

AVRASYA ETÜDLERİ

45
2014-1

İPEK YOLU
ÖZEL SAYISI



TİKA

T.C. BAŞBAKANLIK
Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı

Turkish International Cooperation and
Coordination Agency

Avrasya Etüdüleri hakemli bir dergidir.
TÜBİTAK/ULAKBİM SBVT tarafından taranmakta ve dizinlenmektedir.
Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
tarafından yılda iki kez yayımlanır.
Dergide ifade edilen görüş ve fikirler yalnızca yazarlarına aittir;
Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığının düşünce ve
politikasını yansıtan metinler olarak değerlendirilemez.



ISSN 1300-1604



İletişim

TİKA, Atatürk Bulvarı No:15 Ulus-ANKARA
Tel: +90(312)5081000 • **Faks:** +90(312)3098969
avrasyaetudleri@tika.gov.tr • www.tika.gov.tr

AVRASYA ETÜDLERİ

Yıl: 20, Sayı: 45 (2014/1)

TİKA Adına Sahibi

Dr. Serdar ÇAM
Başkan

Yayın Kurulu

Dr. Serdar ÇAM
Süreyya POLAT
Dr. Mehmet YILMAZ
Dr. Ali Özgün ÖZTÜRK

Yazı İşleri Müdürü

Dr. Zülküf ORUÇ

Editör

Dr. Mehmet KAHRAMAN
(m.kahraman@tika.gov.tr)
(uveyska@windowslive.com)

Konu Editörü

Doç. Dr. İrfan KALAYCI
(irfan.kalayci@inonu.edu.tr)

Danışma Kurulu

- Prof. Dr. Mehmet AKKUŞ • Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Mustafa AŞKAR • Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Kemal BAŞLAR • Polis Akademisi
Prof. Dr. Ali Fuat BİLKAN • İpek Üniversitesi
Prof. Dr. Ömer ÇAHA • Yıldız Teknik Üniversitesi
Dr. İhsan ÇOMAK • TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi
Prof. Dr. Uğur DOĞAN • Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Saadetin GÖMEÇ • Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Ramazan GÖZEN • Marmara Üniversitesi
Prof. Dr. Osman GÜMÜŞÇÜ • Çankırı Karatekin Üniversitesi
Prof. Dr. Nihat IŞIK • Kırıkkale Üniversitesi
Prof. Dr. Ramazan KAPLAN • Bartın Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet KARA • İstanbul Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Aşkın KOYUNCU • Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet ÖZ • Hacettepe Üniversitesi
Prof. Dr. Fikret TÜRKMEN • Ege Üniversitesi
Prof. Dr. Nasuh USLU • Kırıkkale Üniversitesi
Prof. Dr. Ahmet UZUN • Cumhuriyet Üniversitesi
Prof. Dr. Bahaeddin YEDİYILDIZ • Hacettepe Üniversitesi
Prof. Dr. Ekrem YILDIZ • Kırıkkale Üniversitesi

Baskı:

Hangar Marka İletişim Reklam Hizmetleri Yayıncılık Ltd. Şti.

Konur Sokak 57/4 Kızılay / Ankara

Tel: (0312) 425 07 34

Faks: (0312) 425 07 36

İçindekiler / Contents

Mehmet Behzat EKİNCİ

The Silk Roads From Past to the Future and Their Interactions With the Foreign Trade of Turkey/7-42

Geçmişten Geleceğe İpek Yolları ve Türkiye'nin Dış Ticareti ile Etkileşimleri

Ekrem KALAN

XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları/43-62

The Northern Silk Road in the XIII-XIVth Centuries and the Trade Policies of Golden Horde Khans

Muzaffer BAKIRCI

Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu/63-86

Historical Route Systems of Anatolia In Terms of Transportation Geography and the Silk Road

İrfan KALAYCI

Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler/87-122

Maritime Trade and the Global Financial Crisis: New Strategies for Turkey on Silk Road

Güller ŞAHİN - İrfan KALAYCI

Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu/123-154

A New Global Development Paradigm: Sustainable the Silk Road

Nejat TARAKÇI

İpek Yolundan Enerji Yollarına/155-170

From Silk Road to Energy Roads

Adem ÜZÜMCÜ - Sıdıka AKDENİZ

Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi/171-199

New Silk Road: TRACECA and Baku-Tbilisi-Kars Railroad Project

Halil SEYİDOĞLU - Suna GÖNÜLTAŞ

Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri
Arasındaki Ekonomik İlişkiler/201-216

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

Mustafa YILDIRAN

İpek Yolu Ekonomilerinde Komünist Olmayan Gelişme Stratejisi: İpek Yolu'nda
Rostow ve Porter Yaklaşımlarına Göre İktisadi Gelişmenin Analizi/217-248

*The Non-Communist Development Strategy in the Silk Road Economies: The
Analysis of Economic Development According to Approaches of Rostow and Porter*

Muammer ÖZTÜRK

Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın Uluslararası İlişkiler Tasarımı/249-268

The Shanghai Cooperation Organization's Design of International Relations

Seyit Ali AVCU

Avrasya Gümrük Birliği ve Kırgızistan: Avantajları ve Dezavantajları/269-297

Eurasian Customs Union and the Kyrgyzstan: Advantages and Disadvantages

Atakan DURMAZ - Adem KALÇA

2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Kafkasya -Orta Asya Türk Diasporası/299-319

2008 Global Economic Crisis and the Caucasus-Central Asia Turkish Diaspora

The Silk Roads From Past to the Future and Their Interactions With the Foreign Trade of Turkey

Mehmet Behzat EKİNCİ¹

Abstract

Transportation is a major factor in trade. Commercial activities can be increased in parallel to improvements in transportation infrastructure. The Silk Road functioned in this manner historically and played a paramount role in the development of international commerce. In this context it proved vital in the execution of intensive commercial activities, initially between Asia and Europe, and later in Africa. Although the Historic Silk Road lost its significance in the late 17th century, it is currently being revitalised. In this context economic and political collaboration between nations is sought through a variety of initiatives - the so-called New Silk Roads. Major among such initiatives are oil-natural gas pipeline projects (OPP-NGPP), Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA), the Northern Distribution Network (NSR-NDN), the Trans-Korean Railroad with the Trans-Siberian Railroad (TKR-TSR), and the Gulf-Asia Model: Turkey is actively involved in most of these. In this paper, brief information about such initiatives is offered and their de facto and potential effects on the foreign trade of Turkey revealed. Data show that such initiatives (excluding the TKR-TSR and the Gulf-Asian Model due to their distance) have positive effects on Turkey's foreign trade.

Keywords: *the historic Silk Road, the new silk roads, oil-natural gas pipeline, transportation, foreign trade.*

¹ Assist. Prof. Dr, Mardin Artuklu University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of Economics; mbekinci@akademiktisat.net, mbekinci@hotmail.com

Geçmişten Geleceğe İpek Yolları ve Türkiye'nin Dış Ticareti ile Etkileşimleri

Öz

Ulaştırma, ticaret faaliyetinin temel unsurlarındandır. Şayet ulaştırma imkânları gelişmişse ticarî faaliyetler de buna paralel olarak artırılabilir. İpek Yolu da tarih boyunca bu fonksiyonu icra etmiş ve uluslararası ticaretin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu kapsamda Tarihî İpek Yolu, önce Asya ve Avrupa daha sonra Afrika kıtaları arasında kara ve deniz yoluyla yoğun ticarî faaliyetlerin icrasına imkân sağlamıştır. 17. yüzyılın sonlarında önemini kaybetmesine rağmen, Tarihî İpek Yolu, bugün farklı formlarıyla canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede, uluslararası Yeni İpek Yolları adı altında birtakım inisiyatifler vasıtasıyla iktisadî ve siyasî işbirliklerine gidilmektedir. Bunların başlıcaları petrol-doğalgaz boru hattı projeleri (PBHP-DGBHP), Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), Kuzey Dağıtım Ağı (NSR-NDN), Kore-Sibirya Demiryolu (TKR-TSR) ve Körfez-Asya Modelidir. Türkiye bunların önemli bir kısmında fiilen yer almaktadır. Bu çalışmada, söz konusu inisiyatifler hakkında kısa bilgiler verilmekte ve bunların Türkiye dış ticaretine fiilî ve muhtemel etkileri ortaya konmaktadır. Veriler göstermektedir ki bu inisiyatifler (uzaklıkları dolayısıyla TKR-TSR ve körfez-Asya Modeli dâhil edilmemiştir) Türkiye'nin dış ticaretine olumlu etkilerde bulunmaktadır.

Anahtar kelimeler: *Tarihî İpek Yolu, Yeni İpek Yolları, petrol-doğalgaz boru hattı, ulaştırma, dış ticaret.*

1. Introduction

As both an iconic symbol and a source of wealth, silk was important as one of the most valued products carried on the interconnecting routes between continents. Thus, this internationally desirable product played a significant role in the establishment of relations between countries, while its name became inextricably linked with the routes along which it was transported from the second century BC to the late 17th century. At that point its value diminished with the rise of new methods of transportation; roads, railways, and seaways. The 19th century saw a resurgence of interest in the history and potential use of the Historic Silk Road and its peripheral regions. With the exploration for oil and natural gas reserves -which involved much of the world in the search for potential collaboration with source and other user countries- the concept ‘the Modern Silk Roads or the New Silk Roads’, in the sense of their revitalisation, was born. The context being different, however, the term ‘the New Silk Road’ contains several meanings depending upon the views/aims/projections of the countries and/or country groups on the region.

Many international initiatives have been launched with the aim of benefiting from the resources located in the centre of the Historic Silk Road Region. The most important of these are the so-called Asian Silk Road [oil and gas pipeline projects (OPP-NGPP)], the European Silk Road (TRACECA), the American Silk Road (NSR-NDN), the Korean-Russian Silk Road (TKR-TSR), and the Gulfian Silk Road (the Gulf-Asia Model). The main factor for the establishment of the the mentioned initiatives is the presence of oil and natural gas. Turkey is involved in most of such initiatives in terms of the economic and political aspects. In this paper, the New Silk Roads on the routes of the Historic Silk Road are studied and their potential for the countries involved, particularly Turkey, is revealed. In this context, de facto and potential effects of these initiatives are studied in terms of Turkey’s foreign trade. The data gathered show that the effects of such initiatives are positive.

Material and method

This is a desk study, materials for which are books, articles, and statistics. The paper consists of three sections. The first of these is a brief history of the Silk Road and its commercial structure. The second is on current international initiatives on the Historic Silk Road, namely the New Silk Roads and their commercial potential. The last section includes the role played by Turkey with regard to both of the above in the Historic and New Silk Roads. In this context, the impact of the New Silk Roads on Turkey’s foreign trade is studied.

In order to demonstrate the effect of such initiatives on Turkey's foreign trade, all countries were classified according to their involvement in the projects. In this context, by using the crude oil transportation data of 2002-11 gathered from the Petroleum Pipeline Corporation of Turkey (BOTAS) and foreign trade data from 1996-2012 provided by the Statistical Institute of Turkey (TÜİK), the de facto effects of currently active projects i.e. the 'Kerkuk-Ceyhan' and 'Baku-Tbilisi-Ceyhan' Crude Oil Pipeline Projects (COPP) and the potential effects of other international initiatives (excluding TKR-TSR and the Gulf-Asian Model due to their distance) i.e. 'Natural Gas Pipeline Projects (NGPP)', 'Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA)', and the 'Northern Distribution Network (NDN)', are found to be positive for Turkey's foreign trade.

2. The Historic Silk Road

2.1. History of the Silk Road

The Historic Silk Road flourished for approximately 1,700 years as the most important network of trade routes in history.² These were proclaimed as the 'road of silk' (Silk Road) by the German geologist and geographer Ferdinand von Richthofen in his 19th century book 'China'.³ However, it is also said that the term 'Great Silk Road' was first coined by Cjan Syan, a Chinese traveller who lived in the pre-Christian era.⁴ Following the collaborative construction of the Karakorum highway between China and Pakistan in 1980, German researchers concluded from their excavations in the region that the Historic Silk Road had not, in fact, been constructed by the Chinese but had already been in use by tribes prior to the coming of the Chinese, who eventually used this road as a part of new intercontinental trading network; initially for the silk trade and later for other activities.⁵

The term Historic "Silk Road" describes a series of trading networks that facilitated the transfer of goods between Western markets in the Middle East and Europe and Eastern markets, primarily in China. While the Caucasus mountain passages and the Central Asian steppes were major

² Yichun Xie, Robert Ward, Chuanglin Fang, Biao Qiao, "The urban system in West China: A case study along the midsection of the ancient Silk Road – He-Xi Corridor", *Cities*, 2007, 24:1, p. 64.

³ Helmut Uhlig, *İpek Yolu; Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü*, Çev.: Alev Kırım, İstanbul, Okyanus Yayıncılık, 2000, s. 11; Xie et al., *ibid*, p. 64.

⁴ Elbrus İsayev, Mustafa Özdemir, "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası (The Great Silk Road and Turkish World)", *Zeitschrift für die Welt der Türken*, 2011, 3:1, p. 112.

⁵ Uhlig, *ibid*, p. 199.

obstacles to trade and travel, there were, however, great oasis cities serving as way stations along the route.⁶ Chang'an, currently known as Xi'an in China was the starting point of the journey. The caravan route then divided into the North Road and South Road as it crossed the Western Territory and met commercial roads in Rome.⁷

The main land routes of the Silk Road in B.C.150 were as follows:⁸

- Changan-Yümen Kuang-Dun Huang-[‘Hami-Turphan’ (north route) or ‘Karaşar’ (middle route) or ‘Loulan’ (south route)]-Kuça-Aksu-Kashgar-[‘Semerkand-Buhara’ (north route) or ‘Baktra’ (middle route) or ‘Yarkent-Baktra’ (south route)]-Merv-Schahrud-Hamadan-Palmyra-Antakya-the Mediterranean-Puteoli-Ostia-Rome.

- Changan-Yümen Kuang-Dun Huang-Miran-Endere-Niya-Hotan-Yarkent-[‘Kashgar-Semerkand-Buhara’ (north route) or ‘Baktra’ (middle route) or ‘Kashgar-Baktra’ (south route)]-Merv-Schahrud-Hamadan-Palmyra-Antakya-the Mediterranean-Puteoli-Ostia-Roma.

During the Asian Hun State period, from the second century B.C. to the fourth century A.D., there were three major routes on the Silk Road: the north, middle, and south:⁹

- North Route: Turphan-Urumçi
- Middle Route: Kurla-Kuça-Kashgar
- South Route: Çarklık-Kashgar
- West to East Route: Antakya-Syrian ports-Tigris and Euphrates Reservoir-Caspian Sea-Balkh(Belh)-Pamir Plain-Kashgar-Hotan
- A further important road to the East passed through the Caucasus and south of the Caspian Sea.
- According to another source, the routes of the Historic Silk Road were as follows:¹⁰

⁶ Michael Robert Hichok, “The other end of the Silk Road: Japan’s Eurasian initiative”, *Central Asian Survey*, 2000, 19:1, p. 17.

⁷ Xie et al., *ibid*, p. 64.

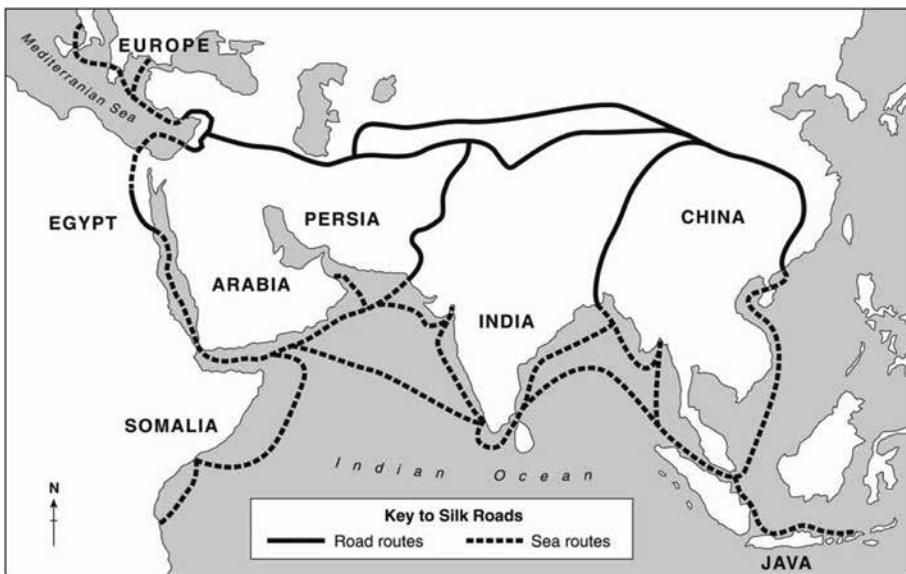
⁸ Uhlig, *ibid*, p. 395.

⁹ İsayev and Özdemir, *ibid*, p. 114.

¹⁰ Wikipedia, “İpek Yolu”, http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0pek_Yolu, Retrieval date: 27.05.2013.

- North Route (depicted by Herodotus in B.C.450): Don River-Parthian Region-Kansu (west of China).
- South to East (estimation): Mesopotamia Region-Antakya and Gaziantep (Anatolia)-Iran-Pamir Plain.
- South to West (estimation): Gaziantep and Malatya (Anatolia)-Thrace (Trakya)-İzmir (Aegea).
- South Route to West (estimation): Trabzon and Sinop (Black Sea)-Alanya and Antalya (Mediterranean)-Europe.
- West to East Route (multimodal): A combination of Egyptian and Mesopotamian Routes-Barygaza (a port city on Indian Ocean).

Map 1: The Historic Silk Road Routes



Source: Shirin Akiner, “Silk Roads, Great Games and Central Asia”, *Asian Affairs*, 2011, 42:3, p. 392.

The Map 1 shows that the Historic Silk Road from China to Rome (Italy) included both land and sea routes from East to West. In another source, the Silk Road route from West to East by sea extends from Southern Europe through Egypt, Arabia, Somalia, Persia, India, Java and then reaches

China.¹¹ Marco Polo, explorer and tradesman from Italy, also mentioned the Silk Road in his book “Il Milione”.¹² The outward and inward routes he and his companions followed were as follows: Outward: Venice-Acre-Trebizond(Trabzon)-Baghdad-Terbil-Ormuz-Balkh-Kashgar-Lanzhou-(Karakorum)-Lanzhou-Beijing-Chengdu-Pagan; Inward: Pagan-Chengdu-Beijing-Hangchow-South China Sea-Sumatra-the Indian Ocean-Arabian Sea-Ormuz-Terbil-Trebizond-Constantinople(İstanbul)-Venice.¹³

As will be seen the Historic Silk Road was actually series of different routes indicating that it was a combination of multi-modal transportation ways. However, it should also be noted that the routes are not definite as their determination presents many difficulties i.e. names of cities-territories-countries differ from those used in other periods when attempting to compare them with those available in the various oriental and occidental sources. For example, Hoço, an ancient Uyghur city in the Turpan Valley, has been re-named as Kao Ch’ang by the Chinese: this name has never been used by the Uyghur people.¹⁴

2.2. Commercial Structure of the Historic Silk Road

Uhlig says that civilisation started with silk. Silk, as one of the first products to be produced/marketed in a capitalist manner, became not only a symbol of wealth but also Capital in its own right. Moreover, it was the first foreign exchange medium between West and East, the first with a convertible value, and the only commodity equivalent to gold. Furthermore, silk was not only used to make a fabric; it was the raw material for many other products and used as a means to promote international relations.¹⁵

¹¹ John Major, “Silk Road: Spreading Ideas and Innovations”, <http://asiasociety.org/countries/trade-exchange/silk-road-spreading-ideas-and-innovations>, Retrieval date: 10.07.2013.

¹² Lucia Toniolo, Alfonsina D’Amato, Riccardo Saccenti, Davide Gulotta, Pier Giorgio Righetti, “The Silk Road, Marco Polo, a bible and its proteome: A detective story”, *Journal of Proteomics*, 2012, 7:5, pp. 3365-3367; Uhlig, *ibid*, p. 378.

¹³ Toniolo et al., *ibid*, pp. 3365-3367.

¹⁴ Uhlig, *ibid*, p. 67.

¹⁵ Some of the materials made from silk are as follows: sewing thread, string, rope, armour, liquid containers, insulating materials, and paper. Moreover, silk was used as payment of the salaries of civil servants and for some other services. In China, silk was also used as a diplomatic gift. For example, 6,000 kg silk pieces and 8,000 silk bobbles were sent abroad as present in B.C. 1. China considered these gifts as not only a means to ensure peace and stability but also of protecting the domestic economy (Uhlig, *ibid*, p. 139-140).

Good ideas and innovations travel far and easily. Historically, they spread along trade routes. The Historic Silk Road, was, therefore, the vector by which people, goods, ideas, beliefs, inventions, devices, and techniques were transmitted. Among the various inventions that travelled its route were paper (from China), the noria (irrigation waterwheel from Roman Syria), foodstuffs (apples from Kazakhstan, oranges from China, grapes from the western regions).¹⁶ As an example of a transmitter of technique, Xueyi et al. studying monetary theory and policy in China, set out the structure of economic activity in the various dynasties of ancient China and offer the following details in their paper on monetary structure for Europe and later North America:¹⁷

- Monetary thought was accumulated by thinkers of various vocations in ancient China.
- Some monetary theories and concepts in ancient China developed earlier than in Western countries.
- Monetary policy was conducted regionally but overseen nationally in Imperial China.
- Monetary thought and social development facilitated each other in ancient China.
- Ancient monetary thought in China probably travelled along the Silk Road to Western countries.

While silk is the best known, many other products were traded along the Silk Road. Caravans moving towards China carried gold and other precious metals, ivory, precious stones, alfalfa, grapes, sesame, pomegranates, walnuts, cucumbers, carrots, lions, peacocks, elephants, camels, horses, and glass; goods which were either unknown or not manufactured in China until the 5th century A.D. Movements in the opposite direction included furs, ceramics, jade, bronze objects, lacquer, bambooware, gunpowder, and iron.¹⁸ Another source lists some of the goods traded in different periods along the Silk Road as follows: textile products, coral, topaz, wine,

¹⁶ Major, *ibid.*

¹⁷ Z. Xueyi, Z. Yaguang, J. Whalley, "Monetary Theory and Policy from a Chinese Historical Perspective", *China Economic Review* (accepted manuscript), doi:10.1016/j.chieco.2013.04.006, 35, 2013.

¹⁸ Serkan Yalçın, "Revitalizing the Eurasian Trade: Prospects from the TRACECA Project", *Journal of Academic Studies*, 2007, 9:33, p. 27.

glassware, gold and silver cups, indigo, spices, perfume, rubber, medical lubricants, tortoise-shell, lapis lazuli, muslin, timber, medicine, pearls, diamonds, rubies, sapphires, woven silk, and medicinal herbs. Human beings (slaves) were also traded on these roads.¹⁹

Information on the organisation and schedule of caravans on the Historic Silk Road is insufficient, and the frequency of caravans in the different periods is also unknown. Some documents mention twelve caravans a year in the 1st century A.D. It is, however, uncertain if this number refers to one route only or to all routes. On the other hand, some documents, state that caravans were always on the roads, and there was no time when they could not be seen.²⁰ The Silk Road enriched not only merchants but also peoples and cultures right across Eurasia.²¹ In this context, a stream of priests and monks also moved Eastward bringing with them the Nestorian, Manichaean, and Buddhist religions and, later, Islam.²² It should be noted that illnesses too were carried on these routes. For example, the most dreaded of them, the Black Death, or bubonic plague devastated Europe in the late 1340s after spreading from China.²³

It is asserted in one source that the heyday of the Historic Silk Road in terms of transportation density was the 7th and 8th centuries A.D.,²⁴ while its height in terms of political security and maintenance of the infrastructure was asserted to be during the period of Mongol control over the entire transit route in the 13th and 14th centuries A.D.²⁵ The latter is confirmed in another source as “The Mongol expansion throughout the Asian continent from around 1207 to 1360 helped to bring political stability and thus to populate the Historic Silk Road”.²⁶ However, a further source states that following the conquest of Baghdad by the Mongols in 1258, transit trade between East and West from the 13th to the 15th centuries A.D. was carried out via Egypt, the Red Sea, and the Indian Ocean. Eventual explorations of

¹⁹ Uhlig, *ibid.*, pp. 11, 167, 171-172.

²⁰ Uhlig, *ibid.*, p. 230.

²¹ Major, *ibid.*

²² Toniolo et al., *ibid.*, p. 3365.

²³ Major, *ibid.*; Toniolo et al., *ibid.*, p. 3365.

²⁴ İsayev and Özdemir, *ibid.*, p. 112.

²⁵ Hichok, *ibid.*, p. 17.

²⁶ Toniolo et al., *ibid.*, p. 3365.

sea routes in 16th century caused the weakening of the Historic Silk Road.²⁷ In this context, sea transportation with short term direct delivery, replaced long term intermediary delivery-based journeys. That is, the Historic Silk Road was replaced by ships.²⁸

3. The Modern Silk Roads

3.1. Birth of the New Silk Roads

The Silk Road of the past served the numerous traders, armies, and adventurers as a communication and transport link between cultures and economies. During the period of the Han Dynasty (B.C.206-A.D.220), the Silk Road left its mark on the development of civilisations throughout Eurasia by playing a unique role in foreign trade and political relations as possibly the world's first "internet" linking Asia to Europe and Africa. With the collapse of the former Soviet Union, a revitalised Historic Silk Road is once again expected to play an important role in the region's political stability and its economic development.²⁹ Exploration for oil and natural gas reserves being among the main factors for the renaissance of these roads.

Three memorable metaphors about the region date from the 19th century:³⁰

1. The first is 'The Historic Silk Road' coined by Ferdinand von Richthofen in 1877. This encapsulates the sense of mystery and exotic splendour of the ancient trade routes. Today, the current term 'the New Silk Roads' is used as a metaphor for reconnection. It implies transport corridors, international trade, oil and gas pipelines, and tourism.

2. The second 19th century metaphor the 'Great Game', is thought to have been invented by Arthur Conolly around 1840. It too evokes all the intrigue, daring, and heroism of the Russo-British struggle for supremacy in the land north of the Hindu Kush. Today's 'New Great Game' is taking place as the great powers continue their pursuit of rival political and eco-

²⁷ İsayev and Özdemir, *ibid*, p. 119.

²⁸ Wikipedia, *ibid*.

²⁹ Yalçın, *ibid*, p. 27.

³⁰ The boundaries of Central Asia shift depending on the period in question and the conceptual framework. It is possible, for example to map: the linguistic groups i.e. the Turkic, Iranian, and Mongolian peoples; or the physical features like the steppes, deserts, and oases; or the religions i.e. Buddhism, Islam, Zoroastrianism, and Shamanism; or the different ways of life such as the nomadic, the sedentary etc. All these maps overlap, but are not entirely congruent. The term 'Central Asia' is understood today to refer not to the larger definitions of the region, but specifically to the following five states of the former Soviet Union: Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, and Uzbekistan (Shirin Akiner, "Silk Roads, Great Games and Central Asia", *Asian Affairs*, 2011, 42:3, pp. 392-393, 400-401).

conomic goals. The main players now being Russia, China, and the United States - the US taking the place of Britain – with Turkey, Iran, Pakistan, and India playing secondary roles. The EU and Japan are also involved.

3. Finally, ‘Central Asia’, the notional locus for the Historic Silk Road and the Great Game is, in fact, a mythical area being no more than a term invented in 1843 by the famous geographer and explorer, Alexander von Humboldt, to refer to this ‘fuzzy’ region, somewhere between Europe and Asia.

The opening-up of Central Asia and the Caucasus has revived the use of two of the above-mentioned historical metaphors -The Historic Silk Road and The Great Game- to characterize the economic and political transition in these regions. Currently, however, neither is applicable in their historical sense. Moreover, the inherent contradiction in these ideas (that is, the Historic Silk Road meaning international free trade, and the Great Game implying national power and trade controls) may serve to mask some of the more interesting political and economic realignments taking place as leaders in the Caucasus and Central Asia seek to diversify their foreign policy options.³¹ It should, however, be noted that the new self confident and assertive Central Asian states set the rules. So that whereas in the 19th century the great powers set the agenda, it is now principally the Central Asian states that take the decisions on the establishment of partnerships, doing business, and permitting access to their resources.³²

In terms of significant economic and political aspects, Central Asia is important for India as it too searches for New Silk Roads. However, the best short routes from India to Central Asia pass through Pakistan, Afghanistan or China, and India’s relationship with these countries is tense due to past battles. India, therefore, now avoids problems with China and Pakistan in order to normalise their commercial relations³³ and thereby benefit from the advantages of the Region. Central Asian economies also attract South Asian countries. For instance, after Uzbekistan gained its independence in 1991 South Asian capitalists from Pakistan and Afghanistan as well as India flocked to it and to other Central Asian economies, bringing capital, information, and technology.³⁴

³¹ Hichok, *ibid*, p. 17.

³² Akiner, *ibid*, pp. 400-401.

³³ Erhan Başyurt, “Hindistan, İpekyolu’nu arıyor”, *Aksiyon*, 15.02.1997, <http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-2277-32-hindistan-ipekyolunu-ariyor.html>, Retrieval date: 27.05.2013.

³⁴ Karen Leonard, “The Silk Road Renewed? South Asian Entrepreneurs in Uzbekistan”, *South Asia: Journal of South Asian Studies*, 2010, 33:2, pp. 276.

In recent years, some efforts have been made to develop East Asia's economic potential. For example, South Korea wants to specialize in certain key strategic industries while becoming the region's business hub. Russia wants to exploit the vast eastern region for its natural resources and build a railway connecting Europe to East Asia. Japan wants to end its economic crisis, while China seeks to bring about a new era of prosperity for its people. However, these aspirations are subject to change because of North Korea's stated intention to develop nuclear weapons. In the light of this, regional nations are obliged to balance their economic priorities with issues of political and military security.³⁵

Japan, however, is initiating various strategies. In this context, in July of 1997 its former Prime Minister Ryutaro Hashimoto announced the start of Japan's new 'Eurasian Diplomacy'. Recognising the fact that the Silk Road also runs east he stated his conviction that it was time to develop a Pacific perspective, to envision through Asian eyes a region encompassing Russia, China, the states of Central Asia and the Caucasus. Oil and gas, while important, are not the sole reasons for Japan to become involved. As an Asian country it could serve as a non-Western example of successful modernisation and forward-looking industrial policy.³⁶

3.2. International Initiatives and the New Silk Roads

Regarded as being the godfather of geopolitics Halford Mackinder argued more than a century ago that, "whoever controls the Eurasian 'world island' would control the world". For this purpose, there are various initiatives, already launched or yet to be started, under the umbrella title of the New Silk Roads. Among these the Historic Silk Road takes its place at the core of relevant projects. Economic and political aspects are certainly among the aims of such initiatives, but it is also felt that the New Silk Roads could promote security, prosperity, and connectivity within some of the most volatile, impoverished, and isolated nations on the planet.³⁷ Akiner states that the New Silk Roads are symbolised as being based on mutual interest, peace, and stability and that it is a revitalisation of the Historic Silk Road.³⁸

³⁵ Stephen Blank, "Economics and security in Northeast Asia: The iron silk road, its context and implications", *Global Economic Review: Perspectives on East Asian Economies and Industries*, 2002, 31:3, p. 3.

³⁶ Hichok, *ibid*, p. 22.

³⁷ Andrew C. Kuchins, Thomas M. Sanderson, David A. Gordon, "Afghanistan: Building the Missing Link in the Modern Silk Road", *The Washington Quarterly*, 2010, 33:2, pp. 35, 39.

³⁸ Akiner, *ibid*, p. 401.

The concept ‘the Modern Silk Roads or the New Silk Roads’ contains several meanings depending upon the views/aims/projections of the countries and/or country groups on the region. Major among such initiatives are the Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA), the Northern Distribution Network (NSR-NDN), the Trans-Korean Railroad with the Trans-Siberian Railroad (TKR-TSR; Iron Silk Road), and the Gulf-Asia Model. Brief information about these initiatives is given below and their connection with the Historic Silk Road revealed. As will be seen, the main factors for the establishment of the said initiatives are oil and natural gas plus some others.

China and the Central Asian countries were among the main actors on the Historic Silk Road. In this context trade between these countries has always been crucial and favoured by both sides. However, earlier relationships have faced changes. Items such as jade, tea, silk, and rhubarb have been replaced by crude oil, natural gas, weapons, and infrastructure. The Historic Silk Road is regarded as having been revived in terms of new trade in energy. Central Asian states have huge hydrocarbon potential which have not yet been fully explored and they seek foreign participation in developing and transporting these reserves. Russia, the Western countries and China are the influential partners for the Central Asian states in terms of moving their hydrocarbon resources and, accordingly there is a major struggle for dominance among these actors. For example, following the demise of the Soviet Union in 1991, China speedily established diplomatic relations and signed a series of agreements on bilateral economic cooperation with Central Asian states.³⁹

One of the European Union’s (EU) projects designed to assist the former Soviet Union countries with regard to the development of trade in Eurasia, is the so-called renaissance of the Historic Silk Road, TRACECA. The concept was first developed during an EU meeting held in Brussels in 1993 with the declaration of the revitalisation of the ancient 6,400 kilometre Historic Silk Road.⁴⁰ Member countries of TRACECA are Armenia,

³⁹ İdris Demir, “Revival of the Silk Road in Terms of Energy Trade”, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, 9:3, pp. 513-514, 518, 524, 527.

⁴⁰ The effect of TRACECA on some countries: Armenia: the century-old railway road from Kars (Turkey) through Gyumri (Armenia) to Tbilisi (Georgia) to enable full utilisation of the potential of the communication roads of Turkey; Georgia: a large railway line will connect the Chinese port of Lianyungang on the Yellow Sea to the Georgian Ports of Poti and Batumi on the Black Sea and then to Western Europe [the route is: Constanta(Köstence)-Poti-Baku-Tashkent-Almaty-Aktau-Druzhba-

Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan.⁴¹ TRACECA's main objective is to provide funding for technical assistance to increase the possibility for the Caucasus and Central Asian countries to access Europe and world markets through alternative routes. As with the American vision of an East–West energy corridor, the EU would like to redirect trade away from Moscow and into the Trans-European Networks.⁴² The TRACECA project is implemented in four broad categories and by four working groups: Trade Facilitation, Road, Rail, and Maritime transport. Major projects include: Technical Assistance (road, rail, maritime, horizontal, legal and trade, inter-modal), Investment, and Traffic Projects.⁴³

Russia, has reacted to these developments. An announcement from Moscow in July 1999 stated that it intended to levy duties on oil exported to non-Customs Union CIS countries -this includes those countries most heavily involved in the TRACECA programmes- to prevent Russian oil from being resold to Western Europe at cheaper prices through alternative routes. Russian tax revenue losses may well be real, however, Moscow's actual message is more political than economic. If the states around the Caspian Basin choose to enter into economic relations against the interests of their more powerful neighbours, they are certainly at risk in doing so. However, the situation in Central Asia and the Caucasus is now very different from the 19th century when Russia and Britain competed for influence among separate tribes in the original Great Game; these newly independent states are no longer passive pawns in the process.⁴⁴

The US, Russia and China all have their own Central Asia integration schemes in the security and economic spheres: China has the Shanghai

Alashankov-Lianyungang (Muhteşem Kaynak, “Ulaştırımda Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli”, *Avrasya Etüdüleri*, 2003, 24, p. 9)]; Tajikistan and Kyrgyzstan: as they do not have the vast natural resources of Kazakhstan, Turkmenistan, and Uzbekistan, the project provides them with infrastructural development; institutional, legal, and administrative reforms; supports for the private sector and assistance for economic development; and FDI (Yalçın, *ibid*, pp. 26-27, 32-34).

⁴¹ TRACECA, “The Silk Road of the 21st century”, <http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century>, Retrieval date: 27.08.2013.

⁴² Hichok, *ibid*, p. 21.

⁴³ Yalçın, *ibid*, p. 27.

⁴⁴ Hichok, *ibid*, p. 22.

Cooperation Organization (SCO), Russia the Collective Security Treaty Organization (CSTO), and the US the New Silk Road.⁴⁵ The New Silk Road (NSR) strategy, declared by Secretary of State Hillary Clinton and senior US officials in the first half of 2009 is a key aspect of the US plan to promote stability in Central Asia following the departure of 33,000 American and NATO troops from Afghanistan by 2014. As Clinton sees it, “commodity and energy exports have the ability to reveal the potential of regional economies”. The proposed NSR projects includes establishment of the following transit corridors: completing the Afghanistan’s Ring Road; linking railways between Afghanistan and Pakistan; constructing the Turkmenistan–Afghanistan–Pakistan–India (TAPI) pipeline; implementing the Central Asia Counternarcotics Initiative (CACI); and forming a regional electricity market by building a transmission line between Central Asia and South Asia (CASA-1000).⁴⁶

These new supply lines have been termed the Northern Distribution Network (NDN) which underscores a demilitarized, commercial nature as well as an open-ended vision of a multiplicity of supply routes to Afghanistan.⁴⁷ The central element of the NSR is to develop and expand the NDN which aims to transport large quantities of non-lethal supplies from Europe to the NATO troops in Afghanistan through Russia, the Caucasus, and Central Asia.⁴⁸ The NDN Routes are as follows: Pakistan Route: Pakistan-Afghanistan; North Route: Latvia-Russia-Kazakhstan-Uzbekistan-Afghanistan; South Route: Georgia-Azerbaijan-Kazakhstan-Uzbekistan-Afghanistan; KKT Route: Kazakhstan-Kyrgyzstan-Tajikistan-Afghanistan. While the creation of the NDN was motivated by the U.S. military’s immediate logistical needs, its establishment offers a unique opportunity for Washington to establish a New Silk Road, which would help stabilize Afghanistan in the long term, and transform Eurasia too.⁴⁹

⁴⁵ Younkyoo Kim, Fabio Indeo, “The new great game in Central Asia post 2014: The US ‘New Silk Road’ strategy and Sino-Russian rivalry”, *Communist and Post-Communist Studies*, 2013, 46, p. 277.

⁴⁶ Kim and Indeo, *ibid*, p. 278.

⁴⁷ Kuchins et al., *ibid*, pp. 33-34.

⁴⁸ Kim and Indeo, *ibid*, p. 278.

⁴⁹ Kuchins et al., *ibid*, pp. 35-37.

The TKR-TSR, another extension of the New Silk Roads established between Korea and Russia with the involvement of several other countries, has implications for the North's domestic economy, inter-Korean relations, both the Koreas' wider foreign relations and Russia's Asian policy. This linkage is also of great importance to other major powers: China, Japan, and the U.S., all of which have vital interests in the peaceful resolution of the division of Korea. The other larger implications that emerge from consideration of the TSR-TKR and from other similar programmes to develop Asia are as follows:⁵⁰

- All projects for Korean and trans-national regions of Asia's economic development must overcome strong domestic opposition to succeed.
- This programme shares a common denominator with other projects such as the joint Russo-Iranian-Indian project and the TRACECA for developing Asian infrastructure.
- This programme is, implicitly or even explicitly, an effort to limit China's political-economic power over Asia, especially the Korean peninsula and Russia's Far East.
- This programme and other tied projects represent individual parts of a much larger process that aims to overcome major obstacles to development, security, prosperity, and stability in Asia.

The Gulf-Asia model, another initiative between the Gulf and Asian countries, has a simple target: the Gulf exports energy and energy-related products, and imports Asian manufactured goods, construction services, food, and labour. The fact that oil and gas is considered to be a strategic sector by governments of both regions limits investment opportunities. Nevertheless, some significant direct investments have been made. For example, national oil companies (NOCs) in the Gulf have positioned themselves as strategic investment partners with Asian customers.⁵¹ In this context, for example, the Gulf region is likely to meet China's growing need for natural gas. Iran, Qatar, Saudi Arabia, and the United Arab Emirates are, after Russia, the second, third, fourth, and fifth natural gas holders of the world. Gulf Region governments have also been opening their doors to foreign investment in natural gas operations.⁵²

⁵⁰ Blank, *ibid*, pp. 4-5, 8-9.

⁵¹ IISS, "Still quite narrow: the Gulf-Asia 'new Silk Road'", *Strategic Comments*, 2011, 17:9, pp. 1-2.

⁵² Demir, *ibid*, p. 525.

An example of partnership in this model is as follows: Asian firms showed great interest in Iraq after the country opened up its oil industry to foreign companies in 2008, and they won several licences. China's main state oil companies; China National Petroleum Corp (CNPC), China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), and Sinopec (operating in Kurdistan) have secured strong footholds in the country, alongside Western international oil companies. The financial markets of Malaysia, Indonesia, Thailand, and Vietnam attract Gulf investors and have relatively better foreign investment possibilities as they also offer investment opportunities in the sectors in which Gulf investors are experienced: real estate, energy, tourism, and banking. The Gulf States could also be a hub for transshipment, re-export, and service provision, as shown by Dubai's entrepot model which has made the UAE India's largest trading partner since 2008.⁵³

3.3. Commercial Potential of the New Silk Roads

Central Asia and the Caspian basin take centre place in the New Silk Roads. The region is split between oil and gas-rich states such as Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan, and Uzbekistan (Group A) and states such as Armenia, Georgia, Tajikistan, and Kyrgystan (Group B) which lack meaningful petroleum resources. The countries in Group A, rather than simply being a transit corridor, expect to exploit their oil and natural gas reserves as the means to revitalise their overall economies, while the countries in Group B, facing different economic choices, hope to take advantage of their geographic position to encourage the development of transportation infrastructure, thus allowing them to share in the good fortune of their neighbours' oil and gas resources.⁵⁴

Structural changes in the world economy have accelerated the economic realignment of the two regions. China's economy grew fifteen-fold between 1980 and 2011 to become the world's second-largest after the US. By 2050, India is expected to be the world's third-largest economy. On current trends, Asia could account for half of global output by then. Even now Asia accounts for 50% of Gulf Cooperation Council (GCC) trade, a big change from 30 years ago when some 80% of GCC trade was with the developed economies of Europe and the US.⁵⁵

⁵³ IISS, *ibid.*, p. 2-3.

⁵⁴ Hichok, *ibid.*, p. 18.

⁵⁵ IISS, *ibid.*, p. 1.

Given its geographic location and oil-producing capacity, the Middle East will probably remain as the main supplier of energy to Asia. Imports already meet 75% of Asian demand, and are expected to account for 90% by 2030. The Middle East already supplies about 60% of China's oil needs.⁵⁶ There are various reasons for this rise in China's energy consumption, the first of which is its rapid economic growth. While its share in the primary energy demand on a world scale was 5% in 1971, by 1995 it had increased to 11%. In 1993 China's crude oil consumption was already more than its domestic production. Since then, its import volume has increased and if this trend in economic activity continues, China's demand for oil could be as high as 7-12 mb/d by 2020.⁵⁷

All Central Asian states come within the middle-income range of countries. Information on these are as follows:⁵⁸

- Kazakhstan is the richest with its GDP. This is mainly because of its very large territory and world-class reserves of oil, gas, uranium, and lithium. It also has grain, cattle and other resources. According to one source, Kazakhstan has oil reserves of 8.0 billion barrels and 65.0 trillion cubic feet of natural gas. Another source states that it has 5.4 billion barrels of crude oil reserves.⁵⁹ By 1998, oil accounted for more than 60% of its exports.⁶⁰

- Turkmenistan, too, has huge gas reserves and is a major producer of cotton. One source gives Turkmenistan oil reserves of 0.5 billion barrels and 101.0 trillion cubic feet of natural gas.⁶¹ According to the 2012 Statistical Review, it holds 11.7 percent of the world's proven natural gas reserves.⁶² Oil and gas constitute 80% of its revenue.⁶³

- Uzbekistan is a balanced economy with many different resources including very large reserves of gold. It is also one of the top cotton pro-

⁵⁶ IISS, *ibid.*, p. 1.

⁵⁷ Demir, *ibid.*, pp. 523-524.

⁵⁸ Akiner, *ibid.*, p. 397.

⁵⁹ Demir, *ibid.*, p. 517.

⁶⁰ Yalçın, *ibid.*, p. 34.

⁶¹ Demir, *ibid.*, p. 517.

⁶² Kim and Indeo, *ibid.*, p. 283.

⁶³ Yalçın, *ibid.*, p. 34.

ducers of the world; Bukhara, for instance, exported over a million tonnes of cotton in 1998, 150,000 of which were exported via TRACECA.⁶⁴

- The two mountain states of Kyrgyzstan and Tajikistan both have some gold and hydropower reserves. However, these are the poorest states.

Information on some of the countries in the Caucasian and Caspian regions are as follows:

- Armenia has a small-scale agricultural economic structure. According to the 2012 statistics, its GDP composition by sector of origin is as follows: agriculture: 21,1%, industry: 37,7%, services: 41,2%. The country has no proven crude oil and natural gas reserves as of 2012.⁶⁵

- Azerbaijan is relatively an industrial country. According to the 2012 statistics, its GDP composition by sector of origin is as follows: agriculture: 6%, industry: 63,8%, services: 30,2%. The country has 7 billion bbl proven crude oil reserves and 849,5 billion cu m of natural gas reserves as of 2012.⁶⁶

- Georgia is relatively a service based economy and it's GDP composition by sector of origin is as follows according to the 2012 statistics: agriculture: 7,8%, industry: 23%, services: 69,2%. It has 33.19 million bbl proven crude oil reserves and 93.41 billion cu m of natural gas reserves as of 2012.⁶⁷

All initiatives are candidates designed to increase the commercial potential of the countries related to the New Silk Roads. For example, the NSR-NDN could generate huge economic advantages among both trading and transit states. Some of these are as follows:⁶⁸ Firstly, an overland route running from Lianyungang to Rotterdam via Xinjiang and Central Asia would reduce the time it takes to transport goods from China to Europe from 20-40 days to about 11 and lower costs from \$167

⁶⁴ Yalçın, *ibid.*, p. 34.

⁶⁵ Central Intelligence Agency, "The World Factbook; Armenia", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/am.html>, Retrieval date: 06.09.2013.

⁶⁶ Central Intelligence Agency, "The World Factbook; Azerbaijan", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/aj.html>, Retrieval date: 06.09.2013.

⁶⁷ Central Intelligence Agency, "The World Factbook; Georgia", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gg.html>, Retrieval date: 06.09.2013.

⁶⁸ Kuchins et al., *ibid.*, pp. 38-39.

to \$111 per ton, i.e. by over 30% while cutting the present journey time by half. Secondly, a UN study has estimated that GDP across Central Asia would grow by 50% within a decade if the related states cooperate with each other on fostering trade. Thirdly, intercontinental trade is projected to increase Afghanistan's GDP by 8,8-12,7% and 2-3% in Xinjiang.

4. The Silk Roads and Turkey

4.1. The Role of Turkey in the Historic Silk Road

The main route of the Historic Silk Road linking China with the Byzantine Empire was, to a large extent, under the control of the Turks. Starting from the north of Beijing the boundaries of the Turkic territories passed through Iran, Khorasan, the Ural Mountains, and Caspian Sea to reach the Black Sea. They neighboured the major states of those times; China, Iran, and the Byzantine Empire. Thus the Historic Silk Road played an important role for Turks in the establishment and improvement of their economic relations with China, the Caucasus, Russia, India, and the Arab countries. The Turks played a paramount role in making the Historic Silk Road famous and this is clearly recognized in an Uzbek saying: 'There are two big roads in the universe; the Milky Way in the sky and the Silk Road on earth'.⁶⁹

Turks also took part in relevant production and trade processes. For instance, in the 6th A.D., Turks not only manufactured and sold very popular gilded armour but also horseshoes, horse riding equipment, and farmers' hand tools. In this way they developed their economy, becoming the main exporter of china to the West. Moreover, Iran was the fashion centre for Chinese elegance in those times, as Paris was for Europe a hundred years ago. Turks were the greatest beneficiaries of this situation as they were traders in silk from both Iran and the Byzantine lands. That is, they were selling the silk of Iran and the Byzantine lands to China which had once been the biggest exporter of this commodity.⁷⁰

Prior to the exploration of new seaways in the 17th century, India in the Historic Silk Road's eastern region had been one of the most important trading centres. As a consequence it was regularly attacked

⁶⁹ İsayev and Özdemir, *ibid*, pp. 112-113.

⁷⁰ Uhlig, *ibid*, pp. 343-345.

by dynasties of Turks from Central Asia and Afghanistan. India was ruled by Turkic dynasties from the 13th to the 19th centuries. The most influential of these was the Mughal (Mongol) Empire which ruled from 1526 to 1857. Turkic dynasties encouraged Turks to spread from Central Asia so that a commercial network, mainly under the management of Turkic administrators was established along the Historic Silk Road from India to Anatolia in today's Turkey.⁷¹

Current boundaries of Turkey have had connections with the Silk Road routes throughout history. In this context;

- During the time of the Asian Hun State between the 2nd century BC and the 4th century A.D., the route from West to East included Antioch (Antakya), a Roman city then in Syria.⁷²

- In the 9th century A.D. the main commercial centres of the Parthian Empire in the East and the Rome-Parthia frontier were Zeugma (Belkis) on the bank of the Euphrates and Antiocheia (Antakya) on the bank of the Orontes river (Asi).⁷³

- The outward and inward routes of Marco Polo and his companions included cities of modern Turkey: Outward: Venice-Acre-Trebizond(Trabzon)-Baghdad-Terbil-Ormuz-Balkh-Kashgar-Lanzhou-(Karakorum)-Lanzhou-Beijing-Chengdu-Pagan; Inward: Pagan-Chengdu-Beijing-Hangchow-South China Sea-Sumatra-the Indian Ocean-Arabian Sea-Ormuz-Terbil-Trebizond-Constantinople(İstanbul)-Venice.⁷⁴

- According to another source, many cities in Turkey were included in the routes. Among them are; South to East: the Mesopotamia Region-Antakya and Gaziantep (Anatolia)-the Iran-Pamir Plain; South to West: Gaziantep and Malatya (Anatolia)-Thrace (Trakya)-İzmir (Aegea); North to West: Trabzon and Sinop (Black Sea)-Alanya and Antalya (Mediterranean)-Europe.⁷⁵

⁷¹ Başıyurt, *ibid.*

⁷² İsayev and Özdemir, *ibid.*, p. 114.

⁷³ Uhlig, *ibid.*, p. 184.

⁷⁴ Toniolo et al., *ibid.*, p. 3366.

⁷⁵ Wikipedia, *ibid.*

• İzmir was the western end point of Asia and among the last cities on the Historic Silk Road.⁷⁶ The Ottoman-Iran Wars between 1588-1628 adversely affected the economy of the Armenians dealing with the silk trade and, as a consequence, they re-directed their business from Aleppo to İzmir Harbour. Thus the Historic Silk Road extending from East to West was; Iran Kashan, Kum, Tehran, Qazvin, Tabriz, Yerevan, Kars, Erzurum, Tokat, Ankara, Afyon, Denizli (Laodicea), Nazilli (Mastaura), Sultanhisar (Nysa), Aydın (Tralleis), Menderes Magnesia, Selçuk (Ephesus), and İzmir regained its importance in the business of the transportation of goods.⁷⁷

At different periods Turks took many measures to continue their connection with the Silk Road. Some of which are given below:⁷⁸

• The Seljuks constructed good, soundly built, roads to ensure the safety of transportation activities in Anatolia.⁷⁹

• The Ottoman Empire allowed commercial activities coming from Aleppo via the Historic Silk Road, to flow directly to İzmir.

• The aim of the Ottoman tax concessions that began in the 16th century under the Capitulations was to redirect commercial activities to Anatolia and the Silk Road. At that time many traders from the Netherlands, Britain, and the Levantine came to the Ottoman Empire.

• After the fall of Andalusia, the Ottoman Empire took some displaced Jews under its protection. There were two reasons for such a decision, the first of which was humanitarian and the second economic. In this context, the Ottoman Empire, wishing to benefit from the Jewish banking experience, settled them in the major trading cities of İzmir, Thessaloniki, and İstanbul in order that the commercial flow be redirected away from South Africa and towards Anatolia and inner Asia, that is, to the Silk Road.

⁷⁶ Ahmet Davutoğlu, “Beşinci Büyükelçiler Konferansı”, İzmir Üniversiteler Platformu, 05.01.2013, İzmir, http://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-ahmet-davutoglu_nun-besinci-buyukelciler-konferansi-kapsaminda-izmir-universiteler-platformu-tarafindan-d.tr.mfa, Retrieval date: 27.05.2013.

⁷⁷ Recep Yıldırım, Raziye Oban, “The importance of heritage roads on the development of Western Anatolia and Izmir”, The 2nd International Geography Symposium GEOMED 2010, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 2011, 19, p. 96.

⁷⁸ Davutoğlu, *ibid.*

⁷⁹ Yıldırım and Oban, *ibid.*, p. 94.

However, due to the decline in the significance of the Historic Silk Road, the following events concerning the Anatolian connection occurred:⁸⁰

- As the Ottoman Empire weakened the Anatolian route lost its importance in terms of being the commercial and cultural bridge between East and West.
- At the end of the Ottoman period, the burgeoning railway system saw a dramatic decline in traditional transport routes.

Currently, the Historic Silk Road is being revitalised in terms of its touristic potential in addition to international initiatives aimed at meeting economic and political targets. In this context, Turkey, in addition to its involvement in the foregoing commercial activities, is undertaking various restoration/renovation activities. For this purpose, 11 caravanserais on the Anatolian routes have been restored by the Ministry of Culture and Tourism and made ready for visitors. These are:⁸¹ Ağzıkara (Aksaray), Ak (Denizli), Alara (Antalya), Alay (Aksaray), Çardak (Denizli), İncir (Burdur), Sarı (Nevşehir), Silahtar Mustafa Paşa (Malatya), Sultan (Aksaray), Susuz (Burdur), Şarapsa (Antalya).

4.2. The Role of Turkey in the New Silk Roads

Due to its geo-strategic position, Turkey, in terms of its political and economic aspects, is involved in most of the international initiatives relating to the New Silk Roads. Here, I offer some information concerning its role and the impact of the initiatives on the country. Turkey is involved in the so-called Asian Silk Road (oil and gas pipeline projects), the European Silk Road (TRACECA), and the American Silk Road (NSR-NDN). It is not involved in the so-called Korean-Russian Silk Road (TKR-TSR) and the Gulfian Silk Road (the Gulf-Asia Model) due to its distance from such initiatives.

The long-term stability of the Caucasian and Central Asian states will depend on their ability to attract foreign direct investment to build their economies, while at the same time restoring their traditional cultural and commercial relations with Russia, Iran, and Turkey. Potential markets in Turkey and Europe, however, already rely on Russian natural gas imports

⁸⁰ Yıldırım and Oban, *ibid.*, pp. 94-96.

⁸¹ Wikipedia, *ibid.*

which are likely to remain as a cheaper alternative to Caucasian or Central Asian gas for some time. Turkmenistan has explored a variety of options to export gas to Turkey's markets through either Iran or via a cross-Caspian pipeline, but the capital costs for the development of these routes make its gas more expensive. Nevertheless, for strategic reasons Turkey decided on using Turkmen gas to diversify its energy sources. For now, though, Russian or Azeri options remain as the commercial routes of choice.⁸²

In this context Turkey is actively involved in the international oil and natural gas pipeline projects. As of 2013, the international crude oil pipeline projects (COPP) in line with the Historic Silk Road routes are as follows: Iraq-Turkey (Kerkuk-Ceyhan) COPP (two pipelines) and the Azerbaijan-Georgia-Turkey (Baku-Tbilisi-Ceyhan) COPP. In addition to these the international natural gas pipeline projects (NGPP) that Turkey is involved in through its state company 'BOTAS' as of 2013 are as follows: Turkey-Greece-Italy NGPP (ITGI); Turkey-Bulgaria-Romania-Hungary-Austria NGPP (NABUCCO); Trans-Anatolian NGPP (TANAP); Iraq-Turkey NGPP; and Trans-Caspian Turkmenistan-Turkey-Europe NGPP.⁸³

TRACECA is important for Turkey. Starting in Eastern Europe (Bulgaria, Romania, Ukraine) the corridor passes through Turkey, crossing the Black Sea to the ports of Poti and Batumi in Georgia. It then uses the transport network of the Southern Caucasus. From Azerbaijan it crosses the Caspian Sea (Baku-Turkmenbashi, Baku-Aktau) and meets the railway networks of the Central Asian states of Turkmenistan and Kazakhstan whose transport networks are connected to Uzbekistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, and eventually to China and Afghanistan.⁸⁴ There are, however, some barriers to the execution of the TRACECA. The conflicts between Turkey and Armenia, Armenia and Azerbaijan, Georgia and Russia, and between Iran and the USA, plus disputes over the the Caspian Sea oil fields, are major obstacles to the realization of the project. In addition to these, regional instabilities in Abkhazia and Southern Ossetia and in Nagorno (Mountainous) Karabakh, may cause problems for the implementation of the Project. Furthermore, as the TRACECA will be an alternative to the Moscow-centred trade and transport flows reaching Europe, Russia is actively lobbying for alternative roads via its own territory. In addition

⁸² Hichok, *ibid.*, pp. 19, 34.

⁸³ BOTAS, "International Projects", <http://www.botas.gov.tr/index.asp>, Retrieval date: 28.08.2013.

⁸⁴ TRACECA, *ibid.*

to this, as the TRACECA roads are opened up, the northern countries will inevitably place increasing emphasis on improving services in order to maintain the competitive advantage of their transport corridors.⁸⁵

Within the framework of the NSR-NDN, and with the planned US and NATO withdrawal from Afghanistan in 2014, the major powers are all competing to increase their influence in Central Asia. Other states: India, Pakistan, Iran, Turkey and the EU have also involved themselves in this rivalry.⁸⁶ In this context, for instance, Turkey is also involved in the network which comprises a rail link starting in Latvia and passing through Russia, Kazakhstan, and Uzbekistan; a road route via Kyrgyzstan and Tajikistan for goods initially delivered to the Manas Transit Centre near Bishkek (Kyrgyzstan); and a Caucasus pathway that ferries cargo from the US and Europe to the port of Mersin (Turkey), and to Poti (Georgia), for delivery via the Caspian Sea to Afghanistan.⁸⁷

While giving particular importance to the revitalisation of the Historic Silk Road by restoring its heritage sites, Turkey, as mentioned above, also seeks to increase its role in the New Silk Roads. In this context, Ahmet Davutoğlu, Turkey's Minister of Foreign Affairs, emphasized the projections concerning the revitalisation of the Historic Silk Road and the importance of taking part in the plans for the New Silk Roads.⁸⁸ A senior official in the same Ministry also emphasized the significance of the Historic-New Silk Roads and proposed various measures for their revitalisation. In this context, while he placed emphasis on the missing section between İstanbul and Beijing in the İstanbul-Europe-USA-China link in the context of the Historic Silk Road, he recommended the following:⁸⁹

- The nations between China and Turkey have not yet been integrated into the global economy. The most significant element in this chain is the need for economic reconciliation between Turkey and Iran.
- A strategic collaboration between Turkey, Iran and Russia, is a must for the revitalisation of the Historic Silk Road.

⁸⁵ Yalçın, *ibid*, p. 35.

⁸⁶ Kim, *ibid*, p. 277.

⁸⁷ Kim, *ibid*, p. 279.

⁸⁸ Davutoğlu, *ibid*.

⁸⁹ Aydın Nurhan, "Ekonomik Küreselleşme ve Türkiye", <http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-kuresellesme-ve-turkiye-tr.mfa>, Retrieval date: 27.05.2013.

• As this would result in vital benefits for the West they should commit themselves to fashioning this missing link.

4.3. The Impact of the New Silk Roads on Turkey's Foreign Trade

As mentioned earlier, the New Silk Roads are on the revitalised Historic Silk Road routes and their peripheral areas. The countries/territories of today's world involved in the Historic Silk Road -inclusive of its secondary connections- are as follows:⁹⁰ Land Routes: China, Kyrgyzstan, Kazakhstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Pakistan, Afghanistan, Bhutan, Nepal, India, Iran, Iraq, Syria, Russia, Azerbaijan, Georgia, Armenia, and Turkey; Sea Routes: China, Viet Nam, Cambodia, Malaysia, Indonesia, East Timor, Myanmar, Bangladesh, India, Sri Lanka, Pakistan, Oman, Yemen, Somalia, Kenya, Tanzania, Djibouti, Eritrea, Sudan, Egypt, Lebanon, Israel, Palestine, Jordan, Syria, Turkey, Bulgaria, Greece, and Italy. There are 19 countries/territories on the land routes and 29 on the sea routes. Excluding the repetitions in both routes, there are, as of today, some 43 countries/territories along the Historic Silk Road. This indicates a clear connection between the Historic and the New Silk Roads.

Below, the impacts of the New Silk Roads on Turkey's foreign trade are given. For this purpose, the countries having direct relations with Turkey are taken into account in terms of collaboration in the oil and gas projects, and relevant assessments are made. In this context, details concerning the international COPP of Turkey are available in Table 1.

Table 1: International COPP of Turkey (2013)

	Lenght (km)		Capacity (million barrels/year)
	Turkey	Total	
Iraq-Turkey COPP (Kerkuk-Ceyhan)	Line I	641	553
	Line II	656	
	Grand Total	1.297	
Azerbaijan-Georgia-Turkey COPP (Baku-Tbilisi-Ceyhan)	Turkey		365
		1.076	

Source: BOTAŞ, *Annual Report*, 2011, Ankara, p. 29.

⁹⁰ The names of countries are taken from the maps in the following sources: Uhlig, *ibid.*, 395; Akiner, *ibid.*, 392; IIS, *ibid.*, Major, *ibid.*; Toniolo et al., *ibid.*, p. 3366.

Currently, Turkey has two international COPPs, one of which is with Iraq, the other with Azerbaijan and Georgia. While the first has two lines with a total length of 1,876 km, 1,297 km of which is in Turkey; the latter is 1,776 km long, 1,076 km of which is in Turkey.

Table 2: Crude Oil Transportation through Iraq-Turkey COPP (2002-2011) (000 barrels)

Year	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Amount	175.667	60.278	37.685	13.167	12.932	43.700	132.941	167.467	144.590	163.276

Source: BOTAS, *Annual Report*, 2011, Ankara, p. 29.

According to the crude oil statistics of BOTAS, there was a decline in transportation between 2002-07 due mainly to unrest in Iraq. From 2007 on, the trend was upward, and for 2011 the amount moved was 163,276,000 barrels.

Details of the international natural gas pipeline projects (NGPP) in which Turkey is involved as of 2013 are as follows:⁹¹

- Turkey-Greece-Italy NGPP (ITGI): 3,6 bcma of gas to Greece and 8.0 bcma of gas to Italy, a total of 11.6 bcma of gas will be transported to Europe from the Caspian Region via Turkey.

- Turkey-Bulgaria-Romania-Hungary-Austria NGPP (NABUCCO): The gas produced in Azerbaijan (Shah Deniz), Iraq, Turkmenistan, and other Caspian sources, plus Egypt and Iran, is planned to be the source for the line, the transportation capacity of which will be 31 bcma. The total length of the pipeline is 3,825 km; 2,512 km of which runs through Turkey.

- Trans-Anatolian NGPP (TANAP): In agreement with SOCAR (Azerbaijan), 10 bcma of Shah Deniz Phase-II gas will be transported via the BOTAS natural gas transmission system from the borders of Greece and Bulgaria to Europe.

- Iraq-Turkey NGPP: This is an integrated project, involving field development, production, gas processing, and pipeline construction for natural gas reserves in Northern Iraq intended to develop a natural gas corridor between Iraq and Turkey by transporting 10-12 bcma gas to Turkey and Europe.

⁹¹ BOTAS, *ibid.*

- Trans-Caspian Turkmenistan-Turkey-Europe NGPP: Natural gas produced in southern Turkmenistan will be transported by pipeline via the Caspian Sea to Turkey and then to Europe. 30 bcma of Turkmen gas will be transported through this pipeline, 16 bcma of which is to be supplied to Turkey, and 14 bcma to Europe.

In the context of the New Silk Roads in line with the Historic Silk Road routes, the projects in which Turkey has roles include the following countries, which means that they are foreign trade partners whose trade volume is given in Table 3:

- COPP: Azerbaijan, Georgia, Iraq
- NGPP: Austria, Azerbaijan, Bulgaria, Greece, Hungary, Iraq, Italy, Romania, Turkmenistan
- TRACECA: Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Ukraine, Uzbekistan
- NSR-NDN: Afghanistan, India, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Latvia, Pakistan, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Turkey's involvement in all these projects is expected to result in an increase in volume of its foreign trade. Thus, such New Silk Roads are increasing Turkey's trade capacity as the Historic Silk Road did in the past.

Table 3: Foreign Trade of Turkey with the COPP Countries (1996-2012) (000 \$)

Countries		1996	2000	2005	2010	2011	2012
Azerbaijan	E*	239.903	230.375	528.076	1.550.479	2.063.966	2.584.671
	I**	39.165	95.615	208.325	252.525	262.263	339.936
Georgia	E	110.319	131.771	271.828	769.271	1.092.321	1.253.309
	I	32.495	155.315	289.834	290.725	314.352	180.351
Iraq	E	---	---	2.750.080	6.036.362	8.310.130	10.822.144
	I	---	31.788	66.434	153.476	86.753	149.328

* Export, ** Import.

Source: TÜİK, "Main Statistics; Foreign Trade", <http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, Retrieval date: 30.08.2013.

Between 1996 and 2012 Turkey increased both its export and import volume with Azerbaijan, Georgia, and Iraq. Crude oil had a paramount

effect in this upward trend. The trade volume with Iraq is particularly noteworthy from 2010 onwards. (pls. see Table 3)

The volume of Turkey's foreign trade with countries involved in the NGPP has also increased. However, except for Azerbaijan and Iraq, partners in COPP, plus Turkmenistan, all countries in this group export more than Turkey. That is, Turkey has a trade deficit with these countries (pls. see Table 4). This demonstrates that such projects are also aimed at removing the trade gap between Turkey and these countries. Turkey is expected to raise its export volume above its import volume with the countries in the NGPP via bilateral trade agreements.

Table 4: Foreign Trade of Turkey with the NGPP Countries (1996-2012) (000 \$)

Countries		1996	2000	2005	2010	2011	2012
Austria	E	290.514	292.930	659.097	835.181	1.052.932	1.000.745
	I	545.485	516.754	940.056	1.439.448	1.736.366	1.634.272
Azerbaijan	E	239.903	230.375	528.076	1.550.479	2.063.966	2.584.671
	I	39.165	95.615	208.325	252.525	262.263	339.936
Bulgaria	E	156.906	252.934	1.179.313	1.497.384	1.622.777	1.684.989
	I	362.771	465.408	1.190.079	1.702.534	2.474.621	2.753.650
Greece	E	236.464	437.725	1.126.678	1.455.678	1.553.312	1.401.401
	I	284.959	430.813	727.830	1.541.600	2.568.826	3.539.869
Hungary	E	102.808	109.994	379.092	440.766	508.648	517.874
	I	94.420	216.262	946.238	1.382.213	1.494.488	1.184.452
Iraq	E	---	---	2.750.080	6.036.362	8.310.130	10.822.144
	I	---	31.788	66.434	153.476	86.753	149.328
Italy	E	1.446.419	1.789.307	5.616.755	6.505.277	7.851.480	6.373.080
	I	4.285.793	4.332.788	7.566.262	10.139.888	13.449.861	13.344.468
Romania	E	314.045	325.818	1.785.409	2.599.380	2.878.760	2.495.427
	I	441.290	673.928	2.285.592	3.449.195	3.801.297	3.236.425
Turkmenistan	E	65.657	120.155	180.635	1.139.825	1.493.336	1.480.052
	I	100.314	97.878	160.744	386.342	392.712	303.507

Source: TÜİK, ibid.

While, in general, Turkey's trade volume with all countries in TRACECA is increasing, its exports are lower than the exports of member countries except for Armenia (2011-12), Azerbaijan, Georgia, Kyrgyzstan, and Moldova (pls. see Table 5). Thus, TRACECA is also expected to result in a gradual increase in the export capability of Turkey.

Table 5: Foreign Trade of Turkey with the TRACECA Countries (1996-2012) (000 \$)

Countries		1996	2000	2005	2010	2011	2012
Armenia	E	---	---	---	16	218	241
	I	---	---	392	2.626	133	222
Azerbaijan	E	239.903	230.375	528.076	1.550.479	2.063.966	2.584.671
	I	39.165	95.615	208.325	252.525	262.263	339.936
Bulgaria	E	156.906	252.934	1.179.313	1.497.384	1.622.777	1.684.989
	I	362.771	465.408	1.190.079	1.702.534	2.474.621	2.753.650
Georgia	E	110.319	131.771	271.828	769.271	1.092.321	1.253.309
	I	32.495	155.315	289.834	290.725	314.352	180.351
Iran	E	---	297.521	235.785	912.940	3.589.635	3.044.177
	I	---	---	806.335	815.730	12.461.532	3.469.706
Kazakhstan	E	164.044	118.701	459.946	818.900	947.822	1.068.625
	I	100.595	346.376	558.900	1.392.528	1.995.115	2.056.086
Kyrgyzstan	E	47.100	20.572	89.529	129.902	180.241	257.470
	I	5.879	2.350	14.113	30.900	52.123	45.226
Moldova	E	14.397	26.232	81.108	148.209	208.885	224.464
	I	14.468	7.047	31.447	110.732	244.482	135.053
Romania	E	314.045	325.818	1.785.409	2.599.380	2.878.760	2.495.427
	I	441.290	673.928	2.285.592	3.449.195	3.801.297	3.236.425
Tajikistan	E	4.444	4.467	46.717	143.890	172.575	234.947
	I	2.786	16.511	47.309	283.689	324.283	345.178
Ukraine	E	267.539	258.121	821.034	1.260.423	1.729.760	1.829.207
	I	761.658	981.560	2.651.017	3.832.744	4.812.060	4.394.200
Uzbekistan	E	230.492	82.647	151.071	282.666	354.490	449.884
	I	58.054	85.794	261.466	861.373	939.882	813.287

Source: TÜİK, ibid.

Turkey shows a tendency towards an increase in its foreign trade with the countries involved in the NSR-NDN too. In this group only Afghanistan, Kyrgyzstan, and Turkmenistan export less than Turkey (pls. see Table 6). Realization of this project is also expected to be a factor towards increasing Turkey's trade relations with these countries particularly with regard to increasing its export volume.

Table 6: Foreign Trade of Turkey with the NSR-NDN Countries (1996-2012) (000 \$)

Countries		1996	2000	2005	2010	2011	2012
Afghanistan	E	2.114	8.053	113.401	259.791	275.969	289.915
	I	224	497	8.301	5.098	4.795	6.461
India	E	59.390	56.047	219.869	606.081	756.082	791.720
	I	258.174	449.307	1.280.473	3.409.938	6.498.651	5.843.638
Kazakhstan	E	164.044	118.701	459.946	818.900	947.822	1.068.625
	I	100.595	346.376	558.900	1.392.528	1.995.115	2.056.086
Kyrgyzstan	E	47.100	20.572	89.529	129.902	180.241	257.470
	I	5.879	2.350	14.113	30.900	52.123	45.226
Latvia	E	1.970	16.086	81.390	65.958	115.955	127.367
	I	3.426	11.950	2.622	71.360	129.787	160.296
Pakistan	E	77.875	52.857	187.554	248.147	213.672	276.127
	I	83.467	82.232	315.463	749.931	873.131	555.012
Russia	E	1.511.634	643.903	2.377.050	4.628.153	5.992.633	6.680.777
	I	1.921.139	3.886.583	12.905.620	21.600.641	23.952.914	26.625.286
Tajikistan	E	4.444	4.467	46.717	143.890	172.575	234.947
	I	2.786	16.511	47.309	283.689	324.283	345.178
Turkmenistan	E	65.657	120.155	180.635	1.139.825	1.493.336	1.480.052
	I	100.314	97.878	160.744	386.342	392.712	303.507
Uzbekistan	E	230.492	82.647	151.071	282.666	354.490	449.884
	I	58.054	85.794	261.466	861.373	939.882	813.287

Source: TÜİK, ibid.

5. Conclusion

As the oldest and longest trade route in the world the Historic Silk Road, established in the second century B.C., extended across continents, oceans, and seas. While goods and commodities, initially inclusive of silk, traded over these routes, inventions, devices, techniques, people, cultures and religions also moved along the Road. Experiencing its heydays during the 7th-8th and 13th-14th centuries A.D. its significance diminished, and by the late 17th century it fell into relative disuse as a result of the exploration of new sea routes and the rise of related transportation facilities. If considered from the beginning of its existence in the 2nd century B.C. up to the late 17th century, the total number of countries involved in the His-

toric Silk Road -inclusive of its secondary connections in terms of land and sea routes- are the following: Land routes: China, Kyrgyzstan, Kazakhstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Pakistan, Afghanistan, Bhutan, Nepal, India, Iran, Iraq, Syria, Russia, Azerbaijan, Georgia, Armenia, and Turkey; Sea routes: China, Viet Nam, Cambodia, Malaysia, Indonesia, East Timor, Myanmar, Bangladesh, India, Sri Lanka, Pakistan, Oman, Yemen, Somalia, Kenya, Tanzania, Djibouti, Eritrea, Sudan, Egypt, Lebanon, Israel, Palestine, Jordan, Syria, Turkey, Bulgaria, Greece, and Italy; a total, in today's terms, of some 43 countries/territories along both routes.

The Historic Silk Roads are being revitalised following the exploration for oil and natural gas reserves, in the Middle East, the Caucasus, and the Central Asian regions in particular. Resulting from these explorations, new areas of conflict have arisen among nations, and the attention of most of the world is now focused on this part of the globe. In the 19th century such conflicts were thought of as 'the Great Game' and from then on many international initiatives, with particular emphasis given to the region's oil and natural gas reserves but including weaponry and infrastructural activities, have been centred here. Among the major international initiatives dealing with oil-natural gas-weapon transportation and infrastructural services are; Oil Pipeline Projects (OPP), Natural Gas Pipeline Projects (NGPP), Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA), Northern Distribution Network (NSR-NDN), Trans-Korean Railroad with the Trans-Siberian Railroad (TKR-TSR), and the Gulf-Asia Model. Described as the New Silk Roads. In this context, the names of the initiatives could be read as; the Asian Silk Road (OPP-NGPP), the European Silk Road (TRACECA), the American Silk Road (NSR-NDN), the Korean-Russian Silk Road (TKR-TSR; Iron Silk Road), and the Gulfian Silk Road (the Gulf-Asia Model). While China and the Central Asian countries were among the main actors on the Historic Silk Road, many more countries are involved in the New Silk Road projects. Turkey is engaged in the majority of such initiatives (i.e. OPP, NGPP, TRACECA, and the NSR-NDN) in terms of their economic and political aspects.

In this paper, the impacts of the New Silk Roads on the foreign trade of Turkey are discussed. For this purpose, two international COPPs, one of which is with Iraq, the other with Azerbaijan and Georgia, are taken into account. According to BOTAS statistics there was an upward trend in the transportation of crude oil from 2007-11: In the latter year this

amounted to 163,276,000 barrels. As of 2013 Turkey also became involved in the following international NGPPs: Turkey-Greece-Italy NGPP (ITGI), Turkey-Bulgaria-Romania-Hungary-Austria NGPP (NABUCCO), Trans-Anatolian NGPP (TANAP), Iraq-Turkey NGPP, Trans-Caspian Turkmenistan-Turkey-Europe NGPP. When these projects are completed, the foreign trade of Turkey is also expected to increase gradually. In the context of the New Silk Roads in line with the Historic Silk Road routes, the projects in which Turkey has role include the following countries: COPP: Azerbaijan, Georgia, Iraq; NGPP: Austria, Azerbaijan, Bulgaria, Greece, Hungary, Iraq, Italy, Romania, Turkmenistan; TRACECA: Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Ukraine, Uzbekistan; The NSR-NDN: Afghanistan, India, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Latvia, Pakistan, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

An analysis of Turkey's data on its foreign trade with the above-mentioned countries shows that between 1996 and 2012 the trend was upward for both export and import volumes. The data indicate that Turkey is currently increasing its foreign trade with all countries involved in the New Silk Road projects. Moreover, considering their potential Turkey is expected to raise its exports to these countries to above its imports from them. It can be projected that completion of such international projects will provide Turkey with many economic and political advantages greater than those described above. Thus, the New Silk Roads will increase the trading capacity of Turkey in addition to opening up other economic and political advantages, just as the Historic Silk Road did.

BİBLİYOGRAPHY

- Akiner, Shirin. "Silk Roads, Great Games and Central Asia", *Asian Affairs*, 2011, 42:3, pp. 391-402.
- Başyurt, Erhan. "Hindistan, İpekyolu'nu arıyor", *Aksiyon*, 15.02.1997, <http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-2277-32-hindistan-ipekyolunu-ariyor.html>, Retrieval date: 27.05.2013.
- Blank, Stephen. "Economics and security in Northeast Asia: The iron silk road, its context and implications", *Global Economic Review: Perspectives on East Asian Economies and Industries*, 2002, 31:3, pp. 3-24.
- BOTAŞ. *Annual Report*, 2011, Ankara.
- BOTAŞ. "International Projects", <http://www.botas.gov.tr/index.asp>, Retrieval date: 28.08.2013.
- Central Intelligence Agency. "The World Factbook; Armenia", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/am.html>, Retrieval date: 06.09.2013.
- Central Intelligence Agency. "The World Factbook; Azerbaijan", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/aj.html>, Retrieval date: 06.09.2013.
- Central Intelligence Agency. "The World Factbook; Georgia", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gg.html>, Retrieval date: 06.09.2013.
- Davutoğlu, Ahmet. "Beşinci Büyükelçiler Konferansı", İzmir Üniversiteler Platformu, 05.01.2013, İzmir, http://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-ahmet-davutoglu_nun-besinci-buyukelciler-konferansi-kapsaminda-izmir-universiteler-platformu-tarafindan-d.tr.mfa, Retrieval date: 27.05.2013.
- Demir, İdris. "Revival of the Silk Road in Terms of Energy Trade", *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, 9:3, pp. 513-514, 513-532.
- Hichok, Michael Robert. "The other end of the Silk Road: Japan's Eurasian initiative", *Central Asian Survey*, 2000, 19:1, pp. 17-39.
- IISS. "Still quite narrow: the Gulf-Asia 'new Silk Road'", *Strategic Comments*, 2011, 17:9, pp. 1-3.

- İsayev, Elbrus and Mustafa Özdemir. “Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası (The Great Silk Road and Turkish World)”, *Zeitschrift für die Welt der Türken*, 2011, 3:1, pp. 111-120.
- Kaynak, Muhteşem. “Ulaştırımda Yeni Eğilimler ve Türkiye’nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli”, *Avrasya Etüdleri*, 2003, pp. 3-18.
- Kim, Younkyoo and Fabio Indeo. “The new great game in Central Asia post 2014: The US “New Silk Road” strategy and Sino-Russian rivalry”, *Communist and Post-Communist Studies*, 2013, 46, pp. 275-286.
- Kuchins, Andrew C., Thomas M. Sanderson and David A. Gordon. “Afghanistan: Building the Missing Link in the Modern Silk Road”, *The Washington Quarterly*, 2010, 33:2, 33-47.
- Leonard, Karen. “The Silk Road Renewed? South Asian Entrepreneurs in Uzbekistan”, *South Asia: Journal of South Asian Studies*, 2010, 33:2, pp. 276-289.
- Major, John. “Silk Road: Spreading Ideas and Innovations”, <http://asiasociety.org/countries/trade-exchange/silk-road-spreading-ideas-and-innovations>, Retrieval date: 10.07.2013.
- Nurhan, Aydın. “Ekonomik Küreselleşme ve Türkiye”, <http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-kuresellesme-ve-turkiye-.tr.mfa>, Retrieval date: 27.05.2013.
- Toniolo, Lucia, Alfonsina D’Amato, Riccardo Saccenti, Davide Gulotta and Pier Giorgio Righetti. “The Silk Road, Marco Polo, a bible and its proteome: A detective story”, *Journal of Proteomics*, 2012, 7:5, pp. 3365-3373.
- TRACECA. “The Silk Road of the 21st century”, <http://www.traceca.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century>, Retrieval date: 27.08.2013.
- TÜİK (Statistical Institute of Turkey). “Main Statistics; Foreign Trade”, <http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, Retrieval date: 30.08.2013.
- Uhlig, Helmut. *İpek Yolu; Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü*, Çev.: Alev Kırım, İstanbul, Okyanus Yayıncılık, 2000.
- Wikipedia. “İpek Yolu”, http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0pek_Yolu, Retrieval date: 27.05.2013.

- Xie, Yichun, Robert Ward, Chuanglin Fang and Biao Qiao. "The urban system in West China: A case study along the midsection of the ancient Silk Road – He-Xi Corridor", *Cities*, 2007, 24:1, pp. 60-73.
- Xueyi, Z., Z. Yaguang and J. Whalley. "Monetary Theory and Policy from a Chinese Historical Perspective", *China Economic Review* (accepted manuscript), doi:10.1016/j.chieco.2013.04.006, 2013.
- Yalçın, Serkan. "Revitalizing the Eurasian Trade: Prospects from the TRACECA Project", *Journal of Academic Studies*, 2007, 9:33, pp. 26-38.
- Yıldırım, Recep and Raziye Oban. "The importance of heritage roads on the development of Western Anatolia and Izmir", The 2nd International Geography Symposium GEOMED 2010, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 2011, 19, pp. 90-97.

XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları

Ekrem KALAN¹

Öz

XIII. yüzyılın başlarında Moğol İmparatorluğu'nun kurulmasıyla birlikte Avrasya'da barış ve huzur ortamı yeniden tesis edilmiştir. İmparatorluğu kuran Cengiz Han daha saltanatının ilk yıllarından itibaren ticaretin önemini kavramış ve ticari faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmıştır. Moğolların Orta Asya'dan sonra Doğu Avrupa'ya girmeleriyle, bölgede ticarî ve ekonomik ilişkiler bir süreliğine bozulsa da, aynı zamanda bölgedeki Türk kabilelerinin merkezî ve güçlü bir devletin idaresinde birleştirilmesi, ticaretin yeniden gelişmesine vesile olmuştur. Moğolların, bilhassa da Altın Orda Hanlarının izlemiş olduğu olumlu politikalar neticesinde Moğol akınları sebebiyle kesintiye uğrayan ticaret yeniden canlanmış ve Deşt-i Kıpçak'a Bizanslı, İtalyan, Ermeni ve diğer yabancı tüccarlar tekrar gelmeye başlamıştır.

Anahtar kelimeler: *Moğol, Altın Orda, İpek Yolu, ticaret, ortak-tüccar*

¹ Doç. Dr. Pamukkale Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü / TİKA Ulanbator Program Koordinatörü, ekremkalan@yahoo.com.tr

The Northern Silk Road in the XIII-XIVth Centuries and the Trade Policies of Golden Horde Khans

Abstract

Along with the establishment of the Mongol Empire in the beginning of the XIII century, the peaceful environment was re-established across Eurasia. Genghis Khan, the progenitor of the empire had realized the importance of trade from the earlier years of his rule and encouraged acts aiming the development of commercial activities. Even though the commercial activities were distorted for a while in the region as the Mongols arrived in East Europe after the Middle Asia, the Turkic tribes of central and powerful state in the administration of combining and helped the development of trade in their territory again. As the result of the positive policies applied by the Mongol, and especially the Golden Horde Khans, the trade that was interrupted due to the Mongol invasions was once more revived, and Byzantine, Italian, Armenian and other foreign merchants started to travel to the Desht-i Qipchak again.

Keywords: *Mongol, Golden Horde, Silk Road, trade, orta-q-merchant*

1. Giriş

Ticaret, malların mübadelesi anlamında, taş devrinden bu yana insanlık tarihinde son derece önemli bir yere sahiptir. Eski çağlarda olduğu gibi Orta Çağ'da da toplumların ihtiyaçlarının karşılanması açısından büyük bir öneme haiz olan ticari faaliyetler, özellikle aracılardan (tüccarlar) kâr elde etmek maksadıyla bu mübadele işlemlerine dâhil olmalarıyla dikkati çeker. Orta Çağ'da ticaret; geniş manada, bu işi profesyonelce üstlenen aracılardan, üretici ile tüketici arasında, malların takas edilmesi yoluyla değiş tokuşu veya değerli taşlar ya da para karşılığında ülke içerisinde (iç ticaret) ayrıca diğer ülkelerle (dış ticaret) gerçekleştirilen değişim süreci olarak değerlendirilmektedir.

İç ve dış ticaret, Orta Çağ'da devlet hazinesini oluşturan en önemli kalemlerin başında gelmekteydi. Ticaretin olgusal anlamda en fazla ihtiyaç duyduğu unsurların başında, uygun ulaşım vasıtaları ve ticarî mekânlarla ulaşım yollarının güvenliği gelmekteydi. Hazinesini bu önemli gelirlerden mahrum bırakmak istemeyen hükümdarlar da ticaretin uygun koşullarda gerçekleştirebilmek maksadıyla her türlü önlemi alma yoluna gitmekteydiler. Moğol İmparatorluğu'nun kuruluşu, Avrasya'da bir barış ve huzur ortamının yeniden tesis edilmesi anlamında önemli bir gelişmedir. Nitekim Cengiz Han daha saltanatının ilk yıllarından itibaren ticaretin önemini kavramış ve ticari faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmıştır.

Cengiz Han Çin ile Orta Asya arasında ticareti geliştirmek amacıyla büyük ticaret kervanları kurarak, bunları iki bölge arasında sevk etmiştir. Bilindiği üzere Otrar Olayı'nda Moğol olmasalar bile 450 kişiden oluşan Cengiz Han'a ait ticaret kervanının Otrar Valisi İnalçuk tarafından katledilmesi ve mallarının yağmalanması, Harezmsahlar üzerine sefere çıkılmasına ve Orta Asya'nın işgaline yol açmıştır.² Cengiz Han'ın Avrasya ticaretine yönelik pozitif politikası, birkaçı dışında, ardılları tarafından da devam ettirilmiştir.

Büyük Moğol İmparatorluğu'nun kurulmasıyla birlikte Orta Doğu ve Orta Asya ticareti de büyük ölçüde Moğol Hanları'nın kontrolü altına girmiştir. Böylece X. yüzyılın ikinci yarısında Hazar Kağanlığı'nın gücünü kaybetmesinden sonra ilk kez Avrasya transit ticaret yolları tek bir siyasi

² В. В. Бартольд, *Сочинения*, Т. I. Туркестан в эпоху монгольского нашествия, Изд-во Восточной литературы, Москва, 1963, с. 465.

otorite altında yeniden birleştirilmiştir. Bu da bu geniş coğrafyadan geçen ticaret yollarının önemini yeniden artırmıştır.

Moğolların Doğu Avrupa'ya gelişlerinin ardından bu bölgede ticari ve ekonomik ilişkiler bir süreliğine bozulmuş olsa da, sonuç itibarıyla Moğollar, bölgedeki Türk kabilelerini merkezî ve güçlü bir devletin idaresinde birleştirmiş ve bölgede ticaretin yeniden gelişmesini sağlamışlardır. XIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı Avrupa ile Doğu Asya'yı birbirine bağlayan ana ticaret yolları ki bunların en önemlisi İpek Yolu'dur, kuzeye doğru kaymış ve Altın Orda topraklarından geçmeye başlamıştır. Ticaret yollarının Orta Doğu'dan kuzeye doğru kaymasında en önemli etken şüphesiz XII-XIII. yüzyıllarda Orta Doğu'ya yönelen Haçlı Seferleri ile devamında meydana gelen İlhanlı-Memluk mücadeleleridir.

2. Kuzey İpek Yolu

Asırlar boyunca Asya ve Avrupa'yı ticari ve ekonomik açıdan birbirine bağlayarak Avrasya kavramını ortaya çıkaran İpek Yolu, Çin'den Akdeniz'e kadar uzanan kervan yollarının oluşturduğu bir sistemdir. İpek Yolu'nun kısmi olarak ortaya çıkışı Bronz Çağı'na kadar uzanmaktadır (M.Ö. 3000-2000). Sakalar ile Çinlileri ticari anlamda bir araya getiren Büyük İpek Yolu, M.S. IV. yüzyılda Ammianus Marcellinus (322-400) tarafından kaleme alınan *Roma Tarihi* adlı eserde karşımıza çıkmaktadır.³ Elimizdeki mevcut kaynaklara, bilhassa Çin kronikleriyle Antik Çağ ve Orta Çağ'a ait kayıtlar ile arkeolojik verilere göre Büyük İpek Yolu'nun kuzey kolu Lobnor (Lob Gölü)'nden Kuça ve Karaşar üzerinden Tanrı Dağları ve Tarım Nehri boyunca uzanıp, Kaşgar'a kadar uzanmaktaydı. Oradan Fergana Vadisi'nden devamla Seyhun boylarına, devamında da Güney Ural bozkırları, Aşağı İdil (Volga) bölgesine ve nihayet Karadeniz'in kuzey limanlarına ulaşmaktaydı.⁴ Bu güzergâhın önemli bir kısmını Orta Asya ile Avrasya bozkırları oluşturmakta olup, bu bölgede yaşayan halklar söz konusu ticaret aracılığıyla Çin'den Avrupa'ya uzanan kültürel diyalogun da aracılığını yapmışlardır. Arkeolojik verilerden hareketle, Kuzey İpek Yolu'nun, Güney İpek Yolu'na alternatif olarak ortaya çıktığı anlaşılmaktadır.⁵

³ Аммиан Марцеллин, *Римская история*, (пер. с латин.: Ю.А. Кулаковского и А.И. Сони), 3-е изд-е, СПб.: Алетейя, 2000, с. 298.

⁴ Е. Е. Кузьмина, *Предыстория Великого Шелкового пути. Диалог культур Европа – Азия*, (Отв. ред. Г.М. Бонград-Левин), М.: КомКнига, 2010, с. 9.

⁵ Hans Wilhelm Haussig, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, (çev: M. Kayayerli), İstanbul, 2001, s. 27.

Elimize bir Avrasya haritası alıp bakacak olursak, Orta Asya'nın tarihe mâl olmuş büyük medeniyetlerin merkezinde yer aldığı görülecektir. Etki alanlarıyla birlikte Orta Asya, Sarı Deniz ve Doğu Çin Denizi'nden Hazar Denizi'ne kadar yaklaşık 5200 kilometrelik bir alana uzandığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Orta Çağ'da büyük ticaret yolu olarak sadece Büyük İpek Yolu'nun olduğu, Volga, Dnyeper, Kama gibi Deşt-i Kıpçak ile Doğu Avrupa'ya yönelik ticaret yollarının ise sadece onu tamamlayan ticaret yolları olduğu açıkça görülür. Büyük İpek Yolu'nu ağırlıklı olarak ipek ticaretinin yapıldığı bir ticaret yolu olarak görmek, İpek Yolu'nun dünya kültür ve medeniyetine yapmış olduğu katkıları görmezlikten gelmek olur. İpek Yolu'nun buradaki rolü çok daha fazladır. Zira bu yol üzerinden sadece Doğu ile Batı arasında ticarî mallar taşınmamış, bargirlerin sırtında aynı zamanda kültürel unsurlar da teati edilmiştir.⁶ İpek Yolu'nda kervanlarla birlikte Doğu ile Batı arasında tüccarların yanı sıra, diplomatlar, maceraperestler, işçiler, zanaatkârlar, çiftçiler, hacı adayları gibi toplumun farklı kesimlerinden insanlar da yer değiştirmekteydi. İpek Yolu, kültürleri birbirine yaklaştırmış hatta ortak bir kültür dairesinin de oluşumuna katkıda bulunmuştur. Bu anlamda Floransalı tüccar Pegolotti'nin 1335 yılında Tana'dan Pekin'e yapmış olduğu seyahatte, Çin'e kadar uzanan bu geniş coğrafyada sadece Kumanca (Kıpçakça) konuşarak, tercümana ihtiyaç duymadan seyahat etmenin mümkün olacağına dair ifadesi dikkate şayandır.

Bu yer değiştirmelerin neticesinde İpek Yolu vasıtasıyla Avrasya halkları pek çok yenilikle tanışma fırsatı bulmuştur. Bunlar arasında sanat (dans, müzik, görsel sanatlar ve mimari), dinî inanış (İslam, Hıristiyanlık, Mazdeizm, Budizm ve Maniheizm, vd.), yeni teknolojileri (ipek, barut ve kâğıt üretimi gibi) saymak mümkündür.

Doğu ticaretinde antik zamandan beri aktif olarak işleyen İpek Yolu'nun anlamının altı özel olarak çizilmektedir. Kanaatimizce, kuzeydeki Doğu Avrupa topraklarında olanlar dâhil, kervan yollarına sadece İpek Yolu'nun kolları olarak bakılmalıdır.

Uzun bir tarihî geçmişe sahip olan İpek Yolu'nun Altın Orda öncesi ve Altın Orda dönemine dair, kıymetli bilgiler içeren çok sayıda tarihî kaynak bulunmaktadır. Bunların en eskilerinden biri şüphesiz Siu Yan Jıyan'ın

⁶ Э. Ртвеладзе, *Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии*, Ташкент, 2005, с. 196

İpek Yolu'ndan Budist Mukaddes Mekânlarına Doğru adlı eseridir.⁷ 629 yılında Budist hacı (mukaddes yerleri gezen gezgin) Çin'den yola çıkarak, Orta Asya üzerinden Buda'nın kutsal emanetlerini kendi gözleriyle görmek ve dinî eğitim almak üzere Hindistan'a ulaşmış, oradan Çin'i Batı ile buluşturan kervan yolları üzerinden seyahat etmiştir. Onun bu seyahati esnasında tutmuş olduğu notlardan hareketle, geçtiğimiz asırda pek çok arkeolojik kazı gerçekleştirilerek, bilhassa İpek Yolu üzerinde yer alan şehirlere dair son derece kıymetli bilgilere ulaşılmıştır.

Yine Abbasi Halifesi'nin 922 yılında İdil boyundaki Bulgar şehrine gönderdiği elçilik heyetinde yer alan fakih Ahmed İbn Fadlan'ın *Seyahatname*'si de kıymetli bilgiler içermektedir. İbn Fadlan *Seyahatname*'sinde Bağdat'tan yola çıkan elçilik heyetinin takip ettiği kara yolu ile X. yüzyılın başlarında bölgedeki Araplar ve diğer tüccarlar tarafından bilinen kervan yolları tasvir edilmektedir.⁸ Elçilik heyeti Üstyurt platosundan geçip Volga civarına, oradan Oğuz ve Başkırt topraklarından geçerek, Bulgar şehrine ulaşmıştır. Bu yol dışında, Ürgenç'ten Mangışlak Yarımadası'na oradan Hazar Denizi boyunca yukarıya İdil Nehri'ne ulaşan alternatif bir kervan yolu da mevcut idi.⁹

Moğolların Doğu Avrupa, Orta Asya ve ona komşu diğer bölgeleri ele geçirmesi, söz konusu bölgelerde belirgin ekonomik çöküntülere neden olmuştur. Daha ilk Altın Orda Hanları'nın idaresi döneminde merkezî yönetimin kontrolü altında olan şehirler eski hâline dönmeye, zanaat ile ticaret düzene girmeye, ticaret yolları yeniden canlanmaya başlamaktadır. XIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Cüçi Ulusu kuruluşunu tamamlamış ve Avrasya'nın ticari-ekonomik ilişkileri bağlamında son derece etkin rol oynamaya başlamışlardır. Söz konusu ticaret yollarının önemi de Altın Orda Devleti'nin gelişimiyle paralellik arz eder.

Bu bağlamda düşünüldüğünde babası ve amcasıyla İran ve Ermenistan üzerinden Hindistan ve Çin'e ulaşan Marko Polo'nun *Seyahatname*'si¹⁰

⁷ S. H. Wriggins, *Xuan Zang: A Buddhist Pilgrim on the Silk Road*, Colorado: Westview Press, 1996.

⁸ А. П. Ковалевский, *Книга Ахмада Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921-922 гг.*, Харьков, 1956.

⁹ Л. Л. Галкин, “Балтийские ладьи у побережья Каспия”, *Austervegr (Восточный путь)*, № 2, Таллинн, 1996, с. 27-29.

¹⁰ *Книга Марко Поло*, (пер. со старофранцуз.: И.П. Минаева, ред. и вступ. ст.: И. П. Магидовича), М.: Гос. изд-во географ. лит.-ры, 1955; Ауг. bkz. А.Г. Юрченко, *Книга Марко Поло: записки путешественника или имперская космография*, СПб., 2007.

hem kervan yolları hem de denizyolları ve limanlar hakkında kıymetli bilgiler içermektedir. Plano Carpini, Wilhelm Rubruck gibi Fransisken rahipleri de Doğu Avrupa ile Orta Asya'nın ticaret yolları hakkında önemli bilgileri seyahatnamelerinde paylaşmışlardır. Onların eserleri üzerinde yapılan analizler Moğol İmparatorluğu'nun başkenti Karakurum'a ve daha sonraları Pekin'e giden Avrupalı tüccar ve elçilik heyetlerinin güzergâhlarını belirlemeye imkân vermektedir. Elçilerin yolu Karadeniz üzerinden Altın Orda başkenti Saray şehrine, oradan da İpek Yolu'nun kuzey kolu üzerinden Aral Denizi'nin kuzeyine ve daha sonra Yedisu, Doğu Türkistan üzerinden Karakurum'a kadar uzanıyordu. Yine Ortadoğu, Anadolu, İstanbul, Kırım, İdil boyu, Orta Asya (Ürgenç, Buhara, Semerkand) Hindistan ve Çin'e kadar uzanan geniş bir coğrafyayı bizzat gezerek anlatan İbn Battuta'nın *Seyahatname*'si de en az Marko Polo'nun *Seyahatname*'si kadar kıymetlidir. Bu meyanda Johannes Schiltberger¹¹ ve Rui Gonzales Clavijo'yu¹² da Altın Orda sonrası dönem için saymak gerekir.

Yukarıda bahsedilen kaynaklardaki bilgileri arkeolojik verilerle birleştirdiğimizde Altın Orda döneminde Avrasya ticaret yollarında ve ticaret sisteminde köklü değişiklikler yaşandığı karşımıza çıkmaktadır.

İpek Yolu üzerinden Doğu ve Batı arasındaki ticarete Altın Orda şehirleri, sahip oldukları coğrafi ve stratejik konumlarından dolayı son derece önemli bir fonksiyon üstlenmekteydi. Bu durum, XIV. yüzyılın başlarına ait Toscana Anonimi'nde şöyle ifade edilmektedir: "*Kim ki Cenova ve Venedik'ten Çin'e gitmek isterse; alabildiği kadar keten kumaş, ince ve kalın çuha satın almalı sonra direkt yolun bulunduğu Tana'ya gitmelidir. Orada öküzlerin, atların veya develerin çektiği arabalarla karayolundan mallarını naklettirebilir. Tana ile Hacitarhan arasındaki yol öküzlerin çektiği arabalarla 25, develerin çektiği arabalarla ise 12 günlük bir yoldur. Bu yol üzerinde güvenliği sağlamak üzere silahlı Moğol ve Tatarlarla karşılaşmak mümkündür. Hacitarhan'dan Saray şehrine kadar 1 günlük mesafe vardır. Bu yolda da yine Tatarlarla karşılaşılabilir. Aynı gün nehir geçilir. Saray şehrinde Saraycık'a kadar 8 gün boyunca nehir yolu kullanılır. Her ne kadar su yolu gibi kervan yolu da olsa, malların kaybolması açısından su yolları daha az risk taşımaktadır. Saraycık'tan Ürgenç'e develerle 20*

¹¹ Путешествие Ивана Шильтберхера по Европе, Азии и Африке с 1394 по 1427 г., (пер. с нем. Ф. Брун), Одесса, 1866.

¹² Р. Г. де Клавихо, Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406), (пер. со староисп., предисл. и коммент. И. С. Мироковой), М.: Наука, 1990.

günde ulaşmak mümkünken, öküz arabalarıyla bu süre 40 güne çıkmaktadır. Beraberinde malları olanlar isterlerse Ürgenç'e uğrayabilir. Nitekim Ürgenç, kumaşları satıp, gümüş sumlar kazanabileceğiniz karlı bir ticaret şehridir. Yine istenirse beraberindeki kumaşların en incelerinden birkaç balyayı burada satarak, yola gümüş sumlarla devam edilebilir. Ürgenç'ten Otrar'a kadar develerle 35-40 günde ulaşmak mümkündür. Beraberinde malı olmayanlar Ürgenç'e uğramadan 50 günde Saraycık'tan direkt olarak Otrar'a da gidebilirler. Bu yol kadar iyi bir ticaret yolu yoktur, tabi ki gümüş sumunuz varsa. Aslında en iyisi kumaşlarla birlikte Ürgenç'e gelerek, malları burada satmak en büyük kârı kazandırır. Otrar'dan Almalık'a kadar yük eşekleriyle seyahatin süresi ise 45 gün olup, yolda sürekli savaşı Moğollarla karşılaşsınız. Almalık'tan Kamesu'ya yine eşeklerle 70 günde ulaşsınız. Kamesu'dan ... (metinde eksik) Nehri'ne ulaşıp, 45 günlük at veya nehir yolculuğuyla Kassay'a varılır. Orada (Kassay) eldeki bütün gümüş sumları satarak, yerine bütün Çin'de ticarete kullanılan ve Kağan'ın mührünün bulunduğu balış adı verilen kâğıt paralardan almak gerekir. Kassay'dan Çin'in başkenti Kanbalık (Hanbalık-Pekin)'a kadar 30 günde ulaşılır. Tana'dan itibaren bütün yolculuğun süresi kara ve suyoluyla toplam 284 gündür.”¹³

Ermeni Kralı Hetum, 1254-1255 yıllarında Mengü Kağan'ın Ordası'na, Orta Asya'ya bir seyahat gerçekleştirmiştir. Kral Hetum, Kilikya Ermeni Krallığı başkenti olan Sis'ten İdil boyundaki Batu'nun ordasına gitmiştir. “...Sonra Onu Hazar Denizi'nin kıyısından Mengü Kağan'a doğru uzun bir yola çıkardılar. Marsri ayının altısında (13 Mayıs) yola çıkan Hetum Ayeh (Yayık) Nehri'ni geçerek, Batu ile Mengü Kağan arasındaki yolun tam ortasında bulunan Op (Ürgenç) şehrine ulaştı. Ergiç (İrtiş) Nehri'ni aşarak, Nayman ülkesine vardılar ve oradan Kara-Kitay'a ve nihayet gori ayının dördünde (13 Eylül) Tataristan (Moğolistan)'a geldiler.”¹⁴ Bu iki kaynaktan da seyahat güzergâhı açıkça verilmekte olup, böylece dönemin İpek Yolu'nun da güzergâhı hakkında bilgi verilmektedir. Araştırmacılarca gayet iyi bilinen Marko Polo ile Fransisken rahipleri Plano Carpini ve W. Rubruck'un seyahatnameleri de bu anlamda kıymetli bilgileri bizlere sunmaktadır.

¹³ А. Г. Еманов, *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII-XV вв.*, Тюмень, Рутра, 1995, с. 149-150.

¹⁴ Киракос Гандзакети, *История Армении*, (пер. с древнеармян.: Л.А. Ханларяна), М.: Наука, 1976, с. 58.

XIV. yüzyıl başlarında ünlü eseri *La Pratica della Mercatura* (1338)¹⁵ ile Floransalı Françesko Balducci Pegolotti, devrinin uluslararası ticaretin kavşak noktalarından biri olan Tana şehrinin, Cüçi Ulusu'nun önemli merkezlerden biri olduğunu, Orta Çağ'da büyük ticaret yolları üzerinden Çin ile bağlandığını ifade etmiştir: “*Tana’dan Hacitarhan’a kadar öküzlerle 25, atlarla 10-12 günlük bir yolculuğun sonunda ulaşılmaktadır. Hacitarhan’dan Aktöbe’deki Saray şehrine ise nehirden 1 günde varılır. Saray’dan Saraycık’a Yayık Nehri’nden 8 günde gidilmektedir (Önce İdil Nehri, sonra Hazar Denizi boyunca devamla Yayık Nehri’nin mansabına ulaşılır). Buraya karayoluyla da gelinebilir. Saraycık’tan Ürgenç’e Üstyurt Platosu üzerinden develerle 20 günde ulaşmak mümkündür. Beraberinde malları olanlar Ürgenç’e mutlaka uğramalıdır. Çünkü orada çok kârlı ticaret imkânı vardır. Ürgenç’ten Otrar’a kadar develerle 35-40 günde varılır. Yanında malı olmayan tüccarlar Saraycık’tan doğrudan Otrar’a giderler... Otrar’dan Almalık (İli Vadisi)’a eşeklerle 45 günde ulaşmak mümkündür...*”¹⁶ Pegolotti’nin çalışmasında genelleştirilmiş olmakla birlikte İtalyan tüccarların Yuan Hanedanı dönemindeki Çin ile yaklaşık yüz yıllık tecrübelerini de aktarmış, bu vesileyle de İtalyan tüccarlara ticaret ile ilgili önemli tavsiyelerde bulunarak, seyahatlerini kolaylaştırmayı amaçlamıştır.

İdil boyundaki Altın Orda şehirleri XIV. yüzyılın sonlarında Timur istilasına uğrayınca yeniden toparlanmaları pek mümkün olmamıştır. Bu sebeple de Kuzey İpek Yolu eski önemini kaybederek, ticaret yollarının güzergâhında değişiklikler yaşanmaya başladı. Baharat ve ipek, güneydeki yani Orta ve Yakındoğu’dan geçen yollardan Akdeniz’e ulaştırılmaya başlandı. Nitekim Barbaro’da “*Astrahan (Hacitarhan) Timur tarafından tahrip edilince Astrahan’a gelen veya Astrahan’dan Tana’ya giden tüm baharatlar ve ipek artık Suriye’ye gidiyor.*”¹⁷ diye bahsedilmektedir.

Saraycık’tan Otrar ve Almalık üzerinden doğrudan Çin’e ulaşan bir yol mevcuttu. Bu yol son derece güvenilir idi. Çünkü bu yolu korumakla görevli askerlere hemen her gün seyahat esnasında rastlanırdı. Derbent’ten Saray üzerinden Çin’e ulaşan yolu 5 ay gibi kısa bir sürede katetmek müm-

¹⁵ Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura*, (Ed. by Allan Evans), Cambridge, Massachusetts, 1936.

¹⁶ А. Г. Еманов, *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII- XV вв.*, с. 150.

¹⁷ *Барбаро и Контарини о России- К истории итало-русских связей в XV в.*, (пер. и коммент.: Е.Ч. Скржинской), Л.: Наука, 1971, с. 157. Ауг. bkz. С. А. Аннинский, “Известия венгерских миссионеров XIII-XV вв. о татарах и Восточной Европе”, *Исторический архив*, (Т. III), М.: Л., 1940, с. 331.

kündü. Saray'dan Çin'e ulaşan başka bir yol da Harezmi üzerinden geçen yol idi. Bu yol daha çok tercih edilmekteydi.

Yakubovskiy'nin tespit ettiği iki yol daha bulunmaktadır. Bunlardan ilki Aşağı İdil-İdil Nehri-Yayık Nehri-Emba-Ürgenç-Otrar-Taraz ve devamı. İkincisi ise Aşağı İdil-Yayık-Emba-Deşt-i Kıpçak (Aral Gölü'nün kuzeyi)-Çu Vadisi-İli Nehri ve devamı. İlk güzergâhtan 1246 yılında Plano Carpini, 1262'de Polo kardeşler seyahat ederken, ikinci güzergâhtan 1253 yılında W. Rubruck geçmiştir.¹⁸

Mevcut kaynaklarda Altın Orda ticaretinde her ne kadar Batılı, Rus ve Tatar tüccarların varlığından bahsedilse de aslında doğu ülkelerinden gelen tüccarların daha aktif rol oynadıkları anlaşılmaktadır. Doğulu tüccarlar, Altın Orda üzerinden Doğu Avrupa'nın ticaret merkezlerine sadece zanaat üretiminin yüksek kaliteli ürünleri (kumaş, seramik, cam, renkli metalden ürünler) sağlamakla kalmıyor, ayrıca Batı pazarında bulunmayan ve o yüzden özellikle halkın zengin tabakalarında aşırı talep gören baharat, parfüm, çeşitli ilaçları da temin ediyorlardı. Bahsi geçen son ürünlerle ilgili olarak, arkeolojik kazılarda, içi ilaç veya hoş kokulu maddelerle dolu olan güzel bir şekilde süslenmiş minyatür toprak ve camdan şişelerle kavanozlar bulunmuştur.¹⁹

3. Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları

Altın Orda Hanları'nın bölge ticaretinin geliştirilmesine katkı yapmak amacıyla uyguladıkları politikaları kısaca şu şekilde özetlemek mümkündür:

a) Yeni Yolların Yapılması ve Yam Sistemi: Altın Orda Devleti farklı coğrafi özelliklere sahip son derece geniş bir bölgede hâkimiyet sürmekteydi. Bu kadar geniş bir bölgeyi idare etmek de doğal olarak zordu. XIV. yüzyılda Celâyirîliler hizmetinde çalışan üst düzey bürokrat Muhammed İbn Hinduşah Nahçıvanî, devletlerin ekonomik gelişiminde ticaretin rolünün altını çizerek, tüccarların rahatlıkla ticaret yapabilmeleri için kendileri uygun şartların -özellikle de ulaşım vasıtalarının- sağlanması gerektiği, sağlanamaması durumunda ticarî faaliyetlerin sekteye uğrayacağı ve bu-

¹⁸ А. Ю. Якубовский, "Развалины Ургенча", *Известия ГАИМК*, (Т. VI, Вып. 2), 1930, с. 15.

¹⁹ I. P. Petrushevskiy, "The Socio-Economic Condition of Iran Under the Il-Khans", *Cambridge History of Iran. The Saljuq and Mongol Periods*, Ed. by J.A. Boyle, (Vol. V), Cambridge at the University Press, 1968, p. 506; Анхбаяр Дануу, *Монголын Эл Хаант Улс*, Улаанбаатар, 2006, х. 48.

nun da toplumsal hayatta sorunlara yol açacağını ifade etmektedir.²⁰ Bu sebeple de ticaretten bahsederken mutlaka yollar ve posta sistemine de değinmek gerekir. Yolların iyileştirilmesi ve yeni yolların yapılması gerek ülkenin idaresi gerekse de ticarî faaliyetlerin rahatlıkla gerçekleştirilebilmesi için elzemdir. Söz konusu meseleyi iyi analiz etmiş olan Altın Orda Hanları, devamlı olarak yolların bakımını yaptırmış ve yeni yolların açılmasına öncelik vermişlerdir. Yine bazı nehirlerde ulaşımı temin etmek üzere köprüler inşa ettirmişlerdir.²¹ Nehir kenarlarında kasabalar kurularak, burada yaşayanların, nehirde geçmek isteyen elçiler ve tüccarların güvenle karşıya geçmelerini temin etmek üzere görevlendirilmişlerdir. 1253-1254 yılları arasında Altın Orda topraklarını ziyaret eden Rubruck'un seyahatnamesinde, bu tarzda kurulmuş kasabalar hakkında bilgiler verilmektedir. Rubruck eserinde, Don Nehri'nin yukarı ve aşağı taraflarında halkı Ruslardan oluşan iki kasabadan, İdil Nehri kıyısında halkı Rus ve Müslümanlardan oluşan üçüncü bir nehir kasabasından bahsetmektedir. Nehir kasabalarında yaşayan halk, görevlerini yerine getirdikleri sürece tüm vergi ve yükümlülüklerden muaf tutulmaktaydılar. Ayrıca tüccarlardan taşıma işine karşılık olarak haraç alma hakkı da tanınmıştı.²²

Altın Orda Hanları Çin, Hindistan, Orta Asya ve İran ile ticarî ilişkileri canlandırmak için ticaret yollarına ve posta sistemine büyük bir önem vermişlerdir. Bilindiği gibi, Erken Orta Çağ'da Soğdlar ve Türkler posta hizmetlerini yaygın olarak kullanmaktadır. Ulaşım vasıtalarının arttırılması ticaretin de geliştirilmesine ciddi katkı sağladığından Altın Orda Hanları bir yandan ticari faaliyetlere ağırlık verirken bir yandan da yeni yolların açılması ve yolların güvenliğini artırma politikasını gütmüşlerdir. XIII. yüzyılda içerisinde yedek atların tutulduğu ahırlar, atlar için arpa ve burada kalan postacının dinlenip, karnını doyurabileceği Büyük Moğol İmparatorluğu genelinde 'yam' adı verilen menziller inşa edilmiştir.²³ Genellikle bu yamalar, 30 ile 50 km mesafe ile yani başka bir deyişle Altın Orda topraklarındaki önemli kervan yollarında 1 günlük mesafede inşa edilmekte ve bu şekilde ülkedeki tüm şehirleri ve liman-

²⁰ В. З. Пириев, "Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани о некоторых вопросах организации торговли", *Ближний и Средний Восток: Товарно-денежные отношения при феодализме*, М., 1980, с. 194.

²¹ Г. Губайдуллин, *История татар*, (пер: С. Г. и А. Х. Губайдуллиных), М.: Изд-во Московский лицей, 1994, с. 65.

²² *Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Рубрука*, М., 1957, с. 109.

²³ J. P. Roux, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (çev: A. Kazancıgil, A. Bereket), s. 268.

ları birbirine bağlamaktaydı. Yam sistemiyle beraber kervansaraylar ülkenin en önemli ticari arterlerini oluşturmaktaydı.²⁴

İlhanlı Veziri meşhur tarihçi Reşidüddin Fazlullah (1247-1318) ünlü eseri *Cami'üt-Tevârih*'te yam sistemi hakkında detaylı bilgiler aktarmaktadır: “Çin tarafından bu şehre kadar (Karakurum) yamlar sıralanmıştır... Her 5 fersahta 1 yam bulunmaktadır. Toplam 37 yam yer alır. Her yamda oranın güvenliğini sağlamak üzere 1000 asker görev yapmaktadır. Kağan (Ögödey) her gün buraya (Karakurum'a) çeşitli bölgelerden 500 araba yiyecek ve içecek getirilip, ihtiyaç dâhilinde kullanılmak üzere ambarlarda muhafaza altına aldırıldığı bir sistem tesis etmişti. Tahıl ve şarap taşınması için de o kadar büyük arabalar kullanıyorlardı ki, her bir arabayı ancak 8 öküz çekebiliyordu.”²⁵ Yam sistemi sayesinde diğer Moğol uluslarının imparatorluk merkeziyle iletişimi de sağlanmıştır. Yam sistemi, Altın Orda Devleti'nin yıkılışından sonra da Rusya tarafından şehirler ve diğer yerleşim yerleri arasında kullanılmaya devam etmiştir. Hatta Rusya'nın posta teşkilatının temeli de yine yam sistemine kadar dayanmaktadır.

b) Ticaret Yollarının Güvenliği ve Kervansaraylar: Bilindiği gibi binlerce yıl boyunca dinlerin, dillerin hatta yazının yayılması ile yeni teknolojilerin ve el sanatlarının taşınmasında önemli bir rol oynamışlardır. Ticaret, özellikle de kervan ticareti, güvenli yollarda rahatlıkla gerçekleştirilebilirdi. Bu sebeple de tüccarlar gerekli şartların sağlandığı güzergâhlarda ticaret yapmayı her daim tercih etmişlerdir. Altın Orda Hanları da bu amaçla ticaret yollarının güvenliğine büyük önem vermişlerdir.²⁶ Ayrıca Hanlar, hem iç hem de dış ticaretin güven içinde gerçekleştirilmesini temin etmek için kervan yolları kadar pazarların da haydutlar ve hırsızlardan korunmasına yönelik tedbirler almışlardır.

Tüccarların ticaret yollarının güvenliği ve tüccarların seyahatlerine dair kıymetli bilgiler veren Pegolotti: “Tana'dan Çin'e giden yol tüccarların söylediğine göre gece gündüz son derece güvenlidir. Ancak tüccar seyahat esnasında yolda ölürse, malları ve parası öldüğü ülkenin hükümdarına teslim edilir. Eğer ki, vefat eden tüccarın kardeşi veya yakın dostu yanında ise veya varisi varsa bu varlıklar onlara ulaştırılır”²⁷ diye anlatır.

²⁴ Д. М. Исхаков, И. Л. Измайлов, *Этнополитическая история татар*, Казань, Иман, 2000, с. 108.

²⁵ Рашид ад-Дин, *Сборник летописей*, (пер. с персид.: Ю.П. Верховского), (Т. II), М.; Л., 1960, с. 41.

²⁶ Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, New York, Oxford University Press, 2010, p. 117.

²⁷ Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica Della Mercatura*, (Ed. by A. Evans), Cambridge: MA: Medieval Academy of America; Massachusetts, 1936, pp. 21-23.

Sadece ticaret yolları için değil, tüm ülkeyi kapsayacak şekilde güvenlik temin edilmişti. Bu sebeple de şehirleri çevreleyen surlar yıkılmış ve devlette siyasî istikrar devam ettiği sürece de yeniden yapılması gündeme bile gelmemiştir. el- Ömerî: “*Saray şehri Berke Han tarafından Turan (İtil) Nehri kıyısında kurulmuştur. Şehir, surları olmadan solonçak topraklar üzerinde yer alır*”²⁸ şeklinde anlatmaktadır. Arkeoloğlara göre ülkenin dört bir yanında yeni kurulan şehirlerde herhangi bir savunma duvarı veya sur bulunmamaktadır. Zira Moğollar şehirleri duvarların değil, ülkenin kendisinin koruduğunu düşünürler.

Ticaret yolları ticaretin varlığı açısından son derece önemli bir yere sahip olduğu için Altın Orda Hanları bu yolların güvenliği meselesiyle özel olarak ilgilenmiş, tüccarların rahat bir şekilde yolculuk yapılabilmesine büyük önem vermişlerdir. Bu amaçla Tutgaul adı verilen özel birliklerle bir yandan yolun güvenliğini temin ederken, bir yandan da bu Tutgaullar aracılığıyla sorumlu oldukları güzergâhlardaki gümrük ve ticaret vergilerinin toplanmasını sağlamaktaydı.²⁹ Yine bu ticaret yolları üzerinde tüccarların rahatça seyahat edebilmesi için belli aralıklarla su kuyuları açılmış ve çok sayıda kervansaray inşa ederek, tüccarların burada ihtiyaçlarını karşılamaları ve konaklamaları mümkün kılınmıştır. Ticari faaliyetlerde ulaşımın ve nakliyenin en önemli bileşenlerinden olan dinlenme mekânları yani kervansaraylar, yolcular ve kervanlar tarafından belirli bir ücret karşılığında kullandıkları için ayrı bir anlam taşımaktadırlar. Bu nedenle yerel hükümdarlar ayrıca ticaretle uğraşan büyük sermaye sahipleri ve memurlar kendi mal varlıklarının bir kısmını kervansarayların, köprülerin, geçişlerin inşa edilmesine ve tamirine harcamakta, kervan yollarında servis hizmetlerinin teminine bağlı olarak çıkan sorunları üzerlerine alarak özenle çözüme kavuşturmaktadırlar.

c) Kentleşme: Kentler ticaretin en aktif olarak yapıldığı yerlerdir. Bu sebeple de Altın Orda Hanları, bir taraftan özellikle Bulgarlardan kalan şehircilik mirasına kısmen de olsa sahip çıkarken, bir taraftan da konargöçerlik geleneklerinin aksine şehirleşmeye büyük önem vererek, kent kültürünün Deşt-i Kıpçak genelinde yaygınlaşmasında önemli bir rol oynamışlardır. Altın Orda topraklarında yaklaşık 150 kadar şehir bulunmakta

²⁸ *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, Т. I. Извлечения из сочинений арабских, собранные В. Г. Тизенгаузеном, СПб.: Тип. Имп. АН, 1884, с. 241.

²⁹ Э. Калан, *Золотая Орда (Улус Джучи) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII – XIV вв.*, (отв. ред. проф. Ф.Ш. Хузин), Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2012, с. 116.

idi. Altın Orda'da kentleşme olgusuna büyük katkılar yapmış olan Özbek Han, Eski Saray şehrinde de pek çok bayındırlık ve inşa faaliyetinde bulunmuş, şehri hem büyütmüş hem de güzelleştirmişti. Ayrıca başkenti de Saray Batu'dan Saray el-Cedid'e nakletmiştir. Şüphesiz ki, başkentin Saray el-Cedid'e nakledilmesi kentteki üretim potansiyelinin artmasına ve kültürel hayatın büyük bir gelişme göstermesine imkân vermiştir.³⁰

Saray şehri aynı zamanda dünyanın çeşitli bölgelerinden (İran, Bizans, Anadolu, Orta Avrupa, Baltık Ülkeleri, Ceneviz, Mısır, Hindistan vs.) gelen tüccarların bulunduğu bir kent olması sebebiyle de büyük bir öneme sahipti.³¹

İbn Battuta, 1334 yılında Saray el-Cedid şehrini ziyaret etmiş ve şehirle ilgili olarak aşağıdaki bilgileri vermiştir: “*Saray, Özbek Han'ın başkentidir. Saray şehri, en güzel şehirlerden birisi olup, geniş ve düz bir alanda insanlarla dolup taşan güzel pazarlar ile geniş caddelere sahip bir şehirdir... Şehirde evler sıralı hâlde dizilmiş olup, arada ne boş bir alan ne de bahçe var... Şehirde çok çeşitli halklar yaşamakta olup, bunlardan biri bir kısmı Müslüman olan Moğollar -ülkenin asıl halkı ve gerçek sahipleri ile Aslar ve Hıristiyan olan Kıpçaklar, Çerkezler, Ruslar ve Bizanslılardır. Her halk kendi bölgesinde yaşamakta olup, bölgelerinde pazarları bulunmaktadır. Tüccarlar ve yabancılar Irak-ı Acem, Irak-ı Arap, Mısır, Suriye ve diğer ülkelerden gelmekte olup, mallarını muhafaza edebilmeleri için kendilerine ayrılan duvarlarla çevrili bir bölgede yaşarlar...*”³².

d) Pazar ve Ticaret Fuarları: Altın Orda topraklarında hemen her yerleşim yerinde pazarlar kurulmakta olup, bu pazarlarda her türlü ürünün satışı için ayrı ayrı belirlenmiş bölümler ve tezgâhlar yer almaktaydı. Altın Orda pazarlarının bir başka özelliği de burada satılan endüstriyel ve el sanatlarına dair ürünlerin bizzat üreticileri tarafından orada üretilip, satışa sunulmasıdır. Dolayısıyla bu pazarlarda arada çok fazla aracı kullanılmadan üreticiden tüketiciye ulaşan bir ticaret söz konusuydu.

³⁰ Э. Калан, “Городская культура и торгово-экономические отношения Золотой Орды (на примере Сарай ал-Джадида – Нового Сарая)”, *Учен. зап. Казан. ун-та, Сер. Гуманит. науки*, (Т. 151, кн. 2, ч. 1), 2009, с. 84.

³¹ Akdes Nimet Kurat, *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*, Ankara, 2002, s. 133.

³² Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, (çev: A. Sait Aykut), İstanbul: YKY, 2005, s. 342.

Altın Orda tüccarları çeşitli ülkelerdeki uluslararası ticaret fuarlarına da katılarak, bir yandan kendi ürünlerinin satışını yaparken, bir yandan da farklı ülkelerden gelen tüccarların mallarını satın almaktaydılar. Ticaret fuarları uluslararası ticaret adına büyük bir önem taşımaktaydılar. Fuarların toplanma sıklığı fazla olmasa bile uzun süre tüccarlara hizmet vermekteydiler. Kayseri'deki Yabanlu Pazarı³³ ile Sivas gibi Orta Anadolu şehirlerindeki ticaret fuarları dışında Buhara'daki Bazar Mokh gibi çok sayıda fuar kaynaklarda zikredilmektedir. Bu fuarlar, varlıklarını XX. yüzyıla kadar devam ettirmişlerdir. Uluslararası ticaret fuarlarının en önemli faydası şüphesiz yeni teknolojilerin aktarımıdır.

e) Ortaklık Müessesesi: Ortak kelimesinin manası, Altın Orda Hanları'nın yarlıklarında ve kroniklerde, "ticaret birliğinin (şirket) üyesi olan tüccar" olarak verilmektedir. Farsça kaynaklarda 'ortaklık' ile ilgili bilgilere rastlamaktayız. Artan dış ticaret kredili ticaret ve ortaklık müessesesinin ortaya çıkışını sağlamıştır.³⁴

İranlı meşhur tarihçi Reşidüddin, *Cami'üt-Tevârih* adlı eserinde defalarca 'ortak'³⁵ terimini kullanmaktadır. Yine İranlı tarihçi Cüveynî de Ögödey Han devrini anlatırken, ortaklık müessesesi hakkında detaylı bilgiler vermektedir. "... ve ortağı gelip ondan (Ögödey Han) 500 balişi sermaye olarak aldı. Ortak bir süre sonra geri gelip hiç parası kalmadığını mantıksız bir gerekçeyle anlattı. Buna rağmen Han, ortağa yeniden aynı miktarda paranın verilmesi emrini verdi. Bir yıl sonra adam yeniden gelip, iflas ettiğini ve parasının kalmadığını başka bir mazeretle anlattı. Tekrar kendisine 500 baliş verilerek, gönderildi..." Bu türden ortaklıklar küçük şirketlerin ortaya çıkmasına imkan vermiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bu türden firmalar ve tüccarlar Moğol Hanları ile yakın ilişkiler içerisindeydiler.³⁶

Altın Orda Hanları, Cengiz Han'ın yaptığı gibi ticareti ve tüccarları desteklemekle kalmamış, bizzat ticari faaliyetlere katılmışlardır. Devlet hazinesinden borç alarak, ticaret yapan ortaklar, borçlarını belirlenen vadede geri ödemekle yükümlüydüler. Asya topraklarında ortaklık genellikle

³³ Faruk Sümer, *Yabanlu Pazarı - Selçuklular Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 1985.

³⁴ Г. А. Федоров-Давыдов, *Общественный строй Золотой Орды*, М.: Издательство Московского университета, 1973, с. 81; Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, p. 117.

³⁵ Рашид ад-Дин, *Сборник летописей*, (Т. II), с. 51, 57, 58.

³⁶ Б. Д. Греков, А. Ю. Якубовский, *Золотая Орда и ее падение*, с. 155.

Müslüman tüccarlarla yapılmaktaydı.³⁷ Ülkede ticaretin geliştirilmesi ticaretten büyük gelir elde eden hanlar ve aristokratlar tarafından desteklenmekteydi. Altın Orda'nın büyük şehirlerinde seçkin aristokratların ve Cüçi hanedanına mensup hanedan üyelerinin de katıldığı tüccar-ortak birliği (şirket) bulunmaktaydı.³⁸ Bu ticaret birlikleri büyük ticaret kervanları kurarak ticarî faaliyetler gerçekleştiriyordu. Bu ortaklık sayesinde aristokrat ve hanedan üyesi olup da yılda yaklaşık 100.000-200.000 dinar civarında gelir elde edenler vardı.³⁹ Bilindiği gibi Berke Han'ın ortağı İran'da Berke Han adına ticari faaliyetlerde bulunmakta olup, hatırı sayılır bir mal varlığına da sahip idi. Ortak tüccarlar Berke döneminde İran ile Altın Orda arasındaki ticarî faaliyetleri yürütmekteydiler.⁴⁰

f) Düşük Vergi Rejimi ve Fiyat İstikrarı: Altın Orda'nın dış ticaretini etkileyen en önemli unsurların başında şüphesiz farklı bölgelerle izlediği dengeli politika ve jeopolitik istikrar gelir. Bunun dışında Altın Orda Hanları'nın gümrük ve ticaret vergilerine yönelik izlemiş oldukları doğru politikalarıdır. Araştırmacıların ekserisi, özellikle düşük gümrük vergisi politikasının dış ticaretin gelişimine ciddi anlamda katkı yaptığı görüşündedirler. Gaziz Gubaydullin'in ifadesine göre, Altın Orda topraklarında uygulanan gümrük vergilerinin oranı %3-5 arasında kalmıştır. Mesela Karadeniz'in kuzey kıyısındaki bölgelerde gümrük vergisinin miktarı malın fiyatının %3'ü kadar hesaplanıp tahsil edilmiştir. Yalnızca Berdibek Han (1357-1359) döneminde 1360-1380 yılları arasında yaşanan krizin son dönemlerinde ticaret vergileri %5'e kadar çıkarıldı.⁴¹ Bunun yanı sıra, Tokta ile Toktamış Han dönemlerinde yapılan reformlar sayesinde, Cüçi Ulusu'nun bütün topraklarında para sisteminin tek standarda uydurulması, ticaretin aktif olarak gelişmesinde oldukça etkin rol oynamıştır. Bu konuda literatürde ayrıntılı bilgiler yer almaktadır.⁴²

³⁷ А. Ювалы, *Илханлылар Тарихи I: Курuluş Devри*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 1994, s. 152.

³⁸ Б. Д. Греков А. Ю. Якубовский, *Золотая Орда и ее падение*, с. 153.

³⁹ *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, (Т. I), с. 244.

⁴⁰ *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, (Т. II), Извлечения из персидских сочинений собранные В. Г. Тизенгаузеном и обработанные А. А. Ромаскевичем и С. Л. Волиным, М.; Л. 1941, с. 51, 57, 58, 81, 82.

⁴¹ Г. Губайдуллин, *История татар*, с. 34-35.

⁴² Г. А. Федоров-Давыдов, *Денежное дело Золотой Орды*, М.: Палеограф, 2003; А. Г. Мухамадиев, *Булгаро-татарская монетная система в XII-XV вв.*, М.: Наука, 1983.

4. Sonuç

XIII. yüzyılın ortalarında Altın Orda Devletince doğuda Harezmi'den batıda Aşağı Tuna'ya, kuzeyde Bulgar'dan güneyde Trans Kafkasya ve Anadolu'ya kadar uzanan alanda tesis edilen tümleşik ticarî ve ekonomik sistem tüccarlara rahatlıkla ticaret yapma imkânı verdiği gibi, komşu ülkelerle birlikte ekonomik refaha ulaşılmasına da ciddi katkılar sağlamıştır. Sahip olduğu güçlü ekonomisiyle, istikrarlı merkezî yönetim sistemiyle Avrasya'daki komşu ve uzak ülkelerle sadece ticari-ekonomik değil, kültürel ve askerî-politik ilişkiler kurmayı başarabilmiştir.

Altın Orda döneminde önemi gittikçe artan Kuzey İpek Yolu da Altın Orda Hanları'nın izlemiş olduğu başarılı ticaret politikaları sayesinde sadece bölgenin değil, Avrasya ekonomisine, bilim ve teknolojisine, kültürel yaşamına ciddi katkılar sağlamıştır. Başka bir deyişle XIII-XVI. yüzyıllarda Doğu ve Batı, önemli ölçüde Kuzey İpek Yolu vasıtasıyla bir araya gelmiştir. Bu sebeple Kuzey İpek Yolu'nun sadece ticari malların taşınması veya elçilerin karşılıklı gidip geldiği bir güzergâhtan ziyade bizzat politik, sosyoekonomik ve kültürel değerlerin Doğu ve Batı arasında taşınmasında önemli bir rol oynadığı gerçeği anlaşılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî. *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, (çev: A. Sait Aykut), YKY, İstanbul, 2005.
- Haussig, Hans Wilhelm. *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, (çev: M. Kayayerli), İstanbul, 2001.
- Kurat, Akdes Nimet. *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*, Ankara, 2002.
- Liu, Xinru. *The Silk Road in World History*, New York, Oxford University Press, 2010.
- Pegolotti, Francesco Balducci. *La Pratica Della Mercatura*, (Ed. by A. Evans), Cambridge: MA: Medieval Academy of America; Massachusetts, 1936.
- Petrushevskiy, I. P. "The Socio-Economic Condition of Iran Under the Il-Khans", *Cambridge History of Iran- The Saljuq and Mongol Periods*, (Ed. by J.A. Boyle), (Vol. V), Cambridge at the University Press, 1968.
- Roux, J. P. *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (çev: A. Kazancıgil, A. Bereket), Kabalcı Yay., İstanbul, 2001.
- Sümer, Faruk. *Yabanlu Pazarı - Selçuklular Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 1985.
- Wriggins, S. H. *Xuan Zang: A Buddhist Pilgrim on the Silk Road*, Colorado: Westview Press, 1996.
- Yuvalı, A. *İlhanlılar Tarihi I: Kuruluş Devri*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 1994.
- Аннинский, С. А. "Известия венгерских миссионеров XIII-XV вв. о татарах и Восточной Европе", *Исторический архив*, (Т. III), М.: Л., 1940.
- Барбаро и Контарини о России- К истории итало-русских связей в XV в.*, (пер: и коммент. Е.Ч. Скржинской), Л.: Наука, 1971.
- Бартольд, В. В. *Сочинения*, Т. I. Туркестан в эпоху монгольского нашествия, Изд-во Восточной литературы, Москва, 1963.
- Галкин, Л. Л. "Балтийские ладьи у побережья Каспия, *Austervegr (Восточный путь)*, № 2, Таллинн, 1996, с. 27-29.
- Гандзакеци, Киракос. *История Армении*, (пер. с древнеармянского: Л.А. Ханларяна), М.: Наука, 1976.

- Греков, Б. Д., Якубовский А. Ю. *Золотая Орда и ее падение*, М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1950.
- Губайдуллин, Г. *История татар*, (пер: С.Г. и А.Х. Губайдуллиных), М.: Изд-во Московский лицей, 1994.
- Дануу, Анхбаяр. *Монголын Эл Хаант Улс*, Улаанбаатар, 2006.
- Еманов, А. Г. *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII- XV вв.*, Тюмень, Рутра, 1995.
- Исхаков, Д. М., Измайлов И. Л. *Этнополитическая история татар*, Казань, Иман, 2000.
- Калан, Э. “Городская культура и торгово-экономические отношения Золотой Орды (на примере Сарай ал-Джадида – Нового Сарая)”, *Учен. зап. Казан. ун-та*, Сер. Гуманит. науки, (Т. 151, кн. 2, ч. 1), 2009, с. 82-89.
- Калан, Э. *Золотая Орда (Улус Джучи) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII - XIV вв.*, (Отв. ред: проф. Ф.Ш. Хузин), Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2012.
- Клавиho, Руи Гонсалес де. *Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406)*, (пер. со староиспанского предисл. и коммент: И. С. Мироковой), М.: Наука, 1990.
- Книга Марко Поло*, (пер. со старофранцузского: И. П. Минаева; ред. и вступ. статья: И.П. Магидовича), М.: Гос. изд-во географ. лит-ры, 1955.
- Ковалевский, А. П. *Книга Ахмада Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921-922 гг.*, Харьков, 1956.
- Кузьмина, Е. Е. *Предыстория Великого Шелкового пути. Диалог культур Европа – Азия*, (Отв. ред: Г. М. Бонград-Левин), М.: КомКнига, 2010.
- Марцеллин, Аммиан. *Римская история*, (пер. с латинского: Ю. А. Кулаковского и А. И. Сони), 3-е изд-е, СПб.: Алетей, 2000.
- Мухамадиев, А. Г. *Булгаро-татарская монетная система в XII–XV вв.*, М.: Наука, 1983.
- Пириев, В. З. “Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани о некоторых вопросах организации торговли”, *Ближний и Средний Восток: Товарно-денежные отношения при феодализме*, М., 1980.

- Путешествие Ивана Шильтберхера по Европе, Азии и Африке с 1394 по 1427 г.*, (пер. с немецкого: Ф. Брун), Одесса, 1866.
- Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Рубрука*, М., 1957.
- Рашид ад-Дин. *Сборник летописей*, (пер. с перс. Ю.П. Верховского), (Т. II), М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1960.
- Ртвеладзе, Э. *Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии*, Ташкент, 2005.
- Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, Т. I. Извлечения из сочинений арабских, собранные В. Г. Тизенгаузеном, СПб.: Тип. Имп. АН, 1884.
- Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, Т. II. Извлечения из персидских сочинений собранные В. Г. Тизенгаузеном и обработанные А. А. Ромаскевичем и С. Л. Волиным, М.; Л. 1941.
- Федоров-Давыдов Г. А. *Денежное дело Золотой Орды*, М.: Палеограф, 2003.
- Федоров-Давыдов Г. А. *Общественный строй Золотой Орды*, М.: Издательство Московского университета, 1973.
- Юрченко, А. Г. *Книга Марко Поло: записки путешественника или имперская космография*, СПб., 2007.
- Якубовский, А. Ю. "Развалины Ургенча", *Известия ГАИМК*, (Т. VI, Вып. 2), 1930.

Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu

Muzaffer BAKIRCI¹

Öz

Etki sahası ve çok bileşenli yapısı, İpek Yolu'nu sıradan bir ticaret yolu olmaktan öteye taşımış ve her dönem dikkatleri üzerine çeken bir nitelik kazanmasına zemin hazırlamıştır. Yüzyıllar boyunca doğu ile batı arasında ticaretin ana damarı olan İpek Yolu, isminin ve ticarete konu olan ipeğin yumuşaklığına tezat, Avrupa'dan başlayarak Çin'e uzanan binlerce km. uzunluktaki güzergâhta çok zorlu coğrafi mekânların aşılması anlamına gelmiştir. Aynı zamanda yeryüzünde coğrafi potansiyel ve kaynak farklılıklarının mekânın yeniden organize edilmesindeki etkisine de çarpıcı bir örnek teşkil etmiştir. Sahip olduğu coğrafi konumu, bütün tarihsel süreç boyunca Anadolu'da çok sayıda devletin kurulmasına ve her siyasi organizasyonun da kendi ihtiyaçlarına yönelik bir yol sistemi oluşturmasına zemin hazırlamıştır. Anadolu yarımadasının bu elverişli konumu onun İpek Yolu sisteminde de doğu-batı arasında bağlantıyı sağlayan kilit noktalardan biri olmasına olanak sağlamıştır. Daha ziyade bir aktarma istasyonu görevi gören Anadolu'da, bu amaca hizmet etmek üzere çok sayıda liman ve limanlara dayalı olarak şehirler ortaya çıkmış ve gelişmiştir.

Anahtar kelimeler: *ulaşım, ticaret, İpek Yolu, coğrafi konum, Anadolu.*

¹ Doç.Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, mubak@istanbul.edu.tr

Historical Route Systems of Anatolia In Terms of Transportation Geography and the Silk Road

Abstract

Its area of influence and multi-elemental structure carried the Silk Road far beyond being an ordinary commercial route and laid the foundation for it to have a characteristic that draws attention to itself in all periods. Contrary to the name of the Silk Road, which was the main artery of the commerce between the east and the west throughout the centuries, and the softness of the silk that is the subject matter of the concerning trade, Silk Road meant covering highly difficult geographical grounds throughout the thousands of kilometers long route and is a striking example of the influence that the effect of resource differences has on the reorganization of the space. The geographical location it possesses has laid the foundation of numerous states being established in Anatolia throughout the historical process and each political organization creating a route system that is geared towards its own requirements. This convenient location of the Anatolian peninsula provided the opportunity for it to become one of the key spots that ensure the connection between the east and the west in the Silk Road system. In Anatolia, which served more as a transfer station, numerous harbors to serve this purpose, and in connection with the harbors, cities emerged and developed.

Keywords: *transportation, commerce, Silk Road, geographical location, Anatolia.*

1. Giriş

İnsanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin çeşitli araçlarla bir sahadan başka bir sahaya taşınması faaliyeti anlamına gelen ulaşım, tarihsel süreç boyunca yeryüzünün farklı coğrafi mekânları arasında ticari, kültürel ve siyasal etkileşimin düzeyini belirleyen en önemli unsurlardan biri olmuştur. Belirtilen çerçevede, uzunluğu kıtaları aşan ve binlerce km'yi bulan İpek Yolu hattı, sadece fiziki mesafe açısından değil aynı zamanda birbirinden çok farklı coğrafi mekânları kat etmesi bakımından da ayrıcalıklı bir nitelik taşımaktadır. Dolayısıyla kaynaklara ulaşma ve sahip olma isteği, adı geçen ticaret yolu vasıtasıyla çok zorlu coğrafi mekânların geçilmesini mümkün kılmıştır. Hatta öyle bir güçlü ticaret ortamı yaratmıştır ki denizler, çöller ve dağlar gibi sınırlayıcı coğrafi unsurlar dahi engel olamamış ve aşılması güç sahalar bu etki sayesinde geçilebilir olmuştur.

Aslında bir ticari yollar ağı olan İpek Yolu sistemi, esas olarak doğudaki kaynakların batıya taşınmasını temel amaç edinmiş ve adını da bu ürünlerden en önemlisi olan ipekten almıştır. Kat ettiği mesafenin ve sahanın dünyanın büyük bir bölümünü oluşturması, bu hat üzerinde yer alan her coğrafi mekânın bu efsanevi ticaret yolunda kendinde bir parça bulmasına neden olmaktadır.

Çok boyutlu ve çok bileşenli niteliği sadece faal olduğu dönemde değil aynı zamanda günümüzde de halen konuşulur olmasına sebep olmakta ve yeniden canlandırılmasına yönelik çabaların ortaya konulmasına yol açmaktadır. Diğer taraftan, çok bileşenli olması İpek Yolunu daha ilgi çekici kılarken, aynı zamanda karmaşık yapısı tek yönlü incelemelerde güçlük yaratan faktör olmaktadır. Meseleyi sadece ticari bir endişeye indirgemek, etkisi yüzyıllarca süren ve sonrasında günümüzde de adeta bir nostalji öğesi olarak tekrar tekrar ele alınan ve incelenen İpek Yolunu tanımlamakta yetersiz kalmaktadır. Öyle anlaşılıyor ki İpek Yolunu özgün kılan, sadece ürünlerin mekânlar arasında hareketi değil, aynı zamanda insanların, fikirlerin, medeniyetlerin, inançların ve güç dengelerinin dinamik bir ortamını da bünyesinde barındırmış olmasıdır.

Anadolu, İpek Yolu sisteminin en önemli mekânsal parçalarından birini oluşturmuştur. Doğudan gelen karayolu ve batıdan gelen deniz yolu ulaşımı için son durak niteliğinde olması onu ayrıcalıklı kılmış, bu durum ticaret sistemine dayalı çok sayıda yeni unsurun (kervansaraylar, yollar ve köprüler gibi) yanı sıra, limanların ve bunları bağlı olarak gelişen kentlerin de ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.

Dönemsel olarak önem dereceleri ve uzanış yönleri farklı olmakla birlikte, çok sayıda ulaşım hattının bir bütünü olan İpek Yolunun Anadolu'da bir-

den fazla rotası bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu genel yol ağı içinde Anadolu yarımadası, doğudan gelen kervanların karayoluyla gidebilecekleri son nokta olması dolayısıyla aynı zamanda bir karayolu-denizyolu entegrasyon sahası özelliği taşımıştır.

Doğa ve beşerin birlikte oluşturduğu bu devasa yol sistemi yine insanoğlunun mekân siyasetini yeniden organize etmesi sonucu şekil değiştirmiştir. Coğrafi keşifler ve bu keşiflerle birlikte doğu-batı arasında ortaya çıkan yeni güzergâhlar, geçtiği bölgelerde hâkim siyasal organizasyonlara büyük bir güç katan bu yolun önemini yitirmesine ve ona bağlı olarak gerçekleşen pek çok unsurun da ortadan kalkmasına neden olmuştur. Dolayısıyla ortaya çıktığında meydana getirdiği zenginlik, önemini yitirdiğinde yerini büyük bir gerilemeye bırakmıştır.

Bu çalışma, İpek Yolu'nun Anadolu tarihi yol sistemleri içindeki yerini ve önemini coğrafi bir bakış açısıyla ele almaya odaklanmıştır. Bu çerçevede, Anadolu'nun coğrafi konumu ve bu konumun ona sağladığı ayrıcalıklı durum İpek Yolu özelinde irdelenmeye çalışılmıştır. Çalışma büyük ölçüde betimsel olarak hazırlanmıştır. Bu kapsamda, Anadolu'nun kıtalararası ulaşımına ilişkin coğrafi özelliklerinin gözden geçirilmesi yanında, İpek Yolu sistemiyle ilgili yapılmış bilimsel çalışmaların verilerinden de yararlanmak suretiyle bir coğrafi değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.

2. İpek Yolu ve Coğrafya: İpek Yolu'nun Oluşmasında Etkili Olan Faktörler

Aslında İpek Yolu, bir tırtılın oluşturduğu kozadan kıtaları ilgilendiren ticaret yollarına uzanan bir hikâyenin adıdır. Diğer taraftan etkisi yüzyıllar sürmüş olmakla birlikte, yaygın olarak kullanılan İpek Yolu ismini, günümüze yakın bir dönemde almış olması diğer ilginç bir yanını oluşturmaktadır.

Kullanıldığı dönemde, bu hatları takip edenler tarafından genellikle bir sonraki büyük kentin adıyla anılan (örneğin Semerkant yolu) veya bazen de sadece belirgin bir coğrafi üniteye göre isimlendirilen (örneğin Taklamakan çölü kuzey ve güney rotaları gibi)² bu yol, 1800'lü yılların sonunda ünlü Alman coğrafyacı ve jeolog Baron Ferdinand Von Richthofen'in Uzakdoğu'yla ilgili yaptığı bilimsel çalışmalarda belirtilen hat için ilk kez kullanmasıyla,³ İpek Yolu kavramı dünya literatürüne girmiş ve genel kabul görmüştür.

² Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History*, Oxford University Press. Oxford, 2012, p. 16.

³ Helmut Uhlig, *İpek Yolu. Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000, s. 11; Richard Foltz, *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization* (second edition), Macmillan Press, 2009.

Sonraları büyük bir ticaret yoluna isim olacak ipeğin Çin’de eskiden beri var olduğu, batının bu ürünle tanışmasının ancak İskender’in Hindistan seferi sonrası gerçekleştiği ileri sürülmektedir.⁴ Uzun süre kaynağı ve nasıl elde edildiği bilinmeden Avrupa soyluları arasında adeta sosyal statünün simgelerinden biri haline gelmesi, her türlü zorluğa karşın bu ürüne sahip olma istek ve talebini körüklemiştir. Böylece doğu–batı arasında gerçekleşen ticaret hareketleri içinde yeralan ürünlerden sadece biri olmasına karşın ticaret yolunun simgesi haline gelebilmiştir. Burada dikkat çekilmesi gereken husus, ticaretin sadece doğudan batıya doğru hareket eden ürünler üzerinde olmayışıdır. Bir taraftan doğunun başta ipek olmak üzere ticaret ürünleri batıya taşınırken, Avrupa’dan da doğuya cam eşya, mücevherler ve estetik değeri yüksek olan diğer mallar taşınmıştır.⁵

Tek bir hattan ziyade çok sayıda rotanın oluşturduğu bir ulaşım ağı olduğu kabul edilen İpek Yolu sisteminde, Çin’in Gansu bölgesi ve tarım havzasının kuzeyinden geçerek, Pamir dağlarının geçitlerini aşan, Afganistan üzerinden kuzey İran’a, Suriye’ye ve Anadolu’ya dolayısıyla doğu Akdeniz kıyılarına ulaşan hat⁶ Avrupa’ya uzanan en önemli güzergâhlardan biri olmuştur (Harita 1).

Avrupa’da Roma, Cenova ve Venedik’ten başlayıp, uzak doğuda Çin’in Xian kentine kadar uzanan ve 12.000 km uzunluğunda olan bu ticaret hattı üzerinde hareket eden kervanlar, sadece dünyanın en haşın arazileri, muazzam çölleri, sonsuz stepleri, büyük akarsuları, iç denizleri ve adeta kuleyi andıran yüksek dağları gibi fiziki zorlukları aşmakla kalmamış, aynı zamanda eşkıyalarla, dostça yaklaşmayan hükümdarlarla, doğal afet ve hastalıklarla da mücadele etmek zorunda kalmışlardır.⁷ Ayrıca kıtalar aşan bu hat üzerinde birbirinden farklılaşan siyasi organizasyonların (imparatorluklar, krallıklar vs.) bulunması⁸ biryandan farklı kültürler arasında etkileşimi sağlarken diğer taraftan sık sık çatışmaların yaşanmasını da berberinde getirmiştir.

⁴ Helmut Uhlig, age, s. 23.

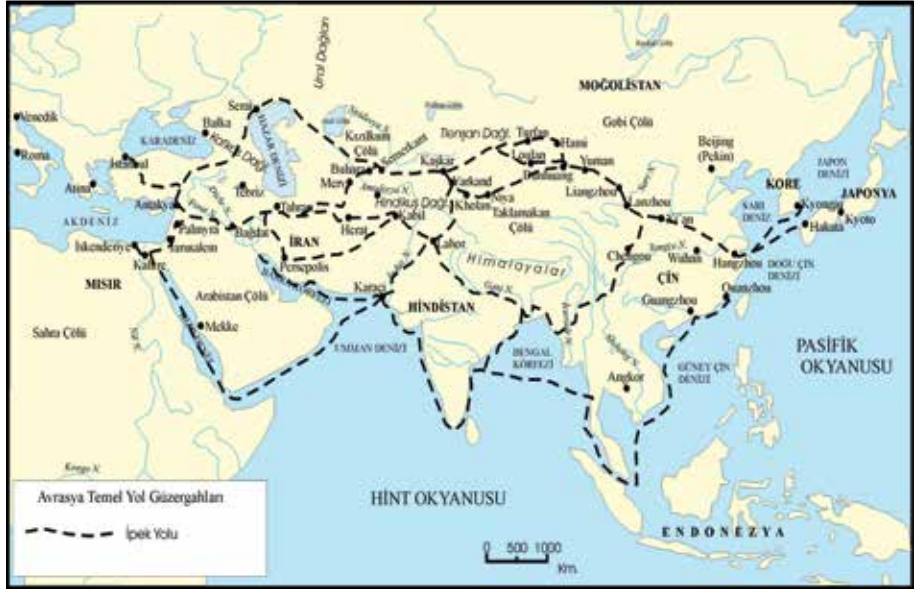
⁵ E. E. Kuzmina, *The Prehistory of the Silk Road* (ed. Victor H. Mair), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008, p. 1.

⁶ Helmut Uhlig, age, s. 66.

⁷ UNWTO, *The Silk Road*, United Nations World Tourism Organization, <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>, 2006, s. 6, erişim: 03.01.2014

⁸ Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 2009

Harita 1: İpek Yolu Haritası



Kaynak: Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History*, Oxford University Press, Oxford, 2012, p. 26.

Doğu ile batı arasında ilk temasların MÖ 600'lü yıllarda Avrasya stepelerinde at sırtında ulaşımın yaygınlaşması ve MÖ 400'lü yıllarda ise ulaşımı kolaylaştıran at kullanımının aynı zamanda askeri araç olarak anlam kazanmasıyla başladığı ifade edilmektedir.⁹ Diğer taraftan, Asya-Avrupa arasında ticari ilişkilerin MÖ 300'lü yıllarda Büyük İskender'in doğu seferine kadar geriye gittiği ifade edilmekle birlikte, İpek Yolu olarak kabul edilen rotanın MÖ 100'lü yıllarda Çin ipeğinin batıda oldukça iyi gelir getiren bir ticaret ürünü olduğunun anlaşılmasıyla başladığı kabul edilmektedir.¹⁰ MS 3. yüzyılın sonlarına kadar yoğun olarak kullanıldığı belirtilen¹¹ bu yol sistemi 1400'lü yılların sonunda Vasco de Gama'nın Ümit Burnunu dolaşarak Hindistan'a ulaşmasıyla büyük ölçüde önemini yitirmiştir. Yaygın kabule göre sadece bir ticaret yolu ağı olmayan, ticaretle birlikte, kültürel,

⁹ Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010, p. 1.

¹⁰ UNWTO, *The Silk Road*, United Nations World Tourism Organization, <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>, 2006, p. 6, erişim: 03.01.2014

¹¹ E. E. Kuzmina, *The Prehistory of the Silk Road* (ed. Victor H. Mair), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008, p. 108.

dinsel,¹² siyasal ve askeri özellikleri de içinde barındıran bu yolun önemini yitirmesinin sonuçları da çok yönlü olmuştur. Böylece belki de insanlık tarihinin en büyük kültür değişimine zemin hazırlayan İpek Yolu, daha uzun olmasına rağmen, daha güvenli ve ekonomik olan deniz yolu alternatifinin ortaya çıkmasıyla sona doğru yaklaşmıştır.

İpek Yolunun tek bir hat olmaktan ziyade bütün bir yol ağını ifade etmesi, bu ağın ise hem doğu-batı, hem de kuzey-güney arasında, kentler, ülkeler ve halkların çeşitli ilişkilerini sağlayan, barışçıl ticarete olduğu kadar savaşçıl güçlere de hizmet eden bir çeşit koordinat sistemi olması,¹³ konunun ele alınmasında ve incelenmesinde zorlukları da beraberinde getirmektedir.

Bazı araştırmacılar ipek ticaret yolu ağını mekânsal yayılış açısından, ‘Budist yollar’, ‘Moğol yolları’ ve ‘Akdeniz yolları’ olmak üzere üç temel sahaya ayrılarak inceleme konusu yapmışlardır.¹⁴ Yapılan çeşitli sınıflandırmalara karşın sistemin bir bütün olarak haritasının çıkarılması ve başlangıç bitiş noktalarının kesin olarak tespit edilmesi çok mümkün görünmemektedir. Aslında günümüzde bu sistemin sıkça gündeme gelmesi, bir yandan aydınlığa kavuşturulmaya muhtaç gizemli yanlarının bulunması diğer taraftan günümüz ticaret rota ve ağlarına yön verebilecek bir deneyimin de adı olmasıdır.

Öncelikle böyle bir muazzam ticaret yolunun ortaya çıkmasında ve etkinliğini yüzyıllarca sürdürmesine zemin hazırlayan coğrafi koşulların irdelenmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Burada temel husus, yeryüzünde kaynak dağılışındaki farklılıklar ile buna bağlı olarak şekillenen arz ve talebin mekânlar arasında bir ürün hareketini ortaya çıkarmasıdır. Bir tarafta ipek ve baharata sahip Asya, diğer tarafta talep ve beklentileri bu ürünlere erişme yönünde ağır basan Avrupa, birlikte kıtaları aşan bir ticari hareketin mimarı olmuşlardır. Bu hareket sadece üretim ve tüketim noktalarında etkisini göstermemiş aynı zamanda yük ve insanların hareket ettiği hatlar boyunca konumlanmış olan ülkeler, bölgeler ve siyasi organizasyonlar üzerinde de etkin bir rol oynamıştır.

¹² Johan Elverskog, *Buddhism and Islam on the Silk Road*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia-Oxford, 2010; Richard Foltz, *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization* (second edition), Macmillan Press, 2009

¹³ Helmut Uhlig, *İpek Yolu. Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000, s.12

¹⁴ Philippe Foret and Andreas Kaplony (eds), *The Journey of Maps and Images on the Silk Road*, Brill's Inner Asian Library Press, Leiden-Boston, 2008

Takip edilen hat boyunca kara ulaşımının kesintisiz gerçekleştirilememesi gerçeği, aynı zamanda ulaşımında karayolu ve denizyolu arasında bir entegrasyonu gündeme getirmiştir. Karayolunun geçtiği bölgelerde yer alan çeşitli büyüklükteki her yerleşme bu sistemden yarar sağlarken, zaman zaman, tamamen ticaret sistemine dayalı olarak kervansaraylar ve bunların çevresinde yerleşmenin büyümesiyle şehirler ortaya çıkmış ve gelişme imkânı bulmuştur. Bu çerçevede sistemin etkisi sadece karayolu ulaşımının gerçekleştirildiği yerleşmeler üzerinde olmamış aynı zamanda liman ve limana bağlı olarak gelişen çok sayıda şehrin de ortaya çıkmasına zemin oluşturmuştur. Güzergâh boyunca karşılaşılan fiziki coğrafya engellerinin (çöller, dağlık sahalar, su kütleleri gibi) aşılması ise mesafenin büyük ölçüde uzamasına neden olmuştur.

Tarihi İpek Yolu sisteminde Anadolu'yu diğer coğrafi bölgelerden ayıran özelliği bir kavşak noktası olmasıdır. Doğudan kervanlarla karayoluyla gelen mallar, Anadolu yarımadası kıyılarında yer alan çeşitli limanlar vasıtasıyla gemilere yüklenmiş ve Avrupa'ya nakledilmiştir. Ters istikamette de gelen mallar da belirtilen limanlardan kervanlara yüklenerek doğuya taşınmıştır. Bu bakımdan Anadolu'yu doğu için karayolu ulaşımın son durağı, batı yönünden gelenler için ise ilk durak olarak değerlendirmek mümkündür.

Belirtilen nedenlerden dolayı Anadolu'da İpek Yolunun izlerini sürerken iki önemli unsur karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birincisi belirtilen dönemde işlek olan limanların nitelikleri, ikincisi ise bu limanlara bağlantıyı sağlayan kervan yolları ve bu yolları tespit etmemize yardımcı olan kervansaraylardır.

Bu çerçevede Anadolu'da ticaret yollarının veya güzergâhlarının durumuna göre oldukça işlek hale gelmiş çok sayıda limandan söz etmek mümkündür. Bunlar Anadolu yarımadasının her bir yönünde sıralanmış durumdadır. Kuzeyde Karadeniz kıyısında Trabzon ve Sinop, kuzeybatıda İstanbul, batıda Ege kıyılarında, İzmir, Efes ve Milet, güneyde Akdeniz kıyısında, Antalya, Alanya, Seleukeia Pierria¹⁵ (Antakya) ve İskenderun belli başlı limanları teşkil etmişlerdir. Bunların bir bölümü (Efes, Milet ve Seleukeia Pierria gibi) sonraki dönemlerde, bir yandan ticaret yollarının rotasındaki değişim, ama bundan daha önemlisi, bir başka coğrafi nedenle, yani limanın akarsuların getirdiği alüvyonlarla dolması sonucu özellikleri-

¹⁵ Oğuz Erol, *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara, 1963, s. 24.

ni yitirmişlerdir. Diğer bir bölümü ise halen önemli limanlar olarak varlıklarını sürdürmektedirler.

Bir bütün olarak Anadolu yarımadası, gerek kara ulaşımı ve gerekse denizyoluyla entegrasyon sağlaması açısından İpek Yolu sisteminin en önemli parçalarından birini teşkil etmiştir. Aslında Anadolu'nun sahip olduğu coğrafi konum sadece tarihi İpek Yolu bakımından değil ama aynı zamanda bütün tarihsel süreç boyunca ulaşım sistemleri açısından bir kavşak noktası olma rolünü üstlenmiş bulunmaktadır.

3. Anadolu'nun Coğrafi Özellikleri ve Tarihi Yolları

İpek ticaret yolunun Anadolu'daki durumunu kavrayabilmek için öncelikle bu mekânın coğrafi konum özelliklerini ortaya koymak gerekecektir. Anadolu, matematik konumunun ona sağladığı bir orta iklim kuşağı sahası olma niteliğini, insanların ilk yerleşik hayata geçtiği bölge olmakla taçlandırmış ve sonraki dönemlerde özel konumunu da etkin kullanarak yeryüzünün yerleşilmek ve hâkimiyet kurulmak istenen nadide alanlarından biri olmasını beraberinde getirmiştir. Burada dikkate değer konu, bahsedilen özelliklerin konjonktürel olmadığı ve tarihin her döneminde farklı ölçek ve şekillerde de olsa aynı nitelikleri muhafaza etmesidir. Burada çıkarılacak kısa sonuç ise kuşkusuz önce doğanın insan yaşam ve faaliyetlerine imkân sağlayacak bir ortam oluşturması ve sonrasında ise insanoğlunun bu potansiyeli günün ihtiyaç ve taleplerine göre her defasında yeniden organize etmesidir.

Anadolu kendine has coğrafi özellikleri onun tarih boyunca çok önemli bir mekân olmasını beraberinde getirmiştir. Son derece müsait coğrafi mevkii dolayısıyla bölge, tarihin en eski zamanlarından beri insan topluluklarını kendine çeken bir iskân sahası olmuş, ziraata ve ticarete dayanan büyük medeniyetlerin ve kuvvetli siyasi organizasyonların kurulmasına ve gelişmesine vesile olmuştur.¹⁶ Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının teşkil ettikleri büyük kara topluluğunun aşağı yukarı tam ortasında yer alan bu saha, birbirinden medeniyetleri ve ekonomik yapıları bakımından farklı, iktisaden birbirini tamamlayan iki büyük nüfus ve iktisat sahasını birbirine karayoluyla bağlamaktadır.¹⁷ Sahanın bu niteliği onun tarihsel süreç içinde çok önemli ticaret yollarına ev sahipliği yapmasına da zemin hazırlamıştır.

¹⁶ Süha Göney, *Türkiye Ziraatinin Coğrafi Esasları I*, İstanbul Üniversitesi Yayını (ikinci baskı), İstanbul, 1987, s. 7.

¹⁷ Ali Tanoğlu, "Türkiye'nin Coğrafi Mvkii ve Bu Mvkii ile İlgili Bazı Meseleler" *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, S. 13, İstanbul, 1963, s. 59.

Anadolu'yu kateden İpek Yolu ve Kral Yolu gibi büyük ticaret yolları bu mekâna büyük avantajlar sağlamış ve bu potansiyeli kullanan siyasi organizasyonlara, sadece ticari anlamda değil aynı zamanda siyasi ve askeri açıdan da büyük güç katmıştır.

Tüm ulaşım sistemleri üzerinde etkili olan çok sayıda fiziki coğrafya faktörü bulunmaktadır. Bu faktörlerin en önemlisi topografya yani yer şekilleridir. Dağ, yamaç, vadi, ova vb. her bir topografik unsur ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde belirleyici olmaktadır. Topoğrafyanın ulaşım üzerindeki etkisi karayolu ulaşım sistemi söz konusu olduğunda en üst düzeye çıkmaktadır. Bu durum geçmişte ulaşımın makine dışı taşıma araçlarıyla yapıldığı dönemlerde hayati bir önem taşımış, doğal yol olarak kullanılabilen vadi tabanları, boğazlar ve geçitler ulaşımında stratejik noktalar olmuşlardır. Günümüzde engebeli alanların çeşitli mekânsal düzenlemelerle (köprü, viyadük, tünel vb) daha kolay aşıldığı hesaba katıldığında, yer şekillerinin ulaşımındaki etkisinin kısmen azaldığı düşünülebilir, ancak halen yol sistem ve ağlarının oluşturulmasında en önde gelen faktörün topografya olduğu açıktır.

İlkçağlardan itibaren birçok kavmin geçit sahası, bazı eski medeniyet ve büyük imparatorlukların nüfuz ve mücadele sahası olan Anadolu'da, her büyük siyasi organizasyonla birlikte yeni bir ulaşım şebekesi ortaya çıkmış ve gelişmiş, buna bağlı olarak yollar yer ve istikamet değiştirmişlerdir.¹⁸ Hititlerden Helenistik çağa kadar Anadolu yollarının önemli özelliği, başkent çevresinde yoğunlaşarak bölge yollarının varlık kazanması olurken,¹⁹ sonraki dönemlerde ise devletin organizasyon yapısına bağlı olarak bazen liman kentleri bazen de iç kesimlerdeki idari şehirler, yolların birleştiği sahalar olmuştur. Böylece yol sisteminde her dönem farklı hatlar öne çıkmış ve etkin bir rol üstlenmiştir. Çoğu kez siyasi organizasyonun ortadan kalkması yol güzergâhlarında da köklü değişimler yaratmış ve önemsiz hatlara dönüşmesine neden olmuştur. Sadece yol hatları değil bunlara göre şekillenmiş ve önem kazanmış yerleşmeler de önemsizleşmiş ve zaman zaman ortadan kalkmıştır.

İlk çağdan itibaren Anadolu'da şekillenmeye başlayan bu yollar, Anadolu'da hüküm sürmüş en büyük medeniyetlerden biri olan Hititler döneminde (MÖ 1800-1200) başkent Hattuşaş'ta birleşiyordu. Hâkimiyet

¹⁸ Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s. 571.

¹⁹ Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60. Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1983, s. 3.

kurdukları dönemde Mısır ve Asur İmparatorluklarıyla ticari ve askeri alanlarda sıkı ilişkiler kuran Hititler buna paralel bir yol şebekesi de oluşturmuşlardır.

Hititlerin kurdukları yol şebekesi sonraki dönemlerde de çeşitli devletler tarafından kullanılmış ve bu hatlara yenileri eklenmiştir. Böylece Hititler döneminde yolların kesiştiği yer Hattuşaş (Boğazkale) olurken, Lidya, İyonya ve Frigya gibi devletler döneminde daha çok kıyılardaki limanlar merkez görevi üstlenmeye başlamıştır.²⁰

Anadolu tarihsel karayolu şebekesi içinde öne çıkan hatlardan bir diğeri ise Kral Yolu'dur. MÖ 494 yılında bütün batı Anadolu sahillerinin Perslerin hâkimiyetine geçmesi, Anadolu yol şebekesinde yeni bir düzenlemeyi beraberinde getirmiştir. Bir kolu da Sardes'ten Efes'e uzanan ve daha ziyade askeri amaçlarla kullanılan bu yol, aynı zamanda ticaret yolu olarak da işlev görmüş, dönemin en muntazam yol yapılarından biri olmuştur.

Anadolu'ya hâkim olma yolunda bir taraftan Persler doğudan batıya doğru genişlerken diğer taraftan Büyük İskender'in doğu seferleriyle birlikte Makedonlar batıdan doğuya doğru hâkimiyet sahalarını genişletme gayretine girmişlerdir. Bu iki büyük güç arasındaki mücadele, Anadolu yol ağlarının oluşturulması ve yeniden organizasyonu üzerinde önemli rol oynamıştır. Her iki devletin bu genişleme hareketleri sırasında en önemli hedeflerinden biri ticaret yollarına hâkim olmaktır.

Büyük İskender'in Anadolu fütuhatını takip eden iki asır içinde Anadolu'da kuvvetli ve uzun süreli bir siyasi organizasyon kurulamaması ve idari merkezlerin süratle değişmesi, muntazam ve devamlı yol şebekelerinin tanzim edilmesine engel teşkil etmiş, MÖ 133 yıllarında Romalıların bütün batı Anadolu'yu ele geçirmelerine²¹ kadar bu durum devam etmiştir.

Roma idaresinin başlaması Anadolu yol ağları bakımından da yeni bir döneme işaret etmektedir. Roma idaresine giren Anadolu'da kurulan eyaletlerin merkezlerini birbirine ve Roma'ya bağlayan yollar inşa edilmiş, eyaletler arasındaki muntazam yol şebekeleri, Ege kıyılarındaki Bergama, Efes ve Milet gibi limanlarda birleşmiştir.²²

²⁰ Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s. 574.

²¹ Age, s. 575-577.

²² Age, s. 575-577.

Roma imparatorluğunun ikiye ayrılmasına ve Doğu Roma imparatorluğunun (Bizans İmparatorluğu) başkentinin İstanbul olmasına kadar geçen süre boyunca Roma dönemi yol ağında fazla bir değişiklik meydana gelmemiştir.

Anadolu yarımadasında Bizans hâkimiyetinin başlaması, yol ağında ve güzergâhlarında birtakım değişikliklerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Roma döneminde Anadolu'daki yol şebekesinin merkez noktaları Ege kıyılarındaki Efes ve Milet limanları iken, artık merkez İstanbul olmuştur. Burada dikkati çeken husus ise, sözü edilen yol ağlarındaki değişikliğin sadece idari değişiklikten değil, aynı zamanda bir coğrafi değişimin de sonucu olduğudur. Roma imparatorluğunun son dönemlerinde önce Milet limanının Büyük Menderes nehrinin getirdiği alüvyonlarla dolmasıyla liman özelliğini kaybetmesi, sonrasında ise aynı nedenle Efes limanının fonksiyonunu kaybetmesi önemli diğer nedenleri teşkil etmiştir.

Bizans imparatorluğuyla birlikte ortaya çıkan yeni durum, yeni bir yol şebekesinin oluşturulması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu döneme kadar büyük ölçüde doğu-batı yönünde uzanış gösteren yollar önemini yavaş yavaş yitirmeye başlamış, önceleri Romalılar tarafından askeri amaçlarla inşa edilmiş olan ve Anadolu'yu çapraz olarak Kuzeybatı-Güneydoğu yönünde kateden hat, bu defa ticari anlamda önem kazanmaya başlamıştır.²³

1071 yılında Türklerin Anadolu'ya gelmesi, bu coğrafi mekânda, siyasi, idari ve kültürel bir takım değişimlerle birlikte yol sistemlerinde de yeni bir dönemin başlangıcına işaret etmiştir. Selçuklu devletinin idari merkez olarak Konya şehrini seçmesi, tıpkı Hitit döneminde olduğu gibi yol şebekesinin yeniden Anadolu'nun içlerinde düğümlenmeye başlamasına zemin oluşturmuştur.

Selçuklu devletinin büyük ölçüde Anadolu'nun iç ve doğu kesimlerinde yoğunlaşan bir yol sistemine sahip olduğu ve bu yolların çeşitli limanlar vasıtasıyla da dış dünyaya açıldığı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan Selçuklu dönemi yol sisteminin en önemli unsurlarından birini oluşturan ve kervanların yolculuk boyunca konakladıkları ve tüm ihtiyaçlarını giderdiği kervansaraylar günümüzde bir yandan dönemin yol sisteminin ve güzergâhın önemini ortaya koymak bakımından önem taşıırken, diğer taraftan değerli tarihi ve turistik unsurları olarak değer arz etmektedirler. Selçuklu döneminde kervansaraylar iki amaca hizmet etmek amacıyla oluşturulmuştur.

²³ Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s. 581.

Bunlardan birincisi; doğu-batı yönünde kıtalararası ticaretin, yolculukların güvenliğini sağlamak, sefer yollarında yığınak ve ikmal merkezleri meydana getirmek amacıyla yapılan ve her türlü saldırı veya sataşmalara karşı tahkim edilmiş olanlar, ikincisi ise, daha çok sosyal yönüyle topluma yararlı, vakfa dayanan hizmetlerin yapılmasına olanak sağlayan kuruluşlar olarak yapılanlardır.²⁴

Anadolu'da çok uzun bir süre egemenlik kurmuş olan Osmanlılar döneminde yol şebekesi devletin ihtiyacına göre şekillendirilmiş, Selçuklu döneminde kalan yolların iyileştirmesini, yeni hatların açılması ve geliştirilmesi izlemiştir. Osmanlı devleti döneminde yol şebekesi daha çok askeri bakımdan önem taşımış, orduların geçmesi ve kolayca hudutlara nakledilmesine elverişli yollar inşa edilmiştir.²⁵ Selçuklu döneminden farklı olarak, iç kesimlerde yer alan kentlerin kıyı kentleriyle bağlantısına daha fazla önem verildiği bu dönemde, başkent olarak İstanbul'un belirlenmesi bir bakıma Bizans döneminde olduğu gibi yol ağının İstanbul istikametinde şekil almasına ve burada düğümlenmesine zemin hazırlamıştır.

Büyük ölçüde askeri amaçla olmakla birlikte, ticaretin hayat bulduğu yol sisteminin uzun süre etkinliğini muhafaza ettiği anlaşılmaktadır. Ancak özellikle 19. yüzyıl başlarından itibaren gerek devletin içinde bulunduğu şartlar ve gerekse dünyada meydana gelen yeni gelişmeler Anadolu yol sisteminde köklü değişimleri beraberinde getirmiştir.

Bunlardan Osmanlı devletiyle ilgili olanlar kuşkusuz devletin iktisaden zayıflaması ve yol sisteminin yenilenmesine gerekli ilgiyi gösterememesi başta gelmektedir. Diğer taraftan dünyada ortaya çıkan yeni ulaşım hatları, özellikle Ümit Burnu'ndan dolaşarak Hindistan'a varılması Akdeniz'in deniz ulaşımındaki etkisini zayıflatırken, Süveyş kanalının açılması kısmen Akdeniz'i yeniden bir deniz ulaşım hattı olarak önem kazandırmış olmakla birlikte, Anadolu üzerinde Asya ile Avrupa arasında gerçekleşen karayolu ulaşımının neredeyse tamamen durdurma noktasına getirmiştir. Diğer taraftan belirtilen dönemde demiryolu ulaşımının genel ulaşım sistemindeki yerini hızla almaya başlaması, karayolu ulaşımı açısından diğer bir kısıtlayıcı faktör olmuştur.

Esas olarak Asya ile Avrupa arasında uzandığı kabul edilmekle birlikte, bu yönde yer alan çok sayıda güzergâhtan oluşan bir yol ağı niteliğinin-

²⁴ Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60.Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1983, s. 11.

²⁵ Süha Göney, *Age*, s. 584.

de olan İpek Yolunun Anadolu'daki devamını tam olarak ortaya koymak mümkün görünmemektedir. Ancak ilkçağdan 19. yüzyıl başlarına kadar doğu ile batı arasında ticaretin ana güzergâhı olan bu sistemde, her dönem Anadolu'da hâkimiyet kuran ve ulaşım şartlarını kendi ihtiyaçlarına göre yeniden organize eden siyasi organizasyonların oluşturdukları yol sisteminde yararlanıldığı açıktır. Dolayısıyla İskender'in doğu seferiyle başlayan ve Ümit Burnu'nun keşfi ve Süveyş kanalının açılmasıyla (1869) son bulan tarihsel süreç boyunca, Anadolu'da mevcut yol sistemlerini ve hatlarını İpek Yolu sistemine dâhil etmenin yanlış olmayacağı kanısındayız.

Burada dikkati geçen husus Hititlerde başkent Hattuşaş ve Selçuklularda yine başkent Konya hariç tutulduğunda Anadolu'daki yol şebekesinin daha çok limanlar ve liman kentleri üzerinde yoğunlaştığıdır. Bu bakımdan Anadolu kıyılarında tarih boyunca sıkça gündeme gelen ve ulaşımında etkin bir rol oynayan limanlardan kısaca söz etmek gerekmektedir. Trabzon, Samsun, Sinop, İstanbul, Efes, Milet, Alanya, Antalya, Antakya ve İskenderun gibi büyük ölçekli limanların aktif oldukları dönemde dünya ticaretinde etkin bir rol oynadıkları ve ticaretin yoğunluğuna paralel olarak da yakınlarında büyük ölçekli kentlerin meydana geldiği bilinmektedir.

Kuşkusuz bir kıyıda liman kurulabilmesi ve özellikle gelişebilmesi için çeşitli fiziki ve beşeri unsurların bir arada bulunması gerekmektedir. Bunlardan biri kıyıda liman kurulmasına elverişli mekânsal özelliklerin olmasıdır. Yani kıyı tipinin korunaklı bir girinti oluşturması, gemilerin yanaşması ve ayrılmasına imkân verecek uygun bir derinliğin varlığı, kıyı ile iç kesimler arasında bağlantının kolayca sağlanabilmesi ve yol ağlarının oluşturulabilmesine imkân verecek topografik şartların sağlanmış olmasıdır. Bu sayılan hususlar teorik olarak bir limanın kurulmasında önkoşullar olarak önümüze çıkmakla birlikte, limanın gelişmesi ve etki sahasını genişletmesi daha çok uygun beşeri koşulların oluşmasına bağlıdır. Bu bakımdan limanın önemli ticaret yolları üzerinde olması, hinterlandıyla bağlantısının sağlam kurulmuş olması, idari ve güvenlik koşullarının gerektiği şekilde yerine getirilmesi gibi hususlar belirleyici olmaktadır.

Anadolu kıyılarında belirtilen özellikleri taşıyan çok sayıda liman tarihsel süreç boyunca ticaretin gerçekleştirilmesinde aktif rol oynamıştır. Bir bölümü çeşitli coğrafi sebeplerle önemini kaybetse de çoğu halen bu fonksiyonlarını yerine getirmeye devam etmektedir..

Bunlardan biri Trabzon limanı, coğrafi konum itibarıyla ilk çağdan beri Doğu Karadeniz kıyılarından Anadolu içlerine ve özellikle doğuya

doğru uzanan yolların kilit noktası olmuştur. Denize paralel uzanan dağ sıralarının kıyı ile iç kesimler arasında ulaşımı çok güçleştirdiği bölgede, denizden yükseklikleri 2000 m'nin üzerinde olan Zigana ve Kop geçitlerinin varlığı Trabzon limanına avantaj sağlamış ve belirtilen hat üzerinde yüzyıllar boyunca canlı bir ticaret söz konusu olmuştur.

Karadeniz kıyısından başlayarak Değirmendere vadisi boyunca ilerleyen Zigana geçidinden sonra Harşit vadisine inerek, Gümüşhane'den geçip Vavuk geçidinden Çoruh havzasına geçen, Bayburt'tan sonra Kop Dağı geçidinden Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşan, oradan da doğuya İran'a kadar ilerleyen yol²⁶ Trabzon limanının her dönem işlek bir liman olmasını sağlamıştır. Sözü edilen güzergâh, sadece Orta Asya'yı baştan-başta geçen İpek Yolunun Kafkasya'dan ayrılan bir kolunun Erzurum-Aşkale-Bayburt üzerinden Trabzon'a bağlanmasını sağlamakla²⁷ kalmamış, aynı zamanda Suriye'den gelen malların, Kafkasya ve Rusya'ya denizyoluyla nakledilmesinde de etkili bir rol oynamıştır.²⁸

Sözü edilen liman elverişli coğrafi koşullar dolayısıyla çağlar boyunca aktif olmayı başarmış, bölgede hâkimiyet kuran siyasi organizasyonlar değişse de yörenin liman olmaya en elverişli sahasının burası olması etkinliğinin devamını sağlamıştır. Limanın etkisi, yakınında kurulan şehir üzerinde de kendini göstermiş ve ticaretin hacmine bağlı olarak büyük bir şehrin kurulmasına öncülük etmiştir. Trabzon Limanı günümüzde de tıpkı tarihsel süreçte olduğu gibi büyük ölçüde milletlerarası transit bir liman özelliği taşımaktadır.²⁹ Avrupa içlerinden Tuna suyu vasıtasıyla Köstence, Varna ve Burgaz gibi batı Karadeniz liman kentlerine ulaşan yüklerin buradan denizyoluyla İran'a taşınmasında en kısa yol olması, Trabzon limanını kullanmayı cazip kılmaktadır.³⁰ Böylece Trabzon Limanı ilk çağlarda İpek Yolu sisteminde oynadığı rolü günümüz çağdaş İpek Yolu ulaşım ağında da etkin rol oynayabilecek bir nitelik taşımaktadır.

²⁶ M. C. Şehabeddin Tekindağ, *İslam Ansiklopedisi Trabzon Maddesi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 12/1, İstanbul, 1979, s. 456.

²⁷ Hayati Doğanay, *Türkiye Ekonomik Coğrafyası* (genişletilmiş 5. baskı), Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2011, s. 655.

²⁸ M. C. Şehabeddin Tekindağ, *İslam Ansiklopedisi Trabzon Maddesi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 12/1, İstanbul, 1979, s. 469.

²⁹ Saliha Koday, "Trabzon Limanı", *Türk coğrafya Dergisi*, S. 34, İstanbul, 1999, s. 488.

³⁰ Ünsal Bekdemir vd., "Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği", *Doğu Coğrafya Dergisi*, S. 5, Erzurum, 2001, s. 38.

Karadeniz kıyısında yer alan diğer bir liman olan Samsun limanı da eski dönemlerden beri yoğun bir şekilde kullanılan limanlardan biridir. Kıyı kuşağı sıradağlarının bu kesimde irtifa kaybetmesi ve kıyı ile Anadolu içleri arasında daha kolay ulaşım imkân vermesi, Samsun limanının etkinliğini artırmasında başlıca faktörlerden biri olmuştur. Esasen sahip olduğu fizikî coğrafya şartları bakımından (doğal bir mendireğin olmaması ve fırtınalı havalarda gemiler için tehlike oluşturması) genel anlamda liman olmaya pek elverişli olmayan bu saha, kıyı kesiminde yer alan Samsun ile Sivas arasında kolay ulaşım imkân veren bir geçiş noktasının (Kavak geçidi 795 m) mevcudiyetiyle tercih edilen bir liman olmuştur.³¹ Hinterlandıyla bağlantısının kolay sağlanmasına imkan veren bu durum dolayısıyla ortaçağdan itibaren denizyoluyla gelen mallar Samsun-Amasya-Tokat-Sivas-Diyarbakır-Urfa-İskenderun güzergâhı boyunca iç bölgelere, iç bölgelerden aynı güzergâhı takiben gelen mallar ise Samsun limanı vasıtasıyla başta İstanbul olmak üzere diğer bölgelere taşınmaktaydı.³² Bu canlı ticaret hayatı ve elverişli koşullar, kıyının iç bölgelerle bağlantısının donanımlı karayoluyla birlikte demiryoluyla da sağlanmış olması, geçmişte küçük bir iskele olan Samsun iskelesinin günümüzde çok önemli bir transit liman niteliği kazanmasını ve Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olmasını beraberinde getirmiştir.

Karadeniz kıyısında yer alan tek doğal liman niteliğindeki Sinop limanı,³³ bu özelliğinden dolayı ilkçağlardan itibaren liman görevi görmüş ve gemiler için Karadeniz'in azgın dalgalarından korunmada en önemli sığınak alanı olmuştur. Hinterlandıyla bağlantısı Samsun ve Trabzon limanları kadar uygun şartlar sağlamasa da, herhangi bir fiziki düzenlemeye gerek kalmaksızın korunaklı bir liman özelliğinde olması Sinop limanının uzun bir süre Karadeniz'in en işlek limanlarından biri olmasını sağlamıştır. Hititler döneminden başlayarak iç kesimler ile kıyı bağlantısının sağlandığı bu liman, ilerleyen dönemlerde bölgeye hâkim olan devletler tarafından yoğun bir şekilde kullanılmış, transit taşımacılık yapan gemilerin fırtınalı dönemlerde zorunlu olarak ziyaret ettikleri bir saha olmuştur. Sonraki dönemlerde Sinop limanı, teknolojik gelişmelere paralel olarak hinterlandlarıyla daha iyi ulaşım imkânlarına sahip olan Samsun ve Trabzon limanlarıyla rekabette geri kalmaktan kurtulamamış, doğal şartların sağladığı

³¹ Ali Tanoğlu, *Samsun Limanı ve Hinterlandı*, Samsun Üniversite Haftası İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul, 1944, s. 285.

³² Hayati Doğanay, age, s. 656.

³³ Besim Darkot, *İslam Ansiklopedisi Sinop Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 10, İstanbul, 1978, s. 683.

ve yüzyıllarca etkin kullanıma sahne olan liman diğer limanlardaki beşeri mekân organizasyonlarına yenik düşmüş görünmektedir.

İstanbul limanı çağlar boyunca doğu-batı arasında cereyan eden ticaret hareketlerinde en önemli aktarma istasyonlarından ve dolayısıyla limanlarından biri olmuştur. Kara içine 8 km kadar sokulan Haliç'in varlığı burada liman kurulmasına elverişli bir ortam yaratmıştır.³⁴ Özellikle Bizans dönemiyle birlikte etkinliği artmaya başlayan liman, doğudan karayoluyla ve Karadeniz kıyılarındaki diğer limanlardan İstanbul Boğazını aşarak gelen malların buradan Avrupa'ya nakledilmeye başlanmasıyla önemini pekiştirmiş, jeopolitik konumu dolayısıyla, kente hâkim olan devletler değişse de her dönem önemini muhafaza etmiştir.

Efes ve Milet limanları daha önce de ifade edildiği üzere özellikle Roma dönemiyle birlikte önen kazanmış ve dünya ticaretinde söz sahibi olmuştur. Büyük ve Küçük Menderes ırmaklarının denize döküldüğü yerde oluşturdukları koylarda doğal bir liman özelliğine kavuşan bu mekânlar, uzun bir tarihsel süreç boyunca doğu-batı yönünde hareket eden yük ve yolcuların temel uğrak noktaları olmuşlardır. Limanların etkinliği ve gücü yakın çevresine de yansımış ve liman yakınında günümüzde bile orta büyüklükte sayılabilecek şehirlerin inşa edilmesini beraberinde getirmiştir. İlerleyen dönemlerde sadece liman fonksiyonuyla değil aynı zamanda siyasal ve kültürel yönleriyle de dünya tarihinde ayrıcalıklı bir yere sahip olan bu kentler, onları meydana getiren faktörün ortadan kalkmasıyla son bulmuşlardır. Günümüzde bu kentlerin harabe halinde olması, doğanın kendini yenileme çabasının bir sonucudur. Korunaklı limanların oluşumuna zemin hazırlayan nehirlerin, zaman içinde getirdikleri alüvyonları kıyıda biriktirmesi limanların sonunu hazırlamış ve günümüzde denizden kilometrelerce içeride kalmasına neden olmuştur.

Akdeniz kıyılarında yer alan Antalya ve Alanya limanları da tarih boyunca Anadolu ulaşımında etkin rol oynayan limanlar durumundadır. Özellikle kara içine sokulmuş denizin oluşturduğu girinti ve kıyı gerisindeki falezlerin varlığı, liman olarak kullanılmaya elverişli bir ortam yaratmıştır. Anadolu içlerine kolay geçişi sağlayan doğal bir yol, Antalya limanının hinterlandıyla bağlantısını daha güçlü hale getirerek Roma döneminde itibaren kullanılmasına zemin hazırlamıştır.³⁵

³⁴ Suna Doğaner, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, İstanbul, 1991, s. 116.

³⁵ Besim Darkot, *İslam Ansiklopedisi Antalya Maddesi*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978, s. 460.

Benzer uygun coğrafi koşullara sahip olan Alanya da özellikle küçük bir adacığın kara ile birleşmesi sonucu oluşmuş olan tombolonun korunaklı bir ortam oluşturması ve liman olarak kullanılmaya elverişli bir nitelik kazanması sonucu ilkçağlardan itibaren liman olarak kullanılmasını beraberinde getirmiştir.

Akdeniz kıyılarındaki bu iki liman özellikle Selçuklu devleti döneminde öne çıkmış ve önem kazanmıştır. Selçukluların Akdeniz'e açılan kapısı durumundaki bu limanlar, Erzurum'dan başlayan ve Erzincan-Sivas-Aksaray hattını takiben başkent Konya³⁶ üzerinden Akdeniz kıyısına ulaşan keravan yolunun son bulunduğu noktalar olmuş, bu durum adı geçen limanların önemlerini daha da pekiştirmiştir.

Seleukeia Pierria (Antakya)-İskenderun limanları, Akdeniz kıyılarının diğer önemli limanları niteliğindedir. Kadim devirlerde Fırat'tan denize ve Suriye'den Anadolu'ya gelen yolların birleştiği noktada bulunması dolayısıyla Antakya, doğu ve batı dünyaları arasındaki ulaşımın başlıca merkezlerinden biri olmuş, kentin limanları görevini gören koyların Asi nehrinin getirdiği alüvyonlarla dolması ve işlevini yitirmesine kadar bu etkinliğini sürdürmüştür.³⁷

Bu limanlardan biri olan Seleukeia Pierria limanının MS 5. yüzyıla kadar etkinliğini sürdürdüğü ifade edilmektedir.³⁸ Akdeniz'in doğusunda denizin kara içine en fazla sokulduğu yerde konumlanmış olan bu limanı, doğu-batı istikametinde ve özellikle Asya ile Avrupa arasında ulaşımında rol oynayan en eski limanlarından biri niteliği taşımaktadır. Tarihi ipek ticaret yolunun Anadolu'daki son noktalarından biri olan liman elverişli coğrafi konumu dolayısıyla tercih sebebi olmuştur.

Günümüzde yörenin en önemli limanı durumunda olan İskenderun limanı aslında baştan beri fiziki koşullar bakımından liman olmaya elverişli şartlar sağlamasına karşın bazen başka limanların rekabeti, bazen de Amanos dağlarını aşan yolların güvenli olmaması ve yörede bataklık gibi olumsuzlukların olması dolayısıyla uzun süre gerekli gelişmeyi gösterememiştir.³⁹ Antakya'nın mevcut limanlarının bahsedilen nedenden

³⁶ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961, s. 15.

³⁷ Streck, *İslam Ansiklopedisi Antakya Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978, s. 458.

³⁸ Oğuz Erol, *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara, 1963, s. 24.

³⁹ Besim Darkot, *İslam Ansiklopedisi İskenderun Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 5/2, İstanbul, 1978, s. 1090.

dolayı kullanılamaz hale gelmesiyle liman faaliyetleri daha kuzeydeki İskenderun'a taşınmıştır.

Özetlemek gerekirse, uzun bir iskân tarihine sahne olan Anadolu yarımadasında, çok sayıda imparatorluk, devlet, beylik ve krallık hayat bulmuş ve bu siyasi organizasyonlar bu coğrafi mekânı kendi istek, ihtiyaç ve beklentilerine göre şekillendirmişlerdir. Kuşkusuz bu süre zarfında binlerce yerleşim ünitesi, yüzlerce liman ve limana bağlı gelişen şehirler, ticaretin tanzim edildiği mekânlar, idari merkezler, her dönem yeniden şekillenen zengin bir ulaşım ağ ve sisteminin bu coğrafi mekânda hayat bulmasına zemin hazırlamıştır. Bu her defasında yeniden organizasyon, ulaşım sistem ve ağları üzerinde açıkça kendini göstermektedir. Çoğu kez fiziki coğrafya şartları bakımından adeta alternatifsiz olan güzergâh veya liman gibi unsurlar her devlet döneminde benzer ağırlıkta işlev görürken, bazen de hâkimiyet sahasının konumu ve genişliğine bağlı olarak yerel yeni düzenlemeler gündeme gelmiştir. Bu çerçevede en belirgin izleri limanlar, liman şehirleri ve kervan yollarının geçtiği merkezi şehirler üzerinde görmekteyiz. Ulaşım ile yerleşmeler arasındaki karşılıklı etkileşim yani elverişli ulaşım güzergâhlarının yeni yerleşmeler oluşturması yanında var olan yerleşmelerinin etkinliklerini arttırması ve devasa boyutlara ulaşması söz konusu olmuştur.

Şu bir gerçektir ki, Anadolu'nun coğrafi konum özellikleri ve mekânsal şartları, tüm tarihsel süreçte olduğu gibi günümüzde ve muhtemelen gelecekte de ulaşım ağları bakımından bir kavşak noktası olmasını sağlamaya devam edecektir. Özellikle petrol ve doğalgaz ulaştırmasının önem kazandığı günümüzde, bu enerji kaynaklarının boru hatları vasıtasıyla üretim alanlarından tüketim noktalarına taşınmasında bir kavşak noktası olması, Anadolu'nun ve dolayısıyla Türkiye'nin bütün tarihsel süreç boyunca olduğu gibi kıtalar arası ulaşımına ilişkin çok değerli potansiyelleri bünyesinde barındırmaya devam ettiğini göstermektedir. Yine tarih boyunca olduğu gibi bu potansiyelin değerlendirme düzeyinin bu topraklara hâkim olan siyasal organizasyonun yetenek, güç ve hedeflerine bağlı olarak gerçekleşeceği açıktır.

4. Değerlendirme ve Sonuç

Çok uzun yerleşim tarihi boyunca farklı ölçeklerde çok sayıda siyasi organizasyonun Anadolu yarımadasında hayat bulması, bir taraftan bu coğrafi mekânın cazibesini ortaya koyarken diğer taraftan bu mekâna sahip olmanın da ağır bedelleri olduğuna işaret etmektedir.

Birçok bakımdan bir buluşma noktası konumunda olan Anadolu, ulaşım ağları ve sistemleri bakımından daha da belirgin bir hal almaktadır. Daha çok doğu-batı istikametinde olmak üzere bütün yönlerden Anadolu'yu kat eden yollar, yüzyıllar boyunca üretim sahalarında tüketim noktalarına malları taşımış, bu faaliyet Anadolu'da çok belirgin mekânsal değişimleri, düzenlemeleri ve farklılaşmaları beraberinde getirmiştir.

Asya ile Avrupa arasında 1973 yılında Boğaziçi köprüsünün açılmasına kadar geçen binlerce yıl boyunca doğudan gelenler için karayolunun sonu, batıdan gelenler için deniz yolunun nihai noktası özelliği taşıyan Anadolu yarımadası tam anlamıyla bir kavşak noktası olmayı başarmıştır.

Hâkim olan devletin idari işleyişi ve hükümranlık sahasının genişliğine bağlı olarak değişmekle birlikte Anadolu'nun kuzeyinde, güneyinde ve batısında yer alan kıyılarda kara ve deniz ulaşımı entegrasyonunun çağlar boyunca sağlandığı limanlar ve bu limanlara bağlı olarak ortaya çıkmış şehirlere şahit olunmaktadır.

Belirtilen güzergâhlar ve liman sahaları doğal coğrafya koşulları bakımında dönemin ulaşım bakımından en elverişli sahaları olduğundan zaman zaman daha uzun mesafe katedilmesi pahasına tercih edilmiş ve bu özelliklerini muhafaza ettikleri sürece de kullanılmaya devam edilmişlerdir (Trabzon, İstanbul, Antalya gibi). Bunlardan bir kısmı ise fiziki nedenlerle liman özelliğini kaybettiğinden tarih sahnesinden silinmekten kutulamamıştır (Efes ve Milet gibi).

Sadece limanların kurulup gelişmesine imkân sağlayan uygun kıyı alanları ve koyların varlığı değil aynı zamanda bu limanların iç kesimlerle bağlantısının gerçekleştirildiği güzergâhlardaki fiziki coğrafya şartları da, ulaşımın kervanlarla gerçekleştirildiği dönemde daha da belirgin olmak kaydıyla, karayolu ulaşım ağlarının oluşmasında belirleyici olmuş; çetin topografik koşullar, akarsular ve çöller, bir takım düzenlemelerin gerçekleştirilmesini zorunlu kılmıştır. Topografyanın yükselti kazandığı kesimlerde geçitlerden yararlanma bahis konusu olurken, yaz ve kış mevsimlerinde iklim koşulları ulaşımın günün hangi saatlerinde gerçekleştirileceğini belirlemiştir.

Anadolu'nun kuzey ve güneyi boyunca doğu-batı yönünde uzanan dağ sıraları iç kesimler ile kıyılar arasındaki erişimi zorlaştırmış, bu alanlar arasındaki geçişler sınırlı sayıdaki geçitler kullanılarak aşılabilmektedir. Diğer taraftan akarsu vadileri doğal karayolları olarak nitelik kazanmış ve mesafeyi daha fazla uzatmasına rağmen bu vadilerin takip edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Yine, karayolu ulaşımını kesintisiz sağlaması amacıyla

köprülerin inşa edilmesi, mekânsal düzenlemede önemli bir yer tutmuş, seyahat boyunca güvenliğin sağlanması bakımından idari bir takım tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmiştir.

Tarihin en eski ve en uzun karayolu özelliğinde olan ve MÖ 2. yüzyıldan 1800'lü yıllara kadar önemini koruyan İpek Yolu, doğu-batı, kuzey-güney etkileşiminin sağlanmasında en büyük rolü oynamış, farklı medeniyetlerin, farklı kültürlerin, farklı siyasi yapıdan ve ırktan insanların yaşadığı coğrafyaları birbirine bağlamıştır.⁴⁰ Doğuda Çin'den, batıda Avrupa'ya, güneyde Afrika'nın kuzeyine kadar uzanan İpek Yolu, başlangıçta iktisadi zorunluluktan yani insanların ihtiyaçlarını karşılama çabalarından ortaya çıkmış, iktisadi münasebet beraberinde diğer sosyo-kültürel ilişkilerin kurulmasına ve gelişmesine yol açmıştır.⁴¹

Kat ettiği mesafe ve geçtiği coğrafi mekânların fiziksel, sosyal, kültürel ve askeri özellikleri dikkate alındığında, etkisi ve önemi daha da belirginleşen ve aslında bir yollar sistemi olan İpek Yolunun, etkili olduğu dönemin uzunluğu ve meydana gelen siyasal hâkimiyet değişimleri dikkate alındığında, tüm rotalarının ortaya konulması kolay görünmemektedir. On bin km'den fazla mesafe kat eden ve her geçtiği sahada farklı yönlerden gelen tali yolları bünyesine alan bu yol sisteminin, kullanıldığı dönemde Doğu-Batı arasında ulaşımına konu olan bütün güzergâhları dâhil etmek yanlış olmayacaktır. Bu karmaşık yapısına karşın, açık bir gerçek vardır ki; o da, Doğu'da Çin'den başlayıp batıda Avrupa'da son bulan geniş bir coğrafi mekânda, var olan kaynakların üretim ve tüketim noktaları arasındaki harekettir. Bu hareket o derece güçlü bir etki yaratmıştır ki, belirtilen hat üzerinde yük ve yolcu hareketine ne yüksek dağ sıraları, ne akarsular, ne çöller ve ne de beşerden kaynaklanan tehdit ve tehlikeler engel olabilmiş ve iki bin yıla yakın bu etki devam etmiştir.

Her dönem doğu-batı ve kuzey-güney arasında köprü konumunda olan Anadolu yarımadası, tarihi ipek ticaret yolunun da en önemli halkalarından birini oluşturmuş durumdadır. Aslında Anadolu, doğu ile batı arasında gerçekleşen bu ticari alışverişte ne tam olarak kaynak sağlayan yani tedarikçi ve ne de tam olarak nihai durak yani tüketici durumdadır. İpek Yolunda Anadolu'nun rolü büyük ölçüde bir geçiş noktası yani kavşak olmasıdır. Bu bile kıtalar aşan ticaret yollarında Anadolu'nun etkisini ortaya koymasında yeter bir nitelik olmuştur.

⁴⁰ Elbrus İsayev ve Mustafa Özdemir, "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası", *Zeitschrift für die Welt der Türken (Journal of World of Turks)*, ZfWT Vol. 3, No. 1, 2011, s. 2

⁴¹ Elbrus İsayev ve Mustafa Özdemir, age, s. 2.

Yüzyıllar boyunca Asya ile Avrupa arasında ticaret, toplumsal ilişki, dini etkileşim, kültür, siyaset ilişkilerinin genel adı olan İpek Yolunun önemini yitirmesi ise, doğu-ile batı arasındaki ticari ilişkilerin zayıflaması veya kesilmesi değil, aynı güzergâhta ulaşımın sağlanabildiği yeni rotaların keşfedilmesi nedeniyledir. Bu bakımdan fiziki mesafe olarak daha uzun olmasına karşın, daha güvenli ve ucuz olan Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya ulaşılması, çeşitli asayiş sorunları, vergiler vb. güçlükleri bünyesinde barındıran klasik İpek Yolu güzergâhının önemini kaybetmesine yol açmıştır.

Her ne kadar İpek Yolu sistemi açısından Anadolu etkinliğini kaybetmiş olsa da, Avrupa ile Asya arasında özellikle başta Çin olmak üzere ticaret yoğun bir şekilde devam etmektedir. Bu bakımdan zaman zaman yeni gelişen ticaret hatlarının veya ticaret yollarının eskiye atıf yapılarak yeni İpek Yolu olarak sıkça adlandırıldığı gözlenmektedir.⁴² Dolayısıyla sadece karayolu bakımından değil, aynı zamanda demiryolu ulaşımında da İpek Yolu ilham kaynağı olmakta, Asya ile Avrupa arasında planlanan veya gerçekleştirilen demiryolu hatları için 'demirden İpek Yolu' tanımlaması yapılmaktadır.

Günümüzde İpek Yolu, sadece yeni ulaşım hatlarının planlanmasına ve gerçekleştirilmesine ilham kaynağı olmamakta, aynı zamanda gizemli bir tarihsel kavram olarak romanlara ve filmlere konu olmakta, geçmişte ticari kaygı ve zorunlulukların ortaya çıkardığı binlerce km'lik yol, geçmişin gizemini yakalamaya çalışan turistlerin tercih noktalarından biri olmaktadır. Dolayısıyla geçmişin ticaret için vazgeçilmezi, günümüz turizm sektörünün vazgeçilmezi halini almış görünmektedir.

Bu dönüşümden Anadolu yarımadası da kendi payına düşeni almaya çalışmakta, çok sayıda liman, liman şehri, ticaret şehri, yol ağı, kervansaray ve köprü gibi, geçmişin temel ihtiyaçlılarından ortaya çıkan ulaşım bakiyelerinin bazıları günümüzün en önemli turistik unsurları olarak Anadolu topraklarına değer katmaya devam etmektedir.

Son söz olarak, şu çok açıktır ki; yeryüzünde insanın mekânı organize etmesi, zaman zaman mekâna hükmetmesi, bazen mekânın şartlarına direnememesi, hepsi birden insan-mekân etkileşiminin bir sonucudur. Yani coğrafyadır.

⁴² Kym Anderson (ed.), *New Silk Roads: East Asia and World Textile Markets*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009.

KAYNAKÇA

- Anderson, Kym (ed.). *New Silk Roads: East Asia and World Textile Markets*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009.
- Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60.Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1983.
- Beckwith, Christopher I. *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 2009.
- Bekdemir, Ünsal vd., “Trabzon Limanı’ndan İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, S. 5, Erzurum, 2001.
- Darkot, Besim. *İslam Ansiklopedisi Sinop Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 10, İstanbul, 1978.
- Darkot, Besim. *İslam Ansiklopedisi Antalya Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978.
- Darkot, Besim. *İslam Ansiklopedisi İskenderun Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 5/2, İstanbul, 1978.
- Doğanay, Hayati. *Türkiye Ekonomik Coğrafyası* (genişletilmiş 5. baskı) Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2011.
- Doğaner, Suna “İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve işlevleri”, *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, İstanbul, 1991.
- Elverskog, Johan. *Buddhism and Islam on the Silk Road*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia-Oxford, 2010.
- Erol, Oğuz, *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara, 1963.
- Foltz, Richard. *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization* (second edition), Macmillan Press, 2009.
- Foret, Philippe and Andreas Kaplony (eds). *The Journey of Maps and Images on the Silk Road*, Brill’s Inner Asian Library Press, Leiden-Boston, 2008.
- Göney, Süha. *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975.
- Göney, Süha. *Türkiye Ziraatinin Coğrafi Esasları I*, İstanbul Üniversitesi Yayını (ikinci baskı), İstanbul, 1987.

- Hansen, Valerie. *The Silk Road: A New History*, Oxford University Press, Oxford, 2012.
- İsayev, Elbrus ve Mustafa Özdemir. “Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası”, *Zeitschrift für die Welt der Türken (Journal of World of Turks)*, ZfWT, Vol. 3, No. 1, 2011.
- Koday, Saliha. “Trabzon Limanı”, *Türk coğrafya Dergisi*, S. 34, İstanbul, 1999.
- Kuzmina, E. E. *The Prehistory of the Silk Road* (ed. Victor H. Mair), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008.
- Liu, Xinru. *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010.
- Streck, *İslam Ansiklopedisi Antakya Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978.
- Tanoğlu, Ali. “Türkiye’nin Coğrafi Mevkii ve Bu Mevkii ile İlgili Bazı Meseleler” *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, S. 13, İstanbul, 1963.
- Tanoğlu, Ali. *Samsun Limanı ve Hinterlandı*, Samsun Üniversite Haftası İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul, 1944.
- Tekindağ, M. C. Şehabeddin. *İslam Ansiklopedisi Trabzon Maddesi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 12/1, İstanbul, 1979.
- Tütengil, Cavit Orhan. *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961.
- Uhlig, Helmut. *İpek Yolu. Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000.
- UNWTO. The Silk Road, United Nations World Tourism Organization, <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>, 2006, erişim: 03.01.2014

Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler

İrfan KALAYCI¹

Öz

İpek Yolu ülkelerini de kapsayan Dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı, diğer taşıma sistemlerine oranla daha ucuz olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Küresel deniz ticaretini etkileyen birkaç etmen vardır: Küreselleşme, dış ticaretteki büyüme, enerji güvenliği, petrol fiyatlarındaki istikrar/sızlık, gemi yapım finansmanı, navlun giderleri, mali krizler, vs. Bu etmenler içinden, deniz ticareti sektörünü en fazla etkileyen, kuşkusuz, 2008-2010 arasında yaşanan küresel mali krizdir. Kriz konjonktürüyle ülke filolarının DWT (detveyt- metrik ton) bazındaki dünya sıralaması değişti. Türkiye 2009'da 16.sırada yer buldu. Türkiye'nin, 2023 vizyonuna göre, dünya deniz ticaretinden yüksek pay alması için doğru stratejilere ihtiyacı bulunmaktadır: Bu stratejilerden *birincisi*; sınıai gemi yapımında yenilikçi merkez haline gelmek ve bunun için kamu bütçesini arttırıp özel sektörü teşvik etmektir. *İkincisi*; dünya biyoteknolojik devrim yaşadığına göre, Türkiye de "deniz biyoteknolojisi" ekseninde mal ve hizmet üretip pazarlayabilir. *Üçüncüsü*; Türkiye tam üyelik için müzakere sürecinde olduğu "Avrupa Birliği'nin denizcilik politikası" ile de uyumlu olmak zorundadır.

Anahtar kelimeler: *Yeni İpek Yolu, deniz ticareti, küresel mali kriz, Türkiye için stratejiler.*

¹ Doç. Dr., İnönü Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü. irfan.kalayci@inonu.edu.tr

Maritime Trade and the Global Financial Crisis: New Strategies for Turkey on Silk Road

Abstract

The 90 % of world trade which covers also Silk Road countries has done with the seaway which is the cheapest. There are some elements which are affecting maritime trade: Globalization, trade growth, energy safety, in/stability in fuel prices, financing of ship building, freight payments, financial crisis etc. The element of those which is affecting maritime trade is the global financial crisis between 2008-2010. Crisis has changed countries' DWT world rankings. Turkey took place herself in 16th position by 2009. According Vision2023, Turkey needs the right strategies for taking high values in maritime transport. *The first one* of these strategies is to be an industrial centre in ship building, and for this aim is to increase public budget and is to incentive private sector. *Second*, Turkey can produce goods and service in biotechnology by the fact now the biotechnological revolution living. *Third*, Turkey has to conform to "European Union maritime Policy", of which is in negotiation process for full membership.

Keywords: *New Silk Road, maritime trade, global financial crisis, strategies for Turkey.*

1. Giriş

İpek Yolu, kıtalar arası uzun ve kesintisiz bir karayolu olarak, birçok deniz yolu ile birleşip kesişmektedir. Bu kara ve deniz yollarının ortak özelliği her türlü malın ticaretine olanak tanınmasıdır. Karadan karaya taşınan mallar, çoğunlukla karadan denize ya da denizden karaya da taşınmaktadır. Dolayısıyla, İpek Yolu yapısı itibariyle karayolu-kara ticareti ile özdeşleştirilse de gerçekte deniz yolu-deniz ticaretinden ayrı tutulamaz. Dünya ticaret yollarını gösteren coğrafi haritalar da bu gerçeği doğrulamaktadır. (Örnek için bkz. Harita 1.)

Harita 1: İpek Yolu ve İlgili Ticaret Rotaları



İpek Yolu'nu kıtalararası birleşmiş bir karayolu yapan ve denizlerle kesiştiren, bu kadim yola adını veren ve kıymetli mal olmak dışında tarihte para yerine de kullanılan ipeğin ticaretinin Çin'den başlanarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya dek yoğun ve sürekli bir şekilde yapılmış olmasıdır. Günümüzde ipek denilen kıymetli meta, teknolojik gelişmelerle birlikte oldukça çeşitlendirilmiş olup başka sayısız mallarla birlikte uluslararası ticaretin konusu olmaya ve çok uluslu şirketlerin kâr iştahlarını kabartmaya devam etmektedir. Uygarlık üç kıtayı ticaretle birleştirme görevini yerine getirdiği için hem İpek Yolu'na ve hem de onun simgesini oluşturan ipek ve diğer ürünlere çok şey borçludur.

İpek Yolu'nun günümüzde ulaştığı ün, çıkış yeri olan Çin ve çevresini oluşturan Orta ve Batı Asya ile sınırlı değildir. İpek Yolu merkezli ticaretin ulaştığı her yer onun ününü daha da artırmıştır. Ayrıca İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerin farklılığına ve o coğrafyanın

bünyesinde beslediği kültürel çeşitliliğe bakılırsa, sanki bir değil birden fazla İpek Yolu bulunmaktadır. Hatta bazı uzmanlara göre, İpek Yolu'na Güney ve Kuzey bağlamında 'İpek Yolları' da denilmektedir.

İpek Yolu üç kıtanın kesiştiği geniş bir coğrafyanın yani Afro-Avrasya'nın ortak ulaşım güzergâhıdır; dolayısıyla bu coğrafyaya ait tüm deniz yolları ve bu coğrafyada gerçekleşen her türlü deniz ticareti ile de ilişkilidir. Deniz ticareti, diğer ticaret kanalları gibi 2008'deki ABD kaynaklı küresel mali krizden önemli ölçüde etkilenmiştir. Türkiye de, diğerleri gibi, bir İpek Yolu güzergâhı ve bir deniz ülkesi olarak bu krizin etkilerini 'deniz ticareti' bağlamında değişik ölçülerde yaşamıştır. Dünyanın tek Afro-Avratik ülkesi ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu özelliklerinden dolayı, İpek Yolu'nda konuşlanmış önemli ticari oyuncularından biri haline gelmiştir.

'İpek Yolu', 'deniz ticareti' ve 'küresel mali kriz' başlıklı üç ayrı konuyu bir potaya koyup çapraz bir mantıkla işlemeyi deneyen bu makalede, önce tüm dünyanın ortak eşsiz mirası sayılan İpek Yolu'nun coğrafi, tarihsel ve iktisadi özellikleri betimlenmiş; ardından Türkiye'de ve dünyada deniz ticareti sektörüne ilişkin veriler derlenmiş ve bu veriler ışığında 2008'de tüm dünyayı etkileyen mali krizin bu sektör üzerindeki etkileri kısaca ortaya konulmuştur. Ayrıca, dinamik bir sektör özelliğini taşıyan deniz ticaretinde Türkiye için ana duraklar itibariyle bir yol haritası çizilmeye çalışılmıştır. Bu haritaya göre, yeni (modern) İpek Yolu'nda deniz ticaretindeki rekabetini arttırması için Türkiye'ye gemi inşa sanayi, biyoteknoloji ve AB ortak denizcilik politikası yönelimli 21. yüzyıla ilişkin bazı vizyoner stratejiler önerilmiştir.

2. İpek Yolu'nun Enternasyonal Coğrafyası, Tarihi ve Ekonomisi

Çin imparatorluğunu Batı'ya, Batı'yı da bu ülkeye açan başta ipek ve baharat olmak üzere kâğıt, porselen, değerli taş ve madenlerin taşınmasına, ayrıca Doğu-Batı kültürel alışverişine olanak sağlayan binlerce kilometre uzunluğundaki ticaret ve kervan yolu zamanla 'İpek Yolu' olarak adlandırılmıştır. Çin'in Xi'an şehrinden başlayıp kuzeybatısına doğru Çin Seddi'ni izleyen, ve Afganistan'ı geçtikten sonra Doğu Akdeniz'e ulaşan İpek Yolu, yaklaşık 6,4 bin kilometre (5 bin mil) uzunluğunda bir kervan yolu olarak, iki kola ayrılmıştır: Güneyde İran topraklarından geçilerek, Suriye ve Anadolu üzerinden Akdeniz kıyılarına ulaşılan 1. yol; kuzeyde ise Hazar Denizi ile Karadeniz'in kuzey bölgelerine ulaşılan 2. yol. (Bkz. Tablo 1.) Dikkat edilirse, her iki yolda da deniz bağlantısı bulunmaktadır. İlk haliyle, sanki salt bir

karayolundan ibaret olduğu varsayılan İpek Yolu, aslında, gelişmiş şekliyle, aynı zamanda kanal ve boğazlar² ile denizleri birleştiren ve/veya denizlerle birleşen bir karma/şık yol olma özelliğine sahiptir.

Tablo 1: Seçilmiş İpek Yolu Kısımları-Rotaları, Şeritleri, Ülkeleri ve Şehirleri

<i>İpek Yolu için denizden rota</i>	Debal, Quanzhou, Kanton, Kolombo, Goa, Bombay, Cochin, Masulipatnam, Lothal, Astrahan, Derbent, Aden, Süveyş, Basra, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, Venedik, Roma, İzmir, İstanbul, Sinop, Trabzon
<i>İpek Yolu için nehirden rota</i>	Nil, Tuna, Volga, Fırat ve Dicle
<i>Baharat Yolu kısmı</i>	Mısır, Babil, Arabistan, İran, Hindistan, Seylan
<i>Güneydoğu Asya kısmı</i>	Kedah, Langkasuka, Ligor, Chi Tu, Gangga Nagara, Malacca, Pan Pan, Funan, Chenla, Khmer/Kambuja, Hoi An, Srivijaya, Pasai, Perlak, Sumatra, Kalküta
<i>Doğu Akdeniz Kıyı Şeridi</i>	Sûr, Beyrut, Trablusşam, Akka, Hayfa, Sayda, İskenderiye
<i>Türkiye</i>	İstanbul, Bursa, İznik, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskenderun, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum, Trabzon
<i>Suriye</i>	Şam, Halep, Lazkiye
<i>Irak</i>	Ramâdî, Fellûce, Ebu Gureyb, Bağdat, Musul, Bakuba
<i>İran</i>	Kirmanşah, Hemedan, Rey, Tahran, Tebriz, Şiraz, İsfahan, Herat, Hecatompilos, Sebzevar, Nişapur, Yezd.
<i>Türkmenistan</i>	Merv, Köhne Ürgenç
<i>Özbekistan</i>	Buhârâ, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz
<i>Kazakistan</i>	Türkistan
<i>Çin</i>	Urumçi, Kaşgar, Aksu, Kuça, Korla, Jiaohe, Loulan, Turfan, Gaochang, Kumul/Hami, Hotan, Minfeng, Niya, Dunhuang, Miran, Anxi, Yumen, Zhangye, Wuwei, Lanzhou, Xi'an
<i>Afganistan</i>	Herat, Bamyân, Kâbil
<i>Pakistan</i>	Peşâver, Taksila, Multan, Debal
<i>Hindistan</i>	Ahmedâbâd, Bombay, Kalküta
<i>Kore</i>	Pyongyang (K.Kore) ve Seul (G.Kore)
<i>Japonya</i>	Nara

Kaynak: Tarafımızdan derlenmiştir.

² Örneğin; İstanbul Boğazı Karadeniz'i Marmara Denizi'ne, Çanakkale Boğazı Marmara'yı Ege Denizi'ne, Cebelitarık Boğazı Akdeniz'i- Atlas Okyanusu'na, Bab-ül Mendep Boğazı Kızıldeniz'i Umman Denizi'ne (Hint Okyanusu'na), Hürmüz Boğazı Basra Körfezi'ni Umman Denizi'ne (Hint Okyanusu'na), Süveyş Kanalı ise Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlar.

Büyük bir olasılıkla dünyanın ilk birleşik Afro-Avrasya ticaret rotası olan ve –Tablo 1’deki verilerle de doğrulandığı gibi- çok çeşitli milletten ve ülkeden tüccar ve seyyahın üzerinden gelip geçtiği için enternasyonel bir karakter kazanan İpek Yolu saf bir ticari yol değil, aynı zamanda iktisadi ve ticari rekabetten kaynaklanan büyük savaşlara sahne olan askeri ve dolayısıyla jeopolitik bir yoldur.

Çin’i Orta Asya’dan Batıya bağlayan kadim kervan yoluna -bu yol boyunca en çok taşınan ticari malın Çin’den getirilen ipek olduğunu dikkate alarak- ‘İpek Yolu’ adını veren coğrafyacı (Alman) Von Richthofen’dir (1877). Çinliler, anavatanlığını yaptıkları halde bu yolu hiçbir zaman bu adla anmamışlardır. Richthofen’in ardılı S. Hedin, Çin hakkında yazdığı bir eserinde İpek Yolu’ndan ve Makedonyalı ipek taciri Marinus’un İpek Yolu haritasından söz etmektedir. İpek Yolu’nu ilk geçen kişi, bilindiği kadarıyla Makedonyalı tacir Maies Titianus olup Yunan coğrafyacılarından Tyrus Marinus (İÖ 100 yıllarında) ve sonra Ptolemaeus bu yolu Titianus’un gözüyle tanıtmışlardır. Arapça kaynaklarda ‘et-Tarîku’l-Harîr’, İngilizce’de ‘Great Silk Road’, Moğolca’da ‘Jamb’ adıyla anılan bu yolun büyük koluna ‘Kral Yolu’ denilmiştir.³

İpek Yolu, dünya ekonomisi ile bütünleştiği 2000 (İS 1) yıldan beri tarihsel bir üne sahip olup onun yerküre için yarattığı büyü ise sonsuzdur. İÖ 300 yılında ipeği ilk üreten ve 1900’lerde feodalizme bir devrimle son veren Çin, İpek Yolu’nun çıkış ülkesi olarak dünya uygarlığında ve ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca günümüzde -Çin dışındaki- İpek Yolu boyunca yer alan diğer ülkelere ait tarihsel şehirler, kültürel kalıntılar, renkli inançlar ve tarımsal devrimler de halen tüm dünyayı etkilemeye devam etmektedir. (5 bin yıllık kronoloji için bkz. Tablo 2.)

İpek Yolu’nun –ipekten sonraki ikinci- simgesi, tarihsel planda, yaygın ilkel taşıma aracı olarak ‘deve’ iken, şimdi ise her türlü araba, tren ve uçak gibi ‘modern’ taşıtlardır. Büyük İpek Yolu insanlık tarihinde farklı toplumların birliğini, kültürel etkileşimini, toprakların fethini ve piyasaların tekelleştirilmesini temsil etmekle eşsiz bir olgu niteliğini ziyadesiyle hak etmektedir.⁴ Dünyada hemen herşey gibi İpek Yolu da değişmiş ve dönüşmüştür. İpek Yolu’nu ‘yeni’ yapan ekonomi-politik unsurlardan birincisi, İpek Yolu üzerindeki ülkelerin kaydettiği yüksek kalkınma düzeyi iken, ikincisi de Avrupa Birliği (AB) gibi dış ülkelerin İpek Yolu’nun enerjisi dolaşımına seçenек güzergâhlar oluşturmasıdır.

³ Ligeti, Hedin, vd. den aktaran Güray Kırpık, “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilgi*, Bahar, S.61, 2012, s. 173-4.

⁴ China Travel, “History of Silk Road”, <http://www.chinatravelrus.com/silkroad/history.html>

Tablo 2: İpek Yolu'nun Uzun Tarihi: İsa'dan Önce (3000)-İsa'dan Sonra (1900)

İÖ 3000	Çin'de ilk ipek üretimi
İÖ 1500	Bozkırlarda yarı göçebe hayvancılık
İÖ 400	Yunan (Grek) kültürünün Orta Asya'ya yayılması
İÖ 300	Kağıdın Çin'de ilk üretilmesi
İÖ 200	Hunların Orta Asya'da güçlenmesi ve Çin'in batı sınırlarına kadar yayılması
İS 1	İpeğin Roma'da görülmesi
İS 200	Hanedanlığın çöküşüyle Çin'in dağılışı
İS 300	İpekçiliğin (ipek böcekçiliğinin) İpek Yolu boyunca yayılmaya başlaması
İS 500	İpek böceğinin Avrupa'da üretimine rastlanması
İS 600	İpek Yolu'nun altın çağı
İS 800	Çin'de ilk porselen yapımı; barutun icadı; pusulanın kullanılmaya başlanması
İS 1100	İtalya'da ipek üretimi ve dokumacılık faaliyetleri
İS 1200	Çin'de ipek yolu ticaretinin tekrar başarılı oluşu; Marco Polo'nun Doğu'ya gitmesi
İS 1300	Kuzeyde 3. İpek Yolunun keşfi
İS 1400	Çin'in yabancılara kapıyı kapatması ve İpek Yolu boyunca ticaretin azalması
İS 1800	Alman bilim insanı Baron Ferdinand von Richthofen'in ilk kez bu ticari yolu 'İpek Yolu' olarak adlandırması, kayıp şehirlerin eski İpek Yolu boyunca tek tek keşfedilmesi
İS 1900	Çin devrimi – Çin feodal rejiminin sona ermesi; Avrupalıların İpek Yolu boyunca seyahat etmeye başlaması

Kaynak: China Travel, "History of Silk Road", chinatravelrus.com/silkroad/history.html.

'Yeni İpek Yolu'nun sınırları, gerçek ve sanal kanallarla yapılan yoğun ticaretin uzantılarından dolayı ABD'ye, NAFTA'ya kadar dayanmıştır. İnternet ağlarıyla küreselleşen dünyada sınırlar artık sadece coğrafi olarak algılanmamaktadır. Sınırları küresel mali sermaye (finans kapital) ve iç içe olduğu bilgi ekonomisi de belirlemektedir. Bu iki öge konusunda sözsahibi olan ABD, gelişmiş uydularıyla adım adım izlediği İpek Yolu ülkeleri üzerinde oldukça etkilidir. Çünkü küreselleşme, Amerikan 'parası' (USD), 'bilgi teknolojisi' (Microsoft), 'otomotivi' (General Motors) ve 'tüketim kültürü' (McDonald's) gibi markalarıyla sürmektedir. İpek Yolu ile öz-

deleştirilen Çin bile, küresel kapitalizmin bu simgesel değerleri yoluyla ‘Amerikanlaşmaktadır’. Zira onun ABD ile kurduğu ve gittikçe yoğunlaşan iktisadi, siyasal ve kültürel ilişkileri bu önermeyi pekiştirmektedir. Öte yandan, Amerikan şehirlerinde gettolaşan Çin mahalleleri, dumping gibi liberalizm karşıtı dış ticaret yöntemleriyle Amerikan mal piyasasını sarsan Çin yapımı ürünler, gökdelenlerde pazarlanan ve Amerikan mali sermayesine eklenen Çin sermayesi de, ABD’nin yakın gelecekte ne kadar ciddi bir rakiple karşı karşıya geleceğini duyurmaktadır. Benzer şekilde evinde / işyerinde Amerikan fast food yiyip Ford otomobiline binen, beyaz Amerikalıya benzemek için çekik gözlerini plastik cerrahi ile düzelten Çinlilerin dışında bir de ABD’de doktora eğitimi yapıp ulusal ekonomilerinde katma değer yaratacak patentler üretebilen Hintli ve Koreli rakiplere de küresel denklemde yer verilmeye başlanmıştır.

Yeni İpek Yolu, aslında ‘Afro-Avrasya Hattı’ olarak da tanımlanabilir. Üç kıtayı içine alan bu açılımda, tarihsel ve kültürel mirası üç kıtaya dayandığı için başat ülke Türkiye olmaktadır. Batılı sosyal bilimcilerin İngilizceden türettikleri ve dünya jeopolitik bilimi yazınına soktukları üç ana eksenden oluşan şu ilginç formülde Orta Doğu (ME) bağlantısıyla Türkiye de yer almaktadır.

Yeni İpek Yolu = CIMA + MENA + SIGA

CIMA: ChinaIndiaMiddleAsia

MENA: MiddleEastNorthAfrica

SIGA: SpainItalyGreeceAustrali⁵

‘Yeni İpek Yolu’, bir dizi siyasal, çevresel ve iktisadi meydan okumalarla birlikte anılmaktadır. McKeeby’nin sözünü ettiği bu meydan okumalar; piyasalar, sermaye ve fikirlerin bütünleşmesi olarak bilinen küreselleşmenin bir parçası ya da parselidir. Onun değerlendirmesi maddeler halinde şöyle özetlenebilir:⁶

► 1993-1999 yılları arasında daha da şekillenen “Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaştırma Koridoru” (Transportation Corridor Europe-Caucasus-Asia, *TRACECA*)⁷, yoğun ticari faaliyetlere olduğu kadar demokrasi

⁵ Formüldeki ülke ve bölge kısaltmalarının Türkçe karşılığı: CIMA; Çin-Hindistan-Ortaasya. MENA; Ortadoğu-Kuzeyafrika. SIGA; İspanya-İtalya-Yunanistan-Avusturya.

⁶ David McKeeby, “The New Silk Road: Boon or Boondoggle?”, *TED Case Studies*, April 25, 2000, s. 1-5.

⁷ TRACECA Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya’da uluslararası ulaştırmayı, geliştirmeyi ve ekonomik ilerlemeyi hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. 1993’te kurulan ve merkezi Bakü’de bulunan bir ukaltırma örgütüdür. Üyeler; Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Litvanya (gözlemci), Moldova, Romanya, Tacikistan,

tartışmalarına da sahne oldu. Yeni İpek Yolu tam olarak bu yıllarda ve bu programla kendisinden sözettirmeye başladı.

► Yeni İpek Yolu'nun –karayollarını ilgilendiren kısmının- yapım ve bakım maliyetleri yükselerek transit ülkelerin fonlarını aştı. Ayrıca, 1990'ların başında dağılmış post-Sovyet coğrafyasında yeni İpek Yolu'nun inşasında bölgesel stratejik çıkarların çelişmesinin rolünü⁸ dikkate almak gerekir. Kafkasya ve Orta Asya, 'enerji jeopolitiği' bakımından bölgesel önemini artırırken, yaklaşık 6 bin km uzunluğunda bir güzergâh oluşturan birçok eski Sovyet cumhuriyeti (sekiz bağımsız devlet) de Avrupa için stratejik merkez alanı (heartland) özelliğini kazanmıştır. Çin ile Roma'yı sadece asfalt yollarla birbirine bağlayan eski İpek Yolu, yerini bütün Avrupa'yı tren, uçak ve fiber optikle Çin'in ötesine Japonya'ya kadar taşıyan bir ufka, yeni İpek Yolu'na bırakmıştır.

► Eski İpek Yolu'nun sınırları salt ülke topraklarında geçerken, şimdikininki ise başka ülkelerin deniz kıyıları ile birleşmekte ve dolayısıyla bu sınırlar daha da genişlemektedir. TRACECE projesi ile anlamını bulan ve en az 33 ülkeyi 'kazan-kazan oyunu'na ve küresel vizyonuna göre birbirine bağlayan yeni İpek Yolu'nun AB'deki rotası artık Roma değil, Avrupa'nın en büyük liman şehri olan Rotterdam'dır. Yeni İpek Yolu, 19. yüzyılda Rusya ile İngiltere arasında Orta Asya ve Orta Doğu petrolünün paylaşımına dayanan 'Büyük Oyun'un sona erdiğini, bu oyuna güçleri oranında başka aktörlerin–özellikle AB'nin- dâhil edilerek küreselleşmenin bütün araçlarıyla donanımlı olan TRACECE projesi ile ve daha şeffaf bir şekilde oynanmaya başladığını da doğrulamaktadır.

► AB, 2000 yılının başına kadar, yeni demiryolu ve liman inşası ile eski yolların tamiri için bölgede 80 milyon dolardan fazla yatırım yaparken uluslararası kredi kuruluşlarından da 300 milyon dolardan fazla yardım sağladı.⁹ Hazar Denizi bağlantılı enerji kalkınma projeleri petrol

Türkiye, Türkmenistan, Özbekistan, Ukrayna'dan oluşmaktadır. TRACECA için 'Büyük İpek Yolu Projesi' de denilmektedir. (Ayrıntı için bkz. TC Dışişleri Bakanlığı, "TRACECA", <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa>. Altyapı, yol güvenliği ve deniz ticareti gibi alanlarda tamamlanan ve devam eden projeler için bkz. TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "TRACECA", <http://www.traceca.org.tr/> 14/06/2014.)

⁸ Bu rol, daha çok enerji üretimi ve tedarikinden bölgesel fiyatlandırılması ve dağıtımına kadar bir dizi petro-politikaya ilişkin yeni ittifakların kurulması şeklinde gözükmektedir.

⁹ Avrupa Komisyonu'nun bir raporuna göre ise, AB, 2004 yılında da teknik yardım kapsamında TRACECE programına 80 adet proje için 170 milyon euro değerinde teknik yardım yapmıştır. (European Commission, "EU support to the Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor", *MEMO/12/141*, Brussels, 28 February 2012.)

ve inşaat şirketleri için yaklaşık 12 milyar dolarlık yatırım gerektirmiş ve bu miktarın gelecek 25 yılda 50 milyar doları bulacağı tahmin edilmiştir.

► Tüm bunlar, Mayıs 1993'te Brüksel Konferansı'nda dört grupta çalışmaya başlayan AB dışişleri ve ticaret bakanlarının başta 'ticareti kolaylaştırmak' olmak üzere 'karayolu ulaşımı', 'demiryolu ulaşımı' ve 'denizyolu ulaşımı'na dayalı yeni ipek yolu için müzakere ettikleri kalkınma projelerine dayanmaktadır. Müzakere maratonuna, İpek Yolu ile sınırdış olan ve Orta Asya'ya kökleri uzanan Rusya'nın dâhil edildiği Eylül 1997'deki "Restorasyon ve Tarihi İpek Yolu Konferansı" ile devam edilmiştir. Katılımcılar "TRACECA'nın Gelişmesi İçin Çok Taraflı Uluslararası Ulaşım Anlaşması"ni imzalamışlardır. 1998'de TRACECA bağlantıları Kafkasya'yı merkez alarak bölgedeki ticari kargo gemi-nakliyatını dört katına çıkarmaya ve bu yapıyla Süveyş ve Panama kanalları gibi diğer taşımacılık yolu seçenekleriyle rekabet etmeye başlamıştır.

► Böylece TRACECA ve onun hitap ettiği bölgenin jeoekonomik sınırları biraz daha netleşmiştir. Sınırları 12 AB üyesi, 8 KEİB¹⁰ üyesi ülkeler çizerken; coğrafik saha 'Orta Doğu', coğrafik konum 'Orta Doğu-Batı Asya' ve coğrafik etki ise potansiyel olarak 'tüm Avrasya'dan oluşmaktadır. Bu durumda, 'yeni İpek Yolu' anlamına gelen TRACECA geniş bir sahaya yayıldığı için Orta Asya'dan Çin'e ve Dünya Ticaret Örgütü'nden (WTO) AB'ye dek çok sayıda ticari kümeyi bünyesinde barındırmaktadır. TRACECA Teknik Yardım Fizibilite Çalışmaları; 1995'ten itibaren Dünya Bankası, Avrupa ve Asya kalkınma bankalarının kredileri ile profesyonel bir içerik kazanmıştır.

Kısacası, TRACECA, salt kara ve demir yollarına bağlı değil denizyolunu da içeren bir projedir. Bu yüzden Karadeniz ve Hazar Denizi kapsamındaki denizyolu ve liman güvenliğini sağlayarak hem deniz ticaretinde hem de turizmde rekabeti ve potansiyeli arttırmak bu projenin önemli hedefleri arasında yer almaktadır. TRACECA kapsamında tamamlanan ve devam eden alt-projeler¹¹ vardır. Yakın bir zamanda projenin hitap ettiği tüm bölgede, -İstanbul limanından Odesa'ya,

¹⁰ Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi.

¹¹ Örneğin, tamamlanan projelerden biri "denizcilik-deniz ticareti eğitimi" ile ilgilidir. Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Türkmenistan ve Ukrayna'nın desteklediği bu proje, 2005-2005 tarihlerinde 2 milyon euroluk bütçeyle gerçekleştirilmiştir. Devam eden projelerden birinin konusu ise "denizcilik güvenliği"dir. 20013'te başlanan ve 2016'da tamamlanması öngörülen projenin bütçesi 3 milyon euro olup taraf ülkeleri ise başta Kafkaslar olmak üzere Bulgaristan, Moldova, Romanya, Ukrayna, İran ve Türkiye'dir. (TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "Deniz Ulaştırması", <http://www.traceca.org.tr/>)

Varna'dan Samsun ve Batum limanlarına kadar birçok noktada- yoğun feribot ve ro-ro seferlerinin yapılması beklenmektedir.

3. Dünyada ve Türkiye'de Deniz Ticareti Profili

TRACECA projesi ile tekrar ivme kazanan İpek Yolu, öncelikle bir dış ticaret yoludur. Dış ticaretin önemli bir bileşeni de deniz ticaretidir ve bu, deniz taşımacılığı ile bir bütünlük arz etmektedir. Dünya mallarının yaklaşık 5'te 4'ü gemilerle taşınmakta ve elleçlenmektedir.¹² Küreselleşme ve liberalleşmeye bağlı olarak artan rekabeti kolaylaştıran gemi taşımacılığı, deniz ticaretinin düşük maliyetlerle yapılmasını sağlamaktadır. Taşımacılık sektörü ve ticari performans açısından şimdiye dek yapılan hesaplamalara göre, deniz taşımacılığı demiryolundan ortalama 3,5 kat, karayolundan 7 kat, havayolundan 14 kat daha ucuzdur.

Türkiye için de geçerli olmak üzere, dış deniz ticareti çeşitli etmenlerdeki gelişmelerin etkisi altındadır.¹³ i- Küresel deniz ticareti ve taşımacılığındaki küresel yeni oluşumlar, ii-enerji güvenliği, iii-petrol fiyatları ve taşımacılık maliyetleri, iv-uluslararası taşımacılıktan kaynaklanan karbon emisyonlarının azaltılması, v-iklim değişiklikleri önlemlerinin uygulanması, vi-sürdürülebilir çevre güvenliği, vii-sosyal sorumluluk konusunda işbirliği, viii-deniz haydutluğu ile buna ilişkin maliyetlerdir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, her zaman, dünyada denize kapalı ülkelere göre genel dış ticarete ilişkin maliyetleri enazlayarak toplam dış ticaret gelirlerini ve bunda da deniz ticareti payını arttırma potansiyeline sahiptir.

Dış ticaretin omurgasını deniz taşımacılığı oluşturmaktadır. Uluslararası deniz taşımacılığı ile deniz ticareti bir bütünlük arz etmektedir. İkisi, uluslararası hizmetler sektöründe tarihsel planda önemli bir ağırlığa sahip olmasının yanı sıra, bu sektörün yükselen bileşenlerini de temsil etmektedir. Dünyada ve Türkiye'de deniz ticareti ve dolayısıyla deniz taşımacılığına ilişkin şu veriler¹⁴ konuyla ilgili yukarıdaki saptamayı pekiştirir niteliktedir.

¹² *Elleçleme*; limanlarda (vd. yerlerde) gümrük gözetimindeki eşyanın gemiden (vd. taşıtlardan) indirilmesi, yüklenmesi, depolanması, ambalajlanması, vb. işlemleri demektir.

¹³ J. Nur Ece, "Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler", *Deniz Haber*, 30 Temmuz 2012.

¹⁴ Bkz.UNCTAD'dan aktaran J. Nur Ece, "Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler", *Deniz Haber*, 30 Temmuz 2012; DTGM, TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti Analizleri*, Ankara, 2012; İ.Hilmi Koçak, *Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2102; TC Ekonomi Bakanlığı, *Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten*, S. 43, 28 Haziran-4 Temmuz 2013.

► *Dünya deniz ticaret filosu:* 2012 yılı başında dünya filosundaki 300 GT¹⁵ ve üzeri toplam gemi sayısı 48.197 adede ulaşırken, toplam gemi tonajı 1.46 milyar DWT¹⁶ ve toplam konteyner filo kapasitesi 15,3 milyon TEU'ya¹⁷ ulaşmıştır. Bu tarih itibariyle DWT tonaj bazında toplam dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık %70'ini 10 ülke kontrol etmektedir. Bu kapsamda Yunanistan 217 milyon DWT (%16,4) ile dünyada 1.; 210 milyon DWT (%15,8) ile Japonya 2. ve 125 milyon DWT (%9,5) ile Almanya 3.; Türkiye ise 22,5 milyon DWT'luk filo kapasitesi ile 15. sırada yer almaktadır.

► *Dünya deniz ticareti:* 1950 yılında 500 milyon ton olan dünya deniz ticaret hacmi bugün 18 kat artarak 9 milyar tona ulaşmıştır. Hacim olarak dünya ticaretinin %75'i denizyolu, %16'sı demiryolu ve karayolu, %9'u boru hattı ve %0,3'ü havayolu ile gerçekleştirilmektedir. 2011'de toplam deniz ticaret hacminin yaklaşık %35'ini sıvı dökme yükler; %28'ini demir, maden cevheri, kömür ve tahıl ticareti oluşturmaktadır. Bu dönemde toplam deniz ticaretinin %17'si konteyner taşımacılığı ile yapılmıştır. Toplam 15 trilyon dolarlık dünya ticaretinin 9 trilyon dolarlık (=%60'lık) bölümü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir.

► *Navlun piyasaları:* Dünya büyüme rakamları ve ticaret hacmi denizyolu taşımacılığını doğrudan etkilemektedir. Söz konusu etki, dünya ticaret hacmindeki dalgalanma, küresel iktisadi krizin etkilerinin halen devam etmesi ve petrol fiyatlarındaki artış ile kendisini göstermektedir. 2011'de 8,8 milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi bir önceki yıla göre %5,6 büyürken, dünya deniz ticaret filosu ise bir önceki yıla göre %8,4 büyümüştür. Dolayısıyla, filo tonaj arzı, yük hacmindeki talep artışından daha yüksek olduğu için navlun¹⁸ fiyatları olumsuz etkilenmiştir.

► *Dünya tanker filosu:* Dünya tanker filosunun, 2008-2009 yılları boyunca yaşanan krize rağmen hem adet hem de DWT bazında sürekli büyüdüğü görülmektedir (Grafik 1). Dünya tanker filosu 2003 yılına göre 2011'de; adet bazında %29, DWT bazında %58 artmıştır. Gemi başına

¹⁵ GT: gros (darası düşmemiş) ton. 1 ton = 2,8317 m³.

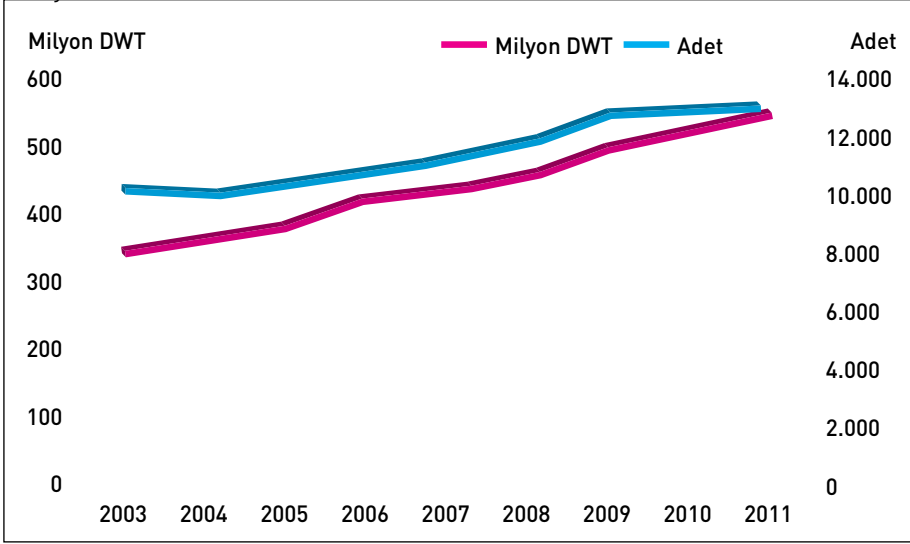
¹⁶ DWT (DeadWeight; Türkçe, Detveyt): Uluslararası denizcilik ticaretinde bir ölçü birimidir. 1 metrik ton (DWT) = 1,016 kg.

¹⁷ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): Konteynerlerin kapasitesini belirten ve 20 ayağa (feet) denk bir ölçü birimi (34 m³'lük bir hacim).

¹⁸ Navlun: Gemi ile yapılan taşımanın ücreti.

düşen ortalama kapasite olarak ise 2003 yılına göre 2011’de %22 artmıştır. 2003-2011 yılları arasındaki yıllık ortalama artışlara göre ise; Dünya tanker filosu adet bazında %3, DWT bazında %6 ve gemi başına (DWT bazında) %3 oranlarında büyüme kaydetmiştir.

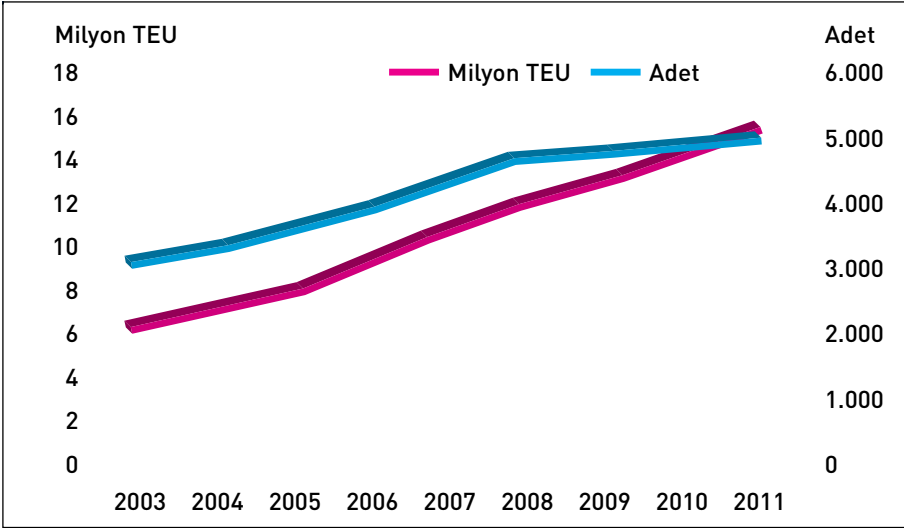
Grafik 1: Dünya Tanker Filosu (2003-2011)



Kaynak: Koçak, 2012.

► *Konteyner sektörü:* Ocak 2011 itibariyle konteyner¹⁹ gemileri bir önceki yıla göre %8,7 oranında büyümüştür. Dünya konteyner limanlarındaki elleçleme 2010’da 531,4 milyon TEU olup, büyüme bir önceki yıla göre %13,3 oranında artmış; dünya konteyner elleçlemesinin yaklaşık %47,9’u dünyanın önde gelen Çin, Singapur, G.Kore vb. limanlarında gerçekleşmiştir. Dünya konteyner filosu, 2003 yılına göre 2011’de adet bazında %64, TEU bazında %139, gemi başına düşen ortalama kapasite %45, adet bazında yıllık ortalama %6, TEU bazında yıllık ortalama %12, gemi başına ortalama TEU bazında yıllık ortalama %5 büyüme göstermiştir. Ayrıca, konteynere bağlı dünya deniz ticaret filosu gemi cinsleri, adet ve kapasite bazında ciddi artışlar gerçekleştirmiştir (Grafik 2).

¹⁹ *Konteyner:* 30-40 ton ağırlığında yük alabilen sağlam çelik kaplar içinde kara ve deniz yoluyla taşınması.

Grafik 2: Dünya Konteyner Filosu (2003-2011)

Kaynak: Koçak, 2012.

► *Küresel rafineri elleçlemesi:* Petrol ürünleri taşımacılığı, dünya ekonomisindeki gelişmeler ve iklimsel değişimler nedeniyle 2010'da bir önceki yıla göre %3,7 oranında artarak 967,5 milyon tona ulaşmıştır. 2011'de ham petrol ticaretindeki büyüme azalmıştır. Petrol ürünleri taşımacılığında 2011'de küresel ekonomi ve petrol talebinin karşı karşıya kaldığı riskler, OPEC bölgesindeki siyasal belirsizlikler, Japonya gibi gelişmiş ülkelerde yaşanan büyük doğal afetler, vb. nedenlerden dolayı azalma olmasına rağmen; tanker filosu ve rafineri kapasite artışı sayesinde küresel rafineri elleçlemesi genel olarak olumlu bir süreç geçirmiştir.

► *Gemi fiyatları:* Gemi yapım maliyetleri ve taşımacılık hizmetleri talebi hem gemi arzına hem de deniz ticareti pazarına yansıyan unsurlardır. 2010'da gemi inşa fiyatlarının tüm gemi türleri bazında düşmesi nedeniyle, kısa dönemde dünya ticaretini karşılamak için dünya ticaret filosunun yeterli kapasiteye sahip olacağı görülmektedir. Kuru dökme yük sektöründe orta ölçekli panamax gemilerin fiyatlarında düşüş, daha küçük ve daha büyük gemilerin fiyatlarında artış beklenmektedir. İkinci el tüm konteyner gemilerinin fiyatları 2010'da artmıştır. Bir önceki yıla göre en fazla konteyner-yük donanımlı (500 TEU) gemi fiyatlarında %28,6, dökme yük (170 bin DWT) gemi fiyatlarında %15,9 ve kimyasal tanker (12 bin DWT) gemi fiyatlarında %15,2 oranında düşüş olmuştur. Küçük 500 TEU'luk konteyner gemilerin inşasına talep az ve ikincil el düzeyinde olmaktadır.

► *Gemi finansmanı*: İktisadi krizden dolayı birçok banka çok miktarda ‘toksitle’ aktif bilançodan çıkartmak zorunda kalmakta olup yeni gemi inşası finansmanı sağlamakta çekincelidir. Yine de, çok kârlı olan bu sahada, 2008’in ilk çeyreğinde gemi finansmanı için bankaların verdiği kredi miktarı 14,1 milyardan 2010’nun aynı döneminde 25,7 milyar dolara yükselmiştir. Ayrıca, navlun ücretleri ve gemi fiyatları ve kiralalarının yüksekliği vb. nedeniyle deniz taşımacılığı talebindeki düşüş gemi sahipleri ve gemi operatörleri üzerinde baskı oluşturmaktadır. Dünyada gemi finansmanında kredi veren 25 banka içinde pazardaki başlıca oyuncular, gemi finansmanı portföy değeri 144 milyar dolar olan 8 Avrupa bankasıdır (örneğin; HSH NordBank, Deutsche Schiffsbank, DnB NOR, BNP Paribas, Lloyds Banking Group, vb).

► *Düzenli hat (liner) taşımacılığı*: Bağlantı Endeksi (Liner Shipping Connectivity, LSCI) UNCTAD tarafından kurulmuş olup, 162 kıyı devletini kapsamaktadır. LSCI şu 5 unsurdan oluşmaktadır: Gemi sayısı, bu gemilerin TEU bazında konteyner taşıma kapasitesi, şirket sayısı, sağlanan hizmet miktarı ve her ülkenin deniz limanına hizmet götüren en büyük gemilerin ölçütleri. Bu taşımacılık türünde önde gelen 30 liner taşıyıcı şirketin 2010’daki toplam kazancı 17 milyar dolardır. Düzenli hat taşımacılığında dökme yüklerin (sıvı ve kuru yük) payı %10-30; konteynerlerin payı ise %90-70 arasında değişmektedir.

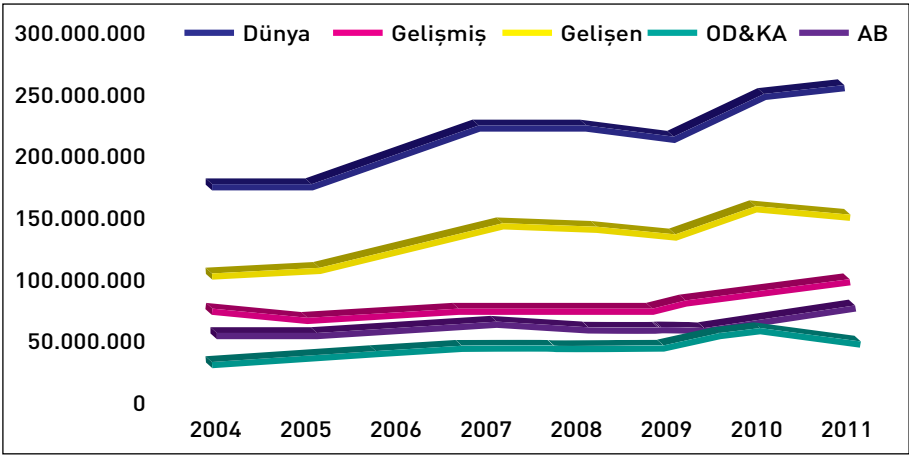
► *Türk armatörlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu*: 2012’de %34 büyüyerek 30 milyon DWT’yi aşan toplam filoda yabancı bayrakta çalışan filo payı ise %68,7’ye yükselmiştir. İktisadi kriz öncesi ve sonrasında verilen siparişlerin teslim alınması ve ikincil el gemi yatırımları Türk armatörün²⁰ dünya sıralamasında basamak atlamasını sağlamıştır. 2012 başı itibariyle 22,5 milyon olan filo kapasitesi 2013 itibariyle 30,3 milyon DWT’ye çıkmıştır.

► *Türkiye’de kabotaj taşımaları*: Kabotaj, Türkiye’nin limanları arasında gerçekleştirilen yük ve yolcu taşımalarının yalnızca Türk bayraklı gemiler tarafından yapılması demektir. Kabotajda elleçlenen toplam yük 2004-2011 yılları arasında artış eğilimi göstermiş; 2011’de 2004 yılına göre %49 büyüyün kabotajdaki yük elleçlemeleri bu sekiz yıllık dönemde ortalama %6 büyümüştür.

²⁰ *Armatör* (Fr. armateur), ticaret gemisi sahibi; *armatörlük*, gemi işletmeciliği demektir.

► *Türkiye'nin ülke gruplarıyla denizyolu dış ticareti:* 2008-2009 yıllarında Türkiye'nin dış ticareti tüm ülke grupları bazında düşüş göstermiş, 2010-2011'de ise artmış; krizden çıkış sürecinde gelişmiş ülkeler ile MENA denilen Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri bazında oransal artış gözlemlenmiştir. Yine kriz yıllarına kadar kesintisiz artan dış ticaret hacmimiz, özellikle ithalattaki daralmalarla 2009'da bir miktar azalmış, 2010'da ise kriz öncesi düzeyleri aşmıştır (Grafik 3).

Grafik 3: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre Denizyoluyla Toplam Dış Ticareti (Ton)



Not: OD&KA (Orta Doğu ve Kuzey Afrika).
Kaynak: Koçak, 2012.

4. Küresel Mali Kriz ve Deniz Ticareti Üzerindeki Etkileri

2007'de ABD'de bankacılık sektöründe başlayan ve mali krize dönüşen kredi riski, 2009'a kadar ABD ile mali ilişkisi bulunan tüm dünya ülkelerinde yayıldı. 1929'dan beri yaşanan en etkili kriz olduğu ileri sürülen bu küresel mali krizin ABD ve Türkiye ekonomisi boyutu şöyle özetlenebilir:²¹

Amerikan Ulusal İktisadi Araştırma Bürosu'nun (NBER), ABD ekonomisinin Aralık 2007 tarihinde durgunlukta olduğunu açıklamasından

²¹ Aysu İnşel ve Ercan Sarıdoğan, "Krizin Türkiye'ye Etkileri", *Vira Haber*, 13 Nisan 2009; İrfan Kalaycı, "2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarete Korumacılık: Paradigma Kayması (mı?)", *Maliye Dergisi*, S. 161, 2011, s. 76-104; İrfan Kalaycı, "Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı", *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011, s. 69-96.

itibaren dünya bir mali kriz sürecine girmiş oldu. Krizin temel nedeni, ilk görüntü itibariyle, ABD ekonomisinde konut sektörüne verilen kredilerin geri dönüş trafiğinin tıkanmasıdır. Ortaya çıkan ‘konut kredisi balonu’, daha derin sistemik sorunları gizleyen, dünya ekonomisindeki iktisadi dalgalanmanın bir yan sonucudur. Amerikan ekonomisinde mali sistem kendi yarattığı devasa yapay fonlarla birlikte konut sektöründe fiyatları ve kârları şişiren bir yapıya dönüşmeseydi, kriz ötelenebilirdi. Kredi dağıtımında eksik risk değerlemesi ve başlangıçta çok düşük olan değişken faizli kredi uygulaması konut kredi talebini ve devamında enflasyonu arttırmıştır. FED’in faizleri yükseltmeye başlamasıyla birlikte krediler geri ödenemezken, mali sektörde başlayan sıkıntılar istikrar beklentisini ve güveni azaltmış; oluşan bankacılık zararlarının küresel olarak yayılmasıyla bu bankalarda fonları bulunan Avrupa ve Asya ekonomileri de bu zararlardan payını almıştır.

Türkiye ekonomisinin küresel krizden etkilenme kanalları ise, daha çok, temelde küresel fon piyasalarından fon tedarikiindeki ve ihracattaki sıkışma üzerinden kendisini göstermiştir. Mali ve ticari kanallardaki bu daralmanın büyüklüğü ekonominin büyümesindeki daralmayı belirlemiştir. Çünkü Türkiye ekonomisi ağırlıklı olarak dış kaynakla kendisini finanse edip buna bağlı olarak büyümeyi tercih etmiştir.

Krizden sonra pek çok ülke, serbest dış ticaret politikalarını gözden geçirerek sadece bazılarını askıya aldı ve birtakım korumacı önlemlere başvurdu. Bunun temel nedenlerden biri krizden dolayı karşılaştıkları kayıpları telafi etmek istemeleriydi. Diğer neden de, IMF çabası doğrultusunda liberal iktisadi yapılarını bozmadan dış ticaret yapılarını kuvvetlendirmektir. Dolayısıyla korumacılık, bu ülkeler açısından serbest dış ticareti ‘ikame eden’ değil, ‘takviye eden’ bir karakter taşımaktaydı. Türkiye’nin dâhil olduğu gelişmekte olan ülkeler (GOÜ) için korumacı önlemlerin en güçlü yanı bebek sanayilerini korumak iken, gelişmiş ülkeler (GÜ) için ise işsizliği düşürmek olabilir. Küreselleşen dünyada cari dengeyi sağlayabilen bir korumacılık tüm ülkeler için güçlü bir özellik taşıyabilir. Korumacılık GÜ’ye anti-damping,²² GOÜ için adil ticaret ve iki taraf için de seçici ve esnek ticaret yapma fırsatları sunabilir. Korumacılığın zayıf yönleri de söz konusudur; örneğin, GÜ’yü rekabetçi ve GOÜ’yü

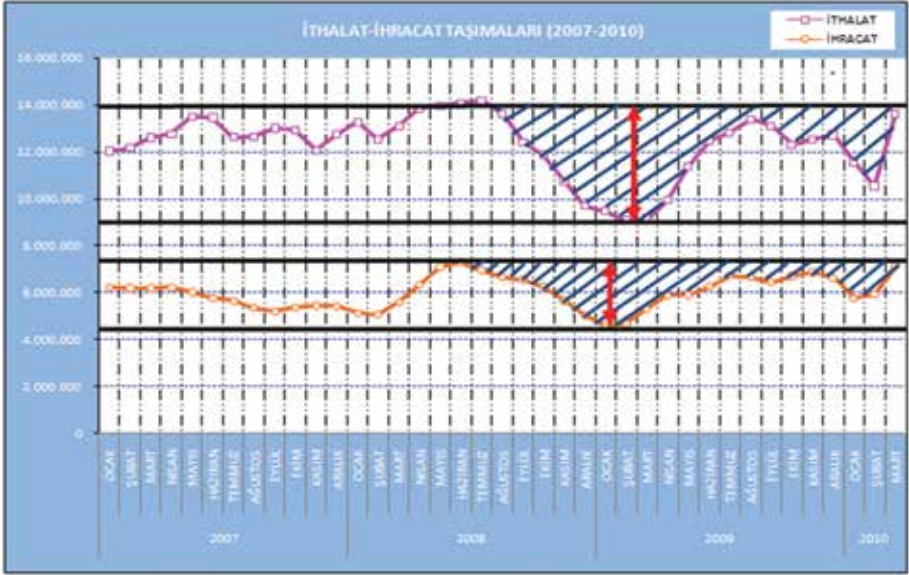
²² Bir ihracatçı şirketin ürettiği malı dış pazarda iç pazardaki fiyattan altında satmasına ‘damping’; bu şirketin tekeli olarak o pazarı ele geçirmesine ‘yıkıcı damping’; WTO’nun Ticaret ve Tarifeler Genel Anlaşması’na (GATT) göre serbest dış ticarete aykırı olarak nitelediği bu durumu önlemek ve zarar gören şirketleri ve ülkeleri korumak amacıyla vergi, vb. uygulamasına ise ‘anti-damping’ adı verilir.

düzenli yatırım mal girişi gibi sorunlarla karşı karşıya getirebilir ve her iki ülke grubunu kendi içinde ve çapraz bir şekilde korumacılıkta misilleme yarışına sokabilir. Ayrıca, GÜ açısından kur ve ticaret savaşı, GOÜ için mali korumacılık ve tüm dünya için küreselleşme pratiğine aykırı olarak iktisadi ve siyasi birliklerin çözülmesi ise korumacılık yüzünden oluşabilecek ciddi tehlikelerden bazıları sayılabilir.

ABD kaynaklı küresel mali kriz, reel sektörü ve dolayısıyla deniz ticaretini, ülkelere göre değişmekle birlikte olumsuz etkilemiştir. Krizin deniz ticareti üzerindeki etkileri Türkiye açısından şöyle olmuştur:²³

► *Dış ticaret taşımaları:* Türkiye'nin 2009'da thalat taşımalarının %93,6'sı, ihracat taşımalarının %72'si deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. İhracat taşımaları 2005'ten itibaren sürekli bir artış gösterirken, ithalat taşımaları 2007'den itibaren düşüş göstermiştir. 2009 verileri bir önceki yıl değerleri ile karşılaştırıldığında, ihracatta %0,7'lik bir artışın, ithalatta %7,7'lik bir düşüşün olduğu görülmektedir.

Grafik 4: Türkiye'de İthalat ve İhracat Taşımalarının Karşılaştırılması



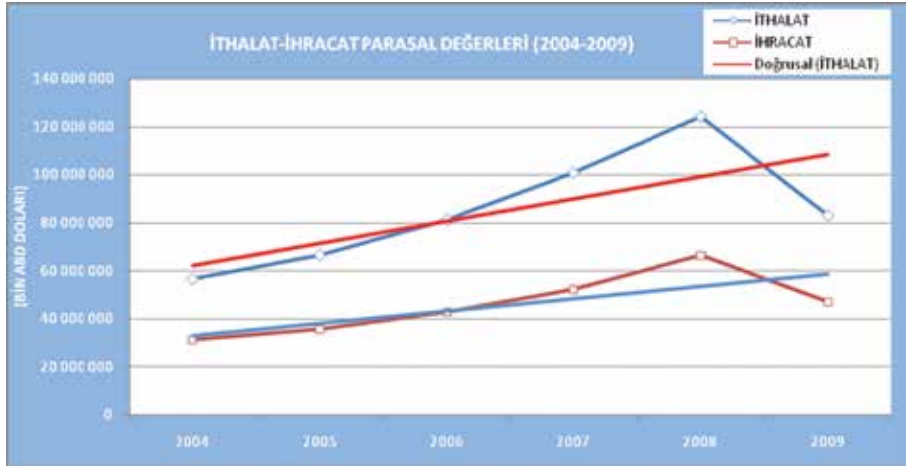
Kaynak: DM-DTGM, 2010.

²³ DM-DTGM (TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü), *Deniz Ticareti İstatistikleri*, Ankara, 2010; DM-DTGM, *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri*, Ankara, 2011; Metin Kalkavan, "Deniz Taşımacılığı", *İMEAK Deniz Ticaret Odası*, 9 Mayıs 2012.

► *İthalat ve ihracattaki daralmalar*: İthalattaki (M) daralma Ağustos 2008’de başladı ve Şubat 2009’da en yüksek noktaya ulaştı. Derinleşen krizden bir yıl sonra çıkıldıysa da Eylül 2009’da yüzeysel yeni bir daralma konjonktürüne girildi. İhracattaki (X) daralma ise Temmuz 2008’de başladı, Ocak 2009’da en yüksek noktaya ulaştı ve altı ay sonra, Ağustos’ta yeni bir daralma ile karşılaşılacak üzere, bu krizden çıkıldı. Grafik 4’te M ve X alanlarında taralı kısımların oluşturduğu geniş ağızlı U çizgisi krizin derinleşen aralığına işaret etmektedir. Buna göre, kriz, M taşıma değerlerini X taşıma değerlerine göre yaklaşık 3 katı daha fazla etkilemiştir.

► *Dış ticarete parasal değerlerde değişme*: Deniz yoluyla taşınan M ve X yüklerinin parasal değerlerine göre, krizin deniz ticaretine olan etkisinin değerlendirildiği Grafik 5’te M ve X’te 2008 yılına kadar devam eden büyümenin, krizin etkisiyle 2009 yılında daralma olarak kendini gösterdiği görülmektedir. M 120’den 80 milyar dolara; X ise 65’ten 50 milyar dolara kadar düşmüştür. 2003’te 61,5 milyar dolarlık toplam dış ticaret (X + M) yükü ve 2009 kriz yılında da 121 milyar dolarlık yük denizyoluyla taşınırken 2011’de bu rakam yılsonu itibarıyla 207 milyar dolar olmuştur.

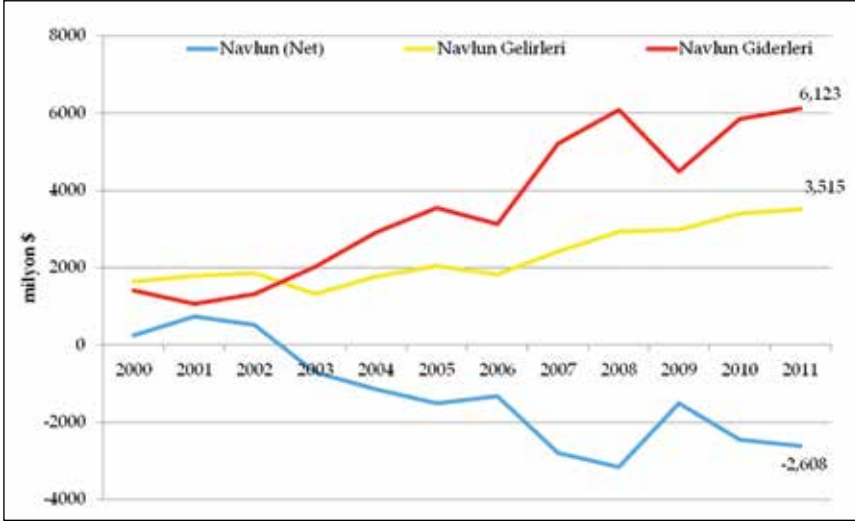
Grafik 5: İthalat ve ihracatın Parasal Değerlerindeki Gelişme



Kaynak: DM-DTGM, 2010.

► *Navlun gelirlerinde değişme*: Kriz, Türkiye’nin net navlun gelirlerini de aşağıya çekmiştir. 2008’de navlun giderleri gelirlerinden daha fazla artarak net navlun (-)3 milyar dolara yaklaşmıştır. Krizin aşılmasıyla birlikte ödemeler dengesinde bir rahatlama sağlayacak şekilde navlun gelirleri giderlerinden daha fazla artmaya başlamıştır (Grafik 6).

Grafik 6: Ödemeler Dengesinde Navlun Gelirleri ve Giderleri



Kaynak: Kalkavan, 2012.

Türkiye'nin deniz ticaretinde yaşadığı krizin etkileri -2006 ile 2009 yılları arasındaki gelişmeler karşılaştırılarak- genel olarak sayısallaştırmak mümkündür:²⁴

Limanlarda elleçlenen yük miktarında;

- 2006 yılında; %13,6 büyüme,
- 2007 yılında; %17,5 büyüme,
- 2008 yılında; %9,9 büyüme,
- 2009 yılında; %-1,6 daralma,

Coğrafi bölgelere göre elleçlenen yük miktarında;

- Karadeniz'de(%): Marmara'da(%): Ege'de(%): Akdeniz'de(%):
- 2006 yılında; 16,6 büyüme, 11,5 büyüme, 11,6 büyüme, 20,7 büyüme,
 - 2007 yılında; 5,1 büyüme, 10,2 büyüme, 8,3 büyüme, 44,2 büyüme,
 - 2008 yılında; 3,9 büyüme, 2,6 büyüme, -1,2 daralma, 30,6 büyüme,
 - 2009 yılında; -6,7 daralma, -4,7 daralma, -15,0 daralma, 10,5 büyüme,

Kabotajda elleçlenen yük miktarında;

- 2006 yılında; %9,0 büyüme,
- 2007 yılında; %16,7 büyüme,
- 2008 yılında; %9,3 büyüme,
- 2009 yılında; %-3,2 daralma,

²⁴ DM-DTGM, *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*, Ankara, 2010.

Kabotaj da taşınan yolcu miktarında;

- 2006 yılında; %10,3 büyüme,
- 2007 yılında; %10,7 büyüme,
- 2008 yılında; %1,2 büyüme,
- 2009 yılında; %4,7 büyüme,

Kabotaj da taşınan araç sayısında;

- 2006 yılında; %11,7 büyüme,
- 2007 yılında; %5,0 büyüme,
- 2008 yılında; %8,6 büyüme,
- 2009 yılında; %5,1 büyüme,

Limarlarda elleçlemesi yapılan ithalat yüklerinin miktarında (ton);

- 2006 yılında; %12,7 büyüme,
- 2007 yılında; %18,4 büyüme,
- 2008 yılında; %3,3 büyüme,
- 2009 yılında; %-8,4 daralma,

Deniz yolu ile yapılan ithalatın parasal değerinde (\$);

- 2006 yılında; %22,0 büyüme,
- 2007 yılında; %23,9 büyüme,
- 2008 yılında; %23,2 büyüme,
- 2009 yılında; % 33,1 daralma,

Limarlarda elleçlemesi yapılan ihracat yüklerinin miktarında (ton);

- 2006 yılında; %16,2 büyüme,
- 2007 yılında; %8,5 büyüme,
- 2008 yılında; %6,7 büyüme,
- 2009 yılında; %0,7 büyüme,

Deniz yolu ile yapılan ihracatın parasal değerinde (\$);

- 2006 yılında; %20,4 büyüme,
- 2007 yılında; %22,3 büyüme,
- 2008 yılında; %27,3 büyüme,
- 2009 yılında; %-29,1 daralma,

Limarlarda işlem gören konteyner (TEU) miktarı; (M, X ve genel toplamda, %)

- 2006 yılında; 13,2 büyüme, 16,7 büyüme, 14,6 büyüme,
- 2007 yılında; 18,8 büyüme, 20,9 büyüme, 18,2 büyüme,
- 2008 yılında; 12,9 büyüme, 11,2 büyüme, 13,9 büyüme,
- 2009 yılında; -12,3 daralma, -14,4 daralma, -15,2 daralma,

Limarlara uğrayan Kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı; (Kruvaziyer Gemide);

- 2006 yılında; %25,0 büyüme,
- 2007 yılında; %7,9 büyüme,
- 2008 yılında; %13,4 büyüme,
- 2009 yılında; %-17,6 daralma,

Limanlarda ro-ro gemileri ile taşınan araç sayısında;

- 2006 yılında; %6,1 büyüme,
- 2007 yılında; %19,4 büyüme,
- 2008 yılında; %-5,2 daralma,
- 2009 yılında; %-22,9 daralma,

Limanlara uğrayan gemi sayılarında; (adet ve GT olarak)

- 2006 yılında; %3,3 büyüme, 11,9 büyüme,
- 2007 yılında; %4,4 büyüme, 16,6 büyüme,
- 2008 yılında; %3,1 büyüme, 1,2 büyüme,
- 2009 yılında; %-0,8 daralma, 1,7 büyüme

meydana gelmiştir.

5. Türkiye’de Yeni İpek Yolu Ekseninde Deniz Ticaretinin Geleceği: Yeni Stratejiler

Bu bölümde; yukarıda açıklanan tematik bilgiler ışığında Türkiye’nin İpek Yolu’nda kadim bir geçiş ülkesi sıfatıyla yeni stratejiler belirlemesi, deniz taşımacılığında dünya ligindeki yerini koruması, sınai gemi yapıcılığında uzmanlaşıp dünya gemi ihracat pazarını artırması, deniz biyoteknolojisi sektörünü deniz ticareti bağlamında ‘Vizyon 2023’ kapsamına alması, AB denizcilik politikasına uyum göstermesi ve modern İpek Yolu’nun inşası için inisiyatif almasına ilişkin altı strateji üzerinde durulmuştur.

Bu stratejiler, kısmen ve dolaylı olarak; Türkiye’nin deniz ticareti kapasitesini artırmak ve deniz ticaretinin sorunlarını çözmek konusunda da bazı ipuçları sunmaktadır. Geniş düşünüldüğünde, yeni (modern) İpek Yolu için her stratejinin bir diğeri ile ilişkili olduğu anlaşılacaktır.

Strateji 1: Türkiye İpek Yolu’nda ‘eski’ hancı kimliğiyle ‘yeni’ stratejiler belirlemek durumundadır.

İpek Yolu üç kıtanın birleşimi olduğundan 5 milyar kişiye hitap eden büyük bir pazardır. Bunun yarısını Çin ve Hindistan ikilisi olan ‘Çindistan’ oluşturmaktadır. Bu pazarın –satın alma gücü paritesi en yüksek olması nedeniyle- en güçlü iktisadi ögesi ise kuşkusuz 550 milyonluk AB’dir. Rusya ise 140 milyonu aşkın nüfusuyla İpek Yolu pazarı için önemli bir ticari oyuncudur.

Yereli, Türkiye’nin İpek Yolu’nda pazarını arttırmak, korumak ve geliştirmek için izlenecek stratejilerde diakkat edilmesi gereken bir dizi hususu²⁵ şöyle sıralamaktadır:

²⁵ A. Burçin Yereli, “Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler”, <http://ahmetburcinyereli.com/SILKROAD.pdf>, s. 5-6.

- Tarihsel İpek Yolu güzergâhlarını ve bu güzergâhlar üzerindeki yerleşim yerlerini belirlemek;
- İpek Yolu üzerindeki yerleşim yerlerinden varlığı sürenlerin mevcut durumlarını tahlil etmek ve varlığı sona ermiş olanlarını yeniden canlandırmak;
- Varlığı süren ve yeniden canlandırılacak olan yerleşim yerlerini birbirine bağlayacak ulaşım hatlarını kurmak;
- Tarihsel İpek Yolu üzerindeki han, köprü, liman, pazar vb. yerleri yeniden tasarlamak ve onarmak;
- İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerle ortak stratejiler benimseyip eşgüdümlü hareket etmek;
- İpek Yolu ülkelerinin yollarını serbest ticaret koridoru, bu ülkeleri de doğal ‘serbest ticaret bölgesi’ olarak görmek;
- İpek Yolu ülkeleri ile birlikte bu ülkelerin yurttaşlarına serbest dolaşım hakkı tanımak;
- Bu ülkelerin ulusal paralarının kolay ve hızlı ticaret yapabilmeleri için konvertibl özelliğinin kazandırılmasına katkı sağlamak;
- Özellikle üniversite düzeyinde –şu anda önemli ölçüde uygulanmaya başlandığı gibi- öğrenci ve öğretim üyesi değişim programlarını yürütmek.

Strateji 2: Türkiye deniz taşımacılığında dünya ligindeki yerini korumalıdır.

Petrol ve kuru yük, dünya deniz ticaretinin ve taşımacılığının ana metası olmaya devam edecektir. Yapılan tahminlere göre, 2020’de petrol ve kuru yük, her biri, 10 milyar, 2030 yılında ise 14 milyar ton civarında bir taşımacılık gerçekleşecektir. Hammadde ve işlenmiş ürünlerin ise bu rakamların 4’te 1 civarında olacağı beklenmektedir. Türkiye, dünyanın en büyük 17. ekonomisi olup tek Afro-Avrasya köprüsüdür ve deniz taşımacılığında da bir kavşak olduğu için önemli bir pay almaya devam edecektir.

Türkiye bandıralı / sahipli filo; DWT bazında 2003 yılında dünya sıralamasında 19. sırada iken 2012 yılında 15. sıraya yükselmiştir. Krizden daha fazla etkilenen ve ‘denizci’ özellikleriyle tanınan Yunanistan 1. iken 2.; Hollanda ise 22. iken 28. sıraya gerilemiştir (Tablo 3).

Tablo 3: Ülke Filolarının ve Türkiye Filosunun Dünya Sıralaması (2006-2010)

ÜLKE FİLOLARININ DWT BAZINDA DÜNYA SIRALAMASI					ULUSAL BAYRAK				YABANCI	
2009	2008	2007	2006	ÜLKELER	ADET	1000 DWT	1000 TEU	ORT. YAŞ (YIL)	ADET	1000 DWT
1	1	2	2	JAPONYA	646	12.024	39	12,4	3.028	164.353
2	2	1	1	YUNANİSTAN	733	54.361	234	14	2.361	121.123
3	3	3	3	ALMANYA	442	17.620	1.220	9,6	3.034	87.256
4	4	4	4	ÇİN	1.657	36.237	392	22,8	1.491	54.955
5	12	9	11	İNGİLTERE	342	13.056	345	9,4	646	37.783
6	5	5	7	NORVEÇ	453	9.206	73	16,5	1.015	34.443
7	6	8	8	KORE	719	19.330	107	17	364	18.685
8	8	6	6	ABD	217	6.280	153	26,7	750	28.412
9	7	7	6	HONG KONG	286	17.560	116	7,9	326	15.074
10	11	11	9	TAYVAN	86	4.152	35	17,9	536	25.862
11	9	10	10	SİNGAPUR	454	16.001	256	11,5	307	11.436
12	14	14	14	İTALYA	527	12.757	74	14,3	218	6.185
13	15	30	29	KANADA	104	758	4	28,7	223	16.794
14	13	13	13	RUSYA	945	5.104	50	25,7	473	12.198
15	16	15	15	HİNDİSTAN	347	13.744	23	15,7	56	2.834
16	17	19	19	TÜRKİYE	520	6.736	69	18,1	636	8.592
17	18	18	16	S.SARABİSTAN	55	1.255	11	22,9	64	13.335
18	21	20	20	İRAN	65	1.325	25	20,4	126	13.201
19	19	17	18	BELÇİKA	68	5.890	7	11,8	109	6.660
20	10	12	12	DANİMARKA	193	4.040	12	12,6	362	7.710
21	20	24	21	MALEZYA	242	7.289	66	17	65	3.706
22	22	23	25	B. ARAP EMİRL.	38	631	1	17,5	298	8.233
23	25	27	31	KIBRIS	123	3.305	44	8,7	224	4.581
24	26	26	28	FRANSA	121	2.870	139	10,6	164	4.782
25	24	25	23	İSVEÇ	136	1.719	11	13,2	211	5.566
26	23	22	24	ENDONEZYA	681	4.798	56	24,7	104	2.078
27	28	28	27	KUVEYT	37	3.845	21	15,1	47	2.578
28	27	21	22	HOLLANDA	426	3.805	142	9,4	152	2.168
29	29	36		VİETNAM	361	3.456	18	14,3	66	1.923
30	31			İSPANYA	128	1.499	19	14,4	131	3.083
TOPLAM 30 ÜLKE					11.154	290.652	3.762	17,6	17.587	725.592
DİĞER					2.024	24.364	273	23,3	1.803	36.492
ALT TOPLAM					13.178	315.016	4.035	18,4	19.390	762.084
BİLİNMEYEN						
TOPLAM DÜNYA FİLOSU										

Kaynak: DM-DTGM, 2010.

Strateji 3: Türkiye sınıai gemi yapımculuğunda uzmanlaşmalı ve dünya gemi ihracat pazarını artırmalıdır.

Türkiye’de tersaneler, tarihsel bir geçmişe sahip olup²⁶ deniz ulaştırma sektörünün fabrikalarıdır. Sanayi kapasitesi, hem emek-yoğun hem de

²⁶ Tersanecilik Anadolu’da 600 yıllık bir gelenektir. İlk tersane 1390 yılında Gelibolu’da Osmanlı İmparatorluğu zamanında kurulmuştur. Taşları günümüze kadar varlığını korumuş olan Haliç Tersanesi 1455’te Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulduğunda, Osmanlı tersaneleri dünyanın en büyük tersaneleri olarak anılmaktaydı.

sermaye-yoğun faaliyet göstermeye paralel olarak yüksektir. Bu üretim sahasında önemli istihdam da sağlanmaktadır.

Ham petrol tankerleri, yolcu ve ro-ro gemilerinin üretilmediği fakat geleneksel gemilerin ürettiği Türkiye’de (bkz. Tablo 4) faal tersane sayısı 87’ye çıkmıştır. Bunlardan 84 tanesi özel sektöre, 3 tanesi de TSK’ye aittir. Türk özel sektör tersaneciliği günümüzde 1 milyon DWT (ton cinsinden yüksüz ağırlık) gemi inşa kapasitesine, 14,6 milyon DWT bakım onarım kapasitesine, 450 bin ton çelik işleme kapasitesine, 80,000 DWT’lik tek parça gemi inşa kapasitesine, 282.270 ton’a kadar kaldırma kapasitesine sahip çeşitli büyüklüklerde 15 adet yüzer havuz ile 1 adet kuru havuza sahiptir. Türkiye, gemi sipariş adedi bazında 6.; DWT bazında 11. sıradadır. Yerli girdi katkı oranı %50’nin üzerinde olan gemi inşa sanayimiz ihracatta büyük potansiyele işaret ettiğini kanıtlamıştır. 2003 yılında 440 milyon dolar ihracat, 2008’de 2.65 milyar doları görmüştür.²⁷

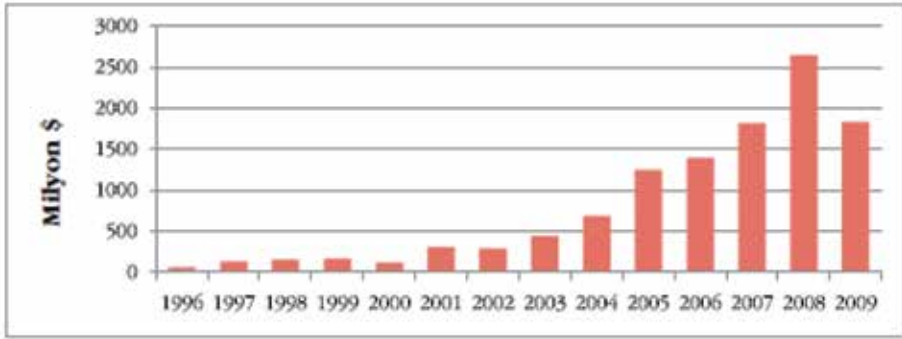
Tablo 4: Dünyada ve Türkiye’de Üretilen Gemi Tipleri

ÜRETİLEN GEMİ TİPLERİ	TÜRKİYE
Ham petrol tankerleri	✓
Kimyasal ve ürün tankerleri	✓
Dökme yük gemileri	✓
Genel kargo gemileri	✓
Konteyner gemileri	✓
Yolcu gemileri, feribotlar ve ro-ro gemileri	✓
Romorkör ve açık deniz destek gemileri	✓
Özel maksatlı gemiler (yüzer havuzlar, tarak gemileri, ağır yük gemileri vs)	✓
Yatlar	✓
Askeri gemiler	✓

Kaynak: TÜSİAD, 2010.

Türkiye’nin gemi inşa sanayi, bir ihracat değeri ve bir ihracat markası niteliğindedir. 1996’da ihracat değeri 100 milyon dolar değerinde bile değilken, 2008’de 2,7 milyar dolara ulaşmıştır. 2009 yılında ise küresel krizin de olumsuz etkisiyle 2 milyar doların altına düşmüştür (Grafik 7).

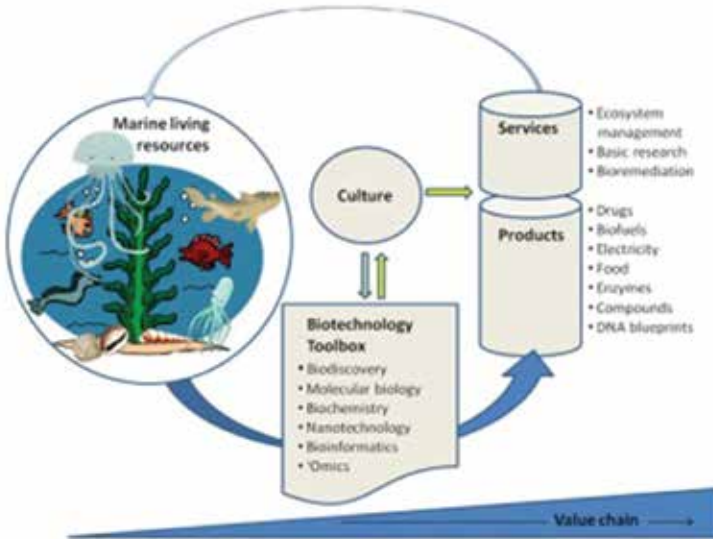
²⁷ EB-İGEME (TC Ekonomi Bakanlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi). *Gemi İnşa Sektörü*, Ankara, 2012.

Grafik 7: Türkiye Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değeri (1996-2009)

Kaynak: TÜSİAD, 2010.

Gemi inşa sanayi; çelik, makine, elektrik-elektronik, boya, lastik-plastik gibi birçok yan sanayiye dayanmaktadır. Her yan sanayi, ana sanayi olan gemi inşa sanayi ile etkileşim halindedir. Ana sanayi yan sanayiler için nitelikli işgücü, teknoloji transferi, döviz girdisi gibi çeşitli pozitif dışsallıklar yaratır (TÜSİAD, 2010). OECD'nin 2011 raporuna göre, Türkiye'de bir iktisadi faaliyet olarak, gemi yapımının ne kadar önemli olduğu bir matrisle özetlenmiştir (Tablo 5).

Şema 1: Deniz (Marine) Biyoteknolojisi: Biyoteknolojik Araçlar, Ürün ve Hizmet Etkileşimi



Kaynak: MB, 2013.

Tablo 5: Türkiye’de Hükümetlere Göre: Gemi Yapımcılığının Önemlilik Derecesi

Madde	Çok önemli	Önemli	Önemli değil
Stratejik sanayi		+	
İstihdam yaratması	+		
Krizdeki bölgelere desteği		+	
Sanayi/leşme kapasitesine katkısı	+		
Teknik/teknolojik kapasitesi	+		
Yatırımları çekici hale getirmesi	+		
Kamu sektöründe politika etkinliği			+
Gelir / Vergi potansiyeli		+	

Kaynak: OECD, 2011.

Strateji 4: Türkiye deniz biyoteknolojisi sektörünü deniz ticareti bağlamında ‘Vizyon 2023’ kapsamına almalıdır.

Biyoteknoloji ekseninde gelişen deniz ekosistemi, bir değerler zinciri (value chain) yaratmış ve deniz ticareti ürünlerini çeşitlendirmiştir (bkz. Şema 1). Avrupa Komisyonu da, ortak denizcilik politikası bağlamında genel olarak biyoteknolojik ve özelde de deniz biyoteknolojisine ilişkin faaliyet gösteren şirketleri ve bilim kuruluşlarını desteklemektedir.²⁸

Biyoteknoloji canlı organizmaları kullanarak biyoürünler veya biyo-bileşikler elde edip, bunları insanların hizmetine sunma faaliyetidir. Canlıları ıslah etmek ve verimlerini artırmak da biyoteknolojidir. Bunlardan başka yosunlar ve yosunlardan dönüştürülen kimyasallar gübre, boya, cam ve ilaç endüstrilerinde çok farklı şekillerde kullanılmaktadır. Bu nedenle Uzakdoğu ülkelerinde yosun endüstrisi en fazla ekonomik girdi sağlayan ve en ucuz istihdam yaratan bir sektör konumundadır. Örneğin, Çin’de sadece bir tek yosun türünü yetiştirerek geçimini sağlayan 60 bin aile olduğu bildirilmektedir. Karadeniz kıyılarında doğal olarak çok çeşitli yosun türleri bulunmaktadır. Bu yosunların işlenip değerlendirilmesi için deniz biyoteknolojisine gereksinim olacaktır. Eğer Türkiye’de yosun sanayi geliştirilebilirse tüm sahil bölgelerinde yeni bir istihdam alanı oluşacak ve böylece büyük kentlere göç de azalacaktır. Denizlerde kurulacak olan yo-

²⁸ Avrupa Komisyonu. 2012 <http://ec.europa.eu/environment/marine/> (2/10/2013)

sun çiftliklerinin balık çiftliklerinin aksine denizleri temizlediği bilinen bir gerçektir. Yosunlar, atmosferdeki karbondioksiti kullandıkları için küresel ısınmanın önlenmesinde de büyük rol oynayacaktır. Bölge Üniversitele-
rinde biyoteknolojinin her alanında (tıbbi, sınai, tarımsal, nanobiyotekno-
loji vd.) araştırmalar yapmak, yeni biyoürünler ve biyokimyasallar izole
edebilmek için öncelikle ilgili fakülte/bölüm/merkezler açılarak işlerlik
kazanması gerekmektedir.²⁹

Strateji 5: Türkiye, Avrupa Birliği denizcilik politikasına uyum göstermelidir.

Türkiye AB'nin aday üyesidir. Tam üyelik müzakere sürecinde, deniz ticareti ve taşımacılığı ile ilgili olarak; rekabet politikası (8. fasıl), balıkçılık (13. fasıl), taşımacılık politikası (14. fasıl), enerji (15. fasıl) ve gümrük birliği (29. fasıl) Türkiye'yi zorlayacaktır.

AB'de ortak denizcilik politikası oluşturma çabaları 1972 Paris zirvesine dayanmaktadır. 1973'te yeni üyelerin AT'ye girmesiyle, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde ele alınan denizyolu ile taşımacılık politikasının ana amaçları olarak şunlar belirlenmiştir: a)Topluluğun üçüncü ülkelerle yaptığı deniz ticareti çok önemli bir değerdedir. Ortak ticaret politikası çerçevesinde, deniz ticaretine ait düzenlemelerde Topluluk gemiciliğinin, uluslararası alandaki rekabetini güçlendirici önlemler alınacaktır. b)Roma Anlaşması'nın amaçlarına katkıda bulunacak şekilde, armatörler ve çalışanlar için, istihdam ortamının geliştirilmesi ve denizcilik sektöründe iktisadi gelişmenin sağlanması için çaba harcanacaktır. c) Topluluk filosunun ticari çıkarlarının zedelenmesi ve rekabet gücünün tamamlanması için uluslararası anlaşmalar dikkate alınacaktır. Buradaki ana stratejik amaç, AB ülkelerinin iç bünyede karar almaları yerine ortak politikaları benimsemeleridir.³⁰

AB denizcilik politikasına ilişkin son gelişmelerden biri, 2012'de onaylanan "Limasol Deklarasyonu"dur. Bu deklarasyon, AB ortak denizcilik politikasını teşvik etmektedir. Deklarasyona göre (ABHaber, 2012); AB için sürdürülebilir ve kapsamlı bir büyüme temelinde iyileşmeler yapılarak 'Avrupa 2020' hedeflerine yaklaşılabilecek; deniz ve

²⁹ Mustafa Türkmen, "Neden Deniz Biyoteknolojisi?", 2013, http://www.mustafa_turkmen.com.tr/tr/goster1.aspx?kod=122 (30/9/2013)

³⁰ Metin Kaya ve Muhsin Kadioğlu, "Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları", 2013, [http://www.marmara_cografya.com/pdf/1.7-\(s.123-134\)doc.dr.metino.kaya-ars.gormuhsinkadioglu_avrupabirliginin-denizcilik-politikalari.pdf](http://www.marmara_cografya.com/pdf/1.7-(s.123-134)doc.dr.metino.kaya-ars.gormuhsinkadioglu_avrupabirliginin-denizcilik-politikalari.pdf) (1/10/2013)

denizcilik sektörleri AB ekonomisi için büyüme ve istihdamda önemli sürücü olmaya devam edecek (bu sektörlerin brüt katma değer miktarları 495 milyar Avro'yu bulurken, 5,4 milyon Avrupalı AB üyesi ülkeler içerisinde bu sektörlerde istihdam edilmektedir); deniz eko sistem malları ve hizmetlerinin değerleriyle deniz çevresinin korunacak; Avrupa 2020 stratejisi sürdürülebilir bir 'mavi ekonomi' eksenine oturtulacak; Avrupa enerji piyasası ve ilgili hizmetlerinde, insan güvencesi, deniz ve okyanusların sağlığını riske atmadan kesintisiz uygunluk sağlanacak; mavi bioteknoloji sektörünün geliştirilmesi sürdürülecektir.

AB, gemi inşa sanayine sağladığı desteklerin yanısıra sektöre yönelik orta ve uzun vadeli stratejiler de geliştirmektedir. Bu stratejilerden biri olan 'liderlik programı' sektörün gelişmesi için sürdürülebilirlik ve bilgi yoğun temelli 'yenilik' ve 'nasıl yapmalı (know-how)' yeteneğini korumaya dayalı 2015 yılına kadar hedefleri ortaya koymaktadır. Türkiye de denizcilik sektörünün gelişmesi için AB pratiğine uygun bir şekilde çeşitli mali destekler (sübvansiyon) uygulamaktadır. Bu desteklerden bazıları; ihracata yönelik gemi yapıcılığında yatırım kredisi teminatı ve KDV indirimidir.³¹

Strateji 6: Yeni İpek Yolu'nun inşası için Türkiye inisiyatif almalıdır.

Burada bir 'öneriler paketi' dikkate alınabilir. İpek Yolu'nun modernleştirilmesine ilişkin olarak Kulaklıkaya'nın geliştirdiği bütüncül önerilere göre, Türkiye öncülüğünde bir koridor yönetim ajansının kurulması ve ilgili ülkelerin tek bir platformda toplanması İpek Yolu'nun iyileştirmesine önemli katkılar sağlayacaktır. Örneğin:³²

i-Bölgede ülkelerarası sınır geçişlerini kolaylaştıracak girişimler devreye sokulmalıdır: Gümrük işlemlerinin standardize edilmesi ve transit geçişlerin sağlanması gerekmektedir. Bölgenin taşımacılıkta yaşadığı problemler, UNESCAP tarafından süre/maliyet-mesafe yöntemiyle yapılan çalışmada karşılaştırmalı örnekler ile ortaya konulmaktadır. Örneğin Bişkek'ten yola çıkan bir kargo, Kırgız-Kazak sınırında 65 saat, Kazak-Rus sınırında ise 57 saat bekleme yaparak toplamda 207 saatte Rusya'nın Novosibirsk kentine ulaşmaktadır. Bu taşımacılık işleminin yaklaşık %60'ı iki sınır kapısında geçerken, toplam taşımacılık maliyetinin %64'ünü

³¹ DM-DTGM. *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri*, Ankara, 2011.

³² Ömercan Kulaklıkaya, "Modern İpek Yolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı", *TEPAV Değerlendirme Notu*, Şubat 2013, s. 1 ve 5-6.

oluşturmaktadır. Dolayısıyla bölgede transit geçişlerin sağlanması maliyeti düşürecek, ticareti kolaylaştıracaktır.

ii-Bölge ülkelerine demiryolu yatırımı yapılmalıdır: Demiryolu ile taşımacılık ekonomik, çevreci ve güvenlidir. Bu nedenle trenle taşımacılık ticareti teşvik edici özelliğe sahiptir. Modern İpek Yolu üzerindeki (Afganistan, vb.) ülkelere demiryolu altyapısının kurulması hem yaratacağı istihdam, hem de lojistik ağın güçlendirilmesi bakımından ekonomik sıçrama yaratacaktır.

iii-Bölgedeki gümrük sınır kapılarının modernize edilmesi için uluslararası toplumdaki destek alınmalıdır: Bölgede birden fazla taşımacılık yöntemiyle lojistik maliyetleri optimize eden kombine taşımacılık hizmeti benimsendiğinde taşımacılık maliyetlerinin yanı sıra depolama maliyetlerini de azaltacaktır. Türkmenistan ve Azerbaycan limanlarında kurulacak lojistik merkezler, Hazar Denizi üzerinden köprü görevi üstlenebilecektir. Bu sayede lojistik maliyetler düşecek, Avrasya bölgesinde ticaret akışı kolaylaşacaktır.

iv-Orta Asya'da ulaştırma ağlarının geliştirilerek Modern İpek Yolu rotasının etkin kullanılması için tüm ilgili ülkeler bütüncül yaklaşmalıdır: Bu bağlamda finansman, yönetim ve proje tasarımı gibi konulardan sorumlu bir koridor yönetim ajansı oluşturulmalıdır. Türkiye, Çin ve Rusya gibi ülkeler bu organizasyona destek olmalıdır. Ayrıca Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve Asya Kalkınma Bankası gibi kuruluşlardan destek aranmalıdır.

v-Türkiye, Modern İpek Yolu'ndan sorumlu koridor yönetim ajansının kurulmasında öncü rol oynayabilir: Modern İpek Yolu koridorlarında, ilgili darboğazların tespit edilmesi, en hızlı finansman kaynaklarının bulunması ve tarafların bir araya getirilmesi için bir platform oluşturulmalıdır. Bu platformda detaylı fizibilite çalışmaları ve çözüm odaklı projeler geliştirilmelidir. Bu bağlamda Türkiye, hem ilgili Orta Asya ülkeleri, hem de Çin ve Rusya gibi dışarıdan önemli destek sağlayabilecek ülkeleri bir araya getirebilir. Bu sayede ekonomik girişimlerde bulunulabileceği gibi, siyasi ve politik engellerin aşılması, işbirliğine gidilmesi de kolaylaşacaktır.

6. Sonuç

Rossabi, modern-öncesi tarih çerçevesinde Avrasya uygarlıkları anlatılırken en romantik konulardan birinin 'İpek Yolu' olduğunu belirtir. İpek Yolu olmasaydı, Çin, Orta Asya, Batı Asya ve elbette Avrupa arasında kültürel, politik ve iktisadi etkileşim bu kadar yoğun olmayacaktı.

İpek Yolu tarihi İ.Ö. 3. yüzyıldan beri Çinlilerin başrolünde yapılan kozmopolitik ticaretin de tarihidir.³³ İpek Yolu, üzerinde barındırdığı ülkelerin rengârenk bayrakları gibi ışıltılı bir caddeye benzemektedir. Bu caddenin ticari ve turistik trafiğe kapatılması, kara-deniz-hava yolları ve boru hatları ile bir bütünlük arzeden dünya ekonomisinin dinamizmini yitirmesi demek olacaktır.

İpek Yolu; Orta Doğu ve Kafkasya'dan dolayı aynı zamanda bir petrol yoludur ve bu yapısal durum yüzünden ilgili ülkeler birbirlerine karşı iktisadi çıkarlar bağlamında çatışmacı hale gelmektedir. Türkiye, petrol fazlasına sahip ülkelerle petrol açığı ülkeler arasında ortaya çıkan gerilimin tam ortasında yer almaktadır.³⁴ Fakat aynı İpek Yolu bölgesinde 'konuksever bir yatırım iklimi' varolduğu için Orta Doğu ve Kafkasya'nın petrolüne karşı hangi ülke 'susuzluk' çekiyorsa, o ülke bu bölgede doğrudan ve portföy yatırımları yaparak gidermeye çalışmaktadır.³⁵ Eski İpek Yolu'nda geleneksel mal ve madenlerin ticareti 'trampa' ve 'para' ile yapılırken, yeni İpek Yolu'nda boru hatları devrededir ve hiç olmadığı kadar disiplin ve güvenlik ihtiyacı ön plandadır.³⁶ Tarihsel İpek Yolu yeniden canlandırılacaksa, ancak bu ihtiyacın giderilmesi oranında olanaklı olabilecektir.

Deniz ticaretini doğrudan/dolaylı kapsayan İpek Yolu'nun hem bir 'yolcusu' ve hem de 'hancısı' olan Türkiye, küresel deniz ticareti ve taşımacılığının önemli bir parçası ve paydaşdır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin dünya deniz ticaretindeki payını artırmaya çalışması kadar doğal bir hedef olamaz.

³³ Morris Rossabi, "The Silk Roads: An Educational Resource", *Education About Asia*, Vol. 4, No. 1, Spring 1999.

³⁴ Ünlü (Alman) bilim insanı F. Neumark'ın da vurguladığı gibi; 'Türkiye'nin bir önemli özelliği (ve farkı), dünya enerji kaynaklarının %65'ini kapsayan Ortadoğu'nun tam göbeğinde bulunmasıdır ve büyük devletlerin küresel güç kavgalarında Türkiye de nasibini alacak ve bedelini ödeyecektir. (Aktaran; Erol Manisalı, "İpek Yolu Değil, Petrol Yolu...", *Cumhuriyet*, 25 Haziran 2012.)

³⁵ Dominic Barton, Kito de Boer and Gregory P. Wilson, "The new Silk Road: Opportunities for Asia and the Gulf", *McKinsey Quarterly*, July 2006.

³⁶ Bu ihtiyaç doğrultusunda 1999'da demokrasi, serbest piyasa ekonomisi ve güvenlik alanında işbirliğini öne çıkaran "İpek Yolu Strateji Yasası" ABD Senatosunda kabul edilmiştir. ABD'nin İpek Yolu politikası tarihsel İpek Yolu'nun kuralları ile uyum içinde olsa da bu yolun üzerindeki Orta Asya ve Orta Doğu'da istikrar yerine şiddet ve istikrarsızlığı egemen kılmıştır. Güven sorunu, tarihsel İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının önündeki en önemli engeldir. Batılı devletlerin bölgedeki enerji kaynaklarına ulaşmadaki ısrarı ile bölgede, çıkarları doğrultusunda, sorumluluk almaları güvenliğin daha erken gelmesini sağlayabilir. Avrupa'nın enerji ihtiyacını karşılayacak olan boru hatlarının güvenliği Avrupa için de önemli olacağından, gerçekleşecek boru hattı projeleri ülkeler arası 'güvenlik zinciri' görevini görebilir. (Turgay Düğen, "21. Yüzyılda İpek Yolu", *21. Yüzyıl*, S. 35, Kasım 2011, s. 50.)

Deniz ticaretinin özelliklerinden biri, son küresel mali krizin de gösterdiği gibi, iktisadi krizlere karşı kırılğan-hassas olmasıdır. Türkiye, deniz ticareti sektörünü; yarattığı katma değerler ve istihdam miktarı ve ayrıca cari denge üzerindeki baskısı nedeniyle koruma şemsiyesi altına almalıdır.

Türkiye, bir yandan olası krizlere karşı deniz ticareti sektörünü iyileştirirken, diğer yandan bu sektörün gelişmesi ve dünya ile rekabet edebilmesi için de; -salt parasal ve iktisadi birlik değil aynı zamanda bir ‘denizcilik entegrasyonu’ olan AB’nin ortak denizcilik politikasını rehber almalıdır. Ayrıca, Türkiye, bundan sonra, limanlar gibi altyapı yatırım yenilemelerini ihmal etmemeli, inovatif gemi tasarımlarıyla marka değerler yaratmalı, verimlilik esaslı ve gemi ihracatı geliri kaynaklı arge bütçesini kuvvetlendirmelidir. Örneğin, dünyada gemi üretimi ve ihracatında ‘saygın’ ve ‘sanayileşme ölçütü’ sayılan ro-ro ve hammadde tanker tipi gemiler üretip ihraç edebilmelidir.

İpek Yolu mülkiyet olarak Asya’ya ait olabilir, fakat yeni İpek Yolu’na artık Batılı ülkeler de ortaktır. Bu yüzden İpek Yolu’nun internasyonal bir karakteri bulunmaktadır. Bu karakter, bölge ülkelerinin kendi içinde, birbirlerine karşı ve bölge dışındaki ülkeler nezdinde ‘güçlü’(G), ‘zayıf’(Z), ‘fırsatçı’(F) ve ‘tehlikeli’(T) boyutları/özellikleri taşıdığına işaret etmektedir.³⁷ Özet bir GZFT tahlili çerçevesinde vurgulamak gerekirse:

i-İpek Yolu bölgesinin en ‘güçlü’ yönü, ülkelerin kaderini belirlediğine inanılan coğrafyasıdır ve buna bağlı zengin toprak, deniz ve su kaynaklarıdır.

ii-İpek Yolu üzerinde konuşlanmış ülkeler genellikle yarı-gelişmiş, ‘Üçüncü Dünya’ geçmişi olan, emek yoğun teknoloji ağırlıklı üretim yapan, Batı ile rekabet edebilir markalara sahip olmayan ülkelere olmaktadır. Bu yapısal sorunlar, bölgenin coğrafya ve demografya ile pek telafi edemeyeceği bir ‘zayıflık’tır.

iii-Bölge ülkeleri karşılaştırmalı üstünlükler tezine göre birbirini tamamlayan gıda, inşaat, enerji gibi sektörleri ve bu sektörlerde büyük yatırım ve tüketim ‘fırsatlar’ını barındırmakta, kara ve deniz ticari kanallarla da birbirlerine sürekli döviz geliri sağlamaktadırlar.

³⁷ İpek Yolu’nu GZFT tahliline tabi tutan çeşitli raporlara/ incelemelere rastlanabilir. Örneğin bkz. S. Gülden Ayman, Tülay Ayalp Kılıçdağı ve Aydın Sezer, *Avrupa Birliği’ne Katılım Sürecinde Türkiye’nin Komşu ve Çevre Ülkeler Politikası: Stratejik Yaklaşımlar*; TÜSİAD Yayını, İstanbul, 2007, s. 278.

iv-Orta Doğu ve Asya ülkeleri İpek Yolu boyunca birer tespih tanesi gibi sıralanan fakat özü itibariyle pek benzer (homojen) yapıda olmayan ülkeler olup, iktisadi krizlere ve siyasal istikrarsızlıklara çok açık ve alışkın ülkelerdir. Bu durum, bölge ülkelerini kırılğan ekonomiler şeklinde anlamlandırmaktadır ki, hem bölge ve hem de bu bölgenin ticari ortakları ve siyasal müttefikleri olan Batı için –dış ticaret pazarlarının daralması, savaş senaryolarının borçlanarak finanse edilmesi gibi- çeşitli ‘tehlikeler’ arz etmektedir.

Bölgenin küresel kıymetini arttıran bu İpek(Silk) Yolu hattında yer alan ilgili ülkeler, daha fazla ve daha adil bir refahın paylaşımı için ‘silk’inip kendi içinden -ECO, KEİB, Şanghay Beşlisi gibi- birçok iktisadi örgüt çıkartmışlardır. Bütün bu entegrasyon örgütlerine bir tür esin kaynağı olan AB ülkelerinden hiç biri, Çin topraklarından başlayıp üç kıtayı karadan ve denizden ticari olarak birleştirecek İpek Yolu’nu inşa etmemiş olabilir, fakat esasta bu ticaret yoluna İpek Yolu adını veren ilk bilim insanı bir Avrupalıdır. Dolayısıyla Avrupa’nın (bir kutup olarak Batı’nın), deniz ticaretiyle de mali krizleriyle de bölge ülkelerini etkilemesi normaldir. Kıyı şeridinden çok, ticari bağlantılarıyla orantılı olarak kim daha güçlüyse, o ülke diğerini daha fazla etkileyecektir.

İpek Yolu üzerinde konuşlanmış Asya, Avrupa ve Afrika’dan oluşan her üç (3A) kanat birbirine muhtaçtır, birbirini tamamlamaktadır: Ticaret ve barış gibi. Birinin diğerinin bir nedeni ya da sonucu olması sadece bir ayrıntıdan ibarettir. Barış olmadan ticaret, ticaret olmadan da barış olabilir mi? Uygulanması gereken evrensel bir politika varsa, o da neden ticareti barışın hizmetine sokmak olmasın? Bunun için İpek Yolu’nun yayıldığı kara topraklar da mavi denizler de yeterli değil midir?

Mali krizler arada bir ortaya çıkıp gölgelese de, bu konjonktürelidir; yeni İpek Yolu’na barışın her rengiyle örülecek ‘ipekli dantel’ simgesi ziyadesiyle yakışır ki ticari kıymetini hiçbir iktisatçı ölçemez. Fakat her iktisatçının şu feryadını duyabilirsiniz: Eğer savaş/terör baltaları gömülmezse, İpek Yolu’nun uzun geçiş duraklarını oluşturan başta Orta Doğu’nun hemen her köşesinde (Halep, Bağdat, Gazze, Musul, vd.) görüldüğü gibi İpek Yolu ölüm yolu olmaya devam eder: Dantel de (yani barış da) elden uçup gider ve şairin çağrıştırdığı gibi ‘Dante gibi sonuna geliriz ömrün!’ Dantelin üstüne düşürülen kanlı gözyaşı lekesini, Akdeniz’in bütün suyunu ticarileştiresek bile ne kadar silebiliriz acaba?

KAYNAKÇA

- ABHaber. “AB Birleşik Denizcilik Politikası:Limasol Deklarasyonu Onaylandı”, 9 Ekim 2012, http://www.abhaber.com/index.php?option=com_content&view=article&id=45835:ab-birlesik-denizcilik-politikasi-limasol-deklarasyonu-naylandi&catid=214&Itemid=915 (8/10/2013)
- Avrupa Komisyonu. 2012 <http://ec.europa.eu/environment/marine/> (2/10/2013)
- Ayman, S. Gülден, Tülay Ayalp Kılıçdağı ve Aydın Sezer. *Avrupa Birliği'ne Katılım Sürecinde Türkiye'nin Komşu ve Çevre Ülkeler Politikası: Stratejik Yaklaşımlar*; TÜSİAD Yayını, İstanbul, 2007.
- Barton, Dominic, Kito de Boer and Gregory P. Wilson. “The new Silk Road: Opportunities for Asia and the Gulf”, *McKinsey Quarterly*, July 2006, http://www.mckinseyquarterly.com/The_new_Silk_Road_Opportunities_for_Asia_and_the_Gulf_1814 (25.12.2013)
- China Travel. “History of Silk Road”, <http://www.chinatravelrus.com/silkroad/history.html> (8.12.2013)
- DM-DTGM (TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü). *Deniz Ticareti İstatistikleri*, Ankara, 2010.
- DM-DTGM. *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*, Ankara, 2010.
- DM-DTGM. *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri*, Ankara, 2011.
- DTGM. TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti Analizleri*, Ankara, 2012.
- Düğen, Turgay. “21. Yüzyılda İpek Yolu”, *21. Yüzyıl*, S. 35, Kasım 2011, s. 46-52.
- EB-İGEME (TC Ekonomi Bakanlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi). *Gemi İnşa Sektörü*, Ankara, 2012.
- Ece, J. Nur. *Denizcilik Piyasalarındaki Gelişmeler*, Çözüm Var Danışmanlık, 2008.
- Ece, J. Nur. “Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler”, *Deniz Haber*, 30 Temmuz 2012.
- European Commission. “EU support to the Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor”, MEMO/12/141, Brussels, 28 Feb. 2012, http://europa.eu/rapid/press-release-MEMO-12-141_en.htm (14/06/2014)

- İnsel, Aysu ve Ercan Sarıdoğan. “Krizin Türkiye’ye Etkileri”, *Vira Haber*, 13 Nisan 2009.
- Kalaycı, İrfan. “2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarete Korumacılık: Paradigma Kayması (mı?)”, *Maliye Dergisi*, S. 161, 2011, s. 76-104.
- Kalaycı, İrfan. “Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı”, *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011, s. 69-96.
- Kalkavan, Metin. “Deniz Taşımacılığı”, *İMEAK Deniz Ticaret Odası*, 9 Mayıs 2012.
- Kaya, Metin ve Muhsin Kadioğlu. “Avrupa Birliği’nin Denizcilik Politikaları”, 2013, [http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-\(s.123-134\)doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginidenizcilikpolitikolari.pdf](http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-(s.123-134)doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginidenizcilikpolitikolari.pdf) (1/10/2013)
- Kırpık, Güray. “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilig*, S. 61, Bahar 2012, s. 173-200.
- Koçak, İ. Hilmi. *Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012.
- Kulaklıkaya, Ömercan. “Modern İpek Yolu: Orta Asya’nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı”, TEPAV Değerlendirme Notu, Şubat 2013, s.1, 5-6.
- Manisalı, Erol. “İpek Yolu Değil, Petrol Yolu...” *Cumhuriyet*, 25 Haziran 2012.
- MB-Marine Biotech. ERA-NET Preparatory Action in MB, 2013, <http://www.marinebiotech.eu/> (1/10/2013)
- McKeeby, David. “The New Silk Road: Boon or Boondoggle?”, *TED Case Studies*, April 25, 2000, <http://www1.american.edu/ted/silkroad.htm> (10/07/2014)
- OECD. *Council Working Party on Shipbuilding (WP6): The Shipbuilding Industry in Turkey*, September 2011.
- Rossabi, Morris. “The Silk Roads: An Educational Resource”, *Education About Asia*, Vol. 4, No. 1, Spring 1999, <http://www.asian-studies.org/ea/silkroad.htm>
- TC Dışişleri Bakanlığı. “TRACECA”, <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa;14/06/2014.>
- TC Ekonomi Bakanlığı. *Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten*, S. 43, 28 Haziran–4 Temmuz 2013.

TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği. “TRACECA”, <http://www.traceca.org.tr/14/06/2014>.)

TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği. “Deniz Ulaştırması”, <http://www.traceca.org.tr/14/06/2014>.)

TÜSİAD. *Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: gemi İnşa Sanayii*, Yayın No: T/2010-10-54, 2010.

Türkmen, Mustafa. “Neden Deniz Biyoteknolojisi?”, 2013, <http://www.mustafa.turkmen.com.tr/tr/goster1.aspx?kod=122> (30/9/2013)

Yereli, A. Burçin. “Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler”, <http://ahmetburcinyereli.com/SILKROAD.pdf>, s. 1-18.

Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu

Güller ŞAHİN¹
İrfan KALAYCI²

Öz

Dünyanın en uzun ve en eski uluslararası ticaret yolu olan İpek Yolu, tarih boyunca hem geçtiği ülkelere iktisadi açıdan katkı sağlamış hem de Doğu–Batı uygarlıkları arasında bir köprü görevi görmüştür. Batı ülkeleri ve Çin arasındaki ticaret hacmi artmaya devam ederken, geleneksel deniz ulaşımına önemli bir seçenek ise geçmişten yeniden doğmaktadır: Modern İpek Yolu. Bu yeni kalkınma paradigması kapsamında ele alınacak çalışmamızın amacı, Modern İpek Yolu güzergâhı üzerinde bulunan ülkeler için çevresel ve iktisadi kalkınma arasındaki ilişkiyi “Çevresel Kuznets Eğrisi” (ÇKE) hipoteziyle test etmektir. Amaç doğrultusunda Modern İpek Yolu ülkelerinin CO₂ salınımı, kişi başı milli gelir, nüfus yoğunluğu ve enerji tüketimine ait değişkenleri 1992–2010 araştırma dönemi içerisinde panel veri yöntemi ile çözümlenmiştir. Tahmin bulgularımız Modern İpek Yolu ülkeleri için ÇKE hipotezinin geçerli olmadığını göstermiştir. Çalışmadan elde edilen diğer önemli bulgu ise –bütün katsayılar istatistiksel olarak anlamlı olmak üzere– kişi başı milli gelir ve enerji tüketimi değişkenlerinin, CO₂ salınım miktarıyla pozitif yönlü olarak çevre kirliliği üzerinde baskı yarattığı; buna karşılık nüfus yoğunluğu değişkeninin CO₂ salınım miktarıyla negatif ilişki içerisinde olduğudur.

Anahtar kelimeler: *İpek Yolu Ülkeleri, Çevresel Kuznets Eğrisi, Panel Veri Çözümlemesi.*

¹ Doktora Öğrencisi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat AD., gullersahin_@hotmail.com

² Doç. Dr., İnönü Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü, irfan.kalayci@inonu.edu.tr.

A New Global Development Paradigm: Sustainable the Silk Road

Abstract

Through history, the Silk Road, the world's longest and one of the oldest international trade routes, contributed economically to the countries that it traverses. It also served as a bridge between East–West civilizations. While the volume of trade between Western countries and China has continued to increase, an important alternative to traditional sea transport is about to be reborn: The Modern Silk Road. The aim of our study, which is handled as part of this new development paradigm, is to test the relationship between the environment and economic development with “Environmental Kuznets Curve” (EKC) for those countries on the Modern Silk Road route. In parallel with the purpose, CO₂ emissions, per capita national income, population density, and the variables of energy consumption of the Modern Silk Road are analyzed by the method of panel data within the period 1992–2010. Our estimation findings show that the EKC hypothesis is not valid for the countries of the Modern Silk Road. Other significant findings from the study—all coefficients are statistically significant—are as follows: Per capita income and energy consumption put pressure on environmental pollution in a positive way with the amount of CO₂ emissions, whereas population density is in negative correlation with the amount of CO₂.

Keywords: *The Silk Road Countries, Environmental Kuznets Curve, Panel Data Analysis.*

1. Giriş

“Halkların ve ırkların çeşitliliğinin birincil nedeni, izledikleri yoldur.”

Edmond Demolins

Sosyal bir varlık olan insanın refah ve mutluluğu, bir ölçüde, kültürlerarası etkileşimin kaynağına yani yola bağlıdır. Günümüzde birleşik kıta olarak ifade edilen Avrasya; Asya ile Avrupa kıtaları arasında şekillenen farklı (heterojen) pazarlardaki iktisadi ilişkilerin bir bireşimidir. Bu bireşimin temeli ise, tarihsel İpek Yolu’na dayanmaktadır.

İpek Yolu, yüzyıllar boyunca Asya ve Avrupa kıtaları arasında temelde ticaretin, özelde kültürel alışverişin sağlandığı tarihsel bir olgu olmuştur. Bu doğrultuda büyük bir dünya mirası olan İpek Yolu’na günümüz koşullarında şu sorularla yaklaşılabılır: “Geçmişten geleceğe İpek Yolu’nun anlamı nedir? Modern İpek Yolu ülkeleri küresel pazarda hangi konumdadır? Küresel pazarın odağı olma yolunda ilerleyen bu ülkelerin çevre ve iktisadi kalkınma boyutundaki ilişkisi nasıldır?”

İpek Yolu sadece ‘ticaret rotası’ olarak değil aynı zamanda ‘kültür rotası’ olarak da anlamlandırılmalıdır. Çünkü Asya ve Avrupa mozağinde büyük bir zaman derinliği ve çeşitlilik boyutlarını içeren kalıcı kültürlere kaynaklık etmiştir. Bu manevi kültürler Asya’nın geniş coğrafyasında yaşamış olan Hun İmparatorluğu, Moğol İmparatorluğu, Karahanlılar, Selçuklular gibi devletlerin yarattığı büyük uygarlık tarihinin zenginliğinde kendini belirginleştirir. Asya’da yaşamın üç yüzü olan yerleşik, yarı yerleşik ve göçebe yaşam değerleri ise İpek Yolu’nun kültürel yönlü bir başka göstergesidir. İçerisinde yaratıcılık ve farklılık tanımlarını besleyen bu yol, dünya kültürüne Uzakdoğu’nun Çin, Hint, Step ve İran kültürleriyle büyük bilimsel buluşlar ve eşsiz sanatsal ürünler bırakmıştır. Avrupa’dan ticaret amacıyla yola çıkan Hristiyan ve Yahudi tüccarlar, Müslümanlık, Zerdüştlük, Budizm, Şamanizm gibi birçok inanç ve öğretiyi tanışmışlardır. Dil boyutunda ise Hint–Avrupa ve Çin–Tibet dil ailesi grubuna ait dillerin dünya kültürüyle etkileşimini artırmıştır. Aynı zamanda Taklamakan Çölü’nün güneyinden ve kuzeyinden gelerek Taşkent’te mallarını mübadele eden kervanlar, Asya’nın zor coğrafi koşullarına da maruz kalmışlardır. İpek Yolu’nun kültür rotası, farklılıkların yoludur ve toplumların yaşamında büyük boşlukları doldurmuştur.

İpek Yolu, güney ve kuzey yönlü büyük ticaret yollarına da bağlanarak, yeryüzünde büyük kervanlar tarafından uzun süre kullanılan tarihsel ana yollardan en büyüğü olmuştur. Günümüzde yeni kalkınma paradigması diye tanımlanan Modern İpek Yolu ‘ticaret rotası’ boyutunda da

düşünülebilir. 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından küresel ve bölgesel güçler arasında Avrupa ve ABD'nin öncülü olduğu Atlantik ekonomisi önemini kaybetmiş; fakat zengin enerji kaynaklarına bağlı yüksek jeo-ekonomik konumları nedeniyle İpek Yolu ülkelerine yönelik olmak üzere Orta Asya'da etkinlik kurma mücadelesi başlamıştır. Orta Asya'daki bu güç mücadelesinde ABD, Rusya ve Çin başat roldeki küresel güçler, Hindistan ve Türkiye ise kilit konuma sahip bölgesel güçler olarak öne çıkmaktadır.

Küresel düzlemde coğrafi sınırların birbirine yakınsadığı günümüz dünyasında Orta Asya'da etkinlik kurma mücadelesinin, yeni bir kalkınma tanımı içeren Modern İpek Yolu ülkelerine yönelik olması çalışmamızın çevre ve iktisadi kalkınma ilişkisi yani 'sürdürülebilirlik' bağlamında ele alınmasına neden olmuştur. Bu doğrultuda çalışma, sürdürülebilirliğin çevre boyutunun ölçümüne katkı sağlayan ve akademik literatürde sıklıkla uygulama alanı bulan 'Çevresel Kuznets Eğrisi' ((Environmental Kuznets Curve, EKC) ve Modern İpek Yolu ülkeleri ilintisiyle örüntülenmiştir. Amaç dâhilinde çalışma birbirinin ardılı olan dört bölümde kurgulanmıştır. Birinci bölümde Doğu ve Batı uygarlıkları arasında sadece tüccarların değil, aynı zamanda ordular, fikirler, diller ve dinlerin kısaca kültürlerin de yolu olan tarihsel İpek Yolu hakkında kısa bir bilgilendirme yapılmış; ikinci bölümde sürdürülebilir kalkınmanın çevre boyutu ele alınmış; üçüncü bölümde EKC hipotezi kapsamında Modern İpek Yolu ülkelerine yönelik değerlendirmeye yer verilmiştir. Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde ise Modern İpek Yolu ülkelerinin çevre ve iktisadi kalkınma ilişkine yönelik ekonometrik bir uygulamaya yer verilmiştir. Burada EKC hipotezini en iyi temsil ettiği düşünülen karbondioksit salınımları, kişi başı milli gelir, nüfus yoğunluğu, enerji tüketimi değişkenlerine ait zaman serisi panel veri yapısına uygun "Genelleştirilmiş En Küçük Kareler" yöntemiyle tahmin edilmiştir.

2. Geçmişten Geleceğe İpek Yolu

İpek Yolu Orta Asya, Avrupa, Kuzey Hindistan ve Çin arasındaki iktisadi ve kültürel alışverişi geliştirmek amacıyla Han Hanedanlığı döneminde (MÖ 206–MS 220) inşa edilen yol bağlantısıdır. Yapılan araştırmalar, eski güzergâhın 'Hexi Route', 'Juyan or Praire Route' ve 'Qinghai Route' olmak üzere üç farklı yol üzerinden gerçekleştirildiğini ortaya koymaktadır.³

³ Shuzhi Wang and Xiuhai Zhao, "Re-evaluating the Silk Road's Qinghai Route using dendrochronology", *Dendrochronologia*, 31, 2013, p. 34.

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan dünyaca ünlü tarihsel kervan yoluna İpek Yolu ismini veren, 1877 yılında Alman gezgin ve arkeolog Baron Freiherr Ferdinand Von Richtofen'dir. Yol boyunca en çok taşınan ve çok değer verilen ticaret malı Çin'den getirilen ipek⁴ olduğu için yol bu isimle tanımlanmıştır. MÖ 2. yüzyılda ipeğin Çin dışında batıya olan ilk ticareti ise Çinli elçi Zhang Qian ile başlamıştır. Alman kaynaklarda “Die Seidenstrasse”, İngiliz kaynaklarında “The Silk Road”, Çin kaynaklarında “Sichou Zhi”, Rus kaynaklarında “Velikiy Sholkoviy”, Fransız kaynaklarda “La Route de la Soie” olmak üzere çeşitli şekillerde ifade edilmiştir⁵.

İpek Yolu, dokusu itibariyle bölge ülkelerinin ticari ve kültürel gelişmesinde anahtar öneme sahip olmuştur. Zira bu yol üzerinde bulunan ülkeler farklı habitat, dil, din, tarih barındırmakta, ayrıca doğudan batıya ve batıdan doğuya yönelik yapılan ticaretin kavşak noktasında bulunmaktadır. (İpek Yolu coğrafyasını ilgilendiren maddi ve manevi kültürün alanları ve etkileri Tablo 1’de sıralanmıştır.)

Batı’yı Uzakdoğu’ya, Hindistan’ı Çin’e bağlayan, Orta Asya’yı baştanbaşa geçen 2000 yıllık İpek Yolu altın çağında⁶ kuş uçuşu 7.500 km, normal dönüşlü gidişiyile 10.000 km uzunlukta idi. Doğu Türkistan yakınlarında Kansu’dan başlayan yolun ilk durağı Kâşgar’dır. Buradan bir kol güneye Hindistan’a yönelir, diğeri Fergana üzerinden İran’ı aşarak Anadolu sınırlarına dayanırdı. Batı tarafındaki Anadolu İpek Yolu hattı, Antakya ve Sûr’dan başlayarak İran ve Afganistan’ın kuzeyinden geçer ve Pamir bölgesine varırdı. İran tarafında Baktriya’ya Hemedân, Shahrud ve Türkmenistan’a Merv yolu ile devam ederdi. Buradan Taşkent’ten doğudan ve batıdan gelen kervanlar arasında mallar değiş tokuş edilirdi. Yolun bir kolu Baktriya yolundan Hindistan’a gider, başka bir kol da Batı Türkistan’ın güneyinden geçerek Doğu Türkistan’a doğru iki kol halinde uzanırdı. Bu yollar üzerinden giderek Taklamakan Çölü’nün güneyinden veya kuzeyinden geçmek mümkündü.⁷

⁴ İpeğin ticari önemi; altın gibi saklama aracı, değişim aracı, Çin’de ketenden 2 kat, Batı’da ise ketenden 4-6 kat daha değerli olmasından kaynaklanmaktadır.

⁵ Wojciech Hübner, “The Silk Road: a Case in Ancient International Business. In search for guidelines for the contemporary world”, January 8th 2014, Vistula University, Warsaw; Daniel C. Waugh, “The Silk Roads in History”, p.13, <http://penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf>, (24/04/2013).

⁶ Tarihsel İpek Yolu’nun altın çağı, 13. ve 15. yüzyıllar arasındadır.

⁷ Güray Kırpık, “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilig*, S. 61, Bahar 2012, s. 175.

Tablo 1: İpek Yolu'nun Kültürel Alanları ve Yarattığı Etkileşim

Alan/Etki	Doğrudan Etki	Uzun Vadeli Etki
Din	Yeni felsefi ve dinsel içerikli kavramların yaygınlaştırılması	Din coğrafyasında yapısal değişiklikler; hoşgörüyü doğru itici güç
Dil/İletişim	Dilsel etkileşim; kelime ve deyimlerin alınması; çevirmenlere artan talep	Yabancı dile ve dilbilgisine teşvik; yabancı kültürleri kavrama
Kültürel alışkanlıklar ve gelenekler	Çeşitli kültürel etkileşimleri alma; yabancı kültürün yerel kültüre girişi	Yabancı kültürlerin farklı göstergelerine hoşgörü; kültürel çeşitliliğe hayranlık
Yenilik ve yeni fikirler	Yeni fikirlerin yayılması; fikirlerin çapraz tozlaşması; yaratıcı ilham	Yenilikleri inceleyerek sürdürülen yaratıcılığın gelişimi için uygun ortam
Doğrudan kişilerarası iletişim	Farklı kültürlerden insanlar arasındaki evlilikler	Etnik çeşitliliklerin kabulü
Girişimcilik, yaratıcılık	Artan yeniliklerin eğilimi doğrultusunda, ağ teknikleri ve yeni pazarlama fikirleri geliştirme	Girişimci davranışları teşvik
Politik görüşler	İktisadi işbirliğini geliştirmeye, barışçıl yaşamaya, ulusal ekonomi ve devlet yönetiminde seçenek bilgilere teşvik	Kalıcı politik görüşler için faydacı ve somut seçenekler

Kaynak: Hübner, 2014: 20.

İpek Yolu'nun geçtiği Anadolu'nun doğu ve güneydoğusu ile İran ve Batı Türkistan coğrafyasında 7. yüzyılın ortalarından itibaren iki rakip devlet yerine egemenliği oldukça uzun sürecek İslam hâkimiyeti devri başladı. Bu hâkimiyet süreci Hulefâ-yı Râşidîn devri ile başlayıp, Türkistan'ın doğu kısımlarında Türklerin elinde bulunan topraklara kadar Emeviler ve Abbasilerle devam etti. Abbasi devletinin kurulması ve Orta Asya'daki Arap kontrolü sayesinde bölge, 8. yüzyılın ikinci yarısına kadar yeni bir refah dönemine girdi. Bu dönemde İslam uygarlığı pek çok tehdidi ve karmaşık yapıyı önledi. Ticaretin gerek Hazar Denizi'nin güneyindeki eski İran coğrafyasında, gerekse Türklerle Bizanslılar arasındaki görüşmelerden sonra açılan Karadeniz kuzeyindeki bozkır bölgesinde oldukça yoğun olarak yaşandığı bu süreç, 11. yüzyılın ortalarında Selçuklu Türk egemenliği ile yeni bir şekle büründü. Selçuklular, İran'ın büyük kısmını fethederek

bu fetihlerine Anadolu'yu ve Türkistan'ı da eklediler. Ancak çok sayıdaki devletler ve hanedanlıklar sebebiyle siyasi bölünmüşlük, tek bir iktisadi sistemin olmayışı, Türk boyları ve hanedan üyeleri arasındaki rekabet, 13. yüzyılın ortalarına kadar kervan ticaretinin güvenilirliğini, tüccarların can ve mal güvenliğini etkiledi. 13. yüzyılda Orta Asya'nın içlerinden başlayıp Selçuklu egemenliğindeki Anadolu da dâhil olmak üzere İpek Yolu'nun geçtiği bütün İran coğrafyasını etkileyen Moğol istilası ile durum tamamen değişti. Bu istilayla birlikte büyük bir kargaşa ortamı yaşanmış, çok sayıda insan öldürülmüş, ticaret merkezleri tahrip edilmiş ve yol güzergâhı İran içerisinden geçerek Orta ve Batı Anadolu'ya doğru devam eden bir hal almıştır. Moğol İmparatorluğu'ndan sonra ise İpek Yolu artık devrini tamamlamıştır.⁸ Deniz yolları da dâhil olmak üzere Moğol devrinden sonra İpek Yolu'nun altın çağı sona ermiş, diğer yolların gölgesinde kalmaya başlamıştır. Çünkü aynı dönemde pastoral toplumlar da tümüyle gerilemeye başlamışlardır.⁹ Irene M. Franck ve David M. Brownstone'nin dedikleri gibi; *“Moğollar ile İpek Yolu, son büyük günlerini geçirdi. 15. yüzyılın ortalarında İstanbul'un fethiyle de İpek Yolu bir zaman için kesin olarak sona erdi. Asya ticareti ve seyahati devam etmesine rağmen İpek Yolu bir daha artık geri gelmeyecekti.”*¹⁰

Oysa tarih bu varsayımları haksız çıkaracak, 19. yüzyılda öne çıkan Avrupa ve ABD'nin öncülü olduğu Atlantik'in iktisadi yapısı 20. yüzyılın son on yılında Sovyetler Birliği ülkelerinin bağımsızlığıyla birlikte değişmeye başlayacaktır. Bu değişim Çin, Hindistan ve Güney Asya ülkelerinin iktisadi kalkınma seyirleri, Orta Asya ülkelerindeki geniş enerji kaynakları ve bu ülkelerin doğu-batı ticaretindeki stratejik konumları nedeniyle İpek Yolu'nun canlandırılması yeniden gündeme gelecek, bir kez daha küresel pazarın etkin coğrafyalarından biri olacak, böylece geçmişten geleceğe yeni bir kalkınma paradigması doğacaktır. Bu kalkınma paradigması içerisinde tarihsel İpek Yolu'ndan, Modern İpek Yolu'na evrilme aşamasında doğu-batı yönlü ticareti birleştiren yol güzergâhları, Harita 1'de görülebileceği gibi üç ayrı koridor (rota) şeklinde uzadıkça uzayacaktı.

⁸ Mehmet Tezcan, “İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, S. 3/1, 2014, s. 118; Daniel C. Waugh, “The Silk Roads in History”, <http://penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf>, p. 6 (24/04/2013).

⁹ David Christian, “Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History” *Journal of World History* 11, 1, 2000, p. 6.

¹⁰ Aktaran: David Christian, “Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History” *Journal of World History* 11, 1, 2000, p. 6.

Harita 1: Modern İpek Yolu'nun Doğu-Batı Ulaşım Koridorları



Kaynak: Kulaklıkaya, 2013: 6.

Harita 1 incelendiğinde, Çin ve Pasifik Asyası'nı Avrupa pazarına bağlayan mevcut üç önemli ticaret koridoru olduğu görülmektedir: 1. Kuzey koridor: Rusya üzerinden Trans-Sibirya hattı boyunca Rus anakarasından geçerek, Kazakistan ve Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. 2. Orta koridor: Çin'den kuzeye çıkarak, Kazakistan üzerinden Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye'den geçerek Avrupa'ya uzanmaktadır. 3. Güney koridor: Kazakistan'dan başlayarak sırasıyla Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran hattı üzerinden Türkiye'ye, buradan da Avrupa'ya bağlanmaktadır.

Yeni güzergâhlarda yer alan Afganistan, Azerbaycan, Belarus, Çin, Gürcistan, Hindistan, Irak, İran, Kazakistan, Güney Kore, Kırgızistan, Moğolistan, Pakistan, Rusya, Suriye, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan olmak üzere toplam 19 ülke Modern İpek Yolu'nun ticaret koridoru üzerinde bulunan ülkeler olarak görülmektedir.

Modern İpek Yolu'nun günümüz dünyasına sunduğu önemli seçenekler ise şunlardır:¹¹

► Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayacak bu güzergâhlara bakıldığında, orta ve güney koridorların hem Avrupa özelinde hem de ABD-AB ikiliğinde oluşturulmak istenen Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı çerçevesinde ABD için son derece önemli olduğu görülmektedir. Bu

¹¹ Cemil Ertem, "Asimetrik Savaş ve Yeni İpek Yolu", <http://www.haber7.com/yazarlar/cemil-ertem/1139254-asimetrik-savas-ve-yeni-ipek-yolu> (25/04/2014).

durumda orta koridor mevcut Modern İpek Yolu için en ciddi seçenektir ve söz konusu güzergâhta demiryolu öne çıkmaktadır. Bunun için Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan, Bakü–Tiflis–Kars demiryoluna çok önem vermektedir.

► Orta ve güney koridorlar aynı zamanda Rusya dışında yeni enerji kaynaklarını Avrupa'ya ulaştıracak tek seçenektir. Modern İpek Yolu ile Güney Gaz Koridoru bu anlamda birbirine yakınsamalıdır.

► Kuzey koridora yönelik olarak Rusya, 2010'dan beri Belarus ve Kazakistan ile gümrük birliği içindedir.

► Rusya'nın etkinlik mücadelesini artırma amacı kapsamında günümüzde kuzey koridoru, Kırım sorunundan sonra Batı için çok önemli politik sakıncaları içermektedir.

► Hızla büyüyen Çin ve Orta Asya, yeni bir kalkınma paradigmasına işaret etmektedir. Bu paradigma, gelişmiş Batılı ülkelerin deneyimleri ve katkıları ile, ortak yürütülmek durumundadır. Bu ortaklıkta barış ve küresel bütünleşme mantığı rol oynayacaktır.

► Mevcut yol güzergâhları AB'ye üye ülkelerin genişlemesi için de kritik öneme sahiptir.

► Modern İpek Yolu'nun hangi güzergâhı öne çıkarsa çıksın kilit ülke Türkiye'dir. Bu nedenle Türkiye'deki barış, demokrasi ve istikrar ortamı bölgesel çıkarlar ve bu çıkarların küreselleşmesi için önemlidir.

3. Sürdürülebilir Kalkınmanın Çevre Boyutu

Bilim ve teknolojideki gelişmelere bağlı olarak sanayileşmenin hız kazandığı 20. yüzyılda, çevre ile iktisadi gelişme arasında kalınan ikilemlerde tercih edilen ekonomi olmuştur. Dışlanan çevre boyutunun, ancak 1970'li yıllarda gündeme gelmeye başladığı görülmektedir. Çevre konusunda oluşan farkındalığın temel nedeni ise, 1960'lı yıllardan itibaren iktisadi kalkınmanın neden olduğu sorunların yerel boyuttan çıkıp, küresel boyutta hissedilmeye başlanmasıdır. Üretim ve tüketimdeki hızlı artışa bağlı olarak enerji tüketiminin boyutlarının genişlemesi; sanayileşmenin getirdiği atık sorunu; doğal kaynakların tükenmeye başlaması; iklim değişikliklerinin neden olduğu küresel ısınma; bitki ve hayvan türlerinin çeşitliliğinin azalması; çevre kirliliği; hızlı nüfus artışı doğrultusunda artan işsizlik; yoksulluk hatta açlık gibi olumsuzluklar hem çevresel hem de sosyal sorunların

ciddiyetini gözler önüne sermiş, söz konusu sorunlar geleceği tehdit eder hale gelmiştir. Özellikle sanayileşme, hızlı nüfus artışı ve ülkelerin sınırsız iktisadi büyüme amaçları ekolojik sistemlerdeki bozulmanın temel unsurlarıdır. İnsan faaliyetlerinin küresel bir doğaya sahip olması nedeniyle çevresel koşulların kötüleşmesi önemli sorunları da beraberinde getirmektedir. Ancak günümüzde çevreyi etkileme konusunda ülkeler olumlu ya da olumsuz anlamda tarihin en modern araçlarına da sahiptir.¹²

Çevre ve ekonomi bağımlılığının kalkınma politikaları içerisine alınmasına gereksinim olduğuna dair ilk kapsamlı uyarı, 1972 yılında Roma Kulübü'nün "Büyümenin Sınırları" başlıklı raporunda yapılmıştır. Aynı yıl içerisinde "Birleşmiş Milletler Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı"nda çevre ve kalkınma arasındaki dengeyi ön plana çıkaran 'çevresel-çevreci kalkınma' politikası bağlamında sürdürülebilir kalkınmanın iki temel ögesi olan "insan merkezlilik" ve "gelecek nesillerin kaynaklarının korunması" konuları ilk kez gündeme taşınmıştır. Politik ve bilimsel olarak sürdürülebilir kalkınma kavramına ise resmi anlamda ilk kez 1987 yılında BM Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından yayınlanan "Ortak Geleceğimiz" isimli Brundtland Raporu'nda yer verilmiştir. Ancak sürdürülebilir kalkınmanın küresel çapta etkin bir politika haline dönüşmesi yirmi yıllık bir gecikmeyle 1992 yılında yapılan Rio Zirve'sinden sonra mümkün olabilmektedir.¹³

Tarihsel süreç içerisinde iktisadi kalkınma kapsamında çevreye verilen önemin artması, çevre ve kalkınma ilişkisi üzerine geniş bir akademik literatür oluşmasına olanak sağlamıştır. Sınai kalkınmanın çevre kirliliği üzerindeki etkisinin incelendiği söz konusu literatürde, çevre bozulmasını temsil eden pek çok değişkenin kullanıldığı uygulamalı çalışmalar yapılmış ve bu çalışmalar yazında Çevresel Kuznets Eğrisi (EKC) etrafında yoğunluk kazanmıştır.

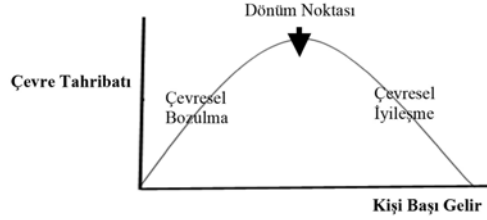
EKC, Simon Kuznets'in (1955) yaptığı "İktisadi Büyüme ve Gelir Eşitliği" başlıklı bilimsel eserine dayalı olarak, Grossman ve Krueger (1991, 1995)

¹² Miroslav Rusko, Jozef Sablik, Petra Marková, Manfred Lach and Stefan Friedrich, "Sustainable Development, Quality Management System and Environmental Management System in Slovak Republic", *Procedia Engineering*, 69, 2014, p. 487; Emine Öner Kaya, "Sürdürülebilir Kalkınma Sürecinde Bankaların Rolü ve Türkiye'de Sürdürülebilir Bankacılık Uygulamaları", *İşletme Araştırmaları Dergisi*, S. 2/3, 2010, s. 77.

¹³ Lennart Olsson, Jean-Charles Hourcade and Jonathan Köhler, "Sustainable Development in a Globalized World", *Journal of Environment & Development*, 23 (1), 2014, p. 5. Mehmet Alagöz, "Sürdürülebilir Kalkınmada Çevre Faktörü: Teorik Bir Bakış", *Akademik Bakış*, 2007, S. 11, s. 3.

tarafından çevre kirliliği ve iktisadi kalkınma arasındaki ilişki olarak tanımlanmış ve literatürde benimsenmiştir. EKC hipotezine göre; çevresel kirlenme ile genellikle kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) açısından ölçülen iktisadi kalkınma arasındaki ilişki önce artan oranlı bir eğri oluşturmakta, doyum noktasına ulaştıktan sonra ise azalan oranlı bir eğriye dönüşmektedir. Buna göre, iktisadi gelişim sürecinin başlangıç aşamasında çevresel kirlenme artmakta, fakat daha sonra dönüm noktasındaki GSYH düzeyinden itibaren çevresel koşullarda iyileşme gözlenmektedir. Bu durum, kişi başı gelirin (ters-U) şeklindeki işlevi olarak (Grafik 1) gösterilmektedir.¹⁴

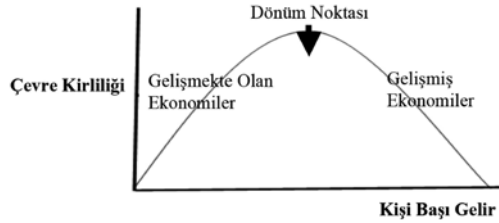
Grafik 1: Tipik Çevresel Kuznets Eğrisi Diyagramı



Kaynak: Yandle et al., 2004: 3.

Kuznets eğrisine benzer şekilde çevre kirliliği ve kişi başı gelir arasında bir çan eğrisi ile temsil edilerek gözlenen değişken nitelikteki ilişki, gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomiler açısından türetilerek Grafik 2'de gösterilebilir¹⁵.

Grafik 2: Ekonomiye Uyarlanmış Çevresel Kuznets Eğrisi Diyagramı



Kaynak: Yandle et al., 2002: 3.

¹⁴ Lin Shu, Zeng Fantang, Fang Huaiyang, Xu Zhencheng, "An Empirical Test of the Environmental Kuznets Curve in Guangdong Province, China", *APCBEE Procedia*, N. 1, 2012, p. 205.

¹⁵ Bruce, Yandle, Maya Vijayaraghavan and Madhusudan Bhattacharai. "The Environmental Kuznets Curve", *PERC Research Study*, May 2002, 02-1, p. 3.

EKC hipotezini test etmeye dönük çalışmalarda ülkelerarası yatay kesit veya panel verilere dayalı regresyon çözümlemeleri ile sıklıkla karşılaşılmakta, tek ülkeli ve zaman serisi verilerini kapsayan uygulamalar ise azınlıkta kalmaktadır. Hipotezi sınamaya yönelik yapılan uygulamalı çalışmalarda çevre kirliliği ile iktisadi kalkınma arasında çeşitli şekillerde var olması olası ilişkilerin tahmini için ağırlıklı olarak kullanılan modelin indirgenmiş biçimini¹⁶ gösteren denklik aşağıdaki gibidir:¹⁷

$$Y_{i,t} = \partial_{i,t} + \beta_1 X_{i,t} + \beta_2 X_{i,t}^2 + \beta_3 X_{i,t}^3 + \beta_4 Z_{i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad [1]$$

Denklikteki Y çevre kirliliği bağımlı değişkenini; X geliri, Z çevresel kirlilik üzerinde etkisi olduğu varsayılan diğer açıklayıcı değişkenleri, i birimleri, t zaman aralığını, ∂ sabit terimi temsil eden notasyonlardır.

Model [1] tahmin edildiğinde –elde edilen katsayıların işaretleri dikkate alınmak suretiyle– çevre kirliliği ile gelir arasındaki EKC varsayımına yönelik temel hipotezden çıkarılan olası türev hipotezler şunlardır:¹⁸

1. $\beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında ilişki olmaması durumudur.
2. $\beta_3 > 0, \beta_4 = \beta_5 = 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında monoton artan doğrusal bir ilişki olduğu durumudur.
3. $\beta_3 < 0, \beta_4 = \beta_5 = 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında monoton azalan doğrusal bir ilişki olduğu durumu göstermektedir.
4. $\beta_3 \geq 0, \beta_4 < 0, \beta_5 = 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında karesel bir ilişkinin varlığı durumudur. Bu ilişki ters-U biçiminde bir eğri oluşturur ve EKC hipotezinin geçerliliğine işaret eder.
5. $\beta_3 \leq 0, \beta_4 > 0, \beta_5 = 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında U biçiminde bir eğri oluşturan karesel bir ilişki vardır.
6. $\beta_3 \geq 0, \beta_4 \leq 0, \beta_5 > 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında N biçiminde bir eğri oluşturan kübik bir polinom ilişkisini gösterir.

¹⁶ Konu alanının dağılmasını önlemek ve anlatım kolaylığı sağlamak açısından EKC ile ilgili yöntemsel ayrıntıya girilmemiştir.

¹⁷ Güler Günsoy, “Çevresel Bozulma ve Ekonomik Büyüme İlişkisi Üzerine Bir İnceleme”, *Mevzuat Dergisi*, S. 113, Mayıs 2007, <http://mevzuatdergisi.com/2007/05a/01.htm> (28/04/2014).

¹⁸ Funda Aslan, *İktisadi Büyümenin Ekolojik Sınırları ve Kalkınmanın Sürdürülebilirliği*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2010.

7. $\beta_3 \leq 0, \beta_4 \geq 0, \beta_5 < 0 \rightarrow$ çevre kirliliği ile gelir arasında ters-N şeklinde kübik bir polinom ilişkisinin ifadesidir.

EKC hipotezinin yukarıda belirtilen türev hipotezleri; çalışmamızın üçüncü bölümünde açıklanan kuramsal temelli önsel beklentilerimiz doğrultusunda dördüncü bölümde yapılan uygulamalı çözümlemeyle sınınmıştır.

4. Çevresel Kuznets Eğrisi Kapsamında Modern İpek Yolu Ülkeleri Üzerine Bir Değerlendirme

Çalışmanın bu bölümünde Modern İpek Yolu güzergâhı üzerinde bulunan 17 ülkenin¹⁹ karbondioksit (CO₂) sera gazının atmosfere yayılımını artırdığı varsayılan GSYH, nüfus yoğunluğu ve enerji tüketimi açıklayıcı değişkenleri için 2010²⁰ yılı veriler tablolştırılmış; ardından özgün verilerin yakınsama ya da ıraksama ilişkisini daha net görebilmek amacıyla logaritmik dönüşüm işlemi uygulanmış değerler grafiklere aktarılmıştır. Modern İpek Yolu ülkeleri olarak değerlendirmeye alınan 17 ülkeye ait yıllık GSYH büyüme, kişi başı GSYH büyüme ve toplam GSYH gösterge değerleri Tablo 2, Grafik 3 ve Grafik 4'te gösterilmektedir.

Tablo 2 ve Grafik 3 birlikte ele alındığında; GSYH yıllık büyüme değerlerinin Kırgızistan ve Pakistan'da; kişi başı GSYH yıllık büyüme değerlerinin ise Kırgızistan, Pakistan ve Suriye'de dünya ortalamasının altında olduğu görülmektedir. Çin ve Hindistan ise her iki göstergede de en yüksek büyüme oranına sahip olup, Modern İpek Yolu ülkeleri içerisindeki gelişmiş en iyi ekonomilerdir.

Modern İpek Yolu ülkelerinin örneklem kümesi içerisinde yer alan ve nominal GSYH değerlerine ait Grafik 4'ün incelenmesi söz konusu ülkelerin küresel pazardaki konumlarının projeksiyonu işlevi görmektedir. Dünyanın gelişmiş ekonomileri sıralamasında²¹ üst sıralarda yer alan Çin,

¹⁹ Değerlendirme kapsamına alınan Modern İpek Yolu ülkeleri: Çin, Azerbaycan, Hindistan, Güney Kore, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moğolistan, Özbekistan, Pakistan, Rusya, Suriye, Tacikistan, Gürcistan, Türkiye, Türkmenistan, Belarus'tur. (Afganistan'la ilgili olarak enerji tüketiminde hiç bir yıla ait veri olmaması ve Irak'la ilgili olarak da kayıp verilere ait yılların çokluğu nedeniyle iki ülke çözümleme kapsamı dışında tutulmuştur.)

²⁰ Analitik değerlendirme kapsamındaki ülkelere ait verilerin 2010 yılı için seçilmesinin nedeni, çalışmanın dördüncü alt bölümünde yer alan uygulamalı çözümlememizle örtüşmesini sağlamak içindir.

²¹ 2010 baz yılına göre nominal GSYH sıralaması: Çin (2), Hindistan (9), Rusya (11), Güney Kore (14), Türkiye (17), İran (29), Pakistan (47), Kazakistan (52), Suriye (67), Belarus (70), Azerbaycan (72), Özbekistan (82), Türkmenistan (98), Gürcistan (120), Moğolistan (140), Tacikistan (143) ve Kırgızistan (149). Bkz. World Bank, <http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GDP.pdf> (erişim: 11/05/14).

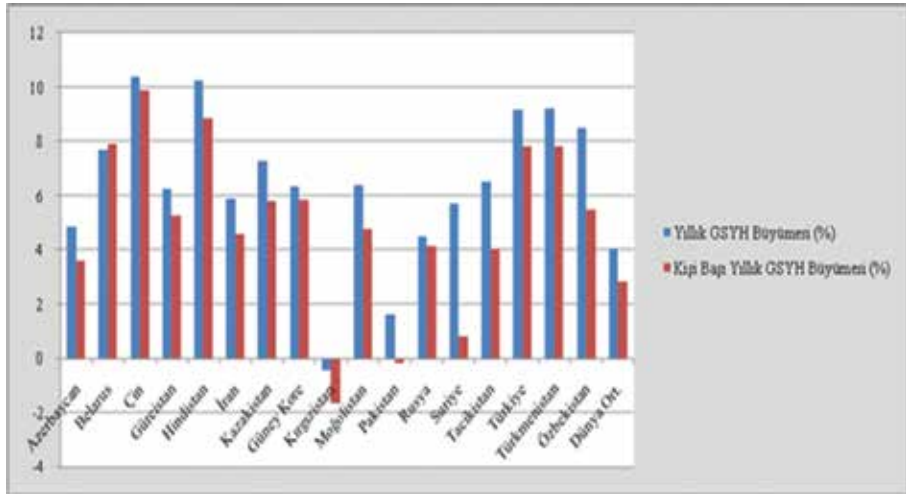
Hindistan, Rusya ve Güney Kore İpek Yolu ülkeleri içerisinde en fazla dikkat çeken ülkelerdir. Çin, dünya GSYH miktarının yaklaşık %10'undan fazlasına sahiptir.

Tablo 2: İpek Yolu Ülkelerinin GSYH Verileri (2010)

	Yıllık GSYH Büyümesi (%)	Kişi Başı Yıllık GSYH Büyümesi (%)	GSYH (nominal, milyon \$)	Ülke	Yıllık GSYH Büyümesi (%)	Kişi Başı Yıllık GSYH Büyümesi (%)	GSYH (nominal, milyon \$)
Azerbaycan	4,85	3,61	51.092	Moğolistan	6,37	4,78	6.083
Belarus	7,70	7,89	54.713	Pakistan	1,61	-0,19	174.799
Çin	10,40	9,87	5.878.629	Rusya	4,50	4,15	1.479.819
Gürcistan	6,25	5,25	11.667	Suriye ¹	5,70	0,80	59.103
Hindistan	10,26	8,84	1.729.010	Tacikistan	6,50	3,99	5.640
İran	5,89	4,58	331.015	Türkiye	9,16	7,80	735.264
Kazakistan	7,30	5,80	142.987	Türkmenistan	9,20	7,83	21.074
G. Kore	6,32	5,83	1.014.483	Özbekistan	8,50	5,48	38.982
Kırgızistan	-0,47	-1,65	4.616	Dünya Ort.	4,06	2,85	63.048.823

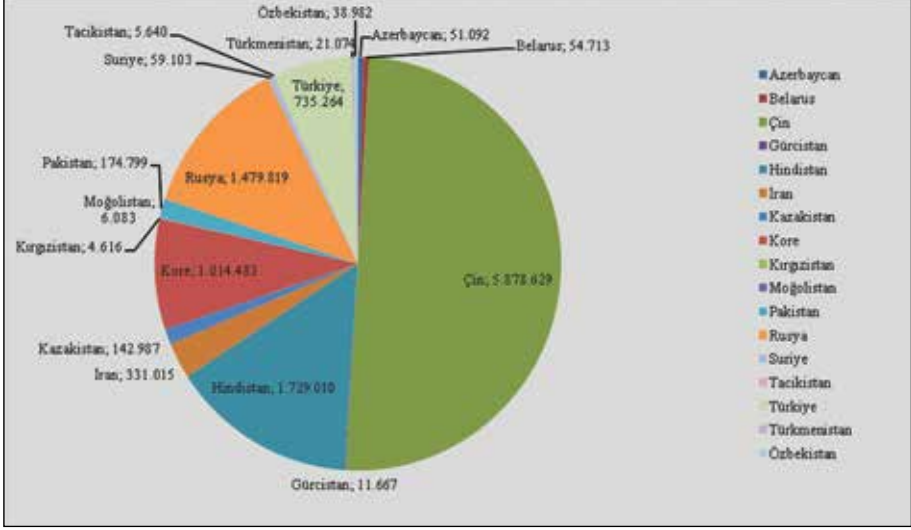
Kaynak: World Bank, 2014.

Grafik 3: İpek Yolu Ülkelerinin Yıllık GSYH Büyüme Verileri (2010)



Kaynak: World Bank, 2014.

Grafik 4: İpek Yolu Ülkelerinin Yıllık Toplam GSYH Verileri (nominal, milyon \$, 2010)



Kaynak: World Bank, 2014.

Harita 1’de gösterilen yol güzergâhındaki ulaşım koridorları bağlamında, yeni ticaret yollarının üzerinden geçtiği ülkelerin ekonomik özelliklerine yönelik genel bir değerlendirme yapıldığında:

► Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla bölgede bağımsızlığını kazanan ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) olarak ifade edilen ülkelerden Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan, Gürcistan gelişmekte olan ekonomilerdir.

► Dünya pazarlarında ABD’den sonra küresel ikinci büyük ekonomik güç olan Çin, Modern İpek Yolu ülkeleri arasında lider üretici konumundadır.

► Çin, Hindistan, Rusya ve Güney Kore bölgenin gelişmiş ekonomileridir.

► İpek Yolu’nun güney koridoru üzerinde yer alan Irak ve Suriye’de 2010 yılında başlayan ve günümüzde süre giden Arap Baharı olarak adlandırılan hareket, bu ülkelerin ekonomileri üzerinde olumsuz etkiye sahiptir.

Tablo 3: İpek Yolu Ülkelerinin CO₂ Salınım ve Kişi Başı GSYH Verileri (2010)

Ülke	CO ₂ Salımları (kişi başı metrik ton)	Kişi Başı GSYH (ABD \$)	Ülke	CO ₂ Salımları (kişi başı metrik ton)	Kişi Başı GSYH (ABD \$)
Azerbaycan	5,05	3.127	Moğolistan	4,24	1.273
Belarus	6,56	4.525	Pakistan	0,93	748
Çin	6,19	2.869	Rusya	12,23	6.386
Gürcistan	1,40	1.851	Suriye	2,87	1.637
Hindistan	1,67	1.032	Tacikistan	0,38	417
İran	7,68	3.259	Türkiye	4,13	7.834
Kazakistan	15,24	4.733	Türkmenistan	10,52	752
G. Kore	11,49	20.625	Özbekistan	3,66	2.632
Kırgızistan	1,17	561	Dünya Ort.	4,88	7.529

Kaynak: World Bank, 2014.

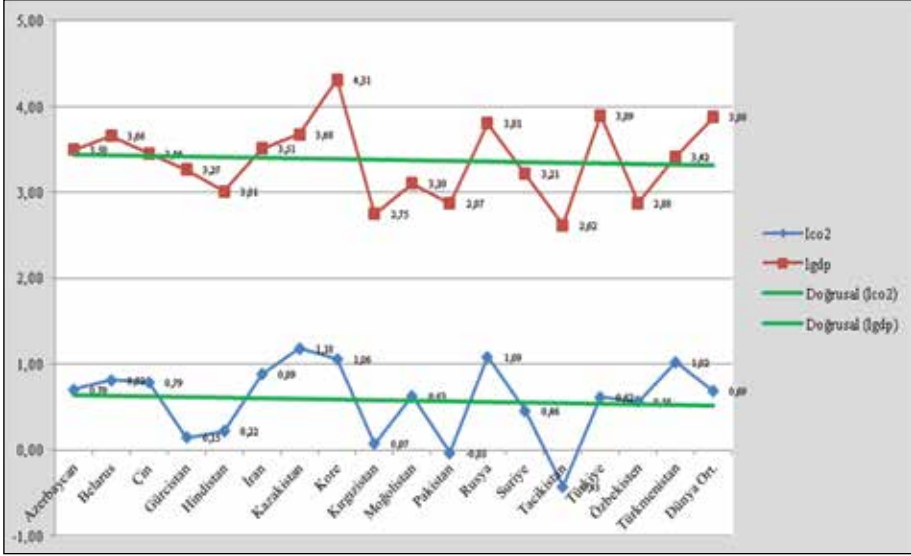
Tablo 3'te Hindistan ve Tacikistan'ın EKC hipotezinin 'çevre kirliliği ve kişi başı gelirin pozitif yönlü olduğu' varsayımıyla uyduğu; diğer ülkelerin ise çok büyük farklılıklar içermediği ve söz konusu hipoteze yakınsadığı görülmektedir. Atmosfere CO₂ salınım miktarı ve kişi başı GSYH tutarı arasındaki ilişkinin ise en fazla iraksadığı ülke Türkmenistan olarak karşımıza çıkmaktadır. Tablodan elde edilebilecek bir diğer önemli bulgu ise, örneklem kümesini oluşturan Azerbaycan, Belarus, Çin, İran, Kazakistan, Güney Kore, Rusya ve Türkmenistan'daki CO₂ salınım miktarlarının dünya ortalaması üzerinde olduğudur.

Tablo 3'te yer alan ilişkinin belirgin gösterimi için CO₂ salınımı ve kişi başı GSYH orijinal verilerine logaritmik fark işlemi uygulanmış ve Grafik 5'e aktarılmıştır.

Grafik 5, logaritmik dönüşüm değerleriyle ele alınan CO₂ salınım ve kişi başı GSYH değerlerinin genel olarak eğilimlerinin aynı yönlü olduğuna işaret etmektedir. Bu doğrultuda EKC hipotezine yönelik kuramsal

temelli önsel beklentilerimiz doğrultusunda kişi başı GSYH değerleri yüksek olan ülkelerin çevre kirliliğini artırdığı söylenebilecektir.

Grafik 5: İpek Yolu Ülkelerinin CO₂ Salınım ve Kişi Başı GSYH Verileri (2010)



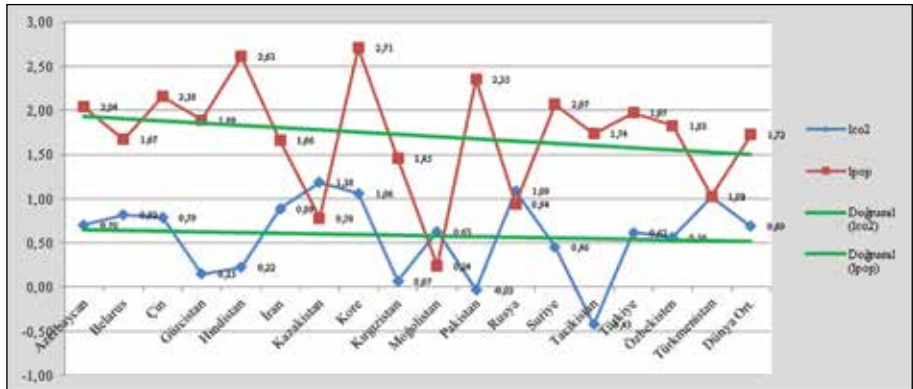
CO₂ salınımları ile nüfus yoğunluğunun ilişkilendirildiği Tablo 4 (Grafik 6) incelendiğinde, km²'ye düşen insan sayısının en fazla olduğu ülkelerin Güney Kore, Hindistan, Pakistan, Çin ve Suriye örneklem kümesinde görülmektedir. Söz konusu ülkelere göre Güney Kore ve Çin dışındakilerin CO₂ salınım değerleri oldukça düşük olduğu dikkat çekmektedir. Nüfus yoğunluğuna ait ikincil veriler, kişi başı GSYH'ya göre CO₂ salınımları ile daha az ilintilidir. Bu durumun olası nedenlerinden biri olarak, hızlı nüfus artışının çevresel kalkınma konusunda sosyal kurumlara baskı yaparak çevre kirliliği ve iktisadi büyüme döngüsünü tersine işletebileceğidir. Ayrıca elde edilen bu bulgu çalışmamızın bir sonraki aşamasında yapılan uygulamalı çözümlemelerimizle de örtüşmektedir.

Tablo 4: İpek Yolu Ülkelerinin CO₂ Salınım ve Nüfus Yoğunluğu Verileri (2010)

Ülke	CO ₂ Salımları (kişi başı metrik ton)	Nüfus Yoğunluğu (km ² 'ye düşen)	Ülke	CO ₂ Salımları (kişi başı metrik ton)	Nüfus Yoğunluğu (km ² 'ye düşen)
Azerbaycan	5,05	109,54	Moğolistan	4,24	1,75
Belarus	6,56	46,77	Pakistan	0,93	224,61
Çin	6,19	143,42	Rusya	12,23	8,69
Gürcistan	1,40	77,90	Suriye	2,87	117,26
Hindistan	1,67	405,50	Tacikistan	0,38	54,50
İran	7,68	45,72	Türkiye	4,13	93,73
Kazakistan	15,24	6,05	Türkmenistan	10,52	67,14
G. Kore	11,49	508,86	Özbekistan	3,66	10,73
Kırgızistan	1,17	28,40	Dünya Ort.	4,88	53,08

Kaynak: World Bank, 2014.

Grafik 6: İpek Yolu Ülkelerinin CO₂ Salınım ve Nüfus Yoğunluğu Verileri (2010)



Nüfus yoğunluğu ve CO₂ emisyonuna ait logaritmik dönüşüm değerlerindeki eğilimin genel seyri –bazı alt ülkeler itibariyle farklılık göstermesine rağmen– açıklayıcı değişken olan nüfus yoğunluğunun, bağımlı değişkendeki etkisinin sınırlı olduğunu göstermektedir.

Enerji tüketiminin CO₂ salınımını artırıp çevre üzerinde baskı yaratarak, kirliliği artırdığı Tablo 5'te açıkça görülmektedir. Kişi başı enerji kullanımı fazla olan G. Kore, Rusya, Kazakistan aynı zamanda

CO₂ salınımının en fazla olduğu ülkelerdir. Tacikistan, Pakistan, Kırgızistan ise hem salınım değerlerinin hem de enerji tüketiminin en düşük olduğu ülkeler olarak dikkat çekmektedir.

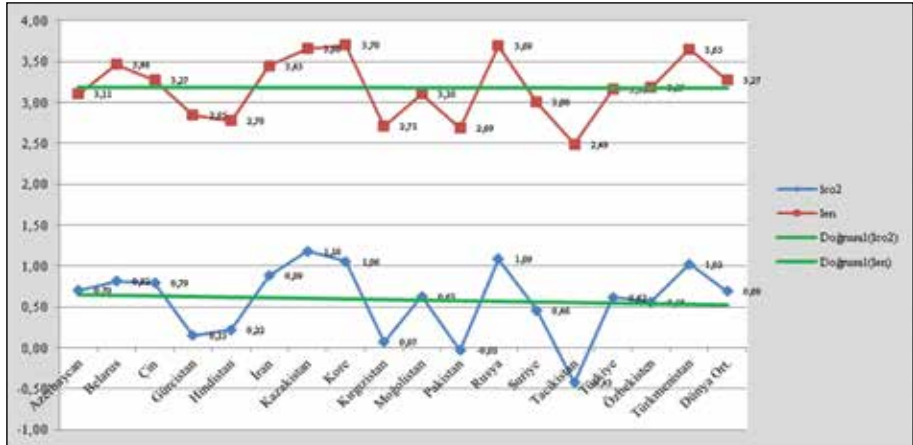
Tablo 5: İpek Yolu Ülkelerinin CO₂ Salınım ve Enerji Tüketimi Verileri (2010)

Ülke	CO ₂ Salınımları (kişi başı metrik ton)	Enerji Tüketimi (kişi başı petrol eşdeğeri)	Ülke	CO ₂ Salınımları (kişi başı metrik ton)	Enerji Tüketimi (kişi başı petrol eşdeğeri)
Azerbaycan	5,05	1.280	Moğolistan	4,24	1.273
Belarus	6,56	2.917	Pakistan	0,93	487
Çin	6,19	1.881	Rusya	12,23	4.932
Gürcistan	1,40	701	Suriye	2,87	1.005
Hindistan	1,67	600	Tacikistan	0,38	311
İran	7,68	2.829	Türkiye	4,13	1.457
Kazakistan	15,24	4.561	Türkmenistan	10,52	1.532
G. Kore	11,49	5.059	Özbekistan	3,66	4.497
Kırgızistan	1,17	515	Dünya Ort.	4,88	1.881

Kaynak: World Bank, 2014.

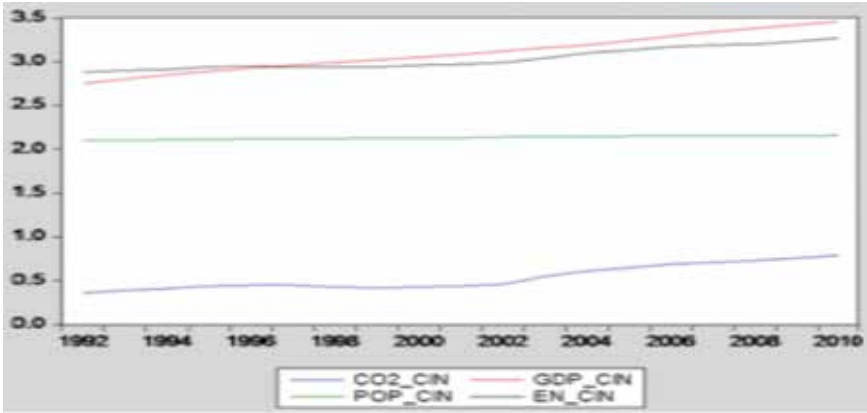
Grafik 7 incelendiğinde logaritmik fark işlemi uygulanmış CO₂ salınım ve enerji tüketimi verileri arasında, örneklemede yer alan ülkelerin çoğunda aynı yönlü etkileşimin olduğu açıkça görülmektedir.

Grafik 7: İpek Yolu Ülkelerinin CO₂ Salınım ve Enerji Tüketimi Verileri (2010)



İktisadi düşünce sistemlerinin çevre sorunlarına bakış açıları açısından değerlendirme yaptığımızda dikkat çeken ülke Çin'dir. Çevre sorununu kapitalist ve sosyalist ülkelerde farklı nitelik/önem düzeylerinde olduğunu savunanlara göre; kapitalist ülke ekonomilerinin fiyat mekanizması amacının kârın en çoklaştırılması ve iktisadi etkinliklerin temel itici gücünün tüketim olması nedenleriyle çevre sorunlarına karşı daha az duyarlı olunacağı, toplumsal sorumlulukların düşük düzeyde kalacağıdır.²² Bu noktadan hareketle günümüzde varlıkların mülkiyetinin devlet tekelinde olduğu sosyalist bir sistemle yönetilen Çin'in durumu özel bir yer teşkil etmektedir. Bu bakış açısıyla Çin ele alındığında, ülkenin CO₂ salınımının en azından dünya ortalamasının altında olması beklenebilir. Mevcut durum çevre sorununun kapitalist ve sosyalist ülkeler arasında farklı olmadığı yönünde değerlendirilebilir. Bu amaçla Çin özelinde çevre kirliliğine neden olabileceği varsayılan açıklayıcı değişkenler Grafik 8'e aktarılmıştır.

Grafik 8: Çin'in CO₂ Salınım, Kişi Başı GSYH, Nüfus Yoğunluğu ve Enerji Tüketimi Verileri (1992–2010)



Kaynak: World Bank, 2014.

Grafik 8 verilerin logaritmik fark düzeylerinde CO₂ salınım miktarlarının özellikle son yıllarda artış eğiliminde olduğunu göstermektedir. Kişi başı GSYH ve enerji tüketimindeki artış, salınım miktarındaki artışla pozitif yönlü bir ilişki içerisinde; nüfus yoğunluğu ise çok fazla fark içermeyen bir doğruda hareket etmektedir.

²² Koray Başol ve M. Faysal Gökalp, "Ekonomi ile Çevre Sorunları Arasındaki İlişkilere Bir Bakış-I", *Çevre Dergisi*, s. 45.

Modern İpek Yolu güzergâhında yer alan ve çalışmamızın dördüncü alt bölümünde uygulamalı çözümleme kapsamında çözümlemesi yapılan ülkelerin 1992–2010 yılları arasına ait CO₂ salınımı, kişi başı GSYH, nüfus yoğunluğu ve enerji tüketimine ait zaman serisi verileri toplulaştırılarak Grafik 9’da gösterilmektedir. İpek Yolu ülkeleri üzerine yapılan bu bölgesel inceleme CO₂ salınım eğilimlerinin, ülkelerin temel ekonomik büyüme göstergesi sayılan kişi başı GSYH eğilimlerini izlediğine işaret etmektedir. Nüfus yoğunluğuna ait aktarılan veriler, atmosfere yayılan CO₂ miktarıyla genel anlamda örtüşmemektedir. CO₂ salınımları kırılmalı ve değişken bir yapıda hareket ederken, nüfus yoğunluğu düz bir çizgi şeklinde süregitmektedir.

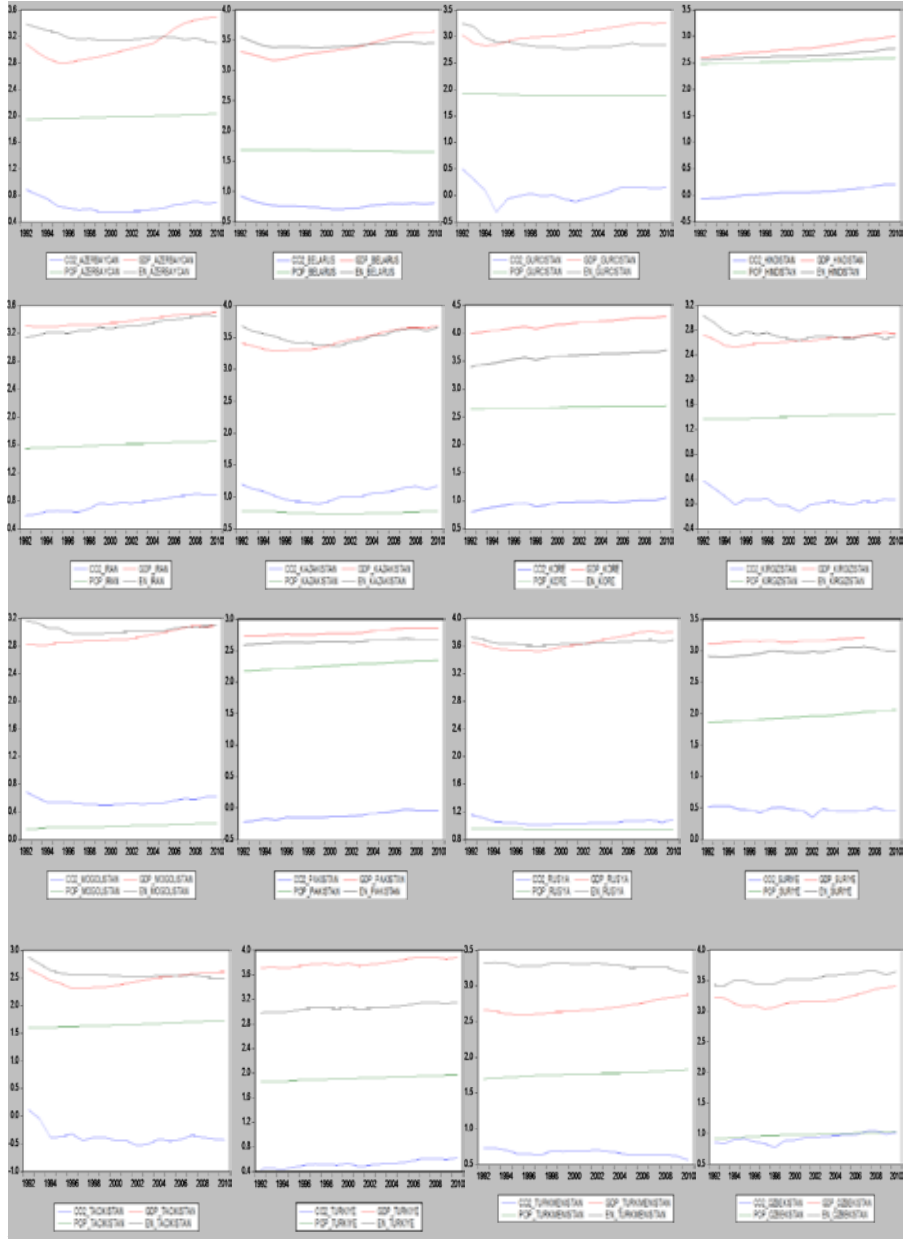
Grafik 9’da ülkelerin enerji tüketimi verilerine ait genel eğilimin, CO₂ salınımlarının eğilimleri ile aynı yönlü olduğu görülmektedir. Elde edilen çözümleme bulgusu örneklem kümesindeki ülkelerin fosil yakıt bakımından zengin olmaları olgusuyla ilişkilendirilebilir. Bu amaçla ülkelere ait 2010 yılı fosil yakıt enerji tüketimi Grafik 10’da gösterilmektedir.

Grafik 9’da gösterimi yer alan ülkelerin enerji tüketimine yönelik çıkarsama, Grafik 10 tarafından desteklenmektedir. Fosil yakıt tüketim miktarları –Gürcistan, Hindistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan alt ülkeleri itibariyle farklılık göstermesine rağmen– dünya ortalamasının üstündedir. Grafik 10, CO₂ salınım miktarındaki artışla, fosil yakıt kullanımı arasında ilişki olduğu izlenimi vermektedir.

Çalışmanın bu bölümünde Modern İpek Yolu ülkelerine ait veriler kullanılarak çevre kirliliğinin birincil nedeni CO₂ sera gazı salınımı bağımlı değişkeni ile kişi başı GSYH, nüfus yoğunluğu, enerji tüketimi açıklayıcı değişkenleri ekseninde gerçekleştirilen araştırmada betimsel çözümleme yöntemi ile açıklayıcı değişkenlerin çevre kirliliği üzerinde baskı yaratıp yaratmadığına dair kısa bir değerlendirme yapılmıştır.

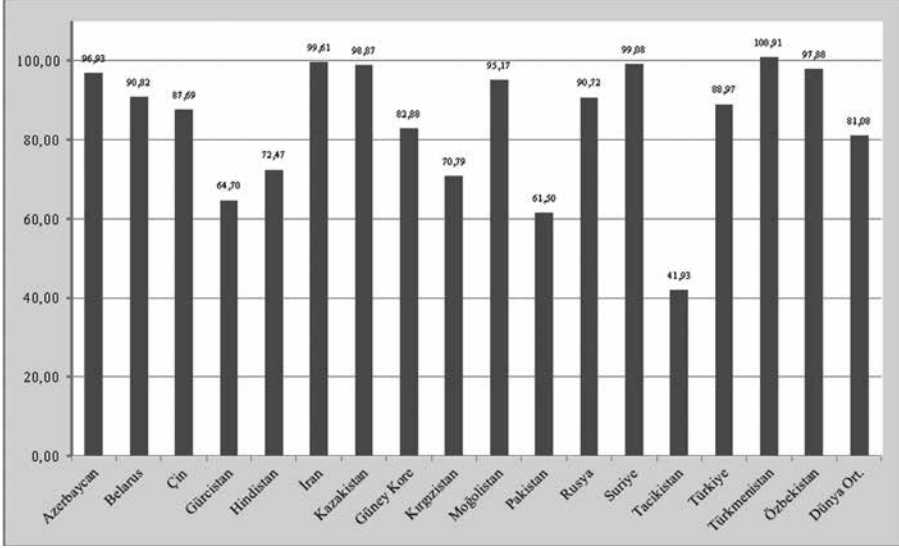
Elde edilen sonuç bulgularımız ülkeler tarafından atmosfere salınan CO₂ salınım miktarının, 2010 baz yılı itibariyle en yüksek enerji tüketimi düzeyleriyle eşanlı olarak hareket ettiğini göstermiştir. CO₂ salınım miktarını etkileyen ikinci değişken ise kişi başı GSYH’dir. CO₂ salınımı ile kişi başı GSYH arasındaki pozitif yönlü ilişki, çalışmamıza temel teşkil eden Modern İpek Yolu kapsamındaki ülkelerin EKC hipotezinin varsayımıyla uyumaktadır. Nüfus yoğunluğunun çevresel kirliliğe etkisinin ise ülke sayılarıyla sınırlı ve oldukça düşük düzeyde olduğu gözlemlenmiştir.

Grifik 9: İpek Yolu Ülkelerinin Toplaştırılmış CO₂ Salınım, Kişi Başı GSYH, Nüfus Yoğunluğu ve Enerji Tüketimi Verileri (1992–2010)



Kaynak: World Bank, 2014.

Grafik 10: İpek Yolu Ülkelerinin Fosil Yakıt Enerji Tüketimi (toplam, %, 2010)



Kaynak: Dünya Bankası'nın, dünya gelişme gösterge verilerine dayalı olarak tarafımızca düzenlenmiştir.

5. Modern İpek Yolu Ülkeleri Ekseninde Çevresel Kuznets Eğrisi Sınaması

5.1. Veri Tanımları

Çalışmamızda neoklasik iktisat yaklaşımının bir uzantısı olarak ortaya çıkan 'çevre iktisadi', makro düzeyde Modern İpek Yolu ülkeleri dikkate alınmak suretiyle 1992–2010²³ örneklem dönemi içerisinde yıllık veriler kullanılarak çözümlene yoluyla incelenmiştir.

Uygulama içerikli çözümlerimizin temeli, öncelikle Çevresel Kuznets Eğrisi (EKC) hipotezinin sınanması doğrultusunda çevre kirliliği ile iktisadi kalkınma arasındaki ilişki için makro iktisadi bir veri setine dayandırılmış; ardılı değişkenler arasındaki ilişkilerin zaman serisi

²³ 1992 yılında yapılan BM Çevre ve Kalkınma Konferansı –Rio Zirvesi– ile sürdürülebilir kalkınmanın küresel çapta aktif bir politika haline dönüşmesi ve sürdürülebilir kalkınma ile ilgili stratejilerin küresel ve bölgesel düzeyde politika yapıcıların gündemine girmesi; Rio Zirvesi'nin çıktısı olan Gündem 21'in çevresel kalkınmada temel adım olması; Sovyetler Birliği'nin 1991 yılının sonlarında dağılması ve CO₂ salınım değerlerine ait verilere 2010 yılına kadar ulaşılması nedenleriyle çalışmanın örneklem dönemi 1992–2010 yılları arası seçilmiştir.

özellikleri aracılığıyla veriden politika içerikli sonuçların çıkarılması amaçlanmıştır. Belirlenen amaca yönelik olarak akademik literatürde sık kullanıma sahip çevresel kirlenmeye neden olabileceği varsayılan değişkenlerin, çevre üzerindeki etkileri panel veri tahmin yöntemi ile ortaya konmaya çalışılmıştır.

Çalışmada çevre kirleticisi olarak CO₂ salınımlarının alınmasının nedeni, dünyada kullanılan birincil enerji talebinin %80'den fazlasının (bkz. Grafik 10) fosil yakıtlarla karşılanması ve atmosfere yayılan CO₂ salınımlarının nedeninin petrol, doğal gaz, kömür gibi fosil yakıtlar olmasıdır.

Çalışmamıza temel oluşturan EKC hipotezinin geçerliliğinin sınanabilmesi amacıyla ele alınan veri setinin tanımlanabilmesi için kurulan panel regresyon modelinin gösterimi:

$$CO2_{i,t} = \alpha_{i,t} + \beta_1 Y_{i,t} + \beta_2 Y_{i,t}^2 + \beta_3 Y_{i,t}^3 + \beta_4 P_{i,t} + \beta_5 E_{i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad [2]$$

$$i=1, \dots, 17 ; t=1, \dots, 19$$

Regresyon denklemindeki CO₂ değişkeni çevre baskısını ifade eden kişi başına metrik ton olarak ölçülen gaz emisyonunun logaritmik farkını gösteren bağımlı değişken; *P* değişkeni km²'ye düşen kişi sayısının logaritmik farkını; *E* değişkeni kişi başına düşen enerji tüketiminin logaritmik farkını; *Y* değişkeni kişi başı GSYH'nın logaritmik farkını; *Y*² değişkeni kişi başı GSYH'nın karesinin logaritmik farkını; *Y*³ değişkeni kişi başı GSYH'nın kübünün logaritmik farkını gösteren açıklayıcı değişkenlerdir. Alt simge *i* birim sayısını, *t* ise zaman aralığını temsil eden notasyonlardır. Denklik [2] içerisinde verilen CO₂ ve *Y* hipotezin temel değişkenlerini, *P* ve *E* ise diğer değişkenlerini simgelemektedir.

Y değişkeninin üssel olarak artması sonucu ortaya çıkan değişimi dengelemek ve bu değerleri doğrusallaştırıp varyansta durağanlığı sağlamak; termodinamik yasalara göre kaynakların kullanılmasının çevre kirliliğini de beraberinde getireceği savı doğrultusunda denklemdeki CO₂, *P* ve *E* değişkenlerinin sıfır değeri almasına imkân vermeyen denklik [2]'de kurulan regresyon modelini anlamlı kılmak amacıyla analiz kapsamındaki söz konusu tüm değişkenlerin özgün verileri üzerinde logaritmik dönüşüm işlemi uygulanmıştır.²⁴

²⁴ Selahattin Güriş ve Elif Tuna, "Çevresel Kuznets Eğrisi'nin Geçerliliğinin Panel Veri Modelleriyle Analizi", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 13 (2), 2011, s. 182.

Tüm değişkenlere ait ikincil veriler Dünya Bankası'nın "*Dünya Gelişme Göstergeleri*" veri tabanından derlenmiş olup, çözümleme işlemi Stata12.0 paket programı içerisinde kullanımı mümkün kılan işlevler sayesinde gerçekleştirilmiştir.

Çevre kirliliği ve iktisadi kalkınma arasındaki ilişkinin saptanmasına yönelik olarak yapılan analizden EKC hipotezi altında denklik [2] içerisinde yer alan diğer değişkenler (*IP*, *IE*) için kuramsal temelli önsel beklentilerimiz birbirleriyle ilintili olarak aşağıdaki gibidir:

► Nüfus yoğunluğundaki artış, ısınma (kömür ve ticari olmayan yakıtlar) ihtiyacının karşılanması amacıyla kirlilik oranlarını yükselterek çevresel bozulma üzerinde pozitif etki yaratacaktır.²⁵ İktisadi kalkınmanın temel gereksinimlerinden olan enerji için fosil yakıtların yakılması sonucunda küresel ısınmanın temel kaynağı CO₂ sera gazı yoğunluğunun artması beklenecektir. Nüfus artışı için yeterli derecede gıda arzının bulunması sonucu sermaye stokundaki artışa bağlı olarak daha fazla kaynak kullanımı gereksinimi çevre kirliliğini baskılayacaktır.²⁶

► Enerji tüketimindeki artış, daha yüksek düzeylerde iktisadi faaliyetlere neden olacağından çevre kirliliğini artıracaktır. Kullanılan enerjinin artması, üretim ve diğer iktisadi faaliyetlere bağlı olarak, iktisadi kalkınmayı ve CO₂ salınımını yükseltecektir. Çevrimsel bir yaklaşımla iktisadi kalkınma arttıkça, enerji tüketim ihtiyacı da artacak, bu durum ise büyümekte olan bir ekonomiye işaret edecektir.²⁷

Önsel beklentilerimiz doğrultusunda bulgular elde edilmesi durumunda; açıklayıcı değişkenler (*IY*, *IY*², *IY*³, *IP*, *IE*) üzerinde meydana gelen bir birimlik artış, hem çevre kirliliğine neden olan etmenleri açıklayabilecek hem de ilişkinin yönünü tanımlayabilecektir.

²⁵ Theodore Panayotou, "Demystifying the Environmental Kuznets Curve: Turning a Black Box into a Policy Tool", *Environment and Development Economics*, 2(4), 1997, p. 12.

²⁶ Donella H. Meadows, Jorgen Randers and Dennis L. Meadows, "Limits to Growth: The 30-Year Update", Chelsea Green Publishing, 2004.

²⁷ Nicholas Apergis and James E. Payne, "CO₂ Emissions, Energy Usage and Output in Central America", *Energy Policy*, 37, 2009, p. 3282.

Abdul Jalil and F. Mahmud Syed, "Environment Kuznets curve for CO₂ emissions: A cointegration analysis for China", *Energy Policy*, 37, 2009, p. 5168.

EKC hipotezinin geçerliliğinin sınanması “uzun dönemde çevreyi geliştirmenin en kesin yolu, zenginleşmektir”²⁸ önermesini; hipotezin geçerliliğinin doğrulanmadığı durum ise “çevreyi korumak ve hatta iktisadi faaliyeti kendisinden korumak için iktisadi büyüme hızlanmamalı ve dünya, durağan durum ekonomisine geçiş yapmalıdır”²⁹ önermesini geçerli kılacaktır.

5.2. Yöntem ve Çözümleme Bulguları

Modern İpek Yolu ülkeleri üzerine EKC hipotezinin sınanmasına yönelik olarak yapılan çalışmamızda akademik literatürde kullanım alanı giderek genişleyen zaman serisi panel veri yöntemi kullanılmıştır. Çalışmada panel veri yöntemi kullanılmasının temel nedenleri ise şöyle sıralanabilir: Yöntemin, veri setini yatay kesit ve zaman olmak üzere iki boyutta ele alması ve iki boyutun bir arada kullanılmasıyla ilintili olarak daha fazla bilgi kullanımı, serbestlik derecesinde artış sağlanması, gözlem sayısındaki artışın ölçülen ilişkiye daha fazla değişkenlik katarak çoklu doğrusal bağlantı problemini ortadan kaldırmasıdır.³⁰

Tahmin aşamasından önce veriyi en iyi temsil edecek uygun panel veri modelinin türüne karar verebilmek için, rassal etki modelinde birim etki ile açıklayıcı değişkenler arasındaki korelasyonun sıfır olduğu varsayımı altında Hausman testi yapılmış ve sonuçlar Tablo 6 içerisinde aktarılmıştır:

Tablo 6: Hausman Testi Sonuçları

X ² İstatistiği	X ² s.d.	Prob.
13.974194	5	0.0158

Tablo 6’da görülen Hausman test sonuçlarına göre %5 anlam düzeyinde H₀ hipotezi red, H₁ alternatif hipotezi kabul edilmiş ve ‘Sabit Etkili Model’in tahmin edileceği bulgulanmıştır.

Sabit etki varsayımı altında Hausman testi sonucuna göre ‘Genelleştirilmiş En Küçük Kareler’ (GLS) tahmin edicisi kullanılmıştır. GLS çözümleme sonuçları Tablo 7 içerisinde verilmiştir:

²⁸ Wilfred Beckerman, “Economic Growth and the Environment: Whose Growth? Whose Environment?”, *World Development*, 20(4), 1992, p. 411.

²⁹ Theodore Panayotou, “Economic Growth and the Environment”, *Economic Survey of Europe*, 2, 2003, p. 45.

³⁰ Cheng Hsiao, “Analysis of Panel Data”, 2nd Edition, Cambridge University Press. 2003.

Tablo 7: GLS Model Çözümleme Sonuçları

Değişken	Katsayılar	P> z	Wald X ² (5) = 4275.98
IP	-0,0413764	0.000	
IE	1,067332	0.000	
IY	5,182797	0.028	
IY ²	-0,2460094	0.893	
IY ³	-1,535251	0.340	

Tablo 7 incelendiğinde: %5 anlam düzeyinde *IP*, *IE* ve *IY* değişkenlerinin katsayılarının istatistiksel olarak anlamlı; *IY²* ve *IY³* değişkenlerin katsayılarının ise anlamsız olduğu görülmektedir. Çözümleme sonuçlarımızdan elde edilen bulgulara göre GLS tahmincisinden; modelin bir bütün olarak anlamlı ve uygun olduğu, kurulan modelde otokorelasyon ve değişen varyans sorununun olmadığı elde edilmiştir.

EKC hipotezinin sınanması için çalışmada kullanılan *IY*, *IY²* ve *IY³* değişkenlerine ait katsayıların işaretleri sırasıyla: pozitif–negatif–negatiftir. Bu şekilde elde edilen bir sonuç tahmin edilen EKC varsayımına yönelik türev hipotezlerden herhangi birisini desteklememekte ve fonksiyonun şeklini göstermemektedir. Türev hipotezlerin desteklenmemesi durumu, dönüm noktalarına ilişkin rakamsal değerlere ulaşılmasına da engel oluşturmuştur.

GLS tahmincisi sonuçları: nüfus yoğunluğunda meydana gelen %1’lik bir artışın CO₂ salınım miktarında %0,04’lük bir azalışa işaret etmektedir. İki değişken arasında ters yönlü bulunan bu ilişki tahmin bulgularımızla örtüşmemektedir. Enerji tüketimindeki %1’lik bir artışın, CO₂ salınım miktarını %1,07 artırdığı yönündeki kuramsal çerçevede kabul edilen görüş tahmin bulgularımız tarafından desteklenmektedir. Elde edilen bir diğer bulgu ise kişi başı GSYH meydana gelen %1’lik bir artış, CO₂ miktarında %5,18’lik bir artışa neden olmakta ve iki değişken arasında pozitif yönlü bir ilişki türemektedir. CO₂ salınımı üzerinden çevre baskısının gelişimi ve yakın gelecekteki durumuna yönelik kişi başı GSYH’nın karesi ve küpüne ait katsayıların, CO₂ miktarıyla pozitif değil negatif ilişki içerisinde olduğu sonucuna yönelik bulgu ise EKC hipotezinin geçersiz olduğunu göstermektedir.

6. Değerlendirme

Yapılan çalışmada Modern İpek Yolu güzergâhı üzerinde yer alan ülkeler, 1992–2010 örneklem dönemi içerisinde EKC hipotezinin sınanması kapsamında incelenmiştir. Bu amaçla çalışmanın 3. alt bölümünde tablo şeklinde ve grafiksel gösterimlerle betimsel; 4. alt bölümünde ise panel veri yöntemi GLS tahmin edicisiyle çözümleme yapılmıştır.

Elde edilen tahmin bulgularımız, İpek Yolu ülkelerine ait kişi başı GSYH ve enerji tüketimi değişkenlerinin, CO₂ salınım miktarıyla istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki türettiğini ortaya koymuştur. GLS modeli içerisinde kullanılan kişi başı GSYH'nın karesi ve küpü değişkenlerine ait katsayıların işaretlerinin negatif bulunmasına yönelik elde edilen bulgu, EKC varsayımının türev hipotezlerinin sınanmasına olanak vermemiş; buna bağlı olarak hipotezin dönüm noktaları hesaplanamamıştır. Nüfus yoğunluğu değişkeni, CO₂ salınım miktarında –istatistiksel olarak anlamlı olmak üzere– pozitif değil negatif yönlü bir etkiye sahip olarak bulunmuştur. Söz konusu değişkenin çevre kirliliği üzerinde azalan bir baskı yarattığı şeklinde ulaşılan bu sonuç, nüfus artışı ile ilintili önsel beklentilerimizle örtüşmemiştir. Bulguya yönelik olası bir neden olarak “nüfus yoğunluğunun görece az olduğu ülkelerde katı çevresel standartlar geliştirmek konusunda daha az baskı görüleceği” değerlendirilmesi yapılabilir.³¹

GLS tahminicisinin EKC hipotezini desteklemediği durumlarda aşağıdaki eleştirel görüşler dikkate alınabilir:³²

► Tipik bir EKC diyagramı “kirliliğin kümülatif değil, etkileri geri döndürebilir bir gelişime sahip olduğu varsayımına” dayanmaktadır. Ancak özellikle CO₂ salınımı gibi kirleticilerin varlığı ve biyo-çeşitliliğin ortadan kalkması gibi süreçler geri döndürülemez niteliktedir.

► Deneysel çalışmaların sonuçları bütün kirleticiler için evrensel düzeyde değildir. Çevresel kaynaklara olan talebin gelir esnekliğinin, gelir düzeyine göre farklı değerlere ulaşması ve farklı gelir düzeylerinde çevre kalitesinin lüks bir mal olduğunun kabul edilmesi halinde

³¹ Thomas M. Selden and Daging Song, “Environmental Quality and Development: Is there a Kuznets Curve for Air Pollution Emissions?”, *Journal of Environmental Economics and Management*, 27 (2), 1994, pp. 147–162.

³² Güler Günsoy, “Çevresel Bozulma ve Ekonomik Büyüme İlişkisi Üzerine Bir İnceleme”, *Mevzuat Dergisi*, S. 113, Mayıs 2007, <http://mevzuatdergisi.com/2007/05a/01.htm> (28/04/2014).

EKC'nin dönüm noktalarının saptanması ve açıklanmasında sorunlarla karşılaşmak mümkündür.

► Ülkelerarasındaki gelişmişlik farklarının ve yoksulluk düzeylerinin çevre kirliliği üzerindeki etkilerinin üzerinde yeterince durulmamaktadır. Bu bağlamda, hızla büyüyen orta gelirli ülkelerde ölçek ekonomileri ortaya çıkmasına rağmen kirlenme ve diğer çevresel bozulma, ölçek ekonomilerinin beklenen etkisini bastırmaktadır.

Dikkate alınması gereken bir diğer önemli nokta ise, literatürde sıklıkla uygulama alanı bulan GLS modeliyle yapılan çözümlemenin EKC hipotezinin sınanmasına yönelik doğru model olup olmadığıdır. Buna göre, EKC hipotezine ait varsayımların sınanmasında uygulamaya yönelik çalışmaların GLS tahmincisinden farklı modellerle yapılması önerilebilir.

KAYNAKÇA

- Alagöz, Mehmet. “Sürdürülebilir Kalkınmada Çevre Faktörü: Teorik Bir Bakış”, *Akademik Bakış*, S. 11, 2007, s. 1–12.
- Aslan, Funda. *İktisadi Büyümenin Ekolojik Sınırları ve Kalkınmanın Sürdürülebilirliği*, Ankara Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2010, Ankara.
- Apergis, Nicholas and James E. Payne. “CO₂ Emissions, Energy Usage and Output in Central America”, *Energy Policy*, 37, 2009, pp. 3282–3286.
- Başol, Koray ve M. Faysal Gökçalp. “Ekonomi ile Çevre Sorunları Arasındaki İlişkilere Bir Bakış-I”, *Çevre Dergisi*, s. 44–48.
- Beckerman, Wilfred. “Economic Growth and the Environment: Whose Growth? Whose Environment?”, *World Development*, 20 (4), 1992, pp. 481–492.
- Christian, David. “Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History” *Journal of World History* 11, 1, 2000, pp. 1–26.
- Ertem, Cemil. “Asimetrik Savaş ve Yeni İpek Yolu”, <http://www.haber7.com/yazarlar/cemil-ertem/1139254-asimetrik-savas-ve-yeni-ipek-yolu>, Erişim: 30/04/2014.
- Grossman, Gene M. and Alan B. Krueger. “Environmental Impacts of a North American free trade agreement”, *NBER Research Working Paper*, 1991, No. 3194, Cambridge.
- Grossman, Gene M. and Alan B. Krueger. “Economic Growth and the Environment”, *The Quarterly Journal of Economics*, 110 (2), May 1995.
- Günsoy, Güler. “Çevresel Bozulma ve Ekonomik Büyüme İlişkisi Üzerine Bir İnceleme”, *Mevzuat Dergisi*, S. 113, Mayıs 2007, <http://mevzuatdergisi.com/2007/05a/01.htm>, Erişim: 28/04/2014.
- Güriş, Selahattin ve Elif Tuna. “Çevresel Kuznets Eğrisi’nin Geçerliliğinin Panel Veri Modelleriyle Analizi”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 13 (2), 2011, s. 173–189.
- Hsiao, Cheng. *Analysis of Panel Data*, 2nd Edition, Cambridge University Press. 2003.
- Hübner, Wojciech. “The Silk Road: a Case in Ancient International Business. In search for guidelines for the contemporary world”, January 8th 2014, Vistula University, Warsaw.

- Jalil, Abdul and F. Mahmud Syed. "Environment Kuznets curve for CO2 emissions: A cointegration analysis for China", *Energy Policy*, 37, 2009, pp. 5167–5172.
- Kırpık, Güray. "Haçlılar ve İpek Yolu", *Bilig*, S. 61, 2012, s.173–200.
- Kulaklıkaya, Ömercan "Modern İpek Yolu Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı", Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Değerlendirme Notu, Şubat 2013.
- Kuznets, Simon. "Economic growth and income inequality", *American Economic Review*, 45 (1), 1955, pp.1–28.
- Meadows, H. Donella, Jorgen Randers and Dennis L. Meadows. "*Limits to Growth: The 30– Year Update*", Chelsea Green Publishing, 2004.
- Olsson, Lennart, Jean-Charles, Hourcade and Jonathan Köhler. "Sustainable Development in a Globalized World", *Journal of Environment & Development*, 23 (1), 2014, pp. 3–14.
- Öner Kaya, Emine. "Sürdürülebilir Kalkınma Sürecinde Bankaların Rolü ve Türkiye'de Sürdürülebilir Bankacılık Uygulamaları", *İşletme Araştırmaları Dergisi*, S. 2/3, 2010, s. 75–94.
- Panayotou, Theodore. "Demystifying the Environmental Kuznets Curve: Turning a Black Box into a Policy Tool", *Environment and Development Economics*, 2 (4), 1997, pp. 465–484.
- Panayotou, Theodore. "Economic Growth and the Environment", *Economic Survey of Europe*, 2, 2003, pp. 45–72.
- Rusko, Miroslav, Jozef Sablik, Petra Marková, Manfred Lach and Stefan Friedrich. "Sustainable Development, Quality Management System and Environmental Management System in Slovak Republic", *Procedia Engineering*, 69, 2014, pp. 486–491.
- Selden M. Thomas, and Daging Song, "Environmental Quality and Development: Is There a Kuznets Curve for Air Pollution Emissions?", *Journal of Environmental Economics and Management*, 27 (2), 1994, pp. 147–162.
- Shu, Lin, Zeng Fantang, Fang Huaiyang and Xu Zhencheng. "An Empirical Test of the Environmental Kuznets Curve in Guangdong Province, China", *APCBEE Procedia*, 1, 2012, pp. 204 – 209.
- Tezcan, Mehmet. "İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi", *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, S. 3(1), 2014, s. 96–123.

Yandle, Bruce, Maya Vijayaraghavan and Madhusudan Bhattarai. “The Environmental Kuznets Curve”, *PERC Research Study*, 02–1, May 2002.

Yandle, Bruce, Madhusudan Bhattarai and Maya Vijayaraghavan, “Environmental Kuznets Curves: A Review of Findings, Methods, and Policy Implications”, *PERC Research Study*, 02–1, April 2004, pp.1–38.

Wang, Shuzhi and Xiuhai Zhao. “Re-evaluating the Silk Road’s Qinghai Route using dendrochronology”, *Dendrochronologia*, 31, 2013, pp. 34– 40.

World Bank, <http://databank.worldbank.org/data/>, Erişim: 21/04/2014.

World Bank, <http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GDP.pdf>, Erişim: 11/05/2014.

İpek Yolundan Enerji Yollarına

Nejat TARAKÇI¹

Öz

Dünyamızın enerji ihtiyacı giderek artmaktadır. Ancak farklı coğrafyalarda yeni kaynaklar da keşfedilmektedir. Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra dünya enerji dengeleri tamamen değişmiştir. Batılı enerji şirketleri, Rusya da dâhil, bağımsızlığına kavuşan yeni enerji ülkelerine akın etmişlerdir. Yeni inşa edilen boru hatları ile ülkeler ve kıtalar birbirine bağlanmıştır. Bu noktada enerji güvenliği öne çıkmıştır. Özellikle Ortadoğu'nun siyasi ve sosyolojik istikrarının enerji güvenliği bakımından hayati olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin önemli rol ve görevleri olacaktır. Çalışma, tarihi İpek Yolu'nun yerini alan boru hatlarından kaynaklanan enerji güvenliği ihtiyacını, bölgesel siyasi istikrar yönüyle ele almayı amaçlamaktadır.

Anahtar kelimeler: *İpek Yolu, enerji güvenliği, Ortadoğu, siyasi istikrar*

¹ Dr., Jeopolitikci ve Stratejist, ntarakci@gmail.com

From Silk Road to Energy Roads

Abstract

World's energy requirement is increasing. However, the new energy sources are also being explored in the different places of the world. After the Soviet Union collapsed, world energy balances also entirely changed. Since then, Western energy companies have headed for the new independent energy countries, including Russia. The continents and countries have been tied to each other with the new energy pipelines. On this point, energy security has come into prominence. Especially, it is clearly seen that the energy security is a vital issue for the Middle East's political and social stability. In this context, Turkey would also have important role and missions. This study aims to analyze the energy security requirements on the pipeline system which has replaced the historic Silk Road role from the regional stability perspectives.

Keywords: *Silk Road, energy security, Middle East, political stability*

1. Giriş

Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte dünya enerji tekelleri dengesi de tepe taklak oldu. Soğuk Savaş döneminde enerji üreten birçok ülke, Sovyet kontrolündeki kapalı ekonomik sistem nedeniyle serbest bir enerji ticaretinden yoksundular. Sovyetlerden kopan bu ülkeler, en kısa zamanda petrol ve doğal gaz satışı için uygun pazar ararken, Batılı enerji tekelleri de hem yeni enerji kaynaklarına ulaşma hem de enerji maliyetlerini düşürme peşine düştüler. Dünya petrol rezervinin yaklaşık %67'sinin ve doğal gaz rezervinin %40'ının bulunduğu Ortadoğu ve Orta Asya'daki² bu radikal değişim dünya çapında siyasi ve ekonomik bir kırılma noktası oldu. Ortaya çıkan yeni enerji ülkeleri, doğrudan bağımsızlıklarına kavuşan (Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan) ve Sovyetlerin ekonomik, askeri ve siyasi etkisinden kurtulan (Irak, Cezayir, Libya vb.) ülkeler olarak iki kategoride mütalaa edilebilir. Sovyet etkisinden ve korumasından yoksun kalan bu ülkeler, dünya güç dengelerinin bozulması nedeniyle Batılı ülkelerin etki alanına girdiler. Cezayir 1988'de, Irak 1991'de ve Libya 2011'de Batı'nın siyasi ve ekonomik kısılcasına girdiler. Ayrıca ABD'nin 2003'te Irak'a müdahalesi, Rusya'nın enerji tekeline dolaylı destek sağlayan Irak'ı da devreden çıkardı.

2. Küresel Ekonomik Sistem ve Çok Uluslu Şirketler

Sovyetlerin dağılmasının en büyük etkisi dünya ekonomik sistemi üzerinde görüldü. İnternet teknolojisinin baş döndürücü gelişmesi, sermayenin serbest dolaşıma açılması, gümrük duvarlarının kaldırılması, rekabetin yayılması ile birlikte dünyanın siyasi yapısı radikal bir değişime uğradı. Bu bağlamda uluslararası Finans Kapital Sistemin³ yönettiği çok uluslu şirketler (ÇUŞ) birçok ülkenin rutinleşmiş iç ve dış politikalarını etkilemeye başladılar. Ulusal çıkarların yerini ÇUŞ'ların tatmin olmayan kazanç hırısı aldı. Bu bağlamda Finans Kapital Sistemin kalbi sayılan sigorta şirketleri öne çıktı. Çünkü hareket halindeki her türlü sermayenin riski vardı ve bu risk sigortalanmalıydı. Böylece kredi maliyetleri de arttı. Dünya politikasında en etkin ÇUŞ'lar enerji ile uğraşanlardı. Çünkü bu alandaki kar oranları hem çok yüksek, hem de devamlıydı. Pazar sorunu yoktu. Sadece yatırım ve güvenlik riski vardı. Enerji ÇUŞ'larında ABD başı çekiyordu. Bu ÇUŞ'lar, siyasiler üzerinde etkin olarak Irak'a hukuksuz müdahale-

² Türkiye Petrolleri A. O. Genel Müdürlüğü, *2010 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu*, http://www.tpao.gov.tr/tpfiles/userfiles/files/sectorraporu_2010.pdf

³ Finans Kapital Sistem, petrol-doğal gaz ve silah endüstrisi gelirlerini bankalar ve sigorta şirketleri vasıtasıyla kontrol eden sistemin adı. (Harpal Brar ve Ella Rule, *Ortadoğu ve Emperyalizm*, Papirüs Yayınları, İstanbul, 2004, s. 71.)

yi motive etmekte önemli rol oynadılar. ÇUŞ'ların kontrolsüz yükselişi, dünya küresel ticaretinin kurallarını da etkiledi. Özellikle küresel sistem içindeki enerji ve yatırım pazarlıkları artık iki devlet arasında değil, devletlerle ÇUŞ'lar arasında müzakere edilir hale geldi. Klasik devlet yapıları sadece ÇUŞ'ların riskini sırtlanan, anlaşmaları onaylayan ve destekleyen bir makam rolünü üstlendi. Enerji ÇUŞ'ları dolaylı yollardan küresel siyasetin önemli bir aktörü haline geldi. ABD'nin eski başkan yardımcısı Al Gore geçen yıl yayınlanan *The Future*(Gelecek) adlı kitabında ÇUŞ'ların siyasi sistemi etkilemesinden endişe etmektedir: Dünyamızda, gücün giderek batıdan doğuya kaymasına ek olarak devletlerin gücü de giderek iş, finans ve medya kuruluşlarının eline geçmektedir. Hükümetler kararlarını, politik partilerin ana finansman kaynağını oluşturan bu kuruluşların çıkarlarını gözetecek biçimde almaktadır.⁴

3. Yeni Enerji Denklemi ve Rusya

Batının devlet ve devlet destekli ÇUŞ'ları öncelikle Rusya ve Ortadoğu'nun enerji kaynaklarına akın ettiler. 1991'de tankın üzerine çıkarak demokrasi kahramanı ilan edilen başkan adayı Yeltsin, başkan olduktan sonra 30 Aralık 1995'te Rusya'nın Üretim ve Paylaşım Anlaşmasını imzaladı.⁵ Böylece %80'lere varan hisse payları ve uzun süreli anlaşmalarla Rus doğal kaynakları Batılı şirketlere sunuldu. Batılı şirketlerle işbirliği Rusya, Kazakistan, Türkmenistan ve Azerbaycan gibi ülkelere başlıca iki nedenle cazip geldi. Birincisi ileri teknoloji ile kaynakların verimini yükseltmek, ikincisi ise enerji nakil sorunlarını çözmektir. Enerjinin son ulaşma noktaları binlerce kilometre uzaktaydı. Potansiyel enerji alıcıları, Avrupa, Japonya ve Çin'di. Yeni enerji boru hatları tarihi İpek Yolunda olduğu gibi karmaşık, çatışmaya açık ve riskli bir siyasi coğrafyadan geçmek zorundaydı. Ayrıca Avrupa 1920'li yıllardan beri ağırlıklı olarak Ortadoğu petrollerini kullanmaktaydı. Dağılma sonrası Rusya, mevcut kaynakları ile dünya enerji devleri içinde yer almaya devam etti. Coğrafi yakınlığı ve güvenilir bir enerji ülkesi olarak Rusya, Avrupa'nın birinci tedarikçi ülke olma konumunu sürdürdü. Tek fark artık küreselleşen ekonomik sistem nedeniyle daha rekabetçi ve daha kaygan bir ticari ortamın olmasıydı. Rusya'nın bir başka zayıf yönü de enerji üretimi için modern teknolojiye sahip olma-

⁴ Erdal Musaoğlu, "Geleceğimiz Neler Belirleyecek?", *Cumhuriyet Gazetesi Bilim Teknoloji Eki*, 27 Haziran 2014, s. 11.

⁵ Mark A. Stoleson, "Investment at an Impasse: Russia's Production Sharing Agreement Law and the Continuing Barriers to Petroleum Investment in Russia", *Duke Journal of Comparative & International Law*, Vol. 7, No. 2 (Spring 1997), 12. 10. 1997, <http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=djcil>

ması idi. Bu nedenle başlangıçta Batılı enerji şirketlerine bağımlı olmak zorunda kaldılar. Bu nedenle Rusya'nın enerji kaynakları, çok uygun Üretim Paylaşım Anlaşmaları (PSA) ile Batılı şirketlerin işletilmesine verildi. Aynı zamanda Hazar Denizi'nin hukuki statüsü de yeni bir anlaşmazlık konusu olarak ortaya çıktı. Çünkü Orta Asya enerji ülkeleri Hazar Denizi kıyısında kümeleşiyordu. Dolayısıyla bu ülkelerin hepsi Hazar'dan pay istiyordu. Bu bağlamda daha önce İran'la Sovyet Rusya arasında 1921 ve 1940'da imzalanan anlaşma hükümlerine tabi Hazar Denizi'nin statüsü de yeniden masaya yatırıldı. Ancak şu ana kadar herhangi bir anlaşmaya varılamadı. Bu ülkeler hala eski yerlerinde üretimlerine devam ediyorlar. 2000 yılında Rusya'da yönetime gelen Putin, Yeltsin zamanındaki Batı avantajlı petrol ve maden anlaşmalarını tamamen değiştirerek Rusya'nın çıkarlarını yeterli düzeye çıkardı. Petrol üretiminde dünya üçüncüsü olan Rusya'nın enerji kaynaklarının merkezi Sibirya bölgesidir. Çalışma şartları zordur. Bu bölge Rus petrolünün %76'nı doğal gazın ise %87'sini üretmektedir. Rusya'nın federal bütçesinin %52'si petrol ve doğal gaz gelirlerinden sağlanmaktadır.⁶ İhracat gelirlerinin %62'si Enerji İpek Yolu'nun başlangıcı olarak adlandırılabilir Sibirya bölgesinden sağlanmaktadır.

4. Avrupa-Rusya Güven Bunalımı

Rusya bugün Avrupa'nın bir numaralı enerji tedarikçi ülkesi durumundadır. 2006'daki Ukrayna'nın Avrupa'ya giden hattın⁷ fazla gaz alması nedeniyle patlak veren krizdeki Rusya'nın katı tutumu, Avrupa'da Rusya'ya duyulan güveni zedeledi. Hatta Rusya'nın bu yaklaşımı enerjiyi politik bir baskı aracı olarak kullandığı şeklinde yorumlandı. Bu tarihten sonra Avrupa Birliği, alternatif enerji kaynakları konusunda çok ciddi düzenlemeler yaptı ve yeni stratejiler geliştirdi. Örneğin Almanya 2030 yılında toplam enerji ihtiyacının %30'unu rüzgâr ve güneşten sağlamayı planladı.⁸ 2006'daki doğal gaz krizinin jeopolitik etkisi AB'nin Rusya dışında yeni enerji tedarikçi ülkeler araması oldu. Hazar bölgesi kaynaklarının Rusya'yı baypas ederek Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmasına öncelik verildi. Nabucco böyle ortaya çıktı. Ancak yaklaşık 70 yıllık bölgedeki Rus nüfuzu ve etkisi burada da kendisini gösterdi. Türkmenistan, Kaza-

⁶ US Enerji Information Administration, Russia, Analysis, 26 November 2013, <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=rs>

⁷ Rus doğal gazının % 80'i bu hattın gönderilmektedir.

⁸ Almanya'nın hedefi 2050 yılında tüm enerji tüketiminin yarısının alternatif enerji kaynaklarından karşılanmasıdır. Günümüzde Almanya; dünyanın dördüncü büyük nükleer enerji kullanan ülkesidir. Fakat 2021 yılına kadar tüm nükleer enerji santrallerinin kapatılması kararlaştırılmıştır. ([ttp://tr.wikipedia.org/wiki/Almanya'da_enerji](http://tr.wikipedia.org/wiki/Almanya'da_enerji))

kistan ve Azerbaycan projesi yeterince destekleyemediler. Proje güzergâhı üzerindeki Gürcistan ve Ermenistan gibi ülkelerle de bazı sorunlar vardı. Ermenistan'ın halen Sovyet döneminden farksız bir Rusya peyki olma durumu, bölgedeki tüm siyasi ve ekonomik gelişmeleri engellemektedir. Özetle Nabucco projesi rafa kaldırıldı. Devam eden süreçte siyasi ve mali konuları aşma gayretleri TANAP (Trans Anatolian Pipeline) adlı yeni bir projeyi gündeme taşıdı.

5. Ukrayna Krizi ve Enerji

Kasım 2013'te başlayan Ukrayna krizi, Rusya-Avrupa enerji ilişkilerine yeni bir boyut eklemiştir. Krizin uzun vadeli olacağı kaçınılmaz gözükmemektedir. Bu bağlamda Avrupa – Rusya enerji hatlarına alternatif kaynak ve güzergâhlar bulunması hayati önem kazanmıştır. Bu noktada Doğu Akdeniz enerji kaynakları öncelik kazanmıştır. Bunu sağlamak için Kıbrıs sorununun çözülmesi, Türkiye – İsrail ilişkilerinin düzelmesi, Suriye ve Irak'taki istikrarsızlığın giderilmesi zorunludur. Önümüzde çok bilinmeyenli, riskli ve içinde her yerde Rusya'nın karşımıza çıkacağı bir senaryo vardır.

6. Yeni İpek Yolları

Dünyanın temel enerji maddesi olan petrol ve doğal gaz çok farklı bir ticari metadır. Diğer ticari metalara benzemez. Petrolün üç binden fazla malın üretiminde kullanılan bir ham madde olduğu da asla akıldan çıkarılmamalıdır. Petrolden üretilen bazı maddelerin değeri enerji özelliğinin çok üstüne çıkmaktadır. Petrol ve doğal gaz çok fazla alternatifi olan bir mal değildir. Fiyatı sürekli değişkendir. Spekülyasyona açıktır. Pazar sorunu yoktur. Alımlar peşin parayla yapılır. Doğal gaz, üretimini takiben hemen kullanılmalıdır. Depolaması zor ve masraflıdır. Petrolün de kullanımı için rafine edilmesi gerekir. Dolayısıyla petrolü satın almak veya petrolü olmak fazla bir şey ifade etmez. Rafinerinin olması veya güvenli bir rafineri hizmeti satın alınması gerekir. Rafineriler pahalı yatırımlardır. Sürekli, verimli ve makul fiyat garantisi olan bir ham petrol akışı gerekir. Sonuç olarak enerji siyasi, ekonomik, ticari ve teknolojik dengelerin bir arada olmasını gerektiren benzersiz bir metadır. Enerji güvenliği, iki basit kelimenin yan yana gelmesinden çok daha kapsamlı bir olgu olup;

- Kaynakların güvenliği,
- Nakliyatın güvenliği,
- Pazarın güvenliği,
- Genel anlamda güvenlik,

- Fiyat güvenliğini kapsamaktadır.⁹

Hazar bölgesinden Avrupa'ya hangi enerji nakil projesi geliştirilirse geliştirilsin, bu bölgedeki Rus nüfuzu dengelenmedikçe arzu edilen derecede enerji güvenliği sağlanamayacaktır. Halen Orta Asya ve Ortadoğu enerji nakil hatları aşağıda görüleceği üzere yaklaşık 13 güzergâh üzerinde kümelenmektedir. Bu sayı gereksinimlere göre daha da çoğalabilir. Kıbrıs etrafındaki kaynaklar da çıkarılmaya başlandığında KKTC üzerinden yeni hatlar da devreye girecektir.

- Rusya - Avrupa: Halen güvenli bir şekilde çalışıyor.
- Rusya – Almanya: Özel hattır; çalışmaktadır.
- Hazar – Türkiye-Avrupa: Bakü - Tiflis – Ceyhan. Halen düşük kapasitede çalışıyor.
- Rusya – Bulgaristan – Yunanistan - Avrupa: Proje aşamasındadır. Rusya-Ukrayna anlaşmazlığı nedeniyle hat Türk karasularından geçme ihtimali yüksektir.
- Ortadoğu – Türkiye - Doğu Akdeniz: Kuzey Irak- Yumurtalık hattı. Düşük kapasitede çalışıyor. İnşası devam eden yeni hat yakında devreye girecektir.
- Ortadoğu –İsrail- Doğu Akdeniz: S. Arabistan – Irak – Ürdün- Hayfa. Yakında devreye girecektir.
- Ortadoğu – Suriye- Doğu Akdeniz: İran-Irak-Suriye hattı. 2011'de planlanmıştı. Suriye'deki iç savaş nedeniyle gündemden düşmüş oldu.
- Ortadoğu – Basra Körfezi- Hint Okyanusu- Japonya-Çin: Uzun ve maliyeti yüksek bir deniz yoludur.
- Kazakistan – Çin: Özel bir hattır. Oldukça güvenlidir.
- İsrail – Türkiye- Avrupa: Proje geliştirme aşamasındadır.
- İsrail – Güney Kıbrıs – Yunanistan – Avrupa: Proje geliştirme aşamasındadır.
- Mısır – Türkiye – Avrupa: Proje geliştirme aşamasındadır.
- Rusya- Türkiye- İsrail: Samsun- Ceyhan- Hayfa hattı. Proje geliştirme aşamasındadır.

⁹ M. Faruk Demir, *Enerji – Güvenliği Ekonomisi Diplomasisi*, Altınküre Yayınları, Ankara, 2007, s. 22.

On binlerce kilometrelik enerji boru hatları ülkeleri, kıtaları aşmaktadır. Bu hatlar insanın kan damarlarına benzetilebilir. Dolaşım Sibirya, Hazar ve Ortadoğu gibi başlıca üç kalp vasıtasıyla sağlanmaktadır. Deniz araştırmaları teknolojisinin yardımı ve küresel ısınma nedeniyle Arktik bölgesinde ve Doğu Akdeniz çanağında da iki yeni kalp oluşmak üzeredir. Bu kalplerin hangi istikamette dolaşım sağlayacağı henüz belirsizdir ve bölgelerinde radikal jeopolitik gelişmelere yol açma olasılığı yüksektir. 21. yüzyılın başlarında dünyaya hâkim olmanın yolunun karalardan denizlere geçtiği açıkça görülmektedir. Mackinder'in¹⁰ Orta Asya'daki 'Heartland (Kalpgâh)'ı giderek önemini kaybetmektedir.

7. Ortadoğu ve Enerji Güvenliği

Ortadoğu'da istikrar ve yeni bir siyasi düzen sağlanmadan enerji güvenliğinin tam olarak sağlanması mümkün değildir. Çünkü hala dünya petrol rezervlerinin %60'ı aşkın kısmı bu bölgededir. Ortadoğu bu önemine rağmen yaklaşık bir asırdan bu yana dünyanın en istikrarsız bölgesidir. Bu istikrarsızlığın sona erme olasılığı da hemen hemen imkânsız gözükmektedir. Çünkü bir petrol coğrafyası olan bu bölgede çok uzun yıllar kabile ve aşiret sistemi içinde kalmıştır. Bu iklimsel ve sosyolojik koşulların gerektirdiği bir durumdur. Araplar 700'lerde İspanya üzerinden Hristiyan ve Batı dünyası ile tanışmışlardı. Endülüs Müslümanları çok ileri medeniyetleri ile Avrupa'nın lideri konumundaydılar. Batılılar ve Hristiyanlar Ortadoğu'ya gelen ilk kez 11-13. yüzyıllarda Haçlı Seferleri kapsamında geldiler. Hedeflerinde Doğu Akdeniz ve Kudüs bölgesi vardı. Ancak petrol denizi olan Arap Yarımadası eski durumunu korudu. Arap Yarımadasının sakinleri ilk defa 1500 yılında Portekizliler vasıtasıyla Batı ile karşı karşıya geldiler. Kalıcı olmayan ve yaklaşık 30 yıl devam eden bu ilişki, 1534 yılında Osmanlıların Yarımadayı ele geçirmesi ile sona erdi. İslam medeniyeti Rönesans'la birlikte yükselen Batı teknolojisi karşısında giderek geriledi. Ayrıca, çölden ibaret ve doğal kaynak fakiri bu coğrafya, 16. yüzyılda Batının deniz üstünlüğü sayesinde başlayan sömürgeciliğinin de çok uzağında kaldı. Dolayısıyla 19. yüzyılın petrol coğrafyası çok uzun yıllar Batı dünyasının uzağında yaşadı. Bu bağlamda doğal olarak bölge, Hristiyan dininin yayılmasını amaçlayan misyonerlik faaliyetlerinin de hedefi dışında kaldı. Oysa Hindistan ve Uzakdoğu, Japonya ve Filipinler

¹⁰ Mackinder, 1919'larda Doguda Sibirya, Batıda Volga, Kuzeyde Buz Denizi ve Güneyde Himalayalar ile sınırlanan alanı Heartland (Mihver Alan - Kalpgâh - Pivot Area) olarak kabul etmiştir. [(Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, New York, Norton, 1962 (ilk baskı 1919)].

Batı kültürü ve Hristiyanlıkla 1500'lerden beri ilişki içindeydi. İngiltere, Hindistan ve civarında üç asır boyunca hem kaynak sömürgeciliği yaptı hem de başarılı bir kültürel asimilasyon uyguladı. Bu etki halen Common Wealth Countries denen 53 ülkede devam etmektedir. Arap Yarımadasının, 18. yüzyıla kadar böyle bir fırsatı veya nasıl nitelendirebilirsek nitelendirilim böyle bir şansını olmadı. Ne zaman ki, Ortadoğu'da petrol bulundu ve Batı teknolojisi bu petrole bağımlı hale geldi; Avrupalılar bölgeyi işgal etmeye başladılar. Özellikle İngiliz Bahriye Bakanı Churchill'in, 1911'de İngiliz donanmasının yakıtını kömürden petrole çevirmesi,¹¹ dünya çapında son derece radikal bir kırılma noktası oldu. İngiltere ve Fransa kendileri için hayati bir yaşam alanı haline gelen Ortadoğu'yu siyasi anlamda düzenlemeye giriştiler. Ancak petrol sömürsünü sürdürmek karşılığında bu bölgedeki kabile ve aşiret düzenine dokunmadılar. Siyasi ve sosyolojik değişimi dayatmadılar. Ancak, enerji bu bölgeyi de karıştırdı ve Ortadoğu istikrarsızlığın beşiği haline geldi. Soğuk Savaş döneminde göreceli bir siyasi ve askeri denge içinde bulunan Ortadoğu, dağılma sonrası yeniden istikrarsız bir ortama sürüklendi.

8. Ortadoğu'nun Tehlikeli Geleceği

Bu karışık siyasi ortamda, ABD ve Avrupa ülkeleri, güvenli bir enerji akışını sağlamak amacıyla birçok ülkeyi siyasi, askeri ve ekonomik açıdan kontrol altında tutma stratejisi izlediler. Karşıt tutum ve davranışlara askeri müdahale (Irak) veya ekonomik ambargolar (İran) uyguladılar. Sonuç olarak özellikle Ortadoğu enerji kaynaklarının güvenilirliği ABD'nin bölgedeki siyasi, askeri ve ekonomik üstünlüğünü sürdürmesine bağlı hale geldi. Bu üstünlüğün en güçlü boyutu, ekonomik olarak enerji pazarını kontrol etmektir. Ekonomik boyutun en önemli unsuru ise Amerikan dolarının küresel rezerv para konumunu koruması idi. Bunun sürdürülmesi büyük oranda petrol ve doğal gazın Amerikan doları ile satılmasına bağlıydı. Çünkü dünyamız petrol ve doğal gazı yılda 1,9 trilyon dolar harcamaktadır.¹² Enerji ihtiyacı devam ettiği sürece petrol ve doğal gaz da en önemli meta olarak kalacaktır. Ortadoğu ve Orta Asya enerji kaynaklarının Batıya ve doğuya aktarılması için mevcut güzergâhların tamamen güvenilir olduğu söylenemez. Bu nedenle, halen süratle tamamlanmaya çalışılan boru

¹¹ Daniel Yergin, *Petrol*, çev. Kamuran Tuncay, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1999, s. IX.

¹² IMF'nin hazırladığı raporda, ülkelerin enerji yardımı harcamalarının dünya ekonomisine 1,9 trilyon dolara mal olduğu açıklandı. 27. 03. 2013, (<http://www.cnbc.com/haberler/dis-haber/dunya-enerji-icin-19-trilyon-dolar-harciyor>)

hatları ile Arap Yarımadası'ndaki petrol ve doğal gaz, Basra Körfezi'ni baypas ederek Doğu Akdeniz'e akıtılacaktır. Çünkü İran-Batı gerginliği Basra Körfezini güvenli bir hat olmaktan çıkarmıştır.

9. Ortadoğu Nasıl İstikrara Kavuşturulabilir?

ABD'nin Büyük Ortadoğu Projesi (BOP) bu çerçevede değerlendirilmektedir. Bu projenin ve büyük ölçüde enerji güvenliği ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır.¹³ BOP projesi, 21. yüzyılda Ortadoğu'da, durdurulamayan ve önlenemeyen sosyal-kültürel gelişmeler ve uluslararası terörizm bağlamında, dinsel ve monarşi tabanlı siyasi yapıların, daha fazla sürdürülemeyeceği gerçeği üzerine oturtulmuştur. Çünkü ABD, devam eden süreçte bu ülkelerin, Latin Amerika ülkelerinde olduğu gibi milliyetçi, antiemperyalist ve ABD karşıtı bir yapıya evrileceklerinden endişe etmektedir. Özellikle bugün Irak ve Suriye'deki gelişmelere baktığımızda, İran'ın Irak'ta ve Suriye üzerinde genişleyen Şii temelli nüfuz alanının, ABD'nin bölgedeki plan ve stratejilerini engelleyici bir etken olarak öne çıktığı söylenebilir. Bu bağlamda Suudi Arabistan ve ABD'nin bu bloka karşı kontrollü bir Sünni barajı oluşturma çabası gündemde gözükmektedir. Diğer taraftan Irak Kürt Bölgesel Yönetiminin de bu denklemde ABD tarafında yer aldığı söylenebilir. Irak'tan çıkışı müteakip, ABD ve müttefiklerini zorlayan en önemli siyasi gelişme, mevcut Irak hükümetinin İran yanlısı tutumunu sürdürmesidir. Büyük Ortadoğu Projesi, bölgede kontrol edilebilecek yeni güç dengeleri oluşturmak amacıyla, mezhep temelli yeni bir çatışma projesine dönüştürülmüş gözükmektedir. Bu stratejinin, genel anlamda Ortadoğu'da mezhebe dayalı bir siyasi bölünmeyi ve 10 yıl (1979-1989) süren Irak-İran savaşında olduğu gibi Müslümanları birbirlerine kırdırmayı hedeflediği söylenebilir.

Ortadoğu coğrafyasında farklı sosyal - kültürel, siyasi ve dini yapıların olduğu birçok ülke vardır. Ayrıca bu ülkelerin birçoğunda devam eden monarşi tabanlı siyasi yapılar da enerji projelerini olumsuz yönde etkilemektedir. 2003'teki Irak'a Amerikan müdahalesi, İngiltere'nin 1920'lerde planladığı siyasi coğrafya ile kurulan askeri ve mezhepsel dengeleri tamamen bozmuştur. Ortadoğu'nun kalbi Arap Yarımadasıdır. Bu coğrafyadaki siyasi yapı, kabile kültürü ve İslam'ın mezhepsel ve mezheplerin de farklı bölüntülerine dayanan çok hassas ve riskli bir yapıdır. Osmanlı döneminden beri devam eden aşiret ve mezhebe dayalı bu yapı, Birinci Dünya Savaşı'na

¹³ Mehmet Koyuncu, "BOP, Petrol ve PKK İlişkisi", 23 Nisan 2013, <http://www.sokeekspress.com/Reklam.aspx/Makale/3624-mehmet-koyuncu--bop-petrol-ve-pkk-iliskisi.aspx>

kadar devam etmiştir. Şimdi bu yapıların yerine kısa ve orta vadede istenilen bir rejimi oturtmak da hemen hemen imkânsız gözükmektedir. Asla unutulmamalıdır ki, enerji kaynaklarına sahip olmak, refahı, sosyal barışı ve demokrasiyi garanti etmemektedir. Rusya dâhil, kaynaklar sadece Batı teknolojisi ile işletilebilmektedir. Üretim sonrası depolama, ulaştırma, pazarlama da çoğunlukla kaynaklara sahip ülkelerin olanakları dışındadır. Buradan çıkarılacak sonuç, enerji güvenliği ve siyasi istikrar için tüm bu ülkelerin 1920'lerden beri olduğu gibi hegemonyan ülkelerle tek taraflı klasik bir sömürgecilik ilişkisi yerine, küresel ekonomik sistemin dikte ettiği kurallara uygun karşılıklı modern bir ticari ilişki içine girilmesinin gerekli olduğudur.

Arap Yarımadasının, yaklaşık 400 yıllık Batı tesirinden uzak ve izole olarak nitelendirilebilecek bu eksikliği, mevcut dini ve mezhepsel bir siyasi yapı içinde nasıl giderilebilir? Yanıtlamamız ve cevabını bulduğumuz takdirde petrol coğrafyasını istikrara götürecektir soru budur. BOP'un işe yaramayacağı şimdiden bellidir. Çünkü BOP, 1920'lerde cetvelle çizilen 100 yıllık siyasi coğrafyaya, yeni bir bölünmeden başka bir şey vaat etmemektedir. Ayrıca terör tehlikesine de kalıcı bir çözüm getirmemektedir. Bu durumda akla en yakın çözüm, uzun vadeli de olsa bölgede Türkiye benzeri Laik demokrasilerin kurulmasıdır. Nitekim Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı da Eylül 2011'de Mısır'ı ziyaretinde Müslüman dünyasına Laikliği tavsiye etmişti. Batı, sürekli ve kalıcı bir enerji güvenliği, askeri harcamaların azaltılması ve refahın artırılması bağlamında böyle bir düzene destek verebilir. Böyle bir projenin kabul görmesi, Finans Kapital Sistemin yüksek kar paylarını, güvenli ve sürdürülebilir daha az kar paylarına tercih etmesi ile mümkün olabilir. Bu bağlamda böyle bir proje dünya projesi olmak zorundadır ve bu nedenle BM çatısı altında oluşturulmalı, hedef ve stratejileri ilan edilmelidir. İşe mevcut krallık ve emirliklerin siyasi yapılarındaki değişikliklere, demokrasinin başlangıç adımı olan seçimlerle başlanabilir. Acılı da olsa Irak'ta göreceli bir demokrasi ve Laik bir siyasi yapı sağlanmaya çalışılmaktadır. Batı, Laik bir düzenin Ortadoğu'da ne kadar hayati önemi olduğunu anlamış olmalıdır. Bu süreçte Türkiye, Laik ve Müslüman bir demokrasi ülkesi olarak bölge ülkelerine rehberlik ve liderlik yapabilir.

10. Türkiye ve Enerji Güvenliği

Türkiye üzerinden geçen enerji nakil hatları, jeopolitik anlamda Türkiye'yi güçlendirmemekte aksine hassaslaştırmaktadır. Bu bakımdan Türkiye'nin olası bir kriz veya savaş halindeki ulusal dayanma gücü (en-

during), doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki terminal limanlarının ve bu limanlara ulaşan deniz yollarının güvenliği ile doğru orantılı olacaktır. Bu bağlamda, Türkiye'nin güçlü bir deniz gücüne ve kıyı savunmasına sahip olması, hayati bir jeostratejik gereksinim olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye açısından gelecekteki en temel deniz araştırmaları sorununun Kıbrıs ve civarındaki bölgelerde yaşanacağı beklenmelidir. Kıbrıs'ta devam eden siyasi belirsizlik nedeniyle, GKRY, KKTC, Lübnan, İsrail, Filistin (Gazze), İngiltere (Üsler), Mısır, Suriye, Türkiye'nin de dâhil olduğu 9 devlet arasında kalıcı bir çözüme ulaşmanın güçlüğü açıktır. Türkiye çevresindeki petrol ve doğal gaz denizinde kurak bir ülke durumundadır. Avrupa'nın dördüncü büyük gaz piyasası olan Türkiye'nin enerji ihtiyacı giderek artmaktadır.

Türkiye, doğal gazın %50'sini Rusya'dan %18'ini İran'dan tedarik etmektedir.¹⁴ Batılı ülkeler Türkiye coğrafyasına sadece transit ülke gözüyle bakmaktadır. Oysa konuya enerji güvenliği açısından bakıldığında Hazar – Trakya – Avrupa ekseninde yaklaşık 2 bin kilometrelik, Samsun – Ceyhan hattında bin kilometreye yakın bir güzergâh ile Irak'tan Yumurtalık'a uzanan güzergâhın güvenliği yabana atılmamalıdır. Türkiye'nin enerji güvenliğindeki esas rolü, Doğu Akdeniz'in güvenliğine olan katkısı ile ölçülebilir. Önümüzdeki 10 yıllık perspektifte Avrupa'nın 100 yıllık enerji ihtiyacını karşılayacak enerji projelerinin Doğu Akdeniz'de devreye girmesi beklenmektedir. Denizdeki zengin petrol ve doğal gaz yataklarının 2016'dan itibaren işletilmesine başlanacaktır.¹⁵ Bölgedeki enerji kaynakları ister Türkiye, isterse GKRY üzerinden Batıya aktarılsın, bölgede etkin ve sürekli bir deniz güvenliği ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Coğrafi konumu ve Türk deniz kuvvetlerinin kabiliyetleri dikkate alındığında Türkiye'nin katkıları gerek güvenlik sağlama maliyetinin düşürülmesi, gerekse etkinlik yönüyle oldukça anlamlı olabilir. Kuşkusuz bölgede Türkiye'yi baypas edecek bir deniz güvenlik organizasyonu kurmak da mümkündür. Ancak İskenderun Körfezindeki Ceyhan petrol terminalinin mevcudiyeti Türkiye'nin bu organizasyonda yer almasını zorunlu kılmaktadır. Özellikle doğu Akdeniz'deki enerji kaynaklarının Türk toprakları üzerinden Avrupa'ya aktarılması halinde Türkiye'nin güvenlik organizasyonunda lider konumda olacağı söylenebilir. Bu bağlamda Türkiye'nin hem ulusal çıkarları hem de uluslararası toplumun ihtiyaçları yönüyle güçlü bir deniz kuvvetine sahip olması

¹⁴ İsmail Altınsoy, Rus gazına Avrupa'dan daha fazla ödüyoruz, 4 Şubat 2014, http://www.zaman.com.tr/ekonomi_rus-gazina-avrupadan-daha-fazla-oduyorum_2197501.html

¹⁵ Stratfor, Israel's Water Challenge, 25 December 2013, <http://www.stratfor.com/analysis/israels-water-challenge#axzz36rw3XahE>

jeostratejik bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. 2009'da rezervleri tespit edilen ve büyük bir kısmı İsrail karasuları ve Münhasır Ekonomik Bölgesinde bulunan enerji kaynakları¹⁶ nedeniyle, bölge güvenliğinin diğer önemli bir aktörü de İsrail olacaktır. İki ülkenin, NATO veya bölge işbirliği çerçevesinde enerji güvenliği konusunda işbirliği yapma olasılığı oldukça yüksek gözükmektedir. Bu hesap ve projelere Nil deltasındaki zengin kaynaklar nedeniyle Mısır'ın da dâhil edilmesi gerekebilir.

11. Sonuç

A. Petrol ve doğal gaz alternatif yeni bir enerji kaynağı bulunmadıkça veya petrol kullanımını, üretime oranla ciddi bir şekilde düşürmedikçe,¹⁷ enerji güvenliği, dünya jeopolitiğini yönlendiren birinci öncelikli faktör olma durumunu koruyacaktır. Özellikle petrolde sadece %9 oranında¹⁸ Körfez'e bağımlı durumdaki ABD'nin, bölgedeki kontrolünü sürdürme çabaları, dünya hâkimiyeti amaçlıdır ve Çin, Avrupa ve Japonya gibi bölgeye bağımlı potansiyel rakipleri üzerinde siyasi baskı yaratmaya yöneliktir.

B. Dünya enerji kaynaklarının en önemli maddesi olan petrolün, ABD dolarına endeksli olarak satılması, bölgesel ve küresel güç dengelerini dolaylı olarak etkilemektedir. ABD hâkimiyetinin ticari ve finansal ayağı olan Amerikan dolarının değeri birçok faktöre bağlı olmakla beraber, stratejik bir kaynak olan petrole bağıllığı başı çekmektedir. Bu nedenle petrolün başka bir para birimine endekslenmesi veya üreticilerin satışlarını Amerikan doları dışına kaydırmaları halinde, ilgili üretim merkezlerinin bulunduğu siyasi coğrafyalarda bölgesel bir savaşa kadar uzanacak kriz ve çatışmaların çıkması beklenmelidir.

C. Enerjinin tekelci politikalarla değil, üretim, pazarlama, dağıtım, güvenlik ve kurallara uymayanlara karşı yaptırımını da içeren uluslararası bir sistemle yönetilmesi gereklidir. Enerji, kaynaklara sahip olanların istediği gibi kullanabileceği bir meta değil, doğa gibi tüm uluslara ait bir dünya mirası olarak düşünülmelidir. Bu noktada Mustafa Kemal Atatürk'ün 1920'deki görüşleri günümüzdeki enerji sorunlarının çözümüne ışık tuta-

¹⁶ Bilgesam, Doğu Akdeniz'de Enerji Keşifleri ve Türkiye 16 Aralık 2013, <http://www.bilgesam.org/incele/2/-dogu-akdeniz%E2%80%99de-enerji-kesifleri-ve-turkiye/#.U8Zrs02Kct8>

¹⁷ Bir başka çok önemli uygulanabilir önlem de petrolün ulaşımdaki payını azaltacak yüksek teknoloji vasıtalarını yaygınlaştırmaktır. ABD'de tüketilen petrolün üçte ikisi ulaşımda kullanılmaktadır. (U.S. Energy Information Administration)

¹⁸ Gal Luft, "ABD Ortadoğu'dan Çekilir mi?", *Turkish Policy Quarterly*, Kış 2014. Gal Luft Global Güvenlik Analizleri Enstitüsü (IAGS) Direktörü ve ABD Enerji Güvenliği Konseyi'nde kıdemli danışmandır. Bu metin, orijinal makalenin kısaltılmış halidir. Tercüme TPQ ekibi tarafından yapılmıştır.

cak niteliktedir: “Milletler işgal ettikleri arazinin gerçek sahibi olmakla beraber beşeriyetin vekilleri olarak da o arazide bulunurlar. O arazinin servet ve kaynaklarından kendileri istifade eder ve dolayısıyla bütün beşeriyeti istifade ettirmekle yükümlüdürler.”¹⁹ Dünya denizleri ve hava sahası kullanımıyla ilişkin BM Sözleşmeleri de bu türlü bir çözüm önermektedir.²⁰ Konuya bu çerçevede bakılmadığı takdirde, çok büyük kaynaklar harcanarak inşa edilen, binlerce kilometre uzunluğundaki boru hatları, işlevsiz hale gelebilir. Böyle bir durumda, Soğuk Savaş’tan bu yana geçen 25 yılda inşa edilen dünya coğrafyasının ve ekonomisinin kan damarları sayılabilecek yapay enerji hatları da ortadan kalkabilir. O zaman yeniden eski sistemde olduğu gibi enerji terminallerinden gemilerle petrol taşıma sistemine geçilmesi kaçınılmaz olacaktır. Böylece hem enerji ulaşımı mevcut duruma göre son derece yavaşlayacak hem de farklı bir güvenlik boyut ortaya çıkacaktır. Denizler üzerinden nakil birinci önceliği alacak ve bu durumda deniz gücü üstünlüğüne sahip ülkeler daha avantajlı olacaktır.

D. Japonya, Uzakdoğu’da ABD güvenlik stratejilerinin merkezinde yer almaktadır. Tayvan’la birlikte Japonya, Çin’e karşı ABD’nin coğrafi ve ekonomik sigortası işlevi görmektedir. İki atom bombası taarruzu ile kayıtsız şartsız teslim olan Japonya, kendine özgü kalkınma modeli ile 21. yüzyılda da bölgesel bir güç merkezi olmayı başarmıştır.

Ancak Japonya’nın dış politikasını belirleyen çok önemli iki faktörden birisi enerji bağımlılığı,²¹ diğeri ise bölgenin ve ülkenin güvenliği üzerindeki ABD siyasi ve askeri kontrolüdür.²² Ne kadar ironiktir ki, Japonya’nın %81 oranında bağımlı olduğu Ortadoğu bölgesindeki enerji üretimi ve dağıtımı da ABD şirketlerinin kontrolündedir. Bu nedenle, Japonya, Rusya üzerinden gelecek yeni bir enerji hattı ile Ortadoğu’ya olan bağımlılığını azaltmayı hedeflemektedir. Ayrıca Çin ile Japonya arasında, enerji potansiyeli olan bazı adaların aidiyeti konusu ciddi bir siyasi sorun haline gelmiştir. Halbuki iki ülke de büyük bir enerji açığı yaşamaktadır. Bu bakımdan bu iki ülkenin kaynakları paylaşılması konusunda işbirliğine gitmeleri en akıllı yol olacaktır.

¹⁹ Enver Ziya Karal, *Atatürk’ten Düşünceler*, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1956, s. 45.

²⁰ BM tarafından hazırlanan 1992 Açık Semalar Anlaşması ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi kastedilmektedir.

²¹ Dünya petrol tüketimine bakıldığında, ilk sırayı günlük 20,7 milyon varille ABD, ikinci sırayı 14,8 milyon varille Avrupa Birliği ülkeleri toplamı, üçüncü sırayı 6,7 milyon varille Çin, dördüncü sırayı 5,36 milyon varille Japonya ve beşinci sırayı 2,75 milyon varille Rusya Federasyonu alıyor. AB içinde Almanya günlük 2,6 milyon, Fransa ise 1,9 milyon varil petrol tüketiyor. (<http://arsiv.sol.org.tr>)

²² Japonya 2 Eylül 1945’de Potsdam Bildirisini kabul ederek kayıtsız şartsız teslim olmuştur.

Kısacası dünyamız üzerindeki enerji odaklı tüm projeler, kaynaklar üzerinde hegemonya kurmayı amaçlayan plan ve stratejilerden arındırılmalıdır. Bunun yerine, kolay ulaşılabilir, kesintisiz ve istikrarlı bir fiyatı ön gören, ekonomik ve ticari kıstasları esas alan bir sistem kurulmalıdır. Bu durum, aynı zamanda küresel barış ve istikrara da önemli katkılarda bulunacaktır. Hegemonya hedefli stratejiler nedeniyle, bulunulamayan veya fiyatları şişirilen enerjinin en pahalı enerji olduğunu hiç bir zaman akıldan çıkarılmamalıdır.

KAYNAKÇA

- Albright, Madeleine. *Tanrı ve Güçlü*, çev. Sevda Kubilay, Truva Yayınları, İstanbul, 2007.
- Altınsoy, İsmail. “Rus gazına Avrupa’dan daha fazla ödüyoruz”, 4 Şubat 2014, http://www.zaman.com.tr/ekonomi_rus-gazina-avrupadan-daha-fazla-oduyorum_2197501.html
- Amirbek, Aidar. “Avrupa Birliği ve Türkmenistan: Boru Hatlarına Dayalı İşbirliği”, *Dünya Gündemi Gazetesi*, 21-28 Ağustos 2011.
- Brar, Harpal ve Ella Rule. *Ortadoğu ve Emperyalizm*, çev. Evren Madran, Papirüs Yayınları, İstanbul, 2004.
- Daniel, Yergin. *Petrol*, çev. Kamuran Tuncay, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1999.
- Demir, M. Faruk, *Enerji- Güvenliği Ekonomisi Diplomasisi*, Altinküre Yayınları, Ankara, 2007.
- Du Jardin, Michell Mollat. *Avrupa ve Deniz*, çev. A. Muhittin, AFA Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- Elektrik Mühendisleri Odası. *Enerji Dergisi*, Eylül 2007.
- Ergin Yıldızoğlu, “Kriz ve OPEC”, *Cumhuriyet*, 13 Haziran 2011.
- Gore, Al. *Gelecek*, çev. Çağlar Kök ve Ebru Kızıldağ, Mediacat Yayınları, İstanbul, 2013.
- Karal, Enver Ziya. *Atatürk’ten Düşünceler*, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1956.
- Kargın Ekşi, Aysel. *Din Devletleri*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1995.
- Leithauser, J.G. *Dünyamızın Fatihleri*, çev. Derin Türkömer, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971.

- Luft, Gal. “ABD Ortadoğu’dan Çekilir mi?”, *Turkish Policy Quarterly*, Kış 2014.
- Mackinder, Halford J. *Democratic Ideals and Reality*, New York, Norton, 1962 (ilk baskı 1919).
- Morris, Benny. “New Alliances of the Israel”, *The National Interest*, 2 February 2012.
- Musaoğlu, Erdal. “Geleceğimiz Neler Belirleyecek?”, *Cumhuriyet, Bilim Teknoloji Eki*, 27 Haziran 2014.
- Stoleson, Mark A. “Investment at an Impasse: Russia’s Production Sharing Agreement Law and the Continuing Barriers to Petroleum Investment in Russia”, *Duke Journal of Comparative & International Law*, Vol. 7, No. 2 (Spring 1997), 12. 10. 1997, pp. 671-689, <http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=djcl>
- Stratfor, “Israel’s Water Challenge”, 25 December 2013, <http://www.stratfor.com/analysis/israels-water-challenge#axzz36rw3XahE>
- Tarakçı, Nejat. *Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji*, Çantay Kitapevi, İstanbul, 2003.
- Tarakçı, Nejat. *Yirminci Yüzyılın Strateji Dehası*, Truva Yayınları, İstanbul, 2011.
- Taylor, William J. and Steven A. Maaranen. *The Future of Conflicts in the 1980’s*, Lexington Books, 1983.
- Türkiye Petrolleri A. O. Genel Müdürlüğü. *2010 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu*, http://www.tpao.gov.tr/tpfiles/userfiles/files/sector-raporu_2010.pdf
- US Enerji Information Administration. “Russia, Analysis”, 26 November 2013, <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=rs>
- Yergin, Daniel. *Petrol*, çev. Kamuran Tuncay, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1999.
- <http://arsiv.sol.org.tr>
- http://tr.wikipedia.org/wiki/Almanya'da_enerji
- <http://www.cnbc.com/haberler/dis-haber/dunya-enerji-icin-19-trilyon-dolar-harciyor>

Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Adem ÜZÜMCÜ¹
Sıdika AKDENİZ²

Öz

SSCB'nin dağılması sonrası Kafkasya ve Orta Asya'da ortaya çıkan boşlukta, Avrupa Birliği (AB) bölgeyle tarihsel bağlarını ekonomik çıkarları ile birleştirmeye çalışmaktadır. AB, tarihi ipek yolunu canlandıracak ve bölgedeki enerji kaynakları ile zenginleşebilecek ülkelerle bağlarını yeniden kurma amaçlı TRACECA projesini uygulamaya geçirmiştir. TRACECA projesi, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri, Türkiye ve İran ile AB arasında karayolu ve demiryolu ağlarının güvenli bir ulaşım koridoru oluşturması temeline dayanmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelerle tarihi ve kültürel bağlarının bulunması, bölgesel ticaretini artırmak istemesi, enerji aktarımında bir köprü olması yanında demiryolu ve karayolu bağlantısını da güçlendirmesini gerektirmektedir. Bu çerçevede planlanan Bakü-Tiflis Kars (BTK) demiryolu projesi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasındaki ekonomik çıkarları birleştirme amacına odaklanmaktadır. Proje tamamlandığında hem üç ülke arasındaki dış ticaret, yük ve yolcu taşımacılığı artabilecek, hem de AB'nin güvenli ve alternatif ulaşım olanaklarının oluşturulmasına dayalı TRACECA projesinin bir ayağı tamamlanacaktır. BTK hattı gibi, Türkiye'den geçen alternatif enerji kanalları, karayolu ve demiryolu hatları, bölgede nüfuzunu sürdürmek isteyen Rusya ve Çin ile üretim maliyetlerini azaltmak ve enerji güvenliğini sağlamak isteyen AB açısından büyük önem taşımaktadır.

Anahtar kelimeler: *Yeni İpek Yolu, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi.*

¹ Doç. Dr. Kafkas Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, ademuzumcu58@gmail.com

² Arş. Gör., Şırnak Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, sakdeniz@sirnak.edu.tr

New Silk Road: TRACECA and Baku-Tbilisi-Kars Railroad Project

Abstract

The emerging gap in Caucasus and Central Asia after the collapse of the USSR, European Union (EU) tries to combine historical ties with the economic interests in this region. EU has implemented the TRACECA project for re-establishing ties with countries in the region which was to portray the historical Silk Road and energy sources that can be enriched themselves with. TRACECA project is based road and rail networks to create a secure transport corridor among Commonwealth of Independent States (CIS) countries, Turkey, Iran and EU. Turkey has historical and cultural links with these countries and wants to increase regional trade of these countries therefore Turkey besides being a bridge in the transfer of energy also needs to strengthen rail and road links. In this context, the planned Baku-Tbilisi Kars (BTK) railway project focuses on the aim of combining the economic interests between Azerbaijan, Georgia and Turkey. When the project is completed foreign trade among the three countries may increase goods and passengers transport as well as pillar of the TRACECA project which is based on EU's the creation of a safe and alternative transportation possibilities will be completed. Alternative energy channels, roads and railway lines that passing from Turkey such as BTK line, are important for Russia and China that desiring influence in the region and for the EU that want to reducing production cost and ensuring energy security.

Keywords: *New Silk Road, TRACECA, Baku-Tbilisi-Kars Railroad Project*

1. Giriş

Dünya ticaretinde sanayi devrimi, yeni keşfedilen kıtalar ve alternatif ulaşım yolları öncesinde ipek ve baharat yolu, ana ulaşım koridorlarını oluşturuyordu. Bu iki yolu kontrol etmek, o dönem imparatorluklarının güçlerine güç katıyor, bu yolların denetimini kaybedenler başka imparatorlukların yük-selişlerini görüyordu. Deyim yerindeyse miladi birinci yüzyıldan 16. yüzyılın başlarına kadar Çin'den Avrupa'nın en batısına, Hindistan'dan başlayarak Anadolu üzerinden yine Avrupa'nın en batısına kadar uzanan ipek ve baharat yolları dünya ticaretinin ana arterlerini oluşturuyordu. Bu yollar üzerinde bulunan ülkelerin tarımsal ekonomiye dayalı üretimleri ve tarımsal üretim fazlasını değiş tokuş etmeye yarayan kervanlarının yol güvenliğinin sağlanmasına büyük önem atfediliyordu. Bir Özbek atasözünde de “evrende iki büyük yol bulunmaktadır: gökyüzünde Samanyolu, yeryüzünde ipek yolu” denilmesi bu önemin söze dökülmüş, en basit şeklini ifade etmektedir. Osmanlı İmparatorluğunun 15-16. yüzyılda ipek ve baharat yollarının kontrolünü sağlama-sı çerçevesinde Kıta Avrupa'sında dar bir alana sıkışan Avrupalı devletlerin Hindistan'a giden alternatif yolu ararken Ümit Burnu'nu bulmaları, Amerika kıtasını keşfederek bu kıtayı, Afrika'yı ve Avustralya'yı sömürgeleri haline getirmeleri küresel güç dengelerinin değişmesine neden olmuştur. Başlangıçta İspanya, Portekiz ve Hollanda'nın daha sonraları ise bu ülkelere katılan Fransa ve İngiltere'nin dış ticaret açısından görece ucuz deniz yollarını kontrol altına alması, uluslararası deniz ticaretinin gelişmesi ve yeni teknolojik buluşların ortaya çıkması, bir yandan gittikçe güçlenen ve sömürge im-paratorlukları kurmaya başlayan bu ülkelerin Osmanlı'nın kontrol ettiği tarihi ticaret yollarından geçme zorunluluklarını ortadan kaldırmış, diğer yandan merkantilist dış ticaret politikaları ile sanayi devrimi öncesi bu ülkelerde ser-maye birikiminin sağlanmasına ve teknolojik gelişmelerin hızlanmasına yol açmıştır. Sanayi devrimi sonrası yaşanan iki dünya veya sömürge paylaşım savaşı, Almanya, İtalya ve Japonya gibi yeni emperyal güçlerin bu paylaşım-da yer almak istemeleri ile ortaya çıkmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD ve SSCB gibi iki yeni süper gücün ortaya çıkması ise Kıta Avrupa'sındaki ül-kelerin aralarındaki savaşlarda güç kaybetmesi ve bu ülkelerin küresel enerji kaynaklarını kontrol etmesi ve nükleer güç olmalarıyla yakından ilişkilidir.

Öte yandan 1950 sonrası Kıta Avrupa'sında sıkışan geçmişin savaşan ül-kelerini bir araya getiren Avrupa Birliği (AB) projesi, bu iki süper güç arasın-da kalmaktan çekinen ülkelerin eski güçlü dönemlerine dönme çabasıdır. Bu bağlamda, bir yandan genişleyen, diğer yandan kendi aralarında daha güçlü ekonomik ilişkiler kurmak isteyen bu ülkeler, amaçlarına ulaşabilmek için

ortak politikalar uygulamayı seçmişlerdir. Bu ortak politikalar arasında bilindiği gibi ortak tarım politikası, ortak rekabet politikası, ortak ulaştırma politikası v.b. bulunmaktadır. AB, SSCB'nin dağıldığı 1990'lı yıllara kadar, bu politikaları uygulayarak hem derinleşme ve genişleme süreci yaşamış, hem de SSCB'nin dağılması sonrası bağımsızlığını kazanan yeni cumhuriyetlerin kapitalist piyasa ekonomisi koşullarına uyumunu sağlamaya dönük teknik yardımlar sağlamıştır. AB, bu çerçevede Letonya, Litvanya ve Estonya gibi Baltık Devletleri, bölünmüş Yugoslavya'dan ayrılan Slovenya, Hırvatistan gibi devletler ve Yunanistan hariç sosyalist merkezi planlı diğer Balkan ülkeleri (Romanya, Bulgaristan, Moldova) ve bazı Kafkasya ülkeleri ile tarihi ve dini bağları bulunan AB ülkeleri, piyasa kapitalizmine geçiş sürecindeki bu ülkeler (transition economies) ve Azerbaycan gibi diğer Türki Cumhuriyetlerin büyüme ve zenginleşmesinin kendi çıkarına olduğunu görmüş, gelecekte zenginleşebilecek ve AB için pazar haline gelecek bu ülkelerle ticaret ve ulaştırma imkânlarını artırmanın önemine binaen ortak ulaştırma politikaları içine yeniden ipek yolunu katacak politikaları hayata geçirecek adımları da atmaya başlamıştır.

Bu bağlamda bu çalışmada, AB'nin ortak ulaştırma politikasının bir yansıması olarak değerlendirilebilecek TRACECA projesi ile Türkiye'nin Kafkasya ve oradan Orta Asya ülkelerine ulaşımı sağlayacak bir adım olarak gerçekleştirmek istediği Bakü-Tiflis Kars demiryolu projesinin uluslararası ekonomik ilişkiler açısından önemi üzerinde durulmaktadır. Bu çerçevede çalışmanın planı şu şekilde oluşturulmuştur. İkinci başlıkta AB'nin ortak ulaştırma politikası üzerinde durulmuş, üçüncü başlıkta TRACECA projesi tanıtılmıştır. Dördüncü başlıkta Türkiye'nin TRACECA üyelik süreci üzerinde durulmuş, beşinci başlıkta TRACECA demiryolu güzergâhı tanıtılmıştır. Altıncı ve son başlıkta ise Bakü-Tiflis Kars Demiryolu Projesinin önemi ve uluslararası ekonomik ilişkiler bağlamında Türkiye açısından kısaca analizi yapılmıştır.

2. Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası

Bilindiği üzere F. Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg, 1957'de imzaladıkları Roma Anlaşması ile 'mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı'na dayanan Avrupa Ekonomik Topluluğunu (AET) kurmuşlardır. AB'nin ekonomik temelini oluşturan AET üyesi ülkeler gümrük birliği temelinde tek pazara giden bütünleşme sürecine girmişlerdir. Mal, hizmetler ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımını öngören 'tek pazar' aşamasının belirli bir süre sonra tamamlanması amacıyla sınırların kaldırılması ve deniz

taşımacılığının serbestleşmesi gibi topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan adımlar bir ‘ortak ulaştırma politikası’ oluşturulmasını gerekli kılmıştır. Ortak ulaştırma politikasının esasları, Roma Antlaşması’nda belirlenmiştir.³ Roma Antlaşması’nın 74. maddesinde: ‘ortak taşımacılık/ulaştırma politikası’nın çerçevesi çizilmekte ve madde 84’te ortak ulaştırma politikasının sadece ‘demiryolu, karayolu ve ülke içi suyollarıyla yapılan taşımacılığa’ uygulanacağı belirtilmektedir.⁴ Avrupa Komisyonunca 1961’de hazırlanan özet raporda ortak ulaştırma politikası ile ilgili ilke ve amaçlar da şunlardır:⁵

- Alt yapı organizasyonunun sağlanması,
- Vergilendirme, paralı geçiş ve devlet müdahalesi konularında farklı uygulamaların kaldırılması,
- Serbest rekabet ortamının yaratılması,
- Ulaştırma araçları seçimi konusunda kullanıcılara serbestlik sağlanması,
- Mali ve ticari açıdan bağımsız kuruluşların oluşturulması,
- Karayolu taşımacılığındaki engellerin kaldırılması,
- Fiyat politikasının sistematik hale getirilerek geliştirilmesidir.

Öte yandan 1973’te komisyon tarafından suyu ve karayolu taşımacılığında ‘serbestlik’ vurgusu yapılmış, 1977’de hazırlanan raporda ‘ulaştırma pazarı ve altyapı faaliyetlerinin geliştirilmesi’ üzerinde durulmuştur.⁶ AET’den AB’ne doğru bütünleşme ve genişleme süreci (1972’de İngiltere, İrlanda ve Danimarka, 1981’de Yunanistan ve 1987’de İspanya ve Portekiz) yaşanırken ortak pazar içinde trafik yoğunluğunun giderek artması, çevreye verilen zarar, hizmet kalitesinde yaşanan sorunlar ve hizmet kalitesinin giderek düşmesi, güvenlik ile ilgili yaşanan sorunlar nedeni ile yeni eylem planları hazırlanmıştır. Bu bağlamda 1992’de ulaştırma sektörü üzerine yayınlanan *Beyaz Kitap*’ta, karayoluna alternatif ulaştırma türlerine önem verilmesi, ulaştırma türleri arasında dengenin değiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ulaştırma sektörünün giderek serbestleşmesine bağlı olarak yaşanan sorunlar nedeniyle 1995’te 15 üyeye ulaşan AB, 2001’de *İkinci Beyaz Kitap* yayımlamıştır.

³ DPT, “Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma”, *Avrupa Topluluklarını Kuran Temel Antlaşmalar*, C. 1, s. 150-153. Geniş bilgi için bkz: (<http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/antlasma/at1.pdf>) Erişim: 10.02.2014.

⁴ Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği ve Türkiye*, 8. baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 447.

⁵ Sinan Kuşçu, “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları”, *Gazi Akademik Bakış*, C. 5, S. 9, Kış 2011, s. 79-80.

⁶ Haluk Günöğür, *Avrupa Birliği’nin Kurucu Antlaşmaları*, Avrupa Ekonomik Danışma Merkezi, Ankara, 2005, s. 23.

Bu kitapta sürdürülebilir kalkınma hedefi doğrultusunda genişleme sonrası için yeni önerilere yer verilmiştir. 2006'da yayımlanan *Üçüncü Beyaz Kitap* 'orta dönem raporu' şeklinde hazırlanmıştır. Bu raporda genişleme süreci, serbestleşmenin hızı, küresel ısınmaya bağlı etkiler ve bununla ilgili taahhütler, petrol fiyatlarında yaşanan artış ile yaşanan sorunların sektörü yakından ilgilendirdiği ve bu sorunların genişleyen birlik için yeni sorun alanları olduğunun altı çizilmiştir. Bu raporda Avrupa Komisyonu, ulaştırma sektöründeki hedeflerine ulaşmak için dört temel bileşen belirlemiştir. Bunlar:⁷

- Birlik içinde insanların ve işlerin hareketliliği,
- Çevresel koruma, enerji tedarikinin güvenliği, minimum çalışma standartlarının teşviki ve yolcuların güvenliği,
- Yenileştirme ve geliştirme,
- Diğer ülkelerin de hedeflere ulaşabilmesi için harekete geçilmesidir.

Özetle, günümüzde 28 üyeye ulaşan AB'nin ortak ulaştırma politikası, genel hatlarıyla ulaşım sektöründeki AB standartlarının bir yansımasıdır. AB'nin ekonomik çıkarları çerçevesinde şekillenen ortak ulaştırma politikasında alternatif güvenli ticaret yollarının oluşturulması da önem taşımaktadır. Bu bağlamda önem taşıyan ulaştırma projeleri arasında SSCB'nin 1991'de dağılması sonrası AB ülkeleri ile Kafkasya bölgesi ülkeleri, bazı Orta Asya ülkeleri ve daha sonra 2002'de Türkiye'yi de içine alan bir karayolu ve demiryolu ticareti ulaştırma politikası alternatifi olarak TRACECA programı/projesi de bulunmaktadır.

3. TRACECA Projesi

Bilindiği gibi 1991'de SSCB'nin dağılmasıyla çok sayıda bağımsız devlet ortaya çıkmıştır. SSCB'nin dağılması, hem bölgesel olarak hem de dünya çapında yeni güç dengelerinin oluşmasına neden olmuştur. Bu bağlamda, örneğin SSCB'nin dağılması Kafkasya'da jeopolitik bir güç boşluğu oluşturmuştur. Bu güç boşluğunu doldurmak amacıyla bölgesel ve küresel güçler, benzer veya farklı araçlarla bölge üzerinde etkinlik kurma çabalarına girişmiştir.⁸

⁷ Çağdaş Özenmiş, *Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Serisi*, İKV Yayınları, İstanbul, 2011, s. 10.

⁸ Mariam Dekanozishvili, "The EU in the South Caucasus: By What Means, to What Ends?", *Journal of Foreign Policy of Moldova*, Issue: 06 / 2004, p.5; (<http://www.ceeol.com/aspx/issuedetails.aspx?issueid=c4700734-ca2c-4968-939d-d2c9a48b2886&articleId=5eee1000-ece3-404d-b9cb-8c075c3f6b30>), Erişim:12.01.2014.

Avrupa ve Asya'nın kesiştiği bölgede bulunan ve bu sebeple de jeopolitik bir öneme sahip olan Kafkasya ve Orta Asya aynı zamanda enerji kaynakları bakımından da zengin bir bölgedir. Örneğin dünya petrol rezervlerinin %16'sı bu bölgede yer almaktadır.⁹ Sahip olduğu zengin enerji kaynakları AB'nin dikkatinin bu bölgede yoğunlaşmasının belki de en başta gelen nedenidir. Enerjiye olan ihtiyacın her geçen gün arttığı günümüzde, enerji kaynakları ve bu kaynaklara ulaşım yollarının kontrolü için yapılan güç mücadeleleri bölgeyi jeopolitik açıdan daha da önemli hale getirmektedir. AB'nin bu bölgeyle ticari ilişkilerini geliştirme isteği, bölgenin coğrafi uzaklığı nedeni ile yeni ulaşım politikaları geliştirilmesini gerekli kılmış ve AB, bu amacını gerçekleştirmek için '21.Yüzyılın İpek Yolu' olarak adlandırdığı TRACECA projesini gündeme getirmiştir. AB'nin hazırladığı bu proje aynı zamanda İpek Yolu üzerinde doğu-batı ticaretinin yeniden canlandırılması amacını da taşımaktadır.¹⁰

TRACECA Programı, AB'nin 'teknik yardım' çerçevesinde gelişmekte olan ülkelere sunduğu özel bir proje olarak değerlendirilmektedir. Bu proje ile İpek Yolu'nun eski önemini kazanması ve dünya ekonomisinin gelişimine katkı sağlaması amaçlanmaktadır. TRACECA projesi, en genel ifade ile "*Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridoru*" şeklinde tanımlanabilir.¹¹ Nitekim AB, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) Teknik Yardım Fonu (TACIS)¹² çerçevesinde bölgeye yönelik TRACECA Projesini geliştirmiştir. TRACECA Programı, 7 Mayıs 1993'te Brüksel Konferansı sırasında gündeme gelmiştir. Bu konferansa AB Komisyonu ile üç Kafkasya ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ve 5 Orta Asya ülkesi (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan) tica-

⁹ F. Sezgin, E. Gişi ve M. Pakel, "Türkiye'nin AB Üyeliliğinin, Kafkasya'nın Avrupa'ya Eklemlenmesine Olası Etkileri", *Uluslararası Kafkasya Kongresi*, Kocaeli, 26-27 Nisan 2012, s. 420-437.

¹⁰ Teimuraz Gorshkov and George Bagaturia, "TRACECA- Restoration of Silk Road", *Japan Railway & Transport Review*, 28 September 2001, (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf). Erişim: 15.02.2013.

¹¹ TRACECA Genel Sekreterliği, "The Silk Road of 21st Century", (<http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century/>) Erişim: 15.12.2013.

¹² TACIS (Technical Assistance for Central Independent States), SSCB'den ayrılan cumhuriyetler ile Moğolistan'a teknik destek için 1990'da oluşturulan AB programıdır. TACIS kapsamında verilen yardımlar hibe şeklinde olup, eğitim, enerji, ulaştırma, gıda üretimi ve dağıtımı ile sınıai ve ticari işletmelere destek sağlamak üzere beş alanda yoğunlaşmaktadır. (http://www.ikv.org.tr/sozluk.asp?bas_harf=T&anahtar=&sayfa=&id=1235) Erişim: 12.12.2013

ret ve ulaştırma bakanları katılmıştır. Böyle bir konferansın yapılmasının gerekçeleri olarak şu noktalar üzerinde durulmuştur:¹³

- Bölgedeki ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini sağlamak,
- Bölgenin ulaştırma ve ticaret sistemleriyle ilgili problem ve eksiklikleri tespit etmek,
- AB tarafından finanse edilen teknik yardım programının zamanını ve şartlarını belirlemek,
- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa ulaştırma koridorunu oluşturmak ve geliştirmek,
- Uluslararası finans kurumları, ortakları ve yatırımcılardan projeye destek sağlamak,
- Avrupa'dan Asya'ya Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden alternatif ulaştırma ağı oluşturmak,
- TRACECA lkeleri arasındaki yük taşımacılığı sktrnn gelişmesini sağlamak.

Bu amaçlar çerçevesinde yapılan konferans sonrası Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. Böylece TRACECA projesi, AB tarafından finanse edilen bir 'teknik destek programı' olarak kabul edilmiştir. 15 Milyon Avro kredi tahsisi ile proje acil olarak başlatılmıştır. Konferansta periyodik biçimde toplanacak karayolu, demiryolu, denizyolu taşımacılığı ve ticaretin kolaylaştırılması konularında çalışacak dört sktrel çalışma grubu oluşturulmuştur.¹⁴

Brüksel Deklarasyonu'nda belirtilen amaçlar doğrultusunda 1998'de Azerbaycan'ın Başkenti Bakü'de AB desteği ile "TRACECA- Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu" adlı uluslararası konferans düzenlenmiştir. Bu konferansa Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Ukrayna, Özbekistan'ın cumhurbaşkanları, Avrupa Komisyonu Temsilcileri, 32 ülkeden uzmanlar ve 12 uluslararası kuruluş temsilcileri katılmıştır. Konferansta Avrupa-Kafkasya-Asya koridorunun gelişimi ve bu koridor kapsamında geliştirilecek uluslararası karayolu ve demiryolu taşımacılığı teknik ekleri, uluslararası denizcilik, gümrük ve

¹³ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "Brüksel Toplantısı", bkz: (www.igc-traceca.org.tr) Erişim: 15.12.2013

¹⁴ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "TRACECA", bkz: (<http://www.traceca.org.tr>). Erişim: 18.12.2013

dokümantasyon işlemleri ile ilgili Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA- Basic Multilateral Agreement on International Transport) imzalanmıştır. MLA ve Teknik Ekleri ile üye ülkeler arasında bölgesel taşımacılık işbirliğinin amaçları ve hedefleri şu şekilde belirlenmiştir:¹⁵

- Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkaslar, Hazar Denizi bölgesi ve Orta Asya da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve taşımacılığın geliştirilmesi,
- Karayolu, demiryolu ve denizciliğin dünya piyasasına ulaşmasının sağlanması,
- Trafik güvenliği, taşımacılık ve çevrenin korunmasının sağlanması,
- Ulaştırma alanında yasal çerçevenin taşıma politikaları ile uyumlaştırılması,
- Taşımacılıkta rekabet koşullarının eşitlenmesi.

Bakü’de 1998’de imzalanan bu TRACECA programı, Avrupa- Kafkasya- Asya koridoru boyunca taşıma alanında kalkınmaya dönük bir işbirliği olarak da kabul edilmektedir. Ukrayna ve Moldova 1998’de programa katılmışlardır. Bu gelişmenin ardından TRACECA programı çerçevesinde Gürcistan’da 2000’deki toplantıda Hükümetlerarası Komisyon (IGC) kurulmuştur. Romanya, Bulgaristan ve Türkiye 2000’de TRACECA’ya başvuruda bulunmuşlar ve 2002’de resmen üye olmuşlardır. Bu gelişmelerden sonra TRACECA’ya üye ülkeler arasında Türkiye, Ukrayna, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Romanya, Moldova, Moğolistan, Kırgızistan, Kazakistan, Gürcistan, Bulgaristan, Azerbaycan ve Ermenistan da yer almıştır. Türkmenistan yalnızca programa katılmıştır, üyelik statüsü bulunmamaktadır.¹⁶ Afganistan ve Pakistan hem MLA’ya taraf olma, hem de TRACECA programına tam üyelik için resmi talepte bulunmuşlardır. Afganistan’ın üyeliği 21-22 Nisan 2005 tarihlerinde Bakü’de yapılan konferansta onaylanmıştır. Pakistan için süreç devam etmektedir. İran 2009’da MLA’yı imzalamıştır. Ayrıca Mısır, Litvanya ve Rusya’nın gözlemci olma yönünde talepleri bulunmaktadır.¹⁷ TRACECA üyesi ülkelerin üyelik süreçleri bilgileri Tablo 1’de özet olarak gösterilmiştir:

¹⁵ TRACECA Genel Sekreterliği, “Baku Initiative”, bkz: (<http://www.traceca-org.org/en/home/baku-initiative/>) Erişim: 18.12.2013

¹⁶ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, “Üye Ülkeler”, bkz: (<http://www.traceca.org.tr/>). Erişim: 18.12.2013

¹⁷ Sinan Kuşçu, “Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları”, *International Conference on Eurasian Economies*, 11-13 Ekim 2012, Almaati, Kazakistan, s. 456.

Tablo 1: TRACECA Üyesi Ülkeler

Üyelik Tarihi	Toplantı	Üye Ülke(ler)
1994	Brüksel Deklarasyonu	Azerbaycan Ermenistan Gürcistan Kazakistan Kırgızistan Tacikistan Özbekistan Türkmenistan
		} Kafkas Ülkeleri } Orta Asya Ülkeleri
1996- 1998	Bakü Uluslararası “TRACECA-Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” Konferansı ¹	Ukrayna Moldova
2002	Taşkent “TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC) Toplantısı”	Romanya Bulgaristan Türkiye
2009	MLA (Temel Çok Taraflı Anlaşma)	İran

Kaynak: TRACECA, Türkiye Ulusal Sekreterliği ve Dışişleri Bakanlığı.

Özetle TRACECA projesi taraf ülkeler arasında ekonomik ilişkiler, ticaret ve iletişimi geliştirmek ve uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmak amacıyla taşımacılık politikalarının ve taşımacılık alanındaki yasal çerçeve ve işlemlerin uyumlaştırılması için hazırlanmıştır. Nitekim IENE (Institute of Energy for South- East Europe) üyesi Thomas Lamnidis 2004’te yaptığı konuşmada TRACECA’nın hedeflerini şu şekilde ifade etmektedir:¹⁸

“1993’te kabul edilen TRACECA koridoru European Commission, EEC UN, ESCAP UN, ECMT gibi kuruluşlar tarafından Asya ve Avrupa arasında doğal bir köprü olarak kabul edilmektedir. Bunun ilk 10 yılı ağırlıklı olarak kurum odaklı, diğer 10 yılı ise sorun odaklı olacaktır. Yani altyapı yatırımları da dâhil olmak üzere ulaşımdan doğan her türlü özel sorunlar, ticaret kolaylığı ve taşınan malların ulaşım kolaylığının sağlanması TRACECA’nın temel hedefidir.”

¹⁸ Thomas Lamnidis, “The TRACECA Instruments for the Mitigation of Noncalculated Risks in View of Further Development of the Euro-Asian Transport Linkages”, *Speech of Thomas Lamnidis* (9-11 March 2004), (www.unece.org/trans/main/eaatl/docs/TLamnidis.pdf) Erişim: 18.01.2014

Yukarıda ifade edildiği üzere TRACECA projesi, AB tarafından finanse edilen bir ‘teknik destek programı’dır. TRACECA tarafından gerçekleştirilen bu teknik destek ve küçük ölçekli yatırım projeleri uluslararası finans kuruluşlarının bölgede yatırım yapma kararlarını etkilemiştir. Bu kuruluşlardan Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Dünya Bankası (WB), Asya Kalkınma Bankası (ADB), İslami Kalkınma Bankası (IDB) ve Kuveyt Arap Ekonomisini Kalkındırma Fonu bölgedeki liman, demiryolu ve karayolları ile ilgili olarak 700 milyon Euro’ya ulaşan yatırımları öngörmüştür.¹⁹

TRACECA projesi yalnızca AB üyesi ülkeleri ilgilendiren bir proje değildir. Proje ABD, Çin ve Japonya gibi Avrupa dışından olan büyük güçlerin de ilgisini çekmektedir. Japonya hükümeti ulaşım koridorunu desteklemek ve yatırım yapmak amacı ile “Yeni Avrasya Diplomasisi” adında özel bir program geliştirmiştir. Amerika ise “İpek Yolu Strateji Yasası” hazırlamıştır. Her iki program da Yeni İpek Yolu için hem politik destek hem de yatırımları destekleyici roller üstlenmiştir.²⁰ Örneğin ABD ulaşım koridorunda bulunan Azerbaycan’da ulaşım sistemlerinin yenilenmesi için yaklaşık 900 milyon dolarlık bir yatırım yapmıştır.²¹

AB’nin Avrupa’dan batı-doğu istikametinde Karadeniz üzerinden, Kafkasya ve Hazar Denizi’nden Orta Asya’ya kadar varan ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için hazırladığı TRACECA projesinin güzergâhı Harita 1’de gösterilmiştir.

Şekilde görüldüğü gibi TRACECA ulaştırma koridoru Bulgaristan, Romanya, Ukrayna’dan yani Doğu Avrupa’dan başlayıp Türkiye’ye uzanmaktadır. Karadeniz üzerinden Gürcistan’daki Poti ve Batum limanlarından Güney Kafkasya ulaştırma ağları ile bölgeyi kara yolu aracılığı ile Türkiye’ye bağlamaktadır. AB, TRACECA projesi ile Orta Asya ve Kafkasya Cumhuriyetlerinin alternatif ulaştırma güzergâhlarıyla Avrupa ve dünya pazarlarına ulaşımı kolaylaştırarak üye ülkeler arasında bölgesel işbirliklerinin daha da geliştirilmesini sağlamaktadır.

¹⁹ Serap Ovalı, “TRACECA Projesi ve Türkiye”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Yıl:1, C. 1, S. 1, Yaz 2008, s. 159.

²⁰ Archil Gegeshidzei, “The New Silk Road: A Georgian Perspective”, (<http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/ArchilGegeshidze.pdf>) Erişim: 20.01.2014

²¹ Hakim İsakov, “Azerbaijan Republic on the Way of Realization TRACECA Project: Perspectives and its Benefits”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi (AVİD)*, II/1 (2013), pp. 207-218.

Harita 1: TRACECA Güzergâhı



4. Türkiye'nin TRACECA'ya Üyeliği

Türkiye'nin AB'ne üye olma hazırlıkları, gerek müzakere süreci öncesi ve gerekse halen yaşanan müzakere sürecinde AB'nin müktesebatına uyum çerçevesinde ulaştırma sektöründe de köklü değişikliklerin yapılmasını gerekli kılmıştır. Öte yandan AB'ne uyum çerçevesinde ele alınmasa bile, ulaşım sistemleri bir ülkenin kalkınması için temel yapı taşlarından biridir. Bu çerçevede düşünüldüğünde, Türkiye'ye bugüne kadar biçilen "koridor ülkesi kavramının" yeterli olmadığı, 'üç kıtanın birleştiği dünyanın en kritik kavşağı' olarak görülmesi gerektiği söylenebilir. Bu bağlamda, Türkiye'nin bulunduğu konumu içeren 'kavşak anlayışı', Türkiye'nin ulaşım altyapısını doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerine göre yeniden ele alma imkânını sağlamıştır. Bu bağlamda AB ile üyelik müzakere sürecinde bulunan Türkiye'nin kavşak ülke olması; enerji, ulaşım ve haberleşme alanında ülkemize merkezi bir konum kazandırmaktadır.²² Türkiye, bu bağlamda, hem Avrupa hem de Asya ülkesidir. Aynı zamanda üç kıtayı birbirine bağlama özelliği bulunan Türkiye Karadeniz ve Akdeniz ülkesi

²² Ulaştırma Bakanlığı, *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*, bkz: (http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf) Erişim: 19.01.2014

olma özelliği de taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye, doğu-batı ve kuzey-güney yönlü ulaşım akslarının merkezinde bulunması gibi stratejik bir öneme sahiptir. Karayolu, demiryolu ve denizyolu koridorları Türkiye üzerinden geçmektedir. Ayrıca Asya-Avrupa bağlantısının en önemli ulaşım güzergâhları seçenekleri de yine jeopolitik açıdan çok önemli bu topraklar üzerinden geçmektedir.

SSCB dağıldıktan sonra Rusya Federasyonu öncülüğünde oluşturulan BDT ülkelerinin Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla hayata geçirilen TRACECA projesi, AB ülkelerinin, Doğu Avrupa ve Balkanlardan sonra Asya'nın tümünde bir güç olması ve bölge pazarlarıyla ticaret ve ulaştırma ilişkilerini geliştirmesi amacıyla oluşturulmuştur. Böyle bir amaçla ortaya çıkan Avrupa-Asya ulaştırma koridorları göstermektedir ki, Avrupa ülkelerinin ve ABD'nin Orta Asya ve Kafkasya stratejisinde kilit rol oynayan ülkelerden en önemlisi Türkiye'dir. Çünkü Türkiye bulunduğu bölge içinde hem Avrupa ve Asya, hem de aynı zamanda bir Karadeniz ve Akdeniz ülkesi olması çerçevesinde tüm bölgede güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir ve doğu-batı ve kuzey-güney eksenli uluslararası ulaştırma koridorlarının kilit noktasıdır.

Özetle Türkiye, jeostratejik ve jeopolitik açıdan önemli özellikler taşımaktadır. Coğrafi ve ekonomik açıdan Ortadoğu ve Hazar petrollerine yakınlığı, Türk Cumhuriyetleri ile yakın ilişkileri, doğal kaynak bakımından zengin Kafkas ülkeleri ile ortak tarihsel ve kültürel geçmişe sahip olması, Karadeniz Bölgesi ve Türk Boğazlarının stratejik önemi, Avrupa Birliği ve Balkan ülkeleri ile olan yakın iş ilişkileri, Akdeniz Bölgesi deniz ulaştırma hatlarının kesişim noktasında bulunması ve doğu ve batı ülkelerinin arasında bir geçiş ülkesi konumunda bulunması dolayısıyla uluslararası ulaştırma koridorları açısından stratejik bir rol oynamaktadır.²³

Bu çerçevede 1993'te Brüksel'de yapılan ve TRACECA'nın temellerinin atıldığı "Brüksel Konferansı"na TRACECA üyesi 8 ülke ile Rusya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan katılmıştır. Ancak bu konferansta Türkiye'nin üyeliği gündeme gelmemiştir. AB'nin Kafkas ülkelerine ulaşımının Gürcistan üzerinden yapılması amaçlanmıştır. Rusya ve Türkiye bu ulaşım koridoru dışında tutulmuştur. 1998'de Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'ın katılımıyla toplam 12 ül-

²³ Ç. Karataş ve E. Z. Oral, "Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye'nin Stratejik Rolü", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, S. 9, 2007, s. 56.

kenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun geliştirilmesi amacıyla “Çok Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması (MLA)” imzalanmıştır. Bu anlaşma, TRACECA Programı uygulamasının temelini oluşturmaktadır. Anlaşma, taraf ülkelerin (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye) parlamentoları tarafından onaylanmıştır.²⁴ Çok Taraflı Temel Anlaşma, Bakanlar Kurulunun 24.10.2001 tarih ve 3228 sayılı kararı ile Türkiye tarafından da onaylanmıştır.

2000 yılında Tiflis’te düzenlenen 1.TRACECA Hükümetler Arası Komisyon (IGC) Yıllık Toplantısında Romanya, Bulgaristan ve Türkiye TRACECA’ya başvuruda bulunmuş, ancak üyelikleri o toplantıda onaylanmamış, 2002’de Taşkent’te yapılan TRACECA Hükümetler Arası Komisyon (IGC) Bakanlar Konferansında üç ülkenin TRACECA Programına dâhil edilmesi kabul edilmiştir. Bu üç ülkenin üyeliğinden sonra TRACECA haritası Türkiye’yi kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Yeni güzergâh Londra-Bulgaristan-İstanbul-Ankara-Gürcistan olacak biçimde yeniden belirlenmiştir.²⁵

Türkiye bu tarihten itibaren TRACECA yapısının Türkiye organizasyonunu oluşturmaya başlamış, bu bağlamda Aralık 2002’de Barış Tozar, Türkiye TRACECA Ulusal Sekreteri olarak atanmış, Ocak 2003’te Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde TRACECA Ulusal Sekretarya Bürosu kurulmuştur. Dışişleri Bakanlığı’nın desteğiyle demiryolları, kara ulaştırması, denizcilik müsteşarlığı ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) gibi kuruluşlardan temsilciler TRACECA Ulusal Sekreterliğinde görevlendirilmiştir. Türkiye TRACECA Ulusal Sekreterliği görevi, 2012’den bu yana Erdem Direkler tarafından yürütülmektedir.

Bu gelişmeler yaşanırken bütün TRACECA üyesi ülkeleri kapsayan ve transit taşımacılığın geliştirilmesini amaçlayan beş adet Teknik Yardım Projesinden Türkiye de yararlanmış, projelerle ilgili faaliyetlerde aktif olarak yer almıştır. Bu projeler aşağıda belirtilmiştir:

²⁴ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, “AB TACIS-TRACECA”, bkz: (<http://www.traceca.org.tr/>) Erişim:20.01.2013

²⁵ Barış Tozar, “TRACECA-Türkiye İlişkileri (2003-2005 Arası Faaliyetler)”, bkz: (http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20100511_100805_10426_1_64.html) Erişim: 25.01.2013

- Sınır Geçiş Prosedürlerinin Uyumlaştırılması Projesi
- Transit Ücret ve Tarifeler için Ortak Politika Oluşturma Projesi
- Transit Taşımacılık İçin Ortak Yasal Düzenlemeler Projesi
- Kapasite Geliştirme Projesi
- Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek Projesi

Özetlersek, Avrupa ulaşım koridorunu Kafkaslara ve Orta Asya'ya ulaştırması nedeniyle TRACECA projesi küresel ölçekte stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye demiryolu ve karayolu bağlantıları olan limanlardaki ana nakliyat merkezleriyle, Avrupa-Asya yük trafiğinde merkezi bir üs niteliği kazanmaktadır. Ayrıca Türkiye denize kıyısı olmayan ülkeler için de doğal bir liman görevi üstlendiğinden ulaştırma ağları için çok önemli rollere sahiptir. Kafkaslar ve Karadeniz Bölgesi ekonomik ve stratejik öneminden dolayı AB için çok önemli bir konuma sahiptir. Türkiye'nin bu ülkelerle olan olumlu ilişkileri AB- Kafkas ülkeleri ilişkilerinde bir köprü görevi üstlenmesini de kolaylaştırabilmektedir.²⁶

5. TRACECA'nın Demiryolu Güzergâhı

AB ulaştırma politikalarını oluştururken ücretlendirme ve karayollarına alternatif ulaştırma türlerinin canlandırılmasını temel amaç olarak belirlemiştir. Taşımacılığın sebep olduğu çevresel kirlenme, kazalar ve karayolu taşımacılığında yaşanan trafik tıkanıklıkları alternatif taşıma sistemlerini gündeme getirmiştir. Birçok Avrupa ve Asya ülkesinde bu sorunlardan dolayı demiryollarına özel önem verilmeye başlanmıştır.²⁷

Dünyada demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılandırma çalışmaları farklı şekillerde devam etmektedir. Uygulanmaya konulan ulaştırma politikalarında yalnızca demiryolu sektörünün diğer ulaştırma biçimleri karşısındaki rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı zamanda mevcut demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işletmecinin faaliyetine imkân vererek, sektör içinde rekabetin yaratılmasına çalışılmaktadır. Sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu da gündeme getirmektedir.²⁸

²⁶ Çiğdem Üstün, "Europeanization of Foreign Policy: The Case of Turkish Foreign Policy Towards the Black Sea Region", *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 10, No. 2, pp. 225-242.

²⁷ Erdiç Tutar, Filiz Tutar ve Handan Yetişen, "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi", *KMU İİBF Dergisi*, Yıl: 11 S. 17 Aralık 2009, s. 195.

²⁸ Serap Ovalı ve Kenan Çelik, "Türk Dünyası ve TRACECA Projesi", *Journal of Azerbaijani Studies*, C. 12, S. 1-2, 2007, s. 157. bkz: (<http://jhss-khazar.org/wp-content/uploads/2010/06/12.pdf>) Erişim: 15.01.2014

Demiryolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha ucuz, daha güvenli ve daha çevreci olması açısından TRACECA ülkeleri de demiryollarının çok modlu ulaştırma zincirinde daha büyük ve daha aktif bir role sahip olması için aşağıdaki 3 ana amacı benimsemektedirler:²⁹

- Demiryolu sistemlerinin verimliliği ve finansal durumunun güçlendirilmesi.

- Altyapıda çok modlu ağ içinde demiryolu sisteminin potansiyellerini geliştirmek için özenli planlanmış yatırımların yapılması.

- TRACECA ülkeleri ve AB arasında uluslararası demiryolu servislerinin verimliliğinin geliştirilmesi için demiryolu sistemindeki birlikte işliğin teşvik edilmesi.

Demiryolu ulaştırması TRACECA ülkelerinde ulaştırma sistemleri içerisinde en önemli ulaştırma araçlarından. Çünkü demiryolu ulaştırması diğer ulaştırma alternatiflerine göre aşağıda belirtilen artı özelliklere sahiptir:

- Orta ve uzun mesafelerde (özellikle, denize kıyısı olmayan ülkelerde) kargo taşımacılığında yük trafiği miktarı ile oldukça güvenlidir.

- Yük ve yolcu taşımacılığı yılın mevsim şartlarına, hava durumuna göre değişmez.

- Diğer ulaşım olanakları ile karşılaştırıldığında çevreye daha az zarar verir.

- Fazla kapasitesi ile ulaştırma işlemlerinde küçük güç yoğunluğuna sahiptir (hava taşımacılığında 6 kez, karayolu taşımacılığında 3 kez daha az güç tüketimi vardır).

- İşlenmemiş maddeler ve yarı işlenmiş ürünlerin taşımacılığı için çok ucuzdur.

TRACECA, Azerbaycan üzerinden Hazar feribotları (Bakü-Türkmenbaş, Bakü-Aktau) ile Orta Asya devletleri Türkmenistan ve Kazakistan'a demiryolu ağları ile ulaşmaktadır. Bu ülkelerin ulaştırma ağları Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Çin ve Afganistan sınırına dayan-

²⁹ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "AB Tacis ve Traceca", bkz: (<http://www.traceca.org.tr/>) Erişim: 18.12.2013

maktadır. Avrupa'ya alternatif ulaşım hattı sunması nedeniyle stratejik önemi bulunan TRACECA, ayrıca, Orta Asya ülkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını sağlayıp, tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline gelmesine zemin hazırlamaktadır. Tarihi İpek Yolu'nu demiryolu ağlarında yeniden canlandıracağı için "İpek Demiryolu" olarak nitelenen proje, batıda boğaz geçişli Marmaray demiryolu tüneliyle Avrupa demiryolu ağına, doğuda Kazakistan ve Çin demiryolu hatlarına bağlanmaktadır. Proje tamamlandığında, İngiltere'den hareket eden bir trenin kesintisiz bir biçimde Çin'e kadar gidebilmesi öngörülmektedir. Avrupa Birliği, projenin hayata geçirilmesi yönünde mali anlamda da desteğini sürdürmektedir. Böylece Avrupa'yla Orta Asya arasındaki yük taşımacılığının büyük oranda demiryoluna kaydırılması hedeflenmektedir.³⁰

Proje dâhilinde yapılacak taşımalarda kullanılacak TRACECA ulaşım bağlantıları karayolu, demiryolu ve denizyolu olarak birbirini tamamlayıcı şekilde devam etmektedir. Avrupa'ya TENS ile bağlanan TRACECA, Yagodin(Ukrayna)'den başlayarak Odesa ve İliçevsk limanlarına ve Karadeniz'i feribot ve Ro-Ro seferleriyle geçerek Poti ve Batum limanlarından Kafkasya'ya bağlanmakta, buradan Tiflis ve Erivan ana güzergâhlarını takip ederek kara ve demiryollarıyla Bakü'ye ulaşmakta, Bakü Limanı'ndan feribot ve Ro-Ro seferleriyle Orta Asya'nın Türkmenbaşı ve Aktau limanlarına ulaşip kara ve demiryolu bağlantılarıyla Tacikistan'a ve Çin'e kadar uzanan bir ulaştırma koridorunu temsil etmektedir. Ayrıca koridorun Avrupa ile Kafkasya'yı birleştiren kara bağlantısı Türkiye üzerinden İstanbul-Samsun Hopa karayolu ve yine İstanbul-Ankara-Kars-Tiflis-Bakü demiryolu aracılığı ile gerçekleştirilecektir.³¹

Harita 2'de görüldüğü üzere bu güzergâhlar ve bu güzergâhların yer aldığı karayolu ve demiryolu hatlarının kodları şu şekildedir: Batıda Ukrayna'da Yagodin ve İliçevsk'e uzanan kara ve demiryolu hattı (16). Ungeny (Moldova)–Klimentovo (Bulgaristan) ve Kurchugan (Ukrayna) demiryolu hattı (17). İstanbul-Sivas-Kars (Türkiye)–Gümrü (Ermenistan) demiryolu hattı (19). Batum/Poti–Tiflis (Gürcistan) demiryolu hattı (20). Tiflis (Gürcistan)–Erivan (Ermenistan) ve Tiflis (Gürcistan)–Bakü (Azerbaycan) kara ve demiryolu hattı (21- 22). Erivan (Ermenistan)–Bakü (Azerbay-

³⁰ Süleyman Şensoy, "Demirden İpek Yolu: Traceca Projesi", *TASAM (Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi)*, bkz: (http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/24/demirden_ipek_yolu_traceca_projesi) Erişim:17.02.2014.

³¹ Çelik ve Ovalı, agm, s. 159.

can) kara ve demiryolu hattı (23). Türkmenbaşı (Türkmenistan) –Buhara (Özbekistan) kara ve demiryolu hattı (24). Türkmenabat (Türkmenistan) –Taşkent (Özbekistan) kara ve demiryolu hattı (25). Semerkant (Özbekistan)- Oş (Kırgızistan) – Celalabad (Kırgızistan) (29). Navoiy (Özbekistan)-Kulkuduk (Özbekistan) – Beyneu (Kazakistan) demiryolu hattı (32). Türkmenabat (Türkmenistan)–Taşavuz (Türkmenistan) – Beyneu (Kazakistan) demiryolu hattı (33). Beyneu (Kazakistan) – Aktav (Kazakistan) demiryolu hattı (34). Aktav (Kazakistan) –Beyneu (Kazakistan)-Alma Ata (Kazakistan)-Druzhba (Bulgaristan) kara ve demiryolu hattı (25). Lugovaya (Kazakistan) –Bişkek (Kırgızistan)- Balıkçı (Özbekistan) kara ve demiryolu hattı (36). Romanya’da Abita – Yergöğü, Constanta- Nadlac ve Yaş-Bors kara ve demiryolu hattı (38- 39-40). Özbekistan’da Guzar- Kumkurgan- Tirmiz kara ve demiryolu hattı (41). Sofya (Bulgaristan)- Plavdiv (Bulgaristan)- Svilengrad (Yunanistan) kara ve demiryolu hattı (42). Bulgaristan’da Sofya- Burgaz/Varna kara ve demiryolu hattı.

Harita 2: TRACECA Demiryolu Ulaşım Koridoru



6. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu

İpek Yolu, yukarıda belirtildiği gibi, coğrafi keşifler ile birlikte önemini yitirmiş görünse de giderek küreselleşen dünyada tekrar önemli bir ‘ticaret ve kültür yolu’ olarak gündeme gelmiştir. SSCB’nin dağılması ile birlikte bağımsızlıklarını ilan eden Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri sahip oldukları zengin enerji kaynakları nedeni ile dünya ülkelerinin dikkatini çekmeye başlamıştır. Bölgenin sahip olduğu enerji kaynaklarının dünya piyasalarına ulaştırılabilmesi için İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması amacıyla ABD, AB, Türkiye, İran, Çin, Japonya, Güney Kore, Afganistan, Pakistan, Hindistan gibi ülkeler yeni projeler oluşturmaya başlamışlardır. Doğu - Batı güzergâhında ve kuzeyden güneye olmak üzere *Yeni İpek Yolu* projeleri hazırlanmıştır. Aslında ‘enerjinin taşınması’ni hedefleyen bu projelerde Türkiye coğrafi konumu itibarıyla Ortadoğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi özelliği taşımaktadır. NABUCCO,³² TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Kesintisiz Demiryolu Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projeleri Türkiye’nin de içinde olduğu bu projelerdendir.³³

Ulaştırma koridorları ile ilgili projeler, AB için sınırları dışındaki ülkelere ulaşımı sağlaması açısından her geçen gün önemi artan projelerdir. AB, ulaştırma koridorlarını Güneydoğu Avrupa, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerini de kapsayacak şekilde genişletmek hedefindedir. Jeopolitik konumu açısından Türkiye bu projelerin en önemli ayağını oluşturmaktadır. Bu nedenle de Türkiye, 2000’li yılların başlarından itibaren ulaştırma politikalarına hız vererek demiryollarında yeni bir atılım başlatmıştır. Türkiye onuncu kalkınma planında “*Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır*” biçimindeki ifadelerde yer alan politikası ile ulaşım projelerinin önemine dikkat çekmiştir. Ayrıca onuncu kalkınma planı ulaşım politikalarında “*önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB’nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlaya-*

³² NABUCCO boru hattı anlaşması, 2009’da Ankara’da imzalanmıştır. Türkiye üzerinden AB ülkelerine doğalgaz taşımak için uzun geçişli bir boru hattı taşımacılığı projesidir. Avrupa’nın en büyük doğalgaz tedarikçisi konumundaki Rusya’dan yapılan sevkiyata alternatif olması amacıyla daha çok ABD ve AB tarafından desteklenmektedir. bkz: (http://tr.wikipedia.org/wiki/Nabucco_Boru_Hatt%C4%B1_Projesi). Bununla birlikte bu projenin tarafları arasındaki teknik uyumsuzluklar ve hatta verilecek doğalgaz miktarının tedarik garantisi noktasındaki teknik sorunlar nedeniyle son dönemde daha az iddialı ama NABUCCO benzeri özellikler taşıyan doğalgaz boru hattı projesi olarak Trans Anadolu Projesi (TANAP) hayata geçirilmiştir.

³³ Fırat Purtaş, *Türk Cumhuriyetlerinin Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan’ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*, Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi İnceleme-Araştırma Dizisi, Yayın No: 06, 2011, s. 11.

çak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilmesi... ” vurgusu yapılmıştır.³⁴

Diğer bölümlerde de ayrıntılı bir şekilde ifade edildiği üzere TRACECA Projesi Kafkaslar, Orta Asya Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında çok modlu ulaştırma koridoru oluşturmak amacıyla yapılmıştır. Bu proje Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki en kısa ulaştırma bağlantısını sağlaması açısından çok önemlidir. Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması olarak nitelendirilen bu proje ile üye ülkelerin Avrupa ve dünya pazarına daha kolay erişmeleri, üye ülkeler arasında ekonomik işbirliğinin artması, Trans-Avrupa Ulaşım Ağına (TEN-T) entegrasyonun sağlanması beklenmektedir. TRACECA Projesi kapsamında Türkiye'nin doğrudan dâhil olduğu projeler Marmaray Boğaz Tüp Geçişi Projesi, batı-doğu eksenli yüksek hız hatları projeleri ve Kars-Tiflis-Bakü (BTK) demiryolu projeleridir.

Proje ilk olarak 1993'te Ankara'da yapılan Gürcistan-Türkiye Karma Ulaştırma Komisyonu Toplantısı'nda gündeme gelmiştir.³⁵ Ancak Ermenistan sorunu nedeni ile proje uygulamaya geçememiştir. Projenin hayata geçirilmemesi için Ermeni lobisi ABD aracılığıyla Gürcistan'a baskı uygulamıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattında dışlanmış olan Ermenistan'ın bu proje sonrası “başını kuma gömmeden vazgeçmesi” ve bu tarz projelerden dışlanmanın maliyetini azaltma³⁶ çabasına girmesi gerekirken engelleme çabasına girmiştir. Bu bağlamda Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesinin hayata geçirilmesi epey zaman almış, projenin ilk adımları ve ilk kararlar 29.12.2004'te Tiflis'te Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan karma ulaştırma komisyonu toplantısında alınmıştır. Bu toplantıda BTK projesi çerçevesinde demiryolu bağlantısını sağlamak amacı ile aşağıdaki kararlar üzerinde mutabık kalınmıştır:³⁷

³⁴ Kalkınma Bakanlığı, *Onuncu Kalkınma Planı (2014 - 2018)*, Ankara, Ekim 2013, s. 110-111. TEN-T [Trans European-Transport Network (Trans-Avrupa Ulaşım Şebekesi)]: Temmuz 1996'da Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, TEN-T'yi oluşturan AB ilkeleri kararını (1692/96/EC sayılı karar) almıştır. Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahiptir. TEN-T'nin, AB düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür.

³⁵ John C. K. Daly, “Will Kazakhstan Become a Full Partner in the Baku-Tbilisi-Kars Railway?”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 11, Issue: 7. Bkz: ([http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=41820&tx_ttnews\[backPid\]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV8vWg](http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews[tt_news]=41820&tx_ttnews[backPid]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV8vWg).) Erişim: 01.03.2014.

³⁶ Mehmet Dikkaya, *Ortaasya ve Kafkasya: Dönüşüm Süreci ve Uluslararası Ekonomi Politik*, Beta Yayınları, İstanbul, 2009, s. 283.

³⁷ Y. Metin Tahan, “Bakü-Tiflis-Kars (BTK) İpek Demiryolu Projesi”, *Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü Sunumu*, Kars, Ekim 2011, s. 9.

- Türkiye ile Gürcistan arasında 73 km uzunluğunda yeni demiryolu inşa etmek,
- Türkiye sınırından Gürcistan içerisinde Akhalkalaki'ye kadar 29 km yeni demiryolu hattı inşa etmek ve Akhalkalaki-Tiflis arasındaki mevcut demiryolu hattını rehabilite etmek.

BTK projesinin hayata geçirilmesi noktasında Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan ulaştırma bakanlarının katılımıyla 2005'te müzakerelere başlanmıştır. Kazakistan ve Çin'in de desteklediği Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile ilgili ilk anlaşma Şubat 2007'de Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında imzalanmıştır. İlk temel ise Gürcistan'da Kasım 2007'de Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın cumhurbaşkanlarının katıldığı törenle atılmıştır. Bu projenin Türkiye kısmının temeli ise 24 Temmuz 2008'de Kars'ta Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın cumhurbaşkanları tarafından atılmıştır. Ancak BTK Demiryolu hattına ilk ray döşenmesi bir müddet gecikmiş ve Kars'ın merkeze bağlı Mezra Köyü yakınlarında Haziran 2013'te gerçekleşebilmiştir.³⁸ Hattın Kars ili Çıldır ilçesi karayolunun doğusundan devam edilerek Yukarı Canbaz, Damlıca, Karakale'nin doğusundan geçerek Gürcistan sınırına varması planlanmıştır. Türkiye-Gürcistan sınırının 4,4 km uzunluğunda bir tünelle geçilmesi ve tünelin yaklaşık 2,4 km'lik kısmının Türkiye'de bulunması söz konusudur.³⁹

Şubat 2014'te Bakü'de, BTK Demiryolu Projesinin gerçekleştirilmesiyle ilgili konuların ve projenin bütçesinin görüşüldüğü “Azerbaycan ve Gürcistan İkili Koordinasyon Konseyi toplantısı” yapılmıştır. Bu toplantıya Azerbaycan Ulaştırma Bakanı Ziya Memmedov, Gürcistan Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanı Georgi Kvirikaşvili ile her iki ülkenin ilgili yetkilileri katılmıştır. Azerbaycan ulaştırma bakanı “*2014 sonunda Türkiye sınırına kadar olan güzergahta testler gerçekleştirileceğini ve 2015'in ikinci yarısında ise demiryolunun tam olarak faaliyetine başlayacağı*” belirtmiştir.⁴⁰

³⁸ TCDD, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin Türkiye Ayağının Temeli Atıldı”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1660>, Erişim: 03.03.2014

³⁹ Tahan, age, s. 17-18.

⁴⁰ Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu 2015'te Tamam”, <http://www.avim.org.tr/bulten/tr/83476>, Erişim: 27.02.1014

Harita 3: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Hattı



BTK demiryolu projesi aynı zamanda Avrupa ve Çin arasında “Demir İpek Yolu” olarak da nitelendirilmektedir.⁴¹ BTK Demiryolu Projesi’nin temel amacı, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısını kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmaktır. Böylece TRACECA’nın Türkiye-Kafkaslar bağlantısı sağlanmış olacaktır. Harita 3’te görüldüğü üzere Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesi ile Avrupa’nın bölgeye ulaşımını Türkiye üzerinden olacak ve Türk Cumhuriyetlerine kadar kesintisiz olarak yapılabilecektir. TRACECA demiryolu ağları bağlamında Hazar Denizi kıyısında Bakü’de sonlanacak hat çerçevesinde yük taşımacılığı için oluşturulacak lojistik merkezin karşısında Türkmenistan demiryolu bağlantısı oluşturulacaktır. İki lojistik merkez arasında yükler taşınacak ve bu hat nihayetinde Çin’de Pekin’e bağlanacaktır.

Türkiye-Ermenistan sınır kapısının kapalı olması nedeniyle Avrupa-Asya ulaşımı Ermenistan üzerinden yapılamamaktadır. Harita 2’de

⁴¹ Alima Bissenova, “President Ilham Aliyev Attends Groundbreaking Ceremony of Turkish Stretch of BTK Railway”, *Central Asia and Caucasus Institute Analyst*, <http://old.cacianalyst.org/?q=node/492>. Erişim: 25.02.2014.

görülen bu ulaşım güzergâhlarının (19-23 kodlu hatların bir kısmı) kullanılmaması nedeniyle Orta Asya ve Türk Cumhuriyetlerine ulaşım güzergâhında Türkiye çok önemli bir konuma sahiptir.⁴²

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu bağlantısı, halen en kısa mevcut bağlantı olan İran üzerinden yapılan ulaşımdan 375 km daha kısadır.⁴³ Bu proje kapsamında, hem yeni demiryolu ağları inşasının hem de mevcut demiryollarının yenilenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu proje kapsamında Gürcistan sınırlarındaki Marabda-Ahılkelek demiryolunun yenilenmesi ve Ahılkelek'ten Kars'a kadar olan toplam 98 km'lik kısımda yeni demiryolu hattının inşası planlanmıştır. Buradan 30 km'lik hat Gürcistan tarafından, 68 km'lik hat ise Türkiye tarafından inşa edilecektir.⁴⁴ BTK Demiryolu Hattının açılması ile birlikte ilk etapta 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi, 2034 yılında ise 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olması beklenmektedir. Projenin toplam maliyeti 600 milyon dolar olarak beklenmektedir. Bunun 422 milyon doları yukarıda da belirtilen hattın yenilenme maliyetini oluşturmaktadır.⁴⁵

BTK hattının tamamlanmasıyla ileri-geri bağlantıları düşünüldüğünde hattın Bakü'den sonra, yukarıda belirtildiği gibi, Türkmenistan üzerinden diğer Türk Cumhuriyetlerine ve Çin'e ulaşması ve Ankara-İstanbul bağlantısı ile yeni hizmete giren Marmaray bağlantısı Türkiye içinde kesintisiz ulaşımı sağlamakta, geri bağlantıları bağlamında Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş tüneliyle İngiltere'ye bağlamaktadır. Dolayısıyla bu hat, esasında Londra-Pekin demiryolu hattının önemli bir bileşenidir. BTK hattının tamamlanması ile Londra'dan Pekin'e uzanacak ipek demiryolu ile Çin'de gerçekleştirilen üretimin tüketim merkezi olan Avrupa'ya taşınması düşüncesi bulunmaktadır. Bu durumun dolaylı etkisi olarak Kars'ın içinde bulunduğu TRA2 bölgesi de, görece az gelişmiş bir bölge iken Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan ticaret ve lojistik köprüsü olabilecektir. Bölgede dış ticaret ve dış ticaretle bağlantılı ticaret hizmetlerinin artması ile birlikte

⁴² Hasan Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya'da Demir İpekyolu", *Stratejik Analiz*, Ankara, 2007, s. 63-70-83.

⁴³ Hayri Barutça, "Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye", *Akademik Bakış* (Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi), Kırgızistan, Ocak 2006, S. 8, s. 9.

⁴⁴ Roin Kavrelişvili, "Günümüz Gürcü Basımında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı", *Karadeniz-Blacksea-Chornoye More*, Yıl: 3, S. 2, 12/2011, s. 192.

⁴⁵ Samuel Lussac, "The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for The South Caucasus", *Caucasian Review of International Affairs*, Vol. 2 (4) – Autumn 2008, p. 213.

bu az gelişmiş bölgede tarıma dayalı ekonomik yapı açısından önemli bir alternatif geçim alanı ortaya çıkabilecektir. Öte yandan hazırlık çalışmaları devam eden Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu projesi kapsamında ileri bağlantı noktaları İran'da Tebriz-Tahran-Zehedan biçiminde devam edecek, ardından Pakistan'da İslamabad'a kadar ulaşacaktır. Bu hattın yapılması durumunda mevcut Sivas-Van-Tebriz hattına bir alternatif oluşturulabilecek, görece uzun olmakla birlikte İstanbul-Sivas-Erzurum-Kars bağlantısı üzerinden İslamabad'a ulaşılabilir.⁴⁶

7. Sonuç

Avrupa Birliği, taşımacılığı modern ekonomilerde bir anahtar olarak görmekte ve ortak ulaştırma politikası uygulamalarında mevcut yollar, ulaşım koridorlarını korumak ve yenilemek, yanı sıra AB genişleme politikasının bir yansıması olarak alternatif yollar üzerinden yük ve yolcu taşımacılığını sağlamak istemektedir. Bu isteğinin bir yansıması olarak ulaştırma politikalarında dengenin demiryolu, denizyolu ve iç su yolları lehine artırılmasını planlamakta, etkin ve güvenli biçimde yolcu ve yüklerin taşınması, birbirine ticaretle uluslararası anlamda daha sıkı bağlarla bağlanan üye ülkeler hedefine ulaşmayı öngörmekte ve küreselleşen dünyada büyük bir bölgesel güç olarak kalabilmek adına üretim sürecinde dünya enerji kaynaklarına da rahat biçimde ulaşabilmek, Ortadoğu'nun yanı sıra Kafkasya ve Orta Asya enerji bölgelerinde söz sahibi olmak ve enerji arz güvenliğini sağlamak istemektedir. Ayrıca AB, büyük enerji rezervlerine sahip bu bölgelerdeki ülkelerin zenginleşmesini ve daha fazla dış ticarete bulunmasını beklediği için bu bölgelere ürettiği malları güvenli, etkin ve hızlı biçimde ulaştırmak ve bu bölgedeki enerji dâhil ihtiyaç duyduğu girdiler ve çoğunlukla kendi çokuluslu şirketleri aracılığı ile ucuz emek maliyetiyle Çin ve bölge ülkelerinde gerçekleştirilen üretimin Avrupa'ya ulaşmasını sağlamak amacını da gütmektedir.

Bu amaçla farklı projeler üzerinde çalışan AB, SSCB'nin 1991'de dağılması sonrası TRACECA projesi ile bu bölgelere gerek karayolları ve gerekse demiryolu ağları üzerinden ulaşmak isteğini ortaya koymuştur. Bu çerçevede 1994'de Brüksel Deklarasyonu ile atılan ilk adımla Kafkasya ve Orta Asya bölgesindeki 8 ülke ile başlayan süreç, 1998'de Ukrayna ve Moldova'nın katılımıyla 10 üyeye ulaşmıştır. 2000 yılında yapılan başvuru sonrası Türkiye 2002'de üye olurken Romanya ve Bulgaristan'ın

⁴⁶ Hüseyin Tutar vd., *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları*, SERKA, Kasım 2012, s. 3.

da üyeliği ile TRACECA üyesayısı 13'e ulaşmış, 2009'da İran projeye dâhil olmuştur. AB'nin TRACECA üzerinden çok yönlü politikalar üretmeye çalıştığı, enerji tedarikiyle uyumlu jeopolitik stratejiyle ulaştırma politikalarını entegre etmeye, uluslararası ticarete karşılıklı bağımlılık yaratan yapıda enerji yanında mal ticaretinde Rusya Federasyonu ile bağımlılığını azaltacak politikalar geliştirmeye çalıştığı söylenebilir. Bu bağlamda karayolu şebekesi yanı sıra demiryolu ağlarını da entegre ettiği TRACECA demiryolu ağları da yolcu ve yük taşınmasında uluslararası lojistik ve mal tedariki politikasının bir yansıması olmuştur. Eskiden beri var olan mevcut hatları iyileştirmek, yeni hatlarla daha hızlı ve ucuz mal tedarikini sağlamak bu politikanın somut hale gelmesiyle mümkün hale gelmiştir. Bu çerçevede düşünebileceğimiz BTK projesi, Ermenistan bağlantısının olmadığı bir ortamda daha çok Türkiye'nin istediği AB'nin gönülsüz de olsa desteklediği bir proje olmuştur. BTK demiryolu projesi, bölgedeki taşıma potansiyelini değerlendirerek, Asya ile Avrupa arasındaki eski tarihi ipek yolu üzerinde bulunan ve birbiri ile tarihten gelen dostluk ilişkileri, kültürel ve ekonomik beraberlikleri olan Türkiye ile Azerbaycan ve Gürcistan'ı daha sıkı ticari ilişkilere itecek ve aralarındaki ilişkiyi daha da kuvvetlendirecektir.

Rusya Federasyonu'nun, SSCB döneminde olduğu gibi Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri üzerinde kontrol ve denetimini artırma çabaları, Kafkasya'daki turuncu devrim girişimleri sonrası artmıştır. Geçen son beş yıllık dönemde Gürcistan üzerindeki etkisini Abhazy ve Kuzey Osetya bölgesini kontrol ederek gösteren Rusya Federasyonu, kendi etkisine açık yönetimlere sahip Türk Cumhuriyetlerinin yanı sıra en son kargaşanın arttığı Ukrayna'da Kırım'daki Rus vatandaşlarını korumak adına Kırım'a müdahale ederek bölgede hem askeri ve hem de ticari anlamda kontrol eden bir yapıya ulaşmış durumdadır ve bu durumun devamını istemektedir.

Kırım'ın referandumla Rusya Federasyonu'na bağlanma kararı da, bu bağlamda Rusya'nın bölgede etkinliğini artıran bir adım olmuştur. Türkiye-Rusya ilişkileri bağlamında BTK projesinin Rusya tarafından arzu edilmediği bilinmektedir. Eğer hat tamamlanır ve yük taşımacılığında önemli bir alternatif haline gelirse Rusya açısından bu durum petrol ve doğalgaz hatları açısından kontrolü kaybetmek gibi olmasa da önemli bir stratejik kayıp olarak değerlendirilebilir. Çünkü çıkarları bazen örtüşen, bazen çakışan Rusya-Çin arasında işbirliğini güçlendiren Kuzey'den geçen TRACECA hatlarına karşılık BTK hattı, İran üzerinden geçen güney hattı ile

birlikte AB ve Türkiye'nin Azerbaycan'la olan ilişkilerinin güçlenmesine ve yeni ipek demiryolu alternatifi olarak Çin'e ulaşmasına ve Rusya'nın bu gelişmenin dışında kalmasına yol açacak özelliğindedir. Türkiye, AB ve ABD'nin Kafkasya ve Orta Asya bölgesinde etkinliğini azaltma stratejisi ile SSCB zamanındaki gücünü konsolide etmeye çalışan Rusya açısından bu durum, önemli bir kozun elden gitmesi anlamına gelmektedir.

Abhazya ve Güney Osetya'nın bağımsızlığını tanıyarak Gürcistan'ı bölgede sıkıştıran Rusya yine Ermenistan'ı Azerbaycan ile olan Dağlık Karabağ sorununda desteklemekle birlikte AB, ABD'den yeterince destek bulamayan Azerbaycan'ı kendi politikaları ekseninde yönlendirmeye çalışmaktadır. Türkiye'nin bölgede ABD ve AB çıkarları ile örtüşecek biçimde Ukrayna'yı, Gürcistan'ı ve Azerbaycan'ı yanına alan politikalarının yanı sıra Ermenistan ile dış ilişkileri iyileştirerek Dağlık Karabağ sorununu çözme çabalarını boşa çıkarmaya çalışan Rusya, bölgede kendi çıkarlarına olmayan gelişmeler olduğunda, Ukrayna'yı sıkıştıran politikalar üretmekte, doğalgazı kesme tehdidinde bulunmakta, doğalgaz fiyatları pazarlığında katılaştırmakta, Türk ihracatçılarına zorluk çıkarmakta, bölgede askeri tatbikatlar yaparak varlığını hissettirmekte ve bazen doğrudan askeri müdahalelerde bulunabilmektedir.

Bütün bu noktalar düşünüldüğünde, Türkiye üzerinden geçecek alternatif enerji kanalları, karayolu ve demiryolu hatlarının Rusya'nın aleyhine bölgede nüfuzunu sürdürmek ve enerji kaynaklarına güvenli biçimde ulaşmak adına Türkiye, AB ve hatta ABD açısından öneminin giderek daha da arttığı söylenebilir. Ayrıca bölgenin zenginleşmesi durumunda oluşacak dış ticaret pastasından daha fazla pay almak isteyen Türkiye'nin de AB ile jeopolitik olarak çıkarları bazı noktalarda çatışsa da, bu noktada NABUCO, TANAP gibi enerji projeleri ve BTK gibi yolcu ve yük taşımacılığını içeren ulaştırma projelerinde açıkça örtüşmektedir.

KAYNAKÇA

- Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu 2015’de Tamam”, <http://www.avim.org.tr/bulten/tr/83476>. Erişim: 27.02.2014
- Barutça, Hayri. “Orta Asya’ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye”, *Akademik Bakış* (Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi), Kırğızistan, Ocak 2006, S. 8, s. 1-12.
- Bissenova, Alima. “President Ilham Aliyev Attends Groundbreaking Ceremony of Turkish Stretch of BTK Railway”, *Central Asia and Caucasus Institute Analyst*, <http://old.cacianalyst.org/?q=node/492>. Erişim: 25.02.2014.
- Daly, John. “Will Kazakhstan Become a Full Partner in the Baku-Tbilisi-Kars Railway?”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 11, Issue7. ([http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=41820&tx_ttnews\[backPid\]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV-8vWg](http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews[tt_news]=41820&tx_ttnews[backPid]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV-8vWg).) Erişim: 01.03.2014
- Dekanozishvili, Mariam. “The EU in the South Caucasus: By What Means, to What Ends?”, *Journal of Foreign Policy of Moldova*, Issue: 06/2004, (<http://www.ceeol.com/aspx/issuedetails.aspx?issueid=c4700734-ca2c-4968-939d-d2c9a48b2886&articleId=5eee1000-ec3-404d-b9cb-8c075c3f6b30>), Erişim:12.01.2014.
- Dikkaya, Mehmet. *Ortaasya ve Kafkasya: Dönüşüm Süreci ve Uluslararası Ekonomi Politik*, Beta Yayınları, İstanbul, 2009.
- DPT. “Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma”, *Avrupa Topluluklarını Kuran Temel Antlaşmalar*, C. 1; (<http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/antlasma/at1.pdf>) Erişim: 10.02.2014.
- Gegeshidzei, Archil. “The New Silk Road: A Georgian Perspective”, bkz: <http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/ArchilGegeshidze.pdf>. Erişim: 20.01.2014
- Gorshkov, Teimuraz and George Bagaturia. “TRECECA- Restoration of Silk Road”, *Japan Railway & Transport Review*, 28 September 2001, (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf) Erişim: 15.02.2013.
- Günuğur, Haluk. *Avrupa Birliği’nin Kurucu Antlaşmaları*, Avrupa Ekonomik Danışma Merkezi, Ankara, 2005.
- İsakov, Hakim. “Azerbaijan Republic on the Way of Realization TRACECA Project: Perspectives and its Benefits”, II/1 (2013), pp. 207-218.

- Kalkınma Bakanlığı. *Onuncu Kalkınma Planı (2014 - 2018)*, Ankara, Ekim 2013.
- Kanbolat, Hasan. “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya’da Demir İpekyolu”, *Stratejik Analiz*, Ankara, 2007, s. 63-83.
- Karataş, Çimen ve Ersel Zafer Oral. “Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye’nin Stratejik Rolü”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Şubat 2007, S. 9, s. 55-65.
- Karlık, Rıdvan. *Avrupa Birliği ve Türkiye*, 8. baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Kavrelişvili, Roin. “Günümüz Gürcü Basınında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı”, *Karadeniz-Blacksea-Chornoye More*, Yıl:3, S. 2, 12/2011, s. 191-196.
- Kuşçu, Sinan. “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları”, *Gazi Akademik Bakış*, C. 5, S. 9, Kış 2011, s. 77-91.
- Kuşçu, Sinan. “Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları”, *International Conference on Eurasian Economies*, 11-13 Ekim 2012, Almaati, Kazakistan, s. 452-459.
- Lamnidis, Thomas. “The TRACECA Instruments for the Mitigation of Noncalculated Risks in View of Further Development of the Euro-Asian Transport Linkages”, *Speech of Thomas Lamnidis (9-11 March 2004)*, www.unece.org/trans/main/eatl/docs/TLamnidis.pdf. Erişim: 18.01.2014
- Lussac, Samuel. “The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for The South Caucasus”, *Caucasian Review of International Affairs*, Vol. 2 (4), Autumn 2008, pp. 212-224.
- Ovalı, Serap. “TRACECA Projesi ve Türkiye”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Yıl:1, C. 1, S. 1, Yaz 2008, s. 151-170.
- Ovalı, Serap ve Kenan Çelik. “Türk Dünyası ve TRACECA Projesi”, *Journal of Azerbaijani Studies*, Cilt:12, Sayı:1-2, 2007, ss. 153-179. (<http://jhss-khazar.org/wp-content/uploads/2010/06/12.pdf>) Erişim: 15.01.2014
- Özenmiş, Çağdaş. *Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Serisi*, İKV Yayınları, İstanbul, 2011.
- Purtaş, Fırat. *Türk Cumhuriyet’lerinin Bağımsızlıklarınının 20. Yılında Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan’ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*,

- Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi İnceleme-Araştırma Dizisi; Yayın No: 06, 2011.
- Sezgin, F., E. Gişi ve M. Pakel. “Türkiye’nin AB Üyeliğinin, Kafkasya’nın Avrupa’ya Eklemlenmesine Olası Etkileri”, *Uluslararası Kafkasya Kongresi*, Kocaeli, 26-27 Nisan 2012, s. 420-437.
- Şensoy, Süleyman. “Demirden İpek Yolu: Traceca Projesi”, TASAM (Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi), (http://www.tasam.org/tr-TR/Ice-rik/24/demirden_ipek_yolu_traceca_projesi), Erişim:17.02.2014
- Tahan, Y. Metin. “Bakü-Tiflis-Kars (BTK) İpek Demiryolu Projesi”, *Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü Sunumu*, Kars, 30 Ekim 2011.
- TCDD. “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin Türkiye Ayağının Temeli Atıldı”, (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1660>), Erişim: 03.03.2014
- Ulaştırma Bakanlığı. *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*. (http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf . Erişim: 19.01.2014
- Tozar, Barış. “TRACECA-Türkiye İlişkileri (2003-2005 Arası Faaliyetler)”, (http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20100511_100805_10426_1_64.html) Erişim: 25.01.2013
- TRACECA Genel Sekreterliği. (<http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century/>). Erişim: 15.12.2013.
- TRACECA. Türkiye Ulusal Sekreterliği, *Brüksel Toplantısı*, (www.igc-traceca.org) Erişim: 15.12.2013.
- Tutar, Erdinç, F. Tutar ve H. Yetişen. “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi”, *KMU İİBF Dergisi*, Yıl:11, S. 17, Aralık/2009, s. 190-216.
- Tutar, Hüseyin vd. *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları*, SERKA, Kasım 2012.
- Üstün, Çiğdem. “Europeanization of Foreign Policy: The Case of Turkish Foreign Policy Towards The Black Sea Region”, *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 10, No. 2, pp. 225-242.

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

Halil SEYİDOĞLU¹
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., Doğuş 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 sömürsü 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 siyasal 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

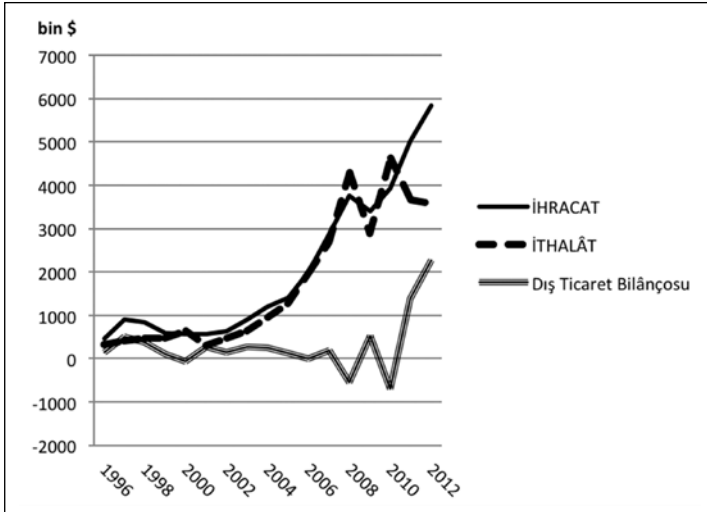
Türkiye Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile ekonomik olduğu kadar sosyal, kültürel, teknolojik ve eğitimle ilgili alanları kapsayacak biçimde geniş kapsamlı ve çok yönlü politikalar izlemeye başlamıştır. İlk günlerin aşırı düzeydeki duygusallığı geçtikten sonra bu ilişkilerin daha düzenli ve eşgüdüm içinde 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.

İpek Yolu Ekonomilerinde Komünist Olmayan Gelişme Stratejisi: İpek Yolu'nda Rostow ve Porter Yaklaşımlarına Göre İktisadi Gelişmenin Analizi

Mustafa YILDIRAN¹

Öz

Bu makale, İpek Yolu ekonomilerinin komünizm sonrası dönemdeki iktisadi gelişme performansını analiz etmektedir. Bu analiz, Rostow ve Porter yaklaşımlarını esas alarak yapılmaktadır. Rostow'un ekonomik gelişme aşamalarına göre, İpek Yolu ekonomilerinin önemli bir kısmı (%47,4) harekete geçiş, ülkelerin %21'i ise kalkışa hazırlık aşamasındadır. İpek Yolu ekonomilerinden Japonya ve Kore ekonomik gelişme safhalarının tamamını geçmiştir. Tacikistan ve Afganistan henüz geleneksel toplum aşamasını geçememiştir. Türkiye ve Kazakistan ise olgunluk safhasına ulaşabilmiştir. Porter yaklaşımını esas alan rekabet sıralamasında, Japonya ve Kore yüksek rekabet ve yenilik yapma gücüne sahiptir. İpek Yolu ekonomileri arasında Rusya, Türkiye ve Kazakistan ise yenilik safhasına geçebilecek kapasiteye sahiptir. Çin ve Hindistan dünyanın en büyük beş ekonomisi arasında yer almasına rağmen, henüz yenilik aşamasına geçememiştir. Sonuçta, Rostow ve Porter yaklaşımlarına göre İpek Yolu ekonomileri çoğunlukla komünist toplum aşamasındaki sorunlarından hızla sıyrılarak gelişme yolundadırlar.

Anahtar kelimeler: *İpek Yolu ekonomileri, iktisadi gelişme, gelişme safhaları, ülkelerin rekabet gücü*

¹ Doç. Dr. Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Maliye Bölümü,
mustafayildiran.my@gmail.com

The Non-Communist Development Strategy in the Silk Road Economies: The Analysis of Economic Development According to Approaches of Rostow and Porter

Abstract

The article analyzes performances of economic development of Silk Road economies during the period of the post-communist process. The analysis is based on approaches of Rostow and Porter. The 47,4% of Silk Road economies is in stage of the take-off according to Rostow stages of economic growth. The twenty-one percent of countries is in the preconditions for take-off. Korea and Japan of Silk Road economies can be arrived at the age of high mass consumption. Turkey, Russia and Kazakhstan just arrived the stage of maturity. Tajikistan and Afghanistan didn't still pass the stage of traditional society. Japan and Korea have high competitive power and ability of innovative in the Competiveness Ranking based on Porter approach. Although China and India rank as among top of world five economies, they already couldn't arrived innovation stage. In result, according to approaches of Rostow and Porter, The Silk Road economies are in path to development by getting rid of several problems of post-communist process.

Keywords: *Silk Road economies, economic development, the stage of economic development, competitive power of nation.*

1. Giriş

İpek Yolu ekonomilerinin neredeyse tamamı komünist bir iktisadi yapıdan kapitalist ekonomik yapıya dönüşmüştür. İpek Yolu ekonomilerinin bulunduğu Japonya'dan Doğu Avrupa'ya kadar uzanan geniş coğrafyada bulunan devletlerin kapitalistleşme süreci, ülkelerin komünist olmayan bir gelişme modelini uygulamaları ile ortaya çıkan iktisadi gelişme modelidir. İpek Yolu'nda yeni iktisadi gelişme modelinin ülkelere ne kadar iktisadi refah getirdiğinin analizi, ülkelerin iktisat politikalarının performans değerlendirmesi açısından da önemlidir. Bu makale, geçmişte komünist gelişme modeli uygulayan İpek Yolu ekonomilerinin 90'lı yıllardan başlayan kapitalist gelişme modelinin ulaştığı sonuçları değerlendirmek amacındadır. Ayrıca İpek Yolu'nda ortaya çıkan kapitalist gelişme modelinin ülkelere refah sağlama yönünden etkileri de analiz edilebilecektir. Makalede, İpek Yolu ekonomilerinin ilk gelişme modellerinden biri olan Rostow modeli ile Porter modelinin birlikte analizi yapılarak kapitalist modelin iki önemli hedefi olan iktisadi refahın artışı ve rekabet gücünün yükselişi birlikte değerlendirilebilecektir. Bu yönüyle makale İpek Yolu ekonomileri arasında iktisadi refah ve rekabet gücü karşılaştırması ile ülkelerin komünizm sonrası gelişme sürecinin sonuçlarını da ölçme imkânı verecektir.

2. İktisadi Gelişmenin Komünist Olmayan Analizleri²: Rostow ve Porter'a Göre Ülkelerin Gelişmesi

Modern iktisat politikasında 20. yüzyılın başlarında komünist ve kapitalist sanayileşme ve gelişme modelleri ülkelerde gelişme modeli olarak tercih edildi. Fakat 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Çin Komünist Partisinin kapitalist gelişme modelini uygulamaya koymasıyla birlikte, İpek Yolu ekonomileri de kapitalist bir gelişme sürecine yöneldi. Dolayısıyla, komünizm dönemi baz alınırca bu ülkelerin gelişme safhalarının incelenmesi komünist olmayan kalkınma yöntemlerinin İpek Yolu ülkelerine katkısını değerlendirme imkanı da verecektir. Rostow ve Porter, ülkelerin iktisadi refah artışını safhalarla açıklayan teorilerin sahibidirler. Komünizm kökenli ülkelerin kapitalist modernleşme sürecinin analizinin iki modele göre incelenmesi iktisadi değişimin ve modernleşmenin analizi açısından da önemlidir. Komü-

² 'Komünist olmayan gelişme stratejisi', özellikle Rostow'un makalesindeki başlığa atıf için yapılmıştır. Ayrıca, ülkelerin planlamacı/kolektivist/merkezi ekonomik yönetim modellerini terk ederek piyasa temelli kapitalist gelişme modeline yönelmeleri de komünist olmayan gelişme stratejisi olarak başklandırılmasında etkili olmuştur.

nizmden kapitalizme geçiş sürecinde ülkelerin yaklaşık yirmi beş yıllık transformasyonları çok yönlü bir değişim analizini gerektirmektedir.

Rostow (1960)³ meşhur kitabında iktisadi kalkınmanın komünist olmayan bir gelişme modeli ile analizini yapmıştır. İpek Yolu ekonomileri olarak tanımlanabilecek ülkeler, eski komünist Rusya'dan bağımsızlığını kazanmış ve halen Komünist Parti'nin yönetimindeki Çin, Doğu Avrupa ülkeleri gibi çoğu eskiden komünist kalkınma yolunu uygulamış ekonomilerdir. 1991'den sonra bu ekonomilerin piyasa ekonomisine geçiş sürecinde bulunmaları nedeniyle ekonomik gelişme süreçlerinin tanımlanması açısından Rostow'un yaklaşımı önemlidir. Çünkü Rostow'un tezi başlangıçtan itibaren, komünist kalkınma modellerinin cari olduğu dönemde, bir ülkenin kapitalist modernleşme serüveninin anlaşılmasına yardımcı olmaktadır.

Rostow iktisadi kalkınma sürecinin beş safhadan geçerek tamamlanacağını iddia etmektedir. Günümüzde komünist modelin uygulanabilirliği konusundaki şüpheler nedeniyle Rostow'un analizi temel kalkınma süreci olarak tanımlanabilir. Bu çalışma, İpek Yolu ekonomilerini Rostow'un kalkınma sürecine göre analiz etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca ülkelerin kalkınma sürecindeki pozisyonlarını Türkiye ile karşılaştırmalı olarak incelenecektir.

Ülkelerin nasıl refah ürettiği ve kalınma yolunun başarısı birçok kez test edilmektedir. Bu yaklaşımların ilkerlerinden biri Rostow'un 'gelişme safhaları' teorisidir. Rostow'un teorisinde, toplumların iktisadi gelişmesi ve refahın artışı beş safhadan geçerek gerçekleşmektedir (Tablo 1). Bu analiz, sadece ekonomik gelişmeyi değil bir toplumun modernleşme safhalarını göstermesi bakımından da ilk çalışmadır. Ayrıca o kapitalist gelişme modelini benimseyen ülkelerin hangi safhalardan sonra gelişmiş ülke standartlarını sağlayabileceğini göstermesi bakımından da orijinaldir. Rostow'un gelişme safhaları teorisi, gelişmeyi teknolojik, mali, iktisadi ve sosyal vetireler üzerinden analiz etmesi yönüyle de kapsayıcı bir teorisidir. Ayrıca ülkelerin gelişme modelinin yeknesak bir özellik göstermediği dikkate alınır, Rostowyen analizde ülkelerin gelişme yolunun genelleme şeklinde analiz edilmesi onun özgün taraflarından biridir.⁴ Ayrıca ülkelerin büyümesinde Marksizm'in

³ Walt W. Rostow, *İktisadi Gelişmenin Merhaleleri*, (Çev. Erol GÜNGÖR), Ötüken Yayınları, İstanbul, 1996.

⁴ Murray Hunter, "The Stages of Economic Development from an Opportunity Perspective: Rostow Extended", *Geopolitics, History, and International Relations*, No. 2, 2012, pp. 52-80.

dikkate almadığı iktisat dışı sosyal ve psikolojik faktörlerin de analizin unsurlarından olarak alınması yaklaşımın en özgün tarafıdır.⁵ Yani Rostow modeli, 1960’larda ülkelerin iktisadi büyüme sürecini açıklamak için genellemeye dayanan eklektik modeli olarak, iktisadi büyümenin açıklanmasında halen özgünlüğünü korumaktadır.

Tablo 1: Rostow’un Gelişme Safhaları

Safhalar	Aşamalar	Anlamı
I	Geleneksel Toplum (the traditional society)	Sınırlı üretim gücüne sahip, Newtonyen çağın bilimsel kurallarına göre üretilen teknolojiyi ve sistemli üretim anlayışının bulunduğu bir toplum yapısını ifade etmektedir.
II	Hazırlık Aşaması (the preconditions for take-off)	Bu dönemde daha çok merkezi ve milli devletlerin kurularak gelişme odaklı bir programa başlanmış olması önemlidir.
III	Harekete geçme (the take-off)	Ülkelerin teknolojik gelişmelerinin arttığı, ülkede tasarrufun artmaya ve büyük yatırımların milli gelirin önemli bir seviyesine çıkmaya başladığı bir dönemi ifade etmektedir. Bu aşamadaki bir toplum, 20-30 yıl gibi bir sürede istikrarlı bir büyüme hızına ulaşabilmektedir.
IV	İktisadi Olgunlaşma (the drive to maturity)	Bu aşamada ülkeler, küresel üretim ağının bir parçası haline gelir. İthalat artar ve ihracata yönelik sanayiler gelişir.
V	Kitlevi Üretim (the age of high mass consumption)	Bu aşamada ülkeler, üç büyük hedef gerçekleştirir: Ülkelerin siyasi istikrarı korunarak dış politikadaki etkinliği artar, ülkede refah ekonomisi şartları oluşur, sosyal politika ve vergi politikası bu anlayışa göre yapılır. Üçüncü olarak da, ülkenin üretim imkânları gıda, mesken ve giyim gibi temel unsurların üzerine çıkar.

Kaynak: Walt W. Rostow, “The Stages of Economic Growth”, *The Economic History Review*, new series, Vol. 12, No. 1, 1959, pp. 1-16.

Ülkelerde ulusal refahın oluşumunu kapitalist rekabetçi yaklaşım-la açıklayan teorilerden biri de, Porter (1990) yaklaşımıdır. Ülkelerin iktisadi refahı diğerlerinden farklı olarak nasıl elde ettiğini ve bunun rekabetçi üstünlüğünü açıklayan bu yaklaşım, günümüzde ülkelerin

⁵ Walt W. Rostow, ibid, p. 15.

gelişimine yönelik analizlerde öne çıkmaktadır. Ülkenin iktisadi büyümede farklılığı yakalamak için sahip olması gereken belirleyici şartlar şunlardır: Sanayide rekabet avantajı sağlayacak yetenek ve kaynakların varlığı; fırsatları ve kaynaklarla yeteneklerin yöneldiği alanlarla ilgili bilgileri algılama şekli; girişimcilerin, yöneticilerin ve işçilerin rekabete doğru yönlendirilmesi ve en önemlisi, işletmeler üzerine yatırım ve yeniliklere yönelme konusundaki baskı. Bu belirleyicilerin sistemli olarak ortaya çıkmasını sağlayacak, gelişme ortamı dört unsurdan oluşmaktadır: 1) *Faktör şartları*, ülkenin sanayi açısından sahip olduğu üretim faktörlerini sağlayan her türlü unsuru içermektedir. 2) *Talep şartları*, sanayinin ürettiği ürün ve hizmetlere olan talebin taşıdığı şartlardır. 3) *Bağlı ve destek sanayiler*, uluslararası rekabette ülkenin sahip olduğu tedarikçi ve bağlı sanayi yapısının varlığı veya yokluğudur. 4) *İşletme stratejisi, yapısı ve rekabet*, işletmelerin amaçlarını, yönetim becerilerini ve rekabet avantajı sağlayacak yeteneklerini taşır.⁶

Ülkenin faktör şartları, beşeri sermaye, fiziksel kaynaklar, bilgi kaynakları, mali sermaye kaynakları ve altyapı şartlarından oluşur. Bu yaklaşım aslında Rostow'un yaklaşımındaki esasları içermektedir. Porter'un yaklaşımı esas alınarak hazırlanan küresel rekabet raporları, ülkeleri Rostow'un safhaları gibi üç grup halinde incelemektedir. Buna göre ülkeler, faktör temelli, etkinlik temelli ve yenilik temelli olarak sınıflandırılarak incelenmektedir.⁷ Dolayısıyla ülkelerin iktisadi gelişiminin incelemesinde safhalar arası geçiş üzerinden analiz hem klasik hem modern bir yaklaşımdır. Hatta Rostow'un iktisadi modernleşme üzerine yaklaşımı transformasyona tabi olarak değişik analizlerde devam etmektedir.

3. Komünist Gelişme Modelinin İflası ve İpek Yolu'nda Kapitalist Dönüşüm

Dünya ekonomisi içerisinde İpek Yolu'nda yer alan ekonomilerden Çin, Sovyetler Birliği ve Doğu Avrupa ülkeleri komünist gelişme modellerini bırakarak 1980'lerden itibaren bir kapitalist dönüşüm sürecine girmiştir. Bu dönüşümün temel aktörü devletler olmaktadır. Eski komünist devletlerin ekonomide kapitalist bir yapıya yönelmesiyle bir-

⁶ Michel E Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, First Pub., The Macmillan Pres L., London, 1990, p. 70.

⁷ WEF, *The Global Competitiveness Report 2012-2013*, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf.

likte iktisadi büyümei sağlamak için üç önemli rolü vardır. Bunlar,⁸ oyunun kurallarını koyacak kurumların ihdası, toplumda gelir dağılımı adaletini sağlayacak düzenlemelerin yapılması ve ülkenin gelir pastasını büyütücü bir iktisadi büyümei teşvik etmektir. Devletlerin iktisadi büyümei sağlayamaması iktisadi yapıların değişimini zorunlu kılmıştır. Komünist model Sovyet örneğinde olduğu gibi kapitalist dönüşüm sürecine girmek zorunda kalmıştır.

Tablo 2: Sovyetler Birliği'nde Değişik Tahminlere Göre Büyüme (1950-1985)

Dönemler	Sovyet İstatistikleri	Selyunin ve Khanin Tahmini	CIA Tahmini
1951-60	10,3	7,2	5,1
1961-65	6,5	4,4	4,8
1966-70	7,8	4,1	5
1971-75	5,7	3,2	3,1
1976-80	4,3	1,0	2,2
1981-85	3,6	0,6	1,8

Kaynak: Peter J. Boettka, *Why Prestroyka Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation*, Routledge, London UK, 1993, p. 23.

İpek Yolu açısından komünist modelin en önemli göstergesi, Sovyet ekonomisidir. Sovyetler Birliği 1960'lardan itibaren iktisadi büyümede sürekli bir düşüşle karşı karşıya kalmıştır. Bu düşüş Sovyet istatistiklerinde gizlense de hem akademisyenlerin hem de CIA çalışmalarından hareketle, 1970'lerde Sovyetlerin ekonomik rekabette güç kaybettiği görülmektedir.⁹

Ekonomik büyüme Sovyetler birliğinde 1950-60 arasında %7'nin üzerinde iken 1965'lere doğru düşmüştür (Tablo 2). 1980'lerden sonra artık sürdürülemez boyutlara gelen ekonomik düşüş, Gorbaçov'un 'dışa açılma' (glasnost) ve 'yeniden yapılanma' (perestroyka) başlıklarındaki ekonomik ve siyasi reformlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Fakat bu girişimler Sovyet ekonomisini kurtarmaya yetmemiş, komü-

⁸ Erik S. Reinert, "The Role of the State in Economic Growth", *Journal of Economic Studies*, Vol. 26, No. 4/5, 1999, pp. 268-326.

⁹ Peter J. Boettka, *Why Prestroyka Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation*, Routledge, London UK, 1993, pp. 22-23.

nist gelişme modeli verimsizlik ve ekonomik çöküşle karşı karşıya kalmıştır. Komünist gelişme modelinin iflasının temel sebepleri teknolojik değişimin düşmesi, sermayenin getirisinin azalması, sermaye/işgücü oranında sermayenin payının sürekli olarak gerilemesi, fabrika ve girişimlerin etkinliğinin yetersizliği, sektörler arası kaynak aktarımının azalması, paralel ekonominin (kayıt dışı ekonominin) yükselişi ve en önemlisi halkın ekonomik yükselişle ilgili moralini kaybetmesidir.¹⁰ Bu sorunlar nedeniyle, 1950’li yıllardaki yükseliş ve büyük altyapı yatırım atağına, Rostow’un tabiriyle kalkışa geçilmesine rağmen, uzun süren gerileme İpek Yolu ekonomilerinin 1980’lerde birer geleneksel toplum olarak kalmalarına neden olmuştur.

İpek Yolu’nun başladığı nokta olan Çin’de ise, kapitalist dönüşüm Mao’nun ölümünden sonra başlamıştır. Deng Xiaoping öncülüğünde Çin Komünist Partisinin 1978’deki 11. Genel Kurulu’nda yeni bir ekonomik reform politikasının uygulanmasına geçileceği kararı alınmasıyla birlikte kapitalist dönüşümünün temeli atılmıştır.¹¹ Komünizmle klasik bir Malthus kapanı içine kapanmış olan Çin’in dönüşüm süreci böylece başlamıştır. Çin ekonomisinin o dönemki yapısı, Rostow’un geleneksel toplum için belirttiği tüm unsurları taşımaktaydı. Çin ekonomisi 1989’daki gençlik hareketlerinden sonra daha liberal politikalara yönelerek ve ülkeyi doğrudan yabancı sermaye akımlarına açarak hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Sovyet ve Çin dönüşümü İpek Yolu’nun kapitalist dönüşümünün temelini oluşturmaktadır.

4. Küresel Ekonomik Rekabetin ve Büyümenin Yeni Mekânı: İpek Yolu Ülkeleri

İpek Yolu’nu ortasında barındıran Avrasya (Eurasia), yeni dünyanın iddialı ve dinamik ülkelerinin içinde bulunduğu bir büyük alandır. 21. yüzyılın başında dünya nüfusunun %75’ine, küresel milli gelirin %60’ına ve dünya enerji kaynaklarının %75’ine sahip olan Avrasya dünya ekonomisinin merkezindedir. Avrasya’nın iki ucunda bulunan Batı Avrupa ve Güney Asya, dünya ekonomisinin Kuzey Amerika dışındaki iki önemli merkezidir.¹² Bunlar Avrasya ekonomisinin iki ucun-

¹⁰ Padma Desai, “Soviet Growth Retardation”, *The Economic Review*, Vol. 76, No. 2, Papers and Proceedings of the Ninety-Eighth Annual Meeting of the American Economic Association, May 1996, pp. 175-180.

¹¹ Clem Tisdell, “Economic Reform and Openness in China: China’s Development Policies in the Last 30 years”, *Economic Analysis and Policy*, Vol. 39, No. 2, 2009, p. 271.

¹² Zbigniew Brzezinski, “A Geostrategy for Eurasia”, www.comw.org/pda/fulltext/9709brzezinski.html.

da İpek Yolu ile birbirine bağlanmaktadır. Ortaya çıkan gelişmeler doğrultusunda, Avrasya'da bölgelerarası ve bölge içi ekonomik ve siyasi rekabetin İpek Yolu'nun iki yakasında cereyan edeceği düşünülebilir.

İpek Yolu'nda bulunan ülkelerin iktisadi gelişme süreci devam etmektedir. Bu ülkelerde ekonomik büyüme hızı yüksektir. Özellikle 2007/2008 yıllarında batı ülkelerinde yaşanan krizden sonra bu ülkelerde büyümenin devam etmesi ile birlikte İpek Yolu ülkeleri, Asya, Afrika ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri gibi gruplandırılmaların yer aldığı gelişen ekonomiler, gelişmiş ekonomilerden daha hızlı büyümüştür. İpek Yolu ülkelerinden 17 ülkenin (Afganistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kırgızistan, Moğolistan, Tacikistan, Kazakistan, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan, Afganistan, Çin, Hindistan, İran, Irak, Türkiye, Rusya) 2004–2012 yılları arasındaki ortalama büyüme hızı %6,9'dur. Bu oran IMF'nin Gelişen Asya olarak sınıflandırdığı ülke grubundan sonra en yüksek oranı temsil etmektedir. Dolayısıyla İpek Yolu ekonomilerinde büyüme gelişen piyasalarda büyümenin devam etmesi için de önemlidir. 21. yüzyılda dünyada İpek Yolu'nun parçası olarak kuzey Afrika, Ortadoğu, Orta Asya ve Latin Amerika gibi bölgelerin yeni gelişmenin odağı olması muhtemeldir. Bu bölgeler içerisinde Kuzey Afrika'yı, Avrupa'yı ve Asya'yı birbirine bağlayan şebeke ekonomileri olabilecek İpek Yolu alanı gelecek yüzyılın en önemli gelişme alanı olabilecektir.¹³

Rostow'un analizlerinde iktisadi refahın ölçülmesinde temel kriter, iktisadi büyüme hızıdır.¹⁴ Ülkelerin iktisadi refahı, ülkedeki vatandaşların kendi sınırlı kaynak ve araçlarıyla sağladıkları iktisadi tatminin para birimi ile ölçümünü göstermektedir. İktisadi refahın temel ölçüsü de kişi başına milli gelirle gösterilebilmektedir. Bu ölçü ülkeler arasında verimlilik farkları, üretkenlik ve yenilik gücünü ölçmede yeterli olmasa da, ülkelerin refahı için temel bir analiz yapmamızda veri olarak kabul edilebilir.¹⁵

¹³ Mustafa Yıldırım, *İpekyolu Ekonomileri, Türkiye İçin Alternatif Vizyon*, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2013, s. 33-34.

¹⁴ Philip Kotler, vd., *Ulusların Pazarlanması, Ulusal Refahı Oluşturmada Stratejik Bir Yaklaşım*, (Çev. Ahmet Buğdaycı) 2. Baskı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005, s. 86.

¹⁵ Sabri F. Ülgener, *Milli Gelir, İstihdam ve İktisadi Büyüme*, 7. Basım, Der yayınları, İstanbul, 1991, s. 55-56.

Tablo 3: İpek Yolu Ülkelerinde Kişi Başına Milli Gelir ve Değişim (1995-2013)

Ülkeler	1995			2000		2005		2010		2013	
	\$	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Rusya	2669,9	1775,1	-33,5	5337,1	99,9	10481	292,6	14611	447,2		
Kazakistan	1288,2	1229	-4,6	3771,3	192,7	9069,7	604	13171	922,4		
Türkiye	2879,2	4189,5	45,5	7087,7	146,2	10050	249	10945	280,1		
Azerbaycan	397,2	655,1	64,9	1578,4	297,4	5843,2	1371,1	7811	1866,5		
Çin	604,2	949,2	57,1	1731,1	186,5	4433	633,7	6807	1026,6		
Türkmenistan	592,7	645,3	8,9	1707	188	3966,8	569,3	7986	1247,4		
Ukrayna	936	635,7	-32,1	1828,7	95,4	2974	217,7	3900	316,7		
Ermenistan	455,6	621,4	36,4	1598,3	250,9	3030,7	565,3	3504	669,1		
Gürcistan	569	692	21,6	1470	158,3	2613,7	359,3	3602	533,0		
Moğolistan	629,7	471,5	-25,1	990,6	57,3	2249,8	257,3	4056	544,1		
Özbekistan	585,9	558,2	-4,7	546,8	-6,7	1377,1	135	1878	220,5		
Hindistan	380,1	450,4	18,5	731,7	92,5	1375,4	261,9	1498	294,1		
Pakistan	476,1	511,7	7,5	690,8	45,1	1018,9	114	1299	172,8		
Kırgızistan	364,2	279,6	-23,2	476,5	30,8	880	141,6	1263	246,8		
Tacikistan	213,2	139,4	-34,6	358,3	68	820,2	284,6	1036	385,9		

Kaynak: www.data.worldbank.org

İpek Yolu ülkelerinin çoğunluğu Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanarak gelişme sürecine katılmış ve gelişmede hızlı ilerleme kaydetmişlerdir. Bu ülkeler arasında 1995 yılı baz alındığında 2013 yılına gelindiğinde 18 kata kadar büyüme performansı gösteren ülkeler vardır. İpek Yolu ülkelerinin büyüme ve gelişmede yıldız ülkesi Azerbaycan'dır. 1995 yılında yaklaşık

400 ABD doları seviyesindeki kişi başına düşen milli gelir, 2013'te 7811 dolara çıkmıştır. Ülke yaklaşık %1866'lık bir büyüme performansı göstermiştir. İpek Yolu ülkeleri arasında 1995 yılında 2880 dolar seviyesiyle en yüksek gelire sahip olan ülke Türkiye iken, 2011 yılında Kazakistan ve Rusya Türkiye'yi geçmiştir. 2013 yılı itibariyle, Rusya 14.000 dolar kişi başına gelirle komünist dönüşüm geçiren ülkeler arasında en yüksek milli gelire sahip ülkededir. Tüm ülkeler %172 ile %1866 arasında büyüme göstermiştir (Tablo 3). Net olarak söylenebilir ki, İpek Yolu ülkeleri 15 yıl içerisinde gelişmiş ülkelerdeki iktisadi refahı yakalayabilecek bir büyüme performansı göstermişlerdir.

Japonya'dan Ukrayna'ya kadar İpek Yolu ekonomilerinin kişisel gelirlerini incelediğimizde 1993-2013 arasında Kore ve Japonya dışında yüksek gelir grubunda ülke olmadığı görülür. Yirmi yıllık dönüşümde halen geleneksel standartlarda yaşayan ülkeler mevcudiyetini sürdürmektedir. Bu ülkeler arasında Rusya, Türkiye ve Kazakistan 10.000 ABD doları seviyesine ulaşan ülkelerdir. İpek Yolu ülkeleri ekonomide hızlı bir gelişme sürecinde olmasına rağmen, Özbekistan, Pakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Afganistan gibi dünyanın en fakir ülkelerini de bünyesinde barındırmaktadır. Bu ülkelerde kişi başına milli gelir 1500 ABD dolarının altındadır (Tablo 3).

Ülkelerde siyasi kargaşa, ekonomik istikrarsızlık, temel ekonomik faaliyetlerde yetersizlik, zayıf ulaşım imkânları ve yüksek işsizlik ekonomik gelişmeyi olumsuz etkilemektedir. İpek Yolu ekonomileri hem ülke içi hem de ülkeler arası gelir eşitsizliklerinin olduğu bir coğrafyayı da ifade etmektedir. Ülkeler arasında 750-38.500 ABD doları arasında gelir farkı vardır. Bu coğrafya Japonya gibi dünya ekonomisinin en yüksek teknolojisi ile üretim yapan ekonomisi ile Tacikistan ve Afganistan gibi Asya'nın en geri kalmış ülkelerini bünyesinde birlikte taşımaktadır (Tablo 4).

Tablo 4: İpek Yolu Ekonomileri Kişi Başına Milli Gelir

Ülkeler	1993-2002	2003-2013	2013	Refah Seviyesi
Japonya	35571,5	38719,8	38492,1	Yüksek
Kore	11155,8	20760,8	25977,0	Yüksek
Rusya	2305,5	9233,4	14611,7	Orta
Türkiye	3380,2	8726,6	10945,9	Orta
Kazakistan	1381,5	7470,6	13171,8	Orta
Azerbaycan	553,6	4417,7	7811,8	Düşük
İran	1533,6	4367,6	4763,3	Düşük
Türkmenistan	667,2	3825,2	7986,7	Düşük
Irak	v.y.	3701,0	6669,5	Düşük
Çin	773,7	3559,9	6807,4	Düşük
Ukrayna	883,7	2761,5	3900,5	Düşük
Gürcistan	694,8	2506,4	3602,2	Düşük
Ermenistan	553,6	2652,1	3504,8	Düşük
Moğolistan	495,6	2043,1	4056,4	Düşük
Hindistan	417,6	1091,1	1498,9	Çok Düşük
Özbekistan	570,7	1055,0	1878,1	Çok Düşük
Pakistan	467,2	949,9	1299,1	Çok Düşük
Kırgızistan	347,0	803,5	1263,4	Çok Düşük
Tacikistan	197,5	614,7	1036,6	Çok Düşük
Afganistan	150,6	426,2	678,3	Çok Düşük

Kaynak: www.data.worldbank.org

4.1. Rostow'a Göre Ülkelerde Hareketin Temel Unsuru: İpek Yolu Ekonomilerinde Tasarruf

Rostow'a göre bir ekonominin harekete geçmesi için ülkenin yatırım kuvvetlerini harekete geçirecek bir sermaye yapısının oluşması gerekir. Bunun en önemli unsuru da ülkelerin biriktirdiği tasarruflarıdır.¹⁶ İpek Yolu ekonomilerinin tasarruf/milli gelir oranı incelendiğinde, iktisadi büyüme hızı yüksek ülkelerde tasarruf oranı da yüksektir. Çin,

¹⁶ Walt W. Rostow, *İktisadi Gelişmenin Merhaleleri*, (Çev. Erol Güngör), Ötüken Yayınları, İstanbul, 1996, s. 22.

Azerbaycan, Kore, Moğolistan, Hindistan, Rusya, Kazakistan gibi eski komünist ülkelerden hızlı büyüme sürecindeki ülkelerin tasarruf oranları da %20'nin üzerindedir (Tablo 5). Tasarruf oranı %20'nin altında olan ülkelerde Türkiye hariç kişi başına gelir 1000 dolar seviyesindedir. Dolayısıyla Nurkse'un 'fakirliğin fasit daresi' yaklaşımına göre, tasarruf oranları düşük olacaktır. Olgunlaşmış ve yüksek gelir seviyesindeki Japonya'da tasarruf oranının azaldığı ortaya çıkmaktadır.

Tablo 5: İpek Yolu Ekonomilerinde Tasarruf /Milli Gelir Oranı

Ülkeler	2005	2010	2012	Sonuç
Çin	47,96	52,23	51,01	Arttı/Yüksek
Azerbaycan	42,80	46,09	41,88	Aynı/yüksek
Kore	33,54	35,03	34,60	Aynı/yüksek
Moğolistan	39,56	27,13	30,38	Azaldı/Yüksek
Hindistan	33,66	34,16	30,32	Azaldı/Yüksek
Rusya	31,07	27,19	28,12	Aynı/yüksek
Kazakistan	29,35	26,70	26,19	Aynı/yüksek
Japonya	26,04	23,48	21,75	Azaldı/Yüksek
İsrail	21,75	21,24	21,01	Aynı/yüksek
Pakistan	25,57	21,56	20,40	Azaldı/Düşük
Gürcistan	22,24	11,30	17,26	Azaldı/Düşük
Tacikistan	4,06	18,03	16,58	Yükseldi/Düşük
Ukrayna	25,58	17,45	15,57	Azaldı/Düşük
Türkiye	15,59	13,20	14,24	Aynı/Düşük
Ermenistan	29,44	18,12	14,21	Azaldı/Düşük
Kırgızistan	12,05	19,93	11,51	Aynı/yüksek
Afganistan	-	-15,88	-14,51	Negatif/Düşük

Kaynak: www.data.worldbank.org

4.2. İktisadi Büyüme Açısından Üretim Yapısı ve İhracat Gelirleri

İpek Yolu ekonomileri geleneksel tarıma bağlı ve tarım ürünleri ticareti yapan ülkeler durumundayken, 1980'lerden sonra öncelikli düşük katma değerli sanayi üretimlerine geçmeye başlamışlardır.¹⁷ İpek Yolu ekonomileri arasında Çin, Hindistan, Türkiye gibi ülkeler 1990'larda ti-

¹⁷ Kara Tan Bhala. "Patterns of Asian Growth", *Asian Affairs*, Vol. 29, No. 1, 1998, pp. 39-53.

cari serbestleşme ve küreselleşmenin bir sonucu olarak artan doğrudan yatırımlarla sanayinin tüm alanlarında bir üretim merkezi haline gelmeyi başarmışlardır. Sovyetlerden dağılan ülkeler ise, zengin doğal kaynaklar ve petrol ürünleri üretimini artırarak farklı bir gelişme yolunu tutmuştur.

Tablo 6: Ülkelerde Sanayi ve Tarım Kesimlerinin Payı

Ülkeler	Sanayi Sektörü Payı(%)		Tarım Sektörü Payı(%)		Sanayileşme
	1995	2012	1995	2012	
Afganistan	Vy	21,8	vy	24,6	Zayıf
Azerbaycan	33,6	63,1	27,3	5,5	Yüksek
Çin	47,2	45,3	20	10,1	Yüksek
Ermenistan	32,0	33,2	42,3	21,6	Düşük
Gürcistan	15,8	24,4	52,2	8,6	Düşük
Hindistan	27,4	26,2	26,3	17,5	Yüksek
İran	34,2	vy	18,4	vy	-
Japonya	32,7	25,6	1,7	1,2	Yüksek
Kazakistan	31,4	39,5	12,9	4,7	Yüksek
Kırgız Cumhuriyeti	19,5	25,4	43,9	19,7	Düşük
Kore (Güney)	38,4	38,1	5,8	2,5	Yüksek
Lübnan	24,9	20,5	7,6	6,1	Düşük
Moğolistan	34,7	31,9	34,4	16,3	Düşük
Özbekistan	27,8	32,3	32,3	18,9	Yüksek
Pakistan	23,8	22,0	26,1	24,4	Düşük
Rusya	37,0	36,7	7,2	3,9	Yüksek
Tacikistan	39,3	22,5	38,4	26,6	Düşük
Türkiye	33,2	27,1	16,3	9	Yüksek
Türkmenistan	62,6	48,4	17,2	14,5	Yüksek
Ukrayna	42,7	29,2	15,4	9,3	Düşük

Kaynak: www.data.worldbank.org

Ülkelerin komünist tecrübeden kapitalist sisteme geçiş yaptığı esnada özelleştirme sanayileşmenin sağlanması açısından önemli rol oynamıştır. Bu anlamda sanayi sektörünün en hızlı büyüdüğü ülkeler Azerbaycan ve Kazakistan'dır. Bu ülkelerde petrol ve doğal gaz kaynaklarının zenginliği sanayi sektörünün payını da artırmaktadır. Japonya sanayileşmesini erken dönemlerde sağladığı için diğer ülkelerden

farklıdır. Bazı ülkelerde çöl yapısı, yüksek dağların bulunması ve verimsiz tarım toprakları nedeniyle tarımsal üretim göreceli olarak sanayiden düşüktür. Tacikistan, Gürcistan, Özbekistan gibi ülkeler bu konuda örnek verilebilir. Sanayileşme açısından Kore, Japonya, Türkiye, Rusya, Kazakistan, Çin ve Hindistan gibi ülkeler ekonomik gelişmede daha fazla paya sahip olabilecek ülkelerdendir (Tablo 6).

Rostow, ülkelerin büyümesinde dış sermaye girişi, ihracat gelirleri ve ithalat girdilerinin artışının harekete geçme açısından önemli olduğunu iddia etmektedir.¹⁸ 1960'lı yıllarda Japonya'nın öncülüğünde başlayan ve tüm dünyaya sıçrayan 'ihracat yönelimli gelişme modeli' ekonomik büyümenin temel motoru olmuştur. Sovyetler Birliği'nden ayrılan zengin petrol ve doğal kaynaklara sahip ülkeler bu ürünleri ihraç ederek, Japonya, Çin ve Türkiye gibi ülkeler ise imalat sektöründe ürettikleri ürünleri ihraç ederek ekonomik gelişmeye yönelmektedir.

İpek Yolu ekonomilerinden Çin, Japonya, Kore, Pakistan, Türkiye, Hindistan ve Ukrayna imalat sektörü ürünlerini çoğunlukla ihraç etmektedirler. Bu ülkelerde gerçekten bir sanayileşme ve kapitalist dönüşüm olduğu söylenebilir. Rusya, İran, Irak, Moğolistan, Azerbaycan ve Kazakistan maden ve petrol ihraç eden ülkelerdir. Bu ülkelerde üretim faktörlerinden doğal kaynaklara sahip olması gelişmenin ateşleyicisi durumundadır. İpek Yolu ekonomileri, üretim temelli ve faktör temelli faaliyetleri ile uluslararası ticari sisteme entegre olmakta ve iktisadi büyümelerini sağlamaktadırlar (Tablo 7).

Ihracat özellikle Çin ve Japonya gibi ülkelerde temel kalkınma aracı olarak kullanılmaktadır. Bu ülkeler dünya ticaretindeki payını sürekli artırarak, gelişmiş Batı ekonomileri karşısında yükselen doğu ülkeleri olarak dikkat çekmektedir.¹⁹ Japonya, Kore ve Çin dünya ihracat pazarının öncülerindendir ve dünya ticaretinin odağındadır. Çin ihracatta dünya birincisi, Japonya da dünya dördüncüsüdür. Bunun yanı sıra, Rusya, Moğolistan, Kazakistan, Azerbaycan, İran ve Irak gibi İpekyolu ekonomileri dünyanın enerji tedarikçisi olarak sermaye birikimi ve ekonomik gelişmede ihracatın getirisini temel kaynak olarak kullanılmaktadırlar.

¹⁸ Walt W. Rostow, *İktisadi Gelişmenin Merhaleleri*, (Çev. Erol Güngör), Ötüken Yayınları, İstanbul, 1996, s. 54-83.

¹⁹ Mustafa Yıldırım, "Türkiye'nin hayat alanındaki dış ticaret stratejisi: Doğudan yükselen pazarlar ve yeni yönelimlerin ekonomi politiği", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2010, s. 313-338.

Tablo 7: Ülkelerin İhracat Yapısı (2012)

İhracat Profilleri(2012)	Sıra	Tarım Ürünleri (%)	Petrol ve Madencilik Ürünleri (%)	İmalat Sektörü (%)
Çin	1	3,2	2,7	94
Japonya	4	1,4	4,4	88,9
Kore	7	2,3	12,6	84,4
Pakistan	69	20,3	3,4	75,3
Türkiye	32	10,3	8,8	70,8
Hindistan	19	14,4	21,9	61,2
Ukrayna	51	27	12,7	59,7
Kırgızistan	137	14,1	14	28,5
Ermeni	144	22,2	43,7	27,8
Rusya	8	6	71,3	19,6
İran	39	5,7	77,2	17
Afganistan	172	52	0,3	14,1
Kazakistan	44	3,5	83,1	12,5
Azerbaycan	63	2,6	95,8	1,6
Moğolistan	114	3,1	90,7	1,6
Irak	43	0,02	99,8	0
Türkmenistan	75	vy	vy	vy
Özbekistan	88	vy	vy	vy
Tacikistan	145	vy	vy	vy

Kaynak: WTO, Trade Profile (tat.wto.org/CountryProfile).

4.3. İpek Yolu Ekonomilerinde İnsani Gelişme

Rostow'un modernleşme yaklaşımında ülkelerin sosyal altyapısı ve insani gelişmeler modernleşmenin bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, İpek Yolu ekonomilerinin insani gelişmişlik seviyelerindeki değişim modernleşmenin göstergesi olarak kullanılabilir. İnsani gelişmişlik endeksi, ülkelerin bilgi seviyeleri, çocuk ölümlerinin azlığı, ortalama ömrün uzaması gibi faktörlere bağlı olarak Birleşmiş Milletler Gelişme Programı (UNDP) tarafından hazırlanan endekstir. İnsani gelişme endeksinin, temel ihtiyaçları karşılama, hayat süresinin uzaması ve kaliteli yaşam unsurlarına sahip olması gibi sosyolojik ve kültürel

unsurlara dayanarak ölçümlerde bulunması modernleşmenin sonuçlarındandır. Dolayısıyla Rostow'un geleneksel toplum için çizdiği çerçevede temel teknolojiye dayalı üretim yeteneklerine sahip ve kısa hayat süresi gibi unsurlarla modernleşmenin ölçülmesi, insanı gelişmişliğin modernleşmenin ölçüsü olarak tanımlanmasını sağlayabilecektir.

İpek Yolu ekonomilerinden Kore ve Japonya en ileri ülkelerdir. Rusya, Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan, Çin, Ermenistan ve İran da diğer ülkelere göre nispeten yüksek insani gelişmişliğe sahip ülkelerdir. İpek Yolu'nun merkezinde yer alan, Pakistan ve Afganistan ise insani gelişmişlik yönünden en geri ülkeler konumundadır (Tablo 8).

Tablo 8: İpek Yolu Ekonomilerinde İnsani Gelişmişlik

Ülkeler	2000	2010	2013	2013(sıra)	Seviye
Kore	0,819	0,882	0,891	15	çok yüksek
Japonya	0,858	0,884	0,890	17	çok yüksek
Rusya	0,717	0,773	0,778	57	yüksek
Türkiye	0,653	0,738	0,759	69	yüksek
Kazakistan	0,679	0,747	0,757	70	yüksek
İran	0,652	0,725	0,749	73	yüksek
Azerbaycan	0,639	0,686	0,743	75	yüksek
Ukrayna	0,668	0,726	0,734	83	yüksek
Ermenistan	0,648	0,720	0,730	87	yüksek
Çin	0,591	0,701	0,719	91	yüksek
Türkmenistan	v.y.	0,687	0,698	103	orta
Moğolistan	0,580	0,671	0,692	103	orta
Özbekistan		0,648	0,661	116	orta
Irak	0,606	0,638	0,642	120	orta
Kırgızistan	0,607	0,614	0,628	125	orta
Tacikistan	0,610	0,596	0,607	133	orta
Hindistan	0,431	0,570	0,586	135	orta
Pakistan	0,402	0,526	0,537	146	düşük
Afganistan	0,296	0,453	0,468	169	düşük

Kaynak: UNDP, *Human Development Index* (HDI), 2014.

4.3. Rostow'un İktisadi Gelişme Safhaları Açısından İpek Yolu Ekonomileri

Rostow ülkelerin gelişmelerini dinamik bir modelle açıklamış ve onları sadece ekonomik faktörleriyle değil aynı zamanda teknolojik ve sosyal modernleşmeye göre de sınıflandıran bir yaklaşım kullanmıştır.²⁰ Rostow'un ekonomik gelişme aşamaları açısından İpek Yolu ekonomilerinin çoğunluğu (%47,4) kalkış/harekete geçiş aşamasındadır. Ülkelerin %21'i ise, kalkışa hazırlık aşamasındadır. İpek Yolu ekonomilerinden Japonya ve Kore, ekonomik gelişme safhalarının tamamını geçmiştir. Türkiye ve Kazakistan ise olgunluk safhasına ulaşabilmiştir (Tablo 9).

Rostow analizine göre Sovyetler Birliği dağılmadan önce 1950'li yıllarda ekonomik olgunluğa ulaşmış bir ülke olarak kabul edilmekteydi. Fakat 1990'dan sonra Sovyetlerin dağılma sürecine girmesiyle birlikte yeni milli devletlerin gelişme süreci Rostow yaklaşımının yeniden ele alınmasını gerektirmiştir. Ayrıca Sovyet ekonomisinin 1960'larda başlayan üretimde gerileme ve teknolojik transformasyonda geride kalma gibi sebeplerle bağlı ülkelerin tamamında gerileme vardır. Ayrıca Afganistan, Pakistan, Irak, Gürcistan, Suriye ve Ukrayna gibi İpek Yolu ekonomileri savaş ve iç kargaşa nedeniyle modern toplum özelliklerini kaybetme noktasına gelmiştir.

Tablo 9: Rostow'un Modeli Açısından İpek Yolu Ekonomilerinin Gelişmişlik Tasnifi²¹

	Safhalar	Ülke Sayısı	Yüzde (%)	Ülkeler
1	Geleneksel Toplum	2	10,5	Afganistan, Tacikistan
2	Kalkışa Hazırlık	4	21,1	Ermenistan, Gürcistan, Özbekistan, Kırgızistan
3	Kalkış	9	47,4	Azerbaycan, Çin, Hindistan, İran, Rusya, Moğolistan, Pakistan, Ukrayna, Türkmenistan
4	Olgunluk	2	10,5	Türkiye, Kazakistan
5	Kitlevi Üretim Çağı	2	10,5	Japonya, Kore

Kaynak: (Tablo 10'daki sınıflandırmanın özetidir.)

²⁰ Walt W. Rostow, "The Stages of Economic Growth", *The Economic History Review*, Vol. 12, No. 1, 1959, p. 1.

²¹ Tarafımızdan hazırlanmıştır.

İpek Yolu ekonomilerinde Rostow'un gelişme safhaları açısından büyüme, kişi başına düşen gelir, tasarruf, sanayi, dış ticaret ve insani gelişmişlik kriterlerine göre sınıflandırma yapılabilir. Bu sınıflandırmada ülkelerin en iyi özelliklere sahip olanı Japonya, en alt safhasında olanı ise Afganistan'dır. İpek Yolu ekonomilerinin Rostow modeli açısından sınıflandırması Tablo 10'da gösterilmektedir. İpek Yolu ülkeleri, genelde Asya'nın bir parçasıdır. Bu ülkeler 70'li yıllarda 'küresel tedarik zinciri'nin en önemli halkasıydı. Çin, Hindistan, Kore, Endonezya gibi ülkelerde hızlı büyüme performansları ülkelerin gelişmiş ülkelerin sınıfına geçişlerini kolaylaştırabilir. Fakat gelir dağılımı sorunları ve ekonomik paradokslar ülkelerin ileri ekonomiler sınıfına dâhil olmasını zorlaştırmaktadır.²²

Tablo 10'da gösterilen Rostow'un gelişme safhalarına göre İpek Yolu ekonomilerinin sınıflandırmasında milli gelir, ekonomik sektörler, ihracat yapısı, tasarruf yapısı ve insani gelişmişlik unsurları esas alınmıştır. Buna göre, Afganistan ve Tacikistan geleneksel toplum aşamasını geçememiştir. Ermenistan, Gürcistan, Özbekistan ve Kırgızistan kalkışa hazırlık aşaması unsurlarına sahip ülkeler statüsündedir. İpek Yolu ekonomilerinin ağırlıklı olarak ekonomik gelişmişlikte kalkış aşamasında olduğu söylenebilir. Kalkış aşamasındaki ülkeler, Azerbaycan, Çin, Hindistan, İran, Rusya, Moğolistan, Pakistan, Ukrayna ve Türkmenistan'dır. Bu durum özellikle doğal kaynak zengini ülkelerin ihracatla sağladığı gelir artışı ve sermaye birikimi kalkınmalarını kolaylaştırıcı etkilerinden meydana gelmektedir. Olgunluk safhasında Türkiye ve Kazakistan bulunmaktadır. Türkiye bu seviyeye uzun süre önce ulaşmıştır. Kazakistan da hızlı bir gelişme performansı göstererek olgunluk aşamasına geçmiştir. Kore ve Japonya ise İpek Yolu ülkeleri arasında gelişme safhalarının tamamını geçen ülkelerdir. Japonya yüzyıl önce sanayileşme sürecini tamamlamış ve ikinci dünya savaşından sonraki ekonomik sorunlarını da aşarak ileri ekonomik gelişmişlik seviyesine ulaşmıştır. Kore de 1990'da yaşadığı ekonomik krize rağmen ileri ekonomik seviyededir.

²² Dani Rodrik, "The Past, Present, and Future of Economic Growth", *Challenge*, Vol. 57, No. 3, 2014, pp. 5-39.

Tablo 10: Rostow Modeli Açısından İpek Yolu Ekonomilerinin İktisadi Gelişimi²³

Ülkeler	Rostow gelişme aşaması		Özellikler
Afganistan	1	Geleneksel Toplum	1.000 doların altında kişi başına düşen gelir seviyesi, tarıma dayalı iktisadi hayat, modern kurumların tesis edilememesi ve iç kargaşa nedeniyle gelişmiyor.
Azerbaycan	3	Kalkış	10.000 dolar seviyesindeki kişi başına düşen geliri, petrol ve doğal kaynakları ile hızlı kurumsallaşma sürecinde bir ülkedir. Tarım sektörünün katkısı düşüktür. Ülke kısa sürede yüksek gelir ve refah ülkeleri arasına girebilir
Çin	3	Kalkış	5.000 dolar seviyesinde milli gelir olmasına rağmen, ileri teknoloji ve imalat sektörü ürünleri ihracatçısı olması ile dünya ekonomisinde ihracat birincisi bir ülke konumdadır. Ülke yüksek tasarruf seviyesine sahip ve uluslararası yatırımların cazibe merkezi, olgunlaşma sürecine yakın, fakat ülkede gelir dengesizliği ve kalabalık, yaşlı nüfus kalkış sürecini uzatabilecek bir görünümündedir.
Ermenistan	2	Kalkışa Hazırlık	3.500 dolar seviyesinde bir milli gelire sahip olmasına rağmen, gelişme süreci yavaş ilerlemektedir. Ülkede altyapı yatırımları hızlı ilerlemezken, ülkede tasarruf meyli negatiftir. Halk temel tüketim malzemelerini ve ihtiyaçlarını karşılayabilmektedir. Ülkede Rus döneminden kalan altyapı yatırımları eskime sürecinde olup yenilemesi yapılamadığı için gelişme zayıftır. Ayrıca Azerbaycan ve Türkiye ile siyasi ilişkilerinin kötü olması ülkenin dışa açılarak büyümesini olumsuz etkilemektedir
Gürcistan	2	Kalkışa Hazırlık	3.600 dolar seviyesinde milli gelire rağmen, siyasi istikrarsızlıklar ve Rusya'nın ekonomideki olumsuz etkisiyle ülkenin kalkınma hızı düşük devam etmektedir. Ayrıca ülkenin tasarruf meyli düşüktür. Eğer ülkede İpek Yolu enerji ve lojistik avantajları nedeniyle ticarete gelişme artarsa, kalkış yaşanabilir.

²³ Tarafımızdan hazırlanmıştır.

Hindistan	3	Kalkış	Tarif edilmesi en zor ülkelerden biridir. Dünyada en gelişmiş sanayi ve bilgi teknolojilerini üretilen fakat kalabalık nüfusu ile kalkışı gerçekleştirmesi çok uzun sürecek gibi gözükmektedir.
Özbekistan	2	Kalkışa hazırlık	1.900 dolar seviyesinde kişi başına gelirle düşük gelir grubundaki ülkelerdendir. Aynı zamanda mutlak anlamda bir diktatörlükle yönetilen ve halen geleneksel toplum özellikleri gösteren bu ekonominin kalkışa geçmesi uzun bir dönem alabilir.
Japonya	5	Kitlevi Üretim	Milli geliri 40.000 dolar seviyesindedir; dünyanın üçüncü büyük ekonomisine sahiptir ve ileri teknoloji üretmektedir. Japonya 1800'ü yıllarda başladığı kalkınma sürecinin zirvesindedir. İpek Yolu'nun en gelişmiş ülkesidir.
Kazakistan	4	Olgunlaşma	13.000 dolar seviyesinde kişi başına düşen gelire sahiptir. Hızlı bir gelişme sürecindedir. Ülkede altyapı yatırımları ve lojistik hizmetleri bakımından gelişme imkânları yüksektir. Zengin petrol ve doğalgaz kaynakları ve küresel enerji hatlarının merkezinde yer alması nedeniyle, ülke küresel ticaretin önemli aktörlerindedir.
Kırgızistan	2	Kalkışa Hazırlık	Kırgızistan Orta Asya'nın fakir ülkelerindedir. 1.200 dolar seviyesinde düşük bir milli gelire ve genelde kırsal nüfus ağırlıklı bir iktisadi yapıya sahiptir. Ülkede dış yardımlar ve desteklerle gelişme süreci devam etmektedir.
Kore (Güney)	5	Kitlevi Üretim	Kişi başına düşen gelir 25.000 dolar seviyesindedir. Japonya'dan sonra İpek Yolu'nun sonundaki en gelişmiş ekonomidir. İleri teknoloji üreten bir ekonomik yapı ve demokratik rejimiyle yeni modernleşmenin en önemli temsilcisidir.
Moğolistan	3	Kalkış	4.000 dolar kişi başına gelirle ve dünyanın zengin doğal kaynaklarına sahip olmasının avantajıyla hızla gelişen bir ekonomidir. Ülkede komünizm deneyiminden sonra artan uluslararası yatırımlar ve doğal kaynak ihracatı ile hızlı bir modernleşme yaşanmaktadır. Ülke, kalkış aşamasında gerek altyapı yatırımlarının gerekse nüfusunun artması ile birlikte hızla modern bir ekonomi haline gelebilir.

Pakistan	3	Kalkış	Pakistan 1.300 dolar gibi düşük bir gelirle dünyanın en büyük 35 ekonomisinden biridir. Ülkede nükleer enerji ve bilişim sektörü yatırımları yapılsa da, halen siyasi kargaşa ve terör örgütlerinin etkinliği ve uluslararası çatışmalar nedeniyle kısa dönemde kalkış aşamasından ileriye gidış beklenmemektedir.
Rusya	3	Olgunluk	Rusya 1950'li yıllarda kalkış aşamasından olgunluğa ve komünist kitlevi üretim aşamasına geçmesine rağmen, sanayiye yenileyememesi ve iktisadi refahın 1990'lı yıllara doğru çökmesiyle birlikte pozisyon kaybetmiştir. 2002 yılına kadar ülkede ekonomik ve siyasi krizler aşılamamıştır. 2002 yılından sonra enerji ihracatı ve ekonomik istikrarın sağlanması ile birlikte ülke yeniden gelişmiş ekonomi özelliklerini göstermektedir.
Tacikistan	1	Geleneksel	Orta Asya'nın Çin sınırında en gelişmemiş bölgesidir. 1.000 dolar seviyesinde kişi başına düşen gelirle ve Çin'in ikincil bir piyasası konumundaki pazarı ile Ortaçağ İpek Yolu ticareti döneminden bile daha geride özellikler göstermektedir.
Türkiye	4	Olgunluk	10.000 doların üzerinde milli geliri, uzun süren demokratik tecrübesi ve Batı ülkelerine yakın bir ekonomik performans göstermesiyle olgunluk aşamasında bir ülkedir. Ülkede üretimin %70'inden fazlası sanayi sektörü tarafından yapılmaktadır. İmalat ürünleri ağırlıklı bir ihracat yapısı vardır.
Türkme-nistan	3	Kalkış	8.000 dolara yaklaşan kişi başına milli gelir ve zengin doğal kaynakları ile hızlı gelişen ülkelerdendir. Orta Asya'nın en zengin doğal gaz rezervlerine sahip olması ve dünya pazarları ile hızlı entegrasyon sayesinde ülkenin iktisadi gelişimi devam etmektedir. 2000'den sonra %10-20 arasında büyüme hızıyla ortalama beş yılda bir kat daha büyümektedir.
Ukrayna	3	Kalkış	4.000 dolar seviyesinde milli gelir ve AB'ye akan enerji hatlarındaki ekonomik avantajıyla hızlı gelişme potansiyeli olan bir ekonomidir. Ülkede Rusya'nın ekonomik ve siyasi baskıları ekonominin dönüşümünü olumsuz etkilemektedir.

5. İpek Yolu Ekonomilerinde İktisadi Rekabet ve Gelişme

Bir ülkeyi diğer ülkeden üstün kılan rekabetçi özelliklerin neler olduğu ve bunun ekonomik gelişmişlik açısından önemi Porter (1991) tarafından ortaya konduktan sonra, ülkelerin rekabet gücü gelişme tartışmaları arasında yer almıştır. Porter'a göre, ülkelerin refahı, rekabet avantajına bağlıdır ve ülkeler öncelikle sahip oldukları faktörlerle kalkınma sürecine girerler. İkinci aşamada yabancı sermaye yatırımlarını teşvik ederek ve ülkeye teknoloji ithali ile önceleri emek yoğun üretim süreçlerini teknoloji yoğun biçimlere dönüştürerek rekabetçi güçlerini artırır. Ülkelerin üretim ve bilgi yeteneklerini artırarak yenilikçi ve rekabet üstünlüğü elde etmesi ise gelişmenin en üst seviyesi haline gelecektir.²⁴ Ülkelerin büyüme hızı kadar önemli bir ekonomik gücü de, rekabetçi yapılarına bağlıdır. 1990 yılında Porter, bir ülkenin rekabet gücünün faktör şartları, talep şartları, firma stratejisi ve yönetim becerileri ile bağlı ve destek sektörlerin oluşturduğu dört yönlü ve karşılıklı ilişkiye bağlı 'rekabet elması' ile gösterilebileceğini iddia etti.²⁵ Bu tez, birçok ülkenin rekabet yeteneklerinin birbirinden farklı şekilde oluşmasının nedenlerini anlamamıza yardımcı olmuştur.

Rekabet gücünün ülke çapında anlaşılır ve kurumsal değerlendirme imkânı verecek şekilde analizi, ilk kez 1994 yılında, Dünya Ekonomik Forumu (World Economic Forum-WEF) tarafından yapılmıştır. Bu değerlendirme Porter'ın yaklaşımını esas alarak yapılan bir değerlendirmedir. Burada ülkeler rekabetçilik yönünden bir sınıflandırılmaya tabi tutulmaktadır. Bu sıralama ülkeler arasında gelir, uluslararası ticarete ulaşabilme, işgücü ve devlet endüstri işbirliği açısından değerlendirme yapma imkânı sağlamıştır.²⁶ Bugün ülkelerin rekabetçi yapısı rekabet faktörlerine bağlı olarak, Dünya Rekabet Forumu Raporlarında faktör temelli, etkinlik temelli ve yenilik temelli olarak sınıflandırılarak incelenmektedir.²⁷ Ülkelerin rekabetçilik yönünden sınıflandırılması, rekabet gücünün temel özelliğini ölçmek için geliştirilmiş bir ölçüğe dayanmaktadır. Rekabeti oluşturan faktörler 12 başlıkta toplanmış ve bu

²⁴ Kotler vd., p. 87.

²⁵ Porter, M. E., "The Competitive Advantage of Nations", *Harvard Business Review*, March-April 1990, pp. 74-91.

²⁶ Dulupçu, M. A., *Küresel Rekabet Gücü, Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme*, Nobel Yayınları, Ankara, 2001, s. 101.

²⁷ WEO, *The Global Competitiveness Report*, 2012-2013, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf

başlıklar 3 safhada sınıflandırılmıştır. Buna göre, birinci safhada (faktör temelli) kurumlar, altyapı, makroekonomik çevre, sağlık ve ilköğretim gibi faktörlere sahip ülkeler sınıflandırılmıştır. İkinci safhada (etkinlik temelli), yükseköğretim, mal ve emek piyasalarının etkinliği, finansal piyasalarda gelişme, teknoloji kullanabilme yeteneği, piyasa büyüklüğü yer almaktadır. Üçüncü safhada (yenilik temelli), işletmelerin büyüklüğü ve yüksek yönetim becerileri ve yenilik yapabilme faktörlerinin yer aldığı ekonomiler sınıflandırılmaktadır. Porter'ın yaklaşımını esas alan bu yaklaşıma göre, ülkelerin gelişme safhası (1)faktör temelli ekonomileri, (1@2)geçiş ekonomisi faktörden etkinlik ekonomisine geçişi, (2) etkinlik temelli ekonomiyi, (2@3)geçiş ekonomisi etkinlikten yenilik ekonomisine geçişi, (3)yenilik ekonomilerini göstermektedir. Bu tasnif açısından İpek Yolu ekonomilerinin faktör temelli yapıdan etkinlik temelli bir yapıya doğru evirilmekte olduğunu, bu sürecin yeniliğe doğru kayması halinde İpek Yolu'nun dünyada rekabetin yeni alanı olacağını iddia etmek yanlış olmayacaktır.

Tablo 11: İpek Yolu Ülkelerinin Rekabet Gücü Sıralamaları

ÜLKELER	Gelişme Safhası	2013	2014	Statü
Japonya	3	10	9	Yenilik
Kore	3	19	25	Yenilik
Çin	2	29	29	Etkin
Türkiye	2→3	43	44	Yenilik Geçiş
Azerbaycan	1→2	46	39	Etkinliğe Geçiş
Kazakistan	2→3	51	50	Yeniliğe Geçiş
Hindistan	1	59	60	Faktör Temelli
İran	1→2	66	82	Etkinliğe Geçiş
Rusya	2→3	67	64	Yeniliğe Geçiş
Ukrayna	2	73	84	Etkin
Gürcistan	2	77	72	Etkin
Ermenistan	2	82	79	Etkin
Moğolistan	1→2	93	107	Etkinliğe Geçiş
Tacikistan	1	100	-	Faktör Temelli
Pakistan	1	124	133	Faktör Temelli
Kırgızistan	1	127	121	Faktör Temelli

Kaynak: *The Global Competitiveness Report*, 2012-13-14.

İpek Yolu ülkeleri arasında Japonya ve Kore dışında kendi teknolojilerini orijinal şekilde üretebilen ve geliştirebilen bir ülke yoktur. Rusya, Türkiye ve Kazakistan ise yenilik safhasına geçebilecek kapasiteye sahiptir. Çin ve Hindistan dünyanın en büyük beş ekonomileri arasında yer almasına rağmen, henüz yenilik aşamasına geçememiştir. Özellikle Hindistan büyük nüfusu ve düşük gelir grubunda yer alması nedeniyle rekabetçi gücünü yükseltmekte zorluk çekmektedir. Bunun yanı sıra Tacikistan, Pakistan ve Kırgızistan gibi ülkeler ise tamamen faktör zenginliği dışında herhangi bir avantajı olmayan ülkeler konumundadır (Tablo 11).

6. Rostow ve Porter Yaklaşımlarına Göre İpek Yolu Ekonomilerinin karşılaştırılması

Rostow'un gelişme safhalarını kişi başına düşen milli gelir rakamları gösterge olarak verebilmektedir. Porter'un yaklaşımının esası ise rekabet gücü sıralamasıdır. Bu iki kritere göre İpek Yolu ekonomileri karşılaştırmalı olarak değerlendirilirse, onların gelişme seviyelerini net olarak ortaya koymak mümkün olabilir.

Şekil 1: Rekabet gücü ve Kişisel Refah Gücü Matrisi²⁸

		Rekabet gücü	
		Yüksek (1-50 arası)	Düşük (50 ve üzeri)
Kişi Başına Milli Gelir	Yüksek (10000 ve üzeri)	Japonya Kore Türkiye Kazakistan	Rusya
	Orta (5000-10000 arası)	Çin Azerbaycan
	Düşük (0-5000)	Hindistan Ukrayna Ermenistan Gürcistan Moğolistan Kırgızistan Pakistan Tacikistan

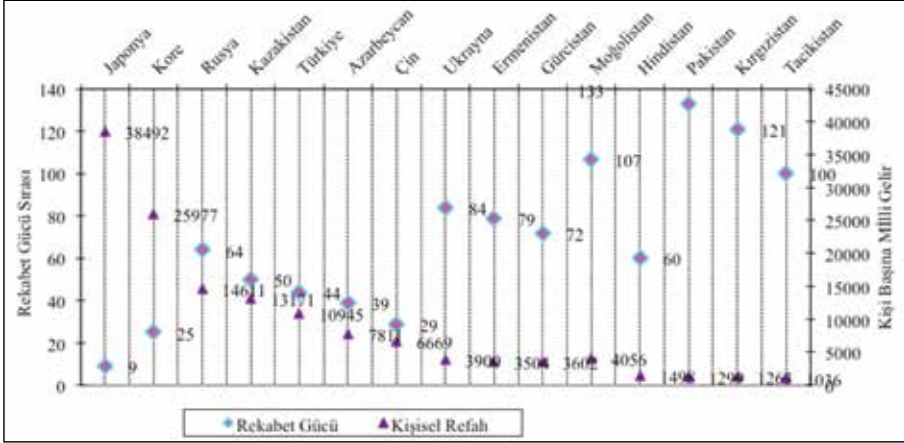
²⁸ Sınıflandırma Tablo 1'deki verilere dayalı olarak yapılmıştır.

İpek Yolu ekonomilerinin rekabet gücünü ve kişi başına gelir yönünden analizini, rekabet gücü ve kişisel refah gücü matrisi ile gösterebiliriz. Buna göre, matriste yatay olarak rekabet gücü yönünden 0-50 arasındaki ülkeler birinci sütunda 'yüksek', 51 ve üzeri ülkeler ikinci sütunda 'düşük' olarak sınıflandırılmıştır. Dikey olarak kişisel rekabet gücü üçlü sınıflandırma ile gösterilmiştir. Buna göre ilk satırda 10.000 dolar ve üzerinde gelir elde eden ülkeler, ikinci satırda, 5000-10.000 dolar arasında gelir elde eden ülkeler ve üçüncü satırda, 5.000 doların altında gelir elde eden ülkeler gösterilmektedir (Şekil 1).

Birinci bölgede, 10.000 doların üzerinde gelir elde eden ve rekabet gücü sıralamasında ilk 50 ülke arasında yer alan ülkeler olarak Japonya, Kore, Kazakistan ve Türkiye bulunmaktadır. İkinci bölgede ise sadece Rusya vardır. Rekabet gücü açısından sıralamalarda ilk yirmi ülke arasında Japonya ve Kore dışında İpek Yolu ekonomileri bulunmamaktadır. Gelir ve rekabet gücü yönünden henüz gelişme safhasında olan İpek Yolu ekonomilerinin içerisinde, kişi başına düşen geliri 10.000 doları aşan ve rekabet gücü sıralamasında ilk 50 ülke arasında bulunan ülkeler Kazakistan ve Türkiye'dir. Kazakistan İpek Yolu ekonomilerinin gelişmede en parlak ülkesi durumundadır. Dünyanın üretim üssü olan Çin rekabet sıralamasında 29. sıradadır. Çin İpek Yolu ekonomileri içerisinde rekabet gücü en yüksek ülkeler arasındadır. Ülkede kişi başına düşen milli gelir 10.000 dolar seviyesine yaklaştıkça, Çin rekabet gücü sıralamasında da ilk yirmi ülke arasına girecektir. Toplam GSMH itibarıyla dünyanın ikinci büyük ekonomisi olan Çin, bu gücünü rekabetçi bir güçle birleştğinde geleceğin en önemli güçlerinden biri olabilecektir (Şekil 1).

İpek Yolu ekonomilerini rekabet gücü ve iktisadi refah matrisi çerçevesinde incelediğimizde, en dikkat çekici ülkenin Türkiye olduğu ortaya çıkmaktadır. Gelir seviyesi yüksek, rekabet gücü düşük ülke Rusya'dır. Rusya doğal kaynak zengini olması ve üretimde yenilikçi teknolojilerde halen ileri seviyelere geçememesi nedeniyle rekabet gücü yavaş artmaktadır. Gelir açısından orta seviyede, ancak rekabet gücü yüksek olan ülkeler Çin ve Azerbaycan'dır. İpek Yolu ekonomilerinin çoğunluğu ise hem gelir hem de rekabet gücü yönünden düşük seviyelerdedir (Şekil 1). İpek Yolu ekonomilerinin rekabet gücü ve kişisel refah açısından tek bir şekilde gösterildiğinde, rekabet gücü sıralamasında üstte yer alan ülkelerde kişisel refahın da yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır (Şekil 2).

Şekil 2: İpek Yolu Ülkeleri Rekabet Gücü Sıralaması ve Kişi Başına Milli Gelir (ABD Doları) (2013)



İpek Yolu ekonomileri içerisinde bulunan ülkelerin rekabet gücünde genelde bir artış vardır. Rekabet yeteneklerinin ekonomik büyümedeki performans kadar hızlı artmadığı söylenebilir. Azerbaycan ve Kazakistan rekabet sıralamasında ve kişisel refah artışında hızlı yükseliş gösteren ekonomilerdendir. İpek Yolu ülkelerinin tamamı İpek Yolu'nun merkezinde yer alan ekonomiler olarak rekabet ortamında etkinliğini artırabilen ülkelerdendir. İpek Yolu ekonomileri arasında bulunan Pakistan, Kırgızistan, Hindistan ve Tacikistan gibi ülkeler faktör temelli seviyede düşük rekabet gücüne sahiptirler. Yani bu ülkeler sadece temel altyapı sorunlarını çözmeye yakın ve doğal kaynaklara bağlı ekonomik yapılara sahiptirler. Azerbaycan ve İran faktör temelli yapıdan etkinlik temelli yapıya geçiş sürecindedir. Yine Çin, Ukrayna, Gürcistan ve Ermenistan gibi ülkeler etkinlik temelli ekonomiler arasındadır. Rusya, Türkiye ve Kazakistan yenilik temelli bir rekabet gücüne sahip olma sürecindedir. Bu durum İpek Yolu ekonomilerinin rekabet gücünün arttığını ve gelecekte faktör temelli bir ekonomik yapıdan etkinlik ve yenilik temelli bir ekonomik yapıya yöneldiklerini ortaya koymaktadır. Rekabet gücü açısından en önemli sıkıntı, ülkelerin rekabet gücü sıralamasında genelde ilk 50 (elli) ülke arasında yer almamalarıdır. En yüksek rekabet gücüne sahip ülke Çin'dir. Çin'den sonra rekabet gücü en yüksek ülke Türkiye'dir. Türkiye İpek Yolu ekonomileri içerisinde yenilik temelli ekonomik yapıya dönüşmesi mümkün görünmektedir.

İpek Yolu ekonomilerinin merkezinde yer alan, Orta Asya ve Ortadoğu ülkelerinde büyüme hızı 2013 ve 2014 yılının ilk dönemlerinde %6,5 civarında devam etmektedir. Önceki yıllarda yüksek büyüme hızlarına sahip Türkiye, Rusya, Hindistan gibi aynı coğrafyadaki yükselen ekonomilerin büyüme hızlarında ortaya çıkan yavaşlama bu ülkeleri de etkilemektedir.²⁹ Özellikle enerji talebindeki yavaşlama bu ülkelerin büyüme hızlarını etkileyerek, rekabetçilikte veya iktisadi refahta bir üst seviyeye yükselmeyi zorlaştırmaktadır. İpek Yolu ekonomileri gelişmede bölge içi refah alanı haline gelmesi durumunda ülkelerde refah artışı da sürekli olabilecektir.

İpek Yolu ekonomilerinin gelişmesi ile dünya ekonomisinde az gelişmişlik sorununun azaldığı ve bunun dünyanın geri kalmış bölgelerine iktisadi refahın ulaştırılmasında da önemli olduğu söylenebilir. Özellikle Çin ekonomisinin hızla gelişmesi ve doğal kaynak ihtiyacının artması Çin çokuluslu işletmelerinin Afrika ülkelerine doğru yönelmesine neden olmaktadır. Afrika'da altyapı yatırımlarının yapılması ve iktisadi rekabetin artması açısından Çin, batı ekonomilerine alternatif olarak durmakta ve küresel ekonomik gelişmeye katkı sağlamaktadır.³⁰ Rostow yaklaşımına göre bu gelişme komünist olmayan yöntemlerle geleneksel toplumların değişim sürecine katkı yapacaktır. Yine İran ve Türkiye'deki iktisadi gelişme Ortadoğu ve Doğu Akdeniz ülkelerinin iktisadi gelişimini etkileyecektir. İpek Yolu ekonomilerinin dünya ekonomisinde rekabetçi üstünlüğü petrol, doğal gaz ve zengin maden yataklarına sahip olması nedeniyle oluşan enerji temelli sektörlerdeki gelişmeye bağlıdır. İpek Yolu ekonomileri, faktör kaynaklı refah artışının yenilikçi ekonomik yapıya evrilmesi ile dünya ekonomisinin merkezi haline de gelebilirler.

İpek Yolu ekonomileri arasında bulunan Çin ve Hindistan kalabalık nüfusları ve bilgi teknolojilerine dayalı sektörlerdeki artan rekabetçi güçleri ile bünyesindeki ekonomik çarpıklıklara rağmen dünya ekonomisinin yeni üretim ve tüketim merkezi olma yolundadırlar. Rostow'un yaklaşımındaki olgun ekonomi seviyesine 2,5 milyardan fazla nüfusla ulaşılması halinde dünya ekonomisinin refah alanı Avrupa ve Amerika'dan İpek Yolu'na doğru kayabilecektir.

²⁹ IMF, *Regional Economic Outlook Middle East and Central Asia*, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/reo/2014/mcd/eng/pdf/cca0514.pdf>.

³⁰ Lucy Corkin, Christopher Burke and Martyn Davies, "China's Role in the Development of Africa's Infrastructure", *Documents de travail du SAIS dans African Studies* 04-08 (2008).

7. Sonuç

20. yüzyılın sonunda post-komünist ülkeler, İpek Yolu çevresinde adeta yeniden doğarak siyasi, iktisadi ve sosyal mücadele alanına katıldılar. Sovyet modelinin dağılması ve Çin modelinin transformasyonu ile komünizmi esas alan iki gelişme modeli de akim kalmıştır. Özellikle İpek Yolu'nda Sovyetler Birliği'nden kopan ülkeler, kendi milli devletlerini oluşturdukları sancılı dönemi geçirdikten sonra ulusal iktisat politikaları ile milletlerinin refahını artıracak bir yöntem olarak kapitalist modeli benimsediler.³¹ Bu dönüşüm, post-komünizm döneminde iktisadi refahın artmasının mümkün olup olmayacağını da göstermiş oldu. Bu makale, İpek Yolu ekonomilerinin iktisadi gelişimini ve dönüşümünü komünist olmayan yöntemlerle ve aşamacı yaklaşımlarla iktisadi gelişmeyi inceleyen Rostow ve Porter'a göre analiz etmiştir. Sonuçta, 1960'lardan sonra gerileyen komünist kalkınma modellerini terk eden ve kapitalist modelin oluşturduğu rekabetçi ortamda rekabet gücünü artırabilen ülkelerde iktisadi refah artmıştır.

İpek Yolu ekonomilerinin çoğunluğu Rostow'un tasnifiyle kalkış veya harekete geçiş aşamasındadır. Bu ekonomilerin çoğunluğunun faktör zengini, fakat üretim yetenekleri zayıf ülkeler olması nedeniyle 1990-2000 yıllarının istikrar mücadelesi ile geçirilmesine neden olmuştur. 2000'li yıllardan sonra başta Çin olmak üzere Rusya, Hindistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkiye, İran ve Türkmenistan gibi ülkelerde iktisadi refah hızlı bir şekilde artmıştır. Geleneksel toplumdan kalkış aşamalarına geçmeleri 2000'li yılların ortalarına doğru mümkün olmuştur. İpek Yolu ekonomileri arasında kapitalist gelişme yöntemlerini uygulayarak rekabetçi gücünü artırmada en başarılı ülke, Çin ve Kazakistan olmuştur. Çin ekonomisi dünyanın üretim üssü olarak büyümede küresel anlamda öncüdür.

İpek Yolu ekonomileri açısından iktisadi gelişmede en çarpıcı olumsuzluk, gelir dengesizliği ve ekonomik gelişmişlik farklılıklarıdır. Bu anlamda İpek Yolu ekonomileri arasında Japonya ve Kore gibi dünyanın en gelişmiş ekonomiler olduğu gibi, Afganistan, Tacikistan ve Özbekistan gibi dünyanın en geri kalmış ülkeleri de bulunmaktadır. Aralarındaki gelir farkı 37.000 dolar kadardır. Yine Hindistan ve Çin

³¹ Zbigniew Brzezinski, "Post-Communist Nationalism", *Foreign Affairs*, Vol. 68, No. 5, 1989, pp. 1- 25.

gibi ülkelerde dünyanın en büyük gelir farklılıkları vardır. İlginç bir durum ise dünyanın en büyük beş ekonomisinden üçünün İpek Yolu ekonomileri arasında olmasına rağmen, rekabetçilikte ilk beş sırada İpek Yolu ekonomilerinden herhangi birinin olmamasıdır.

Sonuçta, Rostow ve Porter yaklaşımlarına göre İpek Yolu ekonomileri komünist toplum aşamasındaki sorunlarından hızla sıyrılarak çoğunlukla gelişme yolundadırlar. Ancak bu ekonomilerde İskandinav ülkelerinde olduğu gibi eşitlikçi bir kapitalist modelin oluşmadığı, gelir dağılımının sorunlu olduğu ve rekabet gücünün yavaş yükseldiği bir kapitalist dönüşümün varlığından söz edilebilir. İpek Yolu ekonomilerinde ekonomik gelişme ağırlıklı olarak doğal kaynak zenginliğinin bir unsuru olduğu için ülkelerin elde ettiği refahın topluma dağıtılmasında iktisat politikasında şehirleşme, sosyal güvenlik politikası ve yerel pazarların gelişmesine dönük politikalar etkili olabilir.

KAYNAKÇA

- Bhala, Kara Tan. "Patterns of Asian growth", *Asian Affairs*, Vol. 29, No. 1, 1998, pp. 39-53.
- Boettka, Peter J. *Why Prestroyka Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation*, Routledge, London UK, 1993.
- Brezinski, Zbigniew. "A geostrategy for Eurasia", [www.comw.org/pda/fulltext/9709brzezinski.html\(e.t.05/05/2012\)](http://www.comw.org/pda/fulltext/9709brzezinski.html(e.t.05/05/2012))
- Brzezinski, Zbigniew. "Post-Communist Nationalism", *Foreign Affairs*, Vol. 68, No. 5, 1989, pp. 1-25.
- Desai, Padma. "Soviet Growth Retardation", *The Economic Review*, Vol. 76, No. 2, Papers and Proceedings of the Ninety-Eighth Annual Meeting of the American Economic Association, May 1996, pp. 175-180.
- Dulupçu, Murat.A. *Küresel Rekabet Gücü, Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme*, Nobel Yayınları, Ankara, 2001.
- Hunter, Murray. "The Stages of Economic Development from an Opportunity Perspective: Rostow Extended", *Geopolitics, History, and International Relations*, No. 2, 2012, pp. 52-80.
- IMF. *Regional Economic Outlook Middle East and Central Asia*, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/reo/2014/mcd/eng/pdf/cca0514.pdf>
- Kotler, Philip, Somkid Jatusripitak and Suvit Maesincee. *Ulusların Pazarlanması, Ulusal Refahı Oluşturmada Stratejik Bir Yaklaşım*, çev. Ahmet Buğdaycı, 2. baskı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005.
- Lucy Corkin, Christopher Burke and Martyn Davies. "China's Role in the Development of Africa's Infrastructure", Documents de travail du SAIS dans *African Studies*, 04-08 (2008).
- Porter, Micheal E. "The Competitive Advantage of Nations", *Harvard Business Review*, March-April 1990, pp. 74-91.
- Porter, Micheal E. *The Competitive Advantage of Nations*, First Pub., the Macmillan Pres L., London, 1990.
- Reinert, Erik S. "The Role of the State in Economic Growth", *Journal of Economic Studies* Vol. 26, No. 4/5, 1999, pp. 268-326.
- Rodrik, Dani. "The Past, Present, and Future of Economic Growth", *Challenge*, Vol. 57, No. 3, 2014, pp. 5-39.

- Rostow, Walt Whitman. *İktisadi Gelişmenin Merhaleleri*, Çev. Erol Güngör, Ötüken Yayınları, İstanbul, 1996.
- Rostow, Walt Whitman, “The Stages of Economic Growth”, *The Economic History Review*, Vol. 12, No. 1, 1959, pp. 1-16.
- Tisdell, Clem. “Economic Reform and Openness in China: China’s Development Policies in the Last 30 Years”, *Economic Analysis and Policy*, Vol. 39, No. 2, 2009.
- Ülgener, Sabri F. *Milli Gelir, İstihdam ve İktisadi Büyüme*, 7. basım, Der Yayınları, İstanbul, 1991.
- WEF. *The Global Competitiveness Report*, 2012, 2013, 2014.
- WTO. *Trade Profile*, tat.wto.org/CountryProfile.
- UNDP, *Human Development Index (HDI)*, 2014.
- Yıldıran, Mustafa. *İpek Yolu Ekonomileri, Türkiye İçin Alternatif Vizyon*, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2013.
- Yıldıran, Mustafa. “Türkiye’nin hayat alanındaki dış ticaret stratejisi: Doğudan yükselen pazarlar ve yeni yönelimlerin ekonomi politiği”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2010, s. 313-338.

Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın Uluslararası İlişkiler Tasarımı

Muammer ÖZTÜRK¹

Öz

Şangay İşbirliği Teşkilatı (ŞİT), kurulduğu 2001 yılından bugüne sergilemiş olduğu hızlı gelişim seyri ve ses getiren bildirilerin seslendirildiği bir platform olma yönüyle dikkatleri üzerinde toplamıştır. Kökeni Şangay Beşlisi isimli topluluğa dayanan ŞİT, ortaya koyduğu hızlı kurumsallaşma süreciyle ve ses getiren bildirileriyle bölgesel işbirliği teşkilatı olmanın ötesine geçmiştir. ŞİT'in bildirilerinde en öne çıkan mesajı, tek kutuplu dünyanın bugünkü sorunları çözmeye yetersiz kalmaya mahkûm olduğudur. Bu mesaj, uluslararası ilişkilerde yeni bir işbirliği modeline olan ihtiyaca işaret etmiştir. Bu vurguya ilave olarak ŞİT, kendisinin bu yeni işbirliği modelini temsil ettiğini duyurmuştur. Dünyanın uluslararası ilişkilerde yeni bir model ihtiyacının belirgin olduğü günümüzde, ŞİT'in bu mesajı, bu teşkilatı uluslararası sahada yeni bir model sunma yönüyle irdelenmeye değer bir konu kılmaktadır.

Anahtar kelimeler: *Şangay Beşlisi, Şangay İşbirliği Teşkilatı, Şangay ruhu, bölgesel işbirliği modeli, uluslararası ilişkiler tasarımı*

¹ Dr., Siyaset Bilimci, ozturkmr@yahoo.de

The Shanghai Cooperation Organization's Design of International Relations

Abstract

The Shanghai Cooperation Organization (SCO) was established initially as the Shanghai Five in 1996. The Shanghai Five was transformed into the Shanghai Cooperation Organization (SCO) in 2001. SCO has caught the attention of the world public through its rapid development beginning from its founding days in 2001 and being a platform of declarations of the need for a new model of cooperation in international relations. SCO has managed to represent a more comprehensive entity reaching beyond the structure of a regional organization through its accomplishments in terms of rapid organizational development and its agenda-setting declarations delivered at its yearly summits. One of the most remarkable has been the SCO's message that "unilateral action cannot resolve the existing problems". This message is a manifestation of the need for a new model of international relations. The SCO also has declared that it represents a new model of international cooperation. It is a fact that the world is in need of a new model for cooperation in international relations. This need makes the SCO's messages a subject worth studying in detail.

Keywords: *The Shanghai Five, Shanghai Cooperation Organisation, Shanghai spirit, model for regional cooperation, design of international relations*

1. Giriş

Sovyetler Birliği'nin (SSCB) 1991 yılında dağılmasının hemen ardından bu birliğin hâkim ya da komşusu olduğu coğrafyada bir dizi yeni bölgesel teşkilatın kurulduğuna şahit olunmuştur. SSCB sonrası dönemde Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya gibi bölgelerde ortaya çıkan ekonomik, siyasi ve askeri amaçlı işbirliği teşkilatlarının neredeyse tamamında SSCB'nin eski patronu olan Rusya, faal ya da kurucu üye statüsü ile rol almıştır.² SSCB sonrası dönemde ortaya çıkan işbirliği oluşumları arasında en dikkat çekenlerden biri, Şangay İşbirliği Teşkilatı³ (ŞİT) olmuştur. Şangay İşbirliği Teşkilatı, 2001 yılındaki kuruluşundan bugüne dek sergilediği kurumsal gelişim seyri, yıllık zirveleri ve yeni bir uluslararası ilişkiler modeline olan ihtiyacın vurgulandığı bildirileri ile uluslararası kamuoyunda kendinden söz ettirmeyi başarmıştır. Kurulduğu 2001 tarihinden bugüne dek rüştünü ispat yolunda oldukça mesafe kat etmiş olan ŞİT, bütün bu performansı ile küresel ölçekte yeni bir oyuncu olma kararlılığının işaretlerini yeterince ortaya koymuştur. ŞİT'in ortaya koyduğu bu tablo, onu incelenmeye değer bir konu kılmıştır. Bu makalede bu itibarla, öncelikle ŞİT'in kurumsal gelişim seyrine atıfla yetkin bir uluslararası teşkilat olma potansiyelinin genel bir fotoğrafı sunulacaktır. Diğer yandan ise ŞİT'in yıllık zirvelerinde duyurduğu bildirilerde dile getirdiği yeni uluslararası ilişkiler yaklaşımının ana hatları belirlenmeye çalışılacaktır.

2. Yeni Nesil Bir İşbirliği Teşkilatı'nın Portresi

Devletler, bir dizi siyasi, ekonomik ve hatta ideolojik motiflerden dolayı bölgesel işbirliklerine üye olma eğilimi göstermektedir. Bunların en başında küresel teşkilatların bölgesel sorunların çözümünde etkin olamayışı gelmektedir.⁴ Bölgesel istikrarın temini amacıyla ortaya çıkan bölgesel ölçekli yeni roller arayışı, bölgesel işbirliği ya da güvenlik

² SSCB'nin dağılmasının ardından evvelce SSCB'nin etkin olduğu bölgede kurulan belli başlı bölgesel teşkilatlar hakkında özet bilgi için bkz. "Die wichtigsten Regionalorganisationen im postsowjetischen Raum", *Russland-Analysen*, No. 216, 11 March 2011, pp. 8-10, <http://www.laender-analysen.de/russland/pdf/Russlandanalysen216.pdf>, Erişim: 01.05.2013.

³ Bu makalede 'örgüt' ifadesi yerine 'teşkilat' ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir.

⁴ Başlıca küresel teşkilat olan Birleşmiş Milletler (BM) uluslararası hadiseleri yönetmede etkin rol alamaması sebebiyle birçok eleştiriye konu olduğu burada belirtilmelidir. Bu eleştirilerin ulaştığı netice BM sisteminde ciddi bir yeniden düzenlemenin gerekli olduğu yönündedir. Bu konudaki tartışmalara örnek olarak bkz. "Change is possible after all: Reforming the United Nations", *Deutsche Welle*, 26.07.2010, <http://www.dw.de/change-is-possible-after-all-reforming-the-united-nations/a-5838856>, Erişim: 29.05.2013; "UN reform process mired by lack of consensus", *Deutsche Welle*, 05.01.2010, <http://www.dw.de/un-reform-process-mired-by-lack-of-consensus/a-5087253>, Erişim: 29.05.2013.

teşkilatlarının kuruluşuna kaynaklık etmektedir.⁵ SSCB'nin dağılışının ardından Asya'da kurulan ŞİT, yeni nesil bölgesel işbirliği teşkilatı olarak dünya kamuoyunun ilgisini üzerinde toplamıştır. ŞİT'in kökeni, Şangay Beşlisi isimli topluluğa dayanmaktadır. Şangay Beşlisi, 1996'da Çin, Rusya, Tacikistan, Kırgızistan ve Kazakistan arasında bölgesel güvenlik politikalarını uyumlulaştırmaya hizmet etmek üzere daha çok güvenlik odaklı olarak kurulmuştur. Şangay Beşlisi adıyla kurulan birliğin, beşinci yıldönümünü kutladığı 15 Haziran 2001'de Çin'nin Şangay şehrindeki toplantısında üye ülkeler ve Özbekistan arasında Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın Kuruluşu Bildirisi⁶ imzalanmıştır. Bu gelişme ile yeni bir bölgesel güvenlik teşkilatının doğuşu duyurulmuştur.

Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın en temel başarısı, Çin ve Rusya gibi iki büyük gücü tek çatı altında birleştirebilmesi olmuştur. 1969 yılında yaşanan sınır anlaşmazlığında iki sosyalist kardeş ülke olan Sovyetler Birliği ve Çin Halk Cumhuriyeti, ideolojik farklılıklar sebebiyle neredeyse savaşın eşiğine gelmişti. Bu savaşın çıkması engellenmiş olsa da Çin ve Rusya arasındaki sınırlarla ilgili tartışmalar devam etmişti. Kısacası Şangay İşbirliği Teşkilatı, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Çin ile sınırı bulunan ülkeler olan Rusya ile Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ı aynı bünye içerisinde biraraya getirmeyi başaran bir teşkilat olarak kurulmuştur.⁷ Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın hâlihazırda üye ülkeleri, Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'dır. Moğolistan, 2004'te, İran, Pakistan ve Hindistan ise Temmuz 2005'de ŞİT'e gözlemci statüsünde katılmıştır.⁸ İran, 2008'de teşkilata üyelik müracaatında bulunmuş, ancak bu ülkeye yönelik Birleşmiş Milletler (BM) yaptırımları sebebiyle üyelik müracaatı ŞİT tarafından işleme alınmamıştır. Zira ŞİT kuralları, BM yaptırımlarına tabi ülkelerin üyeliğe kabul edilmesini engellemektedir. Beyaz Rusya ve Sri Lanka, 2009'dan beri bu teşkilatın diyalog işbirliği içerisinde olduğu ülkelerdir.⁹ 2012'de yapılan Pekin Zirvesi'nde Türkiye ile diyalog ortaklığı kurulması

⁵ Yannis Valinakis, *The Black Sea Region: Challenges and Opportunities for Europe*, Chaillot Papers, Institute for Security Studies, Western Europe Union, Paris, July 1999, p. 47.

⁶ Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın Kuruluş Bildirisi'nin tam metni için bkz. http://www.ecrats.com/en/normative_documents/2006, Erişim: 23.05.2013.

⁷ Peter Philipp, "Rusya Asya'da da atakta", *Deutsche Welle*, 27.08.2008, <http://www.dw.de/rusya-asyada-da-ataкта/a-3597849>, Erişim: 01.02.2013.

⁸ Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın kuruluşu ve genişleme süreci hakkında bilgi için bkz. http://www.scosummit2012.org/english/2012-04/28/c_131558560.htm, Erişim: 08.05.2013.

⁹ Bkz. "Die wichtigsten Regionalorganisationen im postsowjetischen Raum", op.cit., p. 8.

kararlaştırılmıştır. ŞİT'e üye ülkelerin toplam yüzölçümü, 30.139.000 Km²'lik bir alanı kaplamaktadır. Bu yüzölçümü, Asya kıtasının 3/5'ine eşittir. ŞİT'in coğrafi kapsam genişliği, Kaliningrad'dan Vladivostok'a ve Beyaz Deniz'den Güney Çin Denizi'ne kadar uzanan bir bölgeyi kapsamaktadır. Gözlemci statüsündeki ülkelerin toprak büyüklükleri de eklendiğinde, ŞİT'in coğrafi kapsamı, Hint Okyanusu'ndan Orta Doğu'ya kadar ulaşmaktadır. Üye ülkelerin tamamının nüfusu, 1 milyar 525 milyonluk bir rakama ulaşmaktadır ki bu da bütün dünya nüfusunun dörtte birine tekabül etmektedir. ŞİT üyesi ülkeler ile gözlemci ülkeler, dünya doğal kaynaklarının %17,5'ine, mevcut doğalgaz rezervlerinin %47-50'sine ve dünya nüfusunun ise %45'ine sahiptir.¹⁰

ŞİT, Aralık 2004'te Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu'nda gözlemci statüsü elde etmiştir.¹¹ Eylül 2005'te ŞİT Genel Sekreteri, BM'nin 60. kuruluş yıldönümünde, Dünya Zirvesi'ne bir konuşma yapmaya davet edilmiştir. BM nezdinde ilk kez elde edilmiş bu konuşma yapma imkânı ile ŞİT, uluslararası alanda imajını geliştirmiş ve prestijini artırmıştır.¹² ŞİT'in organizasyonel yapısında sekreterlik ve *Regional Anti-Terrorist Structure*-(RATS-Bölgesel Anti-Terör Yapısı) isimli birimlerin teşkil edilmesi ile ŞİT, esaslı ve fonksiyonel bir teşkilat halini almıştır. ŞİT, aynı zamanda kuruluşundan itibaren kesintisiz biçimde gerçekleştirdiği zirvelerle de işleyen bir teşkilat olduğunu göstermiştir.¹³

Bölgesindeki gelişmelerde söz sahibi olmayı hedefleyen ŞİT, daha kuruluş anından itibaren Çin Komünist Partisi'nin yayın organı olan *Renmin ribao* (Halk Günlüğü) ve diğer bazı Çin gazeteleri tarafından bölgesel işbirliği manasında yeni bir dünya düzeni modeli olarak değerlendirilmiştir. ŞİT, yapısal özellikleriyle geleneksel bölgesel bütünleşme hareketlerinden ayrılmaktadır. Geleneksel bölgesel bütünleşme örnekleri, Avrupa Birliği

¹⁰ Alyson J. K. Bailes and Pál Dunay, "The Shanghai Cooperation Organization as a regional security institution", Alyson J. K. Bailes, Pál Dunay, Pan Guang and Mikhail Troitskiy (eds.), *The Shanghai Cooperation Organization*, SIPRI Policy Paper, No. 17, Stockholm, May 2007, ss. 3-4, http://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/SIPRI_Policypaper17%5B1%5D.pdf, Erişim: 10.04.2013.

¹¹ Şangay İşbirliği Teşkilatı'na BM'de gözlemci statüsü tanınması ile ilgili karar metni için bkz. <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N04/553/63/PDF/N0455363.pdf?OpenElement>, Erişim: 02.05.2013.

¹² Pan Quang, "A Chinese perspective on the Shanghai Cooperation Organization", *The Shanghai Cooperation Organization*, ibid, pp. 51-52.

¹³ Zhao Huasheng, "The Shanghai Cooperation Organization at 5: Achievements and Challenges Ahead", *China and Eurasia Quarterly*, Vol. 4, No. 3, 2006, p. 110, http://www.silkroadstudies.org/new/docs/CEF/Quarterly/August_2006/Huasheng.pdf, Erişim: 11.05.2013.

örneğinde olduğu üzere, ekonomik sistemler ve siyasi değerler yanında ülkeler arasında ortak bir tarih, kültür ve medeniyet anlayışının tesisini esas almaktadır. Buna karşılık, ‘yeni bölgeselcilik’ Soğuk Savaş sonrası düzenin bir eseri olarak ASEAN (Association of Southeast Asean Nations/ Güneydoğu Asya Uluslar Birliği) örneğinde görüldüğü üzere serbest ticareti esas almaktadır. Geleneksel bölgeselcilikte bölgesel teşkilatın birimlerinin (kurumlarının) bütünleşmesi, daha doğrusu federasyona gitmesi ile devlet egemenliğinden uzaklaşma eğilimi görülmektedir. Buna karşılık ‘yeni bölgeselcilik’, farklı siyasi sistemleri, farklı kültürel ve dini gelenekleri olan ülkeleri esas itibarıyla bölgesinde küresel ticaret ve sermaye etkileşimi faaliyetleri amacıyla bir araya getirmeyi hedeflemektedir.¹⁴

Orta Asya’da ‘yeni bölgeselcilik’, bir diğer yapısal özellik olarak ŞİT ülkelerini çok kutuplu bir kuruluşun çatısı altında toplayarak Amerika Birleşik Devletleri’nin (ABD) uluslararası alandaki egemenliğini bir biçimde dengeleme niyeti taşımaktadır.¹⁵ ABD’nin Orta Asya bölgesinde giderek artırdığı etkisini dengelemek amacıyla oluşturulan ŞİT için güvenlik, öncelikle işbirliği yapmayı öngördüğü alanlardan biridir. Şangay İşbirliği Teşkilatı, temel felsefe olarak ‘çok kutuplu bir dünya’ ilkesine dayanmaktadır. Bu ilke, mevcut kutupların yanında başkaca kutupların, anlayışların varlığının gerekliliğini öngörmektedir.¹⁶ Diğer yandan bu ilke, ŞİT’in uluslararası ölçekte bir söz sahipliğini hedeflediğini ortaya koyar niteliktedir. Zaten, teşkilata üye ülkelerin coğrafi dağılımına bakıldığında bu teşkilatın bölgesel odak ötesi bir hedefi olduğu anlaşılmaktadır.

ŞİT’in uluslararası ilişkilerde öngördüğü yeni işbirliği modeli, ‘Şangay ruhu’ kavramında özet ifadesini bulmaktadır. Bu yeni modelin odağını ‘çoğulculukta uyum’ ilkesi oluşturmaktadır. Şangay ruhu, üye ülkeler arasındaki medeniyet ve toplumsal yapı farklarının ötesine geçerek bütünleşebilmeyi ve böylelikle soğuk savaş tarzı ayrışmacı zihniyeti ve güç politikasını terk etmeyi esas almaktadır.¹⁷ Şangay ruhu,

¹⁴ Chien-peng Chung, “The Shanghai Co-operation Organization: China’s Changing Influence in Central Asia”, *The China Quarterly*, No. 180, December 2004, pp. 992-993.

¹⁵ Chien-peng Chung, *ibid*, p. 993

¹⁶ Stephen Aris, “Russia’s Approach to Multilateral Cooperation in the Post-Soviet space: CSTO, EurAsEC and SCO”, *Russian Analytical Digest*, No. 76, 15 April 2010, p. 4, <http://www.css.ethz.ch/publications/pdfs/RAD-76.pdf>, Erişim: 09.05.2013.

¹⁷ Junfei Wu, “Will SCO Become Another Warsaw Pact?”, *Economic and Political Weekly*, Vol. 40, No. 39, September 24-30, 2005, p. 4206; Şangay Ruhü kavramı hakkında ayrıca bkz. *Declaration on the Fifth Anniversary of the Shanghai Cooperation Organization*, 15.06.2006, <http://www.sectsc.org/EN123/show.asp?id=94>, Erişim: 02.05.2013.

Çinli bir akademisyen tarafından beş bileşenden oluşan bir kavram olarak özetlenmiştir. Bu beş bileşen; itimat, iletişim, işbirliği, birlikte var olma ve ortak çıkardır.¹⁸ Şangay ruhunun vazettiği model; bağlantısızlık (*non-alignment*), diğer ülkelere karşı açıklık, karşılıklı güven, karşılıklı fayda, eşitlik, dayanışma, medeniyet çeşitliliğine saygı ve karşılıklı gelişme ilkelerine dayanmaktadır.¹⁹ ŞİT, bu vizyonu ile öncelikle bölgesel, ama onun ötesinde küresel ölçekte söz sahibi olmak isteyen bir teşkilata dönüşme niyetini ortaya koymuştur. ŞİT'in Şangay ruhu kavramında özetlenen ilkelerinin bu teşkilatın 'ideolojisi' olarak nitelendirilmesi mümkündür. Bu ilkeler, Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın kuruluş sözleşmesi ve kuruluş bildirisi metninde ifade edilmiştir.²⁰ Bu dokümanlara ilave olarak ŞİT tarafından her yıl düzenlenen zirvelerin ardından duyurusu yapılan bildirimlerde ifade edilen görüşler, bu teşkilatın yeni bir uluslararası ilişkiler modelini tesis etmek istediğinin işaretlerini vermektedir.²¹

ŞİT'in küresel çapta sahip olduğu vizyon ve dolayısıyla öngörmekte olduğu farklı işbirliği ve uluslararası ilişkiler modeli, bu teşkilatın hedeflerinde de kendini göstermektedir. ŞİT, sadece üye ülkelerin güvenliğine ve hükümlerine saygıyı geliştirmeyi değil, aynı zamanda 'rejim güvenliği'²² diye tabir edilen bir hedefi de gözetmektedir. Bu hedef, ŞİT'in zihniyet yönüyle farklı olduğunun bir ifadesidir. ŞİT, güvenlik ile ekonomik meseleleri birbiriyle ilişkili olarak gören bir güvenlik anlayışına sahiptir. Bu yönüyle de geleneksel güvenlik yaklaşımlarından ayrılmaktadır.²³ Dolayısıyla, ŞİT'in uluslararası ilişkilerde ortaya koyduğu yeni model, yalnızca ekonomik işbirliğini değil, aynı zamanda kültürel konularda da üye ülkelerin birbirlerinden karşılıklı etkileşimini öngören bir modeldir.²⁴

Özetle ŞİT, devletlerarası ilişkilerde işbirliği odaklı ve karşılıklı menfaate dayalı yeni bir modeli temsil etmektedir. Şangay İşbirliği Teşkilatı

¹⁸ Chien-peng Chung, op.cit., p. 991.

¹⁹ Zhao Huasheng, "The Shanghai Cooperation Organization at 5: Achievements and Challenges Ahead", *China and Eurasia Quarterly*, Vol. 4, No. 3, 2006, p. 107.

²⁰ Junfei Wu, op. cit., pp. 4206.

²¹ Ibid.

²² Marc Lanteigne, "In Medias Res": The Development of the Shanghai Co-operation Organization as a Security Community", *Pacific Affairs*, Vol. 79, No. 4, Winter 2006-2007, p. 616.

²³ Zhao Huasheng, op.cit., p. 114, http://www.silkroadstudies.org/new/docs/CEF/Quarterly/August_2006/Huasheng.pdf, Erişim: 11.05.2013.

²⁴ Pan Quang, op.cit., p. 47.

Sözleşmesi'nin 1. Maddesinde teşkilatın başlıca hedefleri sıralanmıştır:²⁵ 1. Maddede sıralanan aşağıdaki hedefler, ŞİT'in yeni bir uluslararası ilişkiler düzenini hedeflediğinin açık ifadesi hükmündedir:

- Üye ülkeler arasındaki karşılıklı güveni ve iyi komşuluk ilişkilerini güçlendirmek,
- Bölgesinde barışın, güvenliğin ve istikrarın teminine ve sürdürülmesine çabalamak ve buna ilave olarak da demokratik, adil ve akılcı siyasi ve ekonomik yeni bir uluslararası düzen için katkı sağlamak,
- 21. Yüzyılın ortaya çıkardığı problemlere yönelik olarak ortaklaşa çözüm bulma arayışında olmak,
- Diğer devletler ve uluslararası teşkilatlarla olan ilişkileri sürdürmek ve geliştirmek,
- Uluslararası çatışmaları önlenmek ve bunları barışçıl yollardan sonuca bağlamak.

ŞİT, küresel çaptaki vizyonu doğrultusunda ilave bir yetkinlik olarak bir 'enerji kulübü' oluşturmayı da gündemine almıştır. Enerji kulübü vurgusu, ŞİT'in uluslararası manada tam yetkin bir teşkilat haline gelmek için iyi bir ekonomik güce de yaslanması gerektiği bilincinin bir işaretidir. ŞİT bünyesinde bir enerji kulübü kurulması, 2007 Bişkek zirvesinde gündeme alınmıştır. Enerji Kulübü kurulması hedefi, üye ülkelerin doğalgaz ve petrol gibi enerji kaynaklarının boru hatları üzerinden Avrupa'ya kadar ulaştırılması suretiyle yeni bir İpek Yolu'nun oluşturulması hedefinin bir göstergesi olmuştur.²⁶

3. Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın Yeni Uluslararası İlişkiler Tasarımı

Şangay Beşlisi adıyla kurulduğu 1996 tarihinden Şangay İşbirliği Teşkilatı adını aldığı 2001 yılına kadarki kurumsal gelişim seyri ve yıllık zirvelerinin ardından duyurusunu yaptığı kapanış bildirimlerinde dile getirdiği mesajlar, bu teşkilatın dünya kamuoyu nezdinde ayrıcalıklı bir

²⁵ Bkz. "Die wichtigsten Regionalorganisationen im postsowjetischen Raum", op.cit., p. 8.

²⁶ Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın enerji kulübü oluşturma niyeti hakkında bir değerlendirme için bkz. "Energy dominates Shanghai summit", *BBC News*, 17.08.2007, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/6949021.stm>, Erişim: 03.05.2013. ŞİT üyeleri arasında enerji konusunda işbirliği vurgusunun dile getirildiği 2007 Ortak Bildirisi için bkz. *Joint Communiqué of Meeting of the Council of Heads of Member States of the Shanghai Cooperation Organisation*, <http://www.sectso.org/EN123/show.asp?id=93>, Erişim: 15.05.2013; ayrıca bkz. *Chronicle of main events at SCO in 2007*, 31.12.2007, <http://www.sectso.org/EN123/show.asp?id=97>, Erişim: 15.05.2013.

yer edinmesini temin etmiştir. Kurumsal gelişim seyri ve mesajları bir bütün olarak ele alındığında ŞİT'in üye ülkelerinin yer aldığı bölgedeki uluslararası ilişkiler ve siyasi gelişmelerde söz sahibi olma kararlığına sahip yeni bir teşkilatın ortaya çıkmakta olduğunun işaretleri elde edilmektedir. ŞİT'in 2007 tarihinde düzenlediği zirvede, 'tek kutuplu dünyanın bugünkü sorunları çözümede yetersiz kalmaya mahkûm olduğu' (*Unilateral action cannot resolve the existing problems*)²⁷ mesajı seslendirilmiştir. Bir diğer ifadeyle, "Dünya Batı'dan büyüktür" (*The World is bigger than the West*)²⁸ gerçeğini seslendiren bu mesaj, ŞİT'in çok kutuplu bir dünyayı hedeflediğini ve buna bağlı olarak küresel ölçekte bir teşkilat olma azmini göstermektedir.

ŞİT'in bölgedeki uluslararası ilişkiler ve siyasi gelişmelerde etkin biçimde söz sahibi olma kararlılığı kadar, bu ilişkilerin tasarımında öngördüğü yeni yaklaşım ile bu teşkilat dikkatleri üzerine çekmeyi başarmıştır. Üye kompozisyonu da ŞİT'in uluslararası alanda ses getiriciliği yüksek bir teşkilat haline gelmek istediğini belgelemektedir. ŞİT'in kuruluşundan bugüne dek ortaya koyduğu kurumsal gelişim seyri, bölgesel bir güvenlik topluluğundan ziyade kapsamlı bir küresel işbirliği teşkilatının oluşmakta olduğunun işaretlerini sunmaktadır. Belirtildiği üzere ŞİT, Çin ve Rusya yanında Orta Asya ülkelerini tarihte ilk kez bölgesel güvenlik ve ekonomik işbirliği amacıyla çok taraflı bir yapı içerisinde bir araya getirmesi yönüyle uluslararası ilişkilerde önemli bir gelişme olarak sayılmaktadır.²⁹ ŞİT, Soğuk Savaş sonrasında Asya'da ortaya çıkan en etkili bölgesel teşkilat olma özelliğine sahiptir.³⁰ ŞİT, bu yapısı ile uluslararası ilişkilerde söz sahibi olma noktasındaki kararlılığı yanında, potansiyelini de sergilemiştir. ŞİT'in gözlemci üye olarak bünyesine kattığı ülkelerin özelliklerine bakıldığında bu teşkilatın bölge ötesi bir vizyonunun olduğu netlik kazanmaktadır.³¹ Belki ŞİT'in kurulmasını temin eden mantığı en iyi, teşkilatın iki büyük aktöründen biri olan Çin için söylenen şu ifade özetlemektedir: "Çin kendisi istese bile artık jeopolitik açıdan bir oyuncu

²⁷ 2007 Zirvesi'nin bildirisinin tam metni için bkz. <http://www.sectso.org/EN123/show.asp?id=92>, Erişim: 03.05.2013.

²⁸ ŞİT'in 2007 Zirvesi'nin Sonuç Bildirisine ait bir değerlendirme için bkz. "Energy dominates Shanghai summit", op.cit.

²⁹ Chien-peng Chung, op.cit., p. 990; Roy Allison, "Regional Structures and Security Management in Central Asia", *International Affairs*, Vol. 80, No. 3, May 2004, p. 478.

³⁰ Marc Lanteigne, op.cit., p. 605.

³¹ Marc Lanteigne, op.cit., p. 609.

olamamanın üstesinden gelemez.”³² ŞİT’in 11 Eylül 2001 hadiselerinden yalnızca üç ay önce kurulmuş olması da dikkate alınması gereken bir husustur. 11 Eylül hadiseleri sonrası değişen ve giderek daha güvensiz bir hal alan dünyaya yönelik yeni bir modelin sunulması oldukça zorlu bir görev olarak ortada durmaktadır. ŞİT, aslında böyle bir görevi göğüslemek durumunda olduğunun bilincinde olan bir teşkilat olarak değerlendirilebilir. Orta Asya’da beliren ABD askeri varlığı, değişen uluslararası düzen ve Orta Asya’daki renkli devrimler gibi siyasi düzen değişikliklerine rağmen ŞİT, kendisini bu değişimlere uyarlamasını bilmiştir. Buna bağlı olarak, ŞİT’in özellikle ilk beş yılındaki gelişim seyri dikkate alındığında bu teşkilatın uluslararası alanda itibarlı bir imaj inşa ettiğinden bahsetmek mümkündür.³³

ŞİT’in yıllık zirveleri, bu teşkilatın küresel bir teşkilata dönüşümünde önemli gelişim evreleri olmaktadır. Bu açıdan ŞİT’in zirvelerinin genel bir tanıtımının verilmesi yerinde olacaktır.³⁴ Üye ülkelerin devlet ve hükümet başkanlarını bir araya getiren bu yıllık zirveler, dünya kamuoyunda giderek daha fazla yankı bulmaya başlamıştır. ŞİT zirvelerinin yankı bulmasında bu zirvelerde verilen mesajlar kadar, teşkilatın sahip olduğu üye profili, bu üyelerin nüfusu ve hükmettikleri enerji kaynakları etkili olmuştur.³⁵ Bunlara ilaveten, hiç şüphesiz teşkilatın sürekli gelişim içerisinde bir yapı sergilemesi de etkili olmuştur. ŞİT’in ilk zirvesi, kurulduğu tarih olan 14-15 Haziran 2001’de Şangay’da gerçekleşmiştir. Bu zirvede, vurgulandığı üzere Özbekistan’ın üye olarak teşkilata katılımı gerçekleşmiştir. 2002 yılı zirvesi, Rusya’nın St. Petersburg şehrinde düzenlenmiştir. Bu zirvede, Şangay İşbirliği Teşkilatı Sözleşmesi (*Charter*) imzalanmıştır. Yine bu zirvede “Agreement on a Regional Antiterrorist Structure” (RATS-Bölgesel Antiterörist Yapıya Dair Anlaşma) imzalanmıştır. ŞİT’in 2003 yılı zirvesi, Rusya’nın başşehri Moskova’da toplanmıştır. Bu zirvede, ŞİT bütçesi yanında Sekretaryasına dair yönetmelik oluşturulmuştur.

³² “Afganistan’da yeni ‘büyük oyun’”, *Deutsche Welle*, 10 Temmuz 2011, <http://www.dw.de/afganistanda-yeni-b%C3%BCy%C3%BCK-oyun/a-15224367>, Erişim: 05.05.2013.

³³ Zhao Huasheng, op.cit., pp. 106-107.

³⁴ ŞİT’in yıllık zirveleri yoluyla elde edilen ilerleme adımlarının genel bir özeti için bkz. Marcel De Haas (Ed.), *The Shanghai Cooperation Organisation. Towards a full-grown security alliance?*, Netherlands Institute of International Relations, Clingendael, November 2007, pp. 65-69, http://www.clingendael.nl/publications/2007/20071100_cscp_security_paper_3.pdf, Erişim: 14.05.2013.

³⁵ “Bişkek’te Şangay İşbirliği Teşkilatı Zirvesi”, *Deutsche Welle*, 16 Temmuz 2007, <http://www.dw.de/bi%C5%9Fekte-%C5%9Fanghay-i%C5%9Fbirligi%C4%9Fi-te%C5%9Fkilat%C4%B1-zirvesi/a-2740853>, Erişim: 06.05.2013.

Ayrıca, Zhang Deguan, ŞİT'in genel sekreteri olarak atanmıştır. ŞİT'in 2003 Moskova Bildirisi ile küresel ölçekteki hadiselerin çözümünde aktif söz sahibi olmak istemesi, bu teşkilatın bölgesel ölçek ötesi sorunlar için çözüm geliştirme kapasitesine sahip olduğunun bir beyanı gibidir.³⁶ 2003 zirvesinde, Orta Asya bölgesinde devletlerarasındaki çatışmaları, büyük güçler arası çekişmeleri ve ulusal ölçekteki istikrarsızlık getirecek dalgalanmaları başarıyla yönetme amaçlı bir takım somut ve pratik işbirliği projelerinin başlatılabileceğine yönelik bir ümit oluşmuştur.³⁷

2004 yılı zirvesi, 17 Haziran 2004'te Özbekistan'ın başşehri Taşkent'te toplanmıştır. Bu zirvede Moğolistan ŞİT'in ilk gözlemci üyesi olarak ilan edilmiştir. 2004 Taşkent Zirvesi'nde "ŞİT'de Gözlemci Statüsü Yönetmeliği" (*Regulations on the Status of Observer to the SCO*) kabul edilmiştir. Bu düzenleme, ŞİT'in üye ülkeler dışındaki ülkelerle ilişkilerini, daha doğrusu dış ilişkilerini düzenleyen ilk belge olmuştur.³⁸ ŞİT Sözleşmesinde 'gözlemci statüsü' öngörülmediği halde bu üyelik sisteminin kurulması, ŞİT'in küresel alanda bir aktör olma hedefinin bir işareti olarak değerlendirilebilir. Uluslararası işbirliğini geliştirmeye yaptığı vurgu ile bu belge, özel bir önem arz etmiştir.³⁹ Böyle bir belgenin vücuda getirilmesi, ŞİT'in küresel vizyona sahip bir teşkilat olduğunun bir diğer delilidir. ŞİT, üye ülkelerin yer aldığı coğrafyanın kaderinin dış güçler değil, Orta Asya ülkeleri tarafından şekillendirilmesini savunmaktadır. ŞİT'in bu tutumu, özellikle ABD'nin Orta Asya'ya yönelik siyasi tasarım hamleleri için meydanı oldukça daraltmaktadır.⁴⁰ Bütün sayılan gelişmelerle, 2004'e kadar daha çok bir tartışma –meşveret– meclisi yapısı sergileyen Şangay İşbirliği Teşkilatı, 2004'te gerçek anlamda olgun bir uluslararası teşkilat haline gelmiştir.⁴¹

5 Temmuz 2005'te gerçekleştirilen Astana Zirvesi'nde ABD'nin Özbekistan ve Kırgızistan'daki askeri üsleri boşaltması talebi dile

³⁶ Junfel Wu, op. cit., p. 4206.

³⁷ Matthew Oresman, "Beyond the Battle of Talas: China's Re-emergence in Central Asia", Daniel L. Burghart, Theresa Sabonis-Helf (Ed.), *In the Track of Temerlane: Central Asia's Path to the 21st Century*, National Defense University, Center for Technology and National Security Policy, Washington, D.C., 2004, p. 415.

³⁸ Zhao Huasheng, op.cit., p. 120.

³⁹ Pan Quang, op.cit., p. 51.

⁴⁰ Mikhail Troitskiy, "A Russian perspective on the Shanghai Cooperation Organization", Alyson J. K. Bailes, Pál Dunay, Pan Guang and Mikhail Troitskiy, op.cit., p. 33.

⁴¹ Matthew Oresman, ibid, p. 414.

getirilmiştir.⁴² Zirvede belirgin bir şekilde Amerikan üslerinin bulunduğu bu iki Orta Asya ülkesinin toprakları, Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın toprakları olarak nitelendirilmiştir. Bu talep, ŞİT'in adeta yeni bir askeri teşkilata dönüştüğü, Asya'nın yeni NATO'su halini almakta olduğu izlenimine yol açmıştır.⁴³ ŞİT'in NATO ve ABD'yi hedef alan açıklamaların yapıldığı bir platform olduğu görülmüştür. Bu açıklamalar, ŞİT'in 'Batı karşıtı bir oluşum'⁴⁴ olarak nitelenmesini getirmiştir. ŞİT'in yıllık olarak düzenli biçimde gerçekleştirdiği askeri tatbikatlar da Batı'da geniş yankı bulmaktadır. ŞİT'in askeri tatbikatları bu teşkilatın küresel söz sahibi olma hedefinin bir vasıtası olarak algılanmalıdır.⁴⁵ 2005 Astana Zirvesi, 'uluslararası ilişkilerde tekeli bir yapı ve hükümlerliliğin kabul edilemez olduğu'na dair açıklama ile dikkat çekmiştir.⁴⁶ Bu zirvede ayrıca, Genel Sekreter General Zhang'ın Kırgızistan'daki olaylar üzerine yaptığı 'hazır bir sosyal gelişim modelinin ihracı, Orta Asya için kargaşa demek olacaktır'⁴⁷ açıklaması, özellikle yankı bulmuştur. 2005'teki Astana Zirvesi'nden beş gün önce, 1 Temmuz 2005'te, Çin ve Rus devlet başkanları, ortak bir bildiri yayınlamışlardır. Bu ortak bildiri de, küresel hadiselerde ve uluslararası ilişkilerin şekillendirilmesinde sadece tek bir devletin söz sahibi olmasının ve buna bağlı olarak devletlerin yönetenler ve tabi olanlar şeklinde iki ayrı kampa bölünmesinin ve ayrıca dışarıdan sosyal gelişim modellerinin dayatılmasının kabul edilemeyeceğini duyurmuşlardır.⁴⁸ Bu ortak bildiriye yansıyan görüşler ŞİT'in küresel ölçekte söz sahibi olma isteğini ve nasıl bir uluslararası sistem öngördüğünü ortaya koymaktadır. 2005 zirvesinde ayrıca, Hindistan, İran ve Pakistan gözlemci üye statüsü elde etmiştir.

ŞİT'in 2006 yılı zirvesi 15 Temmuz 2006 tarihinde Çin'in Şangay şehrinde toplanmıştır. ŞİT'in beşinci kuruluş yıldönümüne denk gelen 2006 yılındaki zirvesinde 'Orta Asya'nın geleceğinin dış güçlerin değil, bölgedeki

⁴² Bu talebin dile getirildiği ŞİT'in 2005 Astana Zirvesi Bildirisinin tam metni için bkz. "Declaration of Heads of Member States of SCO", *China Daily*, 12.06.2006, http://www.chinadaily.com.cn/china/2006-06/12/content_6020345.htm, Erişim: 21.07.2014.

⁴³ Alyson J. K. Bailes ve Pál Dunay, op.cit., pp. 11-12; Zhao Huasheng, op.cit., pp. 108-109.

⁴⁴ "Bişkek'te Şangay İşbirliği Teşkilatı zirvesi", op.cit.

⁴⁵ Stephen Aris, op.cit., p. 2.

⁴⁶ Alyson J. K. Bailes ve Pál Dunay, op.cit., p. 7.

⁴⁷ Marc Lanteigne, op.cit., p. 617.

⁴⁸ Bildirinin tam metni için bkz. "China-Russia Joint Statement on 21st Century World Order", 12.07.2005, <http://www.politicalaffairs.net/china-russia-joint-statement-on-21st-century-world-order/>, Erişim: 14.05.2013.

ülkelerin eline bırakılması gerektiği⁴⁹ mesajı seslendirilmiştir. Bu mesaj, ŞİT'in bölgesel ölçekteki gelişmeleri şekillendirmedeki kararlılığının açık bir ifadesidir. 2006 ŞİT zirvesinde küresel gelişim yolundaki bir hamle olarak Vladimir Putin tarafından ŞİT Enerji Kulübü kurulması teklifi gündeme getirilmiştir. 2006 zirvesinin ardından yayınlanan bildiri, Şangay ruhu kavramı ile özetlenen şekliyle yeni bir uluslararası modelin kritik önemine vurgu yapılmıştır. Buna bağlı olarak da çok kutuplu bir dünya ihtiyacının altı çizilmiştir.⁵⁰ ŞİT, Vladimir Putin tarafından ifade edildiği şekliyle 'başarılı işbirliği açısından yeni bir model' sunmaktadır.⁵¹ 2006 Şangay Zirvesi'nde üye ülkeler ve gözlemci statüsündeki ülkeler, öncelikle 'uyumlu bir bölge', hatta bunun da ötesine geçilerek, 'uyumlu bir Orta Asya' oluşturma stratejik hedefi belirlenmiştir.⁵² Bu stratejik hedefin, güvenlik odağı ötesinde sosyal ve kültürel hassasiyetleri de kapsayan daha kapsamlı bir tasarıma sahip olduğu açıktır.

ŞİT'in 2007 yılında Kırgızistan'nın başşehri Bişkek'te gerçekleşen yedinci zirvesi, tek kutuplu dünyanın bugünkü sorunları çözmedeki yetersizliğinin dile getirilmesi ile dikkatleri üzerine toplamıştır. Bu bildiri ile ŞİT, küresel siyasi ligde kendisinin de icra edeceği bir görevi olduğunu ifade etmiş oluyordu. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ŞİT'in küresel ve bölgesel ölçekte üstüne düşen görevi aşağıdaki çarpıcı cümlelerle vurgulamıştır:

“Günümüzde küresel ve bölgesel sorunlara tek başına çözüm bulunamıyor. Şangay İşbirliği Örgütü, kuruluşundan bu yana ortaya koyduğu çabalarla kolektif girişimin günümüz tehdit ve sorunlarını aşmada ne kadar önemli olduğunu kanıtladı. Gerek insani gerekse ekonomik işbirliğinde önemli rol oynayan Şanghay İşbirliği'nin yaratıcı ve saygın konumunun, bundan sonraki yıllarda da artarak devam edeceğine kuşku yoktur.”⁵³

⁴⁹ Stephen Blank, “The Shanghai Cooperation Organization: Cracks Behind the Facade”, *EurasiaNet*, 21.06.2006, <http://www.refworld.org/docid/46c58eefa.html>, Erişim: 23.05.2013.

⁵⁰ Bildiri metni için bkz. <http://www.sectso.org/EN123/show.asp?id=94>, Erişim: 10.05.2013.

⁵¹ Bkz. Mikhail Troitskiy, op.cit.; s. 32. “Putin Hails SCO as New Mode of Int'l Cooperation”, *China.org.cn*, 14 Haziran 2006, <http://www.china.org.cn/english/2006/Jun/171267.htm>, Erişim: 13.05.2013.

⁵² Pan Quang, op.cit., p. 55.

⁵³ “Zirvede ABD aleyhtarı propaganda”, *Deutsche Welle*, 16 Ağustos 2007, <http://www.dw.de/zirvede-abd-aleyhtar%C4%B1-propaganda/a-2741402>, Erişim: 02.05.2013.

2007 ŞİT'in Bişkek Zirvesi ayrıca, ABD'nin Kırgızistan'daki Manas askeri üssünü boşaltması taleplerinin dillendirildiği bir platform da olmuştur. Bu talep, ŞİT'in bölgenin kaderine bölge ülkelerinin karar vermesi anlayışı ile paralellik arz etmiştir.⁵⁴ Küresel büyüme hedefine paralel olarak Türkmenistan Devlet Başkanı Gurbanguli Berdimuhammedov şeref misafiri olarak 16 Ağustos 2007 tarihli Bişkek Zirvesi'ne katılmıştır. Tarafsız bir tutum sergileme niyeti ile bilinen Türkmenistan'ın ŞİT zirvesinde boy göstermesi, bu teşkilatın gerçekleştirmek istediği küresel vizyon hakkında önemli bir bilgi vermiştir. Türkmenistan, ŞİT'e yönelik olarak tarafsız kalma tutumu sergilemiş olsa da yakın bir geçmişte üye olarak bu teşkilata katılması çok uzak bir ihtimal olarak durmamaktadır.⁵⁵

ŞİT'in 2008 yılındaki sekizinci zirvesi, Tacikistan'ın başşehri Duşanbe'de düzenlenmiştir. Duşanbe Zirvesi'nde ülkelerin kültürel ve tarihi gelenekleri ile toprak bütünlüklerini koruma çabalarına saygı gösterilmesi ihtiyacına dikkat çekilmiştir. Ayrıca halklar arasında iyi komşuluk ilişkilerinin güçlendirilmesinin önemi vurgulanmıştır.⁵⁶ Rusya'nın Ekaterinburg şehrinde düzenlenen 2009 yılındaki dokuzuncu ŞİT zirvesinde, Beyaz Rusya (Belarus) ve Singapur 'diyalog ortağı' olarak teşkilata kabul edilmiştir.⁵⁷ ŞİT'in 2010 Zirvesi 10-11 Haziran 2010 tarihlerinde Özbekistan'ın başşehri Taşkent'te gerçekleşmiştir. ŞİT'in 2010 Taşkent Zirvesi'nde uluslararası ilişkiler sisteminde merkezi rolün Birleşmiş Milletler'e (BM) ait olduğu vurgusu yapılmıştır. 2010 zirvesinde ayrıca, Kırgızistan'daki olaylar sebebiyle bu ülkenin toprak bütünlüğü, devlet egemenliği ve bağımsızlığına yönelik teşkilatın saygısı dile getirilmiştir. Bu ifadeye bağlı olarak Kırgızistan'a yönelik bir dış müdahalenin bölgede olumsuz etkileri olacak olaylara sebebiyet vereceği için kabul edilemeyeceği de belirtilmiştir.⁵⁸ ŞİT'in 10. kuruluş yıldönümüne denk gelen 2011 yılı zirvesi, 15 Haziran 2011'de Kazakistan'ın başşehri

⁵⁴ “Zirvede ABD aleyhtarı propaganda”, *Deutsche Welle*, 16 Ağustos 2007, <http://www.dw.de/zirvede-abd-aleyhtar%C4%B1-propaganda/a-2741402>, Erişim: 02.05.2013.

⁵⁵ Marcel De Haas (Ed.), op.cit., pp. 10-11, http://www.clingendael.nl/publications/2007/20071100_csc_security_paper_3.pdf, Erişim: 14.05.2013.

⁵⁶ 2008 Duşanbe Zirvesi'nde alınan kararlar hakkında daha geniş bilgi için bkz. <http://www.sectsc.org/EN123/show.asp?id=90>, Erişim: 21.05.2013.

⁵⁷ 2009 Ekaterinburg Zirvesi'nde alınan kararlar hakkında daha geniş bilgi için bkz. <http://www.sectsc.org/EN123/show.asp?id=18>, Erişim: 21.05.2013.

⁵⁸ 2010 Taşkent Zirvesi'nde alınan kararlar hakkında daha geniş bilgi için bkz. <http://www.sectsc.org/EN123/show.asp?id=225>, Erişim: 21.05.2013.

Astana’da toplanmıştır.⁵⁹ 2011 Zirvesi’nde, dünyada artan istikrarsızlığa rağmen, ŞİT’in bölge güvenliği, sosyo-ekonomik gelişme ve refahın sağlanmasına katkı sağlayan çok taraflı etkin bir teşkilat haline geldiği belirtilmiştir. Ayrıca ŞİT’in, kültürler arası diyalogun gelişimi için bir örnek sunduğu ve uluslararası ilişkilerde demokratikleşmeye yönelik küresel çabaların önemli bir aktörü haline gelmiş olduğu dile getirilmiştir.⁶⁰ ŞİT’in 12. zirvesi ise 6-7 Haziran 2012 tarihlerinde Çin’in Başşehri Pekin’de gerçekleştirilmiştir. ŞİT’in Pekin Zirvesi’nde, Çin Başbakanı Hu Jintao tarafından geçen 10 yıl zarfında elde edilen başarıların altı çizilmiştir. Pekin Zirvesi’nde bölgesel istikrar kadar, küresel istikrara da katkı yapılması çağrısında bulunulmuştur. Pekin Zirvesi’nde Afganistan’a gözlemci üye statüsü, Türkiye’ye ise diyalog içerisindeki ülke statüsü verilmesi kararlaştırılmıştır. ŞİT, 2012 Pekin Zirvesi’ndeki bildirisine yansıdığı şekliyle, Afganistan’da barışın tesisinde aktif bir rol almak istemesi ile de küresel bir aktör olma vizyonunu ortaya koymuştur. İlginçtir ki ŞİT’in lider ülkelerinden biri olan Çin, Afganistan’ın kuzeydoğusu ile küçük bir uzunlukta da olsa bir sınır paylaşmaktadır. Dolayısıyla, 2012 Zirvesinde Afganistan’a gözlemci statüsü tanınması ile ŞİT, kuruluş hedeflerinden biri olan sınır güvenliği konusunu sürekli odakta tuttuğunu göstermiştir.⁶¹ ŞİT’in 2012 Zirvesi’nde Türkiye’ye diyalog ortaklığı statüsü verilmesi ile de bu teşkilatın küresel vizyona sahip bir teşkilat olma hedefi bir kez daha dışa vurulmuştur.⁶² Şangay İşbirliği Teşkilatı’nın (ŞİT) 13. Zirvesi 13 Eylül 2013 tarihinde Kırgızistan’ın başşehri Bişkek’te gerçekleştirilmiştir.⁶³ ŞİT’in 2013 Bişkek Zirvesi’nde görüşülen ağırlıklı konulara bakıldığında, teşkilatın güvenlik ve bölgesel istikrar konularındaki hassasiyetini koruduğu gözlemlenmiştir. ŞİT’in 2013 Bişkek Zirvesi’ne katılan üye ülkeler, teşkilatın güvenlik ve bölgesel istikrar hassasiyete uygun olarak

⁵⁹ 2011 Astana Zirvesi’nde alınan kararlar hakkında daha geniş bilgi için bkz. <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=294>, Erişim: 21.05.2013.

⁶⁰ Bu görüşlerin dile getirildiği 2011 Ortak Bildirisi (Joint Communiqué) için bkz. *Joint Communiqué of meeting of the Council of the Heads of the Member States of the Shanghai Cooperation Organisation commemorating the 10th anniversary of the SCO*, 15.06.2011, <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=293>, Erişim: 11.05.2013.

⁶¹ Bkz. “Şangay İşbirliği Örgütü Afganistan’da etkisini artırmak istiyor”, *BBC Türkçe*, 06.06.2012, http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2012/06/120605_russia_china_summit.shtml, Erişim: 19.05.2013; “China pledges help to Afghanistan”, *Deutsche Welle*, 16.06.2012, <http://www.dw.de/china-pledges-help-to-afghanistan/a-16007986-1>, Erişim: 20.05.2013.

⁶² Bkz. http://www.scosummit2012.org/english/2012-06/07/c_131638088.htm, Erişim: 20.05.2013.

⁶³ Şangay İşbirliği Teşkilatı’nın 13 Eylül 2013 tarihindeki Bişkek’teki 13. Zirvesi’nin sonuç bildirgesi (*Communiqué*) için bkz. <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=454>, Erişim: 21.07.2014.

bölgesel meseleler üzerine eğilmiştir.⁶⁴ Bu çerçevede, 2013 Bişkek Zirvesi'nde Suriye meselesi konusunda, Batı tarafından herhangi bir dış müdahale olmaksızın bir çözüm aranmasının önemine dikkat çekilmiştir. Zirvede ayrıca, teşkilata gözlemci statüsü ile bağlı olan İran'a yönelik olarak nükleer programı sebebiyle yaptırım uygulanmasının kabul edilemez olduğu dile getirilmiştir.⁶⁵ Aynı zirvede, ŞİT'in 2014 yılı zirvesinin ise Tacikistan'ın başşehri Duşanbe'de gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

4. Sonuç

Şangay İşbirliği Teşkilatı, ismindeki işbirliği ifadesine yaraşır biçimde üyeler arasında iletişimin sağlandığı ve teşkilatın geleceğe dair yol haritasının şekillendirildiği yıllık zirvelerini, kurulduğu 2001 yılından itibaren aksatmadan sürdürme başarısını göstermiştir. ŞİT, kuruluşundan bugüne dek gerçekleştirdiği yıllık zirvelerdeki bildirimler yoluyla duyurduğu mesajlarla öncelikle üyelerin bulunduğu bölgedeki ve daha genelde de dünyadaki gelişmeler üzerinde söyleyeceği şeyleri olan bir teşkilat imajı ortaya koymuştur. ŞİT, 'tek kutuplu dünyanın sorun çözme kabiliyetinin olmadığı' ve dolayısıyla 'yeni bir dünya düzenine ihtiyaç olduğu' mesajını işleyen bildirimleri yönüyle dünya kamuoyunun dikkatini çekmeyi başarmıştır. ŞİT'in kurumsal gelişim seyri⁶⁶ ve ses getiren mesajlarının yakından tetkiki, yeni bir uluslararası ilişkiler ve işbirliği modelinin oluşmakta olduğunun işaretlerini sunar niteliktedir. ŞİT'in uluslararası ilişkilerde öngördüğü yeni işbirliği modeli, özet ifadesini 'Şangay ruhu' kavramında bulmaktadır. 'Şangay ruhu', devletlerarası ilişkilerde ve bölgesel işbirliğine yönelik yeni bir modeli ve yeni bir güvenlik anlayışını ifade etmektedir. 'Yeni bölgeselcilik' olarak da isimlendirilecek olan bu model, bağlantısızlık (*non-alignment*), diğer ülkelere karşı açıklık, karşılıklı güven, karşılıklı fayda, eşitlik, dayanışma, medeniyet çeşitliliğine saygı ve karşılıklı gelişme ilkelerine dayanmaktadır.

⁶⁴ Bkz. "SCO summit promotes regional stability, cooperation", *China Daily*, 14.09.2014, http://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/14/content_16973446.htm, Erişim: 21.07.2014.

⁶⁵ Bkz. Brendan P. O'Reilly, "SCO glimpses a new Eurasia in Bishkek", *Asia Times*, 16.09.2013, <http://www.atimes.com/atimes/China/CHIN-01-160913.html>, Erişim: 21.07.2014.

⁶⁶ ŞİT'in gelişim seyrini özetleyen adımların iyi bir özeti için bkz. Marcel De Haas (Ed.), *The Shanghai Cooperation Organisation. Towards a full-grown security alliance?*, Netherlands Institute of International Relations, Clingendael, November 2007, pp. 65-69, http://www.clingendael.nl/publications/2007/20071100_cscp_security_paper_3.pdf, Erişim: 14.05.2013.

Küresel ölçekte Çin, Rusya ve Hindistan gibi ülkelerin ekonomik açıdan yükselişi ile özellikle kendini hissettiren yeni uluslararası dinamikler, zaten yeni bir ‘çok kutuplu’ dünyanın işaretlerini vermiştir. Alman ekonomi bilimcisi Helmut Reisen, dünya genelinde artan derecede bir nüfuzla sahip olarak kendinden daha fazla söz ettiren Çin, Rusya ve Hindistan – ve hatta Türkiye gibi – ülkeleri ‘yeni şekillendirici güçler’ olarak tanımlamıştır.⁶⁷ Bu ‘yeni şekillendirici güçlerin’, BRIC⁶⁸ adı ile isimlendirilen ve geleceğin dünyasında önemli rol oynayacak ülkeler olduğu da dikkatlerden kaçırılmaması gereken bir husustur. Buna ilaveten geleceğin yükselen bölgesinin Asya olacağına dair birçok değerlendirme mevcuttur.⁶⁹ Bütün üyeleri Asyalı olarak değerlendirilebilecek olan ŞİT, ilginç biçimde dünya kamuoyunda yeni ekonomik ve siyasi güç olarak tanımlanan Çin, Rusya ve Hindistan’ın dâhil olduğu bir teşkilatın adıdır. İlginçtir ki ŞİT’in 6-7 Haziran 2012 tarihlerinde Pekin’de düzenlenen 12. zirvesinde Türkiye’ye ‘diyalog ortağı’ statüsü tanınması ile ŞİT, yine ses getiren bir hamleye imza atmıştır. Bütün bu gerçekler de bu teşkilatı, onun gelişim seyrini ve mesajlarının içeriğini, yeni bir uluslararası ilişkiler ve işbirliği modeli sunma yönüyle incelenmeye değer kılmaktadır.

KAYNAKÇA

“Afganistan’da yeni ‘büyük oyun’”, *Deutsche Welle*, 10 Temmuz 2011, <http://www.dw.de/afganistanda-yeni-b%C3%BCy%C3%BCk-oyun/a-15224367>, Erişim: 05.05.2013.

Allison, Roy. “Regional Structures and Security Management in Central Asia”, *International Affairs*, Vol. 80, No. 3, May 2004, pp. 463-483.

Bailes, Alyson J. K and Pál Dunay, “The Shanghai Cooperation Organization as a regional security institution”, Alyson J. K. Bailes, Pál Dunay, Pan Guang and Mikhail Troitskiy (eds.), *The Shanghai Cooperation Organization*, SIPRI Policy Paper, No. 17, Stockholm, May 2007, pp. 1-29, http://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/SIPRI_Policypaper17%5B1%5D.pdf, Erişim: 10.04.2013

⁶⁷ “Yeni dünya düzeni”, *Deutsche Welle*, 09.08.2012, www.dw.de/yeni-dünya-düzeni/a-16152399, Erişim: 27.03.2013.

⁶⁸ BRIC ülkelerinin ekonomik cazibesi hakkında bir değerlendirme için bkz. “BRIC ülkeleri büyük oynuyor”, *Deutsche Welle*, 21.12.2011, www.dw-world.de/popups/popup_printcontent/0,,15617782,00.html, Erişim: 21.12.2011.

⁶⁹ “Zenginliğin Asya’ya kayması” vurgusu için bkz. Tim Jones ve Caroline Dewing, *Future Agenda. 2020 Yılında Dünya*, (çev. Elif Özsayar ve Pınar Şengözer), Vodafone, İstanbul, 2010, pp. 29-35.

- Aris, Stephen. "Russia's Approach to Multilateral Cooperation in the Post-Soviet Space: CSTO, EurAsEC and SCO", *Russian Analytical Digest*, No. 76, 15 April 2010, pp. 2-5, <http://www.css.ethz.ch/publications/pdfs/RAD-76.pdf>, Erişim: 09.05.2013.
- Aris, Stephen. "Shanghai Cooperation Organisation: An Anti-Western Alignment?", *CSS Analyses in Security Policy*, ETH Zürich, No. 66, December 2009, <http://www.css.ethz.ch/publications/pdfs/CSS-Analyses-66.pdf>, Erişim: 05.05.2013.
- "Bişkek'te şangay İşbirliği Teşkilatı Zirvesi", *Deutsche Welle*, 16 Temmuz 2007, <http://www.dw.de/bi%C5%9Fkekte-%C5%9Fanghay-i%C5%9Fbirli%C4%9Fi-te%C5%9Fkilat%C4%B1-zirvesi/a-2740853>, Erişim: 06.05.2013.
- Blank, Stephen. "The Shanghai Cooperation Organization: Cracks Behind the Facade", *EurasiaNet*, 21.06.2006, <http://www.refworld.org/docid/46c58eefa.html>, Erişim: 23.05.2013.
- "BRIC ülkeleri büyük oynuyor", *Deutsche Welle*, 21.12.2011, www.dw-world.de/popups/popup_printcontent/015617782,00.html, Erişim: 21.12.2011.
- "Change is possible after all: Reforming the United Nations", *Deutsche Welle*, 26.07.2010, <http://www.dw.de/change-is-possible-after-all-reforming-the-united-nations/a-5838856>, Erişim: 29.05.2013.
- Charter of the Shanghai Cooperation Organization, 2002, <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=69>, Erişim: 20.05.2013.
- "China-Russia Joint Statement on 21st Century World Order", 12.07.2005, <http://www.politicalaffairs.net/china-russia-joint-statement-on-21st-century-world-order/>, Erişim: 14.05.2013.
- "China pledges help to Afghanistan", *Deutsche Welle*, 16.06.2012, <http://www.dw.de/china-pledges-help-to-afghanistan/a-16007986-1>, Erişim: 20.05.2013.
- Chung, Chien-peng. "The Shanghai Co-operation Organization: China's Changing Influence in Central Asia", *The China Quarterly*, No. 180, December 2004, ss. 989-1009.
- Declaration on the Fifth Anniversary of the Shanghai Cooperation Organization*, 15.06.2006, <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=94>, Erişim: 02.05.2013.
- "Declaration of Heads of Member States of SCO", *China Daily*, 12.06.2006, http://www.chinadaily.com.cn/china/2006-06/12/content_6020345.htm, Erişim: 21.07.2014.

- De Haas, Marcel (Ed.). *The Shanghai Cooperation Organisation. Towards a full-grown security alliance?*, Netherlands Institute of International Relations, Clingendael, November 2007, http://www.clingendael.nl/publications/2007/20071100_cscp_security_paper_3.pdf, Erişim: 14.05.2013.
- “Die wichtigsten Regionalorganisationen im postsowjetischen Raum”, *Russland-Analysen*, No. 216, 11 Mart 2011, pp. 8-10, <http://www.laender-analysen.de/russland/pdf/Russlandanalysen216.pdf>, Erişim: 01.05.2013.
- “Energy dominates Shanghai summit”, *BBC News*, 17.08.2007, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/6949021.stm>, Erişim: 03.05.2013.
- Huasheng, Zhao. “The Shanghai Cooperation Organization at 5: Achievemens and Challenges Ahead”, *China and Eurasia Quarterly*, Vol. 4, No. 3, 2006, pp. 105-123, http://www.silkroadstudies.org/new/docs/CEF/Quarterly/August_2006/Huasheng.pdf, Erişim: 11.05.2013.
- Joint Communiqué of Meeting of the Council of Heads of Member States of the Shanghai Cooperation Organisation*, <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=93>, Erişim: 15.05.2013.
- Jones, Tim ve Caroline Dewing. *Future Agenda. 2020 Yılında Dünya*, (çev. Elif Özsayar ve Pınar Şengözer), Vodafone, İstanbul, 2010.
- Lanteigne, Marc. “‘In Medias Res’: The Development of the Shanghai Co-operation Organization as a Security Community”, *Pacific Affairs*, Vol. 79, No. 4, Winter 2006-2007, pp. 605-662.
- O’Reilly, Brendan P. “SCO glimpses a new Eurasia in Bishkek”, *Asia Times*, 16.09.2013, <http://www.atimes.com/atimes/China/CHIN-01-160913.html>, Erişim: 21.07.2014.
- Oresman, Matthew. “Beyond the Battle of Talas: China’s Re-emergence in Central Asia”, Daniel L. Burghart, Theresa Sabonis-Helf (Ed.), *In the Track of Temerlane: Central Asia’s Path to the 21st Century*, National Defense University, Center for Technology and National Security Policy, Washington, D.C., 2004, pp. 401-424.
- Philipp, Peter. “Rusya Asya’da da atakta”, *Deutsche Welle*, 27.08.2008, <http://www.dw.de/rusya-asyada-da-atakta/a-3597849>, Erişim: 01.02.2013.
- “Putin Hails SCO as New Mode of Int’l Cooperation”, *China.org.cn*, 14 Haziran 2006, <http://www.china.org.cn/english/2006/Jun/171267.htm>, Erişim: 13.05.2013.

- Quang, Pan. "A Chinese perspective on the Shanghai Cooperation Organization", *The Shanghai Cooperation Organization*, SIPRI Policy Paper, No. 17, May 20007, Stockholm, May 2007, pp. 45-58.
- "SCO summit promotes regional stability, cooperation", *China Daily*, 14.09.2014, http://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/14/content_16973446.htm, Erişim: 21.07.2014.
- "Şangay İşbirliği Örgütü Afganistan'da etkisini artırmak istiyor", *BBC Türkçe*, 06.06.2012, http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2012/06/120605_russia_china_summit.shtml, Erişim: 19.05.2013.
- Şangay İşbirliği Teşkilatı 2013 Bişkek Zirvesi'nin sonuç bildirisi (*Communiqué*), 13.09.2013, <http://www.sectesco.org/EN123/show.asp?id=454>, Erişim: 21.07.2014.
- Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın Kuruluş Bildirisi, http://www.ecrats.com/en/normative_documents/2006, Erişim: 23.05.2013.
- Troitskiy, Mikhail. "A Russian perspective on the Shanghai Cooperation Organization", *The Shanghai Cooperation Organization*, SIPRI Policy Paper, No. 17, May 20007, Stockholm, May 2007, pp. 30-44.
- "UN reform process mired by lack of consensus", *Deutsche Welle*, 05.01.2010, <http://www.dw.de/un-reform-process-mired-by-lack-of-consensus/a-5087253>, Erişim: 29.05.2013.
- Valinakis, Yannis. *The Black Sea Region: Challenges and Opportunities for Europe*, Chaillot Papers, Institute for Security Studies, Western Europe Union, Paris, July 1999.
- Wu, Junfei. "Will SCO Become Another Warsaw Pact?", *Economic and Political Weekly*, 24-30 September 2005, pp. 4205-4207.
- "Yeni dünya düzeni", *Deutsche Welle*, 09.08.2012, www.dw.de/yeni-dunya-duzeni/a-16152399, Erişim: 27.03.2013.
- "Zirvede ABD aleyhtarı propaganda", *Deutsche Welle*, 16 Ağustos 2007, <http://www.dw.de/zirvede-abd-aleyhtar%C4%B1-propaganda/a-2741402>, Erişim: 02.05.20013.

Avrasya Gümrük Birliği ve Kırgızistan: Avantajları ve Dezavantajları

Seyit Ali AVCU¹

Öz

Son on beş yılda eski Sovyetler Birliği topraklarında yeniden birlik ve entegrasyon çabaları Rusya'nın güçlenmesi ve izolasyondan çıkması ile sonuç vermiş ve Avrasya Ekonomik Birliği (AEB), Avrupa Birliğine bir alternatif ve cazibe merkezi haline gelmiştir. Avrasya Ekonomik Birliği genişleme çabaları Doğu Avrupa'da Avrupa Birliği genişleme politikaları ile çelişmeye başlamıştır. Birçok Orta Asya ülkesi için Avrasya Ekonomik Birliği bir alternatif olarak ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada Avrasya Ekonomik Birliği'nin oluşturulması ve gelişimi incelenmiş, sonra Kırgızistan'ın Avrasya Gümrük Birliği(AGB)'ne üye olmasının muhtemel olumlu ve olumsuz etkileri analiz edilmiştir. Pozitif olarak, AGB ülkeleri ile ticaretin daha da gelişeceği, gümrük gelirlerinin artacağı, sınır güvenliğinin sağlanacağı, yatırımların artacağı ve işçi dövizlerinde artış olacağı tahmin edilmektedir. Negatif etkileri ise Kırgızistan yeniden ihracat özelliğini kaybedeceğinden dolayı işsizliğin artacağı ve tüketim mallarında artış görüleceği öngörülmektedir. Türkiyeli işadamları açısından ise Kırgızistan'a ihracat daha pahalı hale geleceğinden ülkede doğrudan yatırım yapanların sayısı artacaktır. Ancak ekonomik açıdan olumsuz sonuçlarına rağmen AGB'ne katılmak Kırgızistan için başka bir alternatifin olmamasından dolayı siyasi bir karar olarak görülmektedir.

Anahtar kelimeler: *Avrasya Ekonomik Birliği, Avrasya Gümrük Birliği, Ekonomik Entegrasyon, Kırgızistan.*

¹ Yrd., Doç. Dr., Orta Asya Araştırmaları Merkezi (ORASAM) Başkanı, Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, avcuseyit@hotmail.com

Eurasian Customs Union and the Kyrgyzstan: Advantages and Disadvantages

Abstract

The last fifteen years re-unification and integration efforts in the territory of the former Soviet Union finally yielded results with Russia's reassertion and ending its isolation. In Eastern Europe the Eurasian Economic Union (EEU) has become an alternative to the European Union and a center of gravity. Eurasian Economic Union expansion efforts in Eastern Europe has started to clash with the European Union's enlargement policy. For many Central Asian countries the Eurasian Economic Union has also emerged as an alternative. In this article the creation and development of the Eurasian Economic Union is studied, then the possible positive and negative effects of Kyrgyzstan's accession to the Eurasian Customs Union are analyzed. As positive results, trade with the Eurasian Customs Union countries and customs revenues will increase, border security will be ensured, investment and the labor remittances will increase. Among negative effects are the unemployment and the rise in prices of the consumer goods because of Kyrgyzstan will lose its re-export character. For Turkish businessmen, exporting to Kyrgyzstan will become more expensive, therefore the number of foreign direct investment in the country will increase. However, despite the negative economic consequences, Kyrgyzstan accession to the Eurasian Customs Union is seen as a political decision due to the absence of another alternative.

Keywords: *The Eurasian Economic Union, the Eurasian Customs Union, economic integration, Kyrgyzstan.*

1. Giriş

2010 yılında Avrasya Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesiyle Avrasya bölgesinde bölgeselleşme adına yeni bir gerçeklik ortaya çıkmıştır. Bu durum, Avrupa Birliği ve bölge ülkeleri için dengeleri değiştirmiş, özellikle Avrupa Birliği'nin dikkatinden kaçmamıştır. Her ne kadar Avrupa Birliği komşu ülkeler için çekiciliğini devam ettirse de birçok ülke için, özellikle Orta Asya ülkeleri ve uzun yıllar Avrupa Birliği'ne üyelik için bekleyen Türkiye için bile bir alternatif olarak kendini kanıtlama eğilimindedir. ABD açıkça karşı olduğunu beyan etmiş ve eski Dışişleri Bakanı Hillary Clinton, bu girişimin Sovyetler Birliği'ni canlandırma amacı güttüğünü ve buna izin vermeyeceklerini açıklamıştır. Nazarbayev de bu iddiaları çürütmek için Türkiye'nin de AGB'ne davet edilmesini önermiştir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından itibaren bağımsızlıklarını kazanan devletlerin tekrar yeni bir birlik altında toplanması için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bu çabalar birçok yüksek düzeyli toplantılara neden olmuş ve birçok uluslararası anlaşmalar imzalanmıştır. Ancak bu çabalar büyük ölçüde sönük kalmıştır. 1990'lar boyunca yeni bağımsızlıklarını kazanan devletlerin kendi iç sorunları ile uğraşmak zorunda kalmaları ve özellikle Rusya'nın kurumsal zayıflıkları birlik kurma çabalarını iyi dilek temennilerinden öteye geçmesine engel olmuştur. Avrupa Birliği ekonomik olarak bu boşluktan yararlanmak istemiş ve eski Sovyetler Birliği ülkeleri ile birçok anlaşmalar yapmıştır. Bunlardan birisi de Ukrayna'nın da dâhil olduğu altı eski Sovyetler Birliği ülkesi ile yapılan ortaklık antlaşmalarıdır.

Ancak 2000'li yıllara gelindiğinde Rusya, Putin önderliğinde iç karışıklıklardan kurtulup tekrar eski Sovyet topraklarıyla ilgilenmeye başlamıştır. Bu bağlamda Avrasya Gümrük Birliğinin kurulması ile eski Sovyet topraklarında ilk ciddi uluslararası kurumsallaşma gerçekleşmiştir. AGB daha önceki girişimlerden farklı olarak güçlü kurumsal yapısı ile ve bazı geçiş dönemi zorluklarına rağmen uygulamaya konulmuş ve işlemektedir. Dünya Ticaret Örgütü ve diğer uluslararası normlar çerçevesinde bir hukuki varlık olarak kendini ispat etmiştir. Daha da önemlisi AGB Rusya tarafından açıkça eski Sovyetler Birliği ülkelerinin tekrar entegrasyonu için bir araç olarak görülmektedir. Rusya, ortak tarih ve değerlere dayanan birliktelik retoriğini geliştirerek ekonomik pragmatizmle birliğin ekonomik faydaları üzerinde de durmaya başlamıştır. Avrupa Birliği örnek alınarak özellikle Doğu Avrupa'da bir alternatif modeli sunma amacı gütmektedir. Eski Sovyetler Birliği ülkeleri üzerinden Avrupa Birliği ile açıkça rekabete girmiş, Ukrayna örneğinde görüldüğü

üzere bu rekabet Ukrayna'nın Avrupa Birliği ile Ortaklık Anlaşmasının iptal edilmesine kadar varmış ve ülkeyi kargaşaya sürüklemiştir.

Orta Asya penceresinden bakıldığında ise durum Doğu Avrupa'dan farklı gözükmemektedir. Bölgenin en önemli ve zengin ülkesi Kazakistan zaten AGB'nin kurucu üyesidir. Bölgenin fakir ülkeleri Kırgızistan ve Tacikistan açısından ise Doğu Avrupa ile kıyaslanınca, Avrupa Birliği gibi bir alternatifin olmayışı Putin'in işini kolaylaştırmaktadır. Zaten iki ülkenin de birçok açıdan Rusya'ya bağımlı olmaları başka çıkarları olmadığı izlenimini vermektedir. İki ülke de zaten 2000 yılında kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu (EurAsEC)'nin kurucu üyeleridirler.

Ancak AGB'ne üyelik ekonomik olarak kayıplara neden olacağı tahmin edildiğinden Kırgızistan açısından kolay bir seçim olmaktan uzaktır. Kırgızistan'ın diğer Orta Asya ülkelerinden farkı, Dünya Ticaret Örgütü(-DTÖ)'ne erken üye olmuş olması ve özellikle Çin'den gelen malların diğer Orta Asya ülkeleri ve Rusya'ya tekrar ihraç edildiği bir dağıtım merkezi olmasıdır. Bişkek'teki Dordoy, Alamedin ve Oş'daki Karasu pazarları Orta Asya'nın en büyük pazarlarıdır. Gümrük Birliğine girilmesi ile Kırgızistan bu statüsünü kaybedecektir. AGB'nin getirileri ve götürüleri üzerinde yapılan tartışmalar toplumu ikiye bölmüş ve giriş takvimini geciktirmiştir. Açıkça yöneticiler bu süreci geciktirme emelindedirler. AGB taraftarları genelde eski Sovyetler Birliği özlemini çeken yaşlı nesil olmasına karşın, AGB karşıtları Rusya'nın etkisine girmek istemeyen genç kuşaktır. Bu makalede, önce Avrasya Gümrük Birliği üzerinde durulacak, sonra ise AGB üyeliğinin Kırgızistan üzerinde potansiyel ekonomik, siyasi ve toplumsal sonuçları incelenecektir.

2. Avrasya Gümrük Birliği: Tarihi Arka Plan

2.1. Bağımsız Devletler Topluluğu Modeli

Gümrük Birliğinin önemi daha önceki entegrasyon girişimleri incelendiğinde daha da iyi anlaşılabilir. Rusya Sovyetler Birliğinin dağılmasından itibaren eski Sovyetler Birliği topraklarında çeşitli entegrasyon modelleri önermiştir. Bunlardan ilki Bağımsız Devletler Topluluğu(BDT)'dur. Ancak alan ve katılımcılar olarak çok geniş olmasına rağmen bu topluluğun amacının ne olduğu tam olarak anlaşılmamış ve üyelerinden çok fazla bir şey beklenmemiştir. Kuruluşundan yirmi yıl sonra bile devlet başkanları seviyesinde zirveler yapılmaktadır. Serbest ticaret anlaşması imzalanmış ve ülke parlamentoları tarafından onaylanmaktadır, ancak üye ülkeler bu ve benzeri BDT anlaşmalarına katılmamakta serbest olmaları nedeniyle Top-

luluk etkili olamamıştır. Kuruluş amacının yeni bir birlik değil de Sovyetler Birliği ülkelerinin ‘boşanma’ sürecini kolaylaştırmayı hedeflemesi, siyasal, ekonomik ve güvenlik öncelikleri farklı olan üye ülkeler arasında güven eksikliğinin de bulunması topluluğun ciddi bir oluşum olmasını engellemiştir.²

2.2. Bağımsız Devletler Topluluğu’ndan Avrasya Gümrük Birliği’ne

1993’te Rusya Avrupa Birliği’ni örnek alan bir ekonomik birlik önerdi. 1994’te de serbest ticaret bölgesi öngören bir anlaşma imzalandı. Bundan sonra entegrasyon sürecini yönetmek için çeşitli kurumlar oluşturuldu. Ancak üye ülkelerde bu birliğin anlamlı olabilmesi için gerekli siyasal irade eksikti. Bu anlaşmaların seçmeli olarak imzalanıp onaylanmasına neden oldu ve üyeler birçok çekinceler getirdiler. Sadece BDT’na inanmayan Gürcistan, Azerbaycan gibi ülkeler değil, birçok anlaşmaya öncülük eden Rusya bile ekonomik yükümlülükler getiren özellikle BDT ekonomik işbirliği anlaşmalarını onaylamadı.

Diğer yandan üyeleri anlaşmalara ve alınan kararlara uymaya zorlayacak etkili bir mekanizma da yoktu. Her ne kadar devletlerarası anlaşmazlıkları çözmek için BDT Ekonomi Mahkemesi kurulsada kararları sadece tavsiye niteliği taşıdığı için etkili olamadı.³ Rusya BDT’nu kurumsallaştırmak yerine ilişkileri yüksek düzey diplomasi ve geleneksel güç mekanizmaları ile çözmeyi tercih etti. Ekonomik işbirliği konularında çok yönlü kurumlar oluşturmak yerine Rusya pazarlık gücünü de kullanarak ikili ilişkileri tercih etti. 1990’ların ortalarında Rusya daha küçük bölgesel işbirliklerine yöneldi.

Bu çerçevede Avrasya Gümrük Birliği yeni bir proje değildir ve başlangıcı Rusya, Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında gümrük birliği anlaşmasının imzalandığı 1995 Ocağına kadar gider. Kırgızistan 1996 yılında, Tacikistan 1997 yılında gümrük birliğine katıldılar. Bu girişimler ekonomik birlik amacını yineledi, ancak BDT kurumsal yapısında herhangi bir değişiklik getirmedeği için sözden öteye geçmedi.⁴

Putin’in Rusya devlet başkanlığına gelmesi ile ekonomik birlik projesi hız kazandı. Ekim 2000’de bu grup, yani Rusya, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan tam teşekküllü bir uluslararası organizas-

² Olga Shumylo-Tapiola, *The Eurasian Customs Union: Friend or Foe of the EU?* Carnegie Europe, October 2012, p. 4.

³ Rilka Dragneva and Kataryna Wolczuk, *Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?*, Chatham House, August 2012, p. 3.

⁴ Ibid, p. 4.

yon haline geldi ve Avrasya Ekonomik Topluluğu(AET) adını aldı. AET, BDT'nun kurumsal yapısını geliştirdi: Anlaşmanın üye ülkeler tarafından onaylanmasını koordine ederek çekince konmasını engelledi, sürekli yürütme gücü olarak Entegrasyon Konsülü ve anlaşmazlıkların çözümü için özel bir mahkeme oluşturuldu. Rusya ve diğer Sovyetler Birliği ülkeleri tarafından bir çekim merkezi olarak görüldü; Moldova ve Ukrayna 2002 yılında, Ermenistan ise 2003 yılında gözlemci ülkeler oldular. 2006'da AET, Orta Asya İşbirliği Örgütü ile birleşti ve sonuç olarak da Özbekistan AET üyesi oldu.⁵

Yukarda sayılan kurumsal gelişmeler yanında eski problemler devam ettiği için AET etkinlik kazanamamıştır. Hukuksal yapı birçok uluslararası anlaşmalara dayandığı için parçalı olmaya devam etmiştir. Diğer yandan AET organları kararları, anlaşmalar gibi ülkeler tarafından onaylanmaları gerektiğinden etkili olamamıştır.⁶ Rusya'nın üstünlüğü oy verme mekanizmaları ile korunmuştur. AET Mahkemesi üye ülkeleri bağlayıcı olmadığı için politik çözümlere devam edilmiştir. AET Mahkemesi Ocak 2012 ye kadar kurulamamış; eski BDT Mahkemesi 2004-2011 arası görev yapmıştır.⁷ Sonuç olarak ticarete gelişmeler ve gümrük entegrasyonu sınırlı kalmıştır. Her ne kadar AET üyeleri arasında serbest ticarete uygun yönler olsa da istisnalar ve kotalar kaldırılmamış ve ülkeler ikili ilişkilerde farklı kurallar uygulamışlardır. DTÖ ve AB'nin genişlemesi Rusya'yı alternatif birlik aramaya sevk etmişse de AET üyeleri ile ticarete her ülkeye uygulanan genel geçer kurallar yerine ikili ilişkilerle devam etmiştir.

2000'lerin ortalarına gelindiğinde entegrasyon konusunda köklü değişimler oldu. Rusya, Beyaz Rusya ve Kazakistan liderleri gümrük birliği konusunda daha kararlı adımlar atmaya hazırdılar. Haziran 2006'da Minsk'te yapılan AET zirvesinde karar alındı ve Ekim 2007'de gümrük birliği anlaşması imzalandı. Bu üç ülke sürekli olarak görev yapacak Gümrük Birliği Komisyonu kurdular ve 2008 ve 2009 yıllarında AGB'nin işleyebilmesi için gerekli anlaşmaları yaptılar. Ocak 2010'da ortak gümrük tarifeleri yürürlüğe girdi ve Komisyon çalışmalarına başladı. Temmuz 2010'da ise Gümrük Birliği Kanunu yürürlüğe girdi ve ortak gümrük bölgesi ilan edildi. Temmuz 2011'de üç ülke arasında sınır kontrolleri kaldırıldı.⁸

⁵ Ibid, p. 4.

⁶ 2000 AET Anlaşmasınının 14. maddesi.

⁷ Dragneva and Wolczuk, *Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?* p. 4.

⁸ Ibid, p. 5.

Kasım 2011 tarihinde üç lider Avrasya Ekonomik Entegrasyon Deklarasyonu yayınlamak için 1 Ocak 2012 de Tek Ekonomik Alan oluşturulacağını ilan ettiler. 1 Temmuz 2012 de ise Gümrük Birliği Komisyonunun ortadan kaldırılarak yerine Avrasya Ekonomik Komisyonunun kurulacağını ilan ettiler. 1 Ocak 2015 tarihinde ise Avrasya Ekonomik Birliği'nin yürürlüğe girmesi planlanmıştır. Vladimir Putin 3 Ekim 2011 tarihinde *İzvestia* gazetesinde yayımlanan mülakatta bu konuda şu açıklamayı yapar: “*Biz iddialı bir hedef ortaya koyuyoruz. Bir sonraki ve en üst düzeyde entegrasyonu gerçekleştirmek: Avrasya Birliği.*”⁹

Her ne kadar görünüşte AGB daha önceki eski Sovyetler Birliği coğrafyasında planlanan ve başarısız olan entegrasyon süreçlerine benzese de bir çok konuda öncekilerden ayrıldığından başarılı olma ihtimali daha fazladır. İlk olarak, siyasi irade açısından daha önceki entegrasyon süreçlerinden daha fazla bir kararlılık söz konusudur. İkincisi, yasal temel ve etkinlik olarak devletler ve özel aktörler üzerinde biraz pasif olan daha önceki entegrasyon çabalarının aksine AGB kurumsallaşmasını sağlam temellere oturtmuştur.¹⁰ Üçüncüsü, 1990'ların aksine Rusya siyasi ve ekonomik olarak birliği ayakta tutacak ve alternatif bir çekim merkezi oluşturacak güce sahiptir.

2.3. Rusya'nın Hegemonyası

Avrasya Gümrük Birliğine yapılan en büyük eleştiri, Rusya'nın tarihi açıdan ve zihniyet olarak eski Sovyetler Birliği ülkeleri ile eşit statüde bir ortaklığa alışık ve hazır olmadığıdır. Ayrıca bu birliğin işleminde Rusya'nın egemen olacağı yönünde bir kanaat vardır. Daha önceki birlik girişimlerinin asimetrik olduğu söylenmiştir. Rusya'nın üstün pazarlık gücünü kullanarak kendisine zarar verecek çok taraflı anlaşmalardan kaçındığı dikkat çekmiştir. Ancak Rusya, Avrasya Ekonomik Birliği ile bazı Gümrük Birliği Komisyonu kararlarının nitelikli çoğunlukla alınmasına razı olarak uluslar üstü bir birliğin oluşması yolunu açmıştır. Yine de oylar eşit değildir. Rusya %57, Beyaz Rusya ve Kazakistan %21,5'şer oya sahiptir. Uygulamada Rusya'nın her zaman en azından diğer bir üyeye ihtiyacı vardır, ama Beyaz Rusya ve Kazakistan beraber hareket etseler bile Rusya'yı dengeleyememektedirler. Ayrıca, önemli kararların bütün üyelerin oybirliğiyle alınması gerektiği ve anlaşmazlıkların başkanlar seviyesinde diplomasiy-

⁹ Vladimir Putin, “New Integration Project for Eurasia: a Future Which Is Being Born Today,” *Izvestya*, 3 October, 2011.

¹⁰ Dragneva and Wolczuk, *Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?*, p. 5.

le çözüleceği ilkesi benimsenmiştir. Örneğin 2010'daki Rusya ve Beyaz Rusya arasındaki Rusya'nın ihracat vergileri ile ilgili anlaşmazlık Avrasya Gümrük Birliği kurumları yoluyla değil ikili anlaşmayla çözülmüştür.¹¹ Diğer taraftan Avrasya Gümrük Birliği gümrük tarifelerinin %90'nı şu anda yürürlükte bulunan Rusya Federasyonu tarifeleri esas alarak belirlenmiştir. Bu da diğer üyelerin tarifelerini Rusya tarifelerine uydurmaları anlamına gelmektedir.¹²

Buna rağmen Rusya'nın bu birlik içinde diğer üye devletlerle eşit statüyü kabul etmeye eğilimli olduğu yönünde göstergeler de yok değildir. Gümrük Birliği Komisyonu yerine geçen Avrasya Ekonomik Komisyon'unun yürütme organında her ülke birer üye ve eşit oyla temsil edilmektedir. En azından teoride Rusya'nın azınlıkta kalma ihtimali vardır.¹³

Tablo 1: Avrasya Gümrük Birliğinin Kronolojik Gelişimi. Kaynak Chatham House Raporu

10 Ekim 2000	Avrasya Ekonomik Topluluğu (EurAsEC)
6 Ekim 2007	Rusya, Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında Avrasya Gümrük Birliği Anlaşmasının imzalanması
1 Ocak 2010	Gümrük Birliğinin faaliyete geçmesi ve Avrasya Gümrük Birliği Komisyonunun çalışmaya başlaması
1 Temmuz 2010	Ortak Gümrük faaliyete geçti. AGB kanunu uygulamaya kondu
1 Temmuz 2011	İç sınır kontrolleri kaldırıldı
1 Ocak 2012	Ortak Ekonomik Alan faaliyete geçti. EEC Avrasya Ekonomik Komisyon mahkemesi kuruldu.
1 Temmuz 2012	Avrasya Ekonomik Komisyonu yürürlüğe girdi.
29 Mayıs 2014	Avrasya Ekonomik Birliği kuruluş anlaşması Astana'da imzalandı
1 Ocak 2015	Avrasya Ekonomik Birliğinin faaliyete geçmesi.

¹¹ Ibid, s. 7.

¹² “Kyrgyzstan Žana Bažy Birimdigi: Mymkynçylykter Menen myçylyštykter (Kırgızistan ve Gümrük Birliği Avantajlar ve Dezavantajlar),” *Kabar - Kyrgyz Ulutuk Maalyamat Agenttigi*, <http://kabar.kg/kyt-analytics/full/8295>, Erişim: 13.06. 2014)

¹³ Dragneva and Wolczuk, *Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?*, p. 7.

2.4. Genişleme Politikası

Avrupa Birliği ile rekabet konusunda Rusya, AGB'ni Avrupa Birliği çekim alanına girmemiş eski Sovyetler Birliği bölgesi için bir entegrasyon aracı olarak görmektedir. AGB'nin, Avrupa Birliğine alternatif bir çekim merkezi olması öngörülmüş ve bu nedenle bu örgüt üzerinden genişleme politikası benimsenmiştir. Birçok ülke AGB'ne katılma isteklerini dile getirmişlerdir. Bu genişleme politikası Ukrayna gibi Avrupa Birliği çekim bölgesine yakın ülkelerde Avrupa Birliği ile bir rekabet ve çekişmeye dönüşmüş ve bazı ülkeler kaosa sürüklenmiştir. Diğer taraftan Ermenistan gibi Rusya'ya ekonomik ve askeri yönlerden bağımlı küçük ülkeler için Gümrük Birliğine katılmaktan başka çıkar bir yol gözükmemektedir. 3 Eylül 2013 tarihinde Ermenistan AGB'ne katılmaya karar verdiğini açıkladı.¹⁴ Özellikle, 2000 yılında kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğunun üyesi olan iki ülkenin, Kırgızistan ve Tacikistan'ın AGB üyelikleri gündemdedir. Özellikle Kırgızistan'da AGB'ne katılma siyasal gündemin en önemli maddelerindedir. Sonraki bölümde Kırgızistan'ın Avrasya Gümrük Birliğine girmesinin beklenen ekonomik, siyasal ve sosyal sonuçları, avantajları ve dezavantajları tartışılacaktır.

3. Kırgızistan ve Avrasya Gümrük Birliği

Kırgızistan'ın AGB'ne katılmayı planlaması ülkede ateşli tartışmalara neden olmaktadır. Taraftarları ve karşıtları çeşitli fikirler ileri sürmektedirler. AGB'ne katılma yönünde halk desteği yüksek düzeydedir. En son Gallup anketine göre Kırgızistan halkının %70'i Gümrük Birliğine katılma taraftarıdır.¹⁵ Ancak International Republican Institute anketine göre ise Mayıs 2014'te bu rakam %49'a düşmüştür. Şiddetle karşı olanların oranı ise %21'e çıkmıştır.¹⁶ Kırgızistan hükümeti ile görüşmeler devam etmektedir. Karşıtlarında bile genel kanı Kırgızistan'ın Gümrük Birliğine katılmaktan başka bir alternatifi olmadığı yönündedir. Ancak, Kırgızistan hükümeti bu katılmanın Kırgızistan'ın çıkar ve ekonomisini korumaya yönelik bazı istisnalarla gerçekleşmesini istemektedir. Bu istekler Avrasya Ekono-

¹⁴ "Armenia to Join Russia Trade Bloc, Surprises EU" <http://euobserver.com/foreign/12130>, Erişim: 26.3.2014.

¹⁵ Standish Reid, "The Illusion of Choice: Kyrgyzstan and the Customs Union" *Registan.net*, January 29, 2014, <http://registan.net/2014/01/29/the-illusion-of-choice-kyrgyzstan-and-the-customs-union/>, Erişim: 26.3.2014.

¹⁶ "IRI Kyrgyz Poll: Support for Joining Russia's Customs Union Drops, Corruption Remains Pervasive" *International Republican Institute*, May 14, 2014, <http://www.iri.org/news-events-press-center/news/iri-kyrgyz-poll-support-joining-russia%E2%80%99s-customs-union-drops-corruptio>, Erişim: 21.5.2014.

mik Komisyonu tarafından kabul edilmemektedir. Bu durum görüşmelerin uzamasına ve giriş tarihinin sürekli ertelenmesine neden olmaktadır.

Kırgızistan'ın Gümrük Birliği yolculuğu eskiye dayanır. 17 Mart 1991'de Kırgızistan, Sovyetler Birliğinin dağılmasını belirleyen referandumda %95.98 oy ile birlikten ayrılmak istemediğini belirtmiştir.¹⁷ Bu nedenle Sovyetler sonrası entegrasyon çabalarının içinde, Kırgızistan hep olagelmıştır. 21 Aralık 1991'de Bağımsız Devletler Topluluğunun bir üyesi olmuş, Gürcistan, Ukrayna, Türkmenistan gibi bazı BDT ülkelerinin aksine bu topluluktan çıkmayı düşünmemiştir. Kırgızistan 10 Ekim 2000 yılında oluşturulan Avrasya Ekonomik Topluluğunun kurucu üyesi olmuştur. Bu karar, Mayıs 2001'de parlamentoda onaylanmıştır.¹⁸ 1 Ocak 2010 yılında Avrasya Gümrük Birliğinin faaliyete geçmesinden sonra Kırgızistan üzerinde AGB'ne katılması için baskılar artmıştır. Cumhurbaşkanı Almazbek Atambayev cumhurbaşkanlığı kampanyası sırasında AGB'ne katılmak istediklerini defalarca dile getirmiştir. Cumhurbaşkanlığı seçimlerinden önce Rusya'ya giderek Putin ile görüşmüş ve bu isteğini yinelemiştir.¹⁹ Atambayev ilk dış ziyaretini de Kolektif Güvenlik Antlaşması ve Avrasya Ekonomik Komisyonu toplantısı için Rusya'ya yapmıştır. 2011 yılında Kırgızistan resmi olarak Gümrük Birliğine üye olmak için başvurmuştur. 29 Mayıs 2013 tarihinde AET Yüksek Konseyi 39 nolu kararla Avrasya Ekonomik Komisyonu ve Kırgız Cumhuriyeti Arasında Derin İşbirliği Taslak Mutabakat Zaptı yayımlamıştır.

Kırgızistan Gümrük Birliği'ne katılmak için resmen Mayıs 2013'de başvuruda bulundu. Bunu takiben Kırgızistan'ın atması gereken adımları ortaya koyan bir yol haritası üzerinde çalışmalar başladı. Avrasya Gümrük Birliği Üyeliği için, ekonominin farklı sektörlerinden lobiciler ve uzmanlar ile koordineli olarak Kırgız politikacıları tarafından hazırlanan yol haritası, 2013 Ağustos ayında yapılan hükümetler arası çalışma grubunun yedinci toplantısında reddedildi ve değişiklikler için geri gönderildi.²⁰ 19 Kasım 2013'te, bir yol haritası Gümrük Birliği'nin denetim orga-

¹⁷ "Sowjetunion, 17.März 1991 : Weiterbestand Der UdSSRAls Föderation Gleichberechtigter Und Souveräner Staaten"(Sovyetler Birliği, 17 Mart 1991: Eşit ve Egemen Devletlerin bir Federasyonu Olarak SSCB'nin Varlığının Devamı), <http://www.sudd.ch/event.php?lang=en&id=su011991>, Erişim: 28.5.2014.

¹⁸ Rilka Dragneva and Kataryna Wolczuk, *Eurasian Economic Integration: Law, Policy and Politics*, Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2013, p. 19.

¹⁹ Michael Scowitz, "Kyrgyzstan Votes for a President, Feeling the Pull of Russia", *NY Times*, October 29, 2011.

²⁰ Chris Rickleton, "Kyrgyzstan: Is Bishkek Stalling on Customs Union?", September 17, 2013, <http://www.eurasianet.org/node/67510>, Erişim: 16.3.2014.

nı olan Avrasya Ekonomik Komisyonu Konseyi tarafından onaylandı. Bu noktada Kırgızistan hükümeti Avrasya Ekonomik Komisyonu tarafından hazırlanan yol haritasının tek yanlı olduğunu ve Kırgız hükümetinin görüşü alınmadan hazırlandığını açıkladı.²¹ Kırgızistan, Gümrük Birliğine girmekle yürürlüğe girmesi gereken yeni ithalat ve ihracat vergilerinin geciktirilmesi, pratikte büyük toptancı pazarlarını serbest ticaret bölgeleri haline getirecek muafiyetler, zayıf Gümrük Birliği üyelerine destek verecek bir özel fon ve Kırgızistan'ın dış sınır kontrollerinin güçlendirilmesinde yardım şartı koştu.²²

Kırgızistan'ın yol haritasının ilk versiyonuna itirazından sonra, yeni yol haritası 24 Aralık 2013 tarihinde Avrasya Ekonomik Konseyi zirvesi için imzalanmak üzere hazırlanması gerekiyordu. Ancak Cumhurbaşkanı Atambayev toplantıdan sonra hala sorunların olduğunu ve yol haritasının aceleyle getirilemeyeceğini belirtti.²³ Putin ise toplantıda Ermenistan ve Kırgızistan'ın, Gümrük Birliği'ne doğru kararlı hareket etmekte olduğunu belirterek sözlerine şöyle devam etti: “*Ermenistan entegrasyon yönünde çok ilerledi. Bugün yol haritasını imzalayabiliriz. Kırgızistan da Gümrük Birliği'ne katılmaya hazır. Sadece Bişkek tarafından sunulan birkaç konuyu ele almak gerekiyor. Kırgız arkadaşlar ile birlikte karşılıklı kabul edilebilir bir çözüm bulabileceğimize eminim.*”²⁴ Gümrük Birliği üyesi ülkelerinin Cumhurbaşkanı, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambayev'in konumunu desteklediler. Uzmanlar grubuna Kırgız tarafın konumunu hesaba katarak yol haritasını hazırlama üzerinde çalışmaların devam etmesi talimatı verildi.²⁵ Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambayev basına yaptığı yıllık konuşmasında “*Eğer Kırgızistan'ın tüm şartları kabul edilirse biz Gümrük Birliği'ne katılırız. Gümrük Birliği'ne katılırken milli çıkarlarımızı da gözetmek zorundayız.*” dedi.

²¹ Kuban Addymen, “Kyrgyzstan's Accession into Customs Union Unrealistic in near Future” December 23, 2013, http://www.globaltimes.cn/content/833692.shtml#Uv8JZmJ_u5I, Erişim: 2.2.2014.

²² Asyl Osmonaliev, “Kyrgyzstan Slows Pace of Customs Bloc Entry,” *Institute for War and Peace Reporting*, January 13, 2014, <http://iwpr.net/report-news/kyrgyzstan-slows-pace-customs-bloc-entry>, Erişim: 2.2.2014.

²³ Ibid.

²⁴ “Putin, Kırgızistan İçin Yol Haritası Üzerinde Çalışma Pratik Olarak Tamamlandı,” *Kabar: Kırgız Ulusal Haber Ajansı*, 24 Aralık 2013, <http://www.kabar.kg/tur/politics/full/6581>, Erişim: 16.3.2014.

²⁵ “Atambayev, Kırgızistan Entegrasyon Birliklere Sadece Ulusal Çıkarlarının Hesaba Katıldığı Durumda Katılacak,” *Kabar: Kırgız Ulusal Haber Ajansı*, <http://www.kabar.kg/tur/economics/full/6584>, Erişim: 16.3.2014.

Cumhurbaşkanı Atambayev, 7-12 Şubat 2014 tarihlerinde Sochi Kış Olimpiyatları sırasında Putin ile görüşmüş ve yakın gelecekte Kırgızistan'ın Gümrük Birliği'ne üyeliğini kolaylaştırmak için ortak bir program geliştirmek üzere Başbakan Birinci Yardımcılarının başkanlığında bir çalışma grubu oluşturulması kararlaştırılmıştır. Böylece, Kırgızistan Gümrük Birliği'ne katılım müzakereleri sırasında dile getirdiği tüm sorunlar bu program çerçevesinde çözülecektir. Bu çalışma grubu Kırgızistan'ın Kırgız Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Atambayev'in Moskova'da Aralık 2013'te Yüksek Avrasya Ekonomik Konsey toplantısında da dile getirdiği ulusal çıkarlarını göz önüne alacaktır.²⁶ Sonra Moskova'ya giden Atambayev, Rusya Başbakanı Medvedev ile de görüşmüş ve onunla Gümrük Birliği ve Ortak Ekonomik Alanda planlanan girişimiyle ilgili Kırgızistan için riskleri en aza indirmek için ortak önlemleri tartışmıştır.²⁷ Son olarak 13 Mayıs 2014 tarihinde Kırgızistan yeni bir yol haritası hazırlamıştır.²⁸ 29 Mayıs 2014 tarihinde Avrasya Ekonomik Birliği anlaşmasının imzalandığı sırada Kırgızistan ve Rusya hükümetleri arasında da Avrasya ekonomik entegrasyonu bağlamında ekonomik işbirliğinin geliştirilmesine yönelik Kırgızistan için bir milyar dolar sermayeli Kalkınma Fonu kurmak üzere anlaşma imzalandı.²⁹ Bu şekilde Kırgızistan uyum sürecinde umduğu desteği almış oldu.

Genel kanı, Kırgızistan'ın AGB'ne katılmaktan başka çaresi olmadığı, ancak bunu yaparken bazı tavizler ve istisnalar alabilmek için uğraştığı yönündedir. Ancak, Avrasya Ekonomik Komisyonunun istisnalara sıcak bakmayacağı ve Kırgızistan için başka alternatif olmadığı yönündedir. ABD'nin 2014 yılında terk edeceği, Avrupa Birliğinin uzaklığı ve Çin korkusu bu tercihte önemli rol oynamaktadır. Katılmanın ve katılmamanın Kırgızistan ve bölge için kısa ve uzun vadeli siyasal, ekonomik ve sosyal sonuçları olacaktır ve bu sonuçlar birbirleriyle yakından ilgilidir. Avrasya Gümrük Birliği bir ekonomik birlik olduğu için önce ekonomik boyutunu ele alalım.

²⁶ "Sariev: Kyrgyz and Russian Presidents Agreed to Develop a Joint Program to Support in Accession to the Customs Union," *Kabar - Kyrgyz National News Agency*, February 12, 2014, <http://www.kabar.kg/eng/economics/full/9173>. Erişim: 16.3.2014.

²⁷ "Atambayev and Medvedev Discussed Bilateral Cooperation," *Kabar - Kyrgyz National News Agency*, February 11, 2014, <http://www.kabar.kg/eng/politics/full/9158>. Erişim: 16.3.2014.

²⁸ "Proekt Dorožnoj Karty po Prisoedineniju Kyrgyzstana k Tamožennomu Sojuzu (Kırgızistan'ın Gümrük Birliği'ne Üyeliği İçin Taslak Yol Haritası)," 13 Mayıs 2014, <http://www.tazabek.kg/news:372253>, Erişim: 28.5.2014.

²⁹ "Kyrgyzstan, Russia to set up Development Fund with \$1 Billion Capital as part of Eurasian Economic Integration", May 30, 2014, <http://www.akipress.com/news:542303/>, Erişim: 2.6.2014.

Tablo 2: Kırgızistan ve Avrasya Gümrük Birliği Kronolojik Gelişimi

21 Aralık 1991	Bağımsız Devletler Topluluğu üyeliği
1996	Ekonomik ve İnsani Alanlarda İleri Entegrasyon Anlaşması imzaladı
1998	Dünya Ticaret örgütü üyeliği
1999	Gümrük Birliği ve Tek Ekonomik Alan Antlaşması
10 Ekim 2000	Avrasya Ekonomik Topluluğu (EurAsEC) antlaşması kurucu üyesi
Mayıs 2001	Avrasya Ekonomik Topluluğu (EurAsEC) parlamento onayı
Ekim 2011	Gümrük Birliği'ne katılmak için başvuru
29 Mayıs 2013	AET Yüksek Konsey Karar No: 39.Avrasya Ekonomik Komisyonu ve Kırgız Cumhuriyeti Arasında Derin İşbirliği Taslak Mutabakat Zaptı
Mayıs 2013	Kırgızistan Hükümeti ABG yol haritası Resmi olarak sunulması
Ağustos 2013	Kırgızistan Yol haritasının Avrasya Ekonomik Komisyon tarafından reddi
19 Kasım 2013	Avrasya Ekonomik Komisyonu Konseyi tarafından Kırgızistan için yol haritası kabulü ve Kırgızistan'ın itirazı
13 Mayıs 2014	Kırgızistan tarafından yeni yol haritasının hazırlanması

3.1. Ekonomik Boyutları

Avrasya Gümrük Birliğine üyeliğin Kırgızistan ekonomisine ve ticaretine etkisini ölçmek için önce Kırgızistan ekonomisinin yapısını ve dış ticaretin doğasını belirlemek gerekir.

3.1.1. Kırgızistan Ekonomisi

Kırgızistan ekonomisi üretimden çok tarıma ve ticarete dayalı bir ekonomidir. Kırgızistan'ın ekonomik durumu daha çok doğal kaynakların işletilmesi ve yabancı bağışlarına dayanmaktadır. Yeni bir ortaklık anlaşmasının yapıldığı Kanadalı Centerra şirketinin işlettiği Kumtor altın madeni Kırgızistan ekonomisine 3 milyar dolarlık bir katkı sağlamaktadır. Yabancı doğrudan yatırımlarında Çin ve Kanada %70'lik bir paya sahiptir.³⁰

Kırgızistan ekonomisinin şu andaki durumu bağımsızlıktan sonra izlenen liberal politikaların sonucu olarak şekillenmiştir. Kırgızistan BDT ülkelerinden DTÖ'ne ilk giren ülkelerden biridir. DTÖ'ne uyum sürecine bağlı olarak Kırgızistan gümrük vergilerini diğer Orta Asya ülkelerine

³⁰ Reid, "The Illusion of Choice: Kyrgyzstan and the Customs Union."

göre düşük tutmuştur. Bunun sonucunda yine DTÖ üyesi olan ülkelerden özellikle Çin ve Türkiye'den tüketim malları ithal edip bu malları diğer Orta Asya ülkelerine ve Rusya'ya yeniden ihraç eden bir ülke konumuna gelmiştir. Orta Asya'nın en büyük konteynır pazarları olan, Bişkek'te Dordoy ve Madine, Oş'ta ise Karasu pazarları oluşmuştur. Dordoy Kırgızistan'ın GSMH'sının üçte birini oluşturmakta ve Çin'den ithal edilen malların % 85'i basta Rusya ve Kazakistan olmak üzere ihraç edilmektedir.³¹ AGB üyeliği ile Kırgızistan üzerindeki ekonomik etkilerinin aşağıdaki gibi olması beklenmektedir. Önce olumlu etkilerinden başlayalım:

3.1.2. AGB Üye Ülkeler ile Ticaretin Artması

Kırgızistan'ın ilk başta AGB'ne üye ülkeler Rusya, Kazakistan ve Beyaz Rusya ile ticari ilişkilerinin artması beklenmektedir. Çünkü bu ülkeler ile gümrükler sıfırlanacaktır. Zaten Kırgız Cumhuriyeti Milli İstatistik Komitesinin verilerine göre, Kırgızistan'ın ithalat ve ihracatının %50'si Avrasya Ekonomik Birliği üye devletleriyledir ve özellikle Rusya ile Kazakistan Kırgızistan'ın en önemli ortaklarından. Rusya Kırgızistan'ın ihracatında %13'lük paya sahip iken, ithalatta %33,2'dir; Kazakistan ise ihracatta % 24,1, ithalatta % 9,7'lik oranla temsil edilmektedir.³²

Tablo 3: Kırgızistan'ın Dış Ticaretinde Başlıca Ülkeler (2012 yılı verileri)

İhracat			İthalat		
1	İsviçre	32,6	1	Rusya	33,2
2	Kazakistan	24,1	2	Çin	22,5
3	Rusya	13,0	3	Kazakistan	9,7
4	Özbekistan	11,3	4	ABD	4,7
5	Çin	3,6	5	Japonya	4,0
6	Türkiye	3,0	6	Almanya	3,7
7	Türkmenistan	2,4	7	Türkiye	3,3
8	Afganistan	1,5	8	Belarus	3,0
9	Almanya	1,0	9	Ukrayna	2,6
10	Birleşmiş Arap Emirlikleri	1,0	10	Güney Kore	1,7

Kaynak: Kırgız Cumhuriyeti Merkez Bankası Bülteni, 5, 2013.

³¹ Jamil Payaz, "Kyrgyzstan Wants to Keep Its Wholesale Markets in the Customs Union," May 2, 2014, <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/12907-kyrgyzstan-wants-to-keep-its-wholesale-markets-in-the-customs-union.html>, Erişim: 12.5.2014.

³² Cusup Pirimbayev, Kamalbek Karımşakov, Cunus Ganiyev. *Avrasya Ekonomik Birliği ve Kırgızistan*, ORASAM Rapor, Bişkek: Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, 2014, s.6.

Gümrük birliği üyeliğini savunanlara göre Kırgızistan'ın AGB'ne girme isteğinin temel sebebi, ülke ekonomisinin Sovyetler Birliği döneminde ortak ekonomik birliğin bir parçası olarak başarılı bir şekilde gelişmesidir. Sovyet ekonomik sisteminin ortadan kalkmasına rağmen eski ve yeni bağlantıları kullanarak Kırgızistan yine de başta Rusya olarak AGB piyasalarına yönelmektedir. Gümrük Birliği şüphecilerine göre ise Sovyetler Birliği gibi bir düzenin geri gelmesi mümkün gözükmemektedir.³³

3.1.3. Dünya Ticaret Örgütü'nün Olumlu Etkisi

Diğer bir olasılık ise 2012'de Rusya'nın Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olması ve Kazakistan'ın da üye olacağı beklentisi Kırgızistan için olumlu şartlar sağlayabilir. Çünkü DTÖ'nde kabul edilen ortak gümrük tarifelerinin olması Kırgızistan ile AGB üye devletlerinin tarifelerinde farkın azalması yani DTÖ standartlarına yaklaşması mümkündür. DTÖ gümrük tarifelerini benimsemek üye devletler için AGB'den umulan ekonomik fayda tam olarak gerçekleşmeyecektir. Bütün AGB üyeleri DTÖ'ne üye olduklarında Kırgızistan gümrük oranlarında fazla bir değişiklik yapmak zorunda kalmayacaktır.³⁴ Bu durumda Kırgızistan için AGB üyeliğinin ekonomik etkileri azalacak ve bu bütünleşme süreci daha çok siyasi bir anlam ifade edecektir.

3.1.4. Tüketim Malları Fiyatlarında Artış

Diğer yandan AGB'ne üye olmayan Çin ve Türkiye gibi devletlerden Kırgızistan'a ucuz ve kaliteli mal ithalatının azalması kaçınılmazdır. Bu ülkelerle olan gümrük vergi oranı şu anda %5 düzeyindedir. İthal edilen mallar Kırgızistan'ın tüketiminin çok üzerinde olduğu için deflasyon etkisi yaratmaktaydı. Bu Kırgızistan tüketicisinin tüketim mallarını ucuza kullanması sonucunu doğurmaktaydı. Kırgızistan AGB'ne üye olduktan sonra AGB standardı gümrük oranları olan %10,5 Kırgızistan için de uygulanacaktır. Bu durumun Kırgızistan tüketicisi için ekonomik açıdan olumsuz sonuçları olacaktır. Tüketim malları fiyatlarında ciddi bir artış gözlenecektir.

3.1.5. Yeniden İhraç Etme Rolünü Kaybetme

AGB'ne üye olduktan sonra Kırgızistan Çin mallarını diğer Orta Asya ülkelerine ve Rusya'ya yeniden ihraç etme rolünü kaybedecektir. Kırgızis-

³³ Ekonomist Doç. Dr. Trusbek Asanov ile mülakat.

³⁴ Alexander Pavlov. "Assessing the Economic Effect of Kyrgyzstan's Accession to the Customs Union" in *Eurasian Integration Yearbook 2012*. Almaty: Eurasian Development Bank, 2012, p. 71.

tan üzerinden geçen ticari malların hacminde düşme ihtimali vardır. Çünkü gümrük tarifeleri Kazakistan ve Rusya'daki kadar yükseleceği için Kırgızistan'ın DTÖ üyeliğinden dolayı sahip olduğu düşük gümrük avantajı ve çekiciliği ortadan kalkacak, Rusya ve Kazakistan'dan farkı kalmayacak ve böylece ithal mallar artık daha elverişli koşullar sağlayan bu ülkelere yönelecektir. Ülke üzerinden geçen mal akımının azalması sonucu, büyük pazarların sönmesi ve bu kesimde çalışanların iş yerlerinin ortadan kalkması sonucu işsizlik artacaktır.³⁵

3.1.6. İşçi Dövizlerinde Artış

Şu anda birçok Kırgızistan vatandaşı başta Rusya olmak üzere AGB ülkelerinde bir çoğu kaçak olmak üzere çalışmaktadır. Kırgızistan AGB'ne üye olduktan sonra anlaşmalar gereği AGB ülkelerinde çalışan Kırgız işçilerinin hukuki statüsünün güven altına alınması ve yasal olarak çalışabilme imkânının verilmesi beklenmektedir. Yasal olarak çalışabileceklerinden bu ülkelerde çalışan Kırgız işçi ücretlerinde artış olacağı için bu işçilerin Kırgızistan'a gönderdikleri döviz miktarında da artış olacaktır. İşçilerin hukuki durumunun iyileşmesi ve serbest dolaşım ve çalışma hakkının verilmesi sonucunda Kırgızistan'dan AGB ülkelerine giden iş gücünde artışa neden olabilir. Bu da döviz gönderen işçi sayısının artması anlamına gelir. Bu da zaten ülkenin Gayri Safi Milli Hasılasının büyük bir kısmını oluşturan işçi dövizlerinin artması ile GSMH da artacaktır.

3.1.7. Sınırların Güvenliği

Şu anda Kırgızistan sınır güvenliği tam olarak sağlanamamakta ve bu durum uyuşturucu dâhil kaçakçılığı yaygın bir durum haline getirmektedir. Kırgızistan'ın Gümrük Birliğine üyeliğinden sonra bütün Gümrük Birliğinin güvenliğini sağlamaya yönelik olarak Kırgızistan sınırlarının güçlendirilmesi gündeme gelecektir. Kırgızistan-Çin sınırındaki yönetimin iyileşmesinin sağlanmasıyla mal kaçakçılığı azaltılacak ve AGB gümrük gelirleri artacak, dolayısıyla Kırgızistan'ın payı da yükselecektir.

3.1.8. Gümrük Gelirlerinin Artması

Kırgızistan'ın AGB'ne üyeliğinin getireceği başka bir avantaj, Kırgız-Çin sınırında yönetimin geliştirilmesi ve Çin mallarına ortak tarifelerin uygulanması sonucunda, kaçakçılık azalacak ve malların kalitesi ve hacmi yükselecektir. AGB'ndeki mevcut olan anlaşmalara göre ithalattan alınan

³⁵ Ibid.

vergi geliri önceden anlaşılması makroekonomik kriterlere göre üye devletler arasında paylaşılacaktır. Avrasya Kalkınma Bankasının hesaplamalarına göre Kırgızistan'ın payı %0,65 olacaktır. Eğer Kırgızistan üye olmuş olsaydı 2011 yılında bütün Avrasya Gümrük Birliği gelirlerinden Kırgızistan'ın payı \$142,6 milyon olacaktı. 2010 yılında Kırgızistan'ın kendi gümrük vergileri toplamı \$100,5 milyon olarak gerçekleşmiştir. Kırgızistan'ın AGB'ne üye olması ile gümrük vergilerindeki artış %42 olabilirdi.³⁶

3.1.9. Yatırımların Artması

Kırgızistan'ın AGB'ne üye olması yatırımların artması sonucu ülke ekonomisinde olumlu etki yaratabilir. Çünkü AGB'nin Tek Gümrük Tarifelerine (TGT) göre birliğe dışarıdan girecek mallar için daha yüksek tarifelerin uygulanması, yerel üreticilerin mallarını koruyacaktır. Kırgızistan'da işgücünün diğer AGB üyelerine göre daha ucuz olması nedeniyle birçok yatırımcı için Kırgızistan'da yatırım yapmak daha cazip hale gelecektir. Ucuz işgücü kullanılarak yeraltı kaynaklarının işletilmesi ve tarım ve hayvancılık alanlarında üretimin geliştirilmesi mümkün olacaktır. Diğer yandan gümrük vergileri yükseleceği için Avrasya Gümrük Birliği dışından da doğrudan yabancı yatırımlarda artış olacaktır. Çinli ve Türkiyeli girişimciler için Kırgızistan'da doğrudan üretim yapmak ithal etmekten daha ucuza gelecektir.

3.2. Sosyal Boyutları

Kırgızistan'ın AGB üyeliğinin ekonomik sonuçları yanında sosyal sonuçları da olacaktır. Bunlar aşağıdaki başlıklar altında değerlendirilebilir:

3.2.1. İşsizlik

Gümrük vergilerinin yükselmesi nedeniyle Kırgızistan, Çin ve diğer Sovyetler Birliği ülkeleri arasındaki malların transit ülke olma özelliğini kaybedecektir. İhracata dayalı ekonomik yapıya sahip Dordoy ve Karasu gibi pazarların önemini kaybetmesiyle büyük bir işsizlik oluşacaktır. İşsizliğin sosyal patlamalarla yakından ilintili olması nedeniyle zaten sürekli gösteri ve devrimlerin olduğu Kırgızistan'da sosyal barış bozulabilecektir. Bunun aksine eğer girdi ve işgücü fiyatlarının ucuzluğu nedeniyle diğer AGB ülkelerinden Kırgızistan'a yatırımlar gelirse işsizlerin bir kısmı bu işletmelerde çalışabileceklerdir. Ancak büyük bir kısmı işçi dolaşım serbestliği sonucu ücretlerin yüksek olduğu Rusya ve Kazakis-

³⁶ Ibid, p. 73.

tan'a gitmeyi tercih edeceklerdir. Şu anda bile Kırgızistan'ın işgücünün üçte biri AGB ülkelerinde çalışmaktadır.

3.2.2. Göçmen İşçiler

Kırgızistan'da çalışma alanlarının sınırlılığı ve ücretlerin düşük olması nedeniyle Kırgızistan'dan diğer ülkelere özellikle iki AGB üyesi ülke olan Rusya ve Kazakistan'a işgücü göçü hızlanmıştır. Özellikle Rusya'da 500.000 ve Kazakistan'da 200.000'e yakın işçinin çalıştığı tahmin edilmektedir. Bunların bir kısmı yasal değildir. Rus resmi verilerine göre sadece 133.500 Kırgız vatandaşı resmi çalışma izni almıştır. Ancak Kırgızistan İşçi, Göçmen ve Gençlik Bakanlığının hesaplama ve tahminlerine göre 350.000-500.000 Kırgız vatandaşı Rusya'da çalışmaktadır. Yasadışı çalışmanın ana nedeni yasal çalışma izni almak için prosedürün uzun ve zor olmasıdır.³⁷ Beyaz Rusya ve Kazakistan ile Ortak Serbest Piyasa Bölgesi (Common Free Market Zone) oluşturulması Rus toplumu ve emek piyasası için herhangi bir değişikliğe neden olmamıştır. Kazakistan ve Beyaz Rusya'dan Rusya'ya yasal ve illegal göçmen oranı diğer BDT ülkelerinden gelen göçmenlerin onda birini geçmemektedir. Kazakistan ve Beyaz Rusya'da kişi başına düşen Gayri Safi Milli Hâsıla oranları Rusya'ninkine (Rusya \$14.037, Kazakistan \$12.116,2; Beyaz Rusya \$6.685) yaklaştığı için göçmenler kendi ülkelerine dönmeye başlamışlardır, hatta Kazakistan bizzat diğer BDT ülkelerinden göçmen çekmeye başlamıştır. Aksine üyeliği planlanan ülkelerin kişi başına düşen Gayri Safi Milli Hasılları Kırgızistan Cumhuriyeti için \$1.159,9 ve Tacikistan için ise \$870,5'dir.³⁸ Üyelik durumunda Kazakistan'dan 50 bin, Kırgızistan'dan 360 bin ve Tacikistan'dan 890 bin kişinin yasal olarak Rusya'da çalışmak isteyeceği tahmin edilmektedir.³⁹ Rusya her ne kadar BDT ülkelerine vize uygulaması da, işgücü piyasası konusunda her zaman korumacı politikalar gütmüştür. Rusya vatandaşlarına iş garantisi sağlamak amacıyla yabancı işgücüne kota uygulamış ve bu bütün işgücünün %3'ünü geçmemiştir.

³⁷ Malika Giles, "Kyrgyzstan, Eyeing Customs Union, Frets Over Migrant Workers in Russia," *The Moscow Times*, November 22, 2013, <http://www.themoscowtimes.com/business/article/kyrgyzstan-eyeing-customs-union-frets-over-migrant-workers-in-russia/490050.html>, Erişim: 15.3.2014.

³⁸ "World Development Indicators," World Bank, 2012, <http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GNIPC.pdf>, Erişim: 15.3.2014.

³⁹ "Trudovaja Migracija V Eëp: Analiz Èkonomičeskogo Èffekta I Institucional'no-Pravovyh Posledstvij Ratifikacii Soglašenij v Oblasti Trudovoj Migracii," (AEB Emek Göçü: İşgücü Göçü İle İlgili Anlaşmaların Ekonomik Etkileri ve Kurumsal ve Yasal Sonuçları Analizi), *Avrasya Kalkınma Bankası*, 2012, <http://www.eabr.org/general/upload/reports/migration-report.pdf>, Erişim: 15.3.2014

Yabancı işçilere ilişkin ek tıbbi muayene zorunluluğu ve belirli türdeki faaliyetlere katılım yasağı getirilmiştir. 2012 yılı sonunda, yabancı işçiler için zorunlu Rusça dil sınavı, Rus tarihini ve Rus mevzuatını bilme zorunluluğu da getirilmiştir. Avrasya Ortak Pazarının oluşumu bölgede göç yönetiminde radikal bir değişiklik anlamına gelecektir. Rusya, ortak serbest piyasa bölgesi içinde göç konusunda sadece herhangi bir kurumsal kısıtlama dayatmak imkânını kaybetmeyecek, aynı zamanda istihdam, ücretler ve diğer sosyal ve yasal garantiler açısından diğer üye devlet vatandaşları ile eşit haklar sağlamak için önlemler almak zorunda kalacaktır. Tıbbi kayıtlar ve okul diploması gereksinimleri yalnızca üçüncü ülkelerden gelen göçmenler için geçerli olacaktır. Yeni durum Rus işgücü piyasası ve göçmen işçiler için önemli sonuçları olacaktır.⁴⁰

Pratikte Rusya'da Kırgızistan'dan gelenler dâhil göçmen işçilerin çoğu çok kötü koşullarda çalışmakta ve yaşamakta, sağlık ve sosyal hizmetlerden yararlanma hakkına sahip olmayan göçmen işçilerin hakları çoğu zaman ihlal edilmektedir. Belgeleri tamam olsa bile, polislin göçmen işçileri durdurduğu, belgelerin eksik ya da sahte olduğunu iddia ettiği rapor edilmiştir. Rusya göçmen işçi sorununu özellikle son yıllarda problem haline getirmiştir. Rus vatandaşları ve yabancı göçmenler arasında artan etnik gerginlikler 2013 yılı Temmuz ve Ekim aylarında iki Moskova sokak pazarında büyük çatışmalara neden olmuştur. Bu olaylardan sonra göçmenler üzerine polis baskısı ve kontrolleri daha da çok artmıştır.⁴¹ 14 Ekim 2013 tarihinde Rus polisi 1200 göçmen işçiyi tutuklamıştır.

Kırgızistan'ın AGB üyeliği göçmen işçiler konusunda Kırgızistan için olumlu ve olumsuz sonuçlara neden olacaktır. Olumlu sonuçların ilki, bu ülkelerde çalışan göçmen Kırgız işçilerin hukuksal durumunun iyileşmesine neden olacaktır. Çünkü bu onların yasal olarak çalışmalarını kolaylaştıracaktır. Yukarıda belirtildiği gibi, Rusya Avrasya Ekonomik Birliği ülkelerinden gelen işçiler için de eşit haklar sağlamak için gerekli önlemleri almak zorunda kalacaktır. İşçiler polis baskısı olmadığı ve yasal çalışabilecekleri için çok düşük ücretle çalışmak zorunda kalmayacak ve ücretlerinde artış olacaktır. Bu da işçilerin Kırgızistan'a gönderdikleri para miktarında artış anlamına gelecek ve ülke GSMH'sına katkısı artacaktır. İkinci olarak, kölelik ve mafya kontrolü gibi yasa dışı durumlar azalacak-

⁴⁰ Olga Troitskaya, "Eurasian Union and Migration," *Russian International Affairs Council*, June 28, 2012, http://russiancouncil.ru/en/inner/?id_4=554#top, Erişim: 15.4.2014.

⁴¹ Giles, "Kyrgyzstan, Eyeing Customs Union, Frets Over Migrant Workers in Russia."

tır. İşçiler kendi haklarını savunabilecek, çalışma izni almak için aracılarla ve görevlilere rüşvet vermek zorunda kalmayacaklardır.

Üçüncü olarak, AGB ülkelerinde yasal olarak çalışma imkânından dolayı, Rusya ve Kazakistan'a işçi göçü artacak, Kırgızistan'da işsizlik oranı azalacaktır. Dolayısıyla bu, ülkenin işçi gelirlerinde artışa neden olacak ve bunun GSMH'sına katkısı olacaktır. Gümrük Birliğine katılmanın ekonomik faydalarını araştıran bilim adamlarına göre ortak işgücü pazarı Kırgızistan'dan AGB ülkelerine işçi göçünü %10-15 civarında artıracak ve bu durum göçmen maaşlarında ve ülkelere gönderdikleri para miktarında artışa neden olacaktır.⁴²

Bunun yanında AGB'ne katılmanın göçmen işçiler açısından olumsuz sonuçları da olacaktır. İlk olarak, yurt dışında Rusya ve Kazakistan'da çalışan işçilere elverişli çalışma koşullarının sağlanması, Kırgızistan'a gerekli olan tecrübeli kadroların yurt dışına göçünün artmasına neden olabilecektir. Bu da Kırgızistan'ın ekonomik bir atılım yapmasını engelleyebilir. İkinci olarak, bu sürecin toplumdaki başka bir olumsuz etkisi ise zaten şu anda problem olan yeni kuşak göçmen çocukların yetiştirilmesi ile ilgili sorunların ortaya çıkmasına neden olmasıdır. Göçmen işçilerin çoğunun erkek olması nedeniyle, birçok aile bölünmüştür. Bunların birçoğu Kırgızistan'daki ailelerini terk etmekte ve çocuklarına bakmamaktadırlar. Bu sürecin hızlanarak devam etmesi ihtimali vardır. Üçüncü olarak, AGB nedeniyle artması beklenen yasal göç akını Rusya'da zaten var olan yabancı düşmanlığının artmasına ve etnik sorunlar ile toplumsal gerilimin tırmanmasına neden olacaktır. Rusya'da yapılan bir ankete göre Rus halkının sadece %24'ü ülkeye göçü desteklerken, %68'i ülkeye gelen göçmenlerin sayısında kısıtlamalar getirilmesi gerektiği görüşündedir. Ülkede yasal olarak çalışan yabancı işçi sayısındaki artış, göçmen karşıtı ve aşırı sağcı grupların daha da radikalleşmelerine neden olacak; hükümet karşıtı protestoları artıracaktır.⁴³ Diğer yandan göçmenlere yönelik saldırılar artacak ve göçmen karşıtı gruplar ile göçmenler arasında çatışmalara neden olabilecektir. Elbette Rusya'da yüz binlerce Kırgızistan vatandaşının yasal olmayan yollarla çalışması, Kırgız yetkililerin elini bağlamaktadır. Kırgızistan'ın AGB'ne katılmaması durumunda bu işçilerin durumunun ne olacağı endişe kaynağıdır. Çok sayıda işçinin sınır dışı edilme ihtimali Kırgızistan için olumsuz sonuçlar doğuracağından Kırgızistan yöneticileri siyaseten böyle bir risk almaları olanaksızdır.

⁴² Ibid.

⁴³ Troitskaya, "Eurasian Union and Migration."

3.2.3. Kazananlar Kaybedenler

Kırgızistan'ın AGB'ne katılması ülkenin her sosyal kesimi için eşit miktarda ekonomik avantaj sağlamayacak ve bu süreçte kazananlar ve kaybedenler olacaktır. Dordoy gibi pazarlardaki dükkân sahipleri ve çalışanları kaybedenler arasında olacaktır.

3.2.4. Fakirliğin Artması

Yeni gümrük vergilerinin uygulanmasından sonra, dışarıdan özellikle Çin'den gelen ucuz tüketim malları fiyatlarında artış meydana gelecektir. Ancak işsizliğin artması sonucu halkın alım gücü de azalacağı için etkisi daha da ağır olacaktır. Bu toplumda fakirliğin artmasına neden olacak ve özellikle zaten çok zor durumda olan emeklileri ve dar gelirli olumsuz yönde etkileyecektir. Bu da toplumsal patlamaları beraberinde getirebilecektir.

3.2.5. Rusya ve Rusçanın Etkisinin Artması

Ekonomik ve siyasi olarak Rusya'nın etkisi artacaktır. Şehirlerde zaten hâkim olan Rusçanın etkisi daha da yoğunlaşacak ve AGB ülkelerinde çalışmak isteyen kırsal kesim Rusçayı öğrenmek zorunda kalacaktır. Şu anda bile Rusça öğrenmeye büyük bir talep vardır. Bu durum bağımsızlıktan beri Kırgız dili ve kültür konusunda edinilen sınırlı kazanımların yok edilmesi ihtimalini gündeme getirecektir.

3.3. Siyasi ve Uluslararası İlişkilerin Boyutları

Bu sürecin temelini oluşturan ekonomik boyutun yanı sıra Kırgızistan'ın Gümrük Birliğine (GB) üyeliğinin siyasi yönünü de analiz etmekte yarar vardır. Bilindiği gibi ekonomi ile siyaset birbiri ile yakından bağlantılıdır. Her ne kadar bazı liderler ve özellikle Nazarbayev tarafından bu birliğin tamamen ekonomik olduğu belirtilse de, AGB Rusya'nın eski Sovyet toprakları üzerinde hegemonyasını kurma aracı olarak görülmektedir. Bu nedenle Gümrük Birliği önce Kırgızistan-Rusya ilişkileri düzleminde ele alınmalıdır. Birliği ekonomik ve politik olarak güçlendirebilecek Ukrayna'nın aksine, Kırgızistan ve Tacikistan'ın katkısı daha çok siyasi ve stratejik olarak önemlidir.⁴⁴ Üyeliğin Siyasi ve Uluslararası boyutlarını iki düzlemde değerlendirmek mümkündür: Bunlardan ilki Kırgızistan'ı AGB'ne katılmaya yönlendiren nedenler ve katıldıktan sonra Kırgızistan ve bölge için ortaya çıkacak siyasi ve uluslararası sonuçlardır.

⁴⁴ Dragneva and Wolczuk, *Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?*, p. 14

3.3.1. Siyasi Bir Karar mı?

AGB ekonomik bir proje olduğu kadar siyasi bir projedir ve siyasi yönlerini ayrı düşünmek imkânsızdır. Siyasi yönünü de AGB'nin motoru olan Rusya ve Kırgızistan ilişkileri açısından düşünmek gerekmektedir. Rusya'nın Kırgızistan'ı AGB içinde görmek istemesinin çeşitli nedenleri olduğu gibi Kırgızistan'ın bu birliğe girmek istemesinin siyasi nedenleri de vardır. Yukarda ifade edildiği gibi, AGB Rusya'nın eski Sovyet topraklarında tekrar etkisini göstermek için bir araçtır. Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra 1990'lar boyunca iç sorunlarla boğuşan Rusya yeni entegrasyon fikirlerine sıcak bakmamış ve tedbirli davranmıştır. Haziran 1994'te Nursultan Nazarbayev tarafından ortaya atılan Avrasya Birliği Rusya tarafından çok az ilgi görmüştür. Rusya 1990'larda Orta Asya ve Kırgızistan'a çok az ilgi göstermiştir. Ancak 2000'lere gelindiğinde Vladimir Putin'in başkan olmasından ve özellikle 11 Eylül'den sonra Rusya'nın Orta Asya politikası değişmiştir. Bu nedenle Rusya'nın Orta Asya politikasını diğer Sovyetler Birliği ülkeleri ile olan ilişkilerinden ayrı tutmak yanlıştır. Rusya güvenlik alanında NATO'nun, ekonomik alanda ise Avrupa Birliğinin genişlemesinden endişe duymaya başlamış ve bu genişlemeye son vermek istemiştir. 2013-2014 Ukrayna olayları Rusya-Avrupa Birliği çatışmasının en çarpıcı örneğini oluşturmuştur.

Rusya'nın Orta Asya politikası ise Amerika'nın askeri varlığı ve Çin'in ekonomik genişlemesine bir cevap olarak gelişmiştir. Amerika'nın Afganistan kampanyası dolayısıyla Orta Asya'da ve özellikle Kırgızistan Manas Havaalanında Manas Transit Merkezi adı altında hava üssü edinmesine ses çıkarmamış, ancak ilerleyen yıllarda hoşnutsuzluğunu dile getirmiştir. Şubat 2009'da Moskova 2,15 milyar dolar yardım vaadinde bulunmuş, aynı gün Bakiyev Amerikan Hava üssünü kapatma sözü vermiş, ancak bu gerçekleşmemiştir.

Rus basını 2010 yılında açık olarak Bakiyev rejimini eleştirmiştir.⁴⁵ Rusya petrolde gümrük vergilerini artırmış, bu da benzin ve elektrik fiyatlarının yükselmesine neden olmuş ve bu durum Bakiyev rejiminin sonunu getiren gösterilere neden olmuştur. İlginçtir ki Rusya Kırgızistan için gümrük vergilerini artırma gerekçesi olarak Avrasya Gümrük Birliğinin yürürlüğe girmesini göstermiştir. Bazı Kırgız işadamlarının Rusya'dan ucuz ithal edilen petrolü Amerikan Hava üssüne satmaları da Rus liderleri-

⁴⁵ "Kyrgyzstan: Russian Press Bashing Bakiyev," March 29, 2010, <http://www.eurasianet.org/departments/insightb/articles/eav033010.shtml>, Erişim: 15.4.2014.

ni kızdırmıştır.⁴⁶ 2010 Haziran olaylarında Otunbayeva Rusya'dan yardım istemiş, fakat Ortak Güvenlik Anlaşması Organizasyonu toplantısında sadece insani yardım kararı çıkmıştır.

Aralık 2011'de Atambayev cumhurbaşkanı seçildikten sonra ilk ziyaretini Ortak Güvenlik Anlaşması Organizasyonu toplantısı ve Avrasya Ekonomik Komisyonu toplantısı için Rusya'ya yapmıştır. Atambayev Rusya'nın Kırgızistan'ın en yakın stratejik ortağı olduğunu, bu ziyaretin Bakiyev'in Rusya'yı aldatmaya çalışmasıyla zedelenen ikili ilişkileri tamir ettiğini söylemiştir. Atambayev başkanlığının birinci yılında Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambayev, Şanghay İşbirliği Örgütü toplantısına katılmak üzere Bişkek'te bulunan Rusya Başbakanı Dimitri Medvedev ile bir araya geldi. *"Bu sene karşılıklı girişimlerimiz sayesinde Kırgızistan ile Rusya arasındaki ilişkilerde yeni bir sayfa açtık."* dedi. İki ülke arasında geçmişte yaşanan anlaşmazlıkların geride kalmasının memnuniyet verici olduğunu söyleyen Atambayev, *"İlişkilerimizin daha da gelişeceğini umuyorum."* diye konuştu.⁴⁷ Moskova Kırgızistan'a bir milyar ABD doları değerinde askeri yardımda bulunma kararı aldı. Bunu Kırgızistan parlamentosu Manas Havaalanındaki Amerikan askeri üssünü kapatma yönünde oy verdikten sonra yaptı. Aynı zamanda, başkent Bişkek yakınlarında bulunan Kant kasabasındaki Rusya askeri üssünün kira süresini 2032 yılına kadar uzattı.⁴⁸

Her ne kadar Rusya Kırgızistan ilişkilerini derinlemesine incelemek bu çalışmanın boyutunu aşsa da yukarıda bahsedilenlerden dolayı iki ülke ilişkileri son yılların en iyi düzeyindedir. Rusya'nın Kırgızistan'a büyük önem verdiği anlaşılmaktadır. Siyasi, ekonomik, askeri alanlarda birçok anlaşma imzalanmış ve yürürlüğe konmuştur. Kırgızistan'ın Gümrük Birliğine girmesi bu ilişkiler çerçevesinde değerlendirilmelidir.

Kırgızistan açısından ise siyasi yönden Rusya'nın önderliğindeki Avrasya Ekonomik Birliğine katılmak en uygun tercih gibi görünmektedir. Bunun birçok nedenleri vardır. Birincisi, birçok Kırgız vatandaşı açısından AGB'ye girilmesi Sovyetler Birliği döneminin güvenlik döneminin geri

⁴⁶ "Kyrgyzstan: Is Putin Punishing Bakiyev?," 5 Ağustos 2010, <http://www.eurasianet.org/departments/insight/articles/eav040610a.shtml>, Erişim: 15.2.2014.

⁴⁷ Aliya Raimbekova, "Kırgızistan-Rusya İlişkilerinde Yeni Dönem," 05 Aralık 2012, <http://www.ih.com.tr/kirgizistan-rusya-iliskilerinde-yeni-donem-dunya-253261>, Erişim: 2.3.2014.

⁴⁸ "Orta Asya: Büyük Oyunun Yeni Aşaması," Uluslararası Politika Akademisi (UPA), 25.9.2013, <http://politikaakademisi.org/orta-asya-buyuk-oyunun-yeni-asamasi/>, Erişim: 15.4.2014.

gelmesi anlamına gelmektedir. İkincisi, birçok açıdan Rusya'ya bağımlı olan Kırgızistan'ın Rusya'nın siyasi iradesine karşı koyma gücü yoktur. Böyle bir birliğin dışında kalmak yalnızlığa ve izolasyona itilmek anlamına geleceği korkusu Kırgızistan'ı Gümrük Birliğine girme yönünde zorlamaktadır. Üçüncüsü Kazakistan ile çok yakın ilişkiler içinde olan Kırgızistan birçok siyasi konuda Kazakistan ile birlikte hareket etme eğilimindedir. Son olarak, Amerika'nın Orta Asya'dan çekilmesinden sonra Kırgızistan için Çin'i dengeleyecek tek güç Rusya'dır. Bölgesel örgütlerin önemli olduğu küresellenen dünyada, Kırgızistan için başka bir alternatif yoktur. Doğu Avrupa'nın aksine Orta Asya için Avrupa Birliği çok uzaktır ve bir alternatif değildir.

Rusya ve Kırgızistan açısından Avrasya Gümrük Birliğine girmenin siyasi ve uluslararası nedenleri incelendikten sonra Kırgızistan AGB'ne girdikten sonra olası siyasi sonuçlarına da bakmak gerekir. Bunları da olumlu ve olumsuz olarak sınıflandırabiliriz. İlk olarak, Kırgızistan'ın AGB'ne üye olduktan sonra ülkede başka üye devletlerin, özellikle Rusya'nın denetimi artacak ve böyle bir denetim sınırlarda ve gümrük işlemlerinde düzen sağlayacaktır. Dolayısıyla rüşvetin azalması ve gümrük tahsilatlarının yükselmesi beklenmektedir. Bu gelişmeler aynı zamanda AGB üye devletlerin, özellikle Rusya ve uluslararası örgütlerin Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü desteği ile sınırlarda güvenliğin artırılmasına yardımcı olacaktır. Ancak, bu görüşü eleştirenlere göre yolsuzluk konusunda AGB üyelerinin Kırgızistan'dan çok da iyi durumda olmadığı Transparency International'ın son Yolsuzluk Algılama Endeksinde, 177 ülke arasında Beyaz Rusya 123., Rusya 127., Kazakistan 140. sırada yer alıyor. Aday ülkeler ise sıralamada üye ülkelere göre çok kötü durumda değildir. Kırgızistan 150. Tacikistan 154'üncü sırada yer alıyor. Hatta bazı aday ülkeler sıralamada üye ülkelere göre çok daha iyi durumdadır; Ermenistan 94. sırada ve Moldova 102. sıradadır.⁴⁹

İkincisi, Kırgızistan'ın AGB'ne üye olduktan sonra Rusya'ya hem iktisadi, hem de siyasi yönden bağımlılığı artacaktır. AGB tek iktisadi bir proje olmayıp, 'Neo-Avrasyacılık' teorisine dayanmakta ve iktisadi mekanizmaları kullanarak eski Sovyet Cumhuriyetlerini birleştirmeye yönelik siyasi bir boyutu da taşımaktadır. Bu durumda Bişkek'in dış iktisadi

⁴⁹ "Corruption Perceptions Index 2013," *Transparency International*, <http://cpi.transparency.org/cpi2013/results/>, Erişim: 6.3.2014.

politikasının koordine edilmesinde ve dış politikasının belirlenmesinde Moskova'nın etkisi artacaktır. Neticede, bu süreç Kırgız yönetiminin yürüttüğü yatırım, teknik ve finansal yardımları çekebilmek için büyük güçler arasında dengeli ve çok taraflı politikayı sınırlandıracak ve Rusya'ya bağımlılığı daha da artıracaktır.

Üçüncü olarak, Kırgızistan'ın siyasi karar alma özerkliğini etkileyecek bazı teknik sorunları belirtelim. AGB yapısındaki karar alma ya da oy verme hakkının dağıtılması meselesi söz konusudur. Üyelerin eşit oy hakkına sahip olduğu geleneksel uluslararası örgütlerden farklı olarak, AGB Komisyonundaki kararlar aşağıdaki bölüştürülmüş paylara göre oy çokluğuyla kabul edilmektedir: Rusya %57, Kazakistan ve Beyaz Rusya %21,5, Kırgızistan'ın payı henüz belirtilmemiş, ama %15ten fazla olamayacağı tahmin edilmektedir. Dolayısıyla Kırgızistan, dış ekonomik ve siyasi politikasını belirlemede AGB üye devletlerine ve özellikle Rusya'ya bağımlı hale gelecektir.

Dördüncü olarak, Kırgızistan şimdiden ülkedeki iktisadi projelerin gerçekleştirilmesi için Rusya'dan siyasi ve iktisadi destek almaya başlamıştır. Bu desteğin Kambar-Ata I, ve Narın nehri üzerindeki hidro-elektrik santrallerinin yapımında önemi büyüktür. Yukarıdaki projelerde Rusya finansal yatırımlar dışında Kırgızistan'ın politikasını desteklemekte ve ABD yardımıyla su meselesi konusunda uluslararası kamuoyunu kendi lehine çevirmeye çalışan Özbekistan'a karşı bir denge sağlamaktadır. Bu durumda Rusya Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden su kartını kullanarak daha bağımsız ya da ABD yanlısı bir politika izlemek isteyen Özbekistan'a baskıyı artırabilir. Bu da yeni bir Soğuk Savaş'ın Orta Asya'ya gelmesine neden olabilir.

Son olarak, Kırgızistan özellikle 2010 yılından sonra yarı başkanlık sistemini benimsemiş ve başkanın yetkilerini sınırlamaya çalışmıştır. Diğer Orta Asya ülkeleri ile karşılaştırıldığında bazı aksaklıkları olsa da demokratik bir sisteme sahiptir. Daha otoriter sistemlere sahip olan AGB üyelerinin Kırgızistan'da demokrasi ve konuşma özgürlükleri üzerindeki etkisinin nasıl olacağı tartışma ve merak konusudur.⁵⁰ Rusya'nın Kırgızistan'daki rejim değişikliğine sıcak bakmadığı bilinmektedir. Rusya Devlet Başkanı Dimitri Medvedev, parlamenter demokrasiyi kurmayı amaçlayan

⁵⁰ Chris Rickleton, "Moscow's Customs Union Pitch Falls Flat with Bishkek Students," 20 Şubat, 2014, <http://www.eurasianet.org/node/68066>, Erişim: 16.3.2014.

Kırgızistan'da iktidarın sürekli el değiştireceği ve radikal güçlerin iktidarı ele geçirmesine olanak verebileceği ve devletin çökmesine neden olabileceği konusundaki endişelerini dile getirmiştir.⁵¹ Gümrük Birliğine girdikten sonra Rusya'nın bu konuda Kırgızistan'a herhangi bir baskı uygulayıp uygulamayacağı bilinmemektedir.

3.4. Türkiye Kırgızistan İlişkilerinde Gümrük Birliği Etkisi

1991 yılında Türkiye'nin Kırgızistan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülke olmasından sonra ilişkiler siyasal-diplomatik, ekonomik ve sosyal alanlarda gelişmeye başlamış ve artarak devam etmektedir. Kırgızistan'ın Gümrük Birliğine girmesinin Türkiye Kırgızistan ilişkilerinde siyasi olarak herhangi bir değişikliğe neden olacağı beklenmemektedir. En büyük etki ekonomik ve ticari ilişkilerde olacaktır. Bu nedenle durumun Türkiye'nin Kırgızistan ile ilişkilerine nasıl etki edeceğini ölçmek için şu anda var olan ilişkilerin niteliğine bakmamız gerekmektedir. İki ülke arasındaki ticaret hacmi 2012 rakamlarına göre Türkiye'nin Kırgızistan'a ihracatı 178,5 milyon dolar ve Kırgızistan'dan ithalatı 49,9 milyon dolarla toplam 228,4 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Görüldüğü gibi Kırgızistan Türkiye ile ticaret açığı vermektedir.⁵²

Türkiye'nin Kırgızistan'a ihracatını nihai tüketim malları, gıda ürünleri, kimyasal ürünler (ilaç, plastik ve temizlik ürünleri), üretim ara malları (kâğıt, kumaş, makine ve teçhizatlar), tekstil ürünleri, beyaz eşya, sanayi sektörleri için yatırım malları oluşturmaktadır. Türkiye Kırgızistan'ın ithalat yaptığı ülkeler arasında Rusya, Çin, Kazakistan, ABD, Japonya ve Almanya'dan sonra yedinci sırada gelmektedir. Her ne kadar Türkiye'nin gerçekçi olarak AGB'ne yakın bir zamanda girme ihtimali olmasa da, bu birliğin varlığı Türkiye'nin Rusya ile ve diğer Orta Asya ülkeleri olan Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan ile olan ilişkilerini etkileyecektir. Gümrük Birliğinden dolayı bu ülkelere mal satmak pahalılaşacağı için, Türkiye doğrudan yatırımlar yaparak üretimi bu ülkelerde gerçekleştirebilir.⁵³

⁵¹ "Medvedev Warns Kyrgyzstan Could Collapse," The Moscow Times, June 29, 2010, <http://www.themoscowtimes.com/topics/404650/article/409260.htm> Erişim: 16.2.2014.

⁵² Cusup Pirimbayev, Kamalbek Karımşakov ve Cunus Ganiyev. *Avrasya Ekonomik Birliği ve Kırgızistan*, ORASAM Rapor, Bişkek: Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, 2014, s. 11.

⁵³ Age, s. 12.

5. Sonuç

Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra bu topraklar üzerinde tekrar bir birlik kurma çalışmaları 1990'lar boyunca başarısız olmuştur. Ancak Putin'in Rusya Cumhurbaşkanı olmasından sonra ve hammadde fiyatlarındaki artışla birlikte Rusya ekonomik ve siyasi olarak güçlenmiş ve eski Sovyet toprakları üzerinde tekrar nüfus kurma emeline girişmiştir. Bunun en somut ve başarılı örneği ise şimdilik Rusya, Beyaz Rusya ve Kazakistan'ın üyesi olduğu Avrasya Gümrük Birliği projesidir. Avrupa Birliği örnek alınarak kurumsallaşmasını tamamlamış ve Avrasya'da Avrupa Birliği'ne ciddi bir alternatif olarak varlığını kanıtlamıştır. Doğu Avrupa'da Ukrayna örneğinde olduğu gibi bu rekabet ciddi boyutlara ulaşmıştır. Ermenistan gibi küçük ve Rusya'ya bağımlı ülkeler için ise AGB dışında bir alternatif gözükmemiştir.

Avrupa Birliği'nin uzaklığı, ABD'nin bölgeyi terk etmesi, Çin'e karşı duyulan güvensizlik, doğal kaynak bakımından fakir ve zayıf bir ekonomiye sahip olan Kırgızistan ve Tacikistan için AGB'ne katılmayı kaçınılmaz hale getirmektedir. Ancak, Kırgızistan'ın DTÖ'ne erken üyeliği ile elde ettiği Çin'in Orta Asya'ya açılan penceresi olma özelliğini kaybetme tehlikesi ile gelecek ekonomik yük siyasiler için bu tercihi zorlaştırmaktadır. Kırgızistan elinden geldiği kadar AGB'ne üyelik sürecini geciktirmek istemiştir. Ancak 2015 yılında üyeliğine kesin gözüyle bakılmaktadır. Kırgızistan açısından öngörülen ekonomik sonuçlar, hem olumlu hem olumsuz olarak tahmin edilmektedir. Pozitif olarak, AGB ülkeleri ile ticaretin daha da gelişeceği, gümrük gelirlerinin artacağı, sınır güvenliğinin sağlanacağı, yatırımların artacağı ve işçi dövizlerinde artış tahmin edilmektedir. Negatif etkileri ise Kırgızistan yeniden ihracat özelliğini kaybedeceğinden dolayı işsizliğin artacağı ve tüketim malları fiyatlarında artış görüleceği öngörülmektedir. Türkiyeli işadamları açısından ise Kırgızistan'a ihracat daha pahalı hale geleceğinden ülkede doğrudan yatırım yapanların sayısı artacaktır. Ancak olumsuz ekonomik sonuçlarına rağmen AGB'ne katılmak Kırgızistan için başka bir alternatifin olmamasından dolayı siyasi bir karar olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

- Addymen, Kuban. "Kyrgyzstan's Accession into Customs Union Unrealistic in Near Future." *Globaltimes.cn*, December 23, 2013. http://www.globaltimes.cn/content/833692.shtml#.Uv8JZmJ_u5I.
- "Corruption Perceptions Index 2013", *Transparency International*, 2013. <http://cpi.transparency.org/cpi2013/results/>.
- Dragneva, Rilka and Kataryna Wolczuk. *Eurasian Economic Integration: Law, Policy and Politics*. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2013.
- Dragneva, Rilka and Kataryna Wolczuk. *Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?* Chatham House Briefing Paper, August 6, 2012.
- Giles, Malika. "Kyrgyzstan, Eyeing Customs Union, Frets Over Migrant Workers in Russia." *The Moscow Times*, November 22, 2013. <http://www.themoscowtimes.com/business/article/kyrgyzstan-eyeing-customs-union-frets-over-migrant-workers-in-russia/490050.html>.
- "IRI Kyrgyz Poll: Support for Joining Russia's Customs Union Drops, Corruption Remains Pervasive", *International Republican Institute*, May 14, 2014, <http://www.iri.org/news-events-press-center/news/iri-kyrgyz-poll-support-joining-russia%E2%80%99s-customs-union-drops-corruptio>.
- "Kyrgyzstan Žana Bažy Birimdigi: Mýmkyńçylykter Menen mýçlyštykter (Kırgızistan ve Gümrük Birliđi Avantajlar ve Dezavantajlar)," *Kabar - Kyrgyz Uluttuk Maalymat Agenttigi*, <http://kabar.kg/kyr/analytiks/full/8295>
- "Medvedev Warns Kyrgyzstan Could Collapse." *The Moscow Times*, June 29, 2010. <http://www.themoscowtimes.com/topics/404650/article/409260.html>.
- "Orta Asya: Büyük Oyunun Yeni Aşaması." *Uluslararası Politika Akademisi (UPA)*. <http://politikaakademisi.org/orta-asya-buyuk-oyunun-yeni-asamasi/>.
- Osmonalieva, Asyl. "Kyrgyzstan Slows Pace of Customs Bloc Entry." *Institute for War and Peace Reporting*, January 13, 2014. <http://iwpr.net/report-news/kyrgyzstan-slows-pace-customs-bloc-entry>.

- Payaz, Jamil. "Kyrgyzstan Wants to Keep Its Wholesale Markets in the Customs Union," May 2, 2014, <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/12907-kyrgyzstan-wants-to-keep-its-wholesale-markets-in-the-customs-union.html>.
- "Proekt Dorožnoj Karty po Prisoedineniju Kyrgyzstana k Tamožennomu Sojuzu (Kırgızistan'ın Gümrük Birliđi'ne Üyeliđi İçin Taslak Yol Haritası)," 13 Mayıs 2014, <http://www.tazabek.kg/news:372253>.
- Putin, Vladimir. "New Integration Project for Eurasia: a Future Which Is Being Born Today," *Izvestya*, 3 October, 2011.
- Raimbekova, Aliya. "Kırgızistan-Rusya İlişkilerinde Yeni Dönem," 05 Aralık 2012, <http://www.iha.com.tr/kirgizistan-rusya-iliskilerinde-yeni-donem-dunya-253261>.
- Reid, Standish. "The Illusion of Choice: Kyrgyzstan and the Customs Union." *Registan.net*, January 29, 2014. <http://registan.net/2014/01/29/the-illusion-of-choice-kyrgyzstan-and-the-customs-union/>.
- Rickleton, Chris. "Kyrgyzstan: Is Bishkek Stalling on Customs Union?" *EurasiaNet.org*, September 17, 2013. <http://www.eurasianet.org/node/67510>.
- Shymulo-Tapiola, Olga. *The Eurasian Customs Union: Friend or Foe of the EU?* The Carnegie Papers, Carnegie Endowment for International Peace, October, 2012.
- Troitskaya, Olga. "Eurasian Union and Migration." *Russian International Affairs Council*, June 28, 2012. http://russiancouncil.ru/en/inner/?id_4=554#top.
- "World Development Indicators." *World Bank*, 2012. <http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GNIPC.pdf>.
- "Trudovaja Migracija V EEP: Analiz Èkonomičeskogo Èffekta I Institucional'no-Pravovyh Posledstvij Ratifikacii Soglašenij v Oblasti Trudovoj Migracii," (AEB Emek Göçü: İşgücü Göçü İle İlgili Anlaşmaların Ekonomik Etkileri ve Kurumsal ve Yasal Sonuçları Analizi) Avrasya Kalkınma Bankası, 2012, <http://www.eabr.org/general/upload/reports/migration-report.pdf>

2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Kafkasya -Orta Asya Türk Diasporası¹

Atakan DURMAZ²
Adem KALÇA³

Öz

Amerika Birleşik Devletleri'nde başlayan ve bütün dünyayı sarsan küresel ekonomik kriz az ya da çok bütün ekonomileri etkilemiştir. Dünya sahnesine geç adım atan, sahip olduğu zenginlikleri ekonomik kalkınmalarında kullanmada sıkıntı çeken Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri de bu krizden payına düşeni almıştır. Bölgenin sahip olduğu yapısal sorunlara(ekonomik, sosyal, siyasal vb.) bir de ekonomik krizin eklenmesi son zamanlarda yakalanan büyüme trendine olumsuz etkiler yapmıştır. Ancak krizin en büyük etkisi bölge ülkelerinin diasporaları üzerine olmuştur. Kazakistan dışında bölgenin diğer ülkelerinin GSMH'lerinde diasporalardan gelen dövizler önemli bir yer tutmaktadır. Ancak krizin diasporaların bulunduğu ülkeleri etkilemesiyle birlikte gelir kaybı hatta iş kaybı diaspora kaynaklarına önemli sekte vurmuştur. Özellikle Rusya ve Kazakistan krizin etkisini en şiddetli hissettirdiği dönemde iç politikaları gereği göçmen işçilere bir takım yaptırımlar uygulamıştır. Bu yaptırımlar da diasporanın önemli gelir kaybı yaşamasına neden olmuştur. Dahası birçok göçmen ana yurduna dönmeye zorlanmış bu da göçmenlerin anavatanında zaten var olan işsizliğin daha da artmasına neden olmuştur. Bu çalışmanın amacı; Küresel krizin diaspora kaynaklarına yapmış olduğu etki çerçevesinde bölge ülkelerinin bu dönemden ne kadar etkilendiğini ortaya koymak ve gelecek için alınabilecek önlemleri göz önüne sermektir.

Anahtar kelimeler: *küresel kriz, yabancı sermaye, Türk diasporası, küreselleşme*

¹ Bu makale 15-17 Ekim 2010 tarihinde Bakü'de düzenlenen *III. International Conference on Caucasus and Central Asia in the Globalization Process* isimli konferansta sunulan "2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Kafkasya -Orta Asya Türk Diasporası" adlı bildirin gözden geçirilmiş ve genişletilmiş halidir.

² Bayburt Üniversitesi, İİBF Bölümü Araştırma Görevlisi, adurmaz@bayburt.edu.tr

³ Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, İİBF İktisat Bölümü, akalca@ktu.edu.tr

2008 Global Economic Crisis and the Caucasus-Central Asia Turkish Diaspora

Abstract

The economic crisis that started in the US and shook the whole world has affected all economies in some degree. The Central-Asian and Caucasian countries newly arising at world scene and having problems in developing and making use of the wealth they own have got their share of the crises. The economic crises, in addition to the structural (economic, social, political etc.) problems of the region, have had negative effects on the recent growth trend. However, the strongest effect of the crises has been on the Diasporas of the countries in the region. The exchanges from Diasporas take an importance place in the GNPs of the region's countries except from Kazakhstan. After all, the loss of income and job has disrupted Diaspora sources highly by the effect of the crises on the countries containing their Diasporas. During the period in which the crises mostly took its affect, especially Russia and Kazakhstan have imposed some sanctions over the migrant workers within their domestic policy. These sanctions have caused the Diaspora to have great income loss. Also, many migrants have been forced to turn back to their home countries, and this has led the already existing unemployment of those countries to rise up. The aim of this study is to present the extent to which the countries in the region are affected by this period and to state the precautions to be taken for the future in the scope of the crisis's effect on the Diaspora.

Keywords: *global crisis, Turkish diaspora, globalization, foreign capital*

1. Giriş

Dünyanın hızla birbirine yaklaştığı ve sınırların sadece yazılı belgelerde kaldığı bu yüzyılda, ülkelerin birbirlerine bu denli yakın olmaları dünya ekonomisi üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkilere neden olmaktadır. Dünyanın yaşamış olduğu son ekonomik kriz bunun en önemli örneklerinden biridir. Kriz bütün dünyaya yayılmış ve domino etkisiyle ülkeleri az ya da çok etkilemiştir. Ekonomik kriz bazı ülkeleri sadece makro ekonomik değişkenlere yapmış olduğu etki ile değil ve aynı zamanda diğer ülkelerde yaşayan diasporalar kanalıyla da etkilemiştir.

Kafkasya ve Orta Asya bölgesinde yer alan devletlere bakıldığında devletlerin yeni yeni düzen kurmaya başladığı ve dolayısıyla ekonomik anlamda oldukça zayıf durumda oldukları görülmektedir. Bu yüzden de ülke vatandaşları yaşamlarını sürdürebilmek için çevrelerinde bulunan ve kendilerine göre nispeten daha gelişmiş ülkelere yönelmişlerdir. Bu şekilde kazanılan gelirler anavatanları olan ülkelerin ekonomisi açısından da son derece önemli bir hale gelmiştir. Söz gelimi 2008 verilerine bakıldığında diaspora tarafından yollanan paralar Tacikistan GSMH'nin yarısını, Kırgızistan GSMH'nin dörtte birini ve Özbekistan GSMH'nin sekizde birini oluşturmaktadır. Dünyanın içinde bulunduğu kriz ortamı tıpkı diğer ülkeleri olduğu gibi bu bölgenin ülkelerini de etkilemiştir ancak bu etkileri azaltabilmenin yollarından birinin de sahip oldukları diasporalara daha sıkı sarılmak olduğu görülmektedir. Bu yolla kriz daha hafif şekilde atlatılabilmektedir.

Bu makalenin amacı, küreselleşme olgusu çerçevesinde küresel ekonomik krizi irdelemek ve krizin Kafkasya ve Orta Asya ülkelerine etkilerini araştırmak, geleceğe yönelik uygulanabilecek önerilerde bulunmaktır.

2. Küreselleşme

Dünyada medyana gelen makro değişmeler, özellikle 1970'lerden sonra ekonomik ve siyasal hayatta sınır tanımaksızın bütün toplumları etkilemiştir. Kitle iletişim araçlarında meydana gelen gelişmeler de bu etkileşimin şiddetini artırmıştır. Küreselleşmenin 1970'li yıllardan sonra hız kazandığı, iletişim ve bilgi teknolojileri alanında meydana gelen gelişmelerle birlikte dünyanın giderek tek bir pazar haline dönüştüğü görülmektedir.⁴ 1980'lerden itibaren çok taraflı ticaret sisteminin uluslararası ticareti

⁴ Yeldan Erinç, *Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm, Birikim ve Büyüme*, İstanbul, 2008, s. 14.

serbestleştirmesi dünyada ticaret hacminin artmasına yol açmıştır. Serbest piyasa ekonomisi kavramı giderek daha fazla benimsenmeye başlamış; mal, sermaye, hizmet ve işgücünün ülkeler arasında serbest dolaşımını sağlayan düzenlemeler ağırlık kazanmış; teknolojik gelişmenin sunduğu yeni olanaklar ülkeler arasındaki sınırları daha az belirgin hale getirmeye başlamıştır. Dünyada ekonomik, siyasal ve kültürel boyutta iç içe geçmiş, küresel bir toplum oluşmuştur.⁵

Her akım, her düşünür 'küreselleşme' olgusunu kendi bakış açısından değerlendirdiği için ortak bir tanımlama yapmak söz konusu değildir. Örneğin; Yeldan küreselleşmeyi; "ulusal ekonomilerin dünya piyasalarıyla eklenmesi ve bütün iktisadi karar süreçlerinin giderek dünya kapitalizminin sermaye birikimine yönelik dinamikleriyle belirlenmesi"⁶ şeklinde tanımlarken, Archer "endüstriyel genişlemeye ve kitle iletişim araçlarının gelişmesine paralel olarak, siyasal, kültürel ve ekonomik düzeydeki toplumsal ilişkilerin bütün dünyaya yayılması" olarak tanımlamaktadır.⁷

Birçok ekonomist sermaye hareketlerinin serbestleşmesinin küreselleşme olgusunun temelini oluşturduğunu düşünür. Bunun nedeni sermaye hareketlerinin serbestleşmesinin diğer üretim faktörlerinin serbestleşmesinden farklı sonuçlar vermesidir. Türlerine göre farklılıklar göstermelerine rağmen genel olarak sermaye hareketleri anlık değişiklikler gösterebilmektedir. Dolayısıyla diğer faktör hareketlerine nazaran küresel anlamda kriz yaratmaya daha müsaittir. Üstelik teknolojinin gelişmesiyle birlikte sermaye hareketleri daha kısa sürede çok daha büyük mesafeleri etkilemektedir. Bu da olası bir panik durumunda çok kısa sürede birçok ülkenin etkilenmesi anlamına gelmektedir. 2008 yılında yaşanan kriz bu durumun bir örneğidir.

3. Küresel Kriz

Kriz, çeşitli bilim dallarında ve günlük hayatta sıklıkla kullanılan kavramlardan biridir. Yunanca krisis' kelimesinden türeyen kelime sosyal bilimlerde 'buhran' ve 'bunalım' kelimeleriyle eş anlamlı olarak kullanılmaktadır.

⁵ Richard W. Butler, Stephen W. Boyd, "Management Ecotourism: An Opportunity Spectrum Approach", *Tourism Management*, Vol. 17, No. 8, 1996. p. 16.

⁶ Ibid, p. 3.

⁷ M. S. Archer, "Sociology for One World: Unity and Diversity", *International Sociology*, Vol. 6, No. 2, 1991, p. 3.

Herhangi bir durumu kriz olarak adlandırmak çok da kolay değildir. Ekonomik anlamda bir durumun kriz olarak nitelendirilebilmesi için bir takım özellikleri bünyesinde barındırıyor olması gerekmektedir. Bu özellikler şu şekilde sıralanabilir:⁸

- Kriz, önceden bilinmeyen ya da öngörülmemeyen bazı gelişmelerin; makro düzeyde devlet; mikro düzeyde ise firmaları ciddi olarak etkileyecek sonuçlar ortaya çıkarmasıdır. Beklenmedik bir anda aniden ortaya çıkan olumsuz gelişmeleri kriz olarak adlandırmak doğrudur.

- Kriz, kişiler ve organizasyonlar için hem bir tehlike ve tehdit oluşturması, hem de yeni fırsatlar yaratmasıdır. Bu anlamda kriz sanıldığı gibi tamamen negatif özellikte bir kavram değildir.

- Krizler uzun ya da kısa süreli olabilir. Krizlerin organizasyonlar üzerindeki etkisinin kısa ya da uzun sürmesi, organizasyonun krize karşı koyabilecek tedbirleri zamanında alıp almamasına ve bunları uygulamasına bağlıdır. Ayrıca krizlerin bazı durumlarda yayılma etkisi gösterdiği de söylenebilir. Herhangi bir sektörde yaşanan kriz, bu sektörle ileri ve geri bağlantısı olan diğer sektörleri etkiler.

2008 yılının eylül ayında ABD’de patlak veren ve daha sonra bütün dünyayı saran küresel ekonomik krizin kökeninde, oluşan büyük gayrimenkul ve kredi balonu yer almaktadır.⁹ ABD’deki mortgage piyasasının düşük kaliteli (subprime) müşterilere yönelmesiyle bu tip müşterilere açılan kredilerin hacmi 1,5 trilyon dolara kadar yükselmiştir. Ancak FED’in ardı ardına faiz artırımına gitmesi ve bununla birlikte konut fiyatlarının düşüşe geçmesi düşük kaliteli konut (subprime mortgage) kredilerinin geri ödenmemeye başlamasına sebep olmuştur. Ancak krizin daha da büyümesinin altında yatan sebep kredilerin türev ürünler adı verilen finansal araçlar kullanılarak çok hızlı bir şekilde el değiştirmesinden kaynaklanmıştır. Türev ürün, şirketlerin başka işlemlerden doğan risklerini alışverişe konu edebilmelerini sağlayan sözleşmelerdir.¹⁰ Bu türev ürünlerin çoğalarak devam etmesi sonucunda bu ürünlerin toplandığı büyük bankalar risk altına girmişlerdir. Sonunda büyük bankalarda iflaslar açıklanmaya başlamış ve dünyayı saran kriz ortaya çıkmıştır.

⁸ Help Your Customers Find You With These Network Marketing Tips (<http://www.jas-khazar.org/2009-12-1>), Erişim: 25.10.2013.

⁹ Mahfi Eğilmez, *Küresel Finans Krizi; Piyasa Sisteminin Eleştirisi*, İstanbul, 2010, s. 66.

¹⁰ Age, s. 67.

Bu durum, ABD ekonomisinin son yıllarda S.O.S verdiği makroekonomik göstergelere bakıldığında da göze çarpmaktadır. Örneğin ABD, tarihin en büyük cari açığını vermiştir. Bu açığı gidermek için de piyasadan yüklü miktarda fon talebinde bulunmuştu. ABD’li şirketler Çin’e sermaye ve teknolojilerini götürerek buradaki ucuz emekle birleştirip üretimi bu ülkede gerçekleştiriyorlardı. Üretilen ürünleri de ağırlıklı olarak ABD ve Avrupa pazarlarında satıyorlar ve elde ettikleri gelirleri de ABD Hazine tahvillerine yatırıyorlardı. Yani ABD’nin cari açığı da kısa dönem araçlarla giderilmeye çalışılıyordu. Kısacası dış denge de bir balon üzerine oturmuştu. Bütün bu durumlara ek olarak petrol, gıda ve metal fiyatlarındaki artışlar, oluşan kötümser havaya olumsuz beklentiler eklemiştir.

Kriz, sadece ABD ve diğer gelişmiş ülkelerde değil gelişmekte olan ülkeler üzerinde de önemli etkiler yapmıştır. En başta bu ülkelere yönelen ve ülkelerin gelişmelerinde önemli bir yeri olan yabancı sermaye akımlarında hızlı bir azalma olmuştur. Ayrıca gelişmekte olan ülkelerin ihracatları da bütün dünyada meydana gelen talep azalmasından nasibini alarak ciddi boyutlarda azalmıştır. İhracatın azalması dış ticaret gelirlerinin azalmasına ve ülke ekonomisinin küçülmesine neden olmuştur. Piyasalardaki bu daralmalar petrol ve metal fiyatlarına yansımış, fiyatlarda büyük düşüşler meydana gelmiş; bu da artı bir deflasyonist etki yaratmıştır.¹¹

Kriz, para piyasalarında meydana gelen likidite kıtlığı ile başlamış ancak kıtlığın sebebi, artan fiyatlar yüzünden değil konuta olan talebin artması yüzünden olmuştur. Türev ürünlere en çok sahip bankaların olası kayıplarını karşılayamayacak olmasının anlaşılmasıyla birlikte kriz, ödeme gücü krizine dönüşmüştür. Krizin hisse senedi piyasalarında da hissedilmeye başlanmasıyla bankaların hisse senetlerin hızla düşmesi krizin daha da derinleşmesine neden olmuştur.¹²

Likiditenin azalması ve ödeme gücünün tehlikeli boyutlara ulaşması sebebiyle bankalar açmış oldukları kredilerde ciddi kısıtlamalara gitmişlerdir. Kredilerde uygulanan kısıtlamalar büyük şirketlerle küçük ve orta ölçekli işletmelerin, kendi giderlerini karşılamada büyük zorluklar yaşamalarına sebep olmuştur. Bu yüzden üretim kısılmış ve stokların eritilmesine başlanmış, üretimin düşürülmesiyle birlikte işçi çıkarmalarına başlanmıştır. Bu durum da tüketimin azaltılmasına sebep olmuştur. Tüketim

¹¹ Age, s. 69.

¹² Lapavitsas Costas, *Finansallaşma ve Kapitalizmin Krizi*, İstanbul, 2009, s. 13.

talebinin hızla azalması yurt içi talebi etkilediği kadar yurt dışı talebi de etkilemiş ve ihracatçı ülkelere büyük darbe vurmuştur. Üretim 2008'in sonu ve 2009'un başında bütün dünyada büyük bir hızla gerilemiştir. ABD'de başlayan kriz bütün dünyayı sararak küresel bir durgunluğa dönüşmüştür.¹³

Kriz konusunda görüşlerini sunan ekonomistler krizin nedenlerini ve etkilerini farklı açılardan değerlendirmeye çalışsalar da sonuçları noktasında ortak bir paydada buluşmuşlardır. Buna göre, kriz ihracatçı ülkeleri daha fazla etkilemiş, gelişmekte olan ülkelere krizden daha çok yabancı sermaye kanalının kesintiye uğraması yoluyla etkilenmişlerdir.

SSCB'nin dağılmasıyla birçok devletin kurulduğu Orta Asya ve Kafkasya bölgesi gerek jeopolitik önemi gerekse sahip olduğu doğal kaynaklar nedeniyle özellikle son zamanlarda gelişmiş ülkelerin gözdesi haline gelmiştir. Bölgedeki petrol ve doğal gaz yatakları son yıllarda artan bir hızla yabancı yatırımcıları bu bölgeye çekmektedir. Ancak yaşanan küresel kriz bölge ülkelerini de etkilemiştir. Krizin bölge ülkelerine nasıl bir etki yaptığı ve etkisini azaltmak için alınabilecek önlemler bundan sonraki kısımlarda ele alınmaya çalışılacaktır.

4. Küresel Krizin Kafkasya ve Orta Asya Ülkelerine Etkileri

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bağımsızlığına kavuşan Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan, 2000'li yıllardan itibaren hızlı bir büyüme göstermişlerdir. 2007 yılında ortalama %7,6 büyüyen bölge 2008 yılında da ortalama %4,7 büyüyerek en üst seviyeye ulaşmış, ancak yaşanan küresel kriz yüzünden 2009 yılında büyüme oranları düşmüştür (Tablo 2). Enflasyon oranlarında hafif artışlar (Tablo 4) gerçekleşmiş ve cari işlemler dengesi Kazakistan ve Türkmenistan'da açık vermiş, diğer ülkelerde ise cari işlemler fazlalığı azalma eğilimine girmiştir (Tablo 3). Yaşanan kriz, bölge genelinde enflasyon oranlarında hafif bir artışa ve istihdamda ise düşüşe neden olmuştur. Bunun yanı sıra krizin etkisini azaltmak için finansal ve reel piyasalara yapılan mali destekler kamu harcamalarını artırmıştır. Buna karşın olumsuz ekonomik koşullar nedeniyle vergi gelirlerinde bir azalma meydana gelmiştir. Kamu harcamalarındaki artışa karşın gelirlerdeki azalma kamu mali dengesini olumsuz etkilemiştir.¹⁴

¹³ Age, s. 13.

¹⁴ Naci Yılmaz ve Bora Selçuk, "Küresel Kriz Sonrası Orta Asya ve Kafkasya Bölgesi Ekonomileri", *Yalova Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 3, s. 118.

Küresel krize karşın bu ülkelere yabancı sermaye girişleri devam etmiştir. 2009 yılı itibariyle Azerbaycan'a yaklaşık 9 milyon, Kazakistan'a 72 milyon, Kırgızistan'a 1 milyon, Türkmenistan'a 6 milyon ve Özbekistan'a 4 milyon dolarlık toplam yabancı sermaye yatırımı yapılmıştır. Bu yatırımlar, genel olarak gelişmiş ülkeler tarafından gerçekleştirilmiştir. Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'a yönelik yatırımlar ise ağırlıklı olarak petrol ve doğal gaza olmuştur.¹⁵

Küresel krizin etkilerinin derinleşmesinde en önemli etken, çoğu petrol, doğal gaz ve maden ihracatçısı olan bölge ülkelerinde bu hammaddelerin fiyatlarında gerileme ile yaşanan gelir kaybıdır. Yurtdışında çalışanların bölge ekonomisi açısından önemli bir kaynak olarak görebileceğimiz işçi dövizleri devam etmiş ve ekonomilerde rahatlama sağlamıştır. Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan gibi enerji ihracatçısı ülkelerin daha önce sağladıkları kaynakları iyi kullanmaları krizin olumsuzluklarını bu dönemde azaltmıştır. Kısaca süre gelen iyileşmenin arka planında bu ülkelerin sahip oldukları tabii kaynaklar vardır.¹⁶

Dünya Bankası Avrupa ve Orta Asya'dan sorumlu Başkan Yardımcısı Philippe Le Houérou, krizin etkilerini ve çözüm önerilerini şöyle açıklıyor:

“Küresel mali ve ekonomik kriz, gelişmekte olan Avrupa ve Orta Asya ülkelerinin çoğunda kelimenin tam anlamıyla evleri vurdu. Mali kriz olarak başlayan durum toplumsal ve insani bir kriz haline geldi. Küresel kriz, insanların satın alma güçlerini azaltarak bölge halklarını zaten zayıflatmış olan gıda ve akaryakıt krizlerinin hemen ardından patlak verdi. Bugün, artmakta olan yoksulluk ve işsizlik, aileleri yoksulluğa itmekte ve zaten yoksul olan insanlar için durumu daha da zorlaştırmaktadır.”

Yıllarca gelişmekte olan Avrupa ve Orta Asya ülkeleri yüksek viteste ilerlemişti. Ancak küresel kriz ve dış özel sermaye akışlarının kuruması büyüme motorunu durduruyor; birçok ülkenin vites küçültmesine yol açıyor; hatta bazılarının geri vitese geçmesine yol açıyor. Şimdi, bölge hükümetlerinin önündeki görev reformlara hız vermektir. Uluslararası toplumun rolü ise ülkelerin tekrar vites yükseltmesine yardımcı olmaktır. Dünya Bankası için bu, temel olarak desteğimizi hükümetlerin bankacılık sektörünü temiz-

¹⁵ UNCTAD, *World Investment Report 2010*, http://www.unctad.org/Templates/web_flyer.asp?docid=13423&intItemID=5539&lang=1&mode=download, Erişim: 30.08.2010.

¹⁶ Asian Development Bank, *Asian Development Outlook 2010 Update: The Future of Growth in Asia*, Manila, Philippines: Asian Development Bank, p. 93.

leme çabaları üzerinde odaklandırmak anlamına gelmektedir. Böylelikle bankalar büyüme ve istihdam yaratmaları için şirketlere ve işletmelere birer can simidi sağlayabilecektir. Ayrıca hükümetlerin özel sermaye akışlarını çekebilmeleri için iş ortamını iyileştirmelerini, yardımların çalışan ailelere ulaşabilmesi için kamu harcamalarını daha verimli hale getirmelerini ve kilit altyapı yatırımlarını desteklememiz anlamına gelmektedir.”

Görüldüğü gibi Dünya Bankası'nın bölgeden sorumlu yetkilisi krizden çıkış yolu olarak ülkelerin birbirlerine yardım etmeleri gerektiğini savunmaktadır. Ancak bölgenin ekonomik ağırlığının petrol ve doğal gaz gibi ileri teknoloji ve düşük iş gücü gerektiren alanlar olması yabancı yatırımların da daha çok bu alanlara yönelmesi, yapılan yatırımların mevcut sorunları çözmede yeterli olamayacağını göstermektedir.

Aslında küresel krizin doğrudan bölge ekonomisine etki ettiğini söylemek güçtür. Çünkü bölge ülkeleri, krizin yoğun olarak yaşandığı ülkelerle tam anlamıyla bir entegrasyon içerisinde değildirler. Bu yüzden bütün dünyayı saran krizin ilk şoklarının bölge ülkelerini teğet geçtiği söylenebilir. Bu ülkelerin ticari ilişkilerine bakıldığında her ne kadar siyasi olarak yıllar önce bağımsızlıklarını ilan etmiş olsalar da ekonomik olarak bağımlı oldukları Rusya ve bölgedeki nispeten daha gelişmiş ülkeler ön plana çıkmaktadır. Bu ilişkilerden bölge ülkelerinin ekonomik anlamda küreselleşerek dünyaya açılmak yerine bölgeselleşme yolunu tercih ettikleri ya da buna mecbur kaldıkları söylenebilir.

Tablo 1: Orta Asya Ülkelerinin Ana İhracat Kalemleri

Ülkeler	İhracat/GSYH %		Ana İhracat Kalemleri
	2006	2007	
Kazakistan	51	49	Petrol, Mineraller, Demir ve Çelik, Tahıl
Kırgızistan	42	45	Altın, Pamuk
Tacikistan	23	21	Alüminyum, Pamuk
Türkmenistan	72	63	Doğalgaz, Pamuk
Özbekistan	38	40	Doğalgaz, Pamuk, Altın
Azerbaycan	70	65	Doğal Gaz(%90), Pamuk, Makine Teçhizatı

Kaynak: EUCAM, *Policy Brief*, <http://www.ceps.be/category/book-series/eucam-policy-brief-closed-2011>, s. 24, Erişim: 24.10.2013.

Tablo1’de ülkelerin başlıca ihracat kalemleri ve ihracatın GSYİH içerisindeki payı yer almaktadır. Tablodan da anlaşılacağı gibi ihracat

ülke ekonomileri açısından son derece önemlidir. Ancak ihracat kalemlerine bakıldığında istihdam yaratmada son derece sınırlı alanlar oldukları görülmektedir. Bu bölgenin son yıllarda yakalamış olduğu yüksek büyüme trendinin sürdürülebilmesi tamamen doğal kaynakların piyasa fiyatlarıyla ilişkilidir. Örneğin; 2000 yılının başında 1 ons altının 300\$ olduğu altın piyasasında fiyatlar 7 yılda 3 kat artmış ve 2007 yılında 1 ons altın 900\$ seviyelerine ulaşmıştır.¹⁷ Bu durum altın ihracatçısı durumunda olan Özbekistan ve Kırgızistan açısından olumlu bir gelişme olurken, 2000 yılının başında son derece değerli olan alüminyum madeni yeni rezervlerin bulunmasıyla birlikte 2009 yılında hızla değer kaybetmiştir. Bu durumdan alüminyum ihracatçısı olan Tacikistan olumsuz etkilenmiştir.

Görüldüğü gibi bölge ülkeleri ekonomik çeşitliliği yaratmada sorun yaşadıklarından belli kaynaklara bağımlı kalmışlar dolayısıyla bu kaynaklarda yaşanan fiyat dalgalanmaları ekonomi üzerinde derin izler bırakmıştır. Dolayısıyla küresel krizin etkilerini değerlendirirken bölgenin yapısal sorunlarını da göz önünde bulundurmakta fayda vardır.

Bölge ülkelerinin yapısal sorunlarına bakıldığında özellikle enflasyonda meydana gelen artış, tüketime yönelik toplumsal baskıların artması ve bankacılık sektöründeki düşük portföy kalitesi konuları ön plana çıkmaktadır.

Enflasyonla mücadele, gelişmelerin yakından izlenmesini ve mal fiyat şokları ortaya çıkmaya başlarken muhtemelen daha fazla kemer sıkma tedbirlerini zorunlu kılacaktır. Kamu harcamalarının kalitesini artırmaya ve öncelikli kılmaya yönelik çabalar, ülkelerin, en fazla yardıma muhtaç olanları korumak üzere hedef odaklı ve maliyet azaltıcı sosyal güvenlik önlemlerini geliştirmeye ihtiyaç duydukları bir zamanda hayati öneme sahip olacaklardır. Özellikle Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'da bankacılık sisteminin güvenilirliğini sağlamak, kredilerde ve özel yatırımlarda bir iyileşmeyi desteklemeyi zorunlu kılmaktadır. İstihdam yaratılması ve yoksulluğun azaltılması tüm ülkelerde orta dönemde ana hedefler olmaktadır. Kalkınma, yeterli sosyal güvenlik önlemlerine, özel sektörün artan rolüne, ekonomileri doğal kaynaklara bağımlı olmaktan kurtarmaya ve daha büyük bölgesel sinerjiler yaratmaya bağlı olacaktır. Daha fazla saydamlık, yönetim ve kurumsal kalite ile iş ortamını geliştirmek reform gündeminin önemli bir konusudur.¹⁸

¹⁷ EUCAM, *Policy Brief*, <http://www.ceps.be/category/book-series/eucam-policy-brief-closed-2011>, Erişim: 24.10.2013.

¹⁸ IMF, *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*, New York USA: IMF Publication, April, 2011, p. 55.

Tablo 2: Orta Asya Ülkelerinin Büyüme Oranları (%)

Ülkeler	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kazakistan	10,7	8,9	3,2	1,2	7,0	5,9
Türkmenistan	8,2	6,3	14,5	-2,7	4,4	6,1
Özbekistan	7,5	9,5	9,0	8,1	8,5	7,0
Kırgızistan	3,1	8,5	7,6	2,9	-1,4	5,0
Tacikistan	7,0	7,8	7,9	3,9	6,5	5,8
Azerbaycan	34,5	25,0	10,8	9,3	5,0	2,8

Kaynak: IMF, *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*, New York USA: IMF Publication, November, 2012, p. 71.

Tablo 2’deki büyüme oranlarına baktığımızda son yıllardaki yüksek büyüme oranları krizle birlikte düşüşe geçmiştir. Hatta Kırgızistan ekonomisi 2009 yılında küçülmüştür. Bu veriler krizin Orta Asya ülkelerini de etkilediğini gözler önüne sermektedir. Ülke ekonomileriyle ilgili sağlıklı verileri elde edebilmek oldukça zor ve yayınlanan verilerin güvenilirliğinin tartışılır olmasından dolayı birçok makroekonomik göstergeye çalışmada yer verilmemiştir.

Ekonomisi petrol ihracatına önemli ölçüde bağlı olan Azerbaycan, 2008 yılına kadar yüksek büyüme hızına sahip olmuş ve 2008 yılında %10,8 büyüme göstermiştir. Azerbaycan’ın son yıllardaki hızlı büyümesi, önemli ölçüde 2008 yılı ortalarına kadar hızla artan petrol fiyatlarından kaynaklanmıştır. Öte yandan petrol fiyatlarındaki düşmenin sonucu petrol gelirlerindeki azalma, küresel krizin etkisini daha da şiddetlendirmiştir. Azerbaycan ise petrol üretimini artırmak suretiyle petrol gelirini artırmış ve 2009 yılında büyüme oranı %9,3 olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Azerbaycan, bölgedeki diğer Türk cumhuriyetlerine göre krizden çok daha az etkilenmiştir. Krizin Azerbaycan üzerine etkisi, düşük petrol gelirleri yüzünden olmuştur. Küresel krizin üstesinden gelebilmek için ülkenin uyguladığı para politikalarının ve özel sektöre yönelik desteklerinin olumlu etkileri olmuştur.¹⁹ Petrol fiyatlarındaki düşme nedeniyle, Azerbaycan petrol üretimini artırmış, bu nedenle de cari işlemler dengesi çok fazla etkilenmemiştir. Küresel krize karşın ülkeye yabancı sermaye girişleri, 2008 yılından itibaren artmıştır.

¹⁹ World Bank, *Global Economic Prospects Summer 2010: Regional Annex*, <http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2010/Resources/FullReport-GEPSummer2010.pdf>, Erişim: 20.06.2014.

Özbekistan ekonomisi son 10 yılda büyüme eğilimine girmiştir. Özellikle Rusya ve Kazakistan ekonomilerinin ihtiyaç duyduğu iş gücünü karşılayarak ülkesine önemli katkı yapmaktadır. Bazı kaynaklara göre tahminen bir buçuk milyon insan nispeten gelişmiş çevre ülkelerde çalışmaktadır. Bu işçilerin % 70'i Rusya'da, %10-15'i Kazakistan'da çalışmaktadır. Özellikle bu ülkelerde gelişme gösteren inşaat sektörünün ihtiyaç duyduğu işgücünü sağlayan Özbekler Rusya'da çalışan en büyük beşinci göçmen nüfusu oluşturmaktadır.²⁰

Bu işçilerin gelirleri Özbek ekonomisinin gelişmesine büyük katkılar sağlamıştır. 2006 yılının GSMH'sı içerisinde 1,4\$ milyar ile %8,2'lik bir paya sahip olmuştur. Dahası ülke vatandaşlarının refahının da arttığı, tüketim ve tasarruf verilerinden anlaşılmaktadır. Ayrıca ülke vatandaşlarının uluslararası iş gücü piyasasında iş bulması doğum oranlarının yüksek olmasına rağmen ülkenin işsizlik verilerini makul seviyede tutabilmesini sağlamıştır. Ancak 2008 krizinin patlak vermesiyle birlikte işler tersine dönmüş ve bu olumlu hava bir anda kaybolmuştur. Krizin Rusya ve Kazakistan'daki inşaat sektörünü etkilemesiyle birlikte talep edilen iş gücü miktarında önemli bir azalma meydana gelmiştir. Resmi rakamlara göre Güney Kazakistan'da 2007 yılında 46.070 Özbek istihdam edilirken 2008 yılında bu rakam 38.875'e düşmüştür.

Rusya ve Kazakistan krizden daha az hasarla çıkabilmek için bir dizi önlemler almaya başladılar. Rusya 4 Ekim 2009 tarihinde aldığı bir kararla göçmen işçilere %50 gibi bir kota getirildiğini duyurdu. Bunun sonucu olarak ülkede işsiz kalan göçmenlerin suç eğilimlerinin arttığını dolayısıyla ülkede göçmenlere bakış açısının değiştiği gözlemlendi. İşsiz kalan göçmenlerin bazıları ülkelerine geri dönmek zorunda kalırken bazıları da başka alanlarda iş bulmaya çalıştılar.

Bütün bu olumsuz gelişmelere karşın, küresel kriz Özbekistan'ı fazla etkilememiş, büyüme, 2009 yılında küçük bir düşmeyle %8,1 oranında gerçekleşmiştir. Enflasyon biraz artmış, ama istikrarlı kalmış, cari işlemler dengesi fazlalığı da 2009 yılında azalmıştır. 2010 yılında da bu büyüme devam etmiştir. Bunda 2009 yılının başından bu yana uluslararası enerji fiyatlarındaki canlanmanın da etkisiyle büyük boyutlu kamu altyapı inşaatlarının payı olduğu belirtilmektedir.²¹ Özbekistan hükümeti, 2009-2012 döneminde ortalama büyüme hızını %4 civarında tutabilmek

²⁰ Umida Hashimova, "Financial Crisis Hits Uzbekistan", *CACI Analyst*, 2009, p. 1.

²¹ World Bank, *Global Economic Prospects Summer 2010: Regional Annex*, <http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2010/Resources/FullReport-GEPSummer2010.pdf>, Erişim: 20.06.2014.

amacıyla, 2008 yılının sonu ile 2009 yılının başında anti kriz programı uygulamıştır. Özbekistan'ın küresel finansal piyasalarla bağlarının sınırlı olması nedeniyle, küresel krizin etkilerini azaltmak için önemli finansal desteklere gerek kalmamıştır. Ancak hükümetin çabaları, finansal sektördeki riskleri yönetmek, cari açıkları azaltmak, enflasyonu düşürmek ve uzun dönemde ekonomik büyümeyi gerçekleştirmek amacına yönelik olmuştur.²² Öte yandan ülkeye giren yabancı sermaye, Kırgızistan'daki gibi, düşük düzeyde olup 2009 yılında 750 milyon dolarlık yabancı sermaye girişi söz konusudur.

Tablo 3: Orta Asya Ülkelerinin Cari İşlemler Dengesi(%)

Ülkeler	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kazakistan	-2,469	-7,986	4,684	-3,574	0,936	5,428
Türkmenistan	15,664	15,548	16,547	-14,749	-10,604	1,992
Özbekistan	9,180	7,324	8,689	2,196	6,152	5,751
Kırgızistan	-3,074	-6,215	-15,542	-2,510	-6,380	-6,535
Tacikistan	-2,827	-8,602	-7,645	-5,925	-1,222	-4,759
Azerbaycan	17,632	27,256	35,477	22,981	28,035	26,453

Kaynak: IMF, *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*, New York USA: IMF Publication, November, 2012, p. 76

Kazakistan bölge ülkeleri arasında ekonomisi gelişmiş olarak değerlendirilebilecek ülkelerden biridir. Diğer ülkelere göre dünya ekonomisine daha entegre bir görünüm sergileyen ülkenin, bu nedenle küresel krizden diğer ülkelere göre daha fazla etkilendiği söylenebilir. 2000 yılından 2007 yılına kadar ortalama %10 civarında büyüyen Kazakistan'ın, 2009 yılında büyüme oranı küresel krizin de etkisiyle düşmüştür. Azerbaycan gibi Kazakistan'ın da ekonomisi önemli ölçüde petrol ihracatına, dolayısıyla petrol gelirlerine bağlıdır. 2008 yılı ortalarından itibaren petrol gelirlerindeki düşme, küresel krizin etkisini daha da artırmıştır. Kazakistan'da büyüme oranı negatif olmamış, ancak 2007 yılında %8,9 olan büyüme oranı, 2008'de %3,2 ve 2009'da %1,2 düzeyine gerilemiştir. 2008 yılına kadar artan büyüme hızı, 2009 yılında düşerek %7,3 düzeyinde gerçekleşmiştir. Ayrıca kriz yüzünden cari işlemler fazlası da azalmıştır. Kazakistan'ın 2002 yılından 2007 yılına kadar açık veren cari işlemler dengesi,

²² World Bank, *Countries in Europe and Central Asia*, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/0contentMDK:21776903~menPK:5026204~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:258599,00.html>, Erişim: 20.06.2014.

2008 yılındaki petrol fiyatlarındaki artış nedeniyle fazla vermiştir. Ancak hem petrol fiyatlarındaki düşme, hem de küresel krizin etkisiyle açık veren cari işlemler dengesinin, 2010 yılından itibaren tekrar fazla vermeye başladığı görülmektedir. Türk cumhuriyetleri içerisinde en çok yabancı sermaye girişine sahip olan ülke konumundaki Kazakistan'a, krizin etkisiyle yabancı sermaye girişi de 2009 yılında azalmıştır.²³

Tablo 4: Orta Asya Ülkelerinin Enflasyon Oranları (%)

Ülkeler	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kazakistan	8,7	10,8	17,1	7,3	7,4	9,1
Türkmenistan	8,2	6,3	14,5	-2,7	4,4	6,1
Özbekistan	14,2	12,3	12,7	14,1	9,4	11,6
Kırgızistan	5,6	10,2	24,5	6,8	7,8	18,8
Tacikistan	10,0	13,2	20,4	6,5	6,5	13,9
Azerbaycan	8,4	16,6	20,8	1,5	5,7	10,3

Kaynak: IMF, "Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia", New York USA: IMF Publication, November, 2012, p. 69.

2007 yılında düşük büyüme hızına sahip olan Kırgızistan, 2007 ve 2008 yıllarında yaklaşık %8,5 oranında büyümüştür. Kırgızistan'ın finans sektörünü sınırlı düzeyde etkileyen küresel kriz, ülke ekonomisini büyük ölçüde etkilemiş ve 2009 yılında büyüme oranını %2,3 düzeyine düşürmüştür. 2008 yılına kadar artan enflasyon oranı da krizle birlikte düşerek, 2009 yılında %6,8 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılından bu yana cari işlemler dengesi açığı veren ülkenin, 2009 yılında fazla verdiği görülmektedir. Bu gelişmede düşen petrol fiyatları etkili olmuştur. Petrol ve doğal gaz kaynakları bulunmadığı için, ülkeye çok fazla yabancı sermaye girişi de yoktur. Çok düşük düzeyde gerçekleşen yabancı sermaye girişi, kriz nedeniyle 2009 yılında iyice düşmüştür. Yapılan araştırmalara göre 2009 yılının ilk çeyreğinde endüstriyel üretim %20 azalmıştır.²⁴ Ülkenin GSMH'nin üçte birini oluşturan göçmenlerin gönderdiği dövizler, kriz sonrasında % 40-50 azalma göstermiştir. Dahası bu göçmenlerin birçoğunun işlerini kaybetmeleri sonucunda ülkelerine dönmek zorunda kalması ülkede işsizlik oranlarının artmasına ve hayat standartlarının giderek kötüleşmesine neden olmuştur.

²³ Nargis Kassenova, "The impact of the global economic crisis on Central Asia and its implications for the EU engagement", Working paper05, 2009, p. 5.

²⁴ Ibid, p. 5.

Doğal gaz zengini olan Türkmenistan'ın, 2003 yılından itibaren büyüme oranı giderek düşme eğilimine girmiş ve 2008 yılında %10,5 olarak gerçekleşmiştir. Ancak Nisan 2009'da doğal gaz boru hattının patlaması sonrası Rusya ile doğal gaz fiyatları konusunda anlaşmazlık yaşamış ve doğal gaz ihracatını durdurmuştur. Bir yandan doğal gaz sevkiyatında yaşanan sorunlar, öte yandan küresel krizin etkileri, Türkmenistan'ın 2009 yılında büyüme oranını %4,1'e düşürmüştür. Aynı zamanda ihracattaki büyük düşüş, cari işlemler dengesinin açık vermesine yol açmıştır (Tablo 3). Yükselen gıda fiyatları, yakıt ve ulaşım fiyatlarının uyumlaştırılması ve döviz kurunun erken etkileri yüzünden enflasyon 2008 yılında iki haneli noktaya gelmiştir. Ancak istikrarlı döviz kuru ve düşük ithalat fiyatları nedeniyle 2009 yılında düşerek -%2,7 olarak gerçekleşmiştir. Net doğrudan yabancı sermaye girişleri yıllar itibariyle artarak, 2009 yılında 4.553 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 5: Bölge Ülkelerine Net Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımı (\$)

Ülkeler	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Azerbaycan	4.485.966	4.594.234	3.986.807	2.900.030	3.352.997	4.485.120
Kazakistan	7.611.168	11.972.842	16.818.890	14.275.888	7.456.117	13.760.291
Kırgızistan	1.820.229	2.079.194	3.769.921	189.377	437.586	693.528
Tacikistan	338.627	359.967	375.787	15.819	-15.675	67.496
Türkmenistan	730.900	856.000	1.277.000	4.553.000	3.631.000	3.399.000
Özbekistan	173.800	705.200	711.300	842.000	1.628.000	1.467.000

Kaynak: IMF, "Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia", New York USA: IMF Publication, November, 2012, p. 130.

Bölge ülkeleri arasında en zayıf halka Tacikistan'dır. Ülke içerisinde yaşanan iç savaş nedeniyle diğer ülkelere nazaran dünya sahnesine çok geç çıkmıştır. Ülke her anlamda bölge ülkelerinin çok gerisinde kalmış, yeni yeni düzen kurmaktadır. Ülkenin GSMH'nin %50'ye yakını çevredeki gelişmiş ülkelerde çalışan göçmenlerin göndermiş oldukları dövizlerden oluşmaktadır. Yaklaşık 1,5 milyon Tacik hayatlarını ülkeleri dışında sürdürmektedir. Diğer ülkeleri olduğu gibi Tacikistan'ı da yaşanan kriz etkilemiştir. 2009 yılının ilk çeyreğinde göçmenlerin yapmış oldukları banka havaleleri %33 oranında azalmıştır.²⁵ Dahası birçok göçmen Tacik işlerini kaybetmeleri sonucu ülkelerine geri dönmek zorunda kalmıştır.

²⁵ Ibid, p. 7.

Kriz Tacikistan ekonomisini dış ticaret kanalıyla da vurmuştur. İhracat, kriz döneminde yaklaşık %50 oranında azalmıştır. Ayrıca ihracatın temel bileşenini oluşturan pamuk ve alüminyum gibi hammaddelerin, hem fiyatlarının hem de taleplerin düşmesi sonucu zaten son derece zayıf olan ekonomi dibe vurmuştur. İhracatın azalması beraberinde birçok iş yerinin ve fabrikanın kapanmasına, işçilerin de ücretsiz olarak süresiz izine gönderilmesine neden olmuştur.

5. Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye'nin Ticari İlişkileri

Türk cumhuriyetlerinin Türkiye ile dış ticaretleri genel olarak çok düşük düzeydedir. Tablo 6'daki verilere göre, 2006-2011 yılları arasında Türkiye'den Türk cumhuriyetlerine yapılan ihracat Türkiye'nin toplam ihracatının %3'ü, bu ülkelerden yapılan ithalat ise toplam ithalatın %1,5'ni geçmemektedir. Küresel kriz Türkiye'nin bu ülkelerle olan kısıtlı dış ticaretini de etkilemiştir. Buna göre, 2009 yılında ihracat bir önceki yıla göre %9,3 azalarak 3.399.485 dolar olarak gerçekleşirken, ithalat %42,3 azalmış ve 1.872.138 dolar olmuştur. Dolayısıyla Türkiye ile Türk cumhuriyetlerinin ticari ilişkilerinin arzulan seviyenin çok gerisinde olduğu söylenebilir. Buna karşın bu ülkelerin sahip oldukları doğal kaynaklar (özellikle doğal gaz ve petrol) ve Türkiye'nin ekonomik büyüme hedefleri birlikte düşünüldüğünde Türkiye'nin bölgeye yönelik daha aktif politikalar geliştirmesi gerektiği açıktır.

Tablo 6. Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleriyle Dış Ticaret(\$)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İhracat	1.981.603	2.874.467	3.749.451	3.399.485	3.921.072	5.039.884
İthalat	1.923.529	2.525.102	3.242.055	1.872.138	2.923.668	3.642.096
İthalatın Top. İç. Payı (%)	1,6	1,3	1,6	1,5	1,5	1,4
İhracatın Top. İç. Payı (%)	2,3	2,7	2,8	3,3	3,4	3,7
İthalatın önceki yıla göre değişimi (%)	59,8	31,3	28,4	-42,3	56,2	24,6
İhracatın bir önceki yıla göre değişimi (%)	40,6	45,1	30,4	-9,3	15,3	28,5

Kaynak: TÜİK. *İstatistikler*, <http://www.tuik.gov.tr/Start.do>, 2014

6. Diasporaların Bölge Ekonomisi Üzerine Etkisi

Orta Asya ülkelerinin nüfusu, Sovyetler Birliği'nin dağılımı ve yeni on beş devletin doğuşuna bağlı olarak farklı bir yapılanma içerisine girmiştir. Başlangıçta bu dağılım sonucunda politik ve etnik çatışmalar nedeniyle göç etme eğilimi artarken, sonrasında ekonomik sebepler daha ön plana çıkmıştır. Bu nüfus hareketliliği beraberinde kendi ülke sınırları dışında yaşayan buna karşın anavatanıyla bağlarını koparmayan bir grubun oluşmasına neden olmuştur. Kavram üzerinde tartışmaların sürüyor olmasına karşın bir çok kaynak çeşitli nedenlerle anavatanı dışında yaşayan buna karşın farklı şekillerde anavatanlarıyla ve soydaşlarıyla bağlarını sürdüren kişilerin oluşturduğu gruba diaspora denilmektedir. Dolayısıyla Orta Asya'daki bu grup diaspora olarak nitelendirilebilir.

Diasporalar, anavatanlarına hem ekonomik anlamda hem de siyasi anlamda önemli katkılar sağlamaktadırlar. Çin ve Hindistan ekonomik büyüme politikalarında diasporalarını odak noktasına koymuşlar ve önemli başarılar elde etmişlerdir.²⁶

Tablo 7: Ülkelere Gelen İşçi Dövizi Miktarı

İşçi Dövizi (Milyon Dolar)	İşçi Dövizlerinin GSYİH Payı(%)	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Azerbaycan	2,9	790	1.268	1.518	1.255	1.410	1.893
Kazakistan	0,1	84	143	126	198	226	180
Kırgızistan	31,4	473	704	1.223	982	1.226	1.709
Tacikistan	51,9	1.019	1.691	2.544	1.748	2.306	3.626
Özbekistan*	-	-	-	-	-	-	-
Türkmenistan*	-	-	-	-	-	-	-

*Özbekistan ve Türkmenistan Verilerine ulaşılamıyor.

Kaynak: Migration and Remittances Factbook 2011.

Bu bağlamda bölge ülkelerinin ekonomisi incelendiğinde, hemen hepsinde diasporalardan gönderilen dövizlerin önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Tablo 7'de görüldüğü gibi bu gelirlerin özellikle 2006-2008 yılları arasında büyük bir ivme kazandığı görülmektedir. Kırgızistan bu dönemde 481 milyon dolardan 1,2 milyar dolara, Tacikistan 1 milyar dolardan 2,6 milyar dolara ve Özbekistan'ın da 1,4 milyar dolardan

²⁶ AnnaLee Saxenian, "From Brain Drain to Brain Circulation: Transnational Communities and Regional Upgrading in India and China", *Studies in Comparative International Development*, 2005, p. 10.

3,3 milyar dolara çıktı görülmektedir.²⁷ Bu miktarlar gelişmiş ülkeler baz alındığında fazla önemli görünmese de bahsi geçen ülkelerin GSYİH büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. 2008 yılı verilerine göre, Tacikistan'a 2,5 milyon dolar tutarında işçi döviz girişi olmuştur. Bu rakam ülkenin GSYİH'nin % 52'sine, ithalatının ise % 94'üne denk gelmektedir. Kırgızistan'a ise, aynı dönemde 1,2 milyon dolar tutarında işçi döviz girişi olmuş ve bu rakam ülkenin GSYİH'nin % 23'üne, ithalatının ise % 25'ine denktir. Görüldüğü gibi diasporalar anavatanlarına kriz dönemlerinde azalsa da anavatanlarına önemli miktarda finansal kaynak sağlamaktadırlar. Diasporalar finansal kaynağın yanı sıra anavatanlarına beşeri sermaye kaynağı olarak da katkı sağlamaktadır. Ülkelerin yönetim kadrosuna bakıldığında bir çok üst düzey yöneticinin geçmişte anavatanları dışında kaldığı ve kendini yetiştirdikten sonra anavatanlarına hizmet etmek için ülkelere geri döndüğü görülmektedir.²⁸

7. Sonuç

ABD'de başlayan ve dünyanın neredeyse bütün ülkelerini etkileyen küresel kriz SSCB'nin dağılmasıyla siyasal bağımsızlığını kazanan ancak ekonomik anlamda hala Rusya'ya bağımlı olan Orta Asya Türk devletlerini dahi etkilemiştir. Bölge ülkelerinin zengin doğal kaynaklara sahip olmasına karşın siyasal kargaşalar, gelişmiş ülkelerin bölge üzerinde hâkimiyet çabaları ve yetersiz teknoloji gibi nedenler sahip oldukları doğal zenginlikleri daha verimli kullanmalarına engel olmaktadır. Üretim konusunda da sıkıntı çeken ülkelerin sahip oldukları sanayi kolları da istihdam yaratmada yetersiz kalmaktadır. Dolayısıyla ülke vatandaşları geçimlerini sağlayabilmek için nispeten gelişmiş ülkelerde ikinci sınıf vatandaş olarak ve o ülke vatandaşlarının yapmak istemediği tehlikeli, kirli ve zor işlerde çalışmak zorunda kalmışlardır. Halkının büyük bir bölümünün yoksulluk sınırında yaşadığı düşünüldüğünde eğitim seviyelerinin de son derece aşağıda olduğu rahatlıkla söylenebilir. Eğitimli kesim ise gelişmiş ülkelere göç etmekte ya da gelişmiş ülkelerin vatandaşlığına geçmektedirler.

Rusya ve Kazakistan'da yaşayan göçmenleri işçi diasporası olarak nitelendirmek yanlış olmaz. Ülkelerinden ekonomik olumsuzluklar nedeniyle göç etmek zorunda kalmaları ve yüksek refah seviyesine ulaştıklarında

²⁷ World Bank, *Remittances Data*, <http://econ.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTDEC/EXTDECPROSPECTS/0contentMDK:22759429~pagePK:64165401~piPK:64165026~theSitePK:476883,00.html>, Erişim: 25.10.2013

²⁸ Martin Brownbridge and Sudharshan Canagarajah, "Remittances and the Macroeconomic Impact of the Global Economic Crisis in the Kyrgyz Republic and Tajikistan", *China and Eurasia Forum Quarterly*, Vol. 8, No. 4, 2010, pp. 5.

ülkelerine geri dönme eğiliminde olmaları diaspora niteliğini göstermektedir. Ancak eğitim seviyelerinin düşük olması, ortak bir amaç etrafında toplanma konusunda kararlı bir adım atılamaması diasporanın etkin kullanılabilmesini etkilemektedir.

Dolayısıyla ülkenin refah seviyesinin yükseltilebilmesi için ülkenin ileri gelenlerinin düşüncesi ne olursa olsun hangi ideolojiden olursa olsun birlikte hareket etmesi ve sahip olunan bu gücü en verimli şekilde kullanması gerekmektedir. Dünyada diasporasını ülke kalkınmasında bir araç olarak kullanan birçok örnek mevcuttur.

Senelerce Rusya'nın buyruğu altında yaşamının bir takım asimilasyonlara neden olduğu açıktır. Ancak Türk benliği unutulmamıştır. Dolayısıyla içerisinde Türkiye'nin de olduğu ekonomik bir birliğin oluşturulması bütün ülkelerin menfaatine olacaktır. Türkiye bölgedeki doğal kaynaklardan yararlanırken, bölge ülkeleri de Türkiye üzerinden mallarını Avrupa pazarına çıkarabileceklerdir. Aynı zamanda Türkiye ile yapılacak çeşitli anlaşmalar, projeler ve ikili ortaklıklarla bölgede bulunan geç nüfus yetiştirilerek bölge ülkelerinin ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücüne katkı sağlanabilecektir. Türk devletleri jeopolitik konum olarak son derece elverişli bir konumda olmasına karşın bazı ülkelerin siyasi çıkarları doğrultusunda izlediği politikalar nedeniyle bu avantajdan tam anlamıyla yararlanamamaktadırlar. Dolayısıyla kurulacak bir birliğin ekonomik getirilerinin yanında sahip olunan bu jeopolitik konumun daha iyi değerlendirmesinde de katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Ticari ilişkileri gösteren verilerden anlaşılacağı gibi Türkiye'nin bölge ülkeleriyle ilişkileri arzulan seviyenin oldukça gerisindedir. Bölge ülkelerinin bağımsızlığını ilk kabul eden ülke olmasına ve bölge ülkeleriyle zaman zaman bir takım anlaşmalar ve ikili ortaklıklar yapmış olmasına karşın özellikle ekonomik anlamda ilişkiler istenilen seviyeye çıkamamıştır. Bütün dünyanın giderek artan bir şekilde bölgeye yöneldiği yabancı sermaye girişini gösteren verilerden de anlaşılabilir. Bütün bu durumlar bir arada incelendiğinde Türkiye'nin bölge ilişkin politikalarını gözden geçirerek hem politik hem de ekonomik anlamda daha aktif politikalar uygulaması hem bölgedeki Türk cumhuriyetleri hem de Türkiye açısından daha yararlı olacaktır.

KAYNAKÇA

- Archer, M. S. "Sociology for One World: Unity and Diversity", *International Sociology*, 1991, Vol. 6, No. 2.
- Asian Development Bank. *Asian Development Outlook 2010 Update: The Future of Growth in Asia*, Manila, Philippines: Asian Development Bank, 2010.
- Brownbridge, Martin and Sudharshan Canagarajah. "Remittances and the Macroeconomic Impact of the Global Economic Crisis in the Kyrgyz Republic and Tajikistan", *China and Eurasia Forum Quarterly*, Vol. 8, No. 4, 2010, pp. 3-9.
- Butler, Richard W. and Stephen W. Boyd. "Management Ecotourism: An Opportunity Spectrum Approach", *Tourism Management*, 1996, Vol. 17, No: 8, pp. 557-566.
- Eğilmez, Mahfi. "Küresel Finans Krizi; Piyasa Sisteminin Eleştirisi", İstanbul, 2010.
- EUCAM. *Policy Brief*, <http://www.ceps.be/category/book-series/eu-cam-policy-brief-closed-2011>, Erişim: 24.10.2013.
- Hashimova, Umida. "Financial Crisis Hits Uzbekistan", 2010, CACI Analyst Help Your Customers Find You With These Network Marketing Tips (<http://www.jas-khazar.org/2009-12-1>), Erişim: 25.10.2013.
- IMF. *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*, New York USA: IMF Publication, April, 2011.
- IMF. *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia*, New York USA: IMF Publication, November, 2012.
- International Crisis Group. "Central Asia: Migrants and the Economic Crisis Interview(2009), Shukhrat Ganiev, Bukhara, February, 2010.
- Kassenova, Nargis. "The impact of the global economic crisis on Central Asia and Its implications for the EU engagement", Working paper05, 2011.
- Lapavitsas, Costas. "Finansallaşma ve Kapitalizmin Krizi", İstanbul, 2009.
- Marat, Erica. "Labor Migration in Central Asia: Implications of the Global Economic Crisis", Washington, D.C, 2009
- Mishkin, Frederic S. "The Economics Of Money, Banking and Financial Markets", Addison Wesley, Sixth Edition, Columbia, 2001.
- Olimova, Saodat. "Migratsionnye protsessy v sovremennom Tadjikistane: Migration Processes in Contemporary Tajikistan", *Demoskop Weekly*, 2005.

- Pomfret, Richard. "Central Asia and the Global Economic Crisis", *Policy Brief*, 2009.
- Saxenian, AnnaLee. "From Brain Drain to Brain Circulation: Transnational Communities and Regional Upgrading in India and China", *Studies in Comparative International Development*, 2005, Vol. 1, No. 1, pp. 1-30.
- Shamshad, Akhtar, Lorie Henri and Petersend Arne. "Effectiveness of Central Banks and Their Role In the Global Financial Crisis: Case of Selected Economies", 2009, <http://www.adb.org/publications/effectiveness-central-banks-and-their-role-global-financial-crisis-case-selected-econom>, Erişim: 13.01.2012.
- Turgut, Ahmet. "Türleri, Nedenleri ve Göstergeleriyle Finansal krizler", *TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi*, C. 20, S. 4 – 5, Kasım 2006 / Şubat 2007, s. 35-46.
- TÜİK. *İstatistikler*, <http://www.tuik.gov.tr/Start.do>, 2014, Erişim: 20.06.2014.
- UNCTAD. *World Investment Report 2010*, 2010, <http://www.unctad.org/Templates/webflyer.Asp?docid=13423&intlItemID=5539&lang=1&mode=downloads>, Erişim:30.08.2010.
- World Bank. *Countries in Europe and Central Asia*, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/0contentMDK:21776903~menPK:5026204~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:258599,00.html>, Erişim: 20.06.2014.
- World Bank. *Global Economic Prospects Summer 2010: Regional Annex*, 2010, <http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2010/Resources/FullReport-GEPSummer2010.pdf>, Erişim: 20.06.2014.
- Yeldan, Erinç. "Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi; Bölüşüm, Birikim ve Büyüme", İstanbul, 2008.
- Yılmaz, Naci ve Bora Selçuk. "Küresel Kriz Sonrası Orta Asya ve Kafkasya Bölgesi Ekonomileri", *Yalova Sosyal Bilimler Dergisi*, 2011, yıl. 2, sayı. s. 117-128.

Yayın İlkeleri

1. Avrasya Etüdleri Dergisi öncelikle TİKA'nın çalışmalarını yürüttüğü coğrafya ile ilgili siyaset, dış politika, toplumsal sorunlar, ekonomi, kültür, dil, din, milliyetler, çevre, medya ve askeri konularda makale, inceleme ve kitap tahlillerini yayımlar. Dergi, güncel uluslararası normlar ve bölgesel konular üzerine vurgu yapan, tanımlayıcı olmaktan ziyade analitik ve özgün çalışmaları tercih eder. Dergide Türkçe ve İngilizce makalelere yer verilir.

2. Makaleler 12 punto, Arial / Times New Roman yazım karakterinde, tek aralıkla yazılmalıdır.

3. Makaleler için standart bir uzunluk olmamakla birlikte son notlarla beraber kelime sayısı 6.000 -9.000 arası tercih edilmektedir.

4. Makalelerde yer alacak bütün diyagramlar, tablolar ve grafikler düzenli olarak numaralandırılmalıdır.

5. Makalenin başında makalenin adı, yazar(lar)ının ad(lar)ı, çalıştıkları yeri gösteren bilgi, elektronik ve posta adresleri, telefonları, TC kimlik ve banka hesap numaraları bulunan bir kapak sayfası olmalıdır.

6. Metnin başında, makalenin, Türkçe ve İngilizce olarak, adı, özü ve anahtar kelimeleri yer almalıdır.

7. *Dipnot standardı:*

Dipnotlar, sayfa altında numara sıralı dipnotlama sistemiyle yapılmalıdır. Dipnotlar, bilgisayarda “ekle” komutuyla verilmeli ve 8 punto büyüklüğünde olmalıdır. Dipnotta verilen makaleler tırnak içinde, kitaplar italik yazılmalıdır. Kitapların, makalelerin ve dokümanların başlıkları orijinal metne uygun olmalıdır. Yabancı dilde yayımlanmış çalışmalarda bağlaçlar ve kısaltmalar metin dili ile uyumlu olmalıdır. Kaynaklar, ilk kullanımda tam künye halinde (yayınevi, basım yeri, basım tarihi dahil), izleyen dipnotlarda ‘Age, s...’ şeklinde verilmelidir. Sonraki kullanımlarında tam künye verilebileceği gibi sadece yazar ve kaynak adı ile sayfa numarası da kullanılabilir. İnternette ulaşılan kaynaklarda erişim tarihi bulunmalıdır.

Kitaplar için örnek:

¹ Ergün Özbudun, *Türk Anayasa Hukuku*, Yetkin Yayınları, Ankara, 1990, s. 20.

Makaleler için örnek:

¹ Güngör Turan, “10 Yıllık Süreç İçinde Türkmenistan’ın İnsan Kaynakları Gelişiminde Yaşanan Sorunlar ve 2002 Yılı İçin Olasılıklar”, *Avrasya Etüdüleri*, No. 18 (Yaz 2001, Özel Sayı), s. 141.

İnternette indirilen kaynaklar için örnek:

¹ Enver Bozkurt, “Uluslararası Hukuk Bakımından Yeni Devletlerin Ortaya Çıkışı”, 21.2.2008, <http://www.turkishweekly.net/turkce/yorum.php?id=600>, Erişim: 26.3.2008

8. Kaynakça standardı:

Yararlanılan kaynakların listesi “Kaynakça” başlığı altında makalenin sonuna eklenmelidir. Kaynakça, yazar soyadlarına göre alfabetik olarak düzenlenmelidir. Birden çok yazar bulunması halinde birinci yazarın soyadı esas alınmalı, diğer yazarlar ise (adı soyadı) biçiminde yazılmalıdır. Yazar adları açık olmalıdır.

Kitaplar için örnek:

Özbudun, Ergün. *Türk Anayasa Hukuku*, Yetkin Yayınları, Ankara, 1990.
Çalış, Şaban, Birol Akgün ve Önder Kutlu. *Uluslararası Örgütler ve Türkiye*, Çizgi Kitabevi, Konya, 2006.

Holbrooke, Richard. *Bir Savaşı Bitirmek*, (çev: Belkis Çorakçı Dişbudak), *Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları*, İstanbul, 1999.

Makaleler için örnek:

Turan, Güngör. “10 Yıllık Süreç İçinde Türkmenistan’ın İnsan Kaynakları Gelişiminde Yaşanan Sorunlar ve 2002 Yılı İçin Olasılıklar”, *Avrasya Etüdüleri*, 19, (Yaz 2001, Özel Sayı), s. 141 -162.

Aydın, Mustafa. “Kafkasya ve Orta Asya’yla İlişkiler”, (Ed. Baskın Oran), *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, Cilt II, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s. 366-439.

Kaiser, Robert and Elena Nikiforova. “Borderland Spaces of Identification and Dis/location: Multiscalar Narratives and Enactments of Seto Identity and Place in the Estonian-Russian Borderlands,” *Ethnic and Racial Studies*, Vol. 29, No 5, September 2006, pp. 928-958.

İnternette indirilen kaynaklar için örnek:

Bozkurt, Enver. “Uluslararası Hukuk Bakımından Yeni Devletlerin Ortaya Çıkışı”, 21.2.2008, <http://www.turkishweekly.net/turkce/yorum.php?id=600>, Erişim: 26.3.2008

9. Gönderilecek makaleler başka bir yerde yayınlanmamış veya yayınlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır.

10. Belirtilen formatta gönderilmeyen makaleler değerlendirmeye alınmaz; gönderilen makaleler yayımlansın veya yayımlanmasın geri iade edilmez.

11. Makaleler iki basılı nüsha halinde ve bir CD ile birlikte **TİKA (Avrasya Etüdleri Editörlüğü) Atatürk Bulvarı No:15 Ulus/Ankara** posta adresine veya **avrasyaetudleri@tika.gov.tr** elektronik adresine gönderilmelidir.

12. Avrasya Etüdleri Dergisi hakemli bir dergidir. Yayın Kurulu hakemlerin görüşlerini dikkate alarak yazıları yayımlama ya da yayımlamama hakkına sahiptir. Yayın Kurulu, dergide yayımlanacak makalelerin TİKA yayın politikası ile çelişmesi durumunda, yazılarda yazarın görüşleri de dikkate alınarak düzeltme ya da çıkarma yapmaya yetkilidir.

13. Yazı sahiplerine TİKA Yayın Yönetmeliği'nin 9. maddesine uygun olarak belirlenecek telif ücreti, derginin yayınından sonra ödenir.

14. Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar kaynak gösterilmek şartıyla iktibas ve atıf şeklinde kullanılabilir.

Editorial Principles

1. “Eurasian Studies” Journal primarily composed of articles, reviews and analysis on politics, foreign policies, social problems, economy, culture, language, religion, nationality, environment and military topics covering the TİKA’s landscape of interests. While focusing on recent international norms and regional subjects, Journal prefers analytical and authentic works rather than being descriptive.

2. Articles must be written in 12 points, with Arial / Times New Roman fonts, single line spacing.

3. Though there is not an exact standard for the length, articles around 6000 to 9000 words (including postscripts) are preferred.

4. All diagrams, tables and graphics in an article must be organized and numbered in a proper manner.

5. Sender must provide a cover page in the beginning of the article, including details like; the title of the text, name(s) of the authors, information about the places they are working for, mail and e-mail addresses, phone number, ID number and bank accounts.

6. There must be an abstract, the title of the text and keywords in English and Turkish in the beginning of the text.

7. *Post scripting:*

Post scripting should be created electronically in numbered form with direct references at the end of the page through the use of “Add” function in Microsoft Word and must be in size of 10pts. The articles provided in this section must be written in quoted form in italics. Names of the books, articles and documents must be relevant to the original text. In texts written in foreign languages, connectors and abbreviations must be consistent. References must be written in full form when they are mentioned for the first time (including Publication, Place of Publication, and Publication Date), then following postscripts it can be referred as “ibid, p...” As it can be referenced in full form each time, further use of same material can also just include author, title, and page number. Internet-based references must be provided with the dates of retrieval.

Example Reference of a Book:

David M. Kotz and Fred Weir, *Revolution From Above: the Demise of the Soviet System*, London, Routledge, 1997.

Example Reference of an Article:

Thomas G. Weiss, "The Illusion of UN Security Council Reform", *The Washington Quarterly*, Vol. 26, No. 4, Autumn 2003, p.150.

Example Reference of an Internet Resource:

Akira Uegaki, "Russian Federation's Foreign Economic Relations", March 2001, <http://www.esri.go.jp/en/tie/russia/russia5-e.pdf>. Accessed: 14.8.2009.

8. Referencing standards:

An alphabetical surname ordered "References" section must be included in the end of the text. If there are multiple authors, first of the authors surname must be considered, the rest of the authors must be written in (Name Surname) form. Author names must be clear.

9. Sent articles can't be published before, or sent to be published to other publications.

10. Articles in other forms than clearly stated here will not be evaluated and published, and no matter it is published or not, articles cannot be returned.

11. Articles must be sent to e-mail addresses: avrasyaetudleri@tika.gov.tr

12. Eurasian Studies is a refereed journal. Publication committee has rights to publish or unpublished a text, considering the ideas of referees. Publication committee is authorised to revise the texts, in the light of author's information if the articles is not compatible with the TİKA's publication policies.

13. Authors of the texts are paid accordingly to the TİKA's Publication Regulations Article 9, after the publication of the journal.

14. The articles and texts in this journal can be cited and/or quoted, as long as they are correctly referenced.

