı. Merkezi Plânda öngörüldüğü şe-

kilde, üretimin farklı aşamalarındaki tesisler Topluluk içinde farklı bölgelere dağıtılmıştı. Örneğin Özbekistan'ın ürettiği pamuktan, Ukrayna'da kumaş dokunuyor, daha sonra da bu kumaştan Rusya'da giyim eşyası üretiliyordu. Bunun gibi, Özbekistan ve Kazakistan'da çıkartılan altın cevheri de işlenmek üzere Rusya'ya gönderiliyor; Türkmenistan buğdayı ise Özbekistan'daki fabrikalarda öğütülüp un haline getiriliyordu.⁹

Bu tür bir üretim modeli örneğin kapitalist ekonominin temel kuramlarından olan Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi ile açıklanamaz. Çünkü üretim, tüketim, yatırım, vs. gibi tüm ekonomik hedefler Merkezi Plân tarafından belirleniyor ve sistemin özü Rusya'nın diğer toplulukları sömürüsü esasına dayanıyordu. Tesislerin ayrı ayrı ülkelerde kurulmasındaki amaç ise bu ülkeleri birbirine (dolayısıyla Rusya'ya) bağımlı kılmak ve hiçbirisinin bağımsız bir ekonomi politikası izlemesine olanak tanımamak biçiminde özetlenebilir. Zaten tesisler tüm Sovyet Topluluklarının ihtiyaçlarına yönelik olarak plânlandıklarından her biri, içinde faaliyet gösterdikleri toplumun ihtiyaçlarına oranla devasa boyutlarda kurulmaktaydı. Teknolojinin geri ve hantal olması dolayısıyla üretimi dış piyasalara ihraç etme olanağı da bulunmuyordu. Kısacası, bağımsızlıklarına kavuşmaları ile Türk Cumhuriyetleri'nin devraldıkları ekonomik yapı, bu ülkelerin ulusal sanayileşme politikası izlemelerine yardımcı olacak bir nitelik taşıyordu.

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Rusya'ya olan bağımlılıkları bugün de hâlâ büyük ölçüde devam etmektedir. Bölgenin açık denizlere doğrudan çıkışının bulunmaması ve karayolundan Batı Avrupa'ya bağlantının güçlükleri de, bu ülkeleri adeta Rusya'ya muhtaç bir durumda bırakmaktadır.¹⁰ Öte yandan mesafenin uzak, ulaşımın güç ve yüksek maliyetli olması ortak ırk, dil, din ve kültür değerlerine karşın Türkiye ile olan ilişkilerin de istenen düzeye çıkartılamamasında en büyük engellerden birisini oluşturmaktadır.

Bağımsızlıklarına kavuştuktan sonra petrol ithalâtına bağımlı olan ABD ve AB ülkeleri bölgede yoğun biçimde petrol ve doğal gaz arama ve işletme faaliyetine girişmişlerdir. Diğer yandan Çin, Hindistan,

⁹ Halil Seyidoğlu, "Türkiye ile Kafkasya ve Öteki Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkilere bir Bakış," *Türk Cumhuriyetlerinde Sovyet Dönemi Sonrası Yeniden Yapılanma*, Kafkas Üniversitesi, Uluslararası Sempozyum, 25-27 Eylül 2010, Bakü.

¹⁰ Ömercan Kulaklıkaya, "Modern İpek Yolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı," TEPAV, Şubat 2013.

Japonya ve Güney Kore de coğrafi yakınlık avantajlarını kullanarak bu alandaki faaliyetlerini artırmıştır. Maalesef bölgede faaliyet gösteren iki binden fazla işletmesi bulunmasına karşın Türkiye'nin petrol ve doğal-gaz sondaj ve işletme alanlarında yaşanan rekabette ciddi bir varlık gösterdiğini söylemek güçtür.

Gerçek şudur ki, yukarıda açıklanan nedenler dolayısıyla Rusya halâ bu bölgeyi kendi 'arka bahçesi' olarak görmekte ve Orta Asya Cumhuriyetlerini ekonomik ve siyasi bakımdan kendisine daha da bağımlı duruma getirmeye yönelik stratejiler uygulamaktadır. Örneğin bu kapsamda Rusya, eski Sovyet coğrafyasındaki nüfuzunu yeniden elde etmek üzere çeşitli entegrasyon projeleri başlatmıştır. Nitekim bu amaçla 1991 yılında Bağımsız Devletler Topluluğu'nu, 1996'da Ortak Pazar modeline dayanan Avrasya Ekonomik Topluluğu'nu oluşturmuştur. Avrasya Ekonomik Topluluğu'na Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan katılmıştır. Putin İktidarı döneminde Rusya'nın eski Sovyet coğrafyasındaki bütünleşme çabaları daha da hız kazanarak 2011 yılında Rusya, Kazakistan ve Beyaz Rusya Devlet başkanları arasında Avrasya Birliği Anlaşması imzalamıştır. Anlaşma bu ülkeler arasında bir gümrük birliği kurmak ve hukuk sistemlerini birleştirmek amacı gütmekteydi. Bu doğrultuda ertesini yıl bir de Avrasya Komisyonu oluşturulmuştur. Rusya halen Avrasya Birliği'ne eski Sovyet Cumhuriyetleri'nin öteki üyelerinin de katılmasını sağlamaya çalışmaktadır.¹¹ Örneğin Ukrayna'yı bu birlik içine çekebilmek üzere yaptığı baskılar sonucunda Ukrayna Hükümeti'nin Avrupa Birliği'ne katılması yönündeki girişimleri engellenmiş ve ülke yoğun bir siyasi kaos içine sürüklenmiştir.

Özetle, kapalı bir coğrafi alanda yerleşik olmaları, denize çıkışın bulunmaması, geçmişten gelen ilişkiler, nükleer teknoloji, enerji nakil ve dağıtım gibi alanlardaki üstünlüğü dolayısıyla Rusya'nın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri üzerindeki etkinliği bugün de sürmektedir. Örneğin bu ülkelerde enerji sektöründe büyük ölçüde Rus şirketleri hâkimdir. Petrol arama, sondaj, taşıma ve dağıtım konularında asıl rekabet Rus şirketleri ile Çin ve sonradan giren ABD başta olmak üzere Batılı sanayileşmiş ülkelerin şirketleri arasındadır.

Oysa bölgedeki enerji kaynakları üzerindeki rekabette Türkiye'nin uzun vadeli olarak söz sahibi olacak bir strateji izlemesi gerekir. Azer-

¹¹ Raşid Tacibayev, "Rusya'nın Gümrük Birliği Çerçevesinde Orta Asya Devletleriyle Ekonomik İlişkiyi Geliştirmesinin Arka Plânı (Nedenleri)," <http://orasan.manas.kg>.

baycan ve Kazak petrolünü Batılı piyasalara ulaştıran Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı ile Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı projeleri gerçekleştirilmiş olup halen faaliyetini sürdürmektedir. Türkmenistan doğalgazını Anadolu üzerinden Batı'ya ulaştıracak Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP) projesi ise yapım aşamasındadır. Bütün bu projeler Türkiye'yi Orta Asya petrol ve doğalgazının uluslararası piyasalara ulaştırılmasında kilit bir noktaya getirmektedir. Ancak Türkiye'nin rolü bir köprü görevi yapmak olmamalıdır. Yukarıda da belirtildiği gibi, Hükümetlerin yerli petrol ve doğalgaz arama şirketlerinin Orta Asya pazarına girmelerini ve bu bölgedeki arama, sondaj ve işletme faaliyetlerini özendirici politikalar izlemeleri gerekir.

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri yalnız ekonomi alanında değil, savunma alanında da Rusya'ya bağımlı durumdadır. Silâh sistemleri büyük ölçüde Rusya kaynaklıdır. Yakın zamanlara kadar bu ülkelerin bazılarında sınır güvenliğinin Rus askerleri tarafından sağlanmakta olduğu da bilinmektedir. Kırgızistan ve Tacikistan'da ise Rusya'nın halen askeri üsleri bulunmaktadır.

8. Türkiye'nin Orta Asya Cumhuriyetleri ile Ticareti

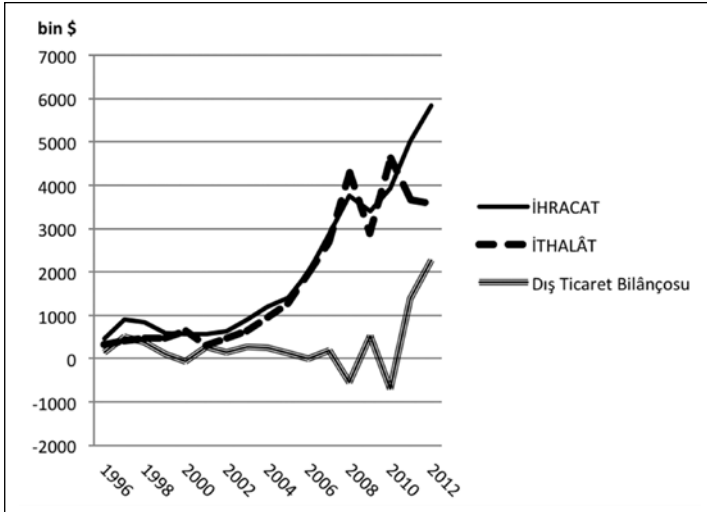
Türkiye Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile ekonomik olduğu kadar sosyal, kültürel, teknolojik ve eğitimle ilgili alanları kapsayacak biçimde geniş kapsamlı ve çok yönlü politikalar izlemeye başlamıştır. İlk günlerin aşırı düzeydeki duygusallığı geçtikten sonra bu ilişkilerin daha düzenli ve eşgüdüm içinde yürütülmesi için gerekli kurumsal alt yapının oluşturulması yönünde de önemli adımlar atılmıştır. Bununla birlikte Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile olan ticaretimiz halen oldukça sınırlı düzeylerde bulunmaktadır.

Tablo 4'te ve ona dayanılarak çizilen Grafik 1'de Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri'yle olan mutlak ve göreceli dış ticaret hacmi ve dış ticaret bilânçoları gösterilmiştir. Buna göre 1996-2012 döneminde ihracatımızın en yüksek değere ulaştığı yıl 2012 olup ihracat değeri 5.841 milyon dolardır. Bunun genel ihracatımız içindeki payı ise yalnızca yüzde 3,8'dir. İthalâtımızın en yüksek değere ulaştığı yıl ise 4.615 milyon dolar ile 2010'dur ve bunun da toplam ithalâtımıza oranı yalnızca yüzde 2,5'tir. Bu ülkelerle olan dış ticaret bilânçomuz ise belirli birkaç yıl dışında ufak miktarda fazlalıklarla kapanmaktadır. Bu yıllar da Türkiye'nin kriz içinde olduğu yıllardır (2000, 2008, 2010...).

Tablo-4: Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile Ticareti: 1996-2012

	İhracat		İthalât		Dış Ticaret Bilânçosu
	Milyon \$	Yüzde	Milyon \$	Yüzde	Milyon \$
1996	447	3.2	304	0.7	143
1997	908	3.4	399	0.8	509
1998	835	3.1	449	1.0	386
1999	574	2.2	457	1.1	117
2000	572	2.1	628	1.1	-56
2001	557	1.8	283	0.7	274
2002	619	1.7	468	0.9	151
2003	899	1.9	623	0.9	276
2004	1.194	1.9	946	0.1	248
2005	1.409	1.9	1.267	1.1	142
2006	1.982	2.3	1.967	1.4	15
2007	2.874	2.7	2.669	1.1	205
2008	3.749	2.8	4.279	2.1	-530
2009	3.399	3.3	2.874	2.0	525
2010	3.921	3.4	4.615	2.5	-694
2011	5.040	3.7	3.642	1.5	1.398
2012	5.841	3.8	3.558	1.5	2.283

Kaynak: TÜİK verileri.

Grafik1: Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile olan Ticareti ve Dış Ticaret Bilânçosu

Tablo 4'teki rakamlardan da anlaşılacağı üzere, halen Türkiye'nin dış ticaretinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin payı oldukça düşük düzeylerde. Konuya Orta Asya Cumhuriyetleri açısından bakıldığında da durum bundan farklı değildir. 2012 verilerine göre Türkiye Türkmenistan'ın en büyük 3., Kazakistan, Özbekistan ve Kırgızistan'ın ise en büyük 6. ticaret ortağıdır. İlk iki sırayı ise Çin ve Rusya elinde bulundurmaktadır. Örneğin 2012 yılı itibarıyla Kazakistan'ın ticaretinde Çin'in payı yüzde 23, Rusya'nın payı yüzde 18, Türkiye'nin payı ise yalnızca yüzde 3 düzeyindedir. Oysa aynı yıl Kırgızistan'ın ticaretinde Çin yüzde 50, Rusya yüzde 17 ve Türkiye yüzde 2'lik bir paya sahiptir.¹²

9. Türkiye ile Ortak Pazar ve Sonuç

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin doğal kaynaklar açısından zengin olması, Türkiye'nin ise uzun bir sanayileşme deneyimine sahip olması ve ayrıca bu ülkeler arasındaki dil, din, ırk, örf ve adet birliği, ekonomik ilişkilerin çok daha yüksek boyutlara ulaşmış olması beklentisini doğurmaktadır. Halen ekonomik ve ticari ilişkilerimiz hem Türkiye'nin, hem de bu ülkelerin sahip oldukları ekonomik potansiyelin çok altındadır. İlişkilerimizin sınırlı kalmasını sağlayan ve kökleri geçmiş dönemlere uzanan ekonomik, siyasal ve tarihsel etkenler bulunabilir. Ancak çok önemli bir neden de kuşkusuz ki aramızdaki coğrafi uzaklık ve etkin bir ulaşım sisteminin bulunmamasıdır. Oysa yaşadığımız çağın en önemli özelliği iletişim ve haberleşme alanındaki hızlı gelişmeler ve dünyanın hızlı bir ekonomik ve mali küreselleşme yaşamakta olmasıdır. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin küreselleşme sürecinde dünyadaki yerlerini almalarını çağımızın kaçınılmaz bir gelişmesi olarak görmek gerekir. Modern İpek Yolu Projesi ise bunu sağlamanın ve Türkiye ile bu kardeş Cumhuriyetler arasındaki işbirliğini geliştirmenin ve olası bir Ortak Pazar kurma doğrultusunda gerekli alt yapıyı oluşturmanın temel koşuludur. Tarihte görüldüğü gibi, günümüzün dünyasında da İpek Yolu Türkiye'de ve genel olarak Türk dünyasında ekonomik zenginlik, siyasal etkinlik ve refah artışı yaratacak önemli bir projedir.

¹² *World Economic Outlook, 2012, s. 45.*

KAYNAKÇA

- Atasoy, Fahri. “Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı,” *Dilde, Fikirde, İşte Birlik Sempozyumu*, Ankara, 2012.
- BP. *Statistical Review Of World Energy*, Temmuz 2013.
- Budak, Türkân. “Orta Asya’da Küresel Jeoekonomik Rekabet ve Türkiye,” *Bilgi Strateji*, 5(9), 2013.
- Devlet Plânlama Teşkilâtı. *Uluslararası Ekonomik Göstergeler*, Mayıs 2012.
- Dünya Bankası. *World Development Indicators*, Feb. 2013.
- Hazar World, “İpek Yolu Yeniden Canlanıyor,” www.hazarworld.com. Erişim: 08.07. 2014.
- IMF. *World Economic Outlook Growth Resuming, Dangers Remain*, July 2012.
- Seyidoğlu, Halil. “Türkiye ile Kafkasya ve Öteki Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkilere bir Bakış,” *Türk Cumhuriyetlerinde Sovyet Dönemi Sonrası Yeniden Yapılanma, Kafkas Üniversitesi, Uluslararası Sempozyum*, Bakü, 2010.
- Tacıbayev, Raşid. “Rusya’nın Gümrük Birliği Çerçevesinde Orta Asya Devletleriyle Ekonomik İlişkiyi Geliştirmesinin Arka Plânı (Nedenleri),” <http://orasan.manas.kg>. Erişim: 07.07.2014.
- TÜİK. veritabanı, www.tuik.gov.tr. Erişim: 01.11.2013.