



Atıfta Bulunmak İçin / Cite This Paper: Kaygın, E., Topçuođlu, E. ve Özkes, S. (2019). "Türkiye ile Kazakistan Arasındaki Ticari İlişkilere Yönelik Engeller", *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8 (4): 3379-3398.

Geliř Tarihi / Received Date: 7 Kasım 2018

Kabul Tarihi / Accepted Date: 11 Nisan 2019

Araştırma Makalesi

TÜRKİYE İLE KAZAKİSTAN ARASINDAKİ TİCARİ İLİŞKİLERE YÖNELİK ENGELLER

Prof. Dr. Erdoğan KAYGIN

Kafkas Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

erdogankaygin@hotmail.com

ORCID: 0000-0002-2125-5032

Ethem TOPÇUOĐLU

Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

ethemtopcuoglu@gmail.com

ORCID: 0000-0003-3563-0566

Serdal ÖZKES

Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

serdarozkes@hotmail.com

ORCID: 0000-0002-0734-5971

Öz

Aynı dili konuşan, ortak değer, inanç, dine mensup, ortak tarihi geçmişe sahip iki ülke Kazakistan ve Türkiye'dir. Bu iki ülke arasındaki kültürel bağlar ve kardeşlik ilişkileri stratejik ortaklık, müttefiklik boyutunda olmasına rağmen iki ülke arasındaki ticaret ifade edilen ilişkilerin düzeyinden oldukça uzaktır. Türkiye tarafından Hindistan'dan bir yılda ithal edilen motorinin ticaret hacmi Kazakistan ile gerçekleştirilen yıllık toplam ticaret hacmine neredeyse eşit olması bu duruma bir örnek teşkil etmektedir. Kazakistan'ın bir kara ülkesi olması ve açık denizlere uzaklığı ikili ticari ilişkileri kısıtlamaktadır. Buna karşın özellikle karşılıklı seferlere yeni başlayan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolunun ticari ilişkileri geliştirmesi beklenmektedir. Kazakistan'ın iç bölgelerinden Aktav Limanına ve oradan BTK demiryolu aracılığıyla Mersin'e ulaşan yükler ve karşılıklı seferler ticari açıdan önemli bir gelişmedir. Aynı zamanda bu gelişme Kazakistan'ın Akdeniz kıyısı ülkeler aracılığıyla Güney Avrupa, Kuzey Afrika ve Ortadođu'ya erişimini sağlayarak yeni pazarlara ulaşım imkânı sağlayacaktır. Yapılan bu çalışmada Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Kazakistan-Türkiye arasında karşılıklı çıkarların korunması temelinde ticaret ilişkilerinin artırılması ile mevcut potansiyellerin değerlendirilmesi ve oluşacak ticaretin kültürel etkileşime olan etkisi araştırılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kazakistan ile ticari ilişkiler, Türk-Kazak ilişkileri, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu

OBSTACLES FOR COMMERCIAL RELATIONSHIP BETWEEN TURKEY AND KAZAKHSTAN

Abstract

Kazakhstan and Turkey are the two countries speaking the same language, sharing common values, belief and religion and having a common historical past. Although the cultural ties and brotherhood relations between these two countries are in the size of strategic partnership and alliance, the trade between the two countries is far from the level of the expressed ties. The fact that the trade volume of diesel imported by Turkey from India for a year is almost equal to the total annual volume of trade carried out by Kazakhstan is an example of this situation. The fact that Kazakhstan is an inland country and away from open seas restricts the bilateral trade relations. However, it is expected that the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway, which has recently begun with mutual voyages, will develop commercial relations. The cargo, arriving at the port of Aktav from Kazakhstan's inner regions and then to Mersin via the BTK railway from there, and the mutual services are significant developments

from commercial point of view. At the same time, this development will provide the access to new markets by enabling Kazakhstan to reach Southern Europe, North Africa and the Middle East through Mediterranean coastal countries. In the study, increasing the commercial ties with the Baku-Tbilisi-Kars railway on the basis of the protection of mutual interests between Kazakhstan and Turkey, the assessment of existing potentials and the effect of the formed trade on the cultural interaction have been investigated.

Key Words: Commercial relations with Kazakhstan, Turkish-Kazakh relations, Baku-Tbilisi-Kars railway

1. GİRİŞ

Kazakistan'ın bağımsızlığını kazandığı 16 Aralık 1991 tarihinde onu ilk tanıyan ülke Türkiye olmuştur. Diplomatik ilişkiler 2 Mart 1992 tarihinde başlamış, büyükelçiliğin 18 Nisan 1992 tarihinde hizmete girmesi ile gelişmiştir (Batmaz, 2004: 85). Kazakistan ile Türkiye arasındaki resmi ilişkiler 25 yılı aşkın süredir devam etmektedir. Sadece Türkiye ve Kazakistan arasında değil diğer Türk Cumhuriyetleri ile işbirliği ve birlikteliğin sağlanmasında da Sayın Cumhurbaşkanı Nursultan NAZARBAYEV'in büyük katkıları olmuştur. Sayın Nazarbayev'in Türk Dili Konuşan Ülkeler Parlamenter Asamblesi (TÜRKPA) ve Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı (TÜRKSOY) kuruluşuna katkıları ve 2014 yılında Kazakistan Parlamentosu kararı ile 18 Mayıs "Türk Yazısı Günü" olarak ilan edilmesi bunlardan birkaç tanesidir.

Kültürel bütünlüğün sağlanması ve ortak tarihin korunarak sürdürülmesi için oluşturulan bu birlik ve kurumlar maalesef ticari hayatta tam tezahür etmemiştir. Türkiye'nin 2017 yılı ithalatı yaklaşık 234 milyar dolar iken ihracatı ise yaklaşık 157 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamlar arasından Kazakistan ile Türkiye arasında gerçekleştirilen dış ticaretin Türkiye'nin toplam ihracattaki payı 746 milyon dolar ile binde 5 ve toplam ithalatta ise 1 milyar 463 milyon dolar ile binde 6,5 oranında olmuştur. İthalat ve ihracat toplam rakamları göz önüne alındığında iki ülke arasındaki ticari ilişki 2 milyar 209 milyon dolar olmuştur. Bu rakam Türkiye ile Güney Afrika Cumhuriyeti arasındaki 2 milyar 229 milyon dolarlık ticaret ilişkisi ile aradaki 13.000 kilometrelik mesafe göz önüne alındığında, Kazakistan ile Türkiye arasındaki kısa mesafe, yaşanan ortak tarih ve kültür birliği düşünüldüğünde üzüntü vericidir (TÜİK, 2017). Bu durumu iyileştirmek ve ticareti arttırmak için iki ülke arasında bir takım faaliyetlerde bulunulmuştur.

Ticareti arttırmak adına gerçekleştirilen faaliyetlerden birisi BTK demiryolu ve İpek Rüzgarı'nın hayata geçirilmesidir. Bu projeler ile Kazakistan'dan Türkiye'ye karşılıklı demiryolu seferleri düzenlenecektir. Bu sayede iki ülke arasındaki ilişkilerin daha da gelişeceği düşünülmektedir. Bu öngörüden hareket ile çalışmada bahsi geçen projelerle dili, dini, kültürel yapısı ve tarihi dokusu aynı olan iki ülke arasındaki ticaret durumu ele alınmıştır. İki ülkeyi birbirine yaklaştıracakları düşünülen demir yolu projeleri anlatılarak var olan yakın ilişkilerimize

ve ticarete olan etkileri teorik olarak değerlendirilerek yeni bir bakış açısı kazandırmak ve literatüre katkı sağlamak amaçlanmıştır.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Kazakistan ile Türkiye arasında yer alan ilişkilere ilişkin yapılan literatür incelemesi sonucunda;

Alagöz ve arkadaşları (2011) tarafından Kazakistan'ın 1992–2008 yılları arasındaki ekonomik verileri TOPSİS yöntemi ile incelenerek, Kazakistan'ın petrol ve doğalgaz ihracatına olan bağımlılığı, ekonomik performans değerleri belirlenmiştir.

Bursa (2017) tarafından Türkiye ile Kazakistan arasında gerçekleşen eğitim alanında iş birliği Ahmet Yesevi Üniversitesi, Türk Üniversiteler Birliği, Türk Keneşi ve TÜRKPA, Büyük Öğrenci Projesi ışığında değerlendirilmiştir. Bu kapsamda 1990 yılından günümüze Kazak öğrenci sayısı ve yaşanan sıkıntılara değinilerek çözüm önerileri sunulmuştur.

Çapa (2019) tarafından 1991-1992 yılları arasında Türkiye ve Kazakistan ilişkileri, Sovyetler Birliğinin dağılması, Kazakistan'ın bağımsızlık hareketleri, Süleyman DEMİREL'in ziyareti gibi iki ülke arasındaki ilişkilerde yaşanan kritik gelişmeler Cumhuriyet, Milliyet ve Hürriyet gazetelerinden yararlanılarak değerlendirilmiştir.

Erol ve Çelik (2017) tarafından Sovyet Birliği'nin dağılmasının ile birlikte bağımsızlıklarını kazanan Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye'nin yaklaşması bunun bir sonucu olarak Türk Keneşi, TÜRKPA, TÜRKSOY kuruluşları açıklanmıştır. Bu kuruluşların oluşturulmasında Kazakistan ve özellikle de Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan NAZARBAYEV'in aktif katılımcı rolü belirtilmiştir.

Gençler ve Akbaş (2011) tarafından 1990 ile 2011 yılları arasında Türkiye ile Kazakistan arasında yer alan eğitim, askeri ve ekonomik alanlardaki işbirliği değerlendirilerek ticarete iki ülke arasında istenilen düzeylere ulaşılamadığı belirtilmiştir.

Kayalı ve Mengi (2017) tarafından 1992 ile 2014 yılları arasında Kazakistan ile Türkiye arasında ticarete konu olan ürünler kalem kalem incelenerek ihracat ve ithalat rakamları ortaya konulmuştur.

Ölmezoğulları ve Aldibekova (2018) tarafından Kazakistan'ın 1991–2016 yılları arasındaki petrol piyasasındaki değişimler, petrol fiyatlarındaki dalgalanmaların ülkenin ekonomik gelişimine etkileri VAR yöntemi ile incelenmiştir.

Yücememiş ve arkadaşları tarafından (2017) tarafından Türkiye, Kazakistan ve Özbekistan ekonomileri ve bankacılık sistemleri değerlendirilerek, karşılıklı ekonomik gelişimin sağlanmasının antlaşmalar ve ulaştırma altyapılarına yatırım ile mümkün olacağı belirtilmiştir.

Yapılan bu çalışmada yukarıda belirtilen yazarların belirttiği görüşler ile beraber bunlardan farklı olarak ulaştırma altyapı projeleri ve ticaretin geliştirilmesi için daha kapsamlı önerilere yer verilerek bir değerlendirme yapılmıştır.

2.1. Kazakistan ile Türkiye Arasındaki Ticaret

Kazakistan ile Türkiye arasındaki ticarete Türkiye tarafından ağırlıklı olarak bakır, kurşun gibi maden cevherleri, petrol ürünleri ve tarım ürünleri başta olmak üzere ürünler ithal edilir iken Kazakistan tarafından tekstil ürünleri başta olmak üzere makine teçhizat ve kara araçları ithal edilmektedir. İki ülke arasındaki ticaret ilişkileri gün geçtikçe azalmaktadır. Özellikle Rusya ve Ukrayna tarafından aynı ürünlerin ihraç edilmesi ve Karadeniz aracılığıyla ulaşım kolaylıklarının bulunması, Türkiye-Kazakistan ticaretinin azalmasında etkilidir. Ayrıca bu azalmada Ukrayna ile Türkiye arasında pasaportsuz ve vizesiz sadece kimlik ile serbest dolaşımın bulunmasının da etkisi vardır. Kazakistan ile ticaretin artması için çeşitli önlemler alınmak istense de başarılı olduğunu söylemek pek mümkün değildir.

Sayın Cumhurbaşkanı Nursultan NAZARBAYEV'in 11-12 Ekim 2012 tarihlerinde gerçekleştirdiği Türkiye ziyareti sırasında 2012-2015 yıllarını kapsayan 3 yıllık Türkiye-Kazakistan Yeni Sinerji-Ortak Ekonomi Programı Eylem Planı imzalanmıştır. Bu plan kapsamında ticaret ve yatırım, metalürji, kimya ve petrokimya, makine sanayi, gıda sanayi, ulaşım alanlarında, bilim ve teknoloji, bankacılık ve turizm alanlarında işbirliğinin ve işlem hacminin artırılması amaçlanmıştır. Sayın Nazarbayev tarafından gerçekleştirilen ziyaret esnasında Sayın Başbakan Recep Tayip Erdoğan'a Kazakistan'ın en yüksek devlet nişanı olan Altın Kıran takdim edilmiş ve Başbakan Erdoğan tarafından "İş adamlarımızın kendi aralarında sektörel bazda çalışmalar yapmasını teşvik edeceğiz, bununla birlikte 2015'i hazırlayacağız, hedef 10 milyar dolarlık bir dış ticaret hacmini yakalamak" demiştir (Yılmaz, 2017:817). Yapılan bu çalışmalar ve imzalanan antlaşmalar kapsamında gerçekleşen ithalat ve ihracat rakamları Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. Kazakistan ve Türkiye Arasında İthalat ve İhracat Miktarları

YILLAR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İTHALAT	1.861.130	959.454	1.392.527	1.995.114	2.056.085	1.760.114	1.236.267	1.109.831	1.093.896	1.463.158
İHRACAT	890.568	633.417	818.899	947.821	1.068.625	1.039.420	977.487	750.027	623.715	746.244
TOPLAM (.000 \$)	2.751.698	1.592.871	2.211.426	2.942.935	3.124.710	2.799.534	2.213.754	1.859.858	1.717.611	2.209.402

Kaynak: TÜİK, 2018

2.2. Kazakistan ile Türkiye Arasındaki Ticaret Engelleri

2015 yılında 10 milyar dolarlık ticaret hacmi hedefi maalesef 2 milyar doların altında gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın yetersiz ulaştırma altyapısı bu yönde en etkili olan unsurdur. Yerinde üretim ve inşa işlemleri yapan müteahhitlik hizmetlerinde, Türk şirketleri başarılı bir grafik çizerek Kazakistan'da önemli projeler üstlenmiştir. Türk Müteahhitlik şirketleri tarafından 1992 ile 2016 yılları arasında toplamda 21 milyar 300 milyon dolarlık 475 proje üstlenilmiştir. Bu projelerin gerçekleşme yılına göre bazıları şöyledir; 2013 yılında 1 milyar 800 milyon doların üzerinde 12 proje, 2014 yılında 2 milyar 500 milyon dolarlık 24 proje, 2015 yılında 800 milyon doların üzerinde 13 proje olarak belirlenmiştir (www.economy.gov.tr).

Diğer yerinde üretim ve tüketimin gerçekleştiği havayolu aracılığıyla taşımacılığın yapıldığı turizm sektöründe büyük bir başarıdan söz etmek mümkündür. Kazak turizm pazarında Türkiye, % 50'nin üzerinde pazar payı ile birinci destinasyon konumundadır. 2015 yılında Kazakistan'dan ülkemize 424 bin ziyaretçi gelmiştir (www.mfa.gov.tr).

Müteahhitlik ve turizm sektöründeki başarının nedeni yerinde üretim ve tüketim ile minimum taşımacılığın yer almasıdır. Ticaretteki başarısızlığın sebebi ulaşım altyapısındaki yetersizlikler, ülke geçişlerinde gümrük harçları, sigorta bedellerinin yüksek olması ile gümrük geçiş bekleme sürelerinin çokluğundan kaynaklanmaktadır. Bu kapsamda Kazakistan ile Türkiye arasında ticaretin gelişme kat edebilmesi için ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi hayati öneme sahiptir.

2.3. Kazakistan'ın Altyapı Çalışmaları

Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla beraber Avrupa ve diğer ülkeler için Kafkaslar ve Orta Asya ülkeleri potansiyel bir pazar ve enerji arz noktası olarak değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler konusunda aşılması gereken en büyük sorun yetersiz karayolu, demiryolu, liman ve ulaşım imkânlarıdır. Bu kapsamda çeşitli ülkeler tarafından projeler geliştirilerek, kredi ve kaynak aktarımı sağlanmış ve amaca ulaşılmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmalar sonucunda 2017 yılı itibari ile Kazakistan ülke karayolu ağının toplam uzunluğu yaklaşık 152.000 km'dir. Bu yolların 23.500 km'si ana hat yolları, 73.900 km'si ara hat yolları, 44.000 km'si yerleşim yerleri iç yolları, 11.000 km'si ise maden, çiftlik, orman ve sanayi işletmeleri yolları olarak ayrılmaktadır. Bu yolların büyük bir bölümünün ciddi onarımdan geçirilmesi gerekmektedir. Ana karayollarının yaklaşık yüzde 93'ü, ara ve tali yolların da yüzde 57'si asfaltdır. 2013 yılında ulaşımına açılan 224 km'lik Astana-Burabay hattı, ülkenin ilk otoyolu konumundadır. Kazakistan demiryolu taşımacılığı yurtiçi yük taşımacılığının yüzde 68'i, yolcu taşımacılığının yüzde 32'sini karşılamaktadır (Çekerol ve

Gunyashev, 2017: 142-143). Altyapı çalışmaları ile ilgili yapılan projeler detaylı olarak aşağıda açıklanmıştır.

2.4. Avrupa- Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) Projesi

Sovyet Birliğinin dağılmasından sonra Avrupa Birliğinin (AB) Orta Asya (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan) ve Kafkaslarda (Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan) bulunan ülkeler ile ticari ilişkilerini geliştirmek istemesi, bölgenin coğrafi uzaklığını ve ulaşım sorunlarını gündeme getirmiştir. Ticaret yapılabilmesi için bölgenin güvenliği, ulaşım altyapısı, yetişmiş iş gücü, bürokratik işlemler ve ulaşım araçlarının etkinliği büyük önem arz etmektedir. AB tarafından belirlenen eksiklerin giderilmesi amacıyla, bu bölgeye yönelik olarak Avrupa- Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) Projesi geliştirilmiştir. AB tarafından finansman yardımı ve kredi sağlanan TRACECA Projesi, mevcut karayolları, demiryolları ve deniz ve hava limanlarının restorasyonunu, yeni bir takım liman, demiryolu, karayolu ve köprülerin inşası, ulaşım sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasında sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır (Ovalı, 2008: 152). 8 ülke ile başlayan TRACECA girişimi daha sonraki zamanlarda Türkiye, İran, Bulgaristan, Moldova, Romanya ve Ukrayna'nın da katılımı ve Türkmenistan ile Moğolistan'ın üye olmadan programa katılması ile 13 üyeli olarak halen devam etmektedir.

TRACECA ile ulaşım imkânlarının geliştirilerek Avrupa Ülkelerine daha kolay taşımacılık yapılması sağlamıştır. TRACECA direkt maddi yatırım içeren bir programdan çok eğitim, ülkeler arası sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, ülkelerarası ihtilafların giderilmesi, TRACECA rotalarında yapılacak taşımalarda %50 daha ucuza yapılması, yeni geçiş güzergâhlarının belirlenmesi, altyapı eksikliklerinin belirlenmesi, projeler için gerekli kredilerin sağlanması için girişimlerde bulunmaktadır. TRACECA tarafından yapılan direkt yatırım tutarı Tablo 2'de sunulduğu üzere 50.900.000 € olarak gerçekleşmiştir. Personelin eğitimi, yatırım projelerinin hazırlanması ve uygulamalarının takibi, hizmetlerin ve dokümanların standartlaştırılması, yolların güvenliği kapsamında yapılan teknik eğitim ve yardımlar kapsamında 70 projede toplam 133.751.000 € harcama yapılmıştır (<http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/>).

Tablo 2. TRACECA Programı Kapsamında Yapılan Yatırımlar

Sıra	Konusu	Ulaştırma Modu	Yararlananlar	Uygulama Zamanı	Bedeli (Euro)
1	Kafkaslarda yer alan demiryollarının rehabilitasyonu	Demiryolu	Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan	10.1995 - 07.1996	5 000 000
2	Kızıl Köprü'nün rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü'nün inşası	Karayolu	Azerbaycan, Gürcistan	03.1997 - 09.1998	2 500 000
3	Ilyichevsk (Ukrayna) and Poti (Gürcistan) Limanlarına bilgisayarlı feribot izleme, yükleme, boşaltma ve iletişim ekipmanlarının kurulması	Denizyolu	Gürcistan, Ukrayna	01.1998 - 06.1999	1 500 000
4	Bakü (Azerbaycan), Türkmenbaşı (Türkmenistan), Poti (Gürcistan) ve Ilyichevsk (Ukrayna) Deniz Limanlarına kargo ve konteyner elleçleme aletleri tedariki	Çok Modlu Taşımacılık	Azerbaycan, Türkmenistan, Gürcistan, Ukrayna	02.1998 - 08.1999	5 825 000
5	Buhara Pamuk İhraç ve Dağıtım Merkezi	Çok Modlu Taşımacılık	Özbekistan	02.1998 - 02.1999	2 000 000
6	Hazar Denizi, Bakü ve Türkmenbaşı Limanları arasında konteyner taşımacılığı	Çok Modlu Taşımacılık	Azerbaycan, Türkmenistan	02.1998 - 02.1999	2 500 000
7	Gürcistanın mevcut tren taşıyan feribot terminalinin iyileştirilmesi, Ilyichevsk (Ukrayna) Limanının yeteneklerinin artırılması ve inşası	Demiryolu	Ukrayna, Gürcistan	07.1998 - 01.2000	6 400 000
8	Bakü'de demiryolu vagonlarının temizlenmesi için temizleme kazanı tedariki	Demiryolu	Azerbaycan	06.1999 - 01.2000	475 000
9	Karmir, Belur, Çimkent, Aktau, Bişkek Terminal Ekipmanları tedariki	Çok Modlu Taşımacılık	Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan	08.1999 - 04.2001	2 500 000
10	Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan Demiryollarının yol durumu hakkında bilgi almaları için fiber optik kablo tedariki	Demiryolu	Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan	02.2000 - 02.2002	15 000 000
11	Aktau (Kazakistan) tren taşıyan feribot terminalinin rehabilitasyonu	Demiryolu	Kazakistan	10.2001 - 10.2002	2 000 000
12	Azerbaycan Demiryolları için petrol ürünleri taşıma vagonları tedariki	Demiryolu	Azerbaycan	11.2002 - 02.2003	1 600 000
13	Bakü (Azerbaycan), Aktau (Kazakistan), Türkmenbaşı (Türkmenistan) Limanlarına Navigasyonlu yardım ekipmanları tedariki	Denizyolu	Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan	02.2003 - 10.2003	1 600 000
14	Gebele-Termez Demiryolunun rehabilitasyonu için malzeme tedariki	Demiryolu	Azerbaycan	08.2006 - 08.2009	2 000 000
TOPLAM : 50 900 000					

Kaynak: <http://www.traceca-org.org/en/investments/> (Erişim Tarihi: 20.08.2018)

Türkiye ve Kazakistan açısından TRACECA çeşitli imkânlar sağlamıştır.

- Proje yol güzergâhları üzerindeki ülkeler ile müzakerelerin sağlanması, gümrük ve ulaşım sorunlarının giderilmesi ve teknik destek alınmasını sağlamıştır.

- TRACECA kapsamında Kazakistan'da Aktav ve Kurik Limanlarının ve Semerkand-Üçkuduk-Beyneu arasında karayolu, Semerkand-Buhara-Beyneu arasında karayolu, Nevai-

Üçkuduk-Beyneu arasında demiryolu, Türkmenabad-Daşoğuz-Beyneu arasında demiryolu, Beyneu-Aktav arası demir ve karayolu, Aktau-Beyneu-Almatı-Dostik arasında demir ve karayolu, Lugoyava-Bişkek-Balıkçı arasında demir ve karayollarının inşası, yenilenmesi ve modernize edilmesi projeleri tamamlanmıştır.

- TRACECA işlemlerin standartlaşması ve hız kazanmasına yardımcı olmuştur. Örneğin Türkiye'nin Kafkaslara ve Kazakistan'ın Karadeniz'e açılan kapısı Gürcistan'da 2005 yılında bir ihracat işlemi 54 gün sürmekte iken, bu program sayesinde söz konusu işlemler 2014 yılında 9 gün içerisinde tamamlanmaya başlamıştır (Keser, 2014: 180).

- Kazakistan ile Türkiye arasında direkt demiryolu hattı bu sayede belirlenmiş, hat Bulgaristan (Sofya-Svilengrad) – Türkiye (Edirne-İstanbul-Haydarpaşa-İzmit-Ankara-Malatya-Van), İran (Razi-Kazvin-Tahran-Sarakis), Türkmenistan (Serahs-Marı-Türkmenabat), Özbekistan (Nevai-Taşkent), Kazakistan(Çimkent-Almatı), Kırgızistan (Bişkek) üzerinden karşılıklı sefer yapmaktadır (<http://www.traceca-org.org/>).

- Kazakistan'ın bu proje sayesinde ayrıca Çin, Rusya, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden devam eden demiryolları ile de diğer ülkelere bağlantısı sağlamıştır. Bu yollar Rusya bağlantısı için Trans Sibiry hattına, Azerbaycan ve Gürcistan'ına Aktav-Bakü arası tren taşıyan feribot hattı ile geçilmekte ve Karadeniz'e ulaşılmaktadır. Gürcistan'da bulunan Batum veya Poti Limanına uzanan bu hat ile Ukrayna'nın İlyichevsk Limanına tren taşıyan feribot hattı ile devam etmektedir. Poti ve Batum Limanlarından Varna, Burgaz ve Köstence Limanlarına da ticari gemi seferleri bulunmaktadır.

- Türkiye Karayolları alt yapısını değerlendirecek olursak ülkemizde yapılan bütün otoyolların TRACECA kapsamında yapıldığını söylemek mümkündür. Bu kapsamda proje kapsamında Karadeniz Sahil Şeridi Otoyolu sayesinde Kafkaslara giden yollar genişlemiş ve ulaşım imkânı artmıştır. Ayrıca ülkemizde TEM ve E-5 olarak bilinen yollarla Avrupa ile entegrasyon tamamlanmıştır.

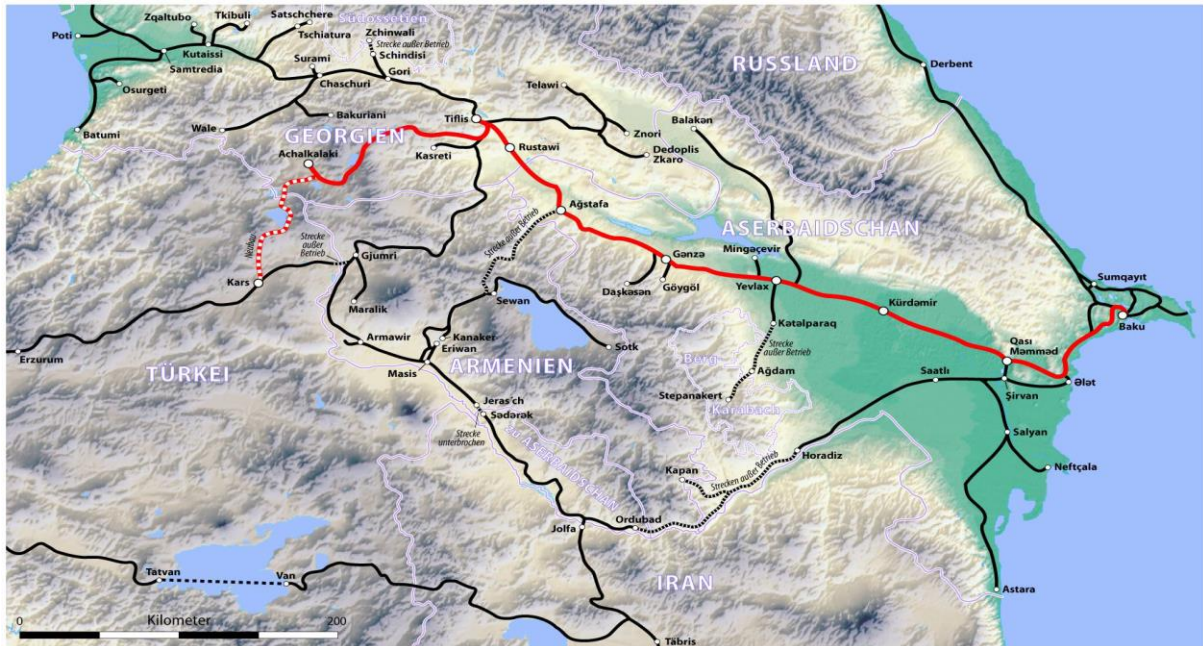
TRACECA Türkiye ile Kazakistan'ın birleşmesinden çok her iki ülkenin ayrı yollar ile Avrupa ülkeleriyle bütünleşmesini sağlamıştır. Buna rağmen Aktav ve Bakü Limanları ile Bakü-Tiflis Demiryolu hattının modernizasyonu Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Kazakistan'a kadar uzanması çok büyük kolaylıklar sağlamıştır.

2.5.Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ilk olarak TRACECA projesi kapsamında ortaya çıkmış, Bakü-Tiflis-Gümrü-Kars demiryolu projesi olarak oluşturulmuştur. Sovyetler Birliğinin dağılması üzerine Ermenistan'ın haksız olarak Dağlık Karabağ'ı işgal etmesi ve Türkiye'ye karşı asılsız

Ermeni Soykırımı iddiaları ile tazminat ve toprak talepleri sonucunda Türkiye ve Azerbaycan tarafından Erivan yönetimi ile ortak hareket etmeme kararına yol açmıştır. Ekim 2005’de Avrupa Komisyonu, Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun inşası noktasında TRACECA kapsamında kesin bir şekilde projedeki finansal desteğini geri çekmiştir. Kars-Gümrü-Tiflis demiryolunun açılmasını talep etmiş, yapılacak yeni yolla Ermenistan’ın izole edilmemesi istenmiştir. 2006 yılı içerisinde Amerika Birleşik Devletleri aracılığıyla sağlanabilecek krediye karşı güçlü Ermeni Lobisinin faaliyetleri sonucu proje için İhracat-İthalat Bankasından kredi alınamamıştır (Lussac, 2008: 216). Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projelerine başlamak için gerekli kredilerin sağlanamaması üzerine Türkiye ve Azerbaycan kendi milli imkânları ile projeye katılmış ekonomik olarak bazı sıkıntıları bulunan Gürcistan’a proje için Azerbaycan tarafından birinci fazda 25 yıl vadeli yıllık % 1 faiz oranı ile 200 milyon dolar, ikinci fazda 25 yıl vadeli yıllık % 5 faiz oranı ile 575 milyon dolar kredi sağlanmıştır (Hajizade, 2015: 10).

2005 yılında BTK demiryolu kapsamında Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Ulaştırma Bakanlarının katılımıyla müzakerelere başlanılmıştır. Temmuz 2006’da Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Kazakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında üçlü ve beşli protokoller imzalanmıştır (Akbulut, 2018: 105). Şubat 2007’de Tiflis’te BTK Demiryolu Projesi ile ilgili anlaşma Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında imzalanmıştır. İlk temel ise Gürcistan’da Kasım 2007’de Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan’ın Cumhurbaşkanlarının katılımı ile atılmıştır. Temmuz 2008’de projenin Türkiye kısmının temeli Kars’ta Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan’ın Cumhurbaşkanları tarafından atılmıştır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 191).



Resim 1. BTK Demiryolu Hattı

Kaynak: Hajizade, 2015: 7

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu toplam 825 kilometre olup 503 kilometresi Azerbaycan, 246 kilometresi Gürcistan ve 76 kilometresi Türkiye toprakları üzerinde yer almaktadır. Bakü-Tiflis arasında yer alan demiryolunun genişliği 1520 mm ve çift hat, Tiflis-Marabda-Ahıkelek arasında yer alan demiryolunun genişliği 1520 mm ve tek hat, Ahıkelek-Kars arasındaki yer alan demiryolunun genişliği 1435 mm ve tek hattır. Sadece Kars-Ahıkelek arasında yer alan hat yeni yapılmış olup diğer hatlar modernize ve rehabilite edilmiştir. Yeni yapılan hat Gürcistan demiryolu sistemi ile Türkiye demiryolu sistemi arasındaki 102,3 km'lik boşluğu tamamlamak üzerine planlanmıştır. Bu boşluğun 76 km'si Türkiye sınırlarının içinden, 26,3 km'si Gürcistan sınırlarından geçmektedir. Hat boyunca 2070 metresi Gürcistan 2.080 metresi Türkiye sınırında olmak üzere 4.350 m (200 m sınır hattı) uzunluğunda 1 tünel, 16 köprü, 67 tren istasyonu (45'i Azerbaycan'da, 18'i Gürcistan'da, 4'ü Türkiye'de) bulunmaktadır. Ayrıca 1520 mm ve 1435 mm ray açıklıkları arasında trenlerin hareket edilebilmesi için Ahıkelek'te boji değişim istasyonu yapılmaktadır (Hajizade, 2015: 6-7).

Türkiye tarafından 102,3 km'lik hattın yapımı için biri 2008 yılında diğeri 2013 yılında olmak üzere iki defa ihaleye çıkılmış, yasal sorunlar ve teknik süreçteki eksiklikler nedeniyle hattın açılması ancak 2017 yılında gerçekleşebilmiştir (www.ekap.kik.gov.tr).

30 Ekim 2017 tarihinde hattın açılışı Bakü'ye yaklaşık 90 kilometre mesafedeki Alat Limanı'nda düzenlenen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın açılış töreni Sayın Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Sayın Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Sayın Kazakistan Başbakanı Bakırcan Sagintayev, Sayın Özbekistan Başbakanı Abdulla Aripov ve Sayın Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili katılımıyla gerçekleştirilmiştir (www.tcdtasimacilik.gov.tr).

Kazakistan'ın Aktav Limanından tren taşıyan feribot aracılığıyla ilk tren Bakü'ye 90 km uzaklıktaki Alat Limanına oradan da BTK hattını takip ederek Kars'a ulaşmıştır. Tren Bakü-Kars arasındaki 825 km mesafeyi yaklaşık 40 saatte alarak 03.11.2017 tarihinde Kars'a varmış, devamında 30 saatte Mersin'e ulaşmıştır. Kazakistan'dan 30 konteyner ile yola çıkan tren 4.700 km'lik seferi toplam 170 saate tamamlamıştır(www.sabah.com.tr).

2.6. İpek Rüzgarı Projesi

İpek Rüzgarı Projesi 07.11.2012 tarihinde TRACECA kapsamında yapılan 2. Lojistik İşlemler ve Deniz Ulaşım Yolları Toplantısında Silk Wind adıyla Kazakistan tarafından proje üyelerin bilgilerine sunulmuştur. Proje kapsamında blok tren taşımacılığı yolu ile konteyner ve yüklerin Kazakistan'ın Çin sınırında yer alan Dostık şehrinden yeni yapılacak Jezkazgan-Beyneu hattını takiben Aktav Limanına ulaşması buradan tren taşıyan feribotlar ile Alyat Limanı (Azerbaycan)'na ulaşması devamında ise aynı yük ve trenin yoluna devam ederek,

BTK demiryolu ve devamında TCDD trenyolu hattı ve Marmaray veya Yavuz Sultan Selim Köprüsü aracılığıyla yükün Avrupa (Londra)'ya naklini önermektedir. Proje onaylanana kadar yaşanan gelişmeler sırasıyla şu şekildedir (www.traceca-org.org/);

- 14.08.2012 tarihinde Bakü'de Türk Keneşi toplantısında projenin uygulanması konusunda Ekonomi Bakanları düzeyinde etkileşim ve işbirliği anlaşması yapılmıştır.

- 23.08.2012 tarihinde Bişkek'te düzenlenen Devlet Başkanları düzeyinde Türk Keneşi toplantısında Sayın Başkan Nazarbayev tarafından Türkiye'den Gürcistan'a oradan Azerbaycan ve Kazakistan üzerinde de Çin'e ulaşılmasını sağlayacak projenin Devlet Başkanları tarafından ilgi ve memnuniyetle karşılandığını söylemiştir.

- 05.10.2012 tarihinde Nahcivan'da düzenlenen Türk Keneşi Gümrük İdaresi Başkanları toplantısında İpek Rüzgârı tren hattı projesine tarafların aktif olarak katılması ve gümrükleme prosedürlerinin sadeleştirilmesi konuları, Türk Keneşi Gümrük İdaresi Başkanlarının toplantısında kabul edilmiştir.

- 07.11.2012 tarihinde Kazakistan Ulusal TRACECA Genel Sekreterliği tarafından sunum yapılmıştır

- 25 Kasım 2012 tarihinde İzmir'de Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü toplantısında İpek Rüzgar projesinin hayata geçirilmesinde, ulaştırma ağlarının geliştirilmesi ve kargo taşımacılığının organizasyonu ile ilgili ortak faaliyet ilkelerinin belirlenmesine ilişkin mutabakat zaptı Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan Ulaştırma Bakanları tarafından imzalanmıştır.

İpek Rüzgârı projesi, maliyet ve zaman verimliliği açısından önemli avantajlar sağlayacaktır. Planlanan Jezkazgan-Beyneudemiryolu hattının uygulanması, 4.688 km'lik güzergâh 3.723 km'ye düşürecektir. Bu kapsamda Kazakistan-Çin sınırından Haydarpaşa arasındaki 6.564 km'lik mevcut demiryolu hattının 5.599 km'ye düşmesi beklenmektedir. Ortalama taşıma süresinin de 16 günden 12 güne düşeceği hesaplanmaktadır. Yapılacak yeni uygulamalar ve önlemler ile gümrük geçişleri için harcanan 3-12 saatlik mevcut bekleme sürelerinin 30 dakika ile üç saat arasında ineceği düşünülmektedir (Özyanık, 2017: 10).

2.7. OBOR (Tek Kuşak Tek Yol) Projesi

Tek Kuşak Tek Yol Projesi; karayolu, demiryolu, havayolu, boru hattı ve çok modlu taşımacılığı destekleyen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve denizyolu taşımacılığını destekleyen 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu olmak üzere iki ana unsura ayrılmaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşak projesi, Eylül 2013'te Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan ziyareti sırasında tanıtılmıştır. Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı bir konuşmada

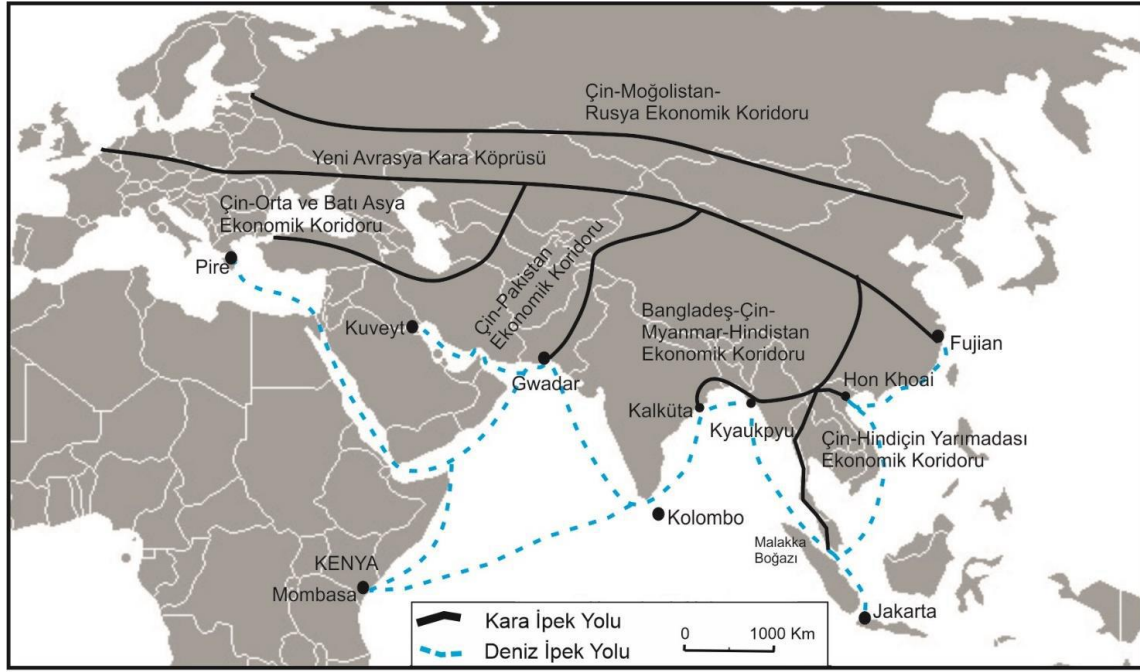
Başkan Xi tarafından Çin ve Orta Asya'nın bir İpek Yolu Ekonomik Kuşağının inşa edilmesi için işbirliği yapılması gerekliliği belirtilmiştir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Ekim 2013'te Başkan Xi tarafından Endonezya Parlamentosunda yapılan konuşmada denizcilik işbirliğini desteklemek için 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun inşasının gerekliliği belirtilmiştir (www.english.gov.cn)

Tek Kuşak Tek Yol Projesi Çin Halk Cumhuriyetinin son 30 yıldır gösterdiği büyümenin azalması ve iç ekonomik gelişmelerin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Çin otuz yılda ucuz iş gücü ile ucuz malları üretmeye ve ihraç etmeye odaklanan bir ekonomiye sahipken artan işgücü maliyetleri nedeniyle Burma (Myanmar), Vietnam gibi daha ucuz işgücüne sahip komşu ülkeler ile rekabet edemez hale gelmiştir. Çin'in ekonomik büyümesinin devam etmesi, yeni pazarlara ve ulaşım imkânlarına sahip olması, enerji ihtiyaçlarını çeşitlendirmesi projenin ana amacıdır (Du, 2016: 31-32).

Çin tarafından başlatılan proje kapsamında 65 ülkede 4.4 milyar insana ulaşılacaktır, proje kapsamında Dünya nüfusunun yüzde 63'den fazla bir rakama ve dünya gelirlerinin yüzde 30'una tekabül eden ülkeler arasında birliktelik sağlanacaktır. OBOR projesinin beş ana amacı üye ülkeler arasında politik koordinasyonun sağlanması, ulaşım imkânlarının artırılması, ticaretin ve yatırımın serbestleşmesi, finansal entegrasyonun sağlanarak yerli para birimleri ile alışveriş ve insanlar ile toplumlar arası bağlantı kurarak geliştirmektir. Proje kapsamında Çinli Girişimciler tarafından 61 ülkede 8.158 sözleşme imzalanmıştır. Ayrıca bu projelerin 1.000 adeti için Çin Exim Bank tarafından kredi sağlanmıştır (Sarker vd.,2018:620).

Çin Halk Cumhuriyeti tarafından projeleri desteklemek ve kredi imkânı sağlamak amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası (100 milyar dolar), BRICS Yeni Kalkınma Bankası (100 milyar dolar) ve Yeni İpek Yolu Fonu (40 milyar dolar) oluşturulmuştur. Bu fonların büyüklüğü 240 milyar dolar olarak hesaplanmaktadır (Markus, 2016: 3).

Çin tarafından İpek Yolu Ekonomik Kuşağı olarak altı ekonomik koridor belirlenmiştir. Bu koridorlar için kara, deniz, hava, demiryolu ve boru hattı projeleri belirlenmiştir.



Resim 2. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı

Kaynak:Güner , 2018: 118

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin'in Sincan bölgesinden başlayarak Orta Asya ve Batı Asya'daki demiryolu ağlarına katılarak Güney Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'ya ulaşmayı amaçlamaktadır. Koridor Orta Asya'da (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkménistan), Batı Asya'da İran ve Türkiye olmak üzere yedi ülkeyi kapsamaktadır (www.hktdc.com). Bu hatta alternatif Bakü-Tiflis-Kars hattının kullanılması ile mesafe 700 km (Türkmenbaşı üzeri) ile 800 km (Aktav üzerinden) kısalmaktadır (Hajizade, 2015: 15). Jezkazgan-Beyneu arasında demiryolu hattı yapımı ile mesafede 965 km daha kılalma meydana gelerek Dostık'tan çıkan trenin 10 güne İstanbul'a varması hedeflenmektedir. Kazakistan tarafından OBOR kapsamında bazı projeler planmış, yapılmış ve yapılmaya devam etmektedir. Bu projeler Tablo-3'de sunulmuştur.

Tablo 3. OBOR Kapsamında Kazakistan Tarafından Yürütülen Projeler.

Sıra	Projenin İsmi	Maliyeti Milyon \$	Başlangıç ve Bitiş Tarihi
1	Korgas Lojistik Terminali (Çin Sınırı)	239	2014-2020
2	Kurık Limanı (Hazar Denizi Kıyısı)	280	2015-2018
3	Jezkazgan-Beyneu arasında demiryolu hattı yapımı (Kuzey Batı Kazakistan)	1.203	2012-2017
4	Arkalık-Shubarkol demiryolu hattı inşası	261	2012-2017
5	Almatı-Şu arasında demiryolu hattı inşası	110	2015-2017
6	Astana için yeni tren yolları ve istasyonları inşası	603	2013-2017
7	Çimkent Lojistik Terminali (Güney Kazakistan)	46	2014-2017
8	Astana Lojistik Terminali	88	2014-2016
9	Aktav Limanı Modernizasyonu (Hazar Denizi Kıyısı)	121	2014-2017
TOPLAM		2.951	MİLYON DOLAR

Kaynak: Samruk Kazyna 2017: 15'den uyarlanmıştır.

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin'in Jiangsu eyaletinden Hollanda'nın Rotterdam kentine kadar uzanan uluslararası demiryolu hattıdır. Hat doğu, orta ve batı Çin boyunca devam ederek Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya'dan geçerek Avrupa'ya ulaşmaktadır. Bu hat genellikle Chongqing (Çin) ile Duisburg arasında (Almanya) kesintisiz tren seferleri ile bilinmektedir(www.hktcd.com). Bu hat ile Çin'in 28 şehri, Avrupanın 11 ülkesinde 27 şehri kapsayacak şekilde ilk defa Mart 2011'de Chongqing ile Duisburg arasında sefer düzenlenmiştir. 2011 yılında 17 sefer, 2012 yılında 42 sefer, 2013 yılında 80 sefer, 2014 yılında ise 308 sefer, 2015 yılında 815 sefer, 2016 yılında 1702 sefer düzenlenmiştir (Hanayi, 2017).

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Trans Sibirya üzerinden Avrupa'ya ulaşan alternatif bir yoldur. Kazakistan'ı devre dışı bırakarak Moğolistan üzerinden ilerlemektedir. Avrupa'ya trenin varış süresi 14 gün olup Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorunda bu süre 10 gündür (Chua, 2017: 40).

Diğer üç koridorun dışında ayrıca belirlenen diğer koridorlar Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Burma (Myanmar) Ekonomik Koridorudur. Özellikle bu koridorlar arasından Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru 60 milyar dolarlık denizyolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı ulaşım altyapısı yatırımı ve enerji santralleri yapımı nedeniyle önemlidir (www.cpec.gov.pk/).

Kazakistan'ın özellikle hidrokarbon zenginliği nedeniyle Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında Çin Halk Cumhuriyeti tarafından petrol ve doğalgaz yatırımlarının artarak devam edeceği düşünülmektedir. Çin'in Kazakistan petrol ve doğal gaz yatırımları Aktobemunyaygaz Petrol Şirketi'nin hisselerinin %60,3'nü 4,3 milyar dolara satın almasıyla başlamıştır. Yıllar içerisinde Atasu-Alashankou Petrol Boru Hattının yapılması ile yıllık 20 milyon ton petrol ihracatı ve çoğunluğu Kazakistan üzerinden geçen Orta Asya-Çin Boru hattı ile mülkiyeti Kazakistan, Rusya, Türkmenistan ve Özbekistan'a ait 100 milyon metreküp doğalgazın Çin'e ulaşması sağlanmıştır. Kazakistan ile Çin Halk Cumhuriyeti tarafından yapılan anlaşmalar ve 50 milyar dolara yakın yatırım ile 2014'de Kazakistan petrol yataklarından çıkarılan petrolün yüzde 40'ının Çin şirketlerinin iştirakiyle gerçekleştiği tahmin edilmektedir (Duran vd., 2016: 288).

Samruk Kazyna tarafından OBOR projesi ile Kazakistan'da 2021 yılında 200.000 kişiye iş imkanı yaratılacağı, Kazakistan Milli Gelirine yüzde 0,7 ile 1 arasında katkı sağlanacağı, 7 milyar dolarlık alt yapı yatırımı yapılması ile denizyolu, karayolu ve tren yolu hatlarının yenileneceği ve bu sayede 47.000 TEU (20 footluk standart konteyner)'luk transit taşımacılık kapasitesinin 1.700.000 TEU'ya çıkmasının beklendiği belirtilmiştir (Samruk Kazyna, 2017:16).

3. SONUÇ

Bu çalışmada Kazakistan ile ülkemiz arasında yer alan ulaştırma yollarının iki ülke arasındaki ilişkilere ve ticaretlerine olabilecek etkileri ele alınmıştır. Demir yollarının etkin kullanımının temel sorunları ortadan kaldıracığı ve iki ülke arasında ticareti arttırarak var olan ilişkilerimizi daha da geliştireceğini ifade eden bu çalışmada ortaya çıkan önemli hususlar şu şekilde açıklanabilir:

Şimdiye kadar yapılan bütün hesaplamalar, planlar devletler ve kamu kurumları düzeyinde yapılmıştır. Yeni planlar oluşturularak eşit, karşılıklı menfaat anlayışının göz önüne alınması ile konunun Kazak ve Türk sermayeli işletmeler düzeyine kadar derinlemesine incelenmesi ve yol haritası çıkarılması ticaretin artırılmasında asıl istenen sonucu yaratacaktır. Güney Afrika veya Hindistan ile yapılan ticarete devletlerin değil uluslararası işletmelerin faaliyetlerinin ön planda olması da iddia edilen tezi doğrulamaktadır.

Ticarete konu olan önemli ürünlerden birisi bakırdır. Kazakistan'dan gerçekleştirilen 1 milyar 463 milyon dolar ithalatın 838 milyon dolarını tek başına bakır oluşturmaktadır. Türkiye'de bakırın kullanımı ve katma değer katılarak başka ürünlere dönüştürülmesini sağlayan birçok tesis ve fabrika bulunmaktadır. Örneğin Türkiye İhracatçılar Meclisi İlk 1000 listesine giren 17 kablo üretici ve satıcısı firmanın yıllık ihracat rakamı toplamı 883 milyon dolardır. Türkiye bakır ithalatçısı bir ülke olup 2017 yılı içerisinde TÜİK verilerine göre bakır ve ürünleri ithalatı 3 milyar 326 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın Türkiye'nin istek ve beklentilerini karşılayan ürünler ve devreye giren İpek Rüzgarı ulaşım imkanları ile bakır ticareti işlem hacminin iki katına çıkması mümkündür.

Önemli bir diğer husus kömür üretimidir. Kömür üretimi konusunda Kazakistan kullanacağından fazlasını üreten bir ülkedir fakat Türkiye'ye ihracatı yoktur. 67.BP Enerji Raporuna göre Kazakistan 98 milyon ton (petrol eşidi 47,9 Mt) kömür üretmiş, 74 milyon (petrol eşidi 36,2 Mt) ton kömür ise tüketmiştir. Kazakistan ihracatçı konumunda bulunurken Türkiye ise bu konu da açık bir ithalatçı konumunda bulunmaktadır. Türkiye'nin kömür ithalatı 2017 yılı için yaklaşık 40 milyon ton kömür karşılığı 4 milyar 262 milyon dolar olup en çok ithalat yaklaşık 1 milyar 570 milyon dolar ile Kolombiya'dan yapılmıştır. Bunu 1 milyar 415 milyon dolar ile Rusya takip etmektedir. Ayrıca pazarda Kolombiya ve Rusya'nın yanı sıra yaklaşık 395 milyon dolar ile ABD, 287 milyon dolar ile Avustralya, 207 milyon dolar ile Güney Afrika Cumhuriyeti, 97 milyon dolar ile Kanada ve küçük miktarlarda da olsa Mozambik, Panama, Litvanya ile Polonya'da bulunmaktadır (TÜİK, 2018). Türkiye, Kazakistan'ın ürettiği kömürler için iyi bir pazar olup, BTK Demiryolu ile taşımının yapılması rekabet edilebilir şartları yaratacak ve ticaret hacmini genişletecektir. Ayrıca

kömürün satılabileceği alanların ve işletmelerin belirlenmesi bu aşamada önem kazanmaktadır. Örneğin ithal kömür kullanarak Türkiye'nin elektrik ihtiyacının yüzde 4'nü tek başına karşılayan İSKEN A.Ş. Sugözü Enerji Santrali gibi işletmelerin belirlenmesi ve ihtiyaçlarına cevap verecek çözümlerin geliştirilmesi ile ancak ticari gelişim sağlanacaktır.

İki ülke arasında ticarete konu olabilecek ürünlerden birisi de motordur. Öncelikli olarak Türkiye motorin ihtiyacını ham petrolün ülkemizde rafine edilip motorin elde edilmesi ile sağlamaya çalışmaktadır. Bu rafinasyon işlemi sonucu elinde ihtiyacından fazla benzin oluşmuş, buda Türkiye'yi benzin ihracatçısı bir ülke konumuna taşımıştır. Motorin ihtiyacının karşılanması içinde 2017 yılında 13 milyon ton motorin karşılığı yaklaşık 7 milyar dolar ithalat yapılmış bu pazarda en büyük ithalatçı ülke 1 milyar 970 milyon dolar ile Hindistan olmuştur (TÜİK, 2018). Kazakistan'ın Atırav (Hazar Denizi Kuzeyi) kentinde bulunan rafineri ile Türkiye'nin motorin ihtiyacının bir kısmının karşılanması mümkündür. Söz konusu rafinenin kapasitesi 1.4 milyon ton motorin olup Kazakistan'ın ihtiyaçları da göz önüne alındığında yıllık 400 ile 900 bin ton arasında motorin ticaretinin mümkün olması muhtemeldir. Rafinenin Türkiye'ye ve BTK Demiryolu aktarım noktası Aktav Limanına yakınlığı nedeniyle ticaret yapılabilir seviyede olacağını söylemek mümkündür.

Yukarıda belirtilen uygulamalarla ve BTK demiryolu ağında Gürcistan altyapı ve Ahıkelek Boji Değişim İstasyonu nedeniyle yaşanan sıkıntılarının giderilmesi ile ticaretin kademeli olarak birkaç yıl içerisinde 10 milyar dolar seviyesine çıkması mümkündür. Bu ticari ilişkilerin Kazakistan halkının zenginleşmesine neden olması ile beraber tatil için daha çok turist değil kardeşimizin Türkiye'ye gelmesine ve Türk vatandaşlarının Kazakistan ticaretinde daha aktif olmasını sağlayacak olup bu kapsamda kültürel ilişkiler de geliştirecektir.

Türkiye ve Kazakistan arasındaki kültür ile yakınlık ilişkisi en iyi şu şekilde anlatılabilir. Baba evinde oturan iki erkek kardeşten birinin evlenerek kendine başka mahalleden ev alması ve oraya yerleşmesi diğer kardeşin ise ata yurdunda kalmasıdır. İki kardeş arasında ilişkilerin devam etmesi için eşit, her iki tarafın çıkarlarının da korunduğu ve birbirlerinin ihtiyaçlarına cevap veren ekonomik, ticari çözümlerin bulunması gerekmektedir. Kültür ve ilişkilerin canlı tutulabilmesinde en büyük etki ticarettir. Örneğin; Kazakistan'ın bir önceki Türkiye Büyükelçisi Canseyit Tüymebayev'in (Akt: Yılmaz, 2017) belirttiği üzere Kazakistan ve Türkiye arasındaki karşılıklı ilişkilerin geliştirilmesinde en önemli rolü ticari ve ekonomik ilişkiler oynamaktadır. Diğer bir örnek ise Kazakistan'ın en önemli işadamlarından ve Ahıska Türk Milli Merkezi ve Dünya Ahıska Türkleri Birliği başkanı olan Ziyatdin İsmihanoğlu Kassanov (Akt: Yılmaz, 2017) da eski büyükelçi gibi düşündüğü görülmekte olup kendisi tarafından "Kazakistan yatırıma çok açık bir ülkedir, yani iki ülke

arasında yatırım ne kadar çok olursa ikili ilişkilerde o kadar yüksek olur” ifade edilerek, Kazak dış politikasının önemli bir ortağı olmak için ekonomik ilişkilerin temel belirleyici olduğunu vurgulamıştır. Bu bağlamda bazı faaliyetlerin gerçekleştirilmesi yararlı olabilir. Örneğin Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve Kazakistan Türkiye Büyükelçiliği ortaklığında yapılacak Kazakistan sanayi ve ticaret potansiyelleri tanıtım toplantıları kapsamında Türk iş insanları ve sanayicilerine Kazakistan’ın tanıtılması ve yatırım imkânlarının anlatılması yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Yapılabilecek bir diğer çalışma ise iki ülke vatandaşlarının gidiş ve dönüşlerinin kolaylaştırılmasıdır. Türkiye vatandaşlarının günümüzde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Gürcistan ve Ukrayna’ya, geçmişte Suriye’ye Türkiye Cumhuriyeti Kimlik Kartları ile geçiş hakları bulunmaktadır. Rusya’ya da kimlik kartı ile geçişin sağlanması için çalışmaların yapıldığı Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu tarafından 05.04.2017 tarihinde Antalya Organize Sanayi Bölgesi sanayicileri ile yapılan toplantıda söylenmiştir (www.haberturk.com). Diğer ülkeler için yapılan bu çalışmaların Kazakistan ile de yapılması iki ülke arasında ticaretin kolaylaşması ve artmasına yardımcı olacaktır.

Bu çalışma, Kazakistan ve Türkiye’nin ticaretteki durumlarının bir fotoğrafını çekmiş ve yapılan bazı projelerle özellikle BTK Demiryolu ile ticaretin ve ilişkilerimizin geliştirilebileceğini vurgulamıştır. Konunun önemine binaen farklı perspektiflerle ele alınan çalışmalar, iki ülke arasındaki ticari duruma ve ilişkilerimize katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akbulut, Ö. G. (2018). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Türkiye açısından jeopolitik önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 103-111. DOI: 10.14781/mcd.386163
- Alagöz, M., Erdoğan, S. & Saçık, S. (2011). Kazakistan Cumhuriyeti’nin Ekonomik Performansının Ölçümü: 1992–2008. *Avrasya Etüdüleri*, 39(1), 3-29. <http://dergipark.gov.tr/avrasya/issue/35353/392505>, Erişim Tarihi: 16.03.2019
- Batmaz, N. (2004). Türkiye-Kazakistan arasındaki ticari-ekonomik ilişkiler, Türk müteşebbislerinin bu ülkede yaptıkları yatırımların boyutu ve karşılaştıkları sorunlar. *bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, 29, 83-104. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/234566> Erişim Tarihi: 16.03.2019.
- BP Statistical Review of World Energy 67 th Edition, Coal:1-6 Erişim Adresi: <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-coal.pdf>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Bursa, E. (2017). Türkiye-Kazakistan ilişkileri ve yüksek eğitim politikaları. *Journal of Social Sciences and Humanities*, 1(2), 1-20. <http://dergipark.gov.tr/jssh/issue/35726/396217>. Erişim Tarihi: 16.03.2019.
- China Pakistan Economic Corridor (2017). Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030) <http://cpec.gov.pk/brain/public/uploads/documents/CPEC-LTP.pdf>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Chua, A.C. (2017). One Belt One Road and Opportunities. Sunum: 1-61 sayfa. Erişim adresi w www.centerforfinancialstability.org, Erişim Tarihi : 20.08.2018.
- Çapa, M. (2019). Sovyetler Birliği’nin dağılması: Kazakistan Cumhuriyeti’nin bağımsızlık sürecinde Türkiye-Kazakistan münasebetleri. *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 9(17), 1-23. DOI: 10.33207/trkede.517337
- Çekerol, G. S.& Gunyashev, E. (2017). Kazakistan lojistik sektörü ve sektör paydaşlarının lojistik köy ile ilgili görüşlerinin swot analizi ile değerlendirilmesi. *Akademik Bakış Dergisi*, 60, 127-168, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/383654>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.

- Du, M. M. (2016). China's one belt, one road initiative: Context, focus, institutions, and implications. *The Chinese Journal Of Global Governance*, 2, 30-43, DOI: 10.1163/23525207-12340014
- Duran, H. & Purevsuren, N. (2016). Güvenlik, enerji ve pazar ekseninde Çin'in Orta Asya politikası. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Afro-Avrasya Özel Sayısı*, 281-294, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/347597>, Erişim Tarihi : 20.08.2018.
- Erol, M. & Çelik, K. (2017). Türk Dünyası'nda işbirliği denemesi: Türk keneşi ve Kazakistan. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 17(2), 15-32, <http://dergipark.gov.tr/egedid/issue/32850/362243>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Gençler, A. & Akbaş, A. (2011). Bağımsızlık sonrası Kazakistan ve Türkiye arasındaki sosyo-ekonomik ilişkiler (1990-2011). *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1(2), 1-35. <http://dergipark.gov.tr/trkede/issue/41079/496495>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Güner, B. (2018). Obor girişiminin coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 112-123. DOI: 10.14781/mcd.386165
- Habertürk Gazetesi (2017). Mevlüt Çavuşoğlu'ndan Rusya'ya Pasaportsuz Seyahat Açıklaması <https://www.haberturk.com/gundem/haber/1451679-mevlut-cavusoglundan-rusyaya-pasaportsuz-seyahat-aciklamasi#> Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Hanayî, O. (2017). Çin-Avrupa demiryolu hattındaki son gelişmelerin değerlendirilmesi. *Avrasya Araştırma Enstitüsü Haftalık Bülteni*, 121, <http://www.ayu.edu.tr/>
- Hajizade, E. M. (2015). Great Silk Road and The Baku-Tbilisi-Kars Project. *Black Sea*, 24, 1-17. https://www.researchgate.net/publication/318589145_BAKU-TBILISI-KARS_PROJECT, Erişim Tarihi : 20.08.2018.
- Honkong Trade Development Council (2018). The Belt and Road Initiative <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- İsken A.Ş., <http://www.isken.com.tr/kimlik-karti.aspx>, Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Kamu İhale Kurumu Elektronik Alım Platformu. www.ekap.kik.gov.tr. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Kayalı, H. & Mengi, S. (2017). Türkiye-Kazakistan ticari ilişkileri (1992-2014). *Marmara Coğrafya Dergisi*, 35, 166-184. DOI: 10.14781/mcd.291190
- Keser Yıldırım, H. (2015). Bölgesel kalkınmada ulaştırma koridorlarının önemi: TRACECA örneği. *Sosyoekonomi*, 23, 163-182. DOI: 10.17233/se.96735
- Lussac, S.(2008). The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical implications for The South Caucasus. *Caucasian Review of International Affairs*, 2(4), 212-224.
- Markus Müller, C. (2016). One Belt, One Road: The Chinese Dream and Its Impact on Europe Almanca'dan İngilizce'ye çeviri Hardy, Tom. Barcelona Centre For International Affairs (CIDOB), 148, 1-6. https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_the_chinese_dream_and_its_impact_on_europe
- National Secretariat of IGC TRACECA in the Republic of Kazakhstan (2012). Silk Wind http://www.traceca-org.org/uploads/media/14_Presentation_Silk_Wind_07-11-12_eng.pdf. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Ovalı, S. (2008). TRACECA projesi ve Türkiye. *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 1, 151-170, <http://dergipark.gov.tr/ulikidince/issue/21626/232290>, Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Ölmezoğulları, N. & Aldibekova, G. (2018). Kazakistan ekonomisinde petrolün rolü. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(35), 669-705. DOI: 10.21550/sosbilder.413646
- Özyanık, S. (2015). TRACECA: Restoration of Silk Road. *Journal of Caspian Affairs*, 1(2), 1-12.
- Sabah Gazetesi (2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda ilk tren Kars'a ulaştı <https://www.sabah.com.tr/yasam/2017/11/03/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-karsa-ulasti>, Erişim Tarihi : 20.08.2018.
- Samruk Kazyna (2017). One belt & one road leveraging infrastructure value potential. Erişim adresi: <https://sk.kz/upload/iblock/71e/71e9051a57a5b2e474c883a4f4de5a15.pdf> . Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Sarker, N. I., Hossin, A., Yin X. & Sarker, K. (2018). One belt one road initiative of China: Implication for future of global development. *Scientific Research Publishing Modern Economy*, 9, 623-638. DOI: 10.4236/me.2018.94040
- TCDD Taşımacılık (2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda İlk Tren Yola Çıktı <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/BAK%C3%9C-T%C4%B0FL%C4%B0S-KARS%20DEM%C4%B0RYOLU'NDA%20%C4%B0LK%20TREN%20YOLA%20%C3%87IKTI/116> ,Erişim Tarihi : 20.08.2018.
- The People's Republic of China (2015). Chronology of China's Belt and Road Initiative http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm ,Erişim Tarihi : 20.08.2018.
- TRACECA Technical Assistance. <http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/>,Erişim Tarihi: 20.08.2018.

- TRACECA Investment. <http://www.traceca-org.org/en/investments/>, Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), <http://www.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (2017). Kazakistan Ülke Profili <https://www.economy.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-243151>, Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. Kazakistan'ın Ekonomisi <http://www.mfa.gov.tr/kazakistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi (2018). İlk 1000 İhracatçı Araştırması. <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-arastirma-raporlari-ilk-1000-ihracatci-arastirmasi.html>. Erişim Tarihi: 20.08.2018.
- Üzümcü, A. & Akdeniz S. (2014). Yeni ipek yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi. *Avrasya Etüdleri Dergisi*, 45, 171-199, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/422111>
- Yılmaz, S. (2017). Kazakistan-Türkiye ekonomik ve kültürel ilişkileri: Vaatler ve gerçekler. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 6(2), 813-834. <http://www.itobiad.com/download/article-file/301443>, Erişim Tarihi: 16.03.2019
- Yücememiş, B., Arıcan, E. & Alkan, U. (2017). Türkiye-Özbekistan-Kazakistan ekonomik ilişkileri ve bankacılık sistemi. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 9(17), 161-203. DOI: 10.14784/marufacd.346208

EXTENDED ABSTRACT

Cultural cooperation between Turkey and Kazakhstan has increased by organizations such as the TURKSOY and TURKPA. Relationships have been developed through student exchange programs and the Association of Universities. Although the fraternal relations between the two countries are strategic alliance and allied, trade between the two countries is far from the level of the relations expressed. The trade volume of diesel imported by Turkey from India a year almost equal to the total annual volume of trade carried out by Kazakhstan represents a case in point. Despite Turkey and Kazakhstan signed of a New Synergy-Joint Economic Action Program, this program has not increased trade between two countries. The fact that Kazakhstan is a land country and its distance to the open seas restricts bilateral trade relations. The lack of sufficient transportation infrastructure in Kazakhstan constitutes the most important obstacle to the development of mutual trade.

The Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway is expected to develop trade relations between the two countries. The cargoes and reciprocal voyages from the inner parts of Kazakhstan to Aktau Port and from there to Mersin via BTK railway are an important commercial development. At the same time, Kazakhstan will provide access to new markets by providing access to Southern Europe, North Africa and the Middle East via the Mediterranean coast countries.

Developed to cover the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway project, the Silk Wind project will provide significant advantages in terms of cost and time for rail transport in both countries. The implementation of the planned Jezkazgan-Beyneu railway line will reduce the 4688 km route to 3723 km. With the connection of One Belt One Road project, transportation facilities will be reached to China and uninterrupted access will be provided by rail from China to England. This project is an important stop in Turkey and Kazakhstan in terms of increasing bilateral trade is important that these projects.

The efficient use of railways is expected to eliminate the basic problems between the two countries and increase trade. For the solution of the problem, the commissioning of the railway is not enough. In this context, all the calculations and plans made so far have been made at the level of states and public institutions. With the creation of new plans and taking into account the equal, mutual understanding of the issue, the in-depth examination of the issue up to the level of Kazakh and Turkish-owned enterprises and the road map will provide success in increasing the trade.

One of the important products that are traded between the two countries is copper. 836 million dollars of imports from Kazakhstan amounted to 1 billion 463 million dollars. Use and added value of joining copper in Turkey there are several plants and factories which will be converted to other products. For example, Turkey Exporters Assembly within the first 1.000 list of 17 cable manufacturer and seller of the company's total annual export figure is 883 million dollars. Turkey is a country importer of copper and copper products imports in 2017 According to Turkstat realized as 3 billion 326 million dollars. Kazakhstan to Turkey's demands and meet the expectations of products and transport facilities entering the circuit with copper trading transactions possible doubling of the volume.

Another important issue is coal production. Coal production in Kazakhstan will use is a country that produces more, but there is no export to Turkey. According to the 67.BP Energy Report, Kazakhstan produced 98 million tons of coal (47,9 Mt of coal) and 74 million (36,2 Mt of coal) of coal. If Turkey exporter in Kazakhstan found that these issues are also importers in an open position. Turkey's coal imports about 40 million tons of coal equivalent for 2017 is 4 billion 262 million dollars, most imports from Colombia were made about 1 billion 570 million dollars. Russia is followed by 1 billion 415 million dollars. It is also located in the market with Colombia and Russia as well as the United States with about 395 million dollars, Australia with 287 million dollars, South Africa with \$ 207 million, Canada with 97 million dollars and small amounts of Mozambique, Panama, Lithuania and Poland. (TURKSTAT, 2018). Turkey is a good market for coal produced by Kazakhstan, made the move with the BTK Railway will create the conditions that can be competitive and will expand the volume of trade. In addition, determination of the areas where coal can be sold and enterprises are gaining importance at this stage.

This study drew a picture of the situation in Turkey's trade with Kazakhstan, and has made some projects might emphasize development of our trade and relations with the BTK railway. The studies which are discussed with different perspectives on the importance of the subject are thought to contribute to the commercial situation and relations between the two countries.