



**T.C.**

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI İŞLETMECİLİK VE TİCARET ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI TİCARET BİLİM DALI**

**LOJİSTİK POTANSİYEL OLARAK TÜRKİYE'DE BORU HATTI  
TAŞIMACILIĞI VE ENERJİ LOJİSTİĞİ PERSPEKTİFİNDE  
TÜRK DEVLETLERİNİN DURUMU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Zişan ÇAKMAK**

**BURSA 2023**



T.C.

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI İŞLETMECİLİK VE TİCARET ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI TİCARET BİLİM DALI**

**LOJİSTİK POTANSİYEL OLARAK TÜRKİYE'DE BORU HATTI  
TAŞIMACILIĞI VE ENERJİ LOJİSTİĞİ PERSPEKTİFİNDE  
TÜRK DEVLETLERİNİN DURUMU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Zişan ÇAKMAK**

**Danışman:**

**Doç. Dr. Yüksel OKŞAK**

**BURSA 2023**

## ÖNSÖZ

Giderek daha da karmaşık bir yapıya dönüşen dünya siyaseti ve ekonomisi, temelde enerji kavramının etrafında dönmektedir. Yaşanan ve yaşanmaya da devam eden siyasi ve ekonomik krizlerin ana nedenlerinden biri enerji kaynaklarıdır. Enerji, devletler için bir savaş nedeni olmuş ve günümüz dünyasında da halen bir kriz ve savaş sebebi olmaya devam etmektedir.

Dünya siyasetinde aktif rol oynayabilmek için en güçlü kozlardan biri şüphesiz enerji kaynaklarından biri veya birkaçına sahip olabilmekten geçmektedir. Fakat bu faktör başlı başına yeterli değildir. Önemli olan sahip olunan enerjiyi uygun pazarlara ulaştırabilmektir. Ticarete etkinlik, uygun pazar koşulları ve etkin pazarlama anlayışından geçmektedir.

Türkiye, jeopolitik konumu itibarıyla Asya ve Avrupa'yı birleştiren bir köprü görevi üstlenmektedir. Avrupa güçlü bir pazar, Asya ise enerji potansiyeli anlamında güçlü bir kıtadır. Türkiye, adeta varolan enerjinin Avrupa pazarına ulaşabilmesinin ön koşulu durumuna gelmektedir.

Bu etkenler ışığında şekillenen “Lojistik Potansiyel Olarak Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı ve Enerji Lojistiği Perspektifinde Türk Devletlerinin Durumu” adlı tez çalışmamda benden desteklerini esirgemeyen tez danışmanım ve değerli hocam Doç. Dr. Yüksel Okşak’a ve değerli arkadaşım Mümin Cesur’a teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans öğrencilik dönemimde iş hayatındaki kayda değer tecrübelerini benden esirgemeyen değerli iş insanı; ASKON Bursa Şube Başkanı ve Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Türkiye – İrlanda İş Konseyi Başkanı Emre Yıldız’a şükranlarımı sunarım.

Hayatımın her alanında bana destek olan, bu ailenin bir ferdi olduğum için gurur duyduğum sevgili aileme; akademik yolculuğumda yanımda oldukları ve gösterdikleri sabır için sonsuz teşekkür ederim.

*Anneme ve Babama...*

Zişan ÇAKMAK

## ÖZET

Yöntem olarak Tümevarımsal (indüktif) – Tematik Analiz yöntemi benimsenen bu yüksek lisans tezi kapsamında Türkiye'deki boru hattı taşımacılığı ve enerji lojistiği perspektifinden Türk devletlerinin durumunu incelemeyi amaçlamaktadır. Türkiye, coğrafi konumu ve zengin enerji kaynaklarına sahip olması nedeniyle bölgesel ve küresel bir enerji merkezi konumundadır. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının Türkiye üzerinden taşınmasında kritik bir rol oynamaktadır. Türk devletleri, zengin petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip olmalarıyla dikkat çekmektedir ve enerji kaynaklarının taşınması ve pazarlara ulaştırılması konusunda Türkiye'ye alternatif güzergâhlar sunmaktadır. Tez, Türkiye'nin enerji taşımacılığı ve lojistiği konusundaki potansiyelini ortaya koymak ve Türk devletleriyle olan ilişkilerini analiz etmektedir. Bu çalışma, nitel bir yaklaşım kullanarak derinlemesine bir doküman analizi sunmayı amaçlamaktadır.

Birinci bölümde tezin amacı ve önemi açıklanmaktadır. Lojistik ve enerji taşımacılığı kavramları tanımlanmakta ve Türkiye'nin boru hattı taşımacılığındaki çalışmaları vurgulanmaktadır. Özellikle TAP ve TANAP projelerinin üzerinde durularak Asya'da yer alan doğalgazın Avrupa'ya taşınmasında Türkiye güzergâhının öneminin altı çizilmektedir.

İkinci bölüm, Türk devletlerinin enerji lojistiği potansiyelini analiz etmektedir. Bu bölümde, Türkiye'nin enerji taşımacılığındaki stratejik konumu ve boru hatlarına yönelik potansiyeli ele alınmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu, boru hatları ağı ve enerji terminalleri gibi unsurlar incelenerek Türkiye'nin enerji lojistiği kapasitesi ve potansiyeli ortaya konulmaktadır.

Son olarak, Türk devletleriyle olan enerji ilişkilerini analiz edilmektedir. Bu bölümde, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Özbekistan ve KKTC ile Türkiye arasındaki enerji ticareti, boru hatları ve lojistik faaliyetler incelenmektedir. Türk devletlerinin enerji kaynaklarının taşınması ve Türkiye'yi tercih etme nedenleri araştırılarak Türk devletleriyle olan enerji ilişkilerinin karşılıklı faydaları analiz edilmektedir.

Ayrıca bu bölümde, Türkiye'nin enerji taşımacılığı ve lojistiği konusundaki potansiyeli ve Türk devletleriyle olan ilişkilerinin önemi vurgulanmaktadır. Ayrıca, tezin bulguları

ve analizleri temelinde öneriler sunulmakta ve gelecekteki araştırmalar için yol haritası çizilmektedir.

Bu tez, Türkiye'deki boru hattı taşımacılığı ve enerji lojistiği alanında çalışan akademisyenlere, enerji şirketlerine ve ilgili paydaşlara önemli bir kaynak olmayı hedeflemektedir. Tezin sonuçları, enerji politikalarının geliştirilmesi, lojistik faaliyetlerin optimize edilmesi ve bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesi gibi alanlarda karar vericilere değerli bilgiler sunmaktadır.

**Anahtar Sözcükler: Boru Hattı Taşımacılığı, Enerji, Lojistik, Türk Devletleri, Petrol, Doğal Gaz, Ulaştırma**

## **ABSTRACT**

This master's thesis, which adopts the Inductive Thematic Analysis method as a method, aims to examine the situation of the Turkish states from the perspective of pipeline transport and energy logistics in Turkey. Turkey is a regional and global energy centre due to its geographical location and rich energy resources. Pipeline transport plays a critical role in transporting energy resources through Turkey. Turkic states are notable for their rich oil and natural gas reserves and offer Turkey alternative routes for transporting energy resources and delivering them to markets. This thesis analyses Turkey's potential in energy transport and logistics and its relations with the Turkic states. This study aims to provide an in-depth document analysis using a qualitative approach.

In the first chapter, the aim and importance of the thesis are explained. The concepts of logistics and energy transport are defined and Turkey's activities in pipeline transport are emphasised. Especially TAP and TANAP projects are emphasised and the importance of Turkey's route in transporting natural gas from Asia to Europe is underlined.

The second chapter analyses the energy logistics potential of the Turkic states. In this chapter, Turkey's strategic position in energy transport and its potential for pipelines are discussed. Turkey's geographical location, pipeline network and energy terminals are analysed to reveal Turkey's energy logistics capacity and potential.

Finally, energy relations with Turkic states are analysed. In this section, energy trade, pipelines and logistics activities between Turkey and Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Uzbekistan and TRNC are analysed. The mutual benefits of energy relations with Turkic states are analysed by investigating the reasons for the transport of energy resources of Turkic states and their preference for Turkey.

Furthermore, this chapter emphasises Turkey's potential in energy transport and logistics and the importance of its relations with Turkic states. Furthermore, based on the findings and analyses of the thesis, recommendations are presented and a roadmap for future research is drawn.

This thesis aims to be an important resource for academics, energy companies and related stakeholders working in the field of pipeline transport and energy logistics in Turkey. The results of the thesis provide valuable information to decision makers in areas such as developing energy policies, optimising logistics activities and strengthening regional cooperation.

**Key Words: Pipeline Transportation, Energy, Logistics, Turkish States, Oil, Natural Gas, Transportatio**

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	ii
ABSTRACT .....	iii
KISALTMALAR.....	x
ŞEKİLLER .....	i
TABLolar .....	i
GRAFİKLER.....	1
HARİTALAR .....	1
TEZİN AMACI VE KONUSU .....	2
Araştırma Soruları .....	2
Materyal ve Yöntem .....	3
<b>TEZ KONUSU KAPSAMINDA İLGİLİ ÇALIŞMALARIN</b>	
<b>İNCELENMESİ .....</b>	<b>5</b>
1. İhtiyacın Belirlenmesi .....	5
2. Araştırma Sorularının Formüle Edilmesi .....	6
3. Aramanın Yapılması .....	6
A. Boru Hattı Taşımacılığı Çerçevesinde İlgili Çalışmalar .....	7
B. Enerji Lojistiği Çerçevesinde İlgili Çalışmalar .....	11
<b>1. BÖLÜM LOJİSTİK POTANSİYEL OLARAK TÜRKİYE’DE</b>	
<b>BORU HATTI TAŞIMACILIĞI.....</b>	<b>14</b>
<b>GİRİŞ.....</b>	<b>14</b>
<b>1. LOJİSTİĞE BAKIŞ .....</b>	<b>18</b>

1.1 Lojistiğin Tanımı ve Kapsamı .....	20
1.2 Lojistiğin Tarihsel Süreç İçerisinde Gelişimi .....	23
1.3 Lojistik Performans Ölçütleri.....	28
1.3.1 Lojistik Performans Endeksi .....	29
1.3.2 Gelişen Piyasalar Lojistik Endeksi .....	30
1.3.3 Küresel Lojistik Rehberi Endeksi .....	30
1.4 Lojistiğin Temel Prensipleri .....	31
1.4.1 Standart Olma .....	31
1.4.2 Ekonomik Olma .....	32
1.4.3 Yeterlilikler .....	32
1.4.4 Esneklik .....	32
1.4.5 Sadelik .....	33
1.4.6 İzlenebilirlik .....	33
1.4.7 Koordinasyon.....	33
1.5 Lojistiğin Bölümleri .....	34
1.5.1 Tedarik Lojistiği.....	34
1.5.2 Üretim Lojistiği .....	34
1.5.3 Dağıtım Lojistiği .....	35
1.5.4 Tersine Lojistik.....	36
1.6 Lojistik Operasyonlar .....	38
1.6.1 Talep Tahmini .....	39
1.6.2 Envanter Yönetimi .....	40
1.6.3 Müşteri Hizmetleri .....	41
1.6.4 Sipariş İşleme.....	42
1.6.5 Nakliye.....	43
1.6.6 Depo Yönetimi .....	44
1.6.7 Elleçleme .....	46
1.6.8 Gümrükleme.....	47
1.7 Küresel Anlamda Dış Ticaret ve Lojistik İlişkisi .....	48
<b>2. TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK .....</b>	<b>50</b>
2.1 Karayolu Taşımacılığı .....	51
2.2 Demiryolu Taşımacılığı.....	59
2.2.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor .....	62



2.2.2 EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri) .....	65
2.2.3 TER (Trans European Railway) Projesi .....	66
2.2.4 TAR (Trans Asian Railway-Unescap) Projesi .....	67
2.2.5 TEN-T (Trans Europe Network-Transportation) .....	67
2.2.6 PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı .....	68
2.2.7 TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru) .....	68
2.2.8 Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru .....	69
2.3 Denizyolu Taşımacılığı .....	73
2.4 Havayolu Taşımacılığı .....	76
2.5 Boru Hattı Taşımacılığı .....	83
2.5.1 Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı Altyapısı .....	84
2.5.2 Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı Şirketleri ve Operasyonları .....	90
2.5.3 Boru Hattı Operasyonları ve Süreçleri .....	91
2.5.3.1 Boru Hatlarıyla Taşımacılık Süreci .....	91
2.5.4 Karşılaşılan Zorluklar ve Gelecek Perspektifleri .....	92
2.5.5 Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı Sektörünün Mevcut Durumu .....	92
2.5.6 Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP Hattı) .....	93
2.5.7 TAP (TRANS ADRIYATİK) Doğal Gaz Boru Hattı Projesi .....	94
2.5.8 Trans Hazar Boru Hattı .....	95
2.5.9 Rusya - Türkiye Doğalgaz Boru Hattı (Batı Hattı) .....	96
2.5.10 Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı .....	97
2.5.11 Bakü -Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı (BTE) .....	98
2.5.12 TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi .....	100
<b>BİRİNCİ BÖLÜMÜN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ.....</b>	<b>102</b>
<b>2. BÖLÜM ENERJİ LOJİSTİĞİ PERSPEKTİFİNDE TÜRK DEVLETLERİNİN DURUMU.....</b>	<b>104</b>
<b>1. ENERJİ VE ENERJİ LOJİSTİĞİ .....</b>	<b>104</b>
<b>2. TÜRKİYE’NİN FOSİL ENERJİ ÜRETİMİ VE TÜKETİMİ.....</b>	<b>106</b>
<b>3. TÜRKİYE’NİN JEOSTRATEJİK VE JEOPOLİTİK KONUMU</b>	<b>108</b>
<b>4. BÖLGESEL BİR AKTÖR OLARAK TÜRKİYE.....</b>	<b>114</b>

## **5. TÜRK DEVLETLERİNİN EKONOMİK POTANSİYELİ..... 119**

5.1 Azerbaycan Ekonomisi .....	119
5.2 Kazakistan Ekonomisi.....	127
5.3 Kırgızistan Ekonomisi .....	135
5.4 Türkmenistan Ekonomisi.....	142
5.5 Özbekistan Ekonomisi.....	148
5.6 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Ekonomisi.....	156

## **6. ULUSLARARASI ÖRGÜTLER VE TÜRK CUMHURİYETLERİNİN ORTAK ÜYELİKLERİ ..... 175**

6.1 Bağımsız Devletler Topluluğu .....	175
6.2 Şanghay İşbirliği Örgütü .....	176
6.3 Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü (KGAÖ).....	180
6.4 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) .....	182
6.5 Orta Asya İşbirliği Teşkilatı (CACO) .....	183

## **7. “AVRASYA” TEMELLİ EKONOMİK ÖRGÜTLERİN DÖNÜŞÜMÜ ..... 184**

7.1 Avrasya Ekonomi Topluluğu.....	184
7.2 Avrasya Gümrük Birliği.....	185
7.3 Avrasya Ekonomik Birliği (AEB-EURASEC) .....	185

## **8. TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI’NIN KURULUŞU, GELİŞİMİ VE GENİŞLEMESİ ..... 186**

8.1 Genel Çerçeve .....	186
8.2 Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi – Türk Konseyi (Türk Keneşi) .....	189
8.3 Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi Zirveleri .....	193
8.4 Yeni Adlandırma: Türk Devletleri Teşkilatı .....	199
8.5 Türk Devletleri Teşkilatı’nın Kişiliği ve Konumlandırılması.....	199

## **9. TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI İLE İLİŞKİLİ KURULUŞLAR ..... 202**

9.1 Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı: TÜRKSOY .....	202
--	-----

9.2 Türk Devletleri Parlamenter Asamblesi (TÜRKPA) .....	203
9.3 Uluslararası Türk Akademisi (UTA) .....	204
9.4 Uluslararası Türk Kültür ve Mirası Vakfı.....	205
9.5 VIII. Zirve: Sonuç Bildirgesi ve 2040 Vizyon Belgesi.....	206
<b>İKİNCİ BÖLÜMÜN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ.....</b>	<b>211</b>
<b>TARTIŞMA.....</b>	<b>215</b>
<b>SONUÇ ve ÖNERİLER.....</b>	<b>216</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>223</b>

## KISALTMALAR

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

AEB: Avrasya Ekonomik Birliği

AEB: Avrasya Ekonomik Birliği

AEB-EURASEC : Avrasya Ekonomik Birliği

AET: Avrasya Ekonomik Topluluğu

AGİT : Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı

AHC : Azerbaycan Halk Cumhuriyeti

AIOC : Azerbaijan International Operating Company (Azerbaycan Uluslararası İşletme Şirketi)

AzHC : Azerbaycan Halk Cephesi

BDT : Bağımsız Devletler Topluluğu

BİT : Bilgi İletişim Teknolojileri

BK : Bakanlar Konseyi

BKT : Bakanlar Konseyi Toplantısı

BM : Birleşmiş Milletler

BP : British Petroleum

BPK : Bölgesel Planlama Konseyi

BTC : Bakü-Tiflis-Ceyhan

CACO : Central Asian Cooperation Organization (Orta Asya İşbirliği Teşkilatı)

CAEC : Central Asian Economic Cooperation (Orta Asya Ekonomi İşbirliği)

CLM : The Council of Logistics Management / Lojistik Yönetimi Konseyi

CSCMP: Council of Supply Chain Managemet Professionals / Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Derneği

DB: Dünya Bankası

DRP: Distribution Resorce Planning / Dağıtım Kaynak Planlaması

DTK : Daimi Temsilciler Konseyi

DTÖ : Dünya Ticaret Örgütü

ERP: Enterprise Resource Planning / Kurumsal Kaynak Planlama

FIATA: International Federation of Freight Forwarders / Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Federasyonu

ITG: Turkey Greece Interconnector Gas Pipeline / Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

KKTC: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

LPI: Logistics Performans Index / Lojistik Performans Endeksi

MEDA TEN-T :Akdeniz ve Trans-Avrupa Ulaşım Ağları

MRP: Manufacturing Resource Planning / Malzeme İhtiyaç Planlaması

OECD : Organisation for Economic Cooperation and Development / Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Teşkilatı

PETRA : Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı

SHGM : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

TANAP: Trans Anatolian Natural Gas Pipeline / Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TDK: Türk Dil Kurumu

TEM: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu

TEN-T: Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı

TER: Trans-Avrupa Demiryolu Projesi

THY: Türk Havayolları

TRACECA: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru

TÜSİAD: Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği

TZY: Tedarik Zinciri Yönetimi

UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development / Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

UNESCAP: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific / Birleşmiş Milletler Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu

WEF: World Economic Forum / Dünya Ekonomik Forumu

## ŞEKİLLER

Şekil 1. 2019 Yılı Kaynak Ülkeler Bazında Türkiye'nin Doğalgaz İthalatı .....	103
Şekil 2. Azerbaycan'ın GSYİH .....	120
Şekil 3. Azerbaycan'ın Kişi Başına Düşen GSYİH.....	121
Şekil 4. Kazakistan'ın GSYİH.....	128
Şekil 5. Kazakistan'ın Kişi Başına Düşen GSYİH .....	128
Şekil 6. Kırgızistan'ın GSYİH.....	136
Şekil 7. Kırgızistan'ın Kişi Başına Düşen GSYİH .....	136
Şekil 8. Türkmenistan'ın GSYİH .....	142
Şekil 9. Türkmenistan'ın Kişi Başına Düşen GSYİH.....	143
Şekil 10. Özbekistan'ın GSYİH .....	149
Şekil 11. Özbekistan'ın Kişi Başına Düşen GSYİH.....	150

## TABLolar

Tablo 1. Boru Hattı Taşımacılığı İle İlgili Taranan Çalışmalar.....	7
Tablo 2. Enerji Lojistiği İle İlgili Taranan Çalışmalar.....	10
Tablo 3. 2023 Yılı Ulaştırma Haberleşme Sektörü Yatırımlarının Kuruluşlara Göre Dağılımı.....	51
Tablo 4. Yurtiçi Ve Uluslararası Taşıma Yapan Firmalar.....	54
Tablo 5. Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Koridorları.....	55
Tablo 6. Türkiye Denizyolu İthalat Taşımalarında İlk Beş Ülke (2021).....	73
Tablo 7. Türkiye'deki Havayolu Şirketleri ve Uçak Sayıları.....	75
Tablo 8. 2009-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Yaptığı Doğalgaz İthalat Miktarları.....	103
Tablo 9. Türkiye'nin 2019 Yılı Ükelere Göre Petrol İthalat Miktarları.....	104
Tablo 10. Doğrudan Yabancı Yatırım İstatistikleri.....	118
Tablo 11. Azerbaycan'ın Dış Ticareti.....	122
Tablo 12. Azerbaycan'ın 2020 Yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler.....	122
Tablo 13. Kazakistan'ın Dış Ticareti.....	126
Tablo 14. Kazakistan'ın 2020 Yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler.....	127
Tablo 15. Kırgızistan Doğrudan Yabancı Yatırım İstatistikleri.....	134
Tablo 16. Kırgızistan'ın Dış Ticareti.....	135

Tablo 17. Kırgızistan'ın 2020 Yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler.....	135
Tablo 18. Türkmenistan'ın Dış Ticareti.....	141
Tablo 19. Türkmenistan'ın 2021 Yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler.....	142
Tablo 20. Özbekistan Doğrudan Yabancı Yatırım İstatistikleri.....	147
Tablo 21. Özbekistan'ın Dış Ticareti.....	120
Tablo 22. KKTC Fert Başına GSMH (ABD Doları) .....	155
Tablo 23. KKTC Dış Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı (2019-2021).....	161
Tablo 24. İncelenen Ülkelerin Genel Özeti.....	167
Tablo 25: Şanghay İşbirliği Örgütü Üyeleri.....	174
Tablo 26: Devlet Başkanları Zirveleri Süreci.....	182



## GRAFİKLER

Grafik 1. Türkiye’de Karayolu Uzunlukları.....	52
Grafik 2. Türkiye’nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	56
Grafik 3. Türkiye’nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	67
Grafik 4. Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı.....	68
Grafik 5. Türkiye’nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı.....	69
Grafik 6. Türkiye’nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	72
Grafik 7. Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafığı (Ton).....	76
Grafik 8. Türkiye’nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	78
Grafik 9. 2021 Yılı KKTC Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Dağılımı (Cari Fiyatlarla).....	154
Grafik 10. Yıllar İtibariyle KKTC Devlet Bütçe Dengesi Ana Kalemlerinin GSMH İçindeki Yüzde Payları.....	157

## HARİTALAR

Harita 1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi .....	61
Harita 2. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Bölgesi .....	62
Harita 3. Trans Avrupa Ulaştırma Ağı .....	64
Harita 4. Türkiye Ulaşımında Kavşak Noktası.....	74
Harita 5. Türkiye’nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası .....	75
Harita 6. TAP ve TANAP Boru Hattı .....	91
Harita 7: Türkiye Bağlantılı Uluslararası Boru Hatları.....	92
Harita 8: Trans Hazar Boru Hattı.....	93
Harita 9: Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı).....	94
Harita 10: Mavi Akım Doğal Gaz Boru Hattı.....	95
Harita 11: Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı (BTE).....	96
Harita 12: TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi.....	97
Harita 13: Türkiye ve Libya Münhasır Ekonomik Bölge Sınırları.....	107
Harita 14: Türkiye’de Halihazırda bulunan Doğalgaz ve Petrol Hatları.....	108
Harita 15: 10 Kasım 2020 Azerbaycan- Ermenistan Barış Anlaşması Sonrası Bölge Haritası.....	110

## TEZİN AMACI VE KONUSU

Bu araştırmada; başta Türkiye'nin lojistik potansiyeli içinde yer alan boru hattı taşımacılığında ne durumda olduğu, şu an var alan boru hatlarının durumu ve gelecekte planlanan boru hatlarının stratejik önemi açıklanmakta akabinde; Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve KKTC'nin enerji potansiyelleri irdelenecek ve bu potansiyellerinin enerji lojistiğindeki durumu araştırılmaktadır. Bu bilgiler ışığında; günümüzde önemi giderek artan "enerji" perspektifinde başta Türkiye olmak üzere diğer Türk devletlerinin enerji lojistiğindeki önemi ve durumu tezin amacını oluşturmaktadır.

Enerji, globalleşen dünyada bir siyasi gücü temsil etmektedir. Enerjiye sahip ülkeler, sahip oldukları enerjiyi etkin ve verimli kullandıkları takdirde küresel anlamda güçlü devletler sahnesinde yerini almaktadır. Türk devletlerinin başta petrol ve doğal gaz olmak üzere sahip oldukları yer altı kaynakları göz ardı edilemez. Türkiye dışındaki diğer Türk devletlerinin petrol ve doğal gaz varlıkları, Türkiye'nin Avrupa'ya açılan jeopolitik konumu, şu an var olan ve ileride planlanan bir çok boru hattının stratejik önemini koruyup daha ileri boyuta taşımasına imkan tanımaktadır. Bu tez; konusu itibariyle Türk devletlerinin enerji potansiyeline ve Türkiye'nin enerji lojistiğindeki jeopolitik konumuna ışık tutmayı hedeflemektedir.

### *Araştırma Soruları*

**Soru 1:** Türk devletlerinin enerji potansiyeli nedir?

**Soru 2:** Türk devletleri var olan enerji potansiyellerini etkin ve verimli kullanmakta mıdır?

**Soru 3:** Türkiye, enerji lojistiğinde jeopolitik konumunu nasıl kullanmaktadır?

**Soru 4:** Türk devletleri, günümüzde giderek artan siyasi kaos ortamında enerji ve lojistik konularında birbirleriyle nasıl bir ilişki gerçekleştirmektedir?

**Soru 5:** Son yıllarda çalışmaları tamamlanan ve faaliyete geçen başta TAP, TANAP gibi boru hatları olmak üzere çalışması planlanan birçok boru hattı projesinin Türk devletlerinin enerji lojistiğindeki önemine katkısı nedir?

**Soru 6:** Türk Devletlerinin, Türk Devletleri Teşkilatı dışında farklı uluslararası örgütler içerisinde yer almaları iktisadi açıdan nasıl bir durum sergilemektedir?

**Soru 7:** Türkiye, boru hattı taşımacılığında aktif ve yeterli bir ülke olabilmesi adına neler yapmaktadır?

### ***Materyal ve Yöntem***

Yöntem olarak Tümevarımsal (indüktif) – Tematik Analiz yöntemi benimsenmiştir. Tümevarımsal (indüktif) – Tematik Analiz, nitel araştırma yöntemlerinden biridir ve araştırmacının konunun kaynağından çıkarmalar yaparak örüntüler ve temalar ortaya çıkarmaya yönelik bir analiz yaklaşımıdır. Tümevarımsal tematik analiz, araştırma sürecini önceden belirlediği teorilere veya varsayımlara dayanmak yerine, ana hatlarından türetilen anlam ve örüntüler üzerine yola çıkmaktadır.

Tümevarımsal – tematik analizin aşamaları aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir:

1. Veri Toplama: Araştırmacı, araştırma sorusu veya konuşmayla ilgili nitel veriler toplar. Bu içerik röportajlar, odak grupları, yazılı metinler veya gözlem notları çeşitli gibi gelir.
2. Verilerin Önceliklendirilmesi: Toplanan yönler incelenir ve anlamı muhtemel örüntüler, ifadeler ve bağlamalar belirlenir. Bu aşama sistemlerinin önemli olduğu ve potansiyel temaların bulunabileceği alanları tanımlamaya yardımcı olur.
3. Önemli Parçaların Etiketlenmesi: Verilerin içinden bir çıkan ifadeler, alıntılar veya metin parçaları çizilir ve etiketlenir. Bu etiketler, kökleri daha sonra analiz sırasında referans olarak kullanılan temaların belirlenmesine yardımcı olur.
4. Temaların Oluşturulması: Etiketlenmiş parçalar bir araya getirilir ve benzer örüntüler veya anlamlar üzerine gruplanır. Bu gruplar, temalar oluşturur. Bu aşamada daha büyük temalar altında alt temalar da belirlenebilir.

5. Temaların Adlandırılması ve Tanımlanması: Oluşturulan temalar olarak adlandırılır ve açıklanır. Her tema, içerik ve anlam hakkında açıklamalarla belirtilmiştir. Temaların belirginliği ve önemi vurgulanır.
6. Temaların Analizi: Oluşturulan temalar daha ayrıntılı analiz edilir. Bu adımların, temaların arasındaki açıklamalar, birikimler veya dikkate alınarak değer incelenir.
7. Sonuçların çıkarılması: Araştırmacı, analiz bulgularına dayanarak genel anlam ve sonuçları ortaya çıkarır. Bu aşamada, araştırma sorusuna veya amacına yönelik cevapların ortaya konduğu bir sonuç çıkarılır (Braun ve Clark,2006:79).

Tümevarımsal- tematik analiz yönteminden hareketle bu çalışmada ana temalar “Türkiye, Boru Hattı Taşımacılığı, Türk Devletleri, Türk Devletleri’nin Enerji Potansiyeli” olarak belirlenmektedir. Ana temalardan sonar ilgili verilerin toplanması için döküman analizi yapılmıştır. İlgili dokümanlar; TÜİK, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Dünya Enerji Yatırımı, Dünya Kalkınma Göstergeleri, Dünya Bankası verileri ve ilişkisi görülen diğer ulusal ve uluslararası çalışmalardan elde edilmiştir. Elde edilen verilen betimsel analiz kapsamında temalara göre özetlenip yorumlanarak temalarla ilişkilendirilmesi yapılmıştır. Son olarak ileriye yönelik tahminlerde bulunup çalışma sonlandırılmıştır.

# TEZ KONUSU KAPSAMINDA İLGİLİ ÇALIŞMALARIN İNCELENMESİ

Üzerinde çalışılan bu tez konusu itibariyle boru hattı taşımacılığı ve enerji lojistiği kavramlarını ayrı ayrı incelemektedir. Literatür araştırmasında, boru hattı taşımacılığı ve enerji lojistiği yazınına ilişkin çalışmaların incelenmesi ve sınıflandırılması için “Sistemik Yazın İnceleme” yöntemi (Tranfield, Denyer , & Palminder , 2003) kullanılmıştır. Sistemik Yazın İnceleme yöntemi; belli bir konuda bir araştırma sorusuna cevap bulmak üzere o güne kadar yapılmış olan çalışmaların belirlenen bir yöntem ile gözden geçirilmesidir (Jesson vd.,2011). Bunun için Kitchenham’ın (2004) önerdiği, üç aşamalı süreç uygulanmıştır:

İlk adım: İhtiyacın belirlenmesi

İkinci adım: Araştırma soruları kapsamında ilgili ana temaların belirlenmesi

Son adım: Araştırmanın raporlanması - Tartışma ve sonuç

## ***1.İhtiyacın Belirlenmesi***

Bu çalışma Türkiye’nin boru hattı taşımacılığındaki lojistik potansiyelini belirlemek ve Türk Devletlerinin enerji kaynaklarına dikkat çekerek Türkiye’nin enerji üssü olmasında boru hattı taşımacılığının önemine vurgu yapmaktadır. İlgili çalışmalar incelendiğinde Türkiye’deki boru hattı taşımacılığına veya Azerbaycan, Türkmenistan gibi ülke bazında enerji potansiyeline ayrı ayrı vurgu yapan çalışmalar bulunmaktadır. Ancak Türk Devletlerinin bir bütün olarak enerji potansiyellerinin incelendiği ve akabinde Türkiye’nin Avrupa’ya açılan enerji pazarında transit ülke olmasının önemine vurgu yapan bir çalışmaya rastlanılmamaktadır.

## ***2. Araştırma Sorularının Formüle Edilmesi***

Bu çalışmada yukarıda belirtilen araştırma sorularına cevap aranmaktadır. Bu kapsamda ‘‘Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı, Türk Devletleri, Türk Devletleri’nin Enerji Potansiyeli’’ gibi temalar aramanın daha sağlıklı yapılabilmesi için belirlenmiştir.

## ***3. Aramanın Yapılması***

Bu alışma kapsamında; Bursa Uludağ niversitesi erişimi üzerinden, boru hattı taşımacılığı ve enerji lojistiği anahtar kelimeleri ile Türkçe kombinasyonlar yapılarak Google Akademik, ULAKBİM ve Ulusal Tez Merkezi veri tabanlarında 2001-2023 yılları arasında yapılan çalışmalar tarama yapılmıştır.

Yöntemin çalışmada uygulanması sonucunda, boru hattı taşımacılığı ve enerji lojistiği alanında yer alan yazındaki makale / tez tüm kaynaklara erişim sağlanmış ve araştırma konusuyla bağlantılı olanlar seçilerek sistematik bir inceleme yapılmıştır.

## A. Boru Hattı Taşımacılığı Çerçevesinde İlgili Çalışmalar

**Tablo 1.** Boru Hattı Taşımacılığı İle İlgili Taranan Çalışmalar

Makale/ Tez Başlığı	Yazar(lar)	Yayın Tarihi	Ana Temalar	Metodoloji	Bulgular
Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesinin Hazar Bölgesi ve Türkiye Açısından Önemi	Cenk Pala	2001	Boru Hatları, Petrol, Hazar Bölgesi, Türkiye	Zamana Göre Değişimin İncelenmesi - Yazılı Metin Analizi	Bu makalede, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nin başlamasına yol açan gelişmeler, projenin oluşumunu şekillendiren önemli kilometre taşları ve önemli olaylar da dahil olmak üzere tarihsel bir bakış verilmektedir. Hazar petrolünü batı pazarlarına taşımayı amaçlayan ana ihracat boru hattının inşasının gerekçesi ve diğer seçenekler arasında Bakü-Tiflis-Ceyhan güzergâhının önemi tartışılmaktadır. BOTAŞ'ın Bakü Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Proje Müdürlüğü (Azerbaycan'ın Azeri Çırac-Güneşli petrol sahası Ana İhracat Boru Hattı) olarak ortak olduğu bir grup paydaş şirket sponsorluğunda projenin Türkiye ayağının gerçekleştirilmesinde kaydedilen ilerleme BP liderliğindeki katılımcılar ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.
Boru Hattıyla Gaz Ve Akaryakıt Taşımacılığında Kısırsuz Sorumluluk Halleri	Beril Pınar Tandoğan	2003	Boru Hatlarının Yapısı- İşlevi- Nitelikleri, Boru Hattı Türleri, Türkiye'de Boru Hatları ve Hukuki Yapısı	Sistematik Yazınsal Tarama - Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada "gaz ve akaryakıtın boru hattı ile taşınmasında tam sorumlu haller" konusunu ele alınmaktadır. Bir Yüksek lisans tezi niteliği taşıyan bu çalışmada varılan nihai sonuç boru hatlarıyla akaryakıt ve gaz taşımacılığında "tehlike ilkesi"nin geçerli olması itibarıyla, konunun önemi ve uygulama alanına ilişkin bağlı olarak BK. 58 ve buna yardımcı olmak üzere; konunun içeriğine bağlı olarak Medeni Kanun'un mecralara ilişkin hükümleri ile PK. ilgili maddeleri ve ÇK m.28 uygulanması gerektiği görüşü üzerinde durulmaktadır.

Bakü Tiflis Ceyhan BTC Ham Petrol Boru Hattı ve Türkiye Jeopolitiğine Etkileri	Erdal Akpınar	2005	BTC, Türkiye jeopolitiği, enerji arzı, Hazar Havzası	Yazılı Metin Analizi	Çalışmada yüzyılın projesi olarak bilinen ve 2005 yılı ortalarında tamamlanan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattının Türkiye'nin jeopolitiği üzerindeki etkileri ele alınmaktadır. Makale bulgularında, petrol jeopolitiği, Hazar havzasının enerji kaynakları ve enerji arzı konularına odaklanılmaktadır. Orta Doğu'dan sonra dünyanın en büyük ikinci petrol bölgesi olması beklenen Hazar Havzası; Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'den geçen 1774 km'lik bir boru hattı ile Akdeniz'e bağlanmaktadır. Açık denizlere kıyısı olmayan Azerbaycan, bu boru hattı ile petrolünü Rusya Federasyonu'na bağımlı olmadan dünya pazarına arz edebilmektedir. Türkiye bu güzergâh ile hem bölgedeki enerji kaynaklarının kullanım verimliliğini artıracak hem de Kafkaslar ve Türk Cumhuriyetleri ile sağlam temeller üzerine ilişkiler kurmaya yardımcı olmaktadır. Avrasya Enerji Koridoru'nun yapı taşlarından biri olan BTC, doğrudan ekonomik katkılarının yanı sıra Türkiye'yi önemli enerji tedarik eden ülkelerden biri haline getirmektedir. Kuşkusuz tüm bunlar, Türkiye'nin enerji kaynakları ve arzının giderek önem kazandığı dünyadaki konumunu güçlendirmektedir.
Türkiye-Azerbaycan Petrol-Doğalgaz Boru Hattı Projelerinin Ülke Ekonomileri ve Avrupa Birliği Açısından Önemi	Meliha Ener ve Orhan Ahmedov	2007	Azerbaycan-Türkiye, petrol ve doğalgaz, boru hatları, AB	Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada Azerbaycan ve Türkiye arasında enerji ekonomisi alanındaki işbirliği daha önce dünyanın ve bölgenin enerji stratejilerinin belirlenmesinde etkin rol oynadığını vurgulanmaktadır. Türkiye-Azerbaycan arasındaki işbirliğine vurgu yapılmaktadır. Buru durumun önemli olmasının sebebi bu ülkelerden biri söz konusu enerji kaynaklarının üreticisi, diğeri ise hem coğrafi hem de siyasi coğrafya olarak Avrupa ve Asya'da önemli bir ülke olarak gösterilmektedir. Çalışmada belirtilen argümanlardan hareketle Hazar Denizi boyunca gerçekleştirilecek projelerin yanı sıra BTC ham petrol boru hattı ve BTE doğal gaz boru hattı projelerinin Türkiye, Azerbaycan ve Avrupa Birliği için önemli olduğu vurgulanmaktadır.
Bakü-Tiflis Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Ulusal Ve Uluslararası Katkıları	Elcin Huseyn	2009	Hazar Havzası, Petrol, BTC, Uluslararası Pazarlar	Yazılı Metin Analizi	Bir yüksek lisans tezi niteliği taşıyan bu çalışmada Hazar petrolünün taşınmasında Sovyetler dönemi baz alınarak Sovyetler dönemi öncesi ve sonrası Hazar petrolünün gidişatı hakkında bilgi verilmiştir. BTC'nin özellikleri ve kapsamının ayrıntılı olarak ele alındığı bu çalışmada petrolün uluslararası arenada bulabileceği pazarlar detaylandırılmıştır. Sonuç kısmında ise Türkiye'nin jeopolitik gücünün altı çizilmiştir.





Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri	Harun Bal ve Ali Eren Alper	2010	TPAO, BTC, Petrol, Enerji, Türkiye'nin Enerji Arzı	Yazılı Metin Analizi	Çalışmada BTC Boru Hattı Projesinin makro etkileri dikkate alınırken doğrudan ve dolaylı etkiler olarak kategorize edilmektedir. Doğrudan etki kapsamında, öncelikle Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığının (TPAO) vergi geliri ve maden öz sermaye geliri (TPAO) incelenmektedir. Bu kazançların HPBH BTC'nin beklenen etkisinden çok daha düşük olduğu tespit edilmektedir. Dolaylı etkiler başlığı altında hattın üç etkisi ele alınmaktadır. Dolaylı etkilerden biri olan istihdam etkisinin geçici gibi görüldüğü ve hattın yapım aşamasındaki geçici istihdam nedeniyle şu anda var olmadığı tespit edilmiştir. Hattın Türkiye'nin enerji arz güvenliği üzerindeki etkileri ciddi olarak tespit edilmiş olup, bu durum Türkiye'ye ek maliyete katlanmadan stratejik petrol rezervi oluşturma fırsatı verdiği saptanmaktadır. Hattın üçüncü ve son dolaylı etkisi, Ceyhan bölgesindeki potansiyel etkilerle ilgilidir. Ancak bu etkilerin ortaya çıkması Ceyhan bölgesinde kapsamlı bir kalkınma programının uygulanmasına ve bu programı çerçevesinde bölgede bir enerji sektörünün kurulmasına bağlı olduğu çalışmanın bulguları arasında yer almaktadır.
Türk Dış Politikasında Enerjinin Konumu: Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi Çerçevesinde Bir Değerlendirme	Nuri Gökhan TOPRAK ve Volkan TATAR	2011	Uluslararası İlişkiler, Bölgesel Dinamikler, Enerji Politikası, Türk Dış Politikası, Türkiye'nin Enerji Stratejisi, Nabucco.	Yazılı Metin Analizi- Karşılaştırmalı Analiz	Bu çalışmada, 2011 yılında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı tarafından "Türk Dış Politikasını Şekillendiren Olgular" olarak atfedilen Türkiye'nin Enerji Stratejisi'nin evreleri hakkında genel bilgiler verildikten sonra Nabucco Doğalgaz Boru Hattı Projesi'nin pek çok açıdan, Türkiye'nin Enerji Stratejisi'nin genel bir izdüşümü olduğu fikri savunulmaktadır. Çalışmanın sonuç ve değerlendirme kısmında ise, Nabucco Projesi'nin tamamlanıp tam kapasitesiyle işler hale gelmesinden sonra bile karşılaşılmış muhtemel iç ve dış sorunların Türkiye'nin Enerji Stratejisi'nin yirmi yıllık süreçte içermiş olduğu tüm engellerle örtüşmekte olduğu gösterilmektedir.
Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesinin Ekonomik ve Stratejik Beklentileri	Elchin Suleymanov, Fakhri Hasanov ve Osman Nuri Aras	2013	Şah Deniz, Azeri-Çırak-Güneşli Petrol Yatakları, TANAP, Enerji	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Azerbaycan'ın yıllık doğalgaz üretiminden başlayarak TANAP projesinin ayrıntılarına inen çalışma TANAP'ın Orta Asya ekonomisinin canlanmasında ne denli önemli olacağına dikkat çekmektedir. Orta Asya'da bulunan bu büyük enerji kapasitesine rağmen Türk enerji şirketlerinin Kuzey Irak gaz sahasına yatırım yapmaya devam etmesinin sebebinin Türkiye'nin gaz talebine çeşitli alternatifler araması gösterilmektedir.

Balkan Piyasalarını Hedef Alan Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri Arasında Rekabet: NABUCCO-Güney Akım ve Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP) Projeleri Örneği	Volkan Özdemir	2014	Doğal gaz, Boru Hatları Jeopolitiği, AB, Rusya, Türkiye	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Bu makalede, Avusturya-Rusya-Osmanlı imparatorlukları arasındaki güç mücadelesinin tarihsel olarak 21. yüzyılda Balkan ülkeleri üzerindeki gaz boru hatlarının jeopolitiğinde yeniden ortaya çıktığı tartışılmaktadır. Farklı stratejik çıkarlara sahip farklı aktörler tarafından geliştirilen farklı doğal gaz boru hattı projeleri, Azeri gazını Güneydoğu Avrupa ülkelerine (Balkanlar) taşımak için birbiriyle kıyasıya rekabet etmektedir. Şah Deniz Konsorsiyumu'nun ardından TANAP ve TAP doğalgaz boru hattı projeleri bu yarışta liderliği aldı. AB-Rusya-Türkiye üçlü enerji diplomasisinde Rusya ve Türkiye ortak hareket ederken, söz konusu rekabette kaybeden NABUCCO projesi ile Avusturya özelinde merkezi AB ülkeleri olduğu makale bulguları arasında yer almaktadır.
Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin (Tanap) Bölge Ekonomisi Ve Barışı Açısından Önemi	Asım Günel Önce ve Sadettin Paksoy	2015	Doğal Gaz, TANAP, Bölge Ekonomisi ve Barışı	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin (TANAP) bölge barışı ve ekonomisi için önemi tartışılmaktadır. Çalışma bulgularında doğal gazın, 21. yüzyılda önemli bir ekonomik ve çevre dostu olan önemli bir enerji kaynağı olduğu, öte yandan, ülkelerin enerji güvenliğinin de aynı derecede önem kazandığı vurgulanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, Azerbaycan doğal gazının Gürcistan ve Türkiye'den geçerek TANAP üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması, hem doğal gazı hem de boru hattının geçtiği ülkeleri stratejik öneme sahip hale getireceğinin çalışma boyunca üzerinde durulmaktadır. Öte yandan bu durum, TANAP'ın sadece bir doğal gaz taşıma projesi olmasına değil, aynı zamanda ulusları birbirine bağımlı kılarak bölge ve dünya barışına hizmet etmesine de olanak sağlayacağı ifade edilmektedir.
Türkiye'de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, Uluslararası Karşılaştırmalar Ve Hedef İle Politikalara Yönelik Öneriler	Hulusi Aydemir	2016	Boru Hatları, Petrol, Yük Taşımacılığı, Ulaştırma, Ulaştırma Planlaması	Karşılaştırmalı Analiz	Çalışmada ulaşım sistemlerini; kara, demiryolu, hava, deniz ve petrol boru hattı olmak üzere beş ana tipten ayırmaktadır. Türkiye'nin bölgesel konumu ve Türkiye'nin bir enerji koridoru olması nedeniyle boru hattının ulaşım şekli çok önemlidir. Bu makalede; öncelikle boru hattı taşımacılığının doğası hakkında genel bilgiler verilmekte, ardından Türkiye'deki doğal gaz boru hatlarının durumu ve yıllar içindeki değişimi sunulmuştur. Daha sonra, Türkiye ve bazı AB ülkelerinin gaz boru hatları, kargo taşımacılığı hacmi ve diğer ülke türlerinin dağılımı dikkate alınarak karşılaştırılmakta ve değerlendirilmektedir. Sonuç olarak, ulaşım politikasının uluslararası alandaki yatırımların tamamlanması ve AB ile koordineli çalışmaların senkronize edilmesinin, Türkiye'nin jeopolitik önemini ve ulaşım dengesi ve kullanımının etkin yönetimine olan ihtiyacı vurgulayacağı sonucuna varılmıştır.

Enerji Lojistiğinde Boru Hattı Taşımacılığı: Türkiye İçin Bir Değerlendirme	Fehim Bakırcı, Ebubekir Karabacak Ve Cihat Sarıgül	2018	Boru Hattı Taşımacılığı, Enerji Lojistiği, Mavi Akım, TANAP	Yazılı Metin Analizi	Makalede Türkiye'nin enerji iletim hattının köprü ülkesi olarak stratejik bir öneme sahip olduğu ifade edilmektedir. Rusya ve diğer Karadeniz ülkelerine yakınlık, Türk Cumhuriyetleri ile tarihi ve kültürel bağlar, İran ve Irak gibi ülkelerle sınır komşulukları, Türkiye'yi doğal gaz ve petrol boru hatlarının taşınmasında küresel bir enerji terminali olma yolunda hızlı adımlar atmaya teşvik ettiğinin üzerinde durulmaktadır. Ayrıca Türkiye, Mavi Akım ve TANAP gibi birçok büyük proje ile Avrupa'nın artan enerji ihtiyacını karşılamaya çalışmaktadır. Bu çalışmada, boru hattı projelerinin ekonomik potansiyeli, stratejik önemi, sosyal ve siyasi ilişkilere etkisi veriler, teori ve istatistikler ışığında değerlendirilmektedir.
Boru Hatları Özelinde Avrupa Birliği Kritik Enerji Altyapı Güvenliği	Seda Birol	2019	Enerji Güvenliği, Avrupa Birliği, Kritik Altyapı Güvenliği, AB, Boru Hatları Güvenliği	Yazılı Metin Analizi	Çalışmada AB açısından enerji güvenliğinin ve bu paralelde boru hatları güvenliğinin kritik bir konu olduğu, özellikle tedarikçi ve transit ülkelerin AB enerji güvenliğinin oluşmasında ne kadar önemli bir role sahip olduğu tespit edilmiştir. Bir yüksek lisans tezi niteliği taşıyan bu çalışmada ayrıca çalışmada AB'nin artan enerji ihtiyacına dikkat çekilerek, Rusya'ya olan bağımlılığının azaltılması için kaynakların ve enerji nakil güzergâhlarının çeşitlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. AB Komisyonu'nun enerji güvenliğini hedef alan politikalarının aksine her üye devletin kendi enerji güvenliği sorununa öncelik verdiği ifade edilmektedir.
Türkiye'nin Doğalgaz Stratejine Yönelik Bir Analiz	Ebru Demirci ve Baha Emir Şahin	2021	Doğal gaz, Türkiye Jeostratejik Konumu, LNG	Yazılı Metin Analizi	Çalışma, doğal gazın durumunu özetlemek amacıyla, tarihin en büyük doğal gaz keşfinin ardından Türkiye'nin net doğal gaz ihracatçısı haline gelmesine yetecek kadar doğal gaz bulma kabiliyetine ilişkin bir gelecek tahmini yapmak amacıyla hazırlanmıştır. 2019 yılı gaz piyasasına talep bazında küresel doğal gaz piyasasına bakarak durum ele alınmaktadır. Ayrıca çalışmada deniz yolu ile LNG nakliyesi ile doğal gazın taşınmasında kullanılan boru hattı taşımacılığı farklılaştırılmaya çalışılmıştır. Tartışma bölümünde, çalışma sonuçlarından elde edilen verilere dayanarak, Türkiye'nin doğal gaz ihracatı için hangi pazara hangi ulaşım modlarına erişebileceği ve olası uluslararası işbirliği fırsatları özetlenmeye çalışılmıştır.

**Kaynak:** Bu tablo mevcut literatür temelinde yazar tarafından hazırlanmıştır.

Boru hattı taşımacılığı ile ilgili taranan çalışmalarda; Türkiye, Türk Devletleri, enerji stratejileri, TAP, TANAP gibi Türk Dünyasını ve Türkiye'yi ilgilendiren uluslararası boru hatları, boru hattı taşımacılığı, petrol, doğal gaz gibi sıvı enerji kaynakları gibi anahtar kelimeler kullanılmaktadır. Mühendislik çalışmalarına girmeden boru hattı taşımacılığının Türkiye için önemine vurgu yapan çalışmalar ele alınmaktadır.

## B. Enerji Lojistiği Çerçevesinde İlgili Çalışmalar

**Tablo 2.** Enerji Lojistiği İle İlgili Taranan Çalışmalar

Makale/ Tez Başlığı	Yazar(lar)	Yayın Tarihi	Ana Temalar	Metodoloji	Bulgular
Türkiye'nin Enerji Politikası Ve Dünyadaki Yeri	Güvenç Akbil	2001	Enerji Piyasası ve Politikaları, Enerjinin Boyutları, Petrol, Doğal gaz, Nükleer Enerji	Simülasyona dayalı MAED (model for analysis of energy demand) Modeli	Bu çalışma bir yüksek lisans tezi olup enerjinin ülkelerin gelişme aşamasındaki önemi doğrultusunda, dünyadaki durum göz önüne alınarak alınarak, Türkiye'nin enerji politikası açıklanmakta günümüze kadarki gelişmeler ve projeksiyonlara bakıldığında beklenen gelişmeler göz önünde bulundurularak öneriler geliştirilmektedir. Bu amaçla, coğrafya, nüfus, endüstri, ekonomi gibi faktörlerin enerji politikasına etkisine yer verilerek, günümüze kadarki birincil enerji üretim, tüketimleri ve yirmi yıl içindeki üretim, tüketim projeksiyonları ele alınmaktadır. Türkiye'nin genel enerji talebi, benzetim merkezli bir MAED (Enerji Talep Analizi Modeli) modeli kullanılarak belirlenmektedir. Bu değerlendirmeler sonucunda Türkiye'nin genel enerji politikası, birincil enerji kaynakları, ikincil enerji kaynakları ve yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin önerilerde bulunmaktadır. Sonuçlara bakıldığında, Türkiye'nin enerji politikasının geliştirilmesinde tek bir enerji yerine enerji çeşitliliğine odaklanılmasının önemli olduğu ifade edilmektedir.
Türkiye Enerji Kaynaklarının Genel Değerlendirmesi	Göner ÜNALAN	2003	Hidroelektrik enerji, Taş Kömürü, Linyit, Petrol, Doğal Gaz	Sistematik Yazımsal Tarama - Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada linyit, taş kömürü, petrol, doğal gaz gibi birincil enerji kaynaklarının Türkiye'deki mevcut durumu değerlendirilmektedir. Mevcut durumdan hareketle Türkiye'nin izlemesi gereken enerji politikasına ışık tutulması amaçlanmaktadır. Çalışmanın bulgularında yapılması gereken, başta petrol ve hidroelektrik, enerji dışında kalan tüm enerji kaynaklarının aranmasından sorumlu kuruluş olan MTA'nın genç elemanlarla ve uygun donanımla desteklenmesi, bu elemanların en kısa sürede havza bazındaki arama çalışmalarını yapabilecek şekilde eğitilmesi ve Maden Kanunu'nda gerekli düzenleme yapılarak, ruhsat sınırlamalarından bağımsız yeni bir arama hamlesinin başlatılması yer almaktadır.
Türk Dünyasının Petrol Ve Doğal Gaz Zenginliği	Salih Aynural Ve Abdulkayyum Kesici	2005	Türk Dünyası, Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri, Üretim, Tüketim, Boru Hatları	Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada sadece petrol ve doğal gaz bakımından elverişli olan Türk Cumhuriyetleri ve Toplulukları değerlendirilmektedir. Bu bağlamda; Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan Devletleri ile Başkurdistan ve Tataristan, Tümen gibi Rusya Federasyonu'na bağlı Türk Toplulukları değerlendirilmektedir. Çalışma sonucunda Türk Dünyası'nın petrol ve doğal gaz potansiyelinin önemli derecelere ulaştığı ancak bu potansiyelden Türklerin oldukça az yararlandıkları ifade edilmektedir.
Doğal Gazın Depolanması Ve Türkiye İçin Önemi	Selman ÖZTÜRK	2007	Doğal Gaz, Depolama, LNG	Yazılı Metin Analizi	Bir yüksek lisans tezi niteliği taşıyan bu çalışmada depolama konusuna ışık tutmak ve Türkiye'nin depolamaya ne kadar çok ihtiyacı olduğunu vurgulamak amacıyla, Türkiye ve dünyada doğal gaz, doğal gazı yeraltında depolayan tek tesis olan Kuzey Marmara ve Değirmenköy Depolama Tesisi süreç analizi, doğal gazın nasıl sıvılaştırılıp depolanabildiği, BOTAS LNG Terminali ve yapılabilecek proje konuları incelenmektedir. Bu çalışmanın sonucu olarak, Türkiye'nin yüksek kapasiteli yeni doğal gaz depolarına ihtiyacı olduğu açıkça görülmektedir.
Avrupa'nın Enerji Arz Güvenliğinde Türkiye: Petrol, Doğal Gaz ve Entegrasyon	Veysel Ayhan	2009	Türkiye, AB, Enerji, Petrol, Doğal Gaz	Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada, Türkiye'nin Soğuk Savaş sonrası dönemde AB'nin enerji arz güvenliği politikasında önemli bir rol oynayacağı hususu veriler ile tartışmaya açılmaktadır. Türkiye'nin, Orta Doğu ve Hazar Havzası'nın yanı sıra, Afrika enerji kaynaklarının da AB'ye güvenli bir şekilde taşınmasında kilit ülke olabileceği tezi irdelenmektedir. Araştırmanın ilk kısmı, dünya enerji kaynaklarının bölgesel ve ülkeler dağılımını dikkate alarak; AB'nin petrol ve doğal gaz tüketimi, üretimi ve arz güvenliğine yönelik kurumsal düzenlemeleri ve ileriye dönük projeleri üzerinde durmaktadır. Hemen akabindeki bölümde, Türkiye'nin bu yapıda oynadığı ve/veya oynayabileceği roller ortaya konmaktadır. Türkiye'den geçen mevcut ve proje aşamasındaki doğal gaz ve petrol boru hatlarının AB'nin enerji güvenliği politikasına etkisinin irdelendiği son bölümde; Ankara'nın doğru hamlelerle AB'nin enerji tedarikindeki vazgeçilmez partneri haline gelip, bütünleşme sürecinde önemli avantajlar elde edebileceği vurgulanmaktadır.

Bölgesel Enerji Politikaları Ve Türkiye	Ufuk KANTÖRÜN	2010	Boru Hatları, Enerji Politikaları, Doğalgaz, Petrol	Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada enerji politikaları kapsamında Rusya, ABD ve AB'nin stratejileri irdelemekte ardından da Türkiye'nin 1960'lı yıllardan 2010 yılına kadar olan enerji tüketimi, enerji politikaları ve stratejileri ayrıntılı olarak ele almaktadır. Bulgular kısmında her ne kadar Türkiye'nin enerji ihtiyacının büyük bir bölümünü ithal etmesine rağmen içinde bulunduğu coğrafyanın dünyanın bilinen doğalgaz ve petrol rezervlerinin %70'ine sahip olması nedeniyle bölgesel ve küresel enerji politikalarının kalbinde yer aldığı belirtilmekte Türkiye'nin transit ülke avantajına vurgu yapılmaktadır.
Enerji Lojistiği Bağlamında AB ve Türkiye Doğalgaz Güvenliği Üzerine Jeopolitik Bir Değerlendirme	Ramazan Ertugut Ve Güven Seven	2011	Enerji Lojistiği, Doğalgaz Güvenliği, AB, Türkiye	Nitel Araştırma	Bu çalışmada enerji lojistiğinin işlevsel bir konusu olarak doğal gazın dolaşımı, bu dolaşımın güvenliği incelenmekte ve konu jeopolitik bağlamda AB – Türkiye ekseninde ilişkisi tartışılmaktadır. Nitel araştırma yöntemlerinin kullanıldığı bu çalışmada, AB ve Türkiye kaynaklı doğal gaz akışlarının belirlenmesine yönelik politikalar, doğal gaz güvenliği açısından incelenmiştir. Çalışma sonuçları, AB'nin doğal gaz lojistik güvenliğinde Türkiye'nin jeopolitik önemini vurgulamaktadır.
Türkiye Doğal Gaz Piyasası: Geçmiş 25 Yıl, Gelecek 25 Yıl	Okan Yardımcı	2011	Enerji, Doğalgaz, Türkiye Doğalgaz Piyasası	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Birincil enerji tüketim oranları, Türkiye'nin doğal gaz tüketimindeki konumu, Türkiye doğal gaz piyasasının tarihçesi, doğal gaz fiyatı bileşenleri gibi bilgi ve verilerin yer aldığı çalışmada bu veriler ışığında Türkiye doğal gaz piyasasında gelecek 25 yılda oluşabilecek beklenti ve öneriler ifade edilmektedir. Bulgular kısmında fiyat istikrarının korunabilmesi için doğal gaz piyasasına yönelik çeşitli tedbirler alınmasının önemine vurgu yapılmaktadır.

Küresel Enerji Jeopolitiği Ve Enerji Güvenliği	Cenk Sevim	2012	Jeopolitik, Enerji Politikaları, Enerji Güvenliği	Yazılı Metin Analizi	Enerji jeopolitiği, enerji jeopolitiğinin tarihsel gelişimi, Arap Baharı ve enerji jeopolitiği ve enerji güvenliği gibi kavramların detaylı olarak açıklandığı çalışmada fosil enerji kaynaklarından özellikle petrol ve doğal gazın üretim ve tüketim blokları arasında asimetric dağılım göstermesine vurgu yapılmaktadır. Özellikle doğal gaza olan talebin giderek artması sonucu yeni jeopolitik gelişmeler ve uluslararası düzeyde yeni grupların oluşma ihtimaline dikkat çekilmektedir.
İpekyolu Çevresinde Enerji Ekonomilerinin Yükselişi ve Enerji Üzerindeki Rekabet: Potansiyel, Stratejiler ve Yeni Büyük Oyun	Mustafa YILDIRAN	2013	Yeni İpekyolu, Yeni Büyük Oyun, Enerji Temelli Ekonomiler, İpekyolu Ekonomileri	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Bu çalışma, İpekyolu çevresindeki ekonomilerin enerji temelli ekonomik güçlerinin boyutlarını belirlemekte ve enerji kaynaklı ekonomik güç mücadelesini detay olarak irdelemektedir. İpekyolu ekonomilerinin enerji potansiyeli ve üretim gücü, Orta Asya' da gerçekleşen, planlanan ve başarısız boru hatları, İpekyolu ekonomilerinin büyümesinde enerji kaynakları ve fiyatlarının rolü gibi pek çok başlıkta incelenen konunun bulgularında Türkiye'nin, tarihi bağlarının, coğrafi konumunun ve ekonomik gücünün getirdiği avantajla, yeni küresel ağ ekonomisinin en önemli parçası olacağı ifade edilmektedir.
Avrupa Birliği'nin Enerji Politikaları: Bakü Petrollerinin Lojistik Boyutu	Ülviyye Aydın	2014	AB, Azerbaycan, Boru Hattı, Enerji, Lojistik	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Bakü petrollerinin tarihçesi, Hazar Havzası mevcut ve tahmin edilen enerji kaynakları, Azerbaycan'ın Avrupa Birliği'nin enerji politikalarındaki yeri, Azerbaycan petrol ve doğalgazının dünya pazarına taşınmasını sağlayan boru hatları gibi pek çok başlık hakkında bilgi verilen çalışma nitel araştırma özellikleri taşımaktadır. Çalışmanın bulgularında Azerbaycan'ın sadece Bakü petrollerinin değil, tüm Hazar enerji kaynaklarının da Avrupa pazarlarına ulaştırılması açısından kilit konumda olduğuna dikkat çekilmektedir.

Boru Hattı Lojistiği: Kazakistan – Türkiye İşbirliği İmkânların Değerlendirmesi	Maiya Myrzabekova Ve Gülzira Zhaxyglova	2016	Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Yolu, Petrol Boru Rezervler, Enerji Yatakları, Türkiye Ve Kazakistan'ın Boru Hattı Lojistiği.	Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada Kazakistan ve Türkiye'nin petrol kaynakları, üretim kapasitesi ve ihracat yolları incelenmiştir. Türkiye'nin hızlı gelişimi ve nüfus artışı ile birlikte enerji tüketimindeki hızlı artış, ancak yeraltı karbon rezervlerinin yetersiz olması ve özellikle Kazakistan'ın büyük rezervlere ve enerji üretim kapasitesine sahip olması, Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılamada büyük önem taşımaktadır. Hazar Denizi üzerinden Kazakistan ile Türkiye'yi birbirine bağlayan iletim hattının yeni pazar fırsatları açısından daha hızlı ve ekonomik bir yapıya kavuşacağı ve Türkiye ile Kazakistan için dünyanın önemli ticaret ve enerji merkezi haline geleceği tahmin edilmektedir. Bu çalışmada, Kazakistan ve Türkiye'nin transit hatlar da dahil olmak üzere yeni iletim hatları alımına olumlu bakacağı belirtilmektedir.
Küresel Enerji Bağlamında Türkiye'nin Merkez Ülke Olma Arayışı Ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Açılımlında Fosil Enerji Saplantısı	Hüseyin Topuz, Havzullah Yılmaz Ve Hüseyin Ali Ersoy	2017	Enerji Lojistiği, Fosil Enerji Saplantısı, Kaynak Laneti, Yenilenebilir Enerji, Merkez Üs.	Yazılı Metin Analizi- Karşılaştırmalı Analiz	Türkiye'nin jeopolitik üstünlüğü, enerji kaynakları, yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelik dünyada ve Türkiye'de mevcut ve devam eden projeler gibi başlıklara değinilen makale çalışmasında Türkiye'nin de dahil olduğu petrol ve doğal gaz boru hattı projelerine de yer verilmektedir. Fosil enerji saplantısı, kaynak laneti ve Hollanda hastalığı kavramlarının açıklandığı çalışmanın sonuç bölümünde Türkiye'nin enerji üssü olmasının süreklilik arz edebilmesi için alternatif yenilenebilir enerji kaynaklarına yapılacak olan yatırımların önem taşıdığı ifade edilmektedir.
Uluslararası Doğalgaz Piyasasının Ekonomik Yapısı ve Uygulanan Politikalar	Hüseyin Naci Bayraç	2018	Doğalgaz, Doğalgaz Piyasası, Enerji Jeopolitiği, Uluslararası Doğalgaz Politikaları	Nitel Araştırma- Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada, Orta Doğu, Orta Asya ve Kafkaslar bölgelerinde doğalgaz yönetiminin belirlenmesinde etkili ülkeler arasında yer alan Rusya Federasyonu, Amerika Birleşik Devletleri, AB, Çin, İran ve Türkiye'nin uluslararası doğal gaz piyasasının ekonomik özellikleri ve yapısı ile uyguladıkları politikaların bölgesel ve küresel etkileri incelenmektedir. Çalışmanın bulgular bölümünde Türkiye'nin enerji kavşağı olabilmemesinin ön koşulu olarak her yöne doğru boru hatlarına ve yeterli kapasitede LNG tesisleri ve depolama olanaklarına sahip olunması gerektiğinin altı çizilmektedir.

Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Ve Enerji Kaynakları Çerçevesinde Türkiye'nin Enerji Güvenliği	Hasan Sencer Peker, Kübra Öztürk Oktay Ve Yavuz Şensoy	2019	Enerji Güvenliği, Doğu Akdeniz, Deniz Yetki Alanı	Yazılı Metin Analizi	Bu çalışmada, Doğu Akdeniz'deki tarafların iddia ettiği yetki alanları ve bu alanlardan elde edilen çıktının paylaşımı uluslararası hukuk nezdinde değerlendirilmektedir. Bu sebeple önce Doğu Akdeniz'deki yetki alanlarının Uluslararası Deniz Hukuku'na uygun biçimde ayrımı yapılmakta sonrasında Kıbrıs adasının ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki konumuna değinilmektedir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin adanın tek söz sahibi ve temsilcisi gibi davranmasının uluslararası hukuka aykırılığında bahsedilmekte ve olası çözüm yollarına da yer verilmektedir.
Çin'in Kuşak Ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları	Yahya Algül	2020	Kuşak ve Yol, Yeni İpek Yolu, Türkiye Enerji Sektörü	Yazılı Metin Analizi	Çalışmada kazan kazan ilkesi bağlamında Kuşak ve Yol projesinin Türkiye enerji sektörü için yaratabileceği fırsatlar üç başlık altında incelenmektedir. Bu doğrultuda Çin'in Türkiye'deki yatırımlarının sektörel dağılımı, geçmişten günümüze İpek Yolu, Kuşak Ve Yol Projesi'nin Türkiye enerji sektörüne olası etkileri gibi başlıklar detay olarak ele alınmaktadır. Çalışma bulgularında Kuşak ve Yol projesiyle ulaşılabilecek yeni enerji kaynakları sayesinde Türkiye'nin hızlanarak artması beklenen enerji talebini karşılayabilmeyi garanti edebilmesi, ihtiyaç duyulan enerji ithalatı noktasında enerjide kaynak ülke çeşitlendirmesini artırarak ihracatçı ülkeler arasında enerji arz güvenliğini riske atmayacak şekilde sağlıklı bir denge kurulmasına yardımcı olabilmesi ve hem Türkiye'ye sağlayabileceği yeni enerji kaynakları hem de enerjiyi üçüncü ülkelere satılabilir anlamında yaratabileceği yeni pazar imkânlarıyla Kuşak ve Yol Projesi'nin Türkiye'nin bir enerji merkezi olabilmesi noktasında önemli katkılar sağlayacağı ifade edilmektedir.
Enerji Tüketimi, Ekonomik Büyüme Ve Lojistik Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği	Süleyman Yurtkuran	2021	Ekonomik Büyüme, Birincil Enerji Kaynakları Tüketimi, Lojistik	Nitel Araştırma- Bayer-Hanck Yöntemi, Tam Değiştirilmiş En Küçük Kareler, Dinamik En Küçük Kareler Ve Kanonik Eşbütünleşme Regresyonu Tahminçileri	Bu çalışma Türkiye'de 1974-2019 döneminde ekonomik büyüme, birincil enerji kaynakları tüketimi ve lojistik arasındaki ilişkiyi test etmeyi amaçlamaktadır. Ampirik analiz uzun dönemde ekonomik büyüme, birincil enerji kaynakları tüketimi ve lojistik arasında eşbütünleşme ilişkisi olduğunu göstermektedir. Sonuçlar birincil enerji kaynaklarının ve lojistiğin ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin pozitif, ekonomik büyümenin ve lojistiğin birincil enerji kaynakları üzerindeki etkisinin sırasıyla pozitif ve negatif olduğunu göstermektedir. Ekonomik büyüme ve birincil enerji kaynakları tüketimi arasında Türkiye'de geri bildirim hipotezi geçerlidir. Enerji tüketimi ve ekonomik büyüme arasındaki karşılıklı bağımlılık, birincil enerji kaynaklarının ekonomik büyüme için önemli olduğunu ve aynı şekilde ekonomik büyümenin de birincil enerji kaynaklarının kullanımını teşvik ettiğini göstermektedir. Bununla birlikte lojistik sektöründe yenilenebilir kaynaklara ikame olarak yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı artırılmalı sonucuna ulaşılmaktadır.

**Kaynak:** Bu tablo mevcut literatür temelinde yazar tarafından hazırlanmıştır.

Enerji lojistiği ile ilgili taranan çalışmalarda; Türkiye, Türk Devletleri, enerji stratejileri, enerji güvenliği, enerji sektörü, enerji rezervleri, petrol, doğal gaz gibi sıvı enerji kaynakları gibi anahtar kelimeler kullanılmaktadır. Mühendislik çalışmalarına girmeden enerji lojistiğinin Türkiye ve Türk Devletleri için önemine vurgu yapan çalışmalar ele alınmaktadır.

## 1. BÖLÜM

# LOJİSTİK POTANSİYEL OLARAK TÜRKİYE'DE BORU HATTI TAŞIMACILIĞI

## GİRİŞ

Günümüzde, enerji kaynaklarının taşınması ve depolanması, dünya genelinde birçok ülkenin önemli bir endişesi haline gelmiştir. Bu bağlamda, boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının taşınması için en verimli, güvenilir ve çevre dostu yöntemlerden biri olarak kabul edilmektedir. Boru hattı taşımacılığı, petrol, doğal gaz, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) gibi enerji kaynaklarının taşınması için kullanılan özel bir lojistik yöntemidir.

Türkiye, coğrafi konumu nedeniyle enerji kaynaklarının transit geçiş noktası olarak önemli bir konuma sahiptir. Boru hattı taşımacılığı sektörü, Türkiye'nin enerji sektöründe önemli bir yere sahiptir ve ülkenin enerji politikalarının şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, Türkiye'deki boru hattı taşımacılığı sektörünün mevcut durumunun ve potansiyelinin incelenmesi, ülkenin enerji politikalarının ve lojistik sektörünün geleceğinin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

Dünya enerji piyasası hızla değişmekte ve sürdürülebilirlik daha önemli hale gelmektedir. Bu nedenle, enerji kaynaklarının taşınması ve depolanması için daha verimli, güvenli ve çevre dostu yöntemler aranmaktadır. Boru hattı taşımacılığı, bu talebe yanıt veren önemli bir lojistik yöntemidir ve enerji kaynaklarının taşınması için en yaygın kullanılan yöntemlerden biridir. Petrol, doğal gaz, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), hidrojen gibi çeşitli enerji kaynakları, boru hatlarıyla taşınmaktadır.

Türkiye, jeopolitik konumu itibariyle enerji kaynaklarının transit geçiş noktası olarak stratejik bir statüye sahiptir. Avrupa ve Asya arasındaki önemli bir köprü görevi gören Türkiye, enerji kaynaklarının Avrupa'ya taşınması için önemli bir geçiş noktasıdır. Türkiye'nin enerji politikaları, bu transit geçiş noktasının etrafında şekillenmektedir ve bu

politikalar, boru hattı taşımacılığı sektörünün Türkiye'deki geleceği üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

Boru hattı taşımacılığı sektörü, Türkiye'deki enerji sektörünün ana bileşenlerinden biridir. Türkiye, enerji kaynaklarının çoğunu dışarıdan ithal etmektedir ve bu kaynakların taşınması, boru hatları gibi özel lojistik yöntemlerle gerçekleştirilmektedir. Boru hattı taşımacılığı, Türkiye'nin enerji arz güvenliği, ekonomik büyümesi ve bölgesel konumu açısından kritik bir rol oynamaktadır.

Enerji kaynakları dünya ekonomisinin ve yaşam standartlarının sürdürülebilirliği için son derece önemli bir role sahiptir. Gelişen dünya nüfusu ve sanayileşme ile birlikte, enerji tüketimi de her geçen gün artmaktadır. Bu nedenle, enerji kaynaklarına olan talep, özellikle son yıllarda hızla artmaktadır.

Bununla birlikte, enerji kaynaklarının üretimi, depolanması ve dağıtımı da önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bu sorun, özellikle küresel ölçekte enerji kaynaklarına erişim ve dağıtımı zor olan ülkeler için daha belirgin hale gelmektedir. Türkiye, enerji kaynaklarına erişim konusunda benzer bir durumda olan ülkelerden biridir. Türkiye'nin enerji kaynaklarına erişimi sınırlıdır ve bu nedenle enerji kaynakları ithal edilmektedir.

Türkiye, enerji kaynaklarının ithalatı ve dağıtımı konusunda önemli bir lojistik üs konumundadır. Bu nedenle, Türkiye'nin lojistik potansiyeli, özellikle enerji kaynaklarının ithalatı ve dağıtımı açısından büyük bir önem taşımaktadır. Boru hattı taşımacılığı, Türkiye'nin enerji kaynakları ithalatı ve dağıtımı konusunda önemli bir rol oynamaktadır.

Dünya ekonomisinde enerji kaynakları, gelişmekte olan ülkelerin de dahil olduğu tüm ülkeler için büyük bir öneme sahiptir. Ekonomik büyüme ve kalkınma, sanayileşme ve nüfus artışı ile birlikte, enerji kaynaklarına olan talep her geçen gün artmaktadır. Bu nedenle, enerji kaynakları üretimi, depolanması ve dağıtımı giderek daha kritik bir hale gelmektedir. Enerji kaynaklarına erişimdeki zorluklar ve enerji kaynaklarının dağıtımı ile ilgili sorunlar, küresel ekonomik büyümeyi ve refahı tehdit etmektedir.

Türkiye de dünya genelinde enerji kaynaklarına erişimdeki zorluklarla mücadele eden ülkelerden biridir. Türkiye, enerji kaynaklarına erişimindeki sınırlı olanaklar nedeniyle büyük ölçüde enerji ithal etmektedir. Türkiye'nin enerji ithalatı, dünya genelindeki enerji kaynaklarına olan talepteki artış ve bölgesel enerji kaynaklarına erişimdeki zorluklar nedeniyle önemli bir sorun olmaya devam etmektedir.

Buna ek olarak, Türkiye'nin stratejik konumu, bölgesel ve küresel düzeyde enerji kaynaklarına erişim ve dağıtım açısından büyük bir potansiyel sunmaktadır. Türkiye, bölgesel ve küresel düzeyde enerji kaynaklarının ithalatı ve dağıtımını konusunda önemli bir lojistik üs olarak konumlandırılmıştır. Bu nedenle, Türkiye'nin lojistik potansiyeli, özellikle enerji kaynaklarının ithalatı ve dağıtımını açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Türkiye'nin enerji kaynaklarına erişim ve dağıtım konusunda karşılaştığı zorluklar ve lojistik potansiyeli, boru hattı taşımacılığı sektörünün gelişimine olanak sağlamıştır. Boru hattı taşımacılığı, Türkiye'nin enerji kaynaklarının ithalatı ve dağıtımını konusunda önemli bir role sahiptir. Boru hatları, enerji kaynaklarının diğer taşıma yöntemlerine göre daha hızlı, güvenli ve maliyet etkin bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır.

Bu tezin birinci amacı, Türkiye'nin lojistik potansiyeli açısından boru hattı taşımacılığı sektörünü incelemektir. Bu amaçla, Türkiye'deki boru hattı taşımacılığı sektörüne genel bir bakış sunulacak, boru hattı taşımacılığı sektöründeki mevcut durum ve sorunlar analiz edilecek ve Türkiye'nin enerji kaynaklarına erişim ve dağıtım açısından boru hattı taşımacılığı sektöründeki potansiyeli değerlendirilecektir.

Dünya enerji sektörü, son yıllarda hızla büyümekte ve gelişmektedir. Büyük ölçüde yenilenebilir olmayan kaynaklara dayalı olarak çalışan sanayi ve ulaşım sektörleri, küresel enerji tüketiminin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu nedenle, enerji kaynaklarının bulunması, üretimi, depolanması, taşınması ve dağıtımını gibi konular, dünya genelinde önemli bir stratejik mesele olarak kabul edilmektedir.

Enerji kaynaklarının çoğunluğu, dünyanın belirli birkaç bölgesinde bulunmaktadır. Bu bölgelerdeki ülkeler, dünya genelinde enerji tedarikinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu



nedenle, enerji lojistiği, dünya genelinde giderek daha önemli bir hale gelmektedir. Enerji kaynaklarının taşınması, depolanması ve dağıtımını için kullanılan lojistik yollar, tüketicilere enerji sağlamada hayati bir rol oynamaktadır.

Türk devletleri de, enerji lojistiği açısından önemli bir konuma sahiptirler. Türkiye, doğal güzellikleri ve tarihî zenginlikleriyle tanınan, Asya ve Avrupa arasında yer alan köprü konumundadır. Bu konumu nedeniyle, Türkiye, enerji kaynaklarının üretimi, depolanması, taşınması ve dağıtımını için önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin, çevresindeki ülkelerin enerji ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılan bir transit ülke olması, enerji lojistiği açısından önemli bir konuma sahip olmasını sağlar.

Enerji lojistiği, enerji kaynaklarının üretim, nakliye, dağıtım ve tüketim aşamalarında verimli ve sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesini ifade eder. Günümüz dünyasında enerji, ekonomik, sosyal ve politik açıdan stratejik bir öneme sahiptir ve dünya genelinde birçok ülkenin enerji kaynaklarına olan ihtiyacı sürekli olarak artmaktadır. Bu nedenle, enerji lojistiği, ülkelerin ekonomik, politik ve sosyal gelişmelerinde önemli bir rol oynamaktadır.

Türk devletleri, tarihsel süreç içinde coğrafi konumları nedeniyle doğal gaz, petrol ve diğer enerji kaynaklarının geçiş noktaları üzerinde yer almışlardır. Bu nedenle, Türk devletleri, enerji lojistiği açısından önemli bir konuma sahiptirler. Ancak, enerji kaynaklarına olan bağımlılıkları ve enerji lojistiği yönetimindeki zayıflıkları nedeniyle, Türk devletlerinin enerji lojistiği alanında birçok sorunla karşılaştığı görülmektedir.

Bu bağlamda, enerji lojistiği perspektifinde Türk devletlerinin durumunu incelemek, bu devletlerin enerji sektöründeki potansiyellerini ve sorunlarını ele almak son derece önemlidir. Bu tez, Türk devletlerinin enerji sektöründe karşılaştığı zorlukları ve bu zorlukların üstesinden gelmek için önerilen çözümleri ele alacak ve bu devletlerin enerji kaynaklarına erişimini ve dağıtımını geliştirmeye yönelik tavsiyeler sunacaktır.

Bu çalışma, Türk devletlerinin enerji sektöründeki mevcut durumunu ele alarak, enerji lojistiği disiplininin önemini vurgulayacaktır. Ayrıca, bu devletlerin enerji sektöründeki

potansiyelleri ve enerji kaynaklarına erişimlerdeki sorunları ele alacak ve bu sorunların üstesinden gelmek için önerilen çözümleri sunacaktır.

Tez, enerji lojistiği disiplininin temel kavramları ve ilkeleri üzerine odaklanacaktır. Bu kavramlar arasında, enerji üretimi, dağıtım ve tüketimi süreçleri, enerji lojistiği yönetimi, tedarik zinciri yönetimi, taşıma modları ve lojistik altyapı yer alacaktır.

Ayrıca, Türk devletlerinin enerji sektöründeki mevcut durumunu analiz etmek için, bu devletlerin enerji kaynaklarına erişimindeki mevcut durum, enerji kaynaklarından tüketiciye kadar olan süreçlerdeki mevcut lojistik altyapı, enerji kaynaklarının çevresel etkileri ve bunların çözüm önerileri gibi konular ele alınacaktır.

## **1. LOJİSTİĞE BAKIŞ**

Ticari sektördeki küreselleşme olgusu ve pazardaki yoğun rekabet, teknoloji ve iletişim alanlarındaki gelişmelerle birlikte şirketlerin müşterilerine bakış açısını değiştirmiş, daha müşteri odaklı ve daha kaliteli üretim yapılmasına olanak sağlamıştır. Bu süreç sadece şirketlerin değil, müşterilerinin de yaşadığı değişimlerden kaynaklanmaktadır. Müşterilerinin sürekli artan ve değişkenlik gösteren ihtiyaçlarını karşılamak için yarışan firmalar, kendi hedef ve misyonları doğrultusunda en kaliteli ürünleri hazırlama ve müşterilerine sunma yarışına girmektedirler. Lojistik faaliyetler, şirketlerin bu rekabette avantaj elde etmek için kullandıkları en önemli araçlardan biridir. İşletmelerin hedefleri, tarihsel süreçler boyunca gelişen ve değişen sosyo-ekonomik yapılardan da etkilenmiştir.

Lojistik kavramı dünya tarihinde ilk olarak askeri ihtiyaçlar neticesinde ortaya çıkmış, bu alanda tecrübe edinilmiş ve uzun yıllar askeri bir olgu olarak bilinmiştir. Savaş zamanında edinilen lojistik tecrübesi ticari sektörde de kullanılmış ve zamanla iş lojistiğine ve hatta tedarik zinciri yönetimine dönüşerek profesyonel ve günlük hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Günümüzde hızla artan teknolojik buluşlar, ekonomik gelişme ve dünya ticareti ile birlikte lojistik nihayet kapsamlı bir şekilde incelenen bilimsel bir disipline dönüşmüştür (Karagöz, 2012: 3).

Ticari anlamda lojistik, üretici veya tedarikçiden müşteriye hammadde, yarı mamul veya nihai ürün olarak dolaşan her türlü malzeme faaliyetini ifade etmektedir. Lojistik süreçler, nihai olarak ürüne katma değer sağlayan her türlü ürün, bilgi ve para akışını, depolama, paketleme ve etiketleme faaliyetlerini ve gümrükleme süreçlerini kapsamaktadır (Küçük, 2019: 42).

Lojistik kavramının geniş uygulama alanı nedeniyle birçok farklı tanımı yapılmıştır. Ülkemizde Türk Dil Kurumu tarafından yapılan tanım en geçerli ve güncel olanıdır. Türk Dil Kurumu'nun lojistik tanımı, "insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her türlü ürün, hizmet ve bilginin kaynağından varış noktasına kadar akışının etkin ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması, modern mantık" şeklindedir (<https://sozluk.gov.tr/>).

Küresel bilim ve meslek çevrelerinde en yaygın kabul gören Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP) tarafından yapılan tanıma göre lojistik; müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tedarik zincirindeki ürün, hizmet ve bilgi akışının planlanması, uygulanması ve yönetilmesidir ve bilgi akışlarının çıkış noktasından tüketim noktasına kadar etkin ve verimli bir şekilde çift yönlü olarak hareket ettirilmesi ve depolanmasının yanı sıra bu tür akışların planlanması, uygulanması ve yönetilmesidir (<https://cscmp.org>). Bu dönemden itibaren müşteri memnuniyeti kilit bir odak noktası haline gelmiştir.

Sektörü dünya çapında temsil eden ve etkileyen kilit kuruluşlardan biri olan FIATA'nın (Uluslararası Nakliye Taşımacıları Federasyonu) tanımına göre lojistik, 'ticarete konu olan malların merkezi veya kombine olarak taşınması, elleçlenmesi, paketlenmesi, konsolidasyonu, depolanması, dağıtımı, gümrüklenmesi ve ilgili dokümantasyonu ve ilgili danışmanlık hizmetleri' olarak tanımlanmaktadır (<https://fiata.com/>).

Salt amacı kar elde etmek olan lojistiğin amaçları zaman içinde artmıştır ve kapsamı genişlemiştir. Bunlar arasında satışları ve pazar payını artırmak; işletme faaliyetlerinin sürekliliğini ve büyümesini sağlamak; karlılığı artırmak; çalışanlar için iyi ücret seviyeleri ve kaliteli çalışma koşulları sağlamak; tüketicilerin istediği miktarda, yerde ve zamanda ve rekabetçi fiyat seviyelerinde ürün sağlamak; sürdürülebilir bir tedarik zinciri kurmak; düşük

üretim maliyetleri sağlamak; kaliteyi artırmak; hızlı teslimat ve esnek üretim hatları, ürün çeşitliliğinin artırılması ve sosyal sorumluluğun yerine getirilmesi gibi hedefler de proje kapsamına dahil edilmiştir. Ancak bu hedeflerin hiçbiri 'kâr güdüsünün' yerini alabilmiş değildir. Çünkü diğer tüm hedeflere ulaşmanın yolu kârlılıktan geçmektedir. Bu nedenle şirketler kârlarını artırmak için maliyet azaltma stratejisini benimserler. Rekabet gücünün temel itici güçlerinden biri olan üretim maliyetlerinin düşürülmesinin, amaç ve hedeflere ulaşmada tek başına yeterli olması beklenemez. Bu amaç ve hedeflere ulaşma süreci, müşteri talebinin doğru analiz edilmesine, bu talebi karşılayacak mal ve hizmet üretimine yatırım yapılmasına, etkin tanıtım faaliyetleri yürütülmesine ve mal ve hizmetlerin müşterilere istenilen yer, zaman, kalite, miktar ve en uygun fiyatla sunulmasına bağlıdır. Bu çerçevede lojistik faaliyetler, hem talep ve ihtiyaçları karşılayan ürünlerin ortaya çıkmasında hem de ürünlerin tüketicilere ulaştırılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Günümüzde birçok kişi tarafından yaygın olarak kullanılan küreselleşme olgusu, belki de en çok tedarik, üretim ve pazarlama alanlarını etkilemiştir. Küreselleşmeyle birlikte lojistik, temel iş stratejilerinden biri haline gelmiştir. Bir iş stratejisi olarak lojistik, müşteriler için değer yaratma, tasarruf sağlama, pazarlama ve üretimde esneklik sağlama potansiyeli göstermiştir (Melemen, 2016).

### ***1.1 Lojistiğin Tanımı ve Kapsamı***

Lojistik, malların (hammadde, yarı mamul, fiziksel mallar vb.) çıkış yeri ile tüketim yeri arasındaki akışının yönetimi olarak tanımlanabilir. Lojistik kelimesinin etimolojisine bakıldığında birden fazla varsayım olduğu söylenebilir. Bunlardan biri lojistik kelimesinin etimolojisinin Yunanca 'Logistikos' kelimesi olduğudur. Yunanca'da logistikos, 'hesaplama bilimi' veya 'hesaplama yoluyla başarı' anlamına gelmektedir. Lojistiğin amacı, müşteri ihtiyaçlarını karşılayarak etkin, verimli ve zamanında hizmet sunmaktır. Modern lojistik, küresel ekonominin gelişiminde önemli bir halkadır. Çeşitli işletmelerin genel rekabet gücünü artırabilen, ekonomik büyümeyi teşvik eden ve dünya çapında ulusal ekonomileri destekleyen karmaşık ve sofistike bir organizasyon ve yönetim kavramıdır (Melemen, 2016).

Lojistik kavramı ilk kullanılmaya başlandığından bu yana, kapsamlı uygulama alanları buldukça farklı şekillerde tanımlanmıştır.

Lojistik kavramını daha iyi anlamak için farklı bakış açılarını yansıtan bir tanım yapmakta fayda vardır. En geniş tanımıyla lojistik, hammadde kaynağından ürünün tüketildiği son noktaya kadar, ürünün geri dönüşümü ve ekonomiye yeniden kazandırılması da dahil olmak üzere her türlü ürün, hizmet, bilgi ve nakit akışı faaliyetlerini kapsayan bir süreçtir. Lojistik kavramının bugünkü halini alması uzun yıllar almıştır. Bu nedenle lojistiği askeri ve sivil alanda olmak üzere iki farklı şekilde düşünmek mümkündür. Askeri lojistik; mühimmatın yanı sıra insanlar için barınak, yiyecek ve içecek sağlanması olarak tanımlanır ve entegre bir şekilde sağlanmaya çalışılır. Sivil sektörde ise lojistik, tedarikçiler ve müşteriler arasındaki bilgi, hizmet ve malzeme akışı olarak tanımlanabilir. Bir başka deyişle lojistik, insanların doğal ihtiyaçlarının karşılanması için mal ve hizmetlerin başlangıç olan üretim aşamasından varış noktasına yani tüketim noktasına sorunsuz bir şekilde ulaşmasının sağlanması anlamına gelmektedir. (Gülenç ve Karagöz, 2008: 78)

Z. Dong'a (2013) göre lojistik endüstriyel yapıları optimize etmekte, yatırım ortamını iyileştirmekte ve sosyal bilişim sağlamaktadır. Bu nedenle lojistiğin işletmeler, hükümetler ve üniversiteler tarafından değer görmesi ve son yirmi yılda muazzam bir büyüme ve hızlı bir gelişme göstermesi şaşırtıcı değildir. Lojistiğin en önemli faktörlerden ve ekonomik büyümeden biri olduğunu söylemek abartı olmaz. Lojistiğin görevi, tüketicilerin ve işletmelerin farklı ihtiyaçlarının en etkin ve verimli şekilde karşılanmasını sağlamaktır. Hepimizin gıda giyim teknoloji vb. gibi farklı ürünlere ihtiyacı vardır. Ancak ürünler ve mallar tüketim yerinden uzakta üretildiği için lojistiğe kritik bir görev düşmektedir. Lojistiğin dört temel görevi 'dört R' olarak bilinir. Lojistik, doğru miktarda malı, doğru yerde, doğru zamanda, en iyi şekilde ve doğru sırada teslim etmelidir (Gudehus, Kotzab, 2009: 7) TDK'ya göre lojistik, çalışanların planlanan yer ve zamanda, sürdürülebilir ve ekonomik bir şekilde Hizmet ve kolaylık sağlayarak her durumda hareketlilik olanaklarını yaratmak, sürdürmek ve geliştirmek için yapılan çeşitli malzemelerin elde edilmesi, depolanması, taşınması, dağıtımı, bakımı, onarımı ve elden çıkarılmasından doğan faaliyetler dizisidir (Taşlıyan, vd., 2016: 37). Lojistik, bir ürünün çıkış noktası ile varış noktası arasındaki koordinasyon

faaliyettir. Farklı anlamları temsil edebilmesine ve farklı alanlarda kullanılabilmesine rağmen, lojistik kavramının ağırlıklı olarak dış ticaretle ilgili faaliyetlerde kullanılması, terimin anlamını biraz daraltmaktadır (Taşhyan vd., 2016: 37).

Dış ticaret faaliyetlerinde kullanılan anlamıyla lojistik, ürünlerin ihracatçı ülkedeki üretim yerlerinden belirli bir maliyetle alınarak ithalatçı ülkedeki tüketicilere ulaştırılması arasında gerçekleşen faaliyetler dizisini ifade etmektedir (Koban ve Keser, 2013: 43). Başka bir deyişle, ürünlerin ihracatçı ülkedeki üretim yerlerinden ithalatçı ülkedeki tüketim yerlerine taşınması sürecidir (Cantez, 2009: 316). Lojistik, ilkel tarım ekonomisinden modern sanayiye kadar yüzyıllar boyunca birçok değişime uğramıştır. Lojistik kapasitelerin ve süreçlerin geliştirilebilmesi için ürünlerin ve ihtiyaçların farklılaştırılması ve geliştirilmesi gerekmektedir. Yeterli lojistik kapasitesi olmayan toplumlar, üretim faktörlerini tam verimlilikle kullanamamakta ve dış ticarete entegre olamayarak izole kalmaktadır (Demir, 2008: 8). Lojistik kavramı günümüzde taşımacılık kavramını tanımlamak için yaygın olarak kullanılmakla birlikte pratikte geniş bir alanı kapsamaktadır. Yapılan tanımların genel hatları, lojistik teriminin sadece ürünlerin iki nokta arasında taşınmasını ifade etmediğini, aynı zamanda üretimden tüketime kadar olan tüm süreci kapsayan bir kavram olduğunu göstermektedir.

Tüm bu faaliyetler 'tedarik zinciri' adı verilen bir süreç içerisinde gerçekleşmektedir (Kaynak, 2004: 5-6). Herkesin bilgiye hızlı bir şekilde ulaşabildiği, teknolojinin sürekli değiştiği ve geliştiği günümüz dünyasında şirketlerin rekabetçi olmaları, rekabetçi fiyatlar sunmaları, müşteri ve ürün odaklı olmaları gerekmektedir (Yükçü ve Atağan, 2009: 9). Müşteri memnuniyeti kavramına paralel olarak lojistik süreçler de önem kazanmaktadır. Üreticiler müşterileri için satış planları geliştirmektedir. Üreticilerin temel amaçlarından biri de fazla stok taşımaktan ve depolama maliyetlerinden kaçınmaktır. Bu nedenle üretilen malların zamanında ve hasarsız olarak müşterilere ulaştırılması ihtiyacı lojistiğin önemini ortaya koymaktadır (Orhan, 2003: 97).

## ***1.2 Lojistiğin Tarihsel Süreç İçerisinde Gelişimi***

Ekonomik açıdan küreselleşme, bölgesel ve küresel ticaretin önündeki engellerin kısmen kaldırılmasıyla kolaylaşmış ve ulaşım, iletişim ve koordinasyon maliyetlerinin azalmasıyla desteklenmiştir. Ekonomik küreselleşmeyi etkileyen önemli bir faktör de üretim süreçlerinin yapısının merkezi tek üretim merkezlerinden farklı üretim merkezlerine ve bunların birbirinden ayrılmasına doğru tedricen kayması olmuştur. Bu tür bir üretim yönetimi ticari alışverişlerin akışına ivme kazandırmış ve lojistik stratejilerinde değişiklikler yapılmasını gerektirmiş, özellikle taşımacılık stratejilerini, davranışları ve lojistiği ilk aşamalarda etkilemiştir. Son birkaç yüzyılda teknolojik ilerlemeler ve yönetim ilkelerinin geliştirilmesi, hizmet sunumunun kalitesini, malların taşınma hızının verimliliğini ve operasyonel maliyetler ile tesislerin ve enerji kaynaklarının kullanımını daha verimli hale getirmeyi başarmıştır. Bunlarla birlikte lojistik ekonomisi de lojistik organizasyonlarında önemli bir yer tutmaya devam etmektedir. Bu faktörlerin bir sonucu olarak, doğrudan yatırım ve lojistik hızla artmış ve son zamanlarda lojistik iletişim ve taşımacılıkta kamu hizmeti yatırımlarında (elektrik, gaz ve su) önemli bir artış kaydedilmiştir.

1905 yılında "lojistik" terimi, teçhizat ve personel taşınması, malzeme temini, bakım ve yenileme faaliyetlerini içeren askeri operasyonların tamamını kapsayacak şekilde tanımlandı. Bu tanım, harekât, savaş ve faaliyetler gibi askeri süreçlerin işlevselliği üzerinde önemli bir etki yaratmış ve bu alanda çeşitli lojistik modellerin geliştirilmesine ve kullanılmasına yol açmıştır (Gürdal, 2006: 14). Tarih boyunca, lojistik yetenekler çok sayıda askeri olayın şekillenmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. Bunun nedeni, lojistiğin yalnızca askeri teçhizat ve personelin sahaya taşınmasını değil, aynı zamanda yerel hareket ve tedarik süreçlerini de kapsamasıdır. Örneğin, belirlenen sahaya yetersiz yakıt ulaşırsa araçlar çalışmaz hale gelir, sahaya yeterli gıda ulaşmaz ise personel görevini yapamaz hale gelir.

Günümüzde lojistik terimi, kapsamlı bir satın alma, envanter yönetimi ve ürün teslimi sürecini kapsamaktadır. Bu süreç, malın tedarikçiden müşteriye taşınması ile ilgili tüm fiziksel faaliyetleri kapsar (Çekerol, 2013: 4). Lojistik kavramı ilk olarak askeri literatürde yer almış daha sonra ticari alana girmesiyle birlikte çeşitli isimler almıştır. Lojistik yerine

fiziksel dağıtım, dağıtım mühendisliği, malzeme yönetimi gibi terimler kullanılmaktadır (Eker, 2006: 3). Lojistik faaliyetlerin ortaya çıkışı, insanların toplumun gelişmesine katkıda bulunan takas ve ticaretle uğraştığı eski zamanlara kadar izlenebilir. Tarih boyunca lojistik, hem askeri hem de ekonomik çabalarda önemli bir rol oynamıştır. Lojistik kavramının kökleri insanlık tarihine kadar uzanmakta ve önemi değişmeden kalmaktadır (Çekerol, 2013: 2).

1900'lü yılların başındaki başlangıcından bu yana lojistik kavramı, yaygın olarak uygulanması nedeniyle çeşitli yorumlara uğramıştır. Kapsamlı bir anlayış sağlamak için farklı tanımlardan örnekler sunmakta fayda var. En geniş anlamıyla lojistik, ürün, hizmet, finans ve bilgi akışını içeren bir dizi faaliyeti kapsar. Geri dönüşüm, pazara arz gibi süreçleri ve ürünün bileşenlerinden tüketicinin satın alıp kullanım alanına ulaştırmasına kadar geçen tüm yolculuğu içerir (Gülenç ve Karagöz, 2008: 78). Lojistiğin tarihi, insanlık tarihi kadar eskidir. Tarih öncesi çağlarda yapılan birçok önemli icat, lojistiğin gelişimine büyük katkı sağlamıştır. Bu icatlardan biri de tekerleğin icadıydı. Pusulanın ortaya çıkması, gemicilerin yolculuklarında kıyılarına bağlı kalmadan yeni keşifler yapmaları, gelişmeyle birlikte hızla dünyaya yayılan tüccar, tedarikçi ve müşteri olması lojistiğin gelişmesine katkı sağlayan diğer gelişmeler olmuştur. İletişim alanında (telgraf, telefon, radyonun icadı) birbirleriyle kolayca iletişim kurabilme. . Sanayi Devrimi ile birlikte sanayide ve özellikle ulaşım sektöründe buhar motorlarının kullanılması, nakliye ve lojistiği ticari faaliyetlerin önemli bir bileşeni haline getirdi (Acar ve Köseoğlu, 2014: 7-8).

Lojistik, Türkiye'de ve dünyada görece geç gelişmiş olsa da aslında geçmişi çok eskilere dayanmaktadır. Askeri birliklerin kullanılmasıyla hayatımıza giren lojistik, daha sonra gelişerek ticaret alanında da aktif olarak uygulanmaya başlandı. Lojistik, birçok savaşın zaferinde önemli bir rol oynadı. Küreselleşme ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte lojistiğin kullanımı sadece askeri alanda değil, ekonomik ve sosyal hayatta da vazgeçilmez olduğunu göstermiştir. Drucker'a göre lojistik, şirketlerin dikkatlerini ivme kazanmaya başlayan lojistiğe çevirdiği 1980'lere kadar yalnızca orduda kullanılıyordu. 2. İkinci Dünya Savaşı kıtalar arasında gerçekleşti ve bu durum ülkelerin askeri lojistik stratejiler geliştirmesini zorunlu kıldı. Mesafeler arttıkça ülkeler gıda, cephane, sağlık malzemeleri gibi hayati önem



taşıyan ürünleri daha dikkatli kullanmaya başladılar. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra başta ABD olmak üzere çoğu işletme lojistiğin gerekliliğini gördü (Orhan, 2003: 8).

İnsanlık tarihinde toplumların göç ihtiyaçları için de lojistik faaliyetler gelişmiştir. İnsanların mübadelesi aynı zamanda toplumun gelişmesine de yol açmıştır. Geçmişte lojistik, toplumun, askeri, ekonomik, siyasi, dini ve kültürel aktörlerin toplumdaki gelişmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. İçinde bulunduğumuz çağ, şirketlerde ve toplumlarda yapısal değişikliklerin çok hızlı gerçekleştiği, bilgiye erişimin her geçen gün daha kolay hale geldiği bir dönemden geçmektedir. Lojistik firmaları da stratejilerini merkezi ve organizasyonel yönlerden değiştirerek bu değişimi desteklemektedir. Bugün kullandığımız anlamıyla lojistik terimi 2000'li yıllara dayanmaktadır. Genel olarak lojistiğin tarihsel gelişimine bakıldığında, lojistik sektöründe önemli değişimler olduğu sonucuna varılabilir. Başlangıç noktası askeri literatür olan lojistik kavramı, iktisat literatüründeki görünümünden günümüze kadar bambaşka bir isim altında karşımıza çıkmıştır. Fiziki dağıtım, dağıtım tekniği, malzeme yönetimi gibi tanımlar lojistik yerine kullanılan ifade yöntemlerinden bazılarıdır (Eker, 2006:3). Bu pek çok farklı anlatım yöntemi arasında ince anlam farklılıkları olsa da, ifade edilen kavram özünde aynıdır.

Genel çerçevesi içinde iktisat literatüründe lojistik, taşıma, depolama, elleçleme vb. etkinliklerden oluşan bir kavram olarak tanımlanabilir. Lojistik şirketler ve ülkeler için büyük önem taşımaktadır. Çünkü lojistik sistemler, nakliye ve depolama problemlerini çözmek için uygun yöntemler sunmakta, firmaların ve ülkelerin rekabet gücünü artırmaktadır (Navickas, vd., 2011). İnsan toplumunun gelişmesiyle birlikte lojistiğin gelişmesi, küreselleşmedeki kaynaklara ve ağlara duyulan ihtiyacın da onu etkilediğinin bir göstergesidir. Bu konuda önemli olan M.S. 700'lü yıllarda tedarik zinciri lojistik sisteminde de devrim yarattığı kabul edilen Mezquita Camii binasının inşası ile birlikte tasarlandığı söylenmektedir. İslam imparatorluğunun tüm bölgelerinde 846 yapı sütununu yaratan ve ardından İspanya'ya getiren insanlar ulaşım sistemleri için projeler üretmek zorunda kalmıştır. Kurtuba'da inşa edilen cami, 756 yılında Kurtuba Emevi Halifesi döneminde yapılmış ve bugün Avrupa'nın en büyük camisi olarak kabul edilmektedir. Bu proje ile başlatılan lojistik, nakliye ve yer operasyonlarının doğrudan yönetimindeki devrimi sürdürmek için koordineli üretim

sahalarının oluşturulması ile binanın 846 sütununun dünyanın her yerinden doğru zamanda teslim edilmesi sağlanmıştır (Çekerol ve Kurnaz, 2011:49).

Modern lojistik anlayışının ortaya çıkmasında ve ayrı bir disiplin olarak nasıl görüldüğünde Peter F. Drucker'ın Fortune için 1962 yılında yazdığı "The Dark Mainland of Economy" makalesi önemli bir yere sahiptir. Drucker, bir ürünü piyasaya sürmek için gereken tüm faaliyetleri "ekonominin karanlık kıtası" olarak tanımladı; Amerikan şirketlerinin öncelikle üretim, finans ve pazarlama konularıyla ilgilendiklerine ve lojistiğin çok önemli olmasına rağmen lojistikle ilgili konulara çok az zaman ayırdıklarına dikkat çekmeye çalışmaktadır (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 49). 1950 yılına kadar firmalar lojistiğin anlamını hala tam olarak kavrayamamış ve farklı alanlarda kullanamamıştır. 1950'ler-1960'lar, dünya çapındaki gelişme ile birlikte lojistik kavramının doğmasına neden olmuş ve bugünkü lojistik kavramının ilk temellerini atmıştır.1960'lı yıllarda tedarikçilerden mal veya hizmet alıp bunları müşterilere ve yönetime ulaştırmak için kullanılmıştır. 1970'li yıllarda ise modern lojistik anlayışının temelleri atılmaya başlanmıştır (Orhan, 2003:9). 1980'li yıllara kadar çok az ilerleme kaydedilebilen lojistik sektörünün gelişmesinde, 1990'lı yıllara gelindiğinde başta bilgisayar teknolojisi olmak üzere iletişim ve ulaşım alanında ortaya çıkan teknolojik yenilikler ve siyasi düzenlemeler önemli yer tutmuştur.

Lojistik ile tedarik zinciri ve kaynak yönetimi gibi konular arasındaki bağlantının başlangıcı 1990'ların sonu ve 2000'lerin başına denk gelmektedir.2000'li yıllarda tedarik zinciri ve kaynak yönetiminde önemli değişiklikler olmuş ve elektronik tedarik zinciri yaklaşımı hızla yaygınlaşmaya başlamıştır. 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar ekonomik önemi tam olarak anlaşılabilen lojistik, 20. yüzyılın sonlarından itibaren üretimin ve dünya ticaret hacminin artması ve teknolojik gelişmelerle ilgili önemli bir bilim dalı haline gelmektedir. Lojistik sektörü, göreceli ülkelerin rekabet avantajlarına katkı sağlamak da dahil olmak üzere, istihdam ve geliri artırmadaki önemli rolü nedeniyle, uluslararası pazarda daha az gelişmiş ve dolayısıyla bu ülkelerden üretim ve ihracat düzeyini artıran, hızla büyüyen ve değişen sektörlerin başında gelmektedir (Hesse ve Rodrigue, 2004).

Bilinen küreselleşme ve küreselleşme olgusunun yanı sıra askeri ve ekonomik genişleme, her türlü lojistik sisteme evrildi. Böylece, Hansa Birliği 1200 civarında kuruldu ve deniz ve kara taşımacılığındaki uluslararası işbirliği sistemi, en büyük uluslararası kıtalararası ulaşım ağlarından birini yarattı. 1188'de Almanya'nın Hamburg şehri, Hansa Birliği'nin üssü haline geldi ve gemiciliği Kuzey Denizi'nden daha güvenli ve daha iyi koordineli seyahat haline getirdi. Bu şekilde, iş dünyasının ve ekonominin çıkarlarını yurtdışında temsil etmenin daha etkili bir yolunu bulmak mümkündür. Aynı zamanda, nakliye ve lojistik yönetimi 20. yüzyıla kadar oldukça gelişmiştir. Lojistiğin gelişiminde bir diğer önemli tarihsel dönüm noktası da yılıydı; Avrupa kıtasında posta hizmetlerinin artması ve İngiliz ve İspanyol imparatorluklarının genişlemesi ile 16. yüzyılda ilk denizcilik sisteminin gelişmesiyle oluşmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sırasında, savaşan uluslar kendilerini her bir ordunun askeri lojistik, iletişim ve yönetim sistemlerini ayrı ayrı birlikte çalışarak birbirine bağlamanın gerekli olduğu bir durumda buldular. Günümüzde lojistik terimi, yarı mamul üretim alanlarıyla doğrudan ve dolaylı lojistik bağlantıları olan ve ürünün dağıtıldığı küresel bölgelerle biten bir kavram olarak, 21. yüzyılda ticaretin ve ekonominin temel süreçlerini tam olarak ifade etmek için yaygın olarak kullanılmaktadır (Hesse ve Rodrigue, 2004). Lojistik sektörünün son yıllardaki hızlı gelişimini küreselleşme, rekabet, pazar koşulları, teknolojinin gelişmesi ve talep yapısındaki değişimin etkilediği söylenebilmektedir. Dünyada ticaret engellerinin kalkması ile birlikte önce sermayenin ardından üretim ve tüketimin gerçekleşmesi ile küreselleşme sağlanmıştır. Ticaretin küreselleşmesi ve ihracatın başlamasıyla birlikte şirketler sadece kendi coğrafyalarındaki tüketicilere değil, dünyanın başka bir yerindeki tüketicilere de ulaşma arayışına girmiştir. Aynı şekilde dünyanın başka bir yerinden ithalat yaparak lojistiğin gelişimini etkileyen en önemli faktör haline gelmiştir.

Küreselleşme ile birlikte tüketiciler, sahip olduklarıyla yetinmeyip en iyi ve en ucuz ürün ve hizmetleri almaya çalışmaktadır. Gerçek şu ki, sınırları aşan küreselleşme rekabet kavramını da ortaya çıkarmıştır. Küresel rekabet ile birlikte sadece yerli değil, uluslararası rakipler de ortaya çıkmaktadır (Koban, 2017: 80). Küreselleşme ile birlikte şirketler birçok ülkede faaliyet göstermeye başlamıştır. Dünyanın her yerinden yarı mamul, hammadde, ara mamul

getirmekte ve bu ürünlerin üretimini kolaylaştırmaktadır. Malların gümrükten kolayca geçmesinin sebebi elbette ülkelerin imzalamış olduğu ticaret anlaşmalarıdır. İmzalanan ticaret anlaşmaları ile sipariş edilen ürünler gümrükte uzun süre beklemek zorunda kalmamakta ve kontroller sayesinde tüketicilere veya dağıtım kanallarına kolaylıkla ulaşabilmektedir (Erdal, 2013: 17).

Teknolojinin hızla gelişmesi ile birlikte küreselleşme ile birlikte lojistik sektörünün hızlı bir şekilde gelişmesinin önemli nedenlerinden biri olan bilgi ve iletişim teknolojileri, lojistik merkezlerin kontrollü bir şekilde izlenmesini izlemek için adeta bir bütün oluşturmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte tüketiciler artık bir ürünü fiyatına göre yargılamaktadır. Kalitenin birleştiği bir çağda tüketiciler, ürünlerin zamanında teslim edilip edilmediği konusunda endişe duyuyorlar. Tüketiciler, istedikleri ürünü, istedikleri zaman, istedikleri yerde, istedikleri şartlarda ve istedikleri fiyattan satın alma hakkını kullanırlar. Tüm bu süreçlerin başarıları, teknolojik altyapının uygunluğuyla bağlantılıdır. Bu, lojistik sürecin sağlam bir teknolojik altyapıya sahip olması gerektiği anlamına gelir. Teknolojik gelişmenin bir diğer önemli etkisi de bilgisayar ağları ve medyanın büyümesiyle birlikte lojistikte kullanılan ve çok fazla işlem alanı kaplayan dokümantasyon süreçlerinin ortadan kalkmasıdır. Kırtasiye maliyetleri de diyebileceğimiz bu süreçler zamanla aşamalı olarak ortadan kalkmaktadır. Deregülasyon, kelimenin tam anlamıyla düzensizlik anlamına gelir. Deregülasyon ve kamu gücünün özel sektöre ve sermayeye devri ile kamu kurumlarında karar alma sistemini kısıtlayan düzenlemeleri azaltan veya ortadan kaldıran yasal düzenlemedir (Orhan, 2003: 72).

### ***1.3 Lojistik Performans Ölçütleri***

Lojistik performans ölçümünde kullanılan kriterlerin seçilmesinde ve müşteri memnuniyeti gibi soyut kavramların ölçülmesindeki zorluk, lojistik süreçlerin planlanmasını ve verimlilik kapasitesinin belirlenmesini zorlaştırmaktadır. Lojistik faaliyetlerin geniş olması nedeniyle kontrol edilmesi gereken kriter sayısı artmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015: 99). Ülkelerin lojistik performanslarını karşılaştırmak için üç farklı gösterge kullanılmaktadır. Bunlar; Lojistik Performans Endeksi, Gelişen Piyasalar Lojistik Endeksi ve Küresel Lojistik

Rehberi'dir. Bu göstergeler, yöntem ve kullanım alanında farklılık göstermektedir. Örneğin, "Lojistik Performans Endeksi" geniş çaplı bir araştırmanın ürünü olarak ortaya çıkarken, "Gelişen Piyasalar Lojistik Endeksi" belirli kıstaslar ışığında seçilmiş değişkenler yardımıyla ölçülmekte, "Küresel Lojistik Rehberi" ise birden fazla kriter arasından seçilen bir "xfaktör" yardımı ile hesaplanmaktadır.

### ***1.3.1 Lojistik Performans Endeksi***

Lojistik operasyonların etkinliğinin ölçülmesinde önemli göstergeler vardır. Uluslararası lojistik faaliyetler; Ödeme sistemi, nakliye, antrepo/antrepo hizmetleri, gümrükleme gibi birçok kriteri içinde barındırır. Bu nedenle lojistik performansın ölçülmesinde kullanılan kriterlerin bir çatı altında toplanması zordur. Ülkelerin rekabet gücünü artırmak ve lojistik süreçlerin maliyetlerini azaltmak için çalışan Dünya Bankası, aralarında iş dünyası profesyonelleri ve akademisyenlerin de bulunduğu ortaklarla Lojistik Performans Endeksi'ni hesaplamaktadır. Dünya Bankası, ülkelerin lojistik performanslarını belirlemek üzere 2007, 2010, 2012, , 2014, 2016 ve 2018 LPI raporlarını yayınlamıştır. Endeks, ülkeler arasındaki lojistik rekabetin yönlerini hesaplamayı amaçlamaktadır. 2018 yılında hazırlanan raporda 160 ülkede 6.000'den fazla anket değerlendirildi. Lojistik Performans Endeksi (LPI) hesaplanırken (Arvis vd., 2018: 10);

1. Gümrük ve gümrük işlemlerinin etkinliği (Customs),
2. Ticaret ve nakliye ile ilgili altyapının kalitesi (Infrastructure),
- 3.Rekabetçi nakliye ücretleri ile kolay nakliye (International shipments),
4. Lojistiğin kalitesi ve kapasitesi, (Logistics quality and competence),
5. Sevkiyatların izlenebilirliği ve takip kabiliyeti (Tracking and tracing),
6. Belirlenen zaman içinde teslimat (Timeliness)

altı adet alt bileşen kullanılmaktadır. Bu faktörler, seçilen ülkelerdeki lojistik katılımcılara gönderilen anketlerin değerlendirilmesinden ortaya çıkmıştır. Lojistik Performans Endeksi,

ülkelerin anket sonuçlarına göre 1'den (en kötü) 5'e (en iyi) kadar puanlandığı çok boyutlu bir değerlendirme aracıdır.

### ***1.3.2 Gelişen Piyasalar Lojistik Endeksi***

Gelişmekte Olan Pazarlar Lojistik Endeksi, lojistik yatırım için seçilen 50 gelişmekte olan ülke pazarının çekiciliğini belirlemeye yönelik küresel bir araştırma olarak ortaya çıkmıştır (Agility, 2020: 8). Hesaplanan bu endeks kullanılarak gelişmekte olan ülkelerdeki pazarların lojistik yatırım cazibesi açısından birbirleri ile karşılaştırılması mümkündür (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015: 104). Bu endeks ilk olarak 2011 yılında yayınlanmıştır. İçerisinde alt değişkenler bulunan üç kategori içermektedir. Kategoriler:

1. Pazar büyüklüğü ve büyüme çekiciliği

2. Piyasa Uyumluluğu

3. Bağlantılılık

olarak ifade edilir.

### ***1.3.3 Küresel Lojistik Rehberi Endeksi***

Farklı ülkelerin lojistik kabiliyetlerini makro göstergelere dayalı olarak karşılaştıran Global Logistics Guide, Inbound Logistics Magazine tarafından yılda bir kez yayınlanmaktadır. Kullanılan veriler raporlar arasında farklılık gösterse de 2020 yılında yayınlanan 16. Global Logistics Guidelines aşağıdaki veri çerçevesinde oluşturulmuştur (Global Logistics Guide 2020, 2020: 1):

1. Gayri safi yurtiçi hasıla

2. İhracat rakamları

3. İthalat rakamları

4. Dünya Bankası

LPI Değeri Endekste yukarıdaki veri çerçevesine ek olarak X faktörü adı verilen başka bir değişken kullanılmaktadır. Bu değişken; siyasi istikrar, işgücü piyasası, doğrudan yabancı yatırım politikası değişkenlerinden biri olarak seçilebilmektedir.

#### ***1.4 Lojistiğin Temel Prensipleri***

Lojistik ilkeleri, lojistik faaliyetlerin planlanması ve yürütülmesi için bir rehber görevi görür. Herhangi bir lojistik operasyonda, lojistik ilkelerinin uygulama öncesinde ve sırasında takip edilmesini sağlamak için bu davranış kontrol edilmeli ve sürdürülmelidir. Lojistik uygulamalar genellikle pahalıdır ve bir ağ içinde yönetildiğinde genellikle maliyet etkindir (Keskin, 2011: 8).

Lojistik; Maliyet-hizmet karşılaştırmalarının en iyi organizasyonunu içerir ve hem ekonomik verimliliğin hem de hizmet kalitesinin elde edilmesini sağlar. Bu nedenle lojistiğin ilkelerine uyulmalı; Kontrol, koordinasyon ve yürütmeyi kolaylaştırır, rekabet avantajı sağlar, bilgi akışını yönetir, şirketler arasındaki işbirliğini ortadan kaldırır. Küreselleşme ve rekabet çağında stratejik iş kararları, bir işletmenin başarılı olup olmamasında çok önemli bir rol oynamaktadır (Keskin, 2011: 8).

##### ***1.4.1 Standart Olma***

Lojistik hizmet talep edenler için önemli bir konu da lojistik firmalarında sunulan hizmetlerin tanımı ve kapsamının standart olmasıdır. Ayrıca, malzeme, hizmet ve yöntem standartlarının sağlanması, piyasanın verimli bir şekilde işlemlerini sağlar. Lojistik süreçte tüm faaliyetler dikkatle değerlendirilmeli, müşteri veya ürün ayrımı yapılmadan belli bir standart sağlanmalı ve verilen hizmetin eksiksiz, kusursuz olmasına özen gösterilmelidir (Oktay, 2010: 4).

Uluslararası ticaret lojistiği operasyonlarının yürütülmesi için uluslararası standartların kullanılması önemlidir. Standardizasyon konusunda birlikte çalışabilmek, kullanabilmek ve yönetebilmek asgari hedef olarak tanımlanmalıdır (MEB, 2011:8).

Lojistik hizmetlerinde standart kriter, bu hizmetlerin uluslararası standartlara göre uygulanmasıdır. Bilgi sistemleri, demiryolları, konteynerler gibi temel unsurlarda

uluslararası standartları karşılayan ve küreselleşme sürecinde lojistik faaliyetleri aksatmayan; aksine zamanında ve etkili bir şekilde gerçekleşmesi önemlidir.

#### ***1.4.2 Ekonomik Olma***

Ekonomi biliminin dediği gibi kaynaklar sınırlıdır ve tüm ihtiyaçları karşılamak neredeyse imkansızdır. Tutumluluk ilkesi, mevcut sınırlı kaynakları mümkün olduğunca az kaynakla elde etmeyi amaçlar. Lojistiğin temel amaçlarından biri kaynakların etkin ve verimli kullanılmasıdır. Lojistik firmaları bu doğrultuda yeni stratejiler geliştirmelidir. Kaynak tahsisinde ve önceliklerin belirlenmesinde hem maliyet hem de zamanlama dikkate alınmalıdır(Çeralp,2009:25). Tasarruf ilkesinin temel unsuru, lojistik süreçlerin maliyetlerinin düşürülmesidir. Maliyet indirimleri, kazanma oranlarını artırır ve şirketlere pazarlarda rekabet avantajı sağlar.

#### ***1.4.3 Yeterlilikler***

Müşterilerin lojistik faaliyetler için yeterli koordinasyon desteğine sahip olmalarını sağlamak iş başarısı için esastır.Firmaların lojistik kaynaklarının yeterli seviyede olması onlara maliyet avantajı da sağlamaktadır. Lojistik yeterlilik kavramı, kaynakların verimli kullanımını ve tüm müşteriler için mümkün olan en verimli hizmet ağının oluşturulmasını içerir. Ayrıca stok seviyeleri optimal seviyelerde tutulmamalı ve fazla stoklar tutulmamalıdır (Güzel ve Aşar, 2017: 18). Lojistik faaliyetlerde kaynakların yeterli kullanımı, lojistik operasyonlar için büyük önem taşımaktadır. Özellikle beklenen maliyetlerin elde edilmesi ve istenilen verimin elde edilebilmesi için dönem ilkesi uygulanmalıdır.

#### ***1.4.4 Esneklik***

Esneklik, şirketlerin gelişen rekabet ortamında doğabilecek ihtiyaç ve gereksinimleri öngörebilme, sorunlara etkin bir şekilde yanıt verebilme ve çözüm üretebilme yeteneğidir. Çünkü günümüzde faaliyet gösterdikleri sektörler, müşteriler ve rakipler kısa sürede değişebilmektedir. Bu değişimleri ve belirsiz durumları öngörebilmek ve bu durumlarda etkili çözümler önerebilmek için esneklik gerekmektedir (Güzel ve Asar, 2017: 18). lojistik firmaları her zaman yeniliğe ve değişime açık olmalı ve bu değişime uyum sağlamak için



çeşitli önlemler almalıdır. Ayrıca şirketler her zaman esnek ve sektörler arası bir sistem kullanmalı ve geniş bir müşteri yelpazesine hizmet verebilmelidir. Lojistik uygulamaların sürekli değişen süreç ve koşullara uyum sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir (Koban ve Keser, 2013: 67).

#### ***1.4.5 Sadelik***

Lojistik firmaları, birçok firmanın dahil olduğu lojistik süreçleri planlarken ve yürütürken genellikle karmaşık ve zor bir yapı ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu gibi durumlarda basit ve kullanıcı dostu bir sistem kurulmalıdır. Lojistik operasyonların tüm noktalarında karmaşık oluşumlar yerine sadelik daha fazla verim ve dolayısıyla kaynakların daha verimli kullanılmasına yol açmaktadır (Kesin, 2011: 34). Lojistik faaliyetler için karmaşık bir yapı istenmez. Verimliliği artırmanın yolu basitlik ve kullanım kolaylığından geçer. Sadelik, kaynaklara erişimi kolaylaştırmakla kalmaz, aynı zamanda verimli kullanımlarını da sağlar.

#### ***1.4.6 İzlenebilirlik***

İzlenebilirlik, özellikle iletişim teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte, tüm iş akışı hakkında istenilen bilgilerin istenildiği zaman elde edilmesini ve olası sorunların daha baştan önlenmesini mümkün kılmaktadır. Sorunların erken tespiti ve çözümü izlenebilirlik ilkesi açısından önemli bir faktördür (Kesin, 2011: 34). İzlenebilirlik ilkesi, tüm teknik imkanlarla yürütülen faaliyetlerin niceliksel olarak zaman, durum ve yer açısından anlamlı bir şekilde kontrol edilebilmesi ve ortaya çıkabilecek veya çıkmayabilecek sorunlarla önceden ilgilenilebilmesi için önemlidir.

#### ***1.4.7 Koordinasyon***

Lojistik faaliyetlerde istenilen başarıya ulaşılabilmesi için lojistik hizmetleri planlayan, gerçekleştiren ve teslim alanlar arasında koordinasyon sağlanmalıdır. Lojistik faaliyetlerin etkinliği, bu faaliyetler arasındaki etkin koordinasyon ile mümkün olmaktadır (Çeralp, 2009: 24). Lojistik planlamada, lojistik faaliyetlerde bulunan tüm birimlerin birbiriyle uyumlu olması ve lojistik operatörleri ile müşteriler arasında koordinasyonu sağlaması gerekmektedir.

## ***1.5 Lojistiğin Bölümleri***

### ***1.5.1 Tedarik Lojistiği***

Dar anlamda malzeme ve tedarik yönetimi fonksiyonlarını yerine getiren tedarik lojistiği, gelen malzemelerin tedarik kaynağından üretim noktalarına akışını ele almaktadır. Tedarik lojistiği ise hammaddeden tedarikçilere ve firmalara kadar olan süreçte yükleme, boşaltma, taşıma, paketleme, depolama ve bilgi yönetimi faaliyetlerini içermektedir. İş lojistiği tedarik süreci; Doğru tedarikçiyi seçme, envanteri iyi yönetme, zaman yönetimini optimize etme gibi faaliyetlerin performansına önemli katkı sağlar (Yavuz, 2006:103). Tedarik lojistiği, bir işletmeye değer katan birçok faaliyeti içerir. Tedarik lojistiğinde ürün ve hizmetler oluşturulurken tüm ticari faaliyetlerin ve süreçlerin dikkate alınmasını içerir. Tedarik, bir şirketin üretim ve dağıtım faaliyetlerini yürütmek için ihtiyaç duyduğu malzeme ve hizmetlerin sağlanması olarak ifade edilmektedir. Tedariklerin yerinin seçimi, kullanılacak malzemeler, kalite kontrolü ve teslim alınması gibi birçok faaliyeti içerir. Tedarik ile satın alma arasındaki en büyük farklardan biri; Ürün veya hizmet piyasaya çıkmadan önce, yani planlama sürecinde satın alma yapılırken satın alma daha sonra yapılır. Bu bakımdan bu iki kavram birbirinden farklıdır. Diğer bir ifade ile satın alma, lojistik süreçte önemli bir yere sahiptir ve bu sürecin doğru planlanması firmalara büyük bir maliyet avantajı sağlamaktadır (Keskin, 2011: 25).

### ***1.5.2 Üretim Lojistiği***

Üretim lojistiği, tüketiciye ulaşmak için siparişlere göre ürün üretme sürecidir. Bu lojistik sürece araştırma ve geliştirme faaliyetleri de eklenir. Başka bir deyişle; Tedarik lojistiğinde inşa edilen bu ürün aynı zamanda son kullanıcıya doğru atılan bir adım olarak da temsil edilmektedir. Üreticinin ürün toplama, depolama ve dağıtım güvence sisteminin işleyişini sağlayan tüm faaliyetleri içerir. Son otuz yılda, küresel pazarın artan rekabet gücü, hem ürün kalitesi hem de ürün üretim sistemlerinin etkinliği üzerinde artan baskılarla sonuçlanmıştır. Teknolojideki gelişmeler, üretim yöneticilerine bir üretim tesisinin performansını hem kalite hem de üretim lojistiği açısından daha iyi kontrol etmeleri için birçok fırsat sağlamıştır. İlk

olarak, sensör teknolojisindeki gelişmeler, yüksek doğruluk ve çeşitli ürün özelliklerinin kısa sürede çevrimiçi olarak hızlı bir şekilde kontrol edilebilmesini sağlamıştır (Colledani, Marcello ve Tullio, 2011: 489). İkincisi, üretim kontrol sistemleri ve makine veri toplama sistemleri, makinelerin parça ürettiği durumları izlemek için fiili üretim tesislerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Üretimdeki bu teknolojik devrimin bir sonucu olarak, üretim ve kalite yöneticileri, atölyeden güvenilir geri bildirim almak için günlük olarak büyük miktarda veri toplamak zorundadır. Pazar ihtiyaçları ve teknolojik imkanlar, verimliliğin kalitesi ve yapısı göz önüne alındığında, akademisyenler ve uygulayıcılar tarafından iki ayrı alan olarak kabul edilmiştir (Colledani, Marcello ve Tullio, 2011: 488).

Öte yandan, üretim lojistiğinin performans ölçütleri ile ilgili olarak, Üretim Sistemleri Mühendisliği çalışma alanı, üretim sistemlerinin davranışını anlamak ve verimli fabrikalar tasarlamak için geliştirilmiştir. Bu çalışma, sistemin üretim hızını ve sürekli çalışmasını tahmin etmek gibi verimlilikle ilgili sorunlara odaklanmış ve iyi bir önbellek yapılandırması ortaya koymuştur (Colledani, Marcello ve Tullio, 2011: 489). Bu iki alan arasındaki bağlantı, endüstriyel deneyime dayalı üretim sistemlerini tasarlarken performans ve kalite ölçümlerini birlikte dikkate alma ihtiyacını göstermektedir. Birçok nokta kalite ve üretim lojistiğinin birbirine bağlı olduğunu da göstermektedir. Örneğin, üretim sisteminin yapısı kalite kontrol sisteminin performansını etkiler (Colledani, Marcello ve Tullio, 2011: 489).

Literatürde yer alan başka bir çalışmada; Üretim sürecinde, hammaddelerin depodan üretim bölümlerine taşınması, hammadde ve yarı mamullerin depoda taşınması ve paketlenmesi gibi tüm faaliyetler üretim lojistiğinde temsil edilmektedir (Deran, Arslan ve Köksal, 2014: 11).

### ***1.5.3 Dağıtım Lojistiği***

Dağıtım lojistiği, üretim süreci sonunda nihai ürünün paketlenmesi, ardından dağıtım zincirinde depolanması, hızlı ve ekonomik bir şekilde taşınması ve en uygun koşullarda müşterilere dağıtılması sürecidir (Çekerol, 2013:11). Dağıtım lojistiği, ürünün üretilmesinden tüketime kadar olan sürece hakim olunan bir iş akışı olarak ifade edilebilir. Fiziksel dağıtım hizmetleri, oradaki faaliyetin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır.

Paketleme, depolama, nakliye, nakliye gibi faaliyetler dağıtım lojistiğinin aşamalarından bazılarıdır. Etkili dağıtım lojistiği yönetiminin amacı, daha iyi bir dağıtım stratejisi önermek ve iş beklentilerine olumlu yanıt vermektir. Ürün alıcıya doğru zamanda ulaşmaz ise rekabet avantajına zarar verebilir ve müşteri kaybına neden olabilmektedir. Dağıtım lojistiğinin etkin kullanımını daha ucuz ve daha hızlı ulaşımaya yol açar (Koban ve Keser, 2013: 114).

#### ***1.5.4 Tersine Lojistik***

Tersine lojistiğin ilk açıklamalarından biri 1981'de Lambert ve Stock tarafından yapılmıştır. Bunu "tek yönlü bir caddede yanlış yöne gitmek" olarak tanımlarlar çünkü çoğu sevkiyat öyle değildir. Bu tanım tersine lojistiğin "dağıtım kanalında malların üreticiye taşınması" (Rogers ve Lembke, 2001: 135) olarak tanımlanmasına benzer. Tersine Lojistik, tüketiciler tarafından iade edilen ürünler için yeniden kullanım alanı yaratmayı hedeflemektedir. Yani bu süreçte müşteriden üreticiye bir akış ve geri dönüşüm söz konusudur. Günümüzde tersine lojistik kavramı, birçok şirketin ekolojik çevre ile ekonomi arasındaki ilişkiyi güçlendirme çabalarına yön vermektedir (Çetik ve Batuk, 2013: 366).

1980'lerde tersine lojistiğin kapsamı, müşterilerden imalatçılara doğru yukarı doğru hareket eden malzemelerle sınırlıydı. 1998 yılında Stock, tersine lojistiğin ürün iadeleri, kaynak azaltma, geri dönüşüm, malzeme değiştirme, malzeme yeniden kullanımı, atık arıtma ve geri dönüşüm, onarım ve geri dönüşümdeki rolünü eklemiştir (Rogers ve Lembke, 2001: 135). Literatürde yer alan bir diğer çalışma ise tersine lojistiği, tüketiciler tarafından daha önce kullanılmış ve artık ihtiyaç duyulmayan ürünlerin geri dönüştürülmek üzere geri dönüştürülecek tesislere taşınması olarak tanımlamaktadır. Lojistik süreci genellikle ürünlerin müşteriye hareketini içerecek şekilde incelenirken, tedarik zincirinde geri akış çalışması 1980'lerden beri yürütülmektedir (Kılıç, 2005: 4).

Dünya nüfusu hızla artmakta ve tüketim de bu artışa paralellik göstermektedir. Bu durum da kullanılabilir kaynakların azalmasına neden olmaktadır. Dünyanın devamlılığını sağlamak için nüfus artışına göre sınırlı sayıda ürün gelecek için risk oluşturmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ve küreselleşme ile birlikte lojistik sektörü her geçen gün gelişip değişmekte ve insanoğlunun çevreye olan ilgisinin artmasına neden olmaktadır. Ancak tüketim noktasına

giden ürünler belli sebeplerle üretim noktasına geri gönderilmekte ve düzenleme ile tekrar kullanılmaktadır. İade edilen ürünler tersine lojistiğin temelini atmıştır. Bu durum işletme için doğru kullanıldığında maliyeti büyük ölçüde düşürmektedir. Firmaya hem ekonomik hem de çevresel fayda sağlayan bu süreç firmalar tarafından da kullanılmaya başlanmıştır. Geri dönüşüm sürecinde, atıktan yeni materyaller çıkarmak için toplama, ayırma ve değiştirme gibi çeşitli süreçleri içerir. Tersine lojistik, sadece ekonomik faydalar sağlayacağı için dönüştürücü bir süreç değil, aynı zamanda çevre kirliliğini azaltmada da bir etkiye sahiptir.

Tersine lojistik;

- Ürünlerin hatalı imal edilmesi, ambalajlanması ve üretim aşamasında ürünlerin ambalajlanması nedeniyle üretim sırasında kusurlu olan ürünleri kapsayan işlemler,
- Üretimin son tüketiciye ulaşmasından sonra, müşterinin gereksinimleri dışında ürüne yönelik müşteri memnuniyetsizliğinden kaynaklanan yeniden satın alma işlemleri,
- Müşterinin kullanımı sırasında ürünün bakım ve onarımının yapılması,
- Ürünün kullanım ömrünün sona ermesinden sonra ürünün kendisinin veya ürün parçalarının nihai müşteriye teslim edilmesi,
- Tüm faaliyetlerini kuralları dikkate alarak koordine etmek ve yönetmek , yasalar, işletme faktörleri, ekonomi ve kurumsal sorumluluk olarak etkin yönetimini içermektedir (Acar ve Köseoğlu, 2014: 350-351).

Tersine lojistik, ürünlerin tüketiciden satıcıya taşınması, depolanması ve sınıflandırılması faaliyetlerini içerir. Arızalı, kusurlu veya son kullanma tarihi geçmiş ürünler, boş karton veya kutu gibi yeniden kullanılabilir malzemelerin iadesini de içeren çeşitli nedenlerle iade edilir. Diğer bir deyişle lojistik akışın tersidir. Kullanılmış, zarar görmüş veya müşteriden toplanarak üretime alınan veya atık toplama işlemine gönderilen ürünler de bu kapsama dahildir (Keskin, 2011: 35). Tersine lojistik uygulandığında ortaya çıkan maliyetler; Firmanın faaliyet gösterdiği sektöre, firma lokasyonuna/durumuna ve firmanın kanal

tercihlerine göre değişmekle birlikte tersine lojistik faaliyetlerinin ekonomik açıdan büyük önem taşıdığı tespit edilmiştir. Bu alandaki olumlu gelişmeler sayesinde gelecekte tersine lojistik uygulamalarının işletmelerde yaygınlaşması beklenmektedir (Keskin, 2011: 35).

### ***1.6 Lojistik Operasyonlar***

Lojistik, birçok farklı alanı kapsayan ve ilgili departmanların ortak işbirliğini gerektiren bir faaliyetler bütünüdür (Kaçmaz, 2014: 52). Küreselleşmenin neden olduğu artan rekabet ortamı, işletmeleri farklı rekabet yöntemleri aramaya yöneltmiştir. Firmaların yöneldiği arama yönlerinden biri de lojistik faaliyetlerdir. Lojistik kavramının kapsamının genişlemesi, lojistik faaliyetlerin ve iş sektörünün önemini artırmıştır. Lojistiğin kapsamı ve uygulama alanı her geçen gün yaygınlaştıkça, farklı uzmanlık alanlarını da içine alan lojistik kavramı giderek daha önemli hale gelmektedir (Taşlıyan vd., 2016: 43). Faaliyet gösterdikleri pazarda varlıklarını sürdürmek ve pazardaki diğer firmalarla rekabet güçlerini artırmak için entegre bir lojistik hizmet paketi sağlamaya çalışırlar (Gülenç ve Karagöz, 2008: 83). Bu durum aynı zamanda lojistik faaliyetlerin iş performans analizi, iş planlaması ve tasarımına dahil edilmesini gerektirmektedir. Lojistik faaliyetler; İstenilen ürünleri en uygun zamanda, en uygun yerde, istenilen miktarlarda, minimum maliyetle ve en hızlı yöntemlerle tüketiciye ulaştırmayı amaçlamaktadır.

Temel amacı lojistik olan tüm bu faaliyetlerin eş zamanlı olarak istenilen standartlarda yürütülmesine imkan veren bir sistem uygulamada mümkün olmamaktadır (Gümüş, 2009: 102). Ürünün ilk noktadan nihai noktaya taşınması sırasında verilen tüm hizmetlerin kalitesi, bir yandan firmanın istediği şekilde kalitesi, diğer yandan bu hizmetlerin minimum maliyetle gerçekleştirilmesi esastır. Lojistik sektöründeki tüm firmaların ulaşmak istediği hedeftir (Şen, 2014: 103). Lojistik hizmet sağlayıcıların istenilen seviye ve kaliteyi en düşük maliyetle yakalayabilmesi, lojistik hizmetlerin entegrasyonuna bağlı olacaktır. Firmaların sunduğu hizmetleri birleştirek firmanın tek bir fonksiyonel alanında alınan herhangi bir karar diğer tüm alanları etkileyebilmektedir. Alınan bir kararın diğer kuruluşlar üzerindeki etkisi, şirketin tüm fonksiyonlarının birbiriyle yakından ilişkili olması ile ilgilidir. Öncelikle müşteri memnuniyetini hedefleyen lojistik faaliyetler, farklı yazarlar tarafından ve farklı

gruplarla ifade edilmekle birlikte bir lojistik sistemin temel taşlarını temsil etmektedir. Uygulandıkları sektöre göre kurumsal lojistik, askeri lojistik, etkinlik lojistiği ve hizmet lojistiği olarak karşımıza çıkan temel lojistik faaliyetler genel kabul gördüğünde aşağıdaki alt bölümlerde sıralanmıştır (Özcan, 2008:3).

### ***1.6.1 Talep Tahmini***

Talep Tahmini; Mal, hizmet ve bir sonraki dönemde talep edilecek miktarın önceden belirlenerek planlanması olarak tanımlanmaktadır. Talep yönetimi bilgilerine dayalı olarak talep azami ölçüde karşılanırken; Zamanı, maliyeti, maliyeti ve envanteri en aza indirmeyi amaçlar. Talep yönetimi, doğru talep tahmini ve esnek üretim kapasitesi ile sağlanır (Gürdal, 2006: 23). Planlama ve izleme ihtiyaçları; tüketici ihtiyaçlarına göre reklam stratejileri ve satış gücü hacimlerini belirlemek için pazarlama faaliyetleri; Üretim organizasyonu ve üretim sürecindeki üretim faaliyetlerine, lojistiğe ürünlerin tesis talep yapısına göre nerede ve ne kadar üretildiği ve nereye taşınacağı konusunda rehberlik ederek iş verimliliğinin artmasına olanak sağlar (Akyıldız, 2004: 8).

Geçmiş veya şimdiki verileri kullanarak gelecekteki muhtemel olayları kestirebilme yeteneği, durumu olarak bilinen “tahmin”, lojistik operasyonlarda planlama açısından önemli bir yer tutmaktadır. Şirketler iş hacmine göre farklı tahmin yöntemleri kullanabilirler. Büyük firmalar daha matematiksel ve istatistiksel yöntemler kullanarak tahminlerde bulunsalar da, nispeten küçük firmalar çoğunlukla buluşsal yöntemler kullanır. Artan rekabet nedeniyle tedarik zincirindeki aşamalar arasında bilgi paylaşımı ve koordinasyon ihtiyacı da artmaktadır. Bilgi paylaşımı ve koordinasyon derecesinin arttığı sistemlerde tahmin edilen hata oranı azalır (Koban ve Keser, 2008:92).

Lojistik yönetiminin bir parçası olarak talep tahmini; Sipariş edilecek ürün sayısı, mağazalara veya mağazalara sevkiyat gibi sorunları çözer. Bazı düzenlemelerde, lojistiğin kapsamı imalat sürecini içerecek şekilde genişletilmiştir. Bu nedenle lojistik, pazarlama, dağıtım ve üretim birimlerinin planlanması ve tahmin edilmesi ile doğrudan bağlantılıdır (Ersoy ve Ersoy, 2011: 125).

### ***1.6.2 Envanter Yönetimi***

Lojistik sürecinde önemli bir faaliyet alanı olan envanter; hammadde, yarı mamul, üretilen ürünün tamamı veya bir kısmında kullanılan mal miktarına zilyetlik denir. Diğer bir deyişle envanter, gereğinden fazla bir yerde tutulmasıdır (Kayabaşı, 2010: 97). Envanter yönetimi; Hammadde ve bitmiş ürünler için envanter politikalarının düzenlenmesini ve tam zamanlı üretim stratejilerinin tanımını içerir. Envanter, üretimi planlanan seviyelerde sürdürmek ve ürünlerin gerekli özelliklere göre teslimatını ve satışını gerçekleştirmek için ihtiyaç duyulan kalemlerin stokta tutulmasını içerir. Envanter, firmaların arz ve talep dengesinin kurulmasında rol oynar (Özdemir, 2004: 92).

Envanter yönetimi en önemli lojistik faaliyetlerden biridir. Stok yönetiminin başlıca amaçları şunlardır (Demir ve Gümüšoğlu, 2009: 540):

- Ani talep artışını karşılayacak kadar ürünü şirkette bulundurmak,
- Üretici firma için üretime ara vermeden devam etmek,
- Toptancı perakendeci için, müşterinin bir rakibe geçmesini engeller.

Envanter yönetimindeki herhangi bir yanlış adım, yalnızca müşteri hizmetlerini ve dolayısıyla satışları etkilemeyecek, aynı zamanda işletme için kritik bir maliyet faktörü olan karlılığı da olumsuz etkileyecektir. Bu bağlamda, envanter yönetiminin müşteri hizmetleri ile maliyet ve envanter arasında bir denge kurması beklenir. Envanter yönetimi, ürünlerin satın alınması ve kullanılması, hammaddelerin, yarı mamullerin ve ürünlerin kontrolüdür.

Son yıllarda envanter yönetiminin önemi artmıştır. Artan öneminin nedenlerinden biri, tam zamanında üretim sistemlerinin geliştirilmesi ve envanterin minimumda tutulmasıdır. Diğer bir sebep ise hızla değişen ürün gamı ile talebe daha hızlı cevap verme ihtiyacının doğmasıdır. Aynı zamanda varlık yaşam döngüsünün kısalması ile stok yönetiminin önemi artmıştır. Stok yönetiminin temel amacı, stok seviyelerini belirli bir seviyede tutmak ve istenilen ürünün, istenilen zamanda, istenilen yerde, istenilen kalitede ve istenilen seviyede, istenilen fiyatta bulunmasını sağlamaktır (Çelikçapa, 2007). : 167) . Şirketler, bitmiş



ürünlerin son kullanıcıya akışından çok, üretim sürecine girene kadar hammadde akışıyla daha fazla ilgilenmektedir. Malzemelerin ve üretim sürecine dahil edilecek bir dizi malzeme ve malzemenin temini ve yönetimine malzeme yönetimi veya malzeme yönetimi denir (Yıldırım, 2009: 178).

Literatürde lojistik kavramının stok yönetimi ile aynı anlamda kullanıldığını görmekteyiz. Ancak lojistik kavramı, hammaddelerin üretim sürecine dahil edildiği noktaya kadar olan akışı ile ilgilenen şirketler tarafından malzeme yönetimi ile eşdeğer kabul edilebilir. Bir işletmenin malzeme yönetimindeki başarısı, işletmenin genel başarısında son derece etkilidir. Özellikle günümüzde teknolojinin gelişmesiyle birlikte malzemelerin yönetimi çok önemli hale gelmektedir (Gourdin, 2006:2).

Envanter tutmanın şirket için avantaj ve dezavantajları vardır. Birinci avantajı, üretim sürecinde herhangi bir kesinti yaşanmayacak olmasıdır. Üretimin durdurulması veya ertelenmesi gibi durumlarda gecikme gibi durumların önüne geçmek için stokta bulunan ürünler kullanılabilir. Diğer bir faydası da işgücü verimliliğinin artacak olmasıdır. Aynı zamanda, şirketin gelecekteki fiyat artışlarından kar elde etmesini sağlayacaktır. Talep tahminlerindeki hatalardan kaynaklanan kayıplar ortadan kaldırılacaktır.

Envanter tutmanın dezavantajına bakacak olursak; en önemlisi, envanterin bozulma veya değer kaybı durumudur. Aynı zamanda şirket stok tutarak sabit maliyetlerini artırır. Envanter tutmak işletme için bir yandan iyi bir yandan da zararlıdır. Bir envanter türü seçerken dikkate alınması gereken birçok faktör vardır. Tedarik zinciri, tedarik zincirinin tutacağı envantere ilişkin bir strateji uygularken ürün özellikleri, pazar koşulları ve talep yapısı gibi parametreleri dikkate alınmalıdır. Firmaların yapabildiği stok türleri incelendiğinde genel olarak dört kategori olduğu söylenebilir (Görçün, 2013: 74).

### ***1.6.3 Müşteri Hizmetleri***

Müşteri hizmeti, müşterinin tüm yönlerini en uygun maliyet-hizmet-gelir oranında dikkate alan müşteri odaklı hizmet olarak tanımlanır. Stratejik lojistik müşteri hizmetleri, maliyet avantajı sağlayan faaliyetlerden biri olarak yönetiminin bir parçası olarak kabul edilmektedir

(Akyıldız, 2004: 7). Lojistik, farklı şirketler için farklı şeyler ifade eder. Bu, malzemelerin, malzemelerin ve bileşenlerin üretim noktasına akışından ziyade üretim hattının sonundan son kullanıcıya kadar bitmiş ürünlerin akışına daha fazla odaklanan şirketler için fiziksel dağıtım anlamına gelebilir.

Fiziksel teslimat, uzun süredir lojistik kavramının yerine kullanılmaktadır ve bazı yazarlar tarafından hala kullanılmaktadır. Aslında lojistik geniş bir kavram olduğu için fiziksel dağıtım da içermektedir. Yazarların araştırmalarında bu terimleri birbirinin yerine kullanması belki de bu nedendir (Gourdin, 2006: 3). Pazarlama karmasının bir parçası olan fiziksel dağıtım, dağıtım kanalı boyunca devam eden sistematik ve birbiriyle bağlantılı bir işlem türüdür. Dağıtım, şirket tarafından üretilen mamul, yarı mamul veya hammaddelerin üretim noktasından satış noktasına taşınmasını da içerir. Fiziki dağıtımda, ürünleri kullanıcılara dağıtırken her zaman aynı yöntem izlenmemektedir. Son kullanıcı firmaya gelip ürünü satın alabilir, aracı kullanılabilir veya firma ürünü son kullanıcıya teslim edebilir (Küçük, 2011: 19-23).

#### ***1.6.4 Sipariş İşleme***

Lojistik operasyonlarının alt bileşenlerinden biri olan stok yönetimi ile stok seviyelerinin planlı seviyelerde tutulması ve kontrol mekanizmasının kurulması bu amaca hizmet edebilir. Lojistiğin en önemli alanlarından biri olan sipariş işlemenin temel amacı, tüketici ihtiyaçlarını zamanında karşılamaktır. Emir işlemenin en doğru teknik ve yöntemlerle yönetilmesine özen gösterilmelidir. Günümüzün rekabetçi işletmeden işletmeye ortamında, iş emri karşılama yönetimi, müşteri hizmet kalitesinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Öte yandan bu süreçler sayesinde özellikle son yıllarda tüm sipariş işlemleri elektronik ortama taşınmaya başlandı. Lojistik sürecinde sipariş işlenir. Bu nedenle, sipariş işleme sistemi tarafından sağlanan bilgilerin hızı ve kalitesi, tüm lojistik sistemin maliyet ve verimliliği üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir.

Sipariş karşılama, müşteri gereksinimlerinin istenilen yer ve zamanda teslim edilmesi ile ilgili faaliyetleri içermektedir (Çekeroğlu, 2013: 42). Sipariş işleme işlevindeki bir hata, siparişin zamanında teslim edilmemesine neden oldu. Satıcı ile müşteri arasındaki ilişkiyi

etkileyecek sorunlar ortaya çıkar. Bu nedenle etkili sipariş işleme, sipariş sürecinin tüm adımlarının iyi bir şekilde kontrol edilmesini gerektirir (Deran, Arslan ve Hatiboğlu, 2014: 33).

Lojistik operasyonların temeli olan siparişlerin doğru alınması, planlanması ve takibi müşteri memnuniyeti için çok önemlidir. Müşteriler, siparişlerinin zamanında ve doğru bir şekilde teslim edilmesini ister, bu nedenle sürecin dikkatli bir şekilde yönetilmesi gerekir. Tüketici memnuniyeti düşünüldüğünde firma her zaman önceliklidir. Firma mükemmel bir taşıma, depolama veya taşıma sistemine sahip olsa bile ürünlerin zamanında veya zamanında tüketicilere ulaştırılamaması, sürecin tamamen doğru planlanmaması firmayı firma aleyhine çevirmektedir. Bunun olmasını önlemek için şirketler her zaman talebi doğru bir şekilde planlamalı ve ürünleri tüketicilere mümkün olan en kısa sürede teslim etmelidir. Sipariş, şirketin ürettiği veya doğrudan tüketiciye sattığı mal/hizmetlerin tüketici tarafından doğru miktarda ve şirketten istenilen miktarda satın alınmasıdır.

Öte yandan, sipariş takibi, tüketicilerin istedikleri ürünleri doğru yere ve doğru zamanda teslim etmeleri için düzenlenen bir dizi faaliyet durumudur. Başka bir deyişle, bir satın alma siparişi, bir şirketin bir ihtiyacı karşılamak için bir tüketiciye bir ürün teslim etmesidir. Sipariş takibi ise tüketiciye kaliteli hizmet sunabilmek için istenilen ürünün akışının kusursuz ve hızlı bir şekilde takip edilmesidir (Nalçakan ve Er, 2012: 16).

### ***1.6.5 Nakliye***

Nakliye, lojistik hizmetlerin sağlanması sürecinde önemli bir rol oynar. Taşımacılık sektörü, lojistik sektörüne benzer olarak değerlendirilmektedir. Bu iki alanın neredeyse aynı kavramlar olarak kabul edilmesinin en önemli nedeni, lojistiğin her aşamasında taşımacılığın öneminin değer kaybetmemesi ve öneminin günümüze kadar korunmasıdır. Türk Dil Kurumu ulaşım kavramı; “İnsanlar, mülkler vb.Malların çeşitli vasıtalarla bir yerden başka bir yere taşınması, nakliye işi” şeklinde tanımlar. Nakliye, üretici ile aracın tüketiciye ulaştığı an arasındaki zaman aralığıdır. Daha detaylı olarak süreç içerisinde gerekli belgelerin düzenlenmesinden mal veya hizmetlerin bir yerden bir yere taşınmasına ve tüketicilere ulaştırılmasına kadar bu tür hizmetleri içeren daha geniş ve karmaşık bir alan haline

gelmiştir. Taşımacılık sektörü dış ticaretin vazgeçilmez bir parçasıdır. Güçlü bir ulaşım altyapısı, yüksek düzeyde ekonomik gelişme ve verimlilik sağlar (Çancı ve Erdal, 2003: 24). Taşımacılık temel olarak beş ana başlık altında toplanabilir (Çancı ve Erdal, 2009: 19):

- Karayolu taşımacılığı
- Demiryolu taşımacılığı
- Deniz taşımacılığı
- Hava taşımacılığı
- Boru hattı taşımacılığı

Taşıma türünün seçimini birçok faktör etkiler. Bu faktörler şu şekilde sıralanabilir (Waters, 2003: 316):

- Hammadde değeri
- Güvenilir nakliyenin önemi
- Transit süresi
- İtibar ve güvenilirlik nakliye istikrarı
- Maliyet/esneklik oranı
- Tarifeler ve teslimat sıklığı

### ***1.6.6 Depo Yönetimi***

Depo yönetimi tamamlayıcıdır ve tüm lojistik faaliyetlere dahildir. Lojistiğin temel operasyonlarının bir parçası gibi görünen depo yönetimi, diğer süreçlerin yönetilmesine ve altyapının oluşturulmasına olanak sağlar. Depolama operasyonları, genel olarak ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınması sırasında ürünlerin depolandığı alanlar olarak tanımlanmaktadır. Nihai bir mal, üreticiden tüketiciye geçiş sürecinde belirli aşamalardan geçer. Bu adımların atılması, belirli maliyetleri beraberinde getirdiği için lojistik sektöründe

bir boşluk oluşmasına neden olmuştur. Depolama, bir şirketin hammaddeleri, yarı mamulleri veya mamulleri zamanın farklı noktalarında depoladığı ve elinde tuttuğu bir lojistik sistemin ana süreci olarak düşünülebilir.

Firmalar depo sürecini daha verimli geçirmek için sistemli bir yapı içerisinde çalışarak maksimum hıza ulaşırlar. Depo yönetimi ile firmalar karşılaşacakları maliyetleri en aza indirir. Depo yönetimi, deponun düzenlenmesi, korunması ve kontrolü olarak tanımlanmaktadır. Depo yönetiminde süreç, istenilen ürünün depo alanına ulaştırılması ile başlar ve o ürünün dağıtım merkezlerine sevk edilmesi ile son bulur. Dolayısıyla belirli bir süreci temsil etmektedir (Görçün, 2013: 10). Şirketler, depolama operasyonlarını depolama şirketlerine yaptırarak bazı cezalardan kurtulmaktadır. Kaynak tasarrufu sağlayarak sabit maliyetleri (yatırım, işletme gibi) ortadan kaldıracaklardır. İkinci tasarruf, barındırmayı daha uygun hale getirmeleridir. Depolama işlemlerini gerçekleştiren firmalar, ayrılan birim başına depolama maliyetlerini daha uygun bir fiyata indirmektedir (Görçün, 2013: 18).

Depo yönetimi lojistik süreçte önemli bir yer tutmaktadır . Bu önemin başlıca nedenleri şunlardır (Tokol, 2007: 122):

- Bazı ürünler belirli zamanlarda imal edilmektedir. Ama sürekli tüketiliyor.
- Bazı ürünler zaman zaman düzenli olarak üretilmektedir. Ancak belirli zamanlarda tüketilmektedir.
- Ürün fiyatlarında beklenen artış veya kıtlık gibi durumlara karşı bir önlem olarak mal stoklama işlemi gerçekleşmektedir.
- Stoklama işlemi, fiyatın düşmesi umuduyla gerçekleşir.
- Muhafaza, bozulabilir ürünler tüketiciye ulaşmadan önce gerçekleştirilir.

Depolama prosedürleri, ürünlerin depolanması ve korunması, malların doğasına ve varış yerine göre sınıflandırılması ve sevkiyata hazırlanmak için gerekli kayıtların tutulması gibi faaliyetleri içerir. Depolanırken belli aşamalardan geçmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bu temel arşivleme adımları şu şekildedir (Erdal, 2013:86):

Birinci Adım: Giriş süreci işlemi denir. İlk aşamada mallar depoya gelir. Bu işlem sırasında mal kontrol edilir ve üründe hasar varsa o sırada müdahale edilir. Üretim veya dağıtım merkezinde korunur.

İkinci Adım: Buna fiziksel depolama denir. Bu adımda ürünler özelliklerine göre sıralanır ve ardından bölümlerine yerleştirilir. Bölmeler, bölünme ve yükseklik bölgelerine ayrılmıştır. Mallar ayrılmış alanlarda daha düşük bir maliyetle tutulur. Aynı zamanda stok depolama sistemleri ve paletler de bu alanda yer almaktadır.

Üçüncü Adım: Buna emir almak denir. Bu aşamada, mallar fiziksel olarak hareket etmektedir. Bu hareket yardımcı cihazlar tarafından sağlanır. Yardımcı ekipman olarak mobil asansörler ve raflar tercih edilebileceği gibi manuel veya forklift operasyonları da tercih edilebilir. Ayrıca malın kalite kontrol testleri de yapılır ve bu aşamada ayıplı mal ayrıştırılır.

Dördüncü adım: Ürün paketleme ve montajı bu aşamada yapılır. Muayeneden geçen mallar, depoda ve nakliye sırasında herhangi bir risk oluşturmayacak şekilde paketlenir. Paketleme tamamlandıktan sonra firmanın benzer ürünleri toplanmakta ve dağıtımına hazır hale getirilmektedir.

Beşinci Adım: Bu, çıkış ve yükleme işlemidir. Bu aşamada, ilgili ürünün nakliye aracına ve bitiş noktasına yüklenmesi için fiziksel bir hareket planlanır. Tedarik zincirinde depolama en az nakliye kadar önemlidir. Depolama, depolanan ürünleri gelecekteki tüketim için verimli bir şekilde depolayarak zamandan ve yerden tasarruf sağlanmasıdır.

Basitçe söylemek gerekirse, depolama, tedarik zincirinin herhangi bir aşamasında ürünlerin tutulmasıdır. Depolama süreci, ürünlerin geldiği yerden teslim alınması, teslim alınan ürünlerin depolanması ve bir sonraki sevkiyata kadar hazırlanması faaliyetlerini içermektedir. Bu nedenle zaman ve mekan avantajı sağlayarak tüketicilere daha verimli hizmet sunmayı amaçlar (Şen, 2014:86).

### ***1.6.7 Elleçleme***

Ürünün belirli bir yerden belirli bir yere işçilik veya ekipman kullanılarak taşınmasına elleçleme denir. Elleçleme süreci; ürünü daha iyi korumak, ticari görünümünü ve kalitesini

iyileştirmek veya dağıtımına veya yeniden satışa hazırlamak amacıyla elle veya ekipmanla; Ürünün temel özelliklerini değiştirmeyen işlemlere denir (Nebol, 2017: 194). Elleçleme sürecinde dikkat edilmesi gereken bazı noktalar şunlardır (Nebol, 2017: 194):

- İşlem sayısını en aza indirme.
- Ürün aralığını azaltma.
- Ürünü taşımaya başladıktan sonra mümkün olduğu kadar uzun süre taşımaya devam etme
- Standart taşıma ekipmanı kullanma
- Düzenli bir ürün nakliye ortamı oluşturma
- Kayıp ve hasarı en aza indirme

Elleçleme doğrudan depolamaya bağlıdır. Depolanan ürünleri lojistiğin erken bir aşamasında nakliyeye ve son aşamada depolamaya veya dağıtımına uygun hale getirmeyi amaçlayan faaliyetler, malzeme elleçleme olarak bilinir. Malzeme elleçleme, ürünlerin özelliklerini değiştirmeden tedarik zincirinde istiflenmesi, ambalajın değiştirilmesi, taşıma tesisleri ve bakım gibi faaliyetleri içerir. İşlemenin ürüne değer katmayan hatta maliyetini artıran bir faaliyet olması bu süreçte optimizasyonun önemini artırmaktadır. Aksi takdirde gereksiz bertaraf faaliyetleri nedeniyle maliyetler gereğinden fazla artacaktır (Keskin, 2011: 369).

### ***1.6.8 Gümrükleme***

Firmalar, lojistik sürecin bir parçası olarak dış ticaret sürecini yürütürken gümrükleme sürecini de başlar başlamaz başlatırlar. Lojistik ve gümrük kavramı son dönemde ayrılmaz iki kavram haline geldi ve lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar bu faaliyeti gerçekleştirirken ek gümrükleme masraflarına katlanmak veya başka firmalarla çalışmak istememektedir. Modern lojistikte, şirket hangi taşıma türünü kullanırsa kullansın, ülke sınırları dışından veya ülke sınırları dışından üretebileceği her türlü mal ve hizmet için gümrükleme hizmetlerine ihtiyaç duyacaktır. Gümrükleme sürecindeki ufak bir hatadan dolayı firmalar kaçakçılık yapabilmekte bu yüzden gümrük müşavirliği firmaları ile çalışmayı tercih etmekte ve işi ehil kişiye bırakmaktadırlar (Keskin, 2006: 106).

Ulusal taşımacılıktan farklı olarak, uluslararası taşımacılıkta kanunlar ve prosedürler yürürlüktedir. Küreselleşme ile birlikte ülkeler birbirlerine mal tedarik etmekte ve ticaretlerini geliştirmek için anlaşmalar yapmaktadır. Bölgesel anlaşmalar ve gümrük birliği anlaşmaları gibi formlar ticari ilişkilerde birbirini kolaylaştırmaktadır. Bir eşyanın gümrüğe ulaşması için gerekli şartlara gümrük işlemleri denir. Gümrüğe gelen eşya, ürün cinsine, varış noktasına ve tüketici talebine göre farklılık göstermektedir (Melemen, 2016: 532).

Gümrükleme, dış ticaret ve lojistik sürecinin önemli bir parçasıdır. Gümrükleme, dış ticarete konu ürünlerin gümrüğe giren alanlardan taşınması sırasında devletle işlemlerin yapılmasıdır (Taşlıyan vd., 2016: 45). Şirketler, gümrük ve diğer düzenleyici makamlar tarafından denetim için getirilen gümrük işlemleri, vergiler, resimler, harçlar vb. nedeniyle gümrük işlemleriyle karşılaşır. Bu süreçte farkındalık, ücretlerin ödenmesinden ve yürürlükteki yasa ve düzenlemelere uyulmasından sorumludurlar (Üyümez ve Gültekin, 2016: 344).

### ***1.7 Küresel Anlamda Dış Ticaret ve Lojistik İlişkisi***

Dış ticaretin önemi özellikle ülkelerin ekonomik büyüme hızlarının ve dünya pazarındaki paylarının artmasında kendini göstermektedir. Bir ülkenin dış ticaretinin sürdürülebilirliği, katma değeri ve dağıtım potansiyeli yüksek ürünlerin farklı pazarlara ihraç edilmesine bağlıdır. Ancak son yıllarda dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini artırmış ve ülkelerin söz konusu politika ve stratejileri geliştirerek lojistik stratejilerine entegre etmeleri bir zorunluluk haline gelmiştir (Erkan, 2014).

Ticaret, kullanılabilir olduğu sürece devam edebilir. Bu, lojistik süreçlerle mümkün olmaktadır. Dış ticaret faaliyetleri çerçevesinde lojistik, bir hizmet sektörü rolü oynamaktadır. Hedeflenen pazar payının ne kadar büyük olduğunun bir önemi yoktur, eğer ulaşılamazsa. Bunu başarmak ise ancak verimli bir lojistik operasyonla mümkün olur.

Dünya ekonomisi, küreselleşme süreciyle birlikte giderek daha entegre hale geldi. Bu görüntünün en belirgin yansımalarından biri de küresel dış ticaretin yansımasıdır. Küresel dış ticaret, ülkeler arasında mal ve ticaret alım-satımını ifade eden uluslararası ticaretin genel bir tablosudur. Bu ticaretin etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için ise, lojistiğin



büyük bir bölümünü bir arada bulundurma özelliğine sahiptir. Lojistik, mal ve hizmet tedarik zinciri boyunca taşıma, depolama ve dağıtım hizmetlerini içeren bir sistemdir.

Küresel dış ticaret dış ticaretle birlikte, lojistik sektöründe büyük bir gelişme yaşandı. Mal ve hizmetlerin uluslararası pazarlara taşınması, tedarik zinciri yönetimi ve depolama gibi müşterilerin lojistik etkin bir şekilde yönlendirilmesi gerekmektedir. Lojistik, dış ticaretin hacmi ve hızıyla doğru varlıklar olarak önem kazanmıştır. Küresel dış ticaretteki yönlendirme, lojistik departmanına ve bölümlerine yol açmıştır. Lojistik hizmet sağlayıcıları, daha etkin ve verimli lojistik çözümler sunarak küresel dış ticaretin maliyetlerini karşılamaktadır.

Lojistik, küresel dış ticaretin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinde kritik bir rol oynuyor. Lojistik sağlanması, tedarik zinciri boyunca mal iletimi iletilmesi, sağlanması, dağıtılması ve dağıtımını içerir. Bu süreleri verimli bir şekilde sürdürmek, zamanında ve doğru teslimatı sağlamak, stok yönetimini azaltmak, sürelerini artırmak ve müşteri ziyaretini sağlamak gibi elde edilmesini sağlar. Küresel dış ticarete rekabetin yoğun olduğu bir operasyon, etkin lojistik yönetimi işletme rekabetini artırmaktadır.

Dış ticaret ve lojistik arasındaki ilişki kapsamlı bir etkileşimi içerir. Dış ticaret hacminin büyümesi ve olasılığı, lojistik bayine ulaşım sağlanırken, lojistik müşteri hizmetleri de dış ticaretin avantajı. Lojistik verimli bir şekilde tasarruf, uluslararası ticaretin sürekliliğini ve yönetimini sağlar. Ayrıca, lojistik sektöründeki teknolojik gelişmeler ve yenilikler, dış ticaretin daha hızlı ve daha güvenilir bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak sağlamaktadır.

Sonuç olarak, küresel dış ticaret ile lojistik arasında sıkı bir ilişki bulunmaktadır. Dış ticaret lojistiği, lojistik ticaret lojistiği dağıtımını bulunurken, etkin lojistik operasyonlar de dış ticaretin aleyhinedir. Bu nedenle, işletme avantajlarını artırma ve uluslararası pazarlarda başarılı olmak için etkin lojistik büyük bir yönetime sahiptir. Küresel dış ticaretin gruplarıyla birlikte, lojistik de daha da önemli kazanacağı öngörülmektedir. Bu nedenle, işletmelerin lojistik faaliyetlerini etkin bir şekilde yönetmeleri ve küresel dış ticaretin iletimlerini karşılamaları büyük bir önem taşımaktadır.

## 2. TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK

Türkiye, tarihi boyunca çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış, kültürel zenginliği ve coğrafi konumu nedeniyle stratejik önemi ile öne çıkan bir ülkedir. Bu zengin tarih ve coğrafi konum, ulaşımın Türkiye için ne kadar önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Ulaşım, ekonomik kalkınma, ticaret, turizm ve sosyal hareketliliğin ana merkezlerinden biri olarak Türkiye'nin kalkınmasına yön vermektedir.

Türkiye'nin ulaşım çeşitliliği ve önemi, ülkenin farklı coğrafi yapısını ve ekonomik dinamiklerini yansıtmaktadır. Kara, demiryolu, deniz ve hava gibi çeşitli ulaşım modları, Türkiye'nin iç ve dış bağlantılarını sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.

Karayolu taşımacılığı, ülkedeki en popüler ve erişilebilir ulaşım modlarından biridir. Kapsamlı ve modern bir karayolu ağı, şehir içi ulaşımdan ulusal ticarete kadar geniş bir yelpazede hizmet vermektedir. Özellikle hızlı teslimat gerektiren ürünlerin nakliyesi için karayolu taşımacılığı tercih edilen bir seçenektir.

Öte yandan, Türk taşımacılık portföyünde demiryolu taşımacılığı önemli bir yer tutmaktadır. Hem yük hem de yolcu taşımacılığı için kullanılan demiryolları, geniş taşıma kapasitesi sağlar ve çevre dostudur. Son yıllarda demiryolu taşımacılığının verimliliğini artırmak için altyapı ve modernizasyon yatırımlarına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

Türkiye'nin üç denizle çevrili olması deniz trafiğinin büyük bir potansiyele sahip olmasını sağlamaktadır. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi stratejik su yolları, uluslararası ticaretin ana arterlerinden biridir. Limanlar, Türkiye'nin deniz ticaretindeki rolünü, gemilere mal yükleme ve boşaltma için bir merkez olarak vurgulamaktadır.

Havayolu taşımacılığı, hızlı ve uzun mesafeli yolculuklar için tercih edilen yöntemdir. Türkiye'nin uluslararası havalimanları, dünya çapındaki bağlantılarını güçlendirerek, hızlı teslimat gerektiren malların taşınmasına ve turizme olanak sağlamaktadır.

Ayrıca, enerji kaynaklarının taşınmasında önemli rol oynayan boru hattı taşımacılığı, Türkiye'nin ulaştırma portföyünün önemli bir bileşenidir. Petrol ve doğalgaz gibi enerji

kaynaklarının yanı sıra su ve diğer sıvıların uzun mesafelerde güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayan boru hatları, arz güvenliğinin sağlanmasında, enerji arzında ve ekonomik büyümede önemli rol oynamaktadır. Türkiye'nin stratejik konumu, Türkiye'yi enerji üreticileri ve tüketicileri arasında önemli bir geçiş noktası haline getirmektedir.

Tüm bu ulaşım türleri, Türkiye'nin iç ve dış ticaretini, ekonomik büyümesini ve sosyal etkileşimini yönlendiren önemli faktörlerdir. Gelecekte yapılacak yatırımlar ve geliştirmelerle Türkiye'nin ulaşım altyapısı daha da güçlenecek ve ülke dünya sahnesinde rekabetçi bir konumda olmaya devam edecektir. Türkiye, ulaşımın tüm farklı yönlerini kapsayan zengin bir ulaşım altyapısına sahiptir. Gelecekteki altyapı yatırımları ve geliştirmeleri ile ülke, ulaşım açısından büyümeye devam edecek ve iç ve dış bağlantıları daha da güçlendirecektir. Dolayısıyla Türkiye, dünya sahnesinde ekonomik, ticari ve kültürel anlamda aktif rol oynamaya devam edecektir.

## ***2.1 Karayolu Taşımacılığı***

Türkiye, coğrafi konumu ve ekonomik yapısı nedeniyle karayolu taşımacılığında önemli rol oynayan bir ülke olarak öne çıkmaktadır. Ülke, iç ve dış ticaretin önemli bir parçası olarak karayolu taşımacılığını etkin bir şekilde kullanan geniş ve gelişmiş bir karayolu ağına sahiptir. Bu ulaşım şekli ticaretin teşvik edilmesi, kırsal alanların geliştirilmesi ve turizm gibi alanlarda büyük katkılar sağlamaktadır.

Karayolu taşımacılığı, Türkiye'nin ekonomik büyümesine önemli katkı sağlamaktadır. Ürünlerin hızlı ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayarak üretici ve tüketici arasındaki mesafeyi kısaltır ve ticareti kolaylaştırır. Gelişmiş filo yönetim sistemleri ve lojistik çözümleri, kamyon taşımacılığını daha verimli hale getirerek maliyetleri düşürür ve teslimat sürelerini optimize etmektedir.

Karayolu taşımacılığı aynı zamanda istihdam yaratma potansiyeliyle de ön plana çıkmaktadır. Bu alan, sürücülerden bakım teknisyenlerine kadar geniş bir yelpazede iş olanakları sunarak hem şehirde hem de kırsalda istihdam olanaklarının artmasına katkıda bulunmaktadır.

Karayolu taşımacılığında büyüme ve gelişme potansiyeli olmasına rağmen, bu sektörde zorluklar da bulunmaktadır. Özellikle büyük şehirlerde ve ana yollarda trafik sıkışıklığı ciddi bir sorundur. Bu durum, zamanında teslimatları etkileyebilir ve maliyetleri artırabilir. Ek olarak, çevresel etkiler de dikkate alınmalıdır. Karayolu trafiği hava kalitesini etkileyebilir ve çevresel sürdürülebilirliği zorlayabilir.

Türkiye, karayolu trafiğinin zorluklarını aşmak ve sektörü daha sürdürülebilir kılmak için çeşitli önlemler almaktadır. Yolların modernizasyonu ve genişletilmesi ile altyapı yatırımları devam etmektedir. Ayrıca, akıllı lojistik sistemlerin benimsenmesi ve filo yönetim teknolojilerinin kullanılması yoluyla verimliliğin artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Trafik sıkışıklığını azaltmak için toplu taşıma altyapısının geliştirilmesi ve alternatif ulaşım türlerinin teşvik edilmesi önemlidir. Elektrikli ve hibrit araçların kullanımını yaygınlaştırılmasıyla çevresel etkinin azaltmayı hedeflenmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019:160).

Karayolu taşımacılığı Türkiye'de ekonomik büyümenin anahtarlarından biridir. Bununla birlikte, sürdürülebilirlik ve verimlilik konuları endüstrinin geleceği için kilit öneme sahiptir. Altyapı, teknoloji geliştirme ve çevre bilincine yapılacak yatırımlar, karayolu taşımacılığının Türkiye'nin kalkınmasına katkısını daha da artıracaktır.

**Tablo 3.** 2023 Yılı Ulaştırma-Haberleşme Sektörü Yatırımlarının Kuruluşlara Göre Dağılımı

Sektörler	Tutar	Pay (%)
Demiryolu Ulaştırması	60.098.406.000	49,40%
Denizyolu Ulaştırması	1.862.912.000	2%
Havayolu Ulaştırması	6.622.003.000	5%
Karayolu Ulaştırması	29.540.425.000	24%
Kentiçi Ulaşım	18.612.872.000	15%
Haberleşme	505.000.000	1%
Otoyollar	4.423.001.000	4%
TOPLAM	121.664.619.000	100

**Kaynak:** Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı 2023 Yılı Yatırım Programı s.74.

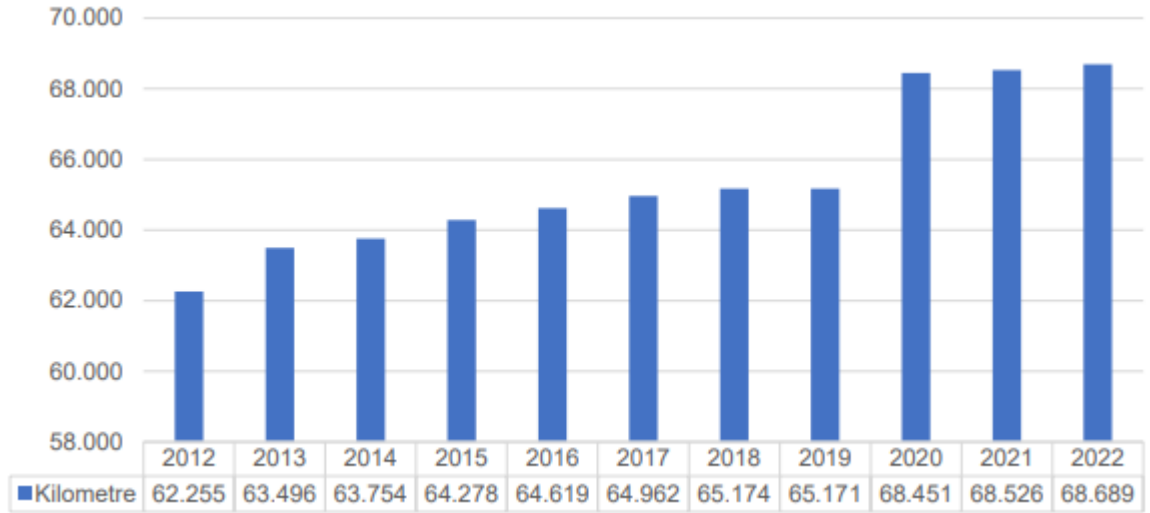
Uluslararası karayolu taşımacılığı, Türkiye'de en çok tercih edilen taşıma şekli olarak, değer ve ağırlık bakımından uluslararası deniz taşımacılığından sonra ikinci sırada yer almaktadır. Yatırım maliyetlerinin düşük olması ve çıkış ile varış noktası arasında kesintisiz taşıma yapılabilmesi karayolu taşımacılığının tercih edilme sebepleri olarak sayılabilir.

2021'de Türkiye'deki yükün %90'ı karayoluyla taşınmıştır. 1950'li yıllarda ulaşımda karayolu taşımacılığının payı %17 iken, karayolu taşımacılığının payı her geçen yıl artmaktadır. 1923'te 13.900 kilometresi betonarme yol ve 4.450 kilometresi toprak köprü olmak üzere 18.350 kilometre yol ve 94 köprü vardı. Cumhuriyetin ilk yıllarında, dönemin en modern teknolojisi olan demiryolu inşaatı, ulaşımda önemli rol oynamıştır. Ancak bir süre sonra demiryollarının tek başına yeterli olmadığı, sistemin sonunda ulaşım için otoyolların gerekli olduğu anlaşılınca 1929'da Bayındırlık Dairesi bünyesinde bir Yollar ve Köprüler İdaresi kuruldu. O tarihten bu yana Karayolları Kanunu'nun yayımlanmasıyla birlikte otoyol yapımına hız verilmiş,1923 ile 1947 yılları arasında yolun uzunluğu 43.743 kilometreye ulaştı. 1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çabalarıyla 1960'lı yıllarda 60.000 kilometrelik bir yol ağı yapılmış, 1970'li yıllarda motorlu taşıt endüstrisinin

kurulmasıyla birlikte, yoğun trafik yollarında ve büyük şehirlerin çevresinde yüksek standartlı, çok şeritli otoban ve otoyolların yapımı gündeme gelmiştir. Otoyol inşaatı 1990'larda devam etmiş ve 1990'da 241 kilometre olan otoyolların toplam uzunluğu 2000'de 1.674 kilometreye ve 2002'de 1.714 kilometreye çıkmıştır.

31 Aralık 2022 tarihi itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağı kilometresi 3.633 kilometre (%5) otoyol, 30.954 kilometre (%45) ulusal yol ve 34.113 kilometre (%50) olmak üzere 68.700 kilometredir. ) il yollarının. Toplam karayolu ağının 28.986 kilometresi (%42) karayoludur.

**Grafik 1.** Türkiye’de Karayolu Uzunlukları



**Kaynak:** T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Yol Ağı Bilgileri.

Türkiye'de karayolu uzunluğu 2021 yılında 68.526 km iken, 1 Ocak 2023 tarihi itibarıyla Karayolları Müdürlüğü'ne bağlı otoyol uzunluğu 68.689 km'ye ulaşmaktadır. Türkiye, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına yakınlığı nedeniyle önemli bir geçiş konumuna sahiptir. Orta Asya, Kafkasya ve Rusya Federasyonu'nu Avrupa'ya bağlayan uluslararası ulaşım koridorlarının merkezinde yer almaktadır. Türkiye, doğu-batı eksenindeki genişlik avantajı nedeniyle giderek daha fazla değer görmektedir. Uluslararası kara yolları da limanları ve sınır kapılarını birbirine bağlar.

Diğer ulaşım türleri ile karşılaştırıldığında, karayolu taşımacılığının avantajları vardır. Birincisi, bir yerden başka bir yere mal teslim alırken nakliyeye gerek yoktur ve kapıdan kapıya hizmet, ürün yıpranmasını en aza indirir. Deniz taşımacılığı, hava taşımacılığı veya demiryolu taşımacılığı gibi başka bir taşıma modu söz konusu olduğunda, mallar limana veya istasyona varmadan önce aktarma gerekli olacaktır. Bu, sevk edilen ürüne zarar verecektir. Bu en önemli avantajlardan biridir (Çancı ve Erdal, 2009: 108).

Son yıllarda ulaşım ağının gelişmesiyle karayolu ulaşımı tercih edilen ulaşım şekillerinden biri haline gelmiştir. Diğer taşıma modları ile karşılaştırıldığında, karayolu taşımacılığının kapıdan kapıya teslim, çoğu mal türünün taşınmasına olanak sağlaması ve nispeten düşük ilk yatırım maliyetleri gibi bir takım avantajları vardır (Keskin, 2012: 78). Karayolu taşımacılığı, tarihteki en eski ve en popüler ulaşım şeklidir. Uç noktalara ulaşabilmek, kapıdan kapıya hizmet verebilmek ve tasarruf edebilmek esastır. Ülkemize baktığımızda tercih edilen ulaşım şeklinin karayolu taşımacılığı olduğunu görmekteyiz. Firma ya da birey hangi taşıma türünü seçerse seçsin, sürecin başında ya da sonunda karayolu taşımacılığını kullanmak zorundadır (Çancı ve Erdal, 2009: 19).

Karayolu taşımacılığı 'nin bir diğer avantajı da diğer modlara göre daha düşük taşıma kapasitesi sayesinde esnek hareket edebilmesidir. Yoğun rekabet nedeniyle tüketiciler için faydalı sonuçlar ortaya çıkmakta ve navlun oranları düşmektedir. Maliyet açısından ele alındığında diğer taşıma modlarına göre daha az sermaye harcaması gerektirir. Gelişmiş karayolu ağı sayesinde, karayolu taşımacılığı ile teslimat hızlı ve güvenlidir (Waters, 2003: 314).

Türkiye, uluslararası karayolu taşımacılığında birçok önemli uluslararası anlaşmaya taraftır. Türkiye'de karayolu taşımacılığı bu uluslararası anlaşmalar çerçevesindedir. Bu anlaşmalardan bazıları şunlardır:

- Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Bu Taşımacılık Faaliyetinde Kullanılacak Özel Ekipmana İlişkin Anlaşma (ATP)

- Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda alışan Personelin alışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)
- Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR)
- TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR)
- Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)

**Tablo 4:** Yurt İçi ve Uluslararası Taşıma Yapan Firmalar

Yıl	Firma Sayısı	Taşıt Sayısı
2017	465.242	1.168.753
2018	472.947	1.241.857
2019	452.607	1.193.050
2020	456.865	1.272.291
2021	525.801	1.351.536

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021

Yurtiçi ve yurtdışı taşımacılık yapan firma sayısı 2017 yılından 2021 yılına kadar toplam 60.559 adet artarak 525.801 adete ulaşarak araç sayısı ile firma sayısı arasında paralellik göstermiştir. 2017'de 1.168.753 araç sayısı 2021 yılında 182.753 adet artarak 1.351.536 adete ulaşarak 168.753 oldu.

Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleştiği noktada ve bu lkeleri Orta Asya ve Rusya'yı Avrupa'ya bağlayan uluslararası karayolu koridorlarının geçiş güzergâhı üzerinde olması nedeniyle dünya çapında önemi giderek artan bir ülkedir.



**Tablo 5:** Türkiye’deki Uluslararası Karayolu Koridorları

<b>Güzergahlar</b>	<b>Uzunluk (km)</b>
Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM)	6.940
E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (UN/ECE/AGR)	9.353
Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC)	4.472
Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)	9.914
Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	5.663
Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı	16.799
Trans Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı	9.212

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021, S. 147.

Türkiye, coğrafi konumu nedeniyle Asya ile Avrupa arasında köprü görevi gören stratejik bir noktada yer almaktadır. Bu konumu ülkeyi uluslararası ticaret ve lojistik açısından önemli bir merkez haline getirmiştir. Türkiye'deki uluslararası kara koridoru, hem bölgesel hem de küresel olarak karayolu taşımacılığını hızlandırır, ticareti geliştirir ve ekonomik entegrasyonu geliştirir.

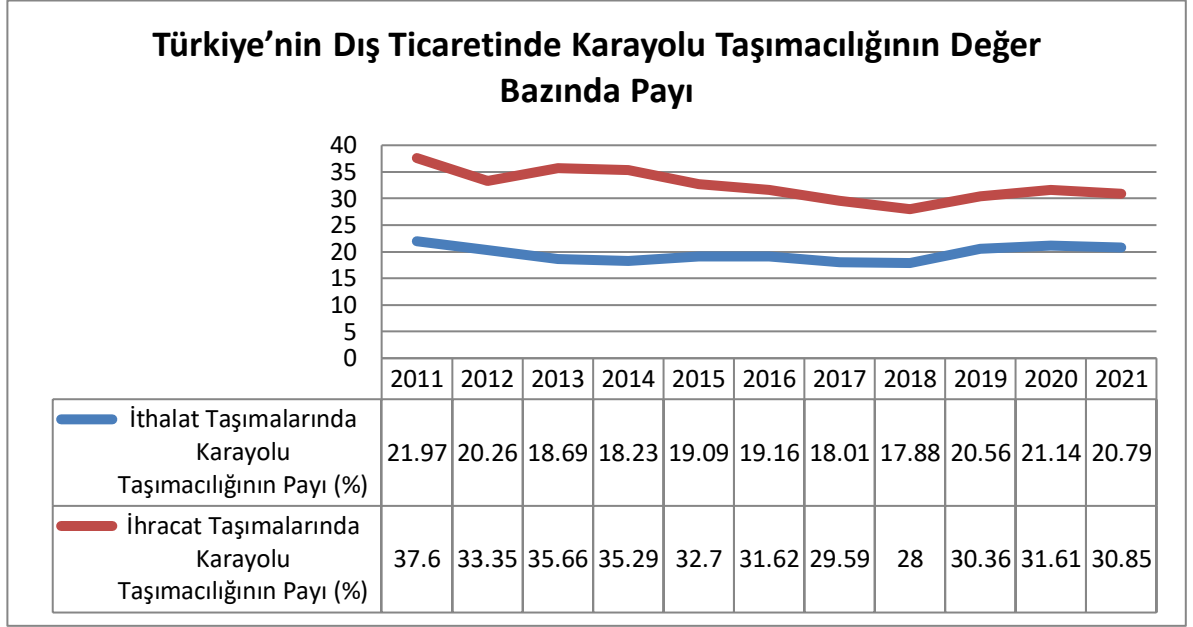
Türkiye'nin uluslararası kara koridorları ticareti artırmaktadır. Özellikle Orta Doğu, Kafkaslar, Avrupa ülkeleri ve Asya arasında taşınan mallar, Türkiye'nin transit geçiş sağladığı bu koridorlar sayesinde hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşabilmektedir. Bu durum, ülkenin ticaret hacmini artırarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir.

Türkiye, uluslararası karayolu koridorları sayesinde bir lojistik ve dağıtım merkezi olma potansiyeline sahiptir. Ülkenin coğrafi konumu, uluslararası trafiğin kavşak noktasındaki pozisyonu ve modern altyapısı, lojistik sektörünün gelişmesini sağlamaktadır. Bu durum, yabancı yatırımı çekmek ve istihdam yaratmak açısından önemli bir avantajdır.

Türkiye'nin uluslararası karayolu koridorları, gelişmiş küresel ve bölgesel ekonomik bütünleşmeye katkıda bulunmaktadır. Farklı ülkeler arasında mal ve hizmet akışının

hızlanması işbirliği ve ticaretin artmasını kolaylaştırır. Bu durum, uluslararası ilişkilerin güçlendirilmesine ve barışın sağlanmasına aktif olarak katkıda bulunur.

**Grafik 2:** Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



**Kaynak:** TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Özellikle 2015 yılına kadar, Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığının payının yüksek olduğu söylenebilir. Karayolu taşımacılığının değeri gözlenebilir. Akabinde Covid-19'un seyri ile dünya ticaretinde öne çıkan demiryolu taşımacılığı çerçevesinde Türkiye'nin demiryollarına yatırımının hız kazanması, karayolu yük yükünün ihracat ve ithalat içindeki payının artmamasına neden olmuştur.

2021 yılı itibariyle Türkiye'den karayolu ihracat taşımalarında değer bazında ilk beş ülke sırasıyla; Almanya, Irak, Romanya, Bulgaristan ve Polonya olurken ağırlık bazında ilk beş ülke sırasıyla; Irak, Suriye, Romanya, Almanya ve Gürcistan oldu. Karayolu ithalat taşımalarında değer bazında ilk beşte yer alan ülkeler sırasıyla; Almanya, İtalya, Çin, İran ve Romanya olurken ağırlık bazında ilk beş ülke sırasıyla; İran, Irak, Almanya, Bulgaristan ve beşinci sırada Türki Cumhuriyetlerden Özbekistan yer aldı.

## ***2.2 Demiryolu Taşımacılığı***

Demiryolu taşımacılığı, ağır yüklerin taşınması için uzun mesafeler için idealdir. Ancak aradan geçen 50 yıla baktığımızda bu durum tam tersini göstermektedir. Demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile rekabet etmesi nedeniyle son 50 yıldır demiryollarının kullanımı her geçen gün azalmaktadır. Bu durum, sektörde karayolu taşımacılığının başarılı sayılması durumunda demiryolu taşımacılığının bu durumda başarısız olduğunu göstermektedir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 97). Kaza riski düşük ve tonajı büyük olan eşyaların taşınması için tercih edilen bir diğer taşıma şekli de demiryolu taşımacılığıdır. Toplu taşımada tercih edilen demiryolu ulaşımı aynı zamanda çevre dostudur. Özellikle karayolu kullanımının mümkün olmadığı kış şartlarında kullanılabilme özelliğine sahiptir.

Kurulum maliyetlerinin yüksek olması, kapasite kullanımı ve kapasite hesaplamaları iyi yapılmadığında kullanım ve işletme maliyetlerinin yüksek olması, teknolojik yenilikleri uygulamaları karşılaşılan önemli mali yük ve diğer taşıma türlerine göre yavaş ilerlemesi demiryolu taşımacılığının dezavantajları olarak değerlendirilebilir (Keskin, 2012: 79-80). Demiryolu taşımacılığının avantajlarını ele alacak olursak en önemli avantajı çevre dostu bir taşıma şeklidir. Ağır nesnelere taşımak için güvenli ve çok popülerdir. Yine bu taşıma şekli hava koşullarından etkilenmez, fiyatlar uzun süre sabit kalır, ağır ürünlerin yüklenmesi kolaydır ve vagon seçenekleri hemen hemen her yüke uygundur.

Dezavantajları da göz önünde bulundurursak, demiryolu ile kapıdan kapıya ulaşım imkanı yok denecek kadar azdır. Avrupa'da fabrikaların içine demiryolları yapılarak bu durum aşmaya çalışıldı. Ancak Türkiye'de böyle bir imkan yoktur. Teslimat süresi, karayolu ve deniz taşımacılığına göre daha uzundur. Aynı zamanda tünellerde ve yollarda yerden yükseklik sorunu ile karşı karşıyadır. Uluslararası nakliyede kısıtlamalar ve gümrükleme sorunları vardır. TCDD rayları ile Doğu Bloku ülkeleri arasında ray açıklığı açısından farklılıklar bulunmaktadır. Yukarıdaki ulaşım araçlarını fiyat açısından karşılaştırdığımızda karayolu taşımacılığına göre daha ucuzdur. Ancak deniz taşımacılığından daha pahalıdır.

Daha çok hammaddelerin taşınmasında kullanılır (Orhan, 2003: 29). Demiryolu taşımacılığının altyapı ekipmanlarında vagon, vagon ve istasyon sistemi bulunmaktadır.

Demiryollarına yapılan yatırımların başlangıç maliyeti yüksek olmasına rağmen kullanımda işletme maliyetlerinin ekonomik olduğu söylenmektedir (Çancı ve Erdal, 2009: 78). Demiryolu taşımacılığı üç grupta toplanabilir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 98):

- Konvansiyonel demiryolu taşımacılığı
- Kombine/çok modlu demiryolu taşımacılığı
- Özel demiryolu taşımacılığı

Konvansiyonel demiryolu taşımacılığı, tren veya tek vagonlar. Birim trenler genellikle büyük yükleri olan şirketler tarafından tercih edilir. Tek vagon taşımacılığına göre daha hızlı ve güvenilirdir. Intermodal demiryolu taşımacılığı, konteynerlerin düz vagonlarla taşınmasıdır. Bu taşıma şekli elleçleme gerektirmediği için ürün kapıdan kapıya ve daha düşük maliyetle taşınmaktadır (Tanyaş ve Hazır, 2011: 99).

Türk Demiryolları Kurumu (TCDD) tarafından yönetilen ve gerekli altyapı yatırımlarını yapan resmi kurumdan alınan 2022 yılı verilerine göre; TCDD'nin 2022 yılı sonundaki geliri 4.852.620.220 TL'dir. Geçen yıl 2.590.188.801 TL olan bu gelir, dünyada etkileri devam eden savaş, mali kriz gibi olağanüstü durumlara rağmen 1,87 kat artabildi. Rayların yaş grubuna göre dağılımına bakıldığında 0-10 yaş grubu T oranı ve 4.952 km uzunluğu ile dikkat çekmektedir. Diğer gruplara göre en uzun demiryolu hattıdır. Bu durum Türkiye'nin demiryolu taşımacılığı alanında genç ve dinamik bir durumda olduğunu göstermektedir. Türkiye'de demiryolu taşımacılığının payı diğer taşıma türlerine göre en düşük seviyede Son 10 yıla bakıldığında demiryolu taşımacılığının payının %1,5'a ulaşmadığı görülmektedir. 2020 yılı diğer yıllara göre daha yüksek bir orana ulaşmış olsa da 2019 yılında patlak veren pandeminin de etkisiyle henüz beklenen düzeye ulaşmış değildir. Son 10 yılda değer bazında demiryolu taşımacılığında en yüksek oranın ithalat taşımalarında 2021, ihracat taşımalarında ise 2022 olduğu görülmektedir.

Çevreci, ekonomik ve diğer taşıma türlerine göre daha güvenli bir taşıma şekli olarak öne çıkan demiryolu taşımacılığı, Türkiye ekonomisinde uluslararası yük taşımacılığında en az tercih edilen taşıma şeklidir. Son yıllarda Türkiye, demiryolu taşımacılığının payını artırmak için ulusal ve uluslararası girişimlerde bulunmuştur. Türkiye'deki tüm ağda toplam 9.194 km normal ana yol, 8.438 km ana yol, 756 km ikinci, üçüncü ve dördüncü yol bulunmaktadır. Bu uzunlukta 1.963 km'si istasyon ve 433 km'si kavşak olmak üzere 2.396 km'lik tali yol ilavesiyle geleneksel hatların toplam uzunluğu 11.590 km'ye ulaşıyor. Yüksek Hızlı Tren hattının uzunluğu 1.213 km'dir. Normal ve hızlı tren hatları ile demiryolu hattının toplam uzunluğu 12.803 km'dir (TCDD, 2020).

Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport, Evyap, DP World ve Nempton Limanları (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) T.C. katı, 2021) olmak üzere 13 limanda demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Demiryolu taşımacılığı, kamyon taşımacılığının ve korona virüs sürecinin olumsuz etkilerinden dolayı popüler hale geldi. 2020 yılı sonunda demiryollarında taşınan eşya hacmi bir önceki yıla göre %5 arttı. Demiryolu taşımacılığı ihracatında öne çıkan ülkeler; Çin, İran, Gürcistan ve Azerbaycan (TCDD, 2020). Türkiye ile Rusya arasında ilk demiryolu taşımacılığı 13 Aralık 2018 tarihinde başlatılmıştır. 9 Ekim 2019 tarihi itibarı ile Türk-Rus hatlarında demiryolu hattında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) sac taşımacılığı yapılmaktadır. eskiden deniz yoluyla taşınan kangal ve kütükler, önleyen trenlerle yapılmaya başlandı. 29 Ocak 2021 tarihinde Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattında beyaz eşya taşıyan ilk ihracat konteyner treni Moskova'ya gönderilmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı T.C., 2021).

Cumhuriyetin ilanının 90'ıncı yılında hizmete giren ve "Asrın Projesi" seçilen 153 yıllık tarihiyle ilk fazı Marmaray hız kesmeden devam ediyor. 6 Kasım 2019'da ilk yük treni Marmaray'dan hareket etti. Çin'den yola çıkan ve Avrupa'ya ulaşmak için Marmaray'ı kullanan ilk yük treni, 42 vagon dolusu konteynerle Çin'den Çek Cumhuriyeti'ne 18 günde elektronik eşya taşıdı. 30 Eylül 2021 tarihi itibarıyla Marmaray'dan toplam 1.197 adet iç ve dış hat yük treni geçmiş ve 512.738 ton yük taşınmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve Altyapı, 2021).

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı her yıl artmaktadır. Artan küresel ticaret bu artışın bir nedeni olarak gösterilirken, Türkiye'nin son yıllarda demiryolu taşımacılığına yaptığı yatırımların artması da bir diğer nedendir. Özellikle Türkiye ile Avrupa, Türkiye ile Orta Doğu ve Türkiye ile Orta Asya arasında yürütülen karşılıklı blok tren seferleri, demiryolu yük taşımacılığında büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin projelerine katıldığı 8 ulaşım koridoru bulunmaktadır (TCDD, 2020). Bu ulaştırma koridorları şunlardır:

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor
2. EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)
3. TER (Trans European Railway) Projesi
4. TAR (Trans Asian Railway-Unescap) Projesi
5. TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)
6. PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı
7. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
8. Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru.

### ***2.2.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor***

Temel amacı Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmak olan Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin girişimi 2013 yılında Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından dile getirilmiştir. Bu girişim karadan geçecek uluslararası ticaret güzergahını İpek Yolu Ekonomik Kuşağı oluştururken denizden geçecek uluslararası ticaret güzergahını ise Deniz İpek Yolu oluşturmaktadır.

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı kapsamında Orta Çin'den başlayıp, Orta Asya üzerinden Moskova, Rotterdam ve Venedik'e uzanan karayolu, demiryolu, petrol ve gaz boru hatları ve diğer altyapı projelerinden oluşan bir kara ulaştırma ağları yer almaktadır. Tek bir rota yerine Asya-Avrupa yönünde kara köprülerinden oluşan koridorlar bu projenin en önemli noktasını

oluşturmaktadır. Bu koridorlar; Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Merkez ve Batı Asya, Çin-Hindi Çini Yarımadası, Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar'dır. Türkiye ise "Orta Koridor" olarak adlandırılan Çin-Merkez ve Batı Asya Koridoru üzerinde yer almaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ilk bakışta bir ulaştırma altyapı yatırımı gibi gözükebilir. Fakat bu proje gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeleri kapsayan ve maksimum ekonomik faydayı hedefleyen bir küresel ekonomik işbirliği projesidir. Şu ana kadar Çin 52 ülkede 110 civarı ekonomik bölgede yatırımlar yapmış, 100'ün üzerinde ülke bu projeyi desteklediğini açıklamıştır.

**Harita 1:** Bir Kuşak Bir Yol Projesi



**Kaynak:** 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü,2022

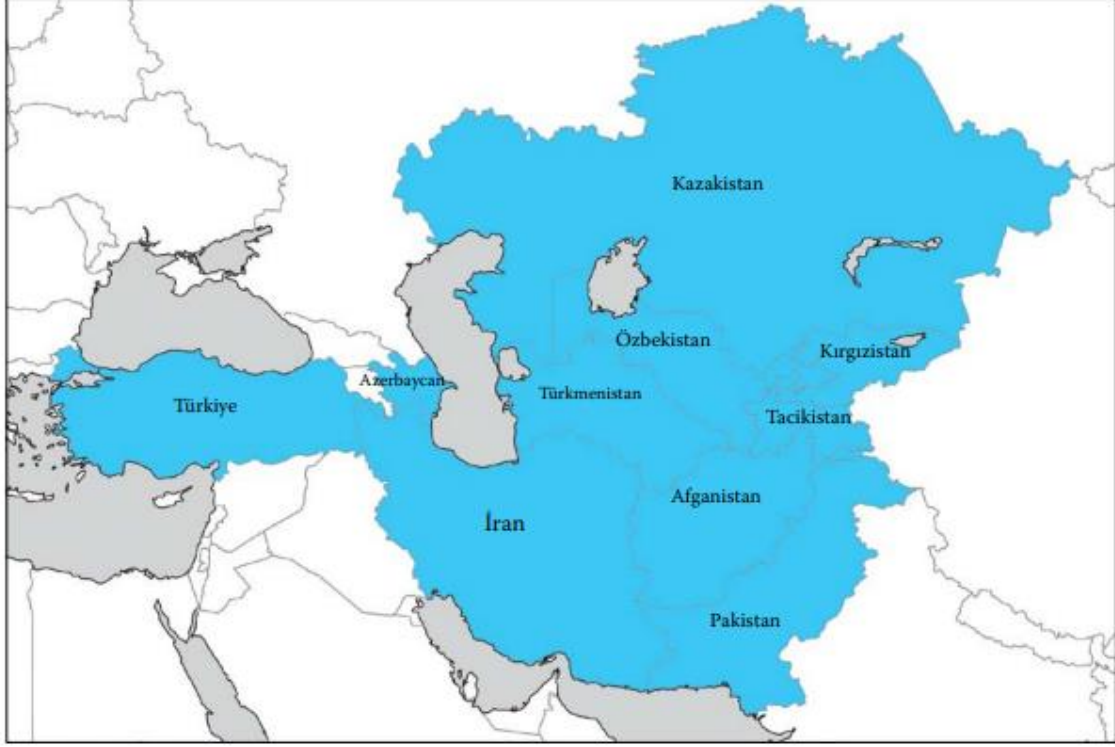
Türkiye'nin içinde yer aldığı orta koridora yapılan toplam yatırımın 8 trilyon dolar, ulaşım altyapısı için ise 40 milyar dolar olması beklenmektedir. Orta koridor, tarihi "İpek Yolu"nu canlandırmayı hedeflemektedir. Daha önce Türkiye ile Çin arasında imzalanan bu koridordaki Türk topraklarının sisteme entegrasyonuna ilişkin anlaşma ile ilk etapta 40

milyar dolar bütçe sağlanmış olup, yıllık 750 milyon dolar yatırım yapılması planlanmaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Taslağı ile Türkiye ile Çin arasında "Merkez Koridor" Çerçevesinde "Taslak Türk Demiryolu İşbirliği Anlaşması -Çin" imzalandı. Öte yandan Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye ulaştırma bakanlarının katılımıyla 2016 yılında imzalanan Aşkabat Deklarasyonu ise Türkiye'nin Tek Kuşak Tek Yol projesi çerçevesindeki konumunu güçlendirmeye yönelik çok önemli bir adım. Bu kilometre taşları, yine işletmede olan ve İstanbul Havalimanları, Bakü-Tiflis-Kars ve Edirne-Kars tarafından desteklenmeye devam eden Marmaray ve Yavuz Sultan Selim köprülerinden yapılan yatırımlarla desteklenmektedir. Türkiye, Bir Kuşak Bir Yol projesinin arazisine özel adımla dahil oldu. Öte yandan, Türkiye'nin en büyük üçüncü konteyner elleçleme limanı olan Kumport'un, Çin merkezli ve dünyanın en büyük lojistik şirketlerinden biri olan COSCO Pacific'in bir iştiraki ile satın alınması çok özel oldu. Zira bu satın alma ile Türkiye, Tek Kuşak Tek Yol projesinin denizcilik koluna dahil olmuştur (UTIKAD, 2022).



### 2.2.2 EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)

**Harita 2:** Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Bölgesi



**Kaynak:** Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi-Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın (Eit) Geleceği,2012

Yukarıdaki haritada da görüldüğü gibi Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) ülkeleri geniş bir coğrafi alanı kapsamaktadır. Söz konusu coğrafi alan yedi milyon kilometrekare olup, toplam nüfusu 350 milyondur. Bu nüfus ağırlıklı olarak Müslümanlardan oluşmaktadır. EİT bölgesi, Basra Körfezi, Hindistan Körfezi, Karadeniz ve Akdeniz'e erişimi olan dünyanın önemli bir bölümünde stratejik bir konuma sahiptir (ORSAM, 2012). 20 Ocak 2002 tarihinde faaliyete geçen konteyner gemisi ECO İstanbul-Tahran-Aşgabat-Taşkent-Almatı (ATI) ile Türkiye'den Türkmenistan'a, Özbekistan'dan Tacikistan'a, Kırgızistan'dan Kazakistan'a kargo devam etmektedir. Konteyner treni ECO İslamabad-Tahran-İstanbul (İTİ), 8'i Türkiye'den, 6'sı Pakistan'dan olmak üzere 14 ticari tren ve 15 tren İnsani yardım ile 14 Ağustos 2009'da faaliyete geçti. Şimdiye kadar toplam 29 tren çalıştırıldı. 2011'den beri tren operasyonları askıya alındı. Bu hizmetin istenilen performansı verememesinin sebepleri ise

beklenenden çok daha uzun transit süreleri, sınır kapılarında beklenenden uzun bekleme süreleri, altyapı farklılıklarından kaynaklanan teknik sorunlar, Pakistan ve İran arası bölgedeki teknik ve idari sorunlar olarak özetlenebilir (demiryolu sektörüyle ilgili Utikad Raporu S.17).

### ***2.2.3 TER (Trans European Railway) Projesi***

Kuzey, Batı ve Orta Avrupa'dan Ortadoğu ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir alan içerisinde etkin bir kombine taşımacılık sistemine işlerlik kazandırmak amacıyla, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından, "Uluslararası Ana Demiryolları Hatları Avrupa Anlaşması (AGC)" üyesi ülkeler arasında başlatılan bir projedir. Bu çok uluslu ulaştırma projesi, 17 Aralık 1992 yılında imzalanan TER Fon Anlaşması dolayısıyla üyelerce finanse edilmektedir. 17 üye ülke vardır: Ermenistan, Avusturya, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Yunanistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovak Cumhuriyeti, Slovenya ve Türkiye. Macaristan ve Romanya ile birlikte TER Projesini kuran ilk üç ülkeden biri olan Türkiye, coğrafi konumu nedeniyle TER Projesinde ayrı bir öneme sahip olup aktif bir şekilde rol almaktadır. Türkiye 1992 yılından beri TER'e üyedir.

### 2.2.4 TAR (Trans Asian Railway-Unescap) Projesi

"Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Sosyal Komisyonu (UNESCAP)" çerçevesinde yürütülen bir diğer proje ise Entegre demiryolu yük taşımacılığı ağı oluşturmayı amaçlayan "Trans-Asya Demiryolu Projesi (TAR)"dır. Avrupa ve Asya'yı kapsar. Proje şu anda toplam uzunluğu 117.500 km olan bir ağ içermektedir ve 28 üyeden oluşmaktadır. TAR projesi 4 ana koridor içermektedir: Kuzey, Güney, Doğu Asya ve Güney-Kuzey. Türkiye güney koridorunda yer almaktadır. Bu koridor Avrupa'dan Güneydoğu Asya'ya kadar uzanır. Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar ve Tayland'ı, ise Malezya üzerinden Yunnan kentine ve Singapur'a bağlar.

### 2.2.5 TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)

**Harita 3:** Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı



**Kaynak:** UTİKAD,2018

TEN-T'nin temel amacı; üye devletler arasında insanların, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak için "tek bir Avrupa ulaşım alanı"nın fiziksel altyapısını oluşturur. Bu hedefi başarmak için;

- Altyapı yatırımları için bir ağ yaklaşımı benimsenmiştir,
- Farklı ulaşım türlerinin çok modlu bağlantısı için değişim merkezleri (düğümler) kurulması planlanmaktadır,
- Mevcut ve planlanan yatırımlar için teknik standartlar belirlenmiştir, temel unsur altyapının verimliliğini ve etkinliğini artırmak için birlikte çalışabilirlik uygulanmaktadır.

### ***2.2.6 PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı***

Avrupa Birliği tarafından yürütülen çalışmalarda Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin AB'ye entegrasyonunun gerekliliklerine göre tüm Avrupa'yı kapsayan bir ulaşım planı ve politikası geliştirilmekte ve bu çerçevede öncelikli ulaşım projeleri belirlenerek finansman sağlanmaktadır. Bu projelere kaynak ayrılmaktadır. 1991 yılından bu yana yürütülen bu çalışmalar sonucunda, bu bölgede hem karayolu hem de demiryolu olmak üzere 10 Pan-Avrupa öncelikli ulaşım koridoru belirlenmiştir. Bu koridorlar, AB içindeki Trans-Avrupa Öncelikli Koridoru (TEN-T) tamamlayacak şekilde belirlenmiştir. Avrupa koridorlarında sosyo-ekonomik ve çevresel analiz temelinde multimodal bir yaklaşım uygulanmaktadır. Bu özel projeler, analizler doğrultusunda Birliğe katıldıklarında gözden geçirilir.

### ***2.2.7 TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)***

İpek Yolunun yeniden canlandırılması amacıyla çok modlu ulaşım için şekillendirilen ve geliştirilen bir doğu-batı koridorudur. 8 Eylül 1998 tarihinde, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun geliştirilmesi için “Çok-Taraflı Temel Anlaşma” (MLA) imzalanmış olup, bu anlaşma TRACECA Programının uygulanmasına temel teşkil etmektedir. Türkmenistan Tacis-TRACECA Programına katılımcı olmakla birlikte, MLA'ya taraf değildir. 2009 yılında İran da MLA'yı imzalamış ve TRACECA üyesi olmuştur.

Avrupa Birliği TRACECA tarafından desteklenen, Avrupa ötesi ulaşım koridorlarını tamamlar ve uluslararası taşımacılığı düzenlemeyi amaçlar. TRACECA projesi, Kafkasya ve

Orta Asya cumhuriyetleri için kuzeyde Rusya ve güneyde İran merkezli eksenlere alternatif yeni ulaşım koridorları geliştirme araştırmaları çerçevesinde Mayıs 1993'te başlatılmıştır. Bu proje ile kara ve demiryolları tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayarak Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını geçerek Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan, Gürcistan'ın Poti ve Batum limanları ve Bakü - Tiflis - Kars demiryolu projesi Türk demiryolu ağına eklenecek. Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarını deniz yolu ile birbirine bağlayarak trans-Avrupa ulaşım koridorlarına bağlanması planlanmaktadır.

Proje kapsamında, TRACECA'ya dahil olan Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı Yapılması Projesi ile Türkiye ve Rusya Federasyonu arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak Rusya'dan Ülkemize ve Ülkemizden Rusya'ya yapılacak taşımaların Samsun ve Kavkaz (Rusya Federasyonu) Limanları arasında bir köprü oluşturulmak suretiyle taşınması amaçlanmış ve Samsun-Kavkaz Tren Feri Hattı 19 Şubat 2013 tarihinde hizmete açılmıştır. "Kavkaz limanından ferilere yüklenen vagonların bojileri, Samsun limanında değiştirilmek suretiyle, yüklerin transit olarak Akdeniz, Avrupa, Asya ve Orta Doğu ülkelerine demiryolu üzerinden ulaşması sağlanmıştır. Marmaray Projesinin 29 Ekim 2013 tarihinde, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattının ise 25 Temmuz 2014 tarihinde ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattının da 30 Ekim 2017 tarihinde hizmete açılması Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı sağlanmıştır.

### ***2.2.8 Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru***

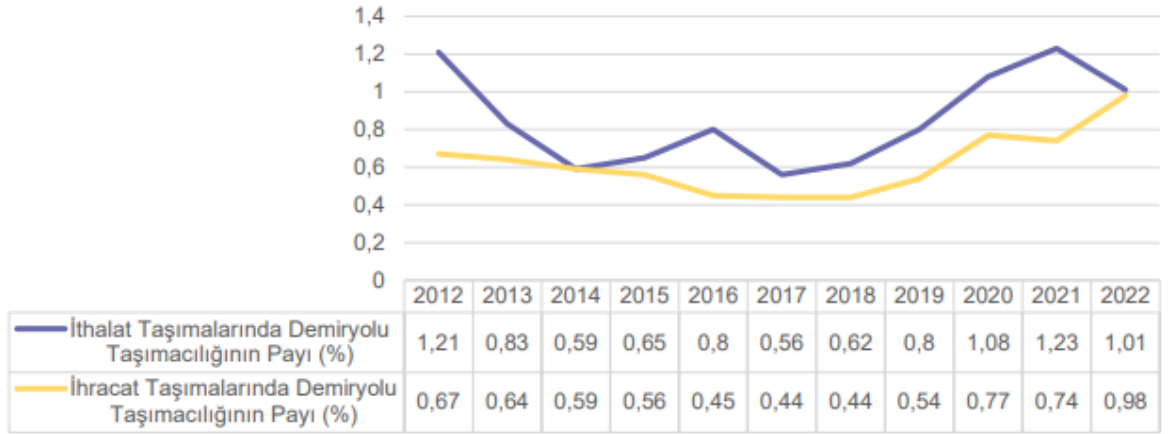
Lapis Lazuli projesi ile Afganistan-Türkmenistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan arasında Karadeniz limanları kullanılarak veya Bakü-Tiflis-Kars demiryolu üzerinden İstanbul Boğazı ve Marmaray köprüleri üzerinden Avrupa'ya uzanan bir geçiş koridoru oluşturulması hedeflenmektedir.

Girişimin temel orta ve uzun vadeli öncelikleri şunlardır:

- Ana otoyollar boyunca yol koşullarının ve geçiş tesislerinin iyileştirilmesi,
- Afganistan ve Türkiye arasındaki demiryolu bağlantılarının genişletilmesi,

- Beş Lapis Lazuli Yolu'nun her birindeki öncelikli alanlarda çok modlu kara limanlarının iyileştirilmesi
- Koridor boyunca ülkeler arasında ekonomi ötesi bölgeler (vergiden muaf) sınır oluşturmak için maliyet-fayda analizi faaliyete geçirmektir.

**Grafik 3.** Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

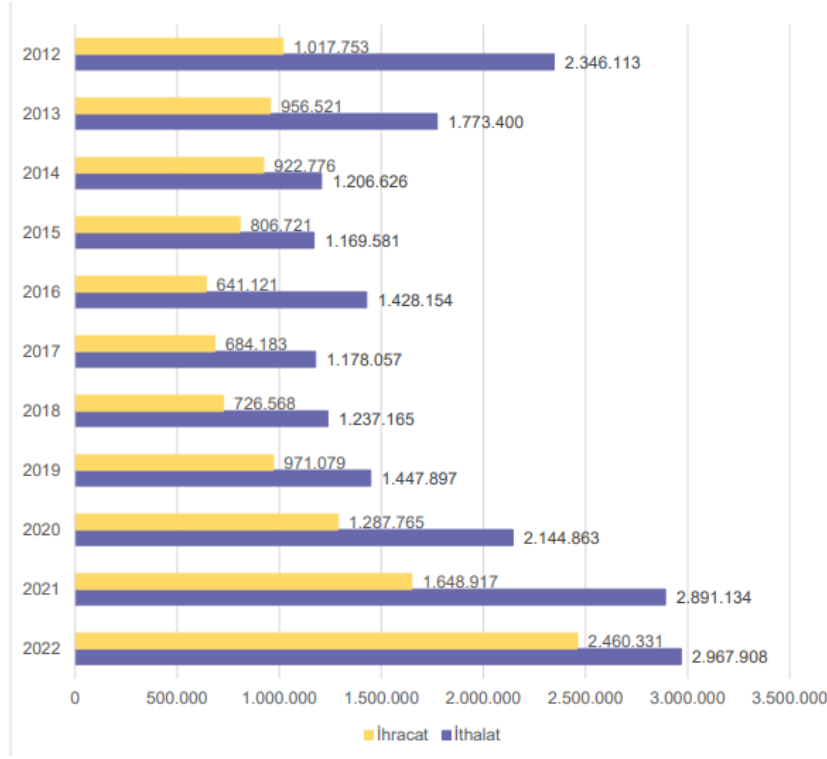


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Toplam ithalat sevkiyatları içinde demiryolu taşımacılığının payı %1,23 ile 2021'deki en yüksek paya sahiptir. Bu orana en yakın değer 2012 yılına aittir. Demiryolu taşımacılığı 2012 yılında %1,21 ile 2013 yılından itibaren azalmaya başlamıştır. İthal sevkiyatların payı, 2020'de %1,08 iken, 2021'de 1,23'e ulaşmaktadır ancak 2022'de %1,01'e gerileyerek 2020 seviyesinin altına düşmektedir.

Demiryolu taşımacılığının toplam ihracat taşımaları içindeki payı 2017 ve 2018 yıllarında %0,44 ile son 10 yılın en düşük seviyesindedir. 2018 yılında ise en alt seviyededir. İlerleyen yıllarda artış göstermekte olup 2022'de bu artış %0,98 ile en yüksek seviyededir.

**Grafik 4.** Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı



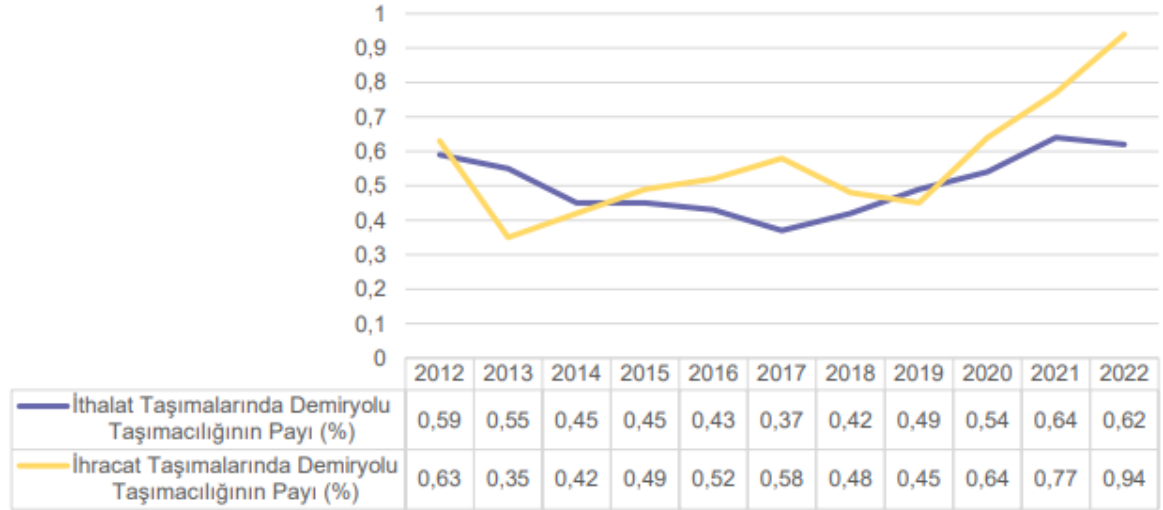
Kaynak: TÜİK. Veriler Bin Dolar olarak belirtilmiştir.

Demiryolu taşımacılığında 2012'den 2022'ye kadar taşınan ithal eşyanın değeri ihraç edilen eşyanın değerinden fazladır. 2012 yılında ihraç edilen eşyanın değeri 1.017.753 bin USD ile en düşük 641.121 bin USD ile 2016 yılındadır. Demiryolu taşımacılığının ihracattaki değeri 2016 yılından sonra artmaya başladı. İstikrarlı artış nedeniyle 2022 yılında ihracatta demiryolu taşımacılığının değeri 2.460.331 bin dolar oldu. Demiryolu yük ithalatında 2012 yılında ikinci kez 346.113 bin dolarlık mal sevk edildi. Bu değer 2013 yılından itibaren azalmaya başlamıştır. 2016 yılındaki düşüşün ardından bu değer önceki yıllara göre artarak 1.428 adettir.154.000 dolarlık sevkiyat yapıldı. Ardından 2 yıllık bu değer düşüşünden sonra 2019'da bu değer daha da yükseldi.

İthal taşıma değeri 2020'de 2.144.863 bin dolar, 2022'de ikinci sırada yer alacak.967.908 bin dolara ulaştı. İthalat ve ihracat taşımacılığında demiryolu yükünün ağırlıkça payı 2021'de ithalatta, 2022'de ise ihracatta en yüksektir. Demiryolunun ağırlıkça payı son on yılda diğer

taşıma modlarına göre %1'e ulaşmamıştır. Demiryolu taşımacılığında, taşınan eşyanın ağırlıkça ihracat içindeki payı %0,35 ile 2013 yılında en düşük, %0,94 ile 2022 yılında en yüksektir. Görüldüğü gibi demiryollarının ihracat payı son 10 yılda ortalama %0,6 olmuştur. 2019'dan beri istikrarlı bir artış vardır. Ağırlığa göre ithalatta navlun payı %0,37 ile 2017 yılında en düşük orana sahip olmuştur. 2012 - 2017 dönemine bakıldığında 2012 yılında %0,59 olan oranın yıllar itibariyle kademeli olarak düştüğü söylenebilir. 2017'den sonra artmaya başlayan demiryolu taşımacılığı, pandeminin etkisiyle 2021'de %0,64 ile zirve yaptı. Ancak 2022 yılına gelindiğinde bu artışın durduğunu ve 2022 yılında demiryolu taşımacılığının ağırlıkça payının %0,62 olduğu görülmektedir.

**Grafik 5.** Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



**Kaynak:** TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Demiryolu taşımacılığında ise en düşük ihracat 349.071 ton ile 2013 yılında gerçekleşti. En yüksek ihracat nakliye ağırlığına 1.651.890 ton ile 2022 yılında ulaşılmıştır. 2013 yılında demiryolu ile taşınan ihracat eşyasının ağırlığının, 2013 yılında taşınan ithal eşya ağırlığının yarısından daha az olduğu görülmektedir. İthalat sevkiyatının en düşük ağırlığı 803.894 ton ile 2014 yılında gerçekleşti. En yüksek nakliye ağırlığı 1.455.052 ton ile 2021 yılında üretilmiştir. Son on yılda ithalat sevkiyatının ağırlığı ihracat sevkiyatının ağırlığından fazla



iken, 2022'de ithalat sevkiyatının ağırlığı ihracat sevkiyatının ağırlığından azdır. 2022'de demiryolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı 1.260.080 tona kadardır.

TÜİK 2022 verilerine göre Almanya, Türkiye'nin demiryolu ihracatında değer bazında ilk sırada yer alıyor. Ağırlık açısından Almanya dördüncü sırada yer alıyor. Ağırlığa göre, Bulgaristan en çok ihracat yapan ülkedir. Değer bazında, ilk 5'te değildir. Avusturya değer ve ağırlık bakımından ihracatta 5. sırada yer almaktadır. Bulgaristan, Türkiye'ye yapılan demiryolu taşımalarında değer ve ağırlık bakımından lider ülke konumundadır. Almanya değerinde ikinci, ağırlıkta üçüncüdür. Kazakistan ise değer ve ağırlık olarak beşinci sırada yer almaktadır. Bulgaristan ve İran'ın ithalat ve ihracat taşımacılığında ilk sıralarda yer almasının nedeni bu ülkelerde oluşturulan blok trenlerdir.

### ***2.3 Denizyolu Taşımacılığı***

Uluslararası taşımacılıkta karayolu taşımacılığından sonra en çok kabul gören taşımacılık deniz taşımacılığıdır. Dünya ticaretinin %90'den fazlası deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz taşımacılığı, büyük hacimli malları uzun mesafelerde taşımak için en verimli yöntemdir. Tonlarca eşyayı tek seferde taşımak, deniz taşımacılığı oldukça avantajlıdır. Nakliyenin en büyük dezavantajlarından biri maliyettir. Liman altyapısının inşası, bakımı ve geliştirilmesi onu pahalı hale getirir. Ancak maliyetine rağmen dünyanın gelişmiş ülkelerine baktığımızda liman yatırımlarının birinci öncelik olduğunu görülmektedir. Bu, fiyat açısından en uygun, aynı zamanda nakliye hızı açısından en yavaş yöntemdir. Riskli düşünüldüğünde karayolu taşımacılığına göre daha az risklidir (Orhan, 2003: 28).

Denizyolu taşımacılığı, ağır ve hacimli malların uzun mesafelerde düşük maliyetle taşınmasına olanak tanır. Deniz taşımacılığının gelişmesinde kilit bir faktör, başta Kuzey Amerika, Avrupa ve Japonya olmak üzere gelişmiş ülkelerdeki endüstrilerden gelen hammadde ve enerji talebinin artması olmuştur (Bayraktutan vd. Özbilge, 2015: 410). Denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığından 3,5 kat, karayolu taşımacılığından 7 kat ve hava taşımacılığından 14 kat daha ucuza taşıma işlemleri gerçekleştirme imkanı sunmaktadır (Kutlu ve Başar, 2006: 105). Ayrıca uluslararası taşımacılık işinde diğer taşıma

modlarına göre daha güvenli ve sistemli olması da deniz taşımacılığının diğer avantajlarından biri olarak değerlendirilebilir (Saygılı, 2014: 205).

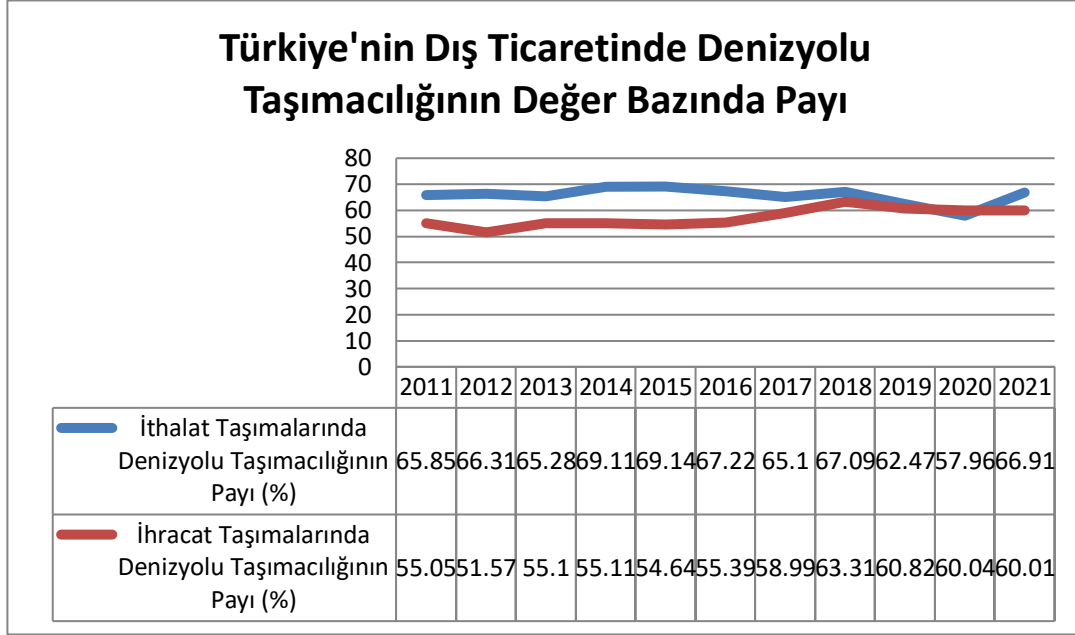
Deniz taşımacılığında zaman duyarlılığı çok düşüktür, genellikle büyük hacimli malları taşımak için tercih edilir ve birim fiyatları diğer taşıma modlarına göre nispeten daha düşüktür.

2020 yılında dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %89'u denizyolu ile gerçekleşmiştir. Türkiye'de 2020 yılında hacim olarak ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %94'ü, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %82'si denizyolu ile gerçekleşmiştir. Bu veriler ışığında küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacminin son yarım yüzyılda 20 kat büyüdüğü görülmektedir. Lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığı parasal olarak yüksek bir paya sahiptir. Bu durum denizyolu sektörünün küresel ticarete en stratejik sektör konumunda olmasını sağlamaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,2021).

2021 yılında Türkiye'de yabancı ve milli bayraklı gemilerin toplam DWT kapasitesi dünyada 16. sırada olup Türk ve yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin %1,32'sini oluşturmaktadır. İlk sırada dünyadaki toplam DWT kapasitesinin %17,64'üne sahip Yunanistan, ikinci sırada %11,56'sına sahip Çin ve üçüncü sırada %11,43'üne sahip konumda olan Japonya yer almaktadır (UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021).

2011 yılından 2021 yılına kadar olan dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen yükler yıllar içerisinde TEU bazında hacmen artış gösterdi. 2011 yılında elleçlenen TEU 6.523.506 iken 2021 yılında yaklaşık %93 artış gösterdi ve 12.591.470 oldu (Denizcilik Genel Müdürlüğü,2021).

**Grafik 6:** Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2011-2019 yılları arasında Türkiye'ye ithalat taşımalarında denizyolu taşımacılığının değer bazında payı ortalama %65 civarında iken 2019 ve 2020 yıllarında pandemi etkisiyle bu oranda düşme gözlemlenmektedir. 2020 yılında %57,96 olan bu oran 2021 yılında toparlanma sürecine girerek %66,91'e yükselmiş oldu.

İhracat taşımalarında denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2018 yılında diğer yıllara göre en yüksek seviyeye ulaşarak %63,31'e ulaşırken son üç yılda %60 civarında seyretmektedir.

2015 ve 2020 yılları hariç olmak üzere değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin toplam değeri sürekli artış göstermektedir. 2021 yılının sonunda bu değer 133.752.639 ABD Doları olarak kayda geçmiştir. Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri 2021 yılının sonunda 157.390.322 ABD Doları oldu.

Türkiye'nin denizyolu taşımacılığıyla ihracatını yaptığı yüklerin değer bazında sıralamasında yer alan ilk 5 ülke sırasıyla; ABD, Birleşik Krallık, İtalya, İspanya ve Almanya oldu. Ağırlık

bazında ilk beş ülke sıralaması ise; ABD, İsrail, İtalya, Çin ve İspanya'dır. 2021 yılı sonu itibariyle ABD hem değer hem de ağırlık bazında denizyolu ile ihracatta birinci oldu.

**Tablo 6:** Türkiye Denizyolu İthalat Taşımalarında İlk Beş Ülke (2021)

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Çin	Rusya
2	Rusya	-
3	Almanya	ABD
4	ABD	Ukrayna
5	İtalya	Brezilya

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

## ***2.4 Havayolu Taşımacılığı***

Genel olarak hava taşımacılığında kullanılan birim fiyatlar diğer taşıma modlarında kullanılanlara göre oldukça yüksektir. Hızlı ve güvenilir taşıma özelliği ile öne çıkan hava yolu taşımacılığının en belirgin olumsuz yönü, yüksek maliyetidir. Özellikle hava taşımacılığı, kısa sürede birkaç kilometrelik mesafe ile dünya ticaretinin gelişmesine önemli katkı sağlamaktadır. Hava taşımacılığı sektörü, mal ve yolcu taşımacılığının yanı sıra ülke ekonomisine önemli katkı sağlamaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) yayınladığı verilere göre havacılık sektörünün küresel ekonomiye doğrudan ve dolaylı olarak 2,7 trilyon dolarlık ekonomik katkısı bulunuyor (ICAO, Aviation Benefits Report). Türkiye, coğrafi konumu nedeniyle 1,6 milyar nüfuslu, GSMH'si 38 trilyon ABD Doları ve ticaret hacmi 7.050 milyar ABD Doları olan ülkelerden sadece 4 saatlik uçuş mesafesindedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Ancak Türkiye'de hava taşımacılığı, taşınan eşya değeri sıralamasında deniz ve kara taşımacılığından sonra üçüncü sırada yer almaktadır.

**Harita 4:** Türkiye- Ulaşımında Kavşak Noktası



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022 Yılı Bütçe Sunumu

Dünya çapındaki havayolları arasında milli gururumuz olan Türk Hava Yolları (THY); Avrupa'da 43 ülke, 116 şehir; Afrika'da 40 ülke ve 61 şehir; Ortadoğu'da 13 ülke ve 36 şehir; ABD'de 9 ülke ve 22 şehir; Asya ve Uzakdoğu'da 22 ülkede 43 şehre hizmet vererek en çok uçuş yapan havayolu unvanını elinde bulunduruyor (Sonuç Özeti THY, 9A'21).

Türkiye'nin uluslararası hava trafiğindeki stratejik konumu, ülkeyi havayolu taşımacılığının önemli bir merkezi haline getirmektedir. İstanbul, Atatürk ve Sabiha Gökçen gibi uluslararası havalimanları, Avrupa ve Asya arasında köprü vazifesi görmekte ve pek çok farklı destinasyona kolayca bağlantı sağlamaktadır. Bu sayede Türkiye, hem yolcu hem de kargo taşımacılığında önemli bir rol oynamaktadır.

İstanbul Havalimanı gibi büyük havalimanları, dünyanın farklı bölgelerinden gelen yolcuların aktarma yapabileceği bir merkez haline gelmektedir. Bu durum, uluslararası havayolu şirketlerinin de Türkiye'yi aktarma noktası olarak tercih etmelerine katkı sağlamaktadır.

**Tablo 7:** Türkiye’deki Havayolu Şirketleri ve Uçak Sayıları

Havayolu Şirketleri	2020	2021
THY A.O.	341	356
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	93	90
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	58	55
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	23	14
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	13	15
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	8	8
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	5
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	5	7
ACT Hava Yolları A.Ş.	5	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
<b>Toplam</b>	<b>554</b>	<b>558</b>

Kaynak: SHGM Web Sitesi, İstatistikler

Türkiye’nin toplam uçak filosu 2021 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık olarak %0,7 artış göstermektedir. Ayrıca 2011 yılında uçak kargo kapasitesi 1,136,866 kilogramken 10 yıl sonra bu kapasite %128 artarak 2,593,450 kilogram oldu (SHGM, Faaliyet Raporu 2021).

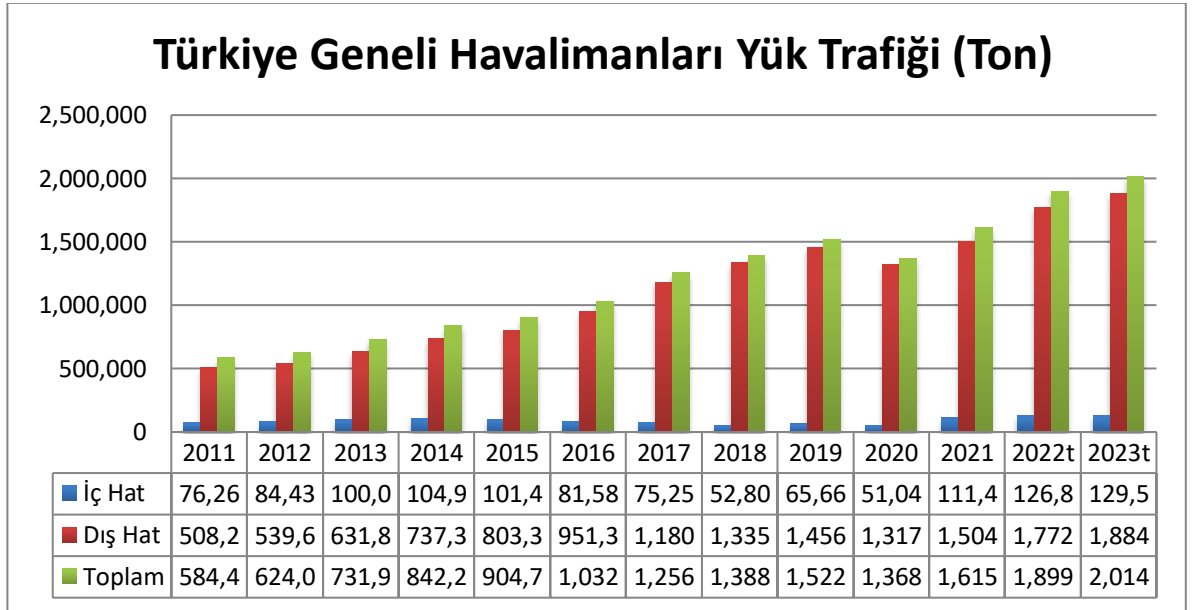
**Harita 5:** Türkiye’nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası



Kaynak: T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmet Alanı, Havayolu Taşımacılığı

Türkiye, hava taşımacılığı alanında yürürlükte olan kendi kanunu dışında birçok uluslararası anlaşmaya taraftır. 1945 yılında Chicago'da imzalanan ve 152 ülkenin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Sözleşmesi 1999 yılında imzalanmış ve Belirli Kuralların Birleştirilmesi Sözleşmesi'nin yerini almıştır. Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin (Varşova Konvansiyonu) 1929 yılında imzalanan (Montreal Konvansiyonu) bu tür uluslararası anlaşmalardan biridir. Ayrıca Türkiye, Avrupa Sivil Havacılık Kongresi (ECAC) ve Avrupa Deniz Güvenliği Örgütü'nün (Eurocontrol) üyesi ve ICAO'nun kurucu üyelerinden biridir.

**Grafik 7:** Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafığı (Ton)



Kaynak: DHMİ “Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafığı İstatistikleri (2002- 2021)”

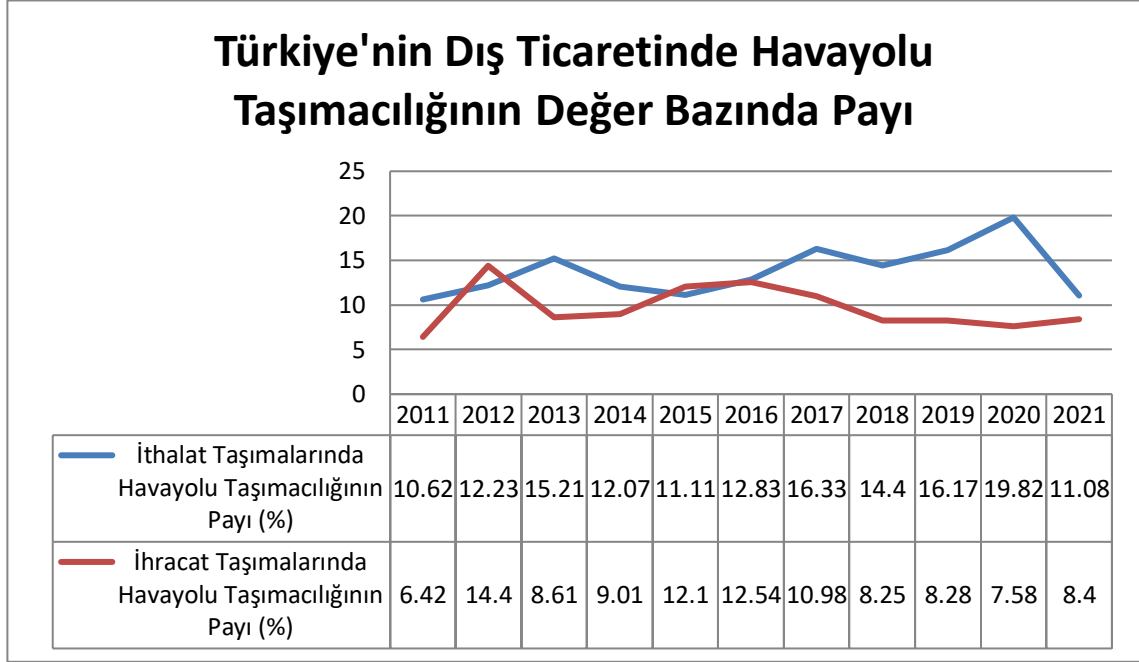
Türkiye’de sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumlu olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)’nün yayınlamış olduğu “Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafığı İstatistikleri (2002- 2021)” verilerine göre dış hat yük trafiği 2011-2021 yılları arası genel itibariyle sürekli olarak artış göstermektedir. 2020 yılında pandemi nedeniyle yaklaşık %9 oranında bir düşüş yaşansa da 2021 yılında bir önceki yıla göre %14 artış göstererek bu süreci başarıyla atlatmış oldu. 2022 ve 2023 yıllarına dair

beklentilerin de yer aldığı raporda dış hat kargo trafiğinin 2023 yılında 2021 yılı ile mukayese edildiğinde %25 artış göstermesi beklenmektedir.

Airports Council International (ACI) tarafından düzenlenen “17. ACI Europe Awards” kapsamında “Avrupa'nın En İyi Havalimanı” ödülüne layık görülerek; 2019 yılında hizmete giren İstanbul Havalimanı, Türk hava taşımacılığında büyük önem taşımaktadır. Turkish Cargo'nun tüm hava kargo operasyonlarını İstanbul'daki Mega Cargo tesisindeki SmartIST tesisine yönlendirmesiyle, İstanbul Havalimanı'ndan kargo trafiğinin 2022 sonuna kadar artması beklenmektedir. Turkish Cargo, 2022 yılı başında tüm hava kargo operasyonlarını Mega Kargo Tesisi SmartIST'te konsolide etti. İstanbul Havalimanı 'nin tek çatı altındaki en büyük sanayi binası olacak şekilde tasarlanan SmartIST, tüm fazları tamamlandığında 340.000 metrekare alan üzerinde yıllık 4 milyon ton kapasiteye ulaşması beklenmektedir. Otomatik depolama sistemleri ve robotik süreç otomasyonu gibi akıllı teknolojilerle donatılan tesis, operasyonların hızı ve kalitesi açısından Turkish Cargo'nun hizmet kalitesini daha da artıracaktır. Aynı zamanda artırılmış gerçeklik projeleri ve ileride kullanılması planlanan insansız kara araçları da SmartIST'in teknolojisine katkı sağlayacaktır. Bu büyük tesis aynı zamanda İstanbul'un kıtasal konumunu ve Doğu ile Batı arasındaki ticaret geçidini vurgulayacaktır. Sonuç olarak, dünyadaki hava kargo trafiğinin büyük bir kısmı İstanbul Havalimanı'nın yeni hub'ına çekilecek ve İstanbul, dünyanın lojistik hub'ına dönüşecektir (Turkish Cargo, 2022).



**Grafik 8:** Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinde havayolu taşımacılığının değer bazındaki payı yıllar itibariyle dalgalı seyir izlemektedir. 2012 ve 2015 yılları istisna olmak üzere Türkiye'de havayolu taşımacılığının ihracattaki değer payı ithalattaki değer payından düşüktür.

2021 yılı itibariyle Türkiye'den havayolu ihracat taşımalarında değer bazında ilk beş ülke sırasıyla; ABD, BAE, Irak, Birleşik Krallık ve Almanya olurken ağırlık bazında ilk beş ülke sırasıyla; KKTC, BAE, ABD, Hollanda ve Almanya yer aldı. Irak dışında yer alan hiçbir ülke Türkiye'nin sınır komşusu değildir.

2021 yılı itibariyle Türkiye'ye havayolu ithalat taşımalarında değer bazında ilk beş ülke sırasıyla; Çin, ABD, BAE, Belçika ve Almanya yer alırken ağırlık bazında ilk beş ülke sırasıyla; Çin, ABD, Hindistan, Almanya ve Güney Kore yer aldı. İthalatta değer ve ağırlık bazında Çin ve ABD'nin konumu değişmeyerek ilk iki sırada yer aldılar.

Hava taşımacılığı, lojistik sektörünün gelişmesinde en verimli ulaşım araçlarından biridir. Teknolojinin hızla gelişmesiyle birlikte 21. yüzyılın sonlarında firmalar hızlı ve güvenli bir

ulaşım şekli olan hava taşımacılığına yönelmiştir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Derneği, hava taşımacılığını geliştirmek, ücretleri belirlemek ve hava trafiğini belirlemek için 1945 yılında Kanada'da kuruldu. Sadece havayollarının ye olabildiği Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) 2023 verilerine göre, 2023 yılı sonunda kargo gelirlerinin 142,3 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Bu, 2021'deki 210 milyar \$ ve 2022'deki 207 milyar \$'dan keskin bir düşüş gösterse de, 2019'da kazanılan 100 milyar \$'dan çok daha yüksektir. Bunlar; Yolcu kapasitesinin artırılmasıyla yük taşımaya açık aktarma merkezlerinin kapasitesinin otomatik olarak artması ve enflasyonla mücadele için alınan ekonomik soğutma tedbirlerinin ticaret üzerindeki olası olumsuz etkileridir. Üretim 2023'te artması (%0,6 düşüş), ancak tüm tarihsel karşılaştırmalara göre ile yüksek kalması beklenmektedir. Verimlilik artışı 2020'de 54,7 2021'de %25,9 ve 2022'de %7,4'tür.

Havayolu ulaşımı, diğer ulaşım modlarına göre en yeni ve en az kullanılan ulaşım şeklidir. Yüksek hızlı sevkiyata imkân vererek depolama maliyetlerini ve bekleme sürelerini azaltmak gibi avantajları olsa da; İşçilik ve nakliye masrafları taşınan yüke göre değişmez. Taşıma birimi ve işletme maliyetlerinin yüksek olması ve hava koşullarından çok çabuk etkilenmesi hava taşımacılığının en önemli dezavantajlarından biridir (Keskin, 2012: 84).

Hava ulaşımının avantajlarına bakarsanız en önemli faktörün hız olduğu söylenmektedir. Küreselleşen dünyada zamanla yarışıyor olmamız hava ulaşımını vazgeçilmez kılmaktadır. Diğer bir avantaj ise projelere yeni yatırım yapıldığı için hizmet kalitesinin en üst seviyede olmasıdır. Bu modda, hata sıfıra indirilir. Güven unsuruna dayalı bir ulaşım aracıdır. Değerli ve hassas meyve veya sebzelerin uzun mesafelerde bozularak alıcıya daha çabuk ulaşması nedeniyle tercih edilmektedir (Koban ve Keser, 2013: 130).

Daha hafif ve düşük hacimli eşyaların taşınmasına öncelik verilmesi, hava taşımacılığının dezavantajlarından biridir. Bu modda ağır ürünlere öncelik verilmez. Diğer bir dezavantajı maliyettir. Maliyetinin yüksek olması nedeniyle firmalar tercihlerini bu şekilde kullanmamaktadır. Ayrıca havalimanlarının şehir dışında yer alması ve trafiğin yoğun olması da bir diğer dezavantajdır. Bir ülkenin her şehrinde bir havalimanının bulunmaması, teknik

altyapının olmayışı ve transit geçişte malların depolanmasının zorluğu hava taşımacılığının zaaflarına yansır.

## ***2.5 Boru Hattı Taşımacılığı***

Boru hattı taşımacılığı yer altında, su altında veya karada tasarlanabileceğinden sınırsız bir yapıya sahip olabilir. Ağırlıklı olarak petrol ve doğalgaz gibi sıvı veya gaz halindeki ürünlerin taşınmasında kullanılan bir taşıma aracı türüdür. Petrol, gaz ve sıvı ürünler boru hattı ile taşınır. Boru hattı taşımacılığı yer altında, su altında veya karada tasarlanabileceği için sınırsız bir yapıya sahip olabilir. Ağırlıklı olarak petrol ve doğalgaz gibi sıvı veya gaz halindeki ürünlerin taşınmasında kullanılan bir taşıma aracı türüdür. Petrol, gaz ve sıvı ürünler boru hattı ile taşınır. Hava koşullarından pratik olarak etkilenmeyen boru hattının nakliyesi de işletmesi ve bakımı kolaydır.

Doğal gaz rezervine sahip ülkelerin yanı sıra üretilen doğal gazın pazarlaması ve dağıtımı da önem taşımaktadır. Örneğin çok büyük doğal gaz rezervlerine sahip olan Türkmenistan, Hazar Denizi'nin durumu hala belirsiz olduğu için boru hattıyla Hazar Denizi'nden geçememekte ve doğrudan diğer ülkelere satış imkanı bulamamakta, bu sayede de doğrudan diğer ülkelere gidebilmektedirler. Düşük fiyata satmak zorunda oldukları gazını boru hattı altyapısının bulunduğu Rusya'ya göndermektedirler (Kocaeren 2016:208).

Petrole kıyasla doğal gazın taşınması teknik olarak daha zordur. Depolama maliyetleri petrolden çok daha yüksektir. Zorluklar ve yüksek maliyetler göz önüne alındığında, doğal gazı taşımanın en ucuz yolunun boru hattı olduğu kabul edilmektedir. Bu yöntem daha ucuz olarak tanımlansa da altyapı kurmanın maliyeti oldukça yüksektir. Maliyetlerden kaçınmak için tedarikçiler ve alıcılar arasında uzun vadeli sözleşmeler imzalanır. Proje hattının yapısı çok yüksek miktarda yatırım gerektirdiğinden, yatırımı yapan kişiler projeleri tamamlayıp bu teknolojiye sahip taraf; ancak yatırım maliyetlerini karşılayabilecek düzeyde doğal gaz satışı sağlayabilen oyuncular, doğal gaz piyasasında çok güçlü bir konuma getirmiş ve hatta tekel konumuna getirmişlerdir (Ericson 2009:29).

Doğal gaz satış sözleşmelerinde her iki taraf için de doğal gazın devamlılığının sağlanması oldukça önemlidir. Doğal gazın yoğun olarak taşındığı hatlar belli bir debiye göre dizayn edilir ancak bazen yeterli gelmeyebilir. Dalgalı doğal gaz talebini karşılamanın en ekonomik yolu, talebin düşük olduğu yaz aylarında ithal gazı boru hattı ile yer altı kotlarında (akiferler, terk edilmiş doğal gaz ve petrol rezervleri, tuz mağaraları vb.) depolamaktır. Doğal gaz arz ve talep trendlerine bakıldığında mevsimsel bir değişim olduğu ancak buna rağmen doğal gaz alımının bir miktar devam ettiği görülmektedir. Bu durumda doğal gaz talebinin az olduğu zamanlarda kullanılmayan fazla gazın depolanması ve talep arttığında şebekeye geri verilmesi mümkün olmaktadır (Kocaeren 2016: 208-209).

Demiryolu gibi konumlandığı için zemin şartlarına göre maliyet değişkenlik gösterebilmektedir. Sanılanın aksine boru hatları sadece ham petrol ve doğal gaz taşımak için kullanılmaz; su, biyoyakıt veya hidrojen gibi çok farklı ürünleri taşımak için de kullanılmaktadır (Keskin, 2012: 81). Boru hattı taşımacılığı için ilk yatırım çok pahalı olmasına rağmen, diğer taşıma modlarına göre en ekonomik taşıma şekli olarak kabul edilmektedir.

Boru hattı taşımacılığının en önemli avantajı, büyük hacimler ve uzun mesafeler gerektiren ürünleri taşımasıdır. Ana dezavantajı, yavaş ve esnek olmamasıdır. Dezavantajı, belirli ürün türlerini sunmaması ve ürünler konusunda esnek olmamasıdır. Dünyanın en uzun doğal gaz boru hattı 8.707 km uzunluğunda ve Orta Asya'dan Çin'in uzak doğusundaki Şangay'a ve ülkenin güneyindeki Guangzhou ve Hong Kong'a kadar uzanmaktadır. Dünyanın en uzun petrol boru hattı, Rusya'nın Doğu Sibirya'daki Arktik petrol sahalarından Batı Avrupa'ya 9.344 kilometreden fazla uzanan Trans Sibirya Demiryolu'dur. Boru hattı taşımacılığının bir başka özelliği de başka bir yerde inşa edilmiş olan boru hatlarını başka bir alana kolayca yerleştirememesidir (Waters, 2003: 320).

### ***2.5.1 Türkiye'de Boru Hattı Taşımacılığı Altyapısı***

Türkiye, jeopolitik konumu ve bol enerji kaynakları nedeniyle önemli bir enerji geçiş güzergahıdır. Bu nedenle, enerji taşımacılığı için güvenilir ve verimli bir altyapıya sahip olmak önemlidir. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının daha hızlı, daha güvenli ve

daha ekonomik bir şekilde taşınmasını sağlayan bir yöntemdir. Türkiye'nin boru hattı altyapısı, ülkenin enerji güvenliği ve bölgesel enerji dolaşımındaki rolü açısından büyük önem taşımaktadır. Boru hattı taşımacılığı, Türkiye enerji sektöründe önemli bir rol oynamaktadır.

Petrol, doğal gaz ve diğer enerji kaynakları ülke içinde bir noktadan veya komşu ülkelere başka bir noktaya taşınmaktadır. Türkiye, doğal gaz taşımacılığında özel bir stratejik konuma sahiptir. Rusya, Azerbaycan, İran ve Irak gibi enerji zengini ülkelere gaz tedarik ediyor. Sonuç olarak, Türkiye'nin boru hattı altyapısı bu enerji kaynaklarının ülke sınırlarını aşarak tüketim bölgelerine ulaşmasını sağlamaktadır. Türkiye'de boru hattı ulaşım altyapısı çeşitli proje ve anlaşmalar kapsamında geliştirilmektedir. Bu projeler arasında TürkAkım, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP), Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Boru Hattı ve İran-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Cooperate) gibi önemli projeler bulunmaktadır. Proje TürkAkım, Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz taşımak için bir boru hattı sistemidir. Proje, Karadeniz'i kateden iki şeritli bir sistemi içeriyor. Bu hatlar, doğal gazı Rusya'dan Türkiye'ye, oradan da Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşımaktadır. 31,5 milyar metreküp doğal gaz kapasitesine sahip TürkAkım projesi, Türkiye'yi enerji arzında daha bağımsız kılmayı amaçlamaktadır.

TANAP, doğal gazı Azerbaycan'dan Türkiye'ye taşıyan bir gaz boru hattı sistemidir. Proje, Azerbaycan'ın Şah Deniz doğal gaz sahasından çıkan doğal gazın Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasını hedefliyor. Bu proje, Türkiye'nin enerji arz güvenliğini artırma ve bölgesel işbirliğini geliştirme yolunda atılmış büyük bir adımdır. TANAP projesi aynı zamanda Türkiye'nin doğal gaz transit ülkesi olma potansiyelini de artırmaktadır. BTC, Hazar Denizi'nden petrol taşımak için bir boru hattı sistemidir. Proje, Azerbaycan'ın petrol rezervlerini dünya pazarına taşımak için kullanılıyor. BTC projesi Türkiye'den geçmekte ve ülkenin enerji iletiminde stratejik bir rol oynamaktadır. Bu proje ülkenin ekonomik kalkınmasına katkı sağlamakta ve enerji güvenliğini artırmaktadır.

İran-Türkiye Gaz Boru Hattı Projesi , doğal gazı İran'dan Türkiye'ye taşıyan bir doğal gaz boru hattı sistemidir. Proje, enerji kaynaklarının Türkiye'ye ulaşmasını sağlamakta ve

Türkiye enerji sektörünün çeşitlenmesine katkıda bulunmaktadır. Türkiye, bu projenin yanı sıra diğer komşu ülkelerle de benzer boru hattı projeleri üzerinde çalışılmaktadır.

Türkiye'de boru hattı altyapısının önemi, enerji güvenliği ve bölgesel işbirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Bu altyapı, enerji kaynaklarının Türkiye üzerinden tüketim bölgelerine ulaştırılmasını sağlamakta ve ülkenin enerji arz güvenliğini artırmaktadır. Türkiye'nin enerji taşımacılığı alanında stratejik bir konuma sahip olduğunu da gündeme getirmektedir. Türkiye, bu projelerin yanı sıra boru hattı ulaşım altyapısını daha da geliştirmek ve çeşitlendirmek için adımlar atmaktadır. Bu adımlar, enerji koridorlarının güvenliğini ve sürdürülebilirliğini sağlamak için teknolojiye yatırım yapmayı, yeni boru hatları inşa etmeyi ve mevcut altyapıyı iyileştirmeyi içerir. Ayrıca, Türkiye'nin enerji taşımacılığı alanında yetişmiş ve uzmanlaşmış insan kaynağına ihtiyacı olduğu da unutulmamalıdır. Dolayısıyla Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı, enerji kaynaklarının taşınmasında stratejik bir konuma sahiptir. Bu altyapı, ülkenin enerji arz güvenliğinin temelini oluşturuyor, bölgesel işbirliğini destekliyor ve ekonomik kalkınmayı amaçlamaktadır.

Türkiye'nin enerji sektöründeki gelişimi ve enerji dolaşımındaki rolü dikkate alındığında, boru hattı ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi önemli bir adımdır. Bu adımların başarıyla uygulanması, Türkiye'yi enerji sektöründe daha güçlü ve verimli bir oyuncu haline getirecektir. Türkiye, enerji kaynaklarına erişim ve enerji arz güvenliği açısından stratejik bir konumdadır. Bu stratejik konum, enerji taşımacılığının da önemli bir parçası olan boru hattı taşımacılığı altyapısının geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Boru hatları, Türkiye'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirmesi ve enerji güvenliğini sağlaması açısından önemli bir rol oynamaktadır. Boru hattı taşımacılığı, petrol, doğal gaz ve diğer sıvıların uzun mesafelerde taşınması için güvenli ve verimli bir yöntemdir. Boru hattı taşımacılığının diğer taşıma modlarına göre birçok avantajı vardır. Azalan maliyetler, daha yüksek taşıma kapasiteleri, azaltılan emisyonlar ve güvenli taşıma süreçleri bunlardan sadece birkaçıdır. Türkiye, enerji ihtiyaçlarını karşılamak için büyük ölçekli boru hatlarına bağımlıdır ve bu nedenle boru hattı ulaşım altyapısı son derece önemlidir. Türkiye'nin boru

hattı ulaşım altyapısı, stratejik konumu ve enerji kaynaklarına erişimi sayesinde oldukça gelişmiştir.

Türkiye birçok uluslararası boru hattı üzerinde yer almaktadır ve bu boru hatları enerji açısından zengin bölgelere bağlanmaktadır. Azerbaycan-Türkiye Gaz Boru Hattı (TANAP), Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Doğalgaz Boru Hattı (BTC) ve İran Doğalgaz Boru Hattı gibi projeler Türkiye'yi enerji yollarının kesişim noktası haline getirmektedir. Boru hattı, Türkiye'nin enerji altyapısının temel taşlarından biridir ve enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Enerji iletim kapasitesini artırmak ve enerji kaynaklarının çeşitliliğini sağlamak için son dönemde Türkiye'de boru hattı altyapı projeleri devam etmektedir. TANAP, Azerbaycan'dan Türkiye'ye doğal gaz taşıyan bir doğal gaz boru hattı olup, proje Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacının karşılanmasında kilit rol oynamaktadır. Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan proje ortaklarıdır. Türk Akımı doğal gaz boru hattı projesi de Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz taşınmasına yönelik bir diğer önemli projedir. Bu projeler Türkiye'nin enerji arzını artırmak ve arz güvenliğini sağlamak için yürütülmektedir.

Boru hattı ulaşım altyapısının geliştirilmesi Türkiye'ye ekonomik faydalar sağlamaktadır. Boru tesisatı, kesintisiz güç kaynağı sağlayarak enerji güvenliğini artırır. Aynı zamanda boru hatları ülkede istihdam olanakları yaratmakta ve ekonomik büyümeyi desteklemektedir. Boru hatları aynı zamanda Türkiye'nin enerji sektöründeki uzmanlığını ve bölgesel bir enerji merkezi olma hedefini artırmasına da katkı sağlamaktadır. Türk boru hattı altyapı geliştirme projeleri devam etmektedir.

Karadeniz'deki doğal gaz rezervlerine erişim sağlamak ve enerji arzını çeşitlendirmek amacıyla Karadeniz Gaz Boru Hattı projesi geliştirilmektedir. Bu proje, Türkiye'nin enerji arz güvenliğini artırma potansiyeline sahip önemli bir projedir. Ayrıca Türkiye, enerji ticaretini teşvik etmek ve bölgesel uyumu güçlendirmek için diğer ülkelerle ortak boru hattı projeleri üzerinde çalışmaktadır. Bu projeler, Türkiye'nin enerji arzının çeşitliliği ve güvenliğine yönelik önemli bir adım olarak görülmektedir. Ancak, Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısının gelişimi bazı zorluklar içermektedir. Coğrafi kısıtlamalar, maliyetler ve

güvenlik sorunları, boru hattı projelerinin başarılı bir şekilde uygulanmasını engelleyen faktörlerden bazılarıdır. Ayrıca bölgedeki siyasi ve jeopolitik gerilimler de boru hattı ulaşım altyapısının gelişimini etkileyebilir.

Türkiye, bu zorlukların üstesinden gelmek için güvenlik önlemlerini güçlendirmek, uluslararası işbirliğini güçlendirmek ve daha verimli proje yönetimi sağlamak gibi adımlar atıyor. Özetle, Türkiye'nin enerji kaynaklarına erişimi ve enerji güvenliğinin sağlanması için boru hattı ulaşım altyapısının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye, enerji kaynaklarına erişimi ve stratejik konumu ile enerji taşımacılığı sektöründe önemli bir rol oynamaktadır. Boru hatları, enerji arzını güvence altına almak için önemli bir araçtır ve Türkiye'nin enerji politikalarının merkezinde yer almaktadır. Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı, devam eden projeler ve geleceğe yönelik potansiyel projelerle sürekli olarak geliştirilmektedir. Bu projeler Türkiye'nin enerji arzını artıracak, ekonomik büyümeyi destekleyecek ve enerji güvenliğini sağlayacaktır.

Türkiye, enerji kaynaklarına bağımlılığı azaltmak ve enerji güvenliğini sağlamak için önemli adımlar atılmaktadır. Bu aşamalardan biri de boru hattı taşımacılığıdır. Boru hattı taşımacılığı, yaygın olarak kullanılan bir enerji kaynağı taşıma şeklidir ve Türkiye'nin enerji ithalatının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Türkiye'nin boru hattı altyapısı, stratejik konumu ve enerji koridoru potansiyeli nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının güvenli ve ekonomik bir şekilde taşınmasını sağlayan bir yöntemdir. Türkiye, jeopolitik konumu ve enerji koridoru potansiyeli nedeniyle bu ulaşım şeklinden büyük ölçüde yararlanmaktadır. Türkiye, enerji kaynaklarına bağımlılığı azaltmak ve enerji güvenliğini sağlamaya yönelik çeşitli projeleri hayata geçirmiştir.

Boru hattı taşımacılığı altyapısının en önemli unsurlarından biri, enerji kaynakları üreten veya depolayan alanlar ile tüketim alanları arasındaki bağlantıyı sağlamaktır. Türkiye bu alanda önemli projelere ev sahipliği yapmaktadır. Bunlardan en önemlisi Türkiye'den geçen Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) projesidir. TANAP projesi, doğal gazın Azerbaycan'dan Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması için inşa edilmiş bir boru hattı sistemidir. Bu proje ile Türkiye hem kendi enerji ihtiyacını karşılamak hem de Avrupa'ya



doğal gaz ihraç etmek için Azerbaycan'dan doğal gaz alıyor. TANAP projesi Türkiye'nin enerji güvenliğine önemli katkı sağlamaktadır.

Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı sadece doğal gazın değil, petrolün de taşınmasına olanak sağlamaktadır. Türkiye, Petrol Boru Hatları A.Ş. (BOTAŞ) aracılığıyla bu alanda büyük projeler yürütmektedir. Türkiye üzerinden geçen boru hatları, Orta Doğu ve Karadeniz'den Türkiye iç pazarına ve Avrupa'ya petrol taşıyor. Türkiye bu sayede enerji arz güvenliğini sağlamakta ve önemli bir geçiş ülkesi konumundadır. Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısının bir diğer önemli parçası Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattıdır. BTC boru hattı, Azerbaycan'dan Türkiye üzerinden Akdeniz'e bir güzergah olarak planlanmıştır. Bu proje sayesinde Hazar Denizi'nden Azerbaycan petrolü Türkiye üzerinden dünya pazarlarına taşınıyor. BTC boru hattı, Türkiye'nin enerji arzının güvenliğine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca petrol terminalleri ve boru hattı depolama tesisleri Türkiye'nin enerji iletim altyapısının temelini oluşturmaktadır.

Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı sadece petrol ve doğal gaz taşımacılığı ile sınırlı değildir. Türkiye ayrıca İran ve Irak ile gaz ve petrol boru hatları ile enerji ticaretini sağlamaktadır. Doğu ile Batı arasında önemli bir geçiş ülkesi olan Türkiye, bir enerji koridoru olma potansiyeline sahiptir. Türkiye bu potansiyeli kullanarak enerji kaynaklarının küresel pazara ulaşmasını ve böylece ekonomik ve stratejik faydalar elde etmesini sağlamaktadır. Türkiye'nin boru hattı altyapısının değerlendirilmesi, Türkiye'nin enerji kaynaklarına erişimini ve enerji güvenliğini sağlama yeteneğini göstermektedir. Türkiye, stratejik konumu ve enerji koridoru potansiyeli sayesinde enerji arzında önemli bir rol oynamaktadır. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının ekonomik ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlarken, Türkiye'nin enerji politikalarının başarılı bir şekilde uygulanmasına katkıda bulunmaktadır. Özetle, Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı, enerji sağlamada güvenilirliliğini ve bir enerji koridoru olma potansiyelini kanıtlamıştır. Türkiye, projeleri ve stratejik lokasyonları ile enerji kaynaklarının taşınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının ekonomik ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlarken, Türkiye'nin enerji ihtiyacının karşılanmasına ve enerji güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı, enerji politikalarının başarılı bir

şekilde uygulanmasına katkıda bulunmakta ve ülkenin enerji bağımsızlığını güçlendirmektedir.

### **2.5.2 Türkiye'de Boru Hattı Taşımacılığı Şirketleri ve Operasyonları**

Türkiye, jeopolitik konumu ve enerji ihtiyacı nedeniyle önemli bir boru hattı ve fonksiyon merkezi olarak dikkat çekmektedir. Bu bölüm, Türkiye'deki boru hattı operasyonlarına ve operasyonlarına odaklanacak ve bu analiz, Türkiye'nin Enerji Arzının ve Türkiye'nin Enerjisinin güvenliğini sağlamak için özel sektör ve devlet ortaklıklarıyla ortaklaşa yürütülen stratejik bir alan olan Türkiye'deki boru hattı şirketleri ve operasyonlarını içermektedir.

#### **A. BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi)**

Türkiye'nin en büyük boru hattı işletmecilerinden biri olan BOTAŞ, enerji sektöründe devlet kontrolündeki bir şirkettir. Hem gaz hem de petrol boru hatlarını işletiyor. BOTAŞ, Türkiye'deki boru hatlarının planlanması, inşası, işletilmesi ve bakımından sorumludur. Şirket ayrıca doğal gaz depolama tesislerini de yönetmektedir.

1974 yılında Türkiye'de kurulan BOTAŞ (Petrol ve Boru Hattı Taşımacılığı Anonim Şirketi), Irak-Türkiye boru hattının inşaatından ve işletilmesinden sorumludur. 1986 yılından itibaren doğal gazın ithalatı, ihracatı, nakliyesi, satışı ve depolanması gibi ek faaliyetler sorumluluklarına eklenmiştir (BOTAŞ:2012:2).

#### **B. TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı)**

TPAO, Türkiye'nin devlet petrol şirketi olarak faaliyet göstermektedir. Kendi petrol ve gaz sahalarında üretim yapmanın yanı sıra Türkiye boru hattı petrol ve gaz operasyonlarına da sahiptir. TPAO, Türkiye'nin enerji arzını sağlamak ve enerji verimliliğini korumak için boru hattı taşımacılığında önemli bir rol oynamaktadır. Küresel ekonomide, ham petrol ve petrol ürünlerinin taşınmasında deniz yollarının yanı sıra boru hattı taşımacılığı da büyümektedir. Ancak bu durum Türkiye'de iç taşımacılıkta ağırlıklı olarak tankerlere bağlıdır.

1966 yılında ilk boru hattı, TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı) tarafından Batman-Dörtüyol (İskenderun Körfezi) arasında işletmeye açılmıştır (Karlık, 2009: 265). Şirket

ayrıca, doğal gaz ve petrolün boru hattı ile taşınması, boru hattı arama, mühendislik ve inşaat işleri ile nakliye boru hattı projelerinin uygulanması, pazarlama-satış ve barındırma gibi faaliyetleri de yürütmektedir. Türkiye'de BOTAŞ, enerji güvenliğinin sağlanmasında ve küresel enerji piyasasında rekabetçi ve verimli bir yol benimsenmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır (Telli, 2015: 141).

### ***2.5.3 Boru Hattı Operasyonları ve Süreçleri***

#### **2.5.3.1 Boru Hatlarıyla Taşımacılık Süreci**

Boru hattı operasyonları, kaynak ortamdan Türkiye'ye veya Türkiye'den diğer ülkelere nakliye, depolama, dağıtım ve güvenlik önlemleri dahil olmak üzere çok çeşitli süreçleri kapsamaktadır. Süreç şu şekilde sıralanmıştır:

A. Planlama ve İnşaat: Boru hattı planları genellikle uzun vadeli stratejik planlama gerektirir. Bu durumda; Uygulama, yönetim seçimi, teknik araştırma, performans değerlendirme ve düzenleyici gereklilikler gibi faktörlerin tümü dikkate alınır. İnşaat süreci, boru hatlarının döşenmesini, ekipmanın kurulmasını ve güvenlik önlemlerinin uygulanmasını içerir.

B. Nakliye ve İşletmeler: Petrol ve gaz üretim sahalarından Türkiye'deki ilgili depolama tesislerine veya ihracat terminallerine boru hattıyla nakliye. Bu aşamada boru hattında düzgün akış, basınç regülasyonu, akış kontrolü ve boru hattı güvenliğinin sağlanması önemlidir.

C. Depolama ve dağıtım: Türkiye'deki enerji depolama tesisleri, petrol ve gaz taşımacılığının sürdürülmesinde önemli rol oynamaktadır. Depolama birimleri, arz ve talebi karşılamak, acil durum hizmetlerini depolamak ve nakliye depolaması sağlamak için stratejik olarak konumlandırılmıştır. Dağıtım ağları, rafineriler, dağıtım sanayi tesisleri veya diğer işlemler için boru hatlarından gelen petrol ve gazı depolar.

D. Bakım ve Onarım: Boru tesisatı sürekli bakım ve onarım gerektirir. Bu süreç, düzenli rutin bakım hizmetlerini ve beklenmeyen arızaların giderilmesini içerir. Bakım ve onarım işlemleri, boru hatları ve kontrollerin sağlanması için düzenli olarak kontrol edilir.

#### ***2.5.4 Karşılaşılan Zorluklar ve Gelecek Perspektifleri***

Boru hattı şirketleri bir dizi zorlukla karşı karşıyadır. Bu zorluklar şu şekilde sıralanabilir:

1. Güvenlik tehditleri: Boru hatları, terör saldırıları ve sabotaj gibi güvenlik tehditlerine karşı savunmasızdır. İşletmeciler, güvenlik önlemleri, gözetim teknolojilerinin kullanımı ve yetkili kuruluşlar ile işbirliği içinde gerekli önlemleri almalıdır.
2. Çevresel faktörler: İşletmeciler, çevre dostu teknolojiler kullanarak doğal yaşam alanını korumak için önlemler alarak projenin bir parçası olarak ilgili değerlendirmeleri yapmalıdır.
3. Diplomatik ilişkiler: Boru hattı, petrol ve doğal gazın ülkeler arasında taşınmasını sağlayan lojistik bir süreçtir. Bu nedenle diplomatik ilişkiler ve anlaşmalar gereklidir. İşletmeler, farklı ülkeler arasındaki işbirliğini ve uluslararası varlık yönetimini sağlamak için diplomatik kanalları etkin bir şekilde kullanmalıdır.

Boru hatlarının Türkiye'de işletilmesi, enerji güvenliği ve bölgesel enerji merkezi açısından stratejik bir konuma sahiptir. BOTAŞ ve TPAO gibi büyük işletmeciler, boru hattı taşıma hizmetlerinin planlanması, inşası, işletilmesi ve bakımından sorumludur. Bu işlemler, güvenlik, bağlayıcı faktörler ve sınırlı ifşa gibi bir dizi zorlukla karşı karşıyadır. Ancak yeni projeler doğru finansmanla başlar; teknoloji geliştirme ve verimli enerji yönetimi, Türkiye'de boru hatlarının işletilmesi ve işletilmesinde yeni hizmetler sunmaktadır.

#### ***2.5.5 Türkiye'de Boru Hattı Taşımacılığı Sektörünün Mevcut Durumu***

Ham petrol ve doğal gaz gibi sıvı veya gaz halindeki ürünler, demiryolu taşımacılığı gibi ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olduğu boru hatları ile taşınır. Avantajları arasında güvenilirlik ve büyük hacimli ürünleri taşıma yeteneği vardır. Türkiye, Avrupa'da kanıtlanmış petrol ve doğal gaz rezervlerinin dörtte üçü ve tüketici pazarı ile boru hattı taşımacılığında çok önemli bir konuma sahiptir ve bölge ülkeleri arasında jeostratejik bir konuma sahiptir. Bu ekseninde Türkiye, gazın taşınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Çünkü dünya stoklarının birçoğu Türkiye'nin güney ve doğu komşularında bulunmaktadır. Özellikle AB'den artan doğal gaz

talebi ve bu talebin Türkiye üzerinden karşılanması, Türkiye için gaz boru hatlarını daha da önemli kılmaktadır.

Doğal bir kapı olarak bu ayrıcalıklı konum, Türkiye'ye enerji güvenliği bağlamında fırsatlar sunmakta ve sorumluluklar da yüklemektedir. Rusya, Norveç ve Cezayir'den sonra Avrupa'nın en büyük dördüncü doğal gaz arteri olma hedefiyle Türkiye, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde kullanılan, üretici ve tüketici ülkeler arasında güvenilir bir geçiş ülkesi olarak hizmet vermeyi de hedeflemektedir. Dinamik enerji kapsamında yenilikçi yatırımlarıyla Türkiye, dünya enerji piyasasındaki önemi hızla artmaktadır. Türkiye, geniş Hazar Havzası ve Orta Doğu'nun hidrokarbon kaynaklarını Türkiye ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya güvenilir ve kesintisiz bir şekilde ulaştırmayı hedeflemektedir.

#### ***2.5.6 Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP Hattı)***

İki kardeş ülke Türkiye ve Azerbaycan'ın enerji sektöründeki başarılı işbirliğinin en önemli göstergelerinden biri olan Trans Anadolu Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Güney Kafkasya Gaz Boru Hattı (SCP) ve Trans-Adriyatik Gazı Boru Hattı (TAP) Bu, gaz koridorundaki en önemli bağlantıdır. Türkiye, Orta Doğu ve Avrupa'nın en uzun (1811 km) ve en büyük çaplı (56") doğal gaz boru hattı olan TANAP, Azerbaycan'ın Şah Deniz sahasında üretilen doğal gazın başta Türkiye olmak üzere Avrupa'ya taşınmasını amaçlamaktadır.

TANAP Ardahan ili Türkgözü köyünden, Gürcistan'ın Türkiye sınırındaki Posof ilçesi, Ardahan, Kars, Erzurum, Erzincan, Bayburt, Gümüşhane, Giresun, Sivas, Yozgat, Kırşehir, Kırıkkale, Ankara, Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Bursa , Balıkesir, Çanakkale, Tekirdağ ve Edirne genelinde 20 ilde, Yunanistan sınırında Edirne'nin İpsala ilçesinde son bulmaktadır. Bu noktadan, Avrupa ülkelerine doğal gaz aktaracak olan TAP Doğal Gaz Boru Hattı'na bağlanan TANAP, Türkiye ve Avrupa Birliği'nin doğal gaz arz güvenliğine ve çeşitliliğine katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Gerçekleştirilen toplam kazı hacmi ise 50.908.400 metreküptür.

**Harita 6:** TAP ve TANAP Boru Hattı



Kaynak: cnnturk.com, 2022

### **2.5.7 TAP (TRANS ADRIYATİK) Doğal Gaz Boru Hattı Projesi**

TANAP'a bağlanmasıyla birlikte Azerbaycan doğal gazının Avrupa'ya taşınmasına imkan veren TAP hattının; 550 kilometresi Yunanistan'dan, 215 kilometresi Arnavutluk'tan, 105 kilometresi Adriyatik Denizi'nden ve 8 kilometresi İtalya'dan geçmekte olup toplam uzunluğu 878 km'dir.

TAP, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) ve Güney Kafkasya Boru Hattı ile birlikte 40 milyar dolarlık bir değer zinciri olan Güney Gaz Koridoru'nun Avrupa ayağını oluşturmaktadır.

**Harita 7:** Türkiye Bağlantılı Uluslararası Boru Hatları



Kaynak: Suat Akdağ,2022

### **2.5.8 Trans Hazar Boru Hattı**

Doğal gazın Türkmenistan'dan Avrupa'ya taşınmasında kilit rol oynayacak olan Trans-Hazar Gaz Boru Hattı, bu amacını TANAP ile birleşerek gerçekleştirmektedir. Harita 8'de gösterildiği gibi Türkiye, uluslararası doğal gaz boru hattı projeleri için bir geçiş merkezidir. Türkmenistan'ın gazı Trans-Hazar Gaz Boru Hattı ile doğrudan Avrupa'ya taşınmaktadır. Türkiye'nin de içinde yer aldığı Orta Koridor Girişimi, Hazar üzerinden Doğu-Batı bağlantısının ulaşım yönünü oluşturmaktadır.

Türkiye'yi Kafkasya'ya, oradan da Hazar Denizi'ni geçerek Orta Asya ve Çin'e bağlıyor. Azerbaycan ile Türkiye'yi birbirine bağlayacak yeni bağlantı koridoru bu girişimi güçlendirmektedir. Bu gelişmeler doğrultusunda, Orta Koridor Girişimi'nin Trans-Hazar Gaz Boru Hattı bağlantısı ile Güney Gaz Koridoru'nun enerji güvenliğini destekleyeceğini ve bu bağlantı için fırsatlar yaratacağını söylemek yanlış olmaz. Bu fırsatlar yeni ulaşım bağlantıları sayesinde mümkündür.

**Harita 8:** Trans Hazar Boru Hattı



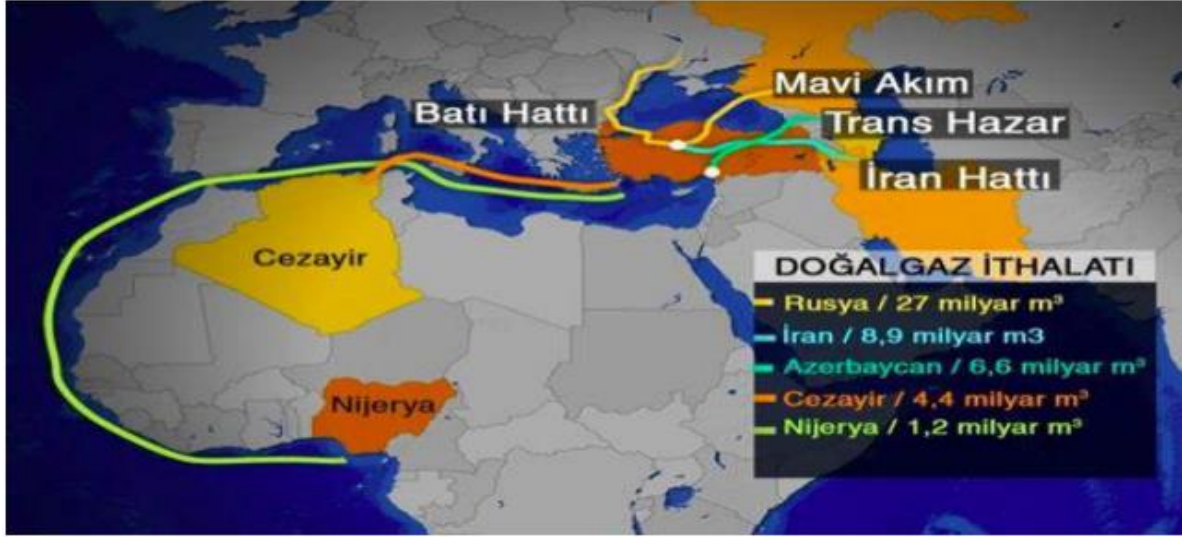
Kaynak: stringfixer.com

### ***2.5.9 Rusya - Türkiye Doğalgaz Boru Hattı (Batı Hattı)***

Türkiye'nin Rusya'dan doğalgaz almaya başladığı ilk rota Rusya -Türkiye boru hattı olmaktadır. Batı Hattı olarak da bilinir. Doğal gaz Rusya'dan ayrılan sırasıyla; Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'dan geçerek Tekirdağ üzerinden Türkiye'ye ulaşmaktadır. Hattın yapımına 1986 yılında BOTAŞ üzerinden başlanmıştır. 1993 yılında ulaşılan maksimum miktar 6 milyar m<sup>3</sup>/yıl olmuştur. BOTAŞ, 1998 yılında imzalanan 23 yıllık bir sözleşme daha imzalayarak doğal gaz alımına devam etti. 2008-2009 yılından bu yana Gazprom lisanslı özel şirket aracılığıyla ithalat gerçekleştirilmektedir. 845 km uzunluğundaki Rus-Türk doğal gaz boru hattı, Bulgaristan sınırındaki Malkoçlar'dan Türkiye'ye giriyor ve Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, İzmit, Bursa, Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır (Oğan,2003:3).



**Harita 9:** Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı)



Kaynak: Türk Akımı Nedeniyle Batı Hattı Devre Dışı Kalacak, <http://www.ntv.com.tr/ekonomi/turk-akimi-nedeniyle-bati-hatti-devredisi-kalacak,0VYw8kAUnUuE12j1NWDDgQ>, Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2022

26 Ekim 1986 tarihinde inşasına başlanan hat, 23 Haziran 1987 tarihinde ilk durağı olan Hamitabat'a ulaşmış, bu tarihten itibaren yerli doğal gazın yanı sıra ithal doğal gaz da Hamitabat'taki Trakya Kombine Çevrim Santrali'nde elektrik enerjisi üretiminde kullanılmaya başlanmıştır. Hat, Ağustos 1988'de Ankara'ya ulaşmış, doğal gaz Temmuz 1988'de İGSAŞ'ta (İstanbul Gübre Sanayii A.Ş.), Ağustos 1988'de Ambarlı Santrali'nde, Ekim 1988'de de Ankara'da konut ve ticari sektörde kullanılmaya başlanmıştır (enerji.gov.tr).

Süreç içerisinde, Bulgaristan sınırında bulunan Malkoçlar Ölçüm İstasyonu'nun kapasitesi 8 Milyar m<sup>3</sup>/yıl'dan 14 Milyar m<sup>3</sup>/yıla yükseltilmiştir.

### **2.5.10 Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı**

15 Aralık 1997'de BOTAŞ ile Gaz Export arasında Mavi Akım boru hattı projesi imzalandı. Bu anlaşmaya göre yılda 16 milyar metreküp doğal gaz Rusya Federasyonu'ndan ayrılarak Karadeniz üzerinden Türkiye'ye ulaşmaktadır. Daha önce düşünülen ancak daha sonra iptal edilen ve Bulgaristan üzerinden Avrupa Birliği ülkelerine doğal gaz taşınması planlanan

Güney Akım projesi yerine Yunanistan üzerinden Avrupa Birliği ülkelerine doğal gaz taşınması planlanan Mavi Akım projesi hayata geçirildi.

**Harita 10:** Mavi Akım Doğal Gaz Boru Hattı



Kaynak: <https://uzmanpara.milliyet.com.tr/haber-detay/gundem2/mavi-akimda-15inci-yil-rekorla-geldi/79000/79764/> Erişim Tarihi: 15 Mart 2023

Söz konusu boru hattının Rusya Federasyonu topraklarında bulunan ve Karadeniz'den geçen kısmının finansmanı ve inşaatı GAZPROM tarafından, Türkiye kısmının finansmanı ve inşaatı ise BOTAŞ tarafından üstlenilmektedir. Proje kapsamında Samsun - Durusu basınç düşürme ve ölçüm istasyonu inşaatı 15 Ekim 2002 tarihinde tamamlanmıştır.

Türkiye'deki Mavi Akım projesinin bir kısmı Samsun'dan hareket ederek Amasya, Çorum, Kırıkkale ve oradan Ankara'ya bağlanır. Hat 20 Şubat 2003 tarihinde işletilmek üzere açılmış ve resmi açılışı 17 Kasım 2005 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

### **2.5.11 Bakü -Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı (BTE)**

Azerbaycan doğalgaz kaynağı olarak bilinen ve diğer ismiyle Uluslararası Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı olan Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru hattı ile yıllık olarak

kümülatif 6,75 milyar m<sup>3</sup> doğalgazın Gürcistan üzerinden Türkiye'ye aktarılması hedeflenerek yapılmış bir boru hattıdır. İlk sevkiyat Azerbaycan Şah Deniz Faz I sahasından 2007 yılında gerçekleştirilmiştir. İletim hattının Türkiye'deki toplam uzunluğu 226 km'dir (BOTAŞ,2022).

**Harita 11:** Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı (BTE)



Kaynak: <http://socar.az/socar/en/activities/transportation/baku-tbilisi-erzurum-gas-pipeline> , Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2023

Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye güzergahı üzerinde yer alan bu doğal gaz boru hattı, Avrasya bölgesinden hidrokarbon kaynaklarının dünya pazarına taşınmasında önemli bir güzergah olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu boru hattının temel amacı Şah Deniz'de üretilen doğal gazın taşınmasıdır. Türkiye ve dünya pazarına sunmak ve kullanıma sunmak. BTC yoluna paralel olarak inşa edilen bu boru hattının toplam uzunluğu 970 km'dir. Yıllık kapasitesi 30 milyar m<sup>3</sup>'tür. 13 Mart 2007'de Şah Deniz'den ilk gaz akışı bu güzergah üzerinden önce Erzurum'a, ardından Türkiye'nin batısına ve ardından orta ve güney Avrupa ülkelerine taşınmıştır (Ener, Ahmedov 2007: 126).

### 2.5.12 TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi

TürkAkım doğal gaz boru hattı projesi, tedarikçisi Rusya Federasyonu olan, Karadeniz üzerinden ülke toprakları ve kıyılarındaki alıcı terminallere giden iki güzergahtan oluşan bir doğal gaz boru hattıdır. Her bir hattın yıllık kapasitesi 15,75 milyar m<sup>3</sup> iken, toplam doğal gaz akış kapasitesi 31,5 milyar m<sup>3</sup>'tür (enerji.gov.tr).

TürkAkım Doğalgaz Boru Hattı Projesine İlişkin Hükümetlerarası Anlaşma; Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti arasında Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip ERDOĞAN ve Rusya Devlet Başkanı Putin'in huzurunda 10 Ekim 2016 tarihinde ekonomik, teknik ve yasal ekonomik çerçevenin belirlenmesi ve politika desteği alınması amacıyla imzalanmıştır.

Bu proje sadece Türkiye'nin ihtiyacı olan doğalgazı sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda Rus doğal gaz kaynaklarını da Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıma amacını içermektedir.

**Harita 12:** TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi



Kaynak:<http://www.gazprom.com/about/production/projects/pipelines/built/turk-stream/> Erişim Tarihi:25 Mayıs 2023

TürkAkım projesi Türkiye ve Rusya Federasyonu merkezli gibi görünse de pek çok ülkenin doğrudan veya dolaylı olarak müdahil olduğu bir projedir. Doğalgazın Türkiye'nin bir uzantısı olarak Avrupa'ya taşınması projesine Yunanistan, Makedonya ve Sırbistan gibi

Ülkelerin de yer alması beklenmektedir. Türkiye'deki doğal gaz akışı, Türkiye'nin yanı sıra Güney ve Güneydoğu Avrupa'ya gaz tedarikinin güvenilirliğini önemli ölçüde artıracaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜMÜN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

Tezin çıkış temasını oluşturan “Lojistik Potansiyel Olarak Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı” çerçevesinde birinci bölümü içerik olarak değerlendirdiğimizde; lojistik kavramından Türkiye’deki boru hatlarına kadar pek çok konu bu aşamada incelenmiştir.

Tezin yedinci araştırma sorusu “Türkiye, boru hattı taşımacılığında aktif ve yeterli bir ülke olabilmesi adına neler yapmaktadır?” olarak belirtilmiştir.

Bu soruyu destekleyen “Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı Sektörünün Mevcut Durumu” başlığı altında incelenen; TAP, TANAP, BTE, TürkAkım ve Mavi Akım gibi pek çok boru hattı projeleri ile elde edilen veriler mukayese edildiğinde sorunun cevabı net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Boru hattı projelerinde neredeyse büyük trafik yaşandığı Türkiye’de bu durumun Türkiye’nin jeopolitik konumuyla ilişkisinin olduğu göz ardı edilemeyen bir gerçektir. Doğu ile Batı arasında önemli bir geçiş ülkesi olan Türkiye, bir enerji koridoru olma potansiyeline sahiptir. Türkiye bu potansiyeli kullanarak enerji kaynaklarının küresel pazara ulaşmasını ve böylece ekonomik ve stratejik faydalar elde etmesini sağlamaktadır. Türkiye'nin boru hattı altyapısının değerlendirilmesi, Türkiye'nin enerji kaynaklarına erişimini ve enerji güvenliğini sağlama yeteneğini göstermektedir. Türkiye, stratejik konumu ve enerji koridoru potansiyeli sayesinde enerji arzında önemli bir rol oynamaktadır. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının ekonomik ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlarken, Türkiye'nin enerji politikalarının başarılı bir şekilde uygulanmasına katkıda bulunmaktadır.

Özetle, Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı, enerji sağlamada güvenilirliğini ve bir enerji koridoru olma potansiyelini kanıtlamıştır. Türkiye, projeleri ve stratejik lokasyonları ile enerji kaynaklarının taşınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Boru hattı taşımacılığı, enerji kaynaklarının ekonomik ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlarken, Türkiye'nin enerji ihtiyacının karşılanmasına ve enerji güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Türkiye'nin boru hattı ulaşım altyapısı, enerji politikalarının başarılı bir şekilde uygulanmasına katkıda bulunmakta ve ülkenin enerji bağımsızlığını güçlendirmektedir.

Bir sonraki bölümde “Enerji Lojistiği Perspektifinde Türk Devletlerinin Durumu” incelenecek ve burada geride kalan araştırma sorularının nasıl ve ne derecede desteklendiği bölüm sonunda değerlendirilecektir.

## 2. BÖLÜM

# ENERJİ LOJİSTİĞİ PERSPEKTİFİNDE TÜRK DEVLETLERİNİN DURUMU

## 1. ENERJİ VE ENERJİ LOJİSTİĞİ

Enerji, tüketici tarafından satın alınan benzersiz bir ürün, yaşamın devamı için bir gereklilik, yeniden dağıtılabilen bir değer ve stratejik niteliktedir. Enerjinin özellikleri; Ekonomik bir ürün, siyasi alanda stratejik bir ürün, uluslararası siyasette ise silah ya da savunma aracı olarak kullanılabilir bir değer haline getirir (Dursun, 2011: 7).

Enerji farklı şekillerde elde edilir. Elde edildikten sonra değişmeden kullanılan kaynaklara birincil enerji kaynakları denir. Bu kaynaklar atık, yenilenebilir kaynaklar ve yenilenemez kaynaklar olarak üçe ayrılır. Fosil yakıtlar olarak bilinen yenilenemeyen enerji kaynakları kömür, doğal gaz, petrol ve nükleer enerji kaynaklarıdır. Yenilenebilir kaynaklar rüzgar, güneş, biyokütle, jeotermal enerji, hidroelektrik ve okyanus enerjisidir. İkincil enerji kaynakları, birincil enerji kaynaklarının işlenmesiyle oluşur. Bu kaynaklar elektrik enerjisi veya yakıt şeklinde enerjiye dönüştürülen kaynaklardır (Yıldırım ve Nuri, 2018: 108).

Varolan ve potansiyel enerjinin kendi aralığında güvenli ve kesintisiz olarak dağıtılması önemlidir. Hükümetler artık stratejik öneme sahip bir konu olan “enerjiyi” politika oluşturma süreçlerinde daha fazla dikkate almayı düşünüyor. Enerji politikalarının belirleyici niteliği daha önce Avrupa Birliği ülkelerinde not edilmiştir.

Avrupa ülkeleri, enerji politikası XIX. yüzyılın sonlarına doğru kendini tanımlamaya başlasa da özellikle II. İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlayan Avrupa Birliği sürecinin siyasi istikrarından sonra birliğin oluşmasındaki en önemli dayanak, ekonomide enerji kaynaklarına ve metalürjik ürünlere olan talep olmuştur (Dudin vd., 2020: 409).

Enerji güvenliğinin birbirini tamamlayan üç unsuru vardır. Enerji bağımlısı ülkeler için enerji güvenliği; uzun ömürlü, istikrarlı ve düşük maliyetli enerji elde etmektir. Enerji kaynaklarına sahip ülkeler için enerji güvenliği, enerjiyi yüksek fiyatlarla satarak istikrarlı bir mali gelir



elde etmeyi içerir. Transit ülkeler için enerji güvenliği, kendi bölgelerinden enerji transferi karşılığında yüksek getiri elde etmeyi içerir.

Enerji güvenliği ile ilgili başlıca konular; zincirdeki enerji kaynakları, ulaşım güzergâhlarını çeşitlendirmek, enerji altyapısını güvence altına almak, enerjinin siyasi bir tehdit olarak görülmesini önlemek ve enerji piyasalarının öngörülebilirliğini ve istikrarını sağlamaktır. Lojistik; Hammaddelerin, süreç içi envanterin, mamullerin ve ilgili bilgilerin üretim noktasından tüketim noktasına kadar planlanması, taşınması, depolanması, yürütülmesi ve yönetilmesi süreci olarak tanımlanabilir (Rushton ve Walker, 2007: 4). Lojistik, küresel ekonominin ve toplumun gelişimine önemli katkı sağlayan kilit bir sektördür. Bireyler ve işletmeler, mallarının tüketicilere daha hızlı, daha esnek ve daha düşük maliyetli nakliyesini istiyor. Lojistik operasyonları zorlaştıran bir durum (Hou vd., 2019: 2).

Lojistik operasyonlardaki diğer bir zorluk da, lojistik altyapıyı inşa etmenin ve genişletmenin pahalı olması ve büyük ölçekli yatırım gerektirmesidir. Bu nedenle, kapsamlı bir analiz yapmak ve konuyu daha geniş bir şekilde anlamak çok önemlidir. Transit lojistiği söz konusu olduğunda, sadece ekonomik değişkenleri değil, aynı zamanda çevresel sorunlar, farklı ülkelerde politik olarak ortaya çıkabilecek iç riskler, transit ülkeler, dış politik riskler ve dış politik riskler gibi çok çeşitli riskleri ve faktörleri hesaba katmak zordur. Karmaşık bir koordinasyon mekanizması gündeme gelmektedir (Beifert vd., 2020:4). Enerji de tüketilen bir ürün olduğundan, enerjinin üretim veya hammadde olarak çıkarıldığı noktadan tüketileceği yere taşınması için lojistik operasyonlar kullanılmaktadır. Petrol, doğal gaz ve kömür gibi birincil enerji kaynakları iki şekilde taşınır. Bunlar doğal veya insan yapımı rotalardır. Doğal kanallar nehirler ve akarsulardır. Yapay yollar, kanallar, yollar, demiryolları, boru hatları ve ağlar gibi insan yapımı sistemlerdir (Azaria, 2015: 32).

## 2. TÜRKİYE’NİN FOSİL ENERJİ ÜRETİMİ VE TÜKETİMİ

Karadeniz açıklarında sondaj yapan Fatih sondaj gemisi, Sakarya gaz sahasında (Tuna bölgesi civarında) 320 bcm (milyar m<sup>3</sup>) doğal gaz rezervi keşfetti. Ayrıca 17 Ekim 2020 tarihinde aynı bölgede 85 Gm<sup>3</sup> ilave doğalgaz rezervi keşfedilmiştir. Bu son keşifle bulunan toplam doğal gaz rezervi 405 milyar m<sup>3</sup>'tür (TSKB, 2020: 19).

Türkiye'nin son yıllarda özellikle Akdeniz ve Karadeniz'de devam eden sondaj çalışmaları ile doğal gaz rezervlerini artırmaya devam edeceği tahmin edilmektedir. Tüm bu gelişmelere rağmen Türkiye doğal gaz tüketiminde neredeyse tamamen dışa bağımlıdır. 2019 yılından itibaren tüketilen doğal gazın sadece %1'i üretilmektedir. Fosil yakıtlar olarak petrol ürünleri ve rafinerilere göre 2019 yılında 34.712.676.927 ton üretim gerçekleştirilmiştir. Üretilen bu petrolün daha fazlası da aynı yıl içinde ithal edilmiştir (EPDK). Bu veriler, Türkiye'nin fosil yakıtlarda (doğal gaz ve petrol) büyük ölçüde dışa bağımlı olduğunu göstermektedir.

Türkiye'nin küresel enerji tüketicileri için önemi, ekonominin güçlenmesiyle her geçen gün artmakta, 2018 yılında 143,6 milyon ton petrol eşdeğeri (tpe) birincil enerji tedarik edilirken, çevrim ve enerji sektörlerinde 36,2 milyon ton petrol kullanıldı. , enerji sektöründe ise nihai tüketim 109,4 milyon tpe'e ulaştı. Toplamda birincil enerji arzında petrol %29,2 payla ilk sırayı alırken, ikinci %28,7 oran ile doğal gaz ve üçüncü sırada ise %28,5 oran ile kömür olmuştur (TPAO, 2019:30).Türkiye'nin yıllık enerji tüketimi 231,10 milyar kwh, kişi başına düşen tüketim ise kwh ortalama 2.770 kwh'tır ([www.worlddata.info](http://www.worlddata.info)).

Aşağıdaki Tablo 8, Türkiye'nin 2009-2019 yılları arasında doğal gaz satın aldığı ülkeleri listelemektedir. Azerbaycan, Nijerya ve Cezayir'den alımlar artarken Rusya'dan satın alınan doğalgaz miktarında giderek azalma görülmektedir.

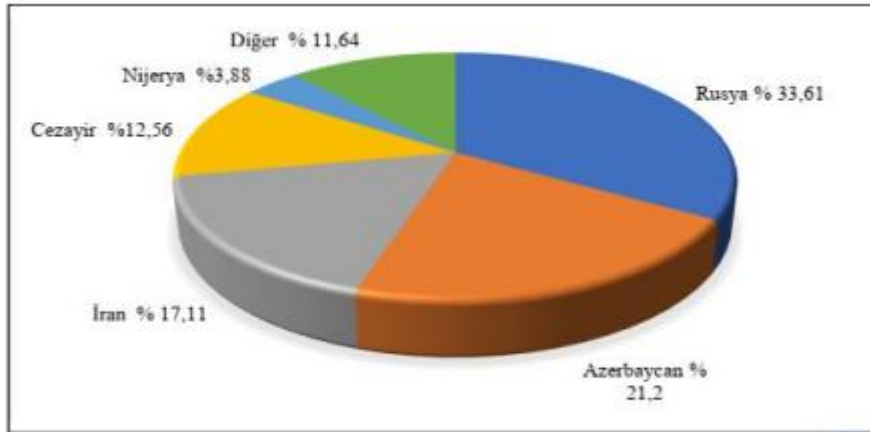
**Tablo 8:** 2009-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Yaptığı Doğal Gaz İthalat Miktarları (Milyon Sm<sup>3</sup> \* )

Ülke	Rusya	İran	Azerbaycan	Cezayir	Nijerya	Diğer**	Toplam
Yıllar	Miktar	Miktar	Miktar	Miktar	Miktar	Miktar	Miktar
2009	19.473	5.252	4.960	4.487	903	781	35.856
2010	17.576	7.765	4.521	3.906	1.189	3.079	38.036
2011	25.406	8.190	3.806	4.156	1.248	1.069	43.874
2012	26.491	8.215	3.354	4.076	1.322	2.464	45.922
2013	26.212	8.730	4.245	3.917	1.274	892	45.269
2014	26.975	8.932	6.074	4.179	1.414	1.689	49.262
2015	26.783	7.826	6.169	3.916	1.240	2.493	48.427
2016	24.540	7.705	6.480	4.284	1.220	2.124	46.352
2017	28.690	9.251	6.544	4.617	1.344	4.804	55.250
2018	23.642	7.863	7.527	4.521	1.668	5.061	50.282
2019	15.196	7.736	9.585	5.678	1.756	5.260	45.211

**Kaynak:** Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK) \*\* Spot LNG ithalatı yapılan ülkeler \*Sm<sup>3</sup> : Düzeltilmiş tüketim demektir. Yani, 15 °C sıcaklık içinde 1,01325 bar mutlak basınç ortamında 1 m<sup>3</sup> 'lük hacim alanını dolduran, su buharı içermeyip, üst ısıl değeri 9155 kcal olan, doğal gaz miktarıdır.

Türkiye'nin toplam doğal gaz ithalatının yaklaşık üçte biri Rusya'dan gelmektedir. Bu durum Şekil 1'de gösterilmektedir.

**Şekil 1:** 2019 Yılı Kaynak Ülkeler Bazında Türkiye'nin Doğal Gaz İthalatı (%)



**Kaynak:** Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)

Şekil 1 ve Tablo 9, Türkiye'nin Rusya'dan ağırlıklı olarak petrol ve doğal gaz ithal ettiğini göstermektedir. Rusya'dan sonra Azerbaycan ve İran'ın doğalgazda Türkiye için önemli rol oynadığı söylemek mümkündür. Petrolde ise Rusya'dan sonra Irak ve Kazakistan'ın Türkiye petrol ithalatı sıralamalarında yer aldığını söylemek mümkündür.

**Tablo 9:** Türkiye'nin 2019 Yılı Ülkelere göre Petrol İthalat Miktarları (ton)

Ülke	Toplam	% Oran
Rusya Federasyonu	15.900.769,233	35,47
Irak	9.526.674,477	21,25
Kazakistan	3.179.192,994	7,09
Hindistan	3.061.517,314	6,83
İran	2.109.915,500	4,7
Suudi Arabistan	1.985.993,598	4,43
Nijerya	1.827.285,249	4,08
İsrail	1.559.260,800	3,48
Libya	1.104.605,039	2,46
Bulgaristan	929.715,875	2,07
Toplam	41.184.930,079	91,86
Diğer Ülkeler	3.637.826,175	8,14
Genel Toplam	44.822.756,254	100

**Kaynak:** Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)

Fosil yakıtlardan biri olan linyit konusunda Türkiye'nin rezervleri son yıllarda yapılan çalışmalarla hızla artarak 19,32 milyar tona ulaştı. Türkiye'deki kömür rezervleri, dünya toplam kömür rezervlerinin yaklaşık %2,1'ini oluşturmaktadır. Bu rakam Türkiye'nin dünya değerine göre linyitte önemli bir konuma sahip olduğunu göstermektedir. Ancak bu linyitin %79'u verimi kalorifik değeri olan 2500 kcal/kg'dan daha düşük olduğu için rezervin büyük bir kısmı termik santrallerde kullanılmaktadır. Linyit santrallerinin kurulu gücü 8.515 MW'tır ve bu güç, toplam kurulu gücün %23,6'sını oluşturmaktadır (MTA).

Fosil yakıtların bir parçası olan kömür, dünya genelinde özellikle elektrik üretimi açısından önemini koruyorsa; Bunun nedeni, elde edilmesinin kolay, güvenli ve nispeten daha ucuz olmasıdır. Bu avantajlarına rağmen en büyük dezavantajı, kömürün elektrik enerjisi üretimi sırasında yüksek miktarda karbondioksit salması ve zararlı partiküller yayarak çevreye zarar vermesidir (Dey vd., 2019: 3).

### **3. TÜRKİYE'NİN JEOSTRATEJİK VE JEOPOLİTİK KONUMU**

Türkiye; Belirli ulusal kömür rezervlerine sahip bir ekonomik yapı olmasına rağmen, büyük miktarda ithal petrol ve doğal gaz enerjisine de ihtiyaç duyan, enerji ihtiyacını ağırlıklı olarak

fosil yakıt tüketimi ile karşılamaya çalışan bir dünya gücü değildir. ihtiyaç duyduğu enerji için küresel arena. Bu nedenle Türkiye stratejik bir enerji üreticisi olmadığı gibi stratejik bir tüketici de değildir. Ancak petrol ve doğal gazı stratejik bölgelerde bulunan komşu ülkelere geçiş ülkesi konumundadır. Türkiye'nin geçiş koridorunda enerji kaynak üstünlüğünü daha verimli gerçekleştirmesinin önündeki en büyük engel, bölgedeki petrol ve gaz üreticisi ülkelerin büyük çoğunluğunun iç ve dış siyasi sorunlarının olmasıdır (Global Relations Forum, 2013: 19). Türkiye'nin belirli bölgesel siyasi sorunların üstesinden gelmesi ve jeostratejinin kendine özgü avantajlarını gerçekleştirebilen bir ülke olması, devletlerin coğrafi yapıya atfederek plan yapma sürecini, ülkenin etkili bir merkez haline gelmesini sağlayacak süreci göstermektedir.

Enerji sektöründe transit ülke değil, enerji üssü olmaya çalışan Türkiye, ulusal çıkarları doğrultusunda hareket ederek, jeostratejik konumundan yararlanarak zengin petrol ve doğal gaz kaynaklarına sahip bir enerji üssü haline gelmektedir (Karagöl vd. 2016: 16).

Türkiye, petrol ve doğal gaz üreten Orta Doğu ile Hazar bölgesi arasında yer almakla birlikte, bu kaynakların ana tüketicileri olan Batı Avrupa ülkeleri ile de doğal bir köprü konumundadır (Arcuri , 2013: 23). Dünya ticareti %40 oranında Türkiye'nin batısında yapılırken, %25 oranında Asya'da yapılmaktadır. Öte yandan dünya nüfusunun %11'i Türkiye'nin batısında yaşarken; %61'i Asya'da yaşamaktadır. Sadece bu verilere bakıldığında Türkiye'nin lojistik sektöründe ne kadar potansiyel olduğu görülecektir (Bakırcı vd., 2017:177).Son on yılda, enerji arz güvenliği, enerji talep güvenliği ve enerji geçiş güvenliği kavramları uluslararası enerji sektöründe ilgi görmeye başlamıştır. Türkmenistan, Azerbaycan, Rusya, İran, Irak gibi enerji ihraç eden ülkeler ve Akdeniz bölgesindeki diğer enerji kaynağı sahipleri için arz güvenliği ne kadar önemliyse, enerji ithalatçısı ülkeler için de güvenlik ihtiyacı aynı derecede önem kazanmaktadır. Türkiye gibi enerji kaynaklarının doğal geçiş yolu üzerinde bulunan ülkeler için de geçiş güvenliği önemli bir konudur (Karagöl vd. 2016: 17).

Coğrafi olarak Akdeniz üç bölgeye ayrılmıştır: Cebelitarık ile Malta adası arasında Batı Akdeniz, Malta adası ile 27. Boylam arasında Orta Akdeniz ve Doğu Akdeniz'dir. Doğu Akdeniz'in Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birleştiği noktada, Süveyş Kanalı üzerinden

Hint Okyanusu'na, Cebelitarık üzerinden Atlantik Okyanusu'na, Türkiye üzerinden Orta Doğu ve Karadeniz'e açılan konumu, Türkiye'nin ne kadar stratejik öneme sahip olduğunun coğrafi tescilidir. Doğu Akdeniz; Cebelitarık, Süveyş ve Karadeniz üzerinden faaliyet gösteren deniz trafik kontrol noktalarında olması da büyük önem taşımaktadır. Çağlar boyunca askeri, ekonomik ve siyasi çatışmalara neden olan Doğu Akdeniz bölgesinin stratejik önemi son yıllarda keşfedilen petrol ve doğal gaz rezervleri ile artmaktadır (Algür, 2020: 56).

Türkiye'nin jeostratejik konumu, 27 Kasım 2019'da Akdeniz'de deniz sınırı paylaşan Libya Devleti ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin Mutabakat Zaptı ile daha da güçlendirilmiştir. Bu anlaşma ile Türkiye, bir münhasır ekonomik bölge (anlaşma) imzalamıştır. Bu ülkenin tarihinde ilk kez kıyıdaş bir ülke ile münhasır ekonomik bölge sınırlandırmasını ifade etmektedir. Türkiye ve Libya Akdeniz'de komşudur, Türkiye'nin Batı Akdeniz'deki deniz yetki alanının sınırı bununla uluslararası hukuka uygun olarak çizilmiştir. İki ülke arasında imzalanan anlaşma da aynı zamanda Yunanistan- Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Mısır arasında bir kalkan şeridi oluşturmuştur. Kıbrıslı yetkililer ve Avrupa Birliği'nin desteğiyle de gündem dışı bırakıldı. Türkiye ile Libya arasındaki deniz yetki alanı Harita 9'de gösterilmektedir (Yaycı, 2020: 36-37).

Türkiye ile Mısır arasında yapılan bu anlaşma ile Doğu Akdeniz'de keşfedilen ve gelecekte keşfedilecek enerji kaynaklarının Türkiyesiz Avrupa'ya transferi teknik ve yasal olarak zor kabul edildi.

**Harita 13:** Türkiye ve Libya Münhasır Ekonomik Bölge Sınırları



**Kaynak:** Acer, (2020)

Türkiye'nin jeostratejik konumunu güçlendirecek projelerden biri de Viking projesidir. Bu proje; Litvanya, Beyaz Rusya ve Ukrayna arasında 2002 yılında imzalanan, demiryolu ve deniz taşımacılığını kapsayan karma bir taşımacılık anlaşmasıdır. Proje ile Baltık Denizi'ndeki Litvanya'nın Klaipda limanının, Ukrayna'nın Karadeniz'deki Lyichovsk ve Odessa limanlarına demiryolu ile bağlanması planlanmaktadır. Projenin demiryolu hattına Viking Treni adı verildi. İlk konteyner sevkiyatı 2003 yılında gerçekleşmiştir (Korkmaz, 2014: 147). Viking projesinin ana hedefleri; hızlı teslimat, güvenli ve çevre dostu ulaşım ve ulusal sınırları aşan gümrüklemede cazip tarifeler uygulanmasıdır (Kusch vd. (2011: 23).

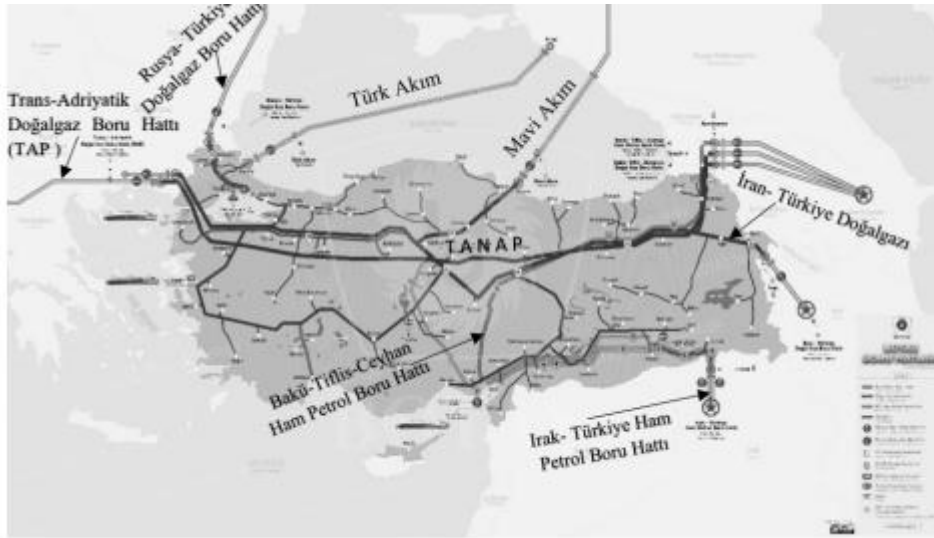
Son yıllarda Viking projesinde Türkiye'nin yanı sıra; Bulgaristan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Ermenistan, Gürcistan ve İsveç gibi ülkelere girmiştir. Türkiye, tarihin akışı içinde ticari ilişkileriyle Batı ile Doğu arasında kalıcı bir köprü olmuştur; Viking projesi ile bir yanda Samsun limanı üzerinden Karadeniz üzerinden Kuzey Avrupa, Kafkaslar ve Orta Asya ile bağlantı kuracak, diğer yanda Ortadoğu ile bağlantı kuracak stratejik bir ülke konumuna ulaşmıştır. Bir yandan, TRACECA koridoruna bağlanmaktadır (Korkmaz, 2014: 149-150). Samsun Limanı'nın lojistik sektörünün gelişmesinde en önemli faktör olarak görülen

kombine taşımacılık altyapısı için gerekli deniz, kara, hava ve demiryolu ağlarına sahip olması bölge için bir nimet olarak değerlendirilmektedir. Samsun ilinin bu özellikleri, Karadeniz bölgesinin Batı Anadolu ve İç Anadolu bölgeleri ile de bağlantılı olmasına olanak sağlamaktadır. Aynı zamanda Samsun, Anadolu'dan ve Anadolu'ya yapılacak sevkiyatlar için merkezi bir buluşma noktası olma potansiyeline sahiptir (Özkan, 2020: 166).

Jeopolitik, 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ve dış politika ve uluslararası ilişkilerde siyasi ve mekânsal fikirlerin kullanılmasını ifade eden bir terimdir. Bu kavram aynı zamanda devletler arasındaki siyasi ilişkileri, uluslararası stratejileri ve güç dengesini ifade eder. Jeopolitik, bir ülkenin coğrafi konumunun etkisini öngörülebilir bir uluslararası stratejiye mantıksal olarak bağlamak için tutarlı bir teorik çerçeve olmasa da, diplomasi için pratik bir ekonomi rehberidir (Biresselioğlu, 2011: 6). Türkiye bu yönde büyük bir potansiyele sahiptir.

Aşağıdaki harita, Türkiye'de bugüne kadar inşa edilmiş olan gaz ve petrol boru hatlarını göstermektedir. Özellikle, Azerbaycan gazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasında kullanılacak olan TANAP projesi ve Rus gazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasında kullanılacak olan Türk Akımı projesi Türkiye'nin mevcut stratejik önemini artırmıştır (TPAO, 2019 ,30).

**Harita 14:** Türkiye'de Halihazırda bulunan Doğalgaz ve Petrol Hatları



Kaynak: BOTAŞ 2020



Doğu Akdeniz'deki kaynakların tüketim merkezlerine taşınması sırasında Türkiye'deki mevcut güzergâhlara ek olarak bölgede yeni güzergâhlar inşa edilebilecektir. Ayrıca Türkiye'nin sınırları içinde bulunduğu ve bulacağı fosil kaynakları da yeni hatların yapılmasını gerektirebilir. Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artıran unsurlardan biri de Azerbaycan ile Ermenistan arasında işgal altındaki toprakların kurtarılmasına yönelik 44 günlük hareketin ardından 10 Kasım 2020'de imzalanan Dağlık Karabağ ateşkes anlaşması oldu. Bu anlaşma ile Nahçıvan ile Azerbaycan arasında bir geçiş koridoru oluşturulması planlandı. Bu koridorun hayata geçmesi ile Azerbaycan ve Türkiye'nin doğrudan birbirine bağlanması çok önemlidir. Bu durum harita 11'de gösterilmiştir.

Bu geçiş koridorunun uygulanması ile Türkiye'nin mevcut dil ve din birlikteliğine Türk cumhuriyetleri ile bağ kuracak olması mekansal (coğrafi) bağ ile ilgilidir. Türk İslam dünyasının 21. yüzyılda daha aktif bir rolün habercisi olarak görülmelidir. Azerbaycan'ın işgal altındaki bazı toprakları hala Rus güçlerinin kontrolü altında Ermenistan'da olsa da başarı mevcuttur.

Anlaşmayla birlikte Hazar Denizi'nin batısında oluşturulacak bu koridor ile Türkiye'nin bölgenin enerji kaynakları üzerindeki jeopolitik ve jeostratejik etkisinin daha da artması beklenmektedir. Türk askerinin bölgede gözlemci olarak yer almasıyla başta Azerbaycan olmak üzere ilgili toplulukların haklarının korunması ve diğer ülkelerle, diğer Türkiye ile ilişkilerde yeni bir dönem başlayacaktır. Aynı zamanda Azerbaycan ve Nahçıvan transit koridoru Azerbaycan ve Türkiye'nin diğer cumhuriyetlerinden Avrupa'ya ve dünyanın diğer bölgelerine petrol ve gaz kaynaklarının taşınması için kullanılırsa gelecekte Türkiye'nin Rusya'ya bağımlılığı daha da azalacaktır. Çünkü şu anda Azerbaycan'dan gelen gaz Rusya üzerinden Türkiye'ye ulaşmaktadır. Tüm bu gelişmeler, Türkiye'nin bir enerji üssü olma potansiyelini artıracaktır.

**Harita 15:** 10 Kasım 2020 Azerbaycan- Ermenistan Barış Anlaşması Sonrası Bölge Haritası



Kaynak: Anadolu Ajansı, <https://www.aa.com.tr/tr>

#### 4. BÖLGESEL BİR AKTÖR OLARAK TÜRKİYE

Türkiye coğrafi olarak dikkat çeken önemli bir ülke olarak jeopolitik hesaplarda ve görüşlerde yerini almaktadır (Babahanoğlu ve Örselli, 2022: 3). Bu çerçevede 21. yüzyılda yaşanan gelişmeler Türkiye'nin jeopolitik önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu, kriz bölgelerine yakınlığı ve enerji koridoru üzerindeki konumu, Türk dış politikasının ve Türkiye'nin bölgesel aktörleriyle olan ilişkisinin önemini artırmaktadır (Baykalı ve Koncağül, 2022: 235).

Türkiye gelişen bir bölgesel güç olarak kabul edilir. Türkiye, bölgede geçirdiği yapısal değişimler karşısında farklı ve bağlayıcı olmayan politikalar izlemiştir. Türkiye için bu potansiyel önceleri kimlik bozulması olarak görülürken, son dönemde Türk dış politikasında itici bir güç haline geldi. Bu dış politika değişikliğine yükselen ekonominin de eklenmesiyle Türkiye bölgede daha güçlü bir konuma gelmiştir. Türkiye bu sayede bölge ülkeleri ile ticaret hacmini artırmıştır. Türkiye, bölgede ticaret, turizm, kültür ve sivil toplum alanlarında daha aktif hale geldi. Bu bağlamda yatay iletişimdeki artış, sosyal ağların pekişmesinin yolunu açmıştır (Köse, 2014: 35-36).

Türkiye, kültürel değerleri, tarihi mirası, devlet teşkilatı, uluslararası sahnedeki stratejik konumu ve ekonomik becerileri ile bölgede güçlü bir diplomatik potansiyele sahiptir. Özellikle Orta Doğu bağlamında, ortak tarih ve din, ekonomik karşılıklı bağımlılık ve Ortadoğu'nun örnek teşkil eden siyasi yapısı ile geliştirilen ilişkilerle şekillenen toplumsal ilişkiler, ülkelerle kurulacak diplomatik operasyonlar açısından Türkiye'ye önemli avantajlar sunmaktadır. Değişen dış politika uygulamalarıyla Türkiye, Ortadoğu için daha çekici bir aktör olarak görülmektedir (Budak, 2019: 148-149). Bir başka açıdan da Ortadoğu'nun Türk dış politikasındaki rolü 2000'li yıllarda ortaya çıkmıştır. 2003'teki II. Körfez Savaşı ve 2011'deki Arap Baharı ile birlikte dünyadaki gerginliklerin büyük bir bölümü bu coğrafyada gerçekleşmiştir. Bölgede hakim bir gücün olmaması mevcut huzursuzluğu daha da şiddetlendirmektedir (Şahin ve Angarlı, 2022: 17).

Bu tür gelişmeler ABD'nin artık Ortadoğu'yu düzene sokabilecek bir güç olmadığı tartışmaları ile dengelendiğinde, Türkiye 1918'den bu yana ilk kez bölgede ekonomik ve siyasi etkin bir oyuncu olma fırsatı yakalamıştır (Ayhan , 2010: 33). Gerçekten de, Orta Doğu'daki diğer potansiyel bölgesel güçlerle karşılaştırıldığında, Türkiye bol miktarda finansal, entelektüel ve dış politika kaynağına sahiptir. Ekonomisi 2000'li yılların başından beri büyümektedir. Geniş nüfusu, askeri, önemli coğrafyası, tarihi mirası, liberal tecrübesi, ittifakları ve uluslararası kuruluşlara katılımı, önemli bir rol oynamasını ve uluslararası statü kazanmasını sağlamıştır (Arı ve Munassar, 2020: 8).

Türkiye'nin son yıllarda daha aktif olan ekonomik ve siyasi ilişkileri, ülkenin hem bölgesinde hem de Osmanlı içlerinde söz sahibi olmasının önünü açmıştır. Özellikle Avrupa Birliği (AB) ülkelerinin yaşadığı ekonomik kriz, onları dış politikalarını bu yönde kapatıp yeniden gözden geçirmeye zorlamıştır. Bu durum, Türkiye'nin bölgede yumuşak güç unsurları aracılığıyla daha aktif olmasının önünü açmıştır (Bayraktar, 2012: 186). Nitekim Türkiye, kültürel, siyasi ve tarihi değerlerinin yanı sıra TİKA, AFAD, Yunus Emre Enstitüsü, Yurtdışı Türkler Başkanı ve ilgilileri gibi diplomatik kuruluş ve ticaret ile yumuşak güç unsurlarını başarıyla kullanarak bölgesindeki gücünü artırmıştır. toplum, böylece uluslararası politikadaki gücünü artırmaktadır.

Türkiye'nin dış politikası, komşularıyla paylaştığı tarihi ve kültürel miras nedeniyle zaman zaman değişti. Başta Türkiye olmak üzere bölgesel gelişmeler, ortaya çıkan savaş ve çatışmalar, bölgesel siyasette ortaya çıkan yeni aktörler bölgede çeşitli sorunlara neden olmaktadır. Bu anlamda Türkiye denge politikası izlemiş ve dış politikasında bazen yumuşak güç bazen de sert güç unsurlarını kullanmaktan çekinmemiştir. Böylece Türkiye, bölgesinde aktif rol oynayarak pasif bir dış politika anlayışından kurtulmuştur (Yürür, 2016: 3).

Türkiye, 2000'li yıllarda geliştirdiği stratejik kültürünü dış politikaya yansıtarak uluslararası arenada vizyonunu güçlendirmeye başlamış, bunun sonucunda bölgesel sorunları ve olası çatışmaları önleyici bir rol üstlenmiş ve uluslararası ekonomik ortaklıklarda jeostratejik hakimiyet kurmuştur. Erdağ ve Kardaş, 2013: 78-79). Son yıllarda Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de yeni enerji kaynaklarının keşfedilmesi ile Türkiye bölgede daha aktif bir güç olma yolunda önemli adımlar atmıştır. Örneğin, Orta Asya ülkelerinin Batı pazarlarına entegre olmasına ve enerji kaynaklarının Türkiye koridoru üzerinden Batı pazarlarına yönlendirilmesine olanak sağlayan projeler önemli gelişmeler olarak değerlendirilmektedir. Aslında 2022'deki Rus-Ukrayna savaşı, hem Türkiye'nin diplomatik cesaretini hem de Rus enerji kaynaklarına alternatifleri değerlendirme çabalarının önemini gösteriyor. Bu bağlamda Türkiye, Orta Asya ve Ortadoğu'da etkin bir bölgesel güç olarak tanınmaktadır (Özsoy, vd., 2022: 304-305). Nitekim Türkiye, başta Doğu Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere, boru hattı projeleri ve enerji politikalarıyla jeopolitik kazanımlar elde etmektedir. Türkiye, inşa ettiği enerji boru hatları sayesinde genel verimliliğini artırıyor. Tüm bunlar, Türkiye'nin enerji

sektöründeki artan rolünü garantilemenin yanı sıra ekonomik faydalar da sağlamaktadır. Bu durum Türkiye'nin uluslararası siyasetteki etkinliğini artırarak jeopolitik gücünü güçlendirmektedir (Babahanoğlu ve Örselli, 2022: 181).

21. yüzyılda Türkiye, dış politikasında diplomatik, askeri, ekonomik ve kültürel araçlarının yanı sıra arabuluculuğu dinamik bir araç olarak kullanmaya başlamıştır. Bu bağlamda, Türkiye'nin sadece bir alanda faaliyet göstermediği, aynı zamanda bu alanın parametrelerini etkilediği ve hatta değiştirdiği iddia edilmektedir. Bu bağlamda Türkiye, arabuluculuk alanında 2010'lu yıllarda norm oluşumu, kurumsal dönüşüm ve kapasite gelişimi üzerinde etkili olmuştur (Akçapar, 2021: 33). Bu dönemde STK'lar her zamankinden daha aktif bir pozisyon aldılar. Öte yandan, Türkiye'nin dış politikası 'nin katılımıyla devlet dışı aktörlerden faydalanan bir yapı kazanmıştır. Böylece Türk yumuşak gücü unsurları, küresel ve bölgesel olarak göze çarpar bir düzeye ulaşmıştır.

2000'li yıllara kadar Türkiye'nin dış politika gündeminde zar zor yer alan Afrika ve Güneydoğu Asya gibi bölgeler, STK'ların da etkisiyle Türkiye'nin ilgi alanına girmeye başlamıştır (Purtaş, 2013: 2). Türkiye, uluslararası sorun ve uyuşmazlıkların çözümünde arabuluculuk faaliyetleri ile arabuluculuğun kurumsallaşmasını başarıyla yürütmektedir. Türkiye bu süreçle birlikte kısa ve orta vadede bölgesinde olası güvenlik değişikliklerine karşı öncü ve etkili bir arabulucu olma alt yapısını da hazırlamıştır (Kiraz, 2020: 236-237). Özellikle Afrika açılımı, Türkiye'yi Afrika'da uluslararası politikanın yeni oyuncularından biri olarak konumlandırdı. Afrika ile 2003 yılında 5 milyar USD olan ticaret cirosu 25 milyar USD'ye ulaşmıştır. Ekonomik bağlar diplomatik ilişkilere de yansıyor ve Türkiye'nin kıtadaki diplomatik ağını oluşturan büyükelçilik sayısı 12'den 49'a çıktı. Silah ticareti, özellikle son SİHA teknolojisi, Türkiye için önemli bir atılım olarak yükseldi. Öyle ki Abiy Ahmet yönetimindeki Etiyopya federal hükümeti, 'de Türk yapımı bir insansız hava aracı/SİHA sayesinde kendisini yenilgiden kurtardı (Karaoğlu, 2022: 88).

Türkiye jeopolitik çıkarlarının yanı sıra 21. yüzyılda başta İHA/SİHA olmak üzere uluslararası sanayi alanında geliştirdiği atılımlarla bölgesel ve küresel ölçekte güçlü bir oyuncu haline geldi. Bu dönemde Türkiye, jeopolitik durum nedeniyle karşı karşıya kaldığı

tehditleri ortadan kaldırmak ve bölgede güçlü bir şekilde çatışmaya taraf olmak için jeostratejik hedefleri doğrultusunda bir geçiş süreci başlatmıştır. Bu çerçevede Türkiye'nin başta terörle mücadele olmak üzere savunma sanayiinde yaptığı atılımlar ve İHA/SİHA üreten sayılı ülkelerden biri olması, Türkiye'yi bölgede jeopolitik gücün merkezi haline getirmiştir. Örneğin SİHA'nın Polonya, Azerbaycan, Katar, Ukrayna, Türkmenistan, Fas, Kırgızistan gibi ülkelere satılmasıyla Türkiye sadece silah üreticisi ve satıcısı olmakla kalmıyor, Libya gibi bölgelerde de büyük güç hakimiyeti kazandırmaktadır. Ayrıca sektöre bağımlılığını ortadan kaldırarak küresel pazardaki konumunu sağlamlaştırmaktadır (Babahanoğlu ve Örselli, 2022:187-190). Öyle ki Türkiye'nin geliştirdiği savunma sanayi ürünleri ihracatı 2013'te 1,5 milyar dolar iken 2019'da 3 milyar dolara ulaştı. Fakat en önemli olan nokta savunma sanayi ürünlerinin ihracatında %35'lik kısmın ABD gibi bir süper gücün küresel aktöre yönelik gerçekleşmesidir. Bu rakamlara AB ve diğer Batılı devletler eklenince oran %60'lara varmaktadır. Kalan %40'luk kısımda ise ilk üç sırada Azerbaycan'ın, Birleşik Arap Emirlikleri'nin ve Ürdün'ün yer aldığı diğer devletler oluşturmaktadır (Egeli, 2022:105-106).

Türkiye'nin dış politikası bugün bölgesel ve küresel zorluklarla karşı karşıyadır. Bölgesel politikaların etkinliğinin arttığı bir siyasi iklimle karşı karşıya olduğumuz bu dönemde yaşanan gelişmeler; Yüz yıl öncesinin hesaplarının yeniden gözden geçirileceği, çatışmaların dondurulup çatışmaların çözüme kavuşturulacağı ve sonunda her ulus devletin kendi köklerini kazıyacağı bir anarşi ve kaos dönemi olasılığını akla getiriyor. Böyle bir uluslararası bağlamda Akdeniz, Karadeniz, Balkan, Kafkas, Orta Doğu ve Avrupa kimliğine sahip olan Türkiye, stratejik bir dış politikanın yükselen oyuncusu haline gelmekte ve bölgesinde nüfuzu artmaktadır (İnanç, 2021: 77-78).

Ekonomik, siyasi ve kültürel olarak İslam dünyasına ilgi duymaya devam eden Türkiye, Türk dünyasıyla da benzer bir ilişki kuruyor. İslam dünyasından ayrılmadan demokratik bir yapıyla Batı'ya entegre olan Türkiye, izlediği dış politika ile bölgede katma değer yaratan bir konuma gelmektedir. Bu bakımdan Ortadoğu ülkeleri için model ülke olarak görülebilir.

## 5. TÜRK DEVLETLERİNİN EKONOMİK POTANSİYELİ

### 5.1 Azerbaycan Ekonomisi

Güney Kafkasya'da yer alan Azerbaycan, 86.600 kilometrekarelik yüzölçümü, 10 milyon nüfusu ve Bakü, Gence, Sumgayit, Mingaçevir ve Şirvan gibi büyük şehirleri olan bir ülkedir. Coğrafi konumu gereği Kafkasya'nın geçiş noktası olan Büyük Kafkasya ile Küçük Kafkasya arasında yer almaktadır. Tarihi yollar ve ticaret yollarının üzerinde yer alması Azerbaycan'ı tarih boyunca jeopolitik öneme sahip bir ülke yapmıştır. Kuzeyde Gürcistan (480 km), Dağıstan Özerk Cumhuriyeti (390 km) (Rusya Federasyonuna bağlı), güneyde İran İslam Cumhuriyeti (756 km) ve batıda Ermenistan (1.007 km) ile sınırlanmıştır.

Azerbaycan'ın ana topraklarından ayrı olan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti arasında 11 km uzunluğunda ortak bir sınır bulunmaktadır. Dağlık Karabağ Özerk Oblastı, Sovyet döneminde ülkenin idari yapısında kurulmuştur. Sovyet dönemi boyunca Ermenilerin Karabağ'ı Ermenistan'a bağlama çabalarının devam ettiğini ve Ermenistan'ın bu konuda olumlu bir sonuç alamamasına rağmen Azerbaycan ile mücadele ettiğini belirtmek gerekir (Aghayev, 2022: 42). Karabağ'daki bölücü faaliyetler, terör eylemleri ve Ermeni saldırılarına karşılık olarak 21 Kasım 1991'de özerklik statüsü kaldırıldı (Aghayev, 2022: 104). Ermeniler tarafından terör ve saldırı merkezi olarak kullanılmış, iki ülke arasındaki kanlı çatışmada onbinlerce insan hayatını kaybetmiştir. 2020 yılında yaşanan ikinci Karabağ savaşının ardından Ermenistan yenilgiyi kabullenmiş ve Rusya Federasyonu'nun arabuluculuğunda Azerbaycan topraklarını terk etmek zorunda kalmıştır. Şu anda Karabağ'da Rusya Federasyonu Barış Gücü bulunmaktadır. Barış güçleri tarafından Azerbaycan'ın egemenlik haklarının birçok ihlali sürekli olarak belgelenmektedir (Asker, 2021: 323).

Azerbaycan ülkesinin %50'si dağlık bölgelerden oluşur ve deniz seviyesinden 3.000 metre yüksekliğe kadar olan alanlardan yer alır. Bu rakımın üzerindeki alanlar ülke yüzölçümünün %1'ine tekabül etmektedir. Azerbaycan'ın deniz seviyesinden ortalama yüksekliği 657 metredir. Dağlık topraklar arasında Büyük Kafkasya, Küçük Kafkasya ve Talysh Dağları

bulunur. Ülkedeki en büyük ova Kür-Aras ovasıdır. Azerbaycan, iklim çeşitliliği açısından dünyanın en zengin ülkelerinden biridir; ülke, dünyadaki 11 iklimden dokuzuna sahiptir.

Ülkenin ekolojik sorunlarının açılımı, toprak ve hava kirliliğinin yanı sıra tarımsal arazi verimliliğinin azalmasıdır. Verim düşüşünün ana nedeni, uzun yıllar boyunca yanlış drenaj ve sulama nedeniyle toprağın tuz içeriğinin artmasıdır. Hazar Denizi, ülkenin en önemli balıkçılık alanı olarak bilinmektedir. Ancak, kirlilik ve yasadışı avlanma nedeniyle balık stokları azalmaktadır. Bilindiği gibi 19 ve 20. yüzyılın başlarında Azerbaycan'ın ekonomik zenginliği Çarlık Rusya tarafından acımasızca sömürüldü. Özellikle 19. yüzyılın ortalarından itibaren petrol küresel stratejik bir meta haline geldi. Talepteki artış ülkelerin Azerbaycan'a olan ilgisini artırmıştır. Bu gelişme Azerbaycan ekonomisinin yanı sıra sosyal yapısını ve siyasi gelişimini de yakından etkilemiştir (Asker vd., 2021: 4). Böylelikle petrol endüstrisine dayalı kapitalist ekonomideki gelişmelerin Azerbaycan'ın ulusal kimliği üzerinde bir etkisi olduğunu söyleyebiliriz. Bu sistem Azerbaycan'da sınırlı sayıda da olsa ulusal bir burjuvazinin oluşmasına yol açmıştır. Büyüyen burjuvazi, gelecekte Azerbaycan halkının milli şuurunun yükselmesine katkı sağlayacak eğitim, kültür ve medya faaliyetlerini desteklemiştir. Çarlık hegemonyası altında yaşayan Azerbaycan Türkleri, ulusal kimliklerini öne çıkararak Çarlık Rusyası'nın asimilasyon politikalarına karşı güçlü bir tavır almıştır (Asker vd., 2021: 173).

Çarın dağılması ve Azerbaycan'ın bağımsızlığı, petrolün milli servete dönüşmesine imkan sağladı. 28 Mayıs 1918'de Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra uluslararası sistemdeki büyük güçler Azerbaycan petrolüne sahip olmak için yarıştı (Rustamlı, 2021: 80).

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından önce yapılan araştırmalarda uzmanlar, Azerbaycan'ın Sovyetler Birliği'nin çökmesi durumunda kendi ekonomik imkânlarıyla hayatta kalmaya istekli iki cumhuriyetten biri olduğuna dikkat çekti. Böyle bir değerlendirme, yalnızca doğal kaynakların zenginliğine değil, bir kalkınma perspektifine dayanmaktadır. Aslında Azerbaycan'ın bütçe gelirleri giderlerinden fazladır (Əmiraslanov, 2001: 50).



Sovyetler Birliđi'nin dağılmasından sonra yeni ekonomik sisteme geçişte bazı zorluklar yaşandı. Bu zorluklar řu şekilde sıralanmaktadır: 1) İyi işleyen bir ekonomik yapının olmaması, 2) Bۆlgeler ve sektۆrler arasında ۆretim gۆcünün eřit olmayan dağılımı 3) Kiři başına dۆřen ۆrűn kalitesi ve miktarının az olması (Sovyetler Birliđi'nin genel olarak iki katından az). 1990'ların başında Azerbaycan'da tۆketicinin sadece yarısı yerli ۆretimden gelmektedir (Həsənov, 2001: 7).

Bilindiđi gibi Sovyet dۆneminde uzmanlaşmaya ve iřbۆlűműne dayalı bir ekonomik yapı vardı. Sistemin dağılmasıyla birlikte bu yapı kendi kendine son bulur. Bۆylece 1990'ların başında ۆlke ekonomisi durgunluğa girmiş ve ekonomi hakim olmuştur. ۆlkenin ekonomik durumunu olumsuz etkileyen unsurlardan biri de Ermenistan'a yۆnelik saldırı, savunma harcamaları, toprak kaybı ve yaklaşık bir milyona ulaşan mۆlteci sorunu oldu. 1994'te ateşkesin imzalanması ve sert ekonomik tedbirlerin uygulanması, 1995'te yeni bir anayasanın kabul edilmesi ve buna bağlı olarak ilgili mevzuatta yapılan iyileştirmeler, ۆlkenin ekonomik istikrar sۆrecine girmesinin yolunu ağmıştır. “Makroekonomik gۆstergeler ağısından Hazar Denizi'nin enerji kaynaklarının Azerbaycan'ın yeniden yapılanması ve dűnya ekonomisine entegre olması için en ۆnemli potansiyel fırsatı temsil ettiği tespit edilmiştir. Enerji kaynaklarının ۆretimi ve ihracına ilişkin olarak varılan anlaşmalar ve bu anlaşmalardan doğan faaliyetler ۆlke ekonomisine ۆnemli bir açılım getirmiştir. 1994 yılından itibaren Azerbaycan'ın uluslararası şirketlerle yaptđı petrol ve gaz anlaşmaları ve bu çerçevedeki ortak faaliyetler ۆlkeye modern ileri teknolojilerin getirilmesine ve enerji sektۆrű altyapısının yeniden kurulmasına olanak sağlamıştır. Gۆreceli istikrar sayesinde ekonomik dengeler dűzelmिř, enflasyon kontrol altına alınmिř, GSMH dűřürűlmemiř, 1996 yılından itibaren ۆlkedeki ekonomik durgunluk yavaşlamış ve oradaki kalkınma modeli dۆnűřűme uğramıştır. Uygulama gerçek sonuçları gۆstermeye başlar. Bu durum yabancı yatırım fırsatlarını artırırken, 1994-2000 yılları arasında petrol sahalarının ortak kullanımını için anlaşmalar yapan şirketler şirket ۆdűlűne layık gۆrűldű. 3.4 milyar dolarlık yatırım yapıldı.

**Tablo 10:** Doğrudan Yabancı Yatırım İstatistikleri

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırım (milyon \$)</b>	507	1 707	1 800	2 000	2 400	3 000	3001
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırımın GSYİH'ye oranı (%)</b>	1,19	-3,13	3,00	3,00	3,10	3,50	3,20
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırım stoku (milyon \$)</b>	66 936	65 228	67 028	69 028	71 428	74 428	77 429
<b>Ülke dışına giden doğrudan yatırım (milyon \$)</b>	-825	-77	-1 900	-1900	-1899	-1899	-1897
<b>Ülke dışına yapılan doğrudan yatırım stoku (milyon \$)</b>	57 052	57 129	59 029	60 929	62 828	64 726	66 623

Kaynak:DTÖ (Azerbaycan Ülke Profili, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ankara, 2022)

Petrol ve gazın üretimi ve rafine edilmesi ülke ekonomisinin temelini oluşturmaktadır. British Petroleum (BP) tarafından yayınlanan dünya ekonomisi değerlendirmesine göre, ülke 7 milyar varil kanıtlanmış petrol rezervine sahip. Bu rakam 0,6 dünya rezervine karşılık gelmektedir. Ülkenin rezerv-üretim oranı 29,3'tür. Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi'nin (SOCAR) verilerine göre ülkenin kanıtlanmış petrol rezervi 17,5 milyar varildir. Ancak, bu verileri hesaplamak için kullanılan sınıflandırmalar, Sovyet sistemi ile tutarlıdır ve daha geniştir. SOCAR verilerine göre ülkenin petrol rezervleri bu nedenle 'den fazladır. Ülkenin petrol rezervleri Orta Doğu'ya göre düşüktür. Orta Doğu'da kanıtlanmış rezervler 742,7 milyar varil olup, dünya toplam rezervlerinin %61,5'ine tekabül etmektedir (Azerbaijan Country Profile, 2022: 7).

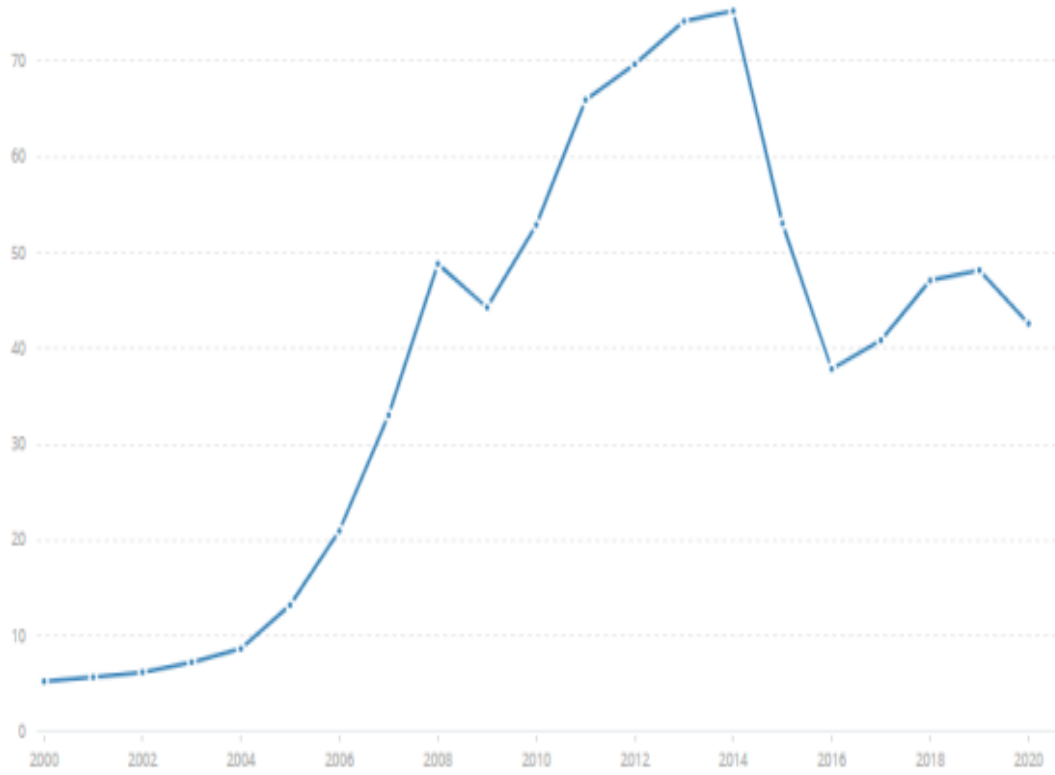
Bugün Azerbaycan'ın mevcut petrol üretimi üç farklı boru hattı ile ihraç edilmektedir. %80'nin bir kısmı Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) ile bölünür. Ayrıca karayolu ve demiryolu ile de ihracat yapılmaktadır. Azeri-Çırac-Güneşli gibi büyük sahalardan petrol üretimi

Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi (SOCAR) tarafından yapılmaktadır. Toplamda, SOCAR ülkenin petrol üretiminin %20'ini oluşturmaktadır. Geri kalanı, BP'nin yönetimindeki Azerbaycan Uluslararası Operasyon Şirketi (AIOC) tarafından yürütülmektedir (Azerbaycan Ülke Profili, 2022:8).

Azerbaycan enerjisiyle dış politikada birçok boşluk açmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin bu alanda gerçekleştirilen ve yürütülecek projelerde paydaş veya paydaş olması bölgesel iş birliği açısından önemlidir. Bu projeler arasında Bakü-Tiflis Ceyhan boru hattının yanı sıra Trans-Anadolu Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Trans-Adriyatik Gaz Boru Hattı (TAP) ve Bakü-Tiflis-Erzurum Gaz Boru Hattı'na özel önem verilmelidir. TANAP, "Hedef, Azerbaycan'ın en zengin doğal gaz sahası olan Şah Deniz-II sahası ve Hazar Denizi'nin güneyindeki diğer sahalardan çıkarılan doğalgazın başta Türkiye olmak üzere Avrupa'ya ulaştırılmasıdır." TANAP sadece Türkiye'nin değil, Rusların uğrak yeri olan enerji baskısı altındaki Avrupa ülkeleri için de önemli bir projedir (Özdaşlı, 2017: 75) "Enerji İpek Yolu" olarak da bilinen bu projede Türkiye, Orta Doğu ve Avrupa'nın en uzun ve kapsamlı uluslararası doğal gaz boru hattı inşa edildi. Bu proje Türkiye ile Azerbaycan arasındaki en başarılı projelerden bazılarına örnektir (Gökçe ve Tombuloğlu, 2021: 72).

Ülkenin para birimi manattır. Azerbaycan BM, AGİT, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, İslam İşbirliği Teşkilatı, Dünya Ticaret Örgütü ve birçok uluslararası kurum ve kuruluşun üyesidir.

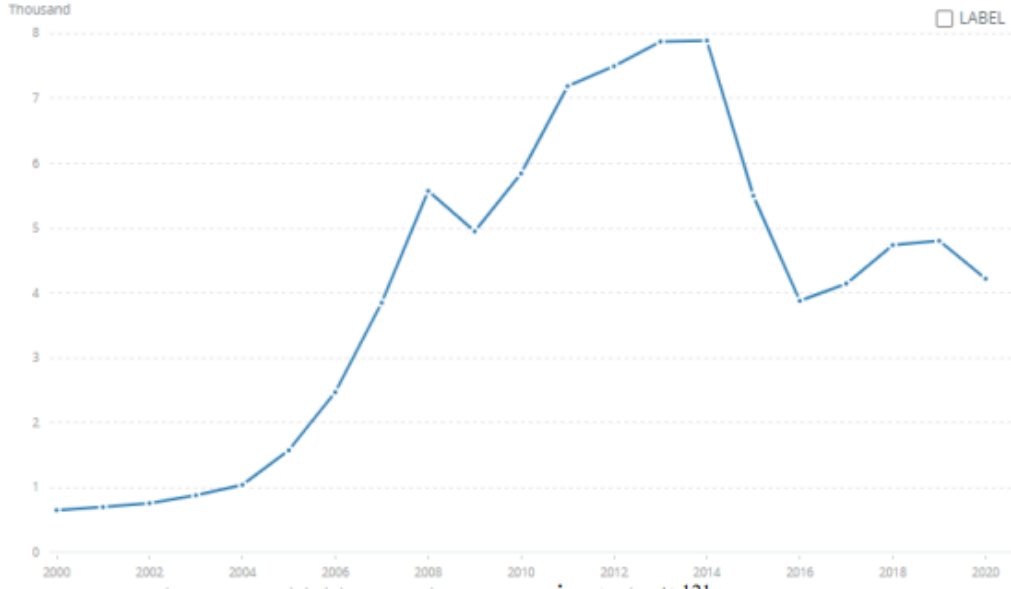
**Şekil 2:** Azerbaycan'ın GSYİH



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator>, (Erişim tarihi: 25.05.2022).

Dünya Bankası verilerine göre (2022), Azerbaycan'ın GSYİH'si 2019'a göre azaldı ve 2020'de 42,61 milyar dolardır. Para birimi Manat olan ülkede 2002-2022 yılları arasında Azerbaycan'daki Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin yatırımları 12 Milyar Dolar olarak hesaplanırken aynı yıllar arasında ülkemizdeki Azerbaycan yatırımları 19,5 Milyar Dolara olarak kayıtlara geçmiştir (mfa.gov.tr,2023).

**Şekil 3:** Azerbaycan'ın kişi başına düşen GSYİH (mln \$)



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator>, (Erişim tarihi: 25.05.2022).

Petrol ve petrol gelirlerinin ihracat içindeki payı %90 iken, mali gelirlerin %70'ii petrol ve petrole bağlı sektörlerden gelmektedir. Bütçenin petrol gelirlerine ve petrol gelirlerine bağımlılığı, potansiyel "Hollanda hastalığı" riski taşıyan dünya pazar koşullarına bağlıdır. Bu nedenle petrol dışı sanayilerin gelişmesi büyük önem taşımaktadır. Son yıllarda petrol dışı sektörler de yabancı yatırımcılar için daha cazip hale geldi. Bunlar arasında makine mühendisliği, kimya sanayi, metal cevher madenciliği ve çıkarma, yapı malzemeleri üretimi, BİT, telekomünikasyon, yol yapımı, altyapı yönetimi vb. sektörler bulunmaktadır. İnşaat ve inşaat öncelikli sektörlerdir (Zengin, 2022: 90).

Sovyet sonrası dönemde, Rusya ve Kazakistan gibi büyük enerji üreticilerinin yanı sıra Azerbaycan, doğal kaynakların kullanımı açısından da iyi bir konumdadır. Bu ülkeler enerji satışlarından önemli gelir elde ettiler; Bu gelirin bir kısmı yeniden enerji sektörüne yatırılırken, geri kalanı sosyal programların uygulanmasına yönlendirilmektedir (Bulut vd., 2017: 99). Sovyetler Birliği altında Azerbaycan'ın doğal gaz sektörünün petrol sektörünün çok gerisinde kaldığı belirtilmelidir (Aras vd., 2012: 25). Bugün bu sektörün üretim kapasitesi kat artmasına rağmen Avrupa'nın enerjisini güvence altına almada Rusya'ya alternatif oluşturmaktadır (Ultan ve Saygın, 2022: 85). Azerbaycan'ın zengin ekonomik potansiyeli,

Türkiye ile ticari ilişkilerin geliştirilmesinde elverişli bir konum olarak görülebilir. İki ülke arasındaki üst düzey işbirliği ve stratejik ortaklık, ekonomik alanda birçok ikili ve bölgesel projenin geliştirilmesi için de büyük fırsatlar yaratıyor. Azerbaycan'ın özellikle petrol ve ürünleri konusunda ihracatçı, Türkiye'nin ise transit ülke olması da bölgenin refahının küresel pazara taşınması açısından önemlidir (Azerbaycan Ülke Profili, 2022: 8).

**Tablo 11:** Azerbaycan'ın Dış Ticareti (x1000\$)

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>İhracat</b>	13,380,819	15,306,018	19,489,068	19,635,203	13,740,568
<b>İthalat</b>	8,472,500	8,767,799	11,460,338	13,649,506	10,729,787
<b>Dış Ticaret Dengesi</b>	4,908,319	6,538,219	8,028,730	5,985,697	3,010,781

Kaynak: <https://www.trademap.org/>, (Erişim tarihi: 05.06.2022).

Tablo 11'de Azerbaycan'ın dış ticaret istatistikleri sunulmaktadır. 2020 yılında Azerbaycan'ın ihracat cirosu 13,7 milyar USD, ithalatı ise 10,7 milyar USD'dir. Azerbaycan'ın dış ticaret fazlası 3 milyar USD'dir.

**Tablo 12:** Azerbaycan'ın 2020 yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler (x1000\$)

Ülkeler	İhracat	Ülkeler	İthalat
<b>İtalya</b>	4.172.281	Rusya	1.960.705
<b>Türkiye</b>	2.597.777	Türkiye	1.562.606
<b>Rusya</b>	709.390	Çin	1.413.798
<b>Yunanistan</b>	523.303	ABD	636.020
<b>Hırvatistan</b>	470.819	Almanya	583.037
<b>Gürcistan</b>	461.925	Fransa	448.277
<b>Hindistan</b>	456.784	Ukrayna	418.388
<b>İsrail</b>	437.500	İtalya	396.485

Kaynak: <https://www.trademap.org/>, (Erişim tarihi: 05.06.2022).

Tablo 12 Azerbaycan'ın en çok ticaret yaptığı ülkeleri göstermektedir. Azerbaycan 2020 yılında 4,2 milyar ABD Doları ile en çok İtalya'ya ihracat yapmıştır. Azerbaycan'ın Türkiye'ye ihracatı 2,6 milyar ABD Doları olarak gerçekleşti. Azerbaycan'ın en çok ithalat yaptığı ülke ise 2 milyar dolarla Rusya'dır. Azerbaycan'ın Türkiye'den yaptığı ithalat ise 1.6 milyar doları buldu. Dünya Bankası verilerine göre (2022), Azerbaycan'ın kişi başına düşen GSYİH'si 2014'ten beri düşmektedir ve 2020'de 4.221 dolardır.

Türkiye'nin Azerbaycan'a ihracatı 2021 yılında yaklaşık 2,3 milyar doları buldu. İhracat, helikopterleri, uçakları ve daha fazlasını içerir; uzay aracı (uydular dâhil), uzay aracı rampaları ve yörünge altı araçlar; serum, aşı, toksin vb. bazı ürünler; hastalıkların önlenmesi ve tedavisi için hazırlanmış ilaçlar (doza göre); demir veya çelikten, levhalardan, demir veya çelikten çubuklardan vs. bina yapıları ve bina yapıları yapımında kullanılmak üzere ürünlerdir. Bazı ürünler; Yıkama ve temizleme müstahzarları vardır.

Aynı yıl Azerbaycan'dan Türkiye'ye yapılan ithalat ise yaklaşık 1 milyar doları buldu. İthalat ürünleri arasında “pamuk (karde edilmemiş veya taranmamış); petrol ve bitümlü minerallerden elde edilen yağlar; açık zincirli alkoller ve bunların halojenlenmiş, sülfonlanmış, nitrolanmış veya nitrozlanmış türevleri; pamuk ipliği (dikiş ipliği hariç) (pamuk oranı ağırlıkça  $\geq$ %85 ve perakende satışa sunulmamış) ve alüminyum levhalar, levhalar ve şeritler (kalınlık 0,2 mm'den fazla)” yer almaktadır (Azerbaycan Ülkesi Profili, 2022:14).

## ***5.2 Kazakistan Ekonomisi***

Türk ülkeleri arasında doğal kaynaklar, enerji rezervleri, değerli metaller açısından zengin bir ülke olarak bilinen Kazakistan, aynı zamanda 2.724.900 kilometrekare ile yüzölçümü bakımından en büyük ülkedir. Coğrafi konum olarak Kazakistan, Çin'in kuzeybatısında ve Ural Nehri'nin batısında yer almaktadır. Geniş bir alana sahip olan Kazakistan'ın en uzun sınırı Rusya ile (6846 km). Ayrıca Özbekistan (2203 km), Çin (1533 m), Kırgızistan (1051 km) ve Türkmenistan (379 km) ile sınır komşusudur. Batıdan Hazar Denizi'ne olan sınırı 1894 km'dir (Gülyer, 2020:76).

Geniş yüzölçümüne rağmen Kazakistan'ın 2020 yılı nüfusu yaklaşık 18.750.000'dir (Gömeç vd,2022:79). Tüm ülkenin nüfusu esas olarak Kuzey ve Güneydoğu'da yoğunlaşmıştır; Buna karşılık, orta ve batı bölgelerdeki nüfus yoğunluğu düşüktür. Bunun en büyük sebebi ise yurt dışına göç. Ülkede uygulanan demografik politikalar, azınlıkların göçü ve doğum oranlarındaki görece artış nedeniyle Kazakistan'ın nüfusu 1920'lerden bu yana ilk kez çoğunluk haline gelmiştir. Son yıllarda göçlerde artış olmuştur. Son zamanlarda Orta Asya'nın ekonomik anlamda yoksun ülkelerinden ve Çin'den Kazakistan'a göç olurken, Kazakistan'dan Rusya'ya göç hızı azalmıştır (Gülyer, 2020: 79).

Kazakistan'da 85.000'den fazla nehir var. Ülkede Hazar Denizi'nin (374.000 km<sup>2</sup>) yanı sıra 46.640.000 kilometrekarelik alana sahip Aral Denizi ve 18.200 kilometrekarelik alana sahip Balkaş Gölü de bulunmaktadır. Ayrıca Kazakistan'da irili ufaklı yaklaşık 48.000 göl bulunmaktadır. Aral Gölü'nün bir çevre felaketi olarak bölgedeki en büyük sorunlardan biri olarak bilindiğini de belirtmek gerekir. Etkin olmayan tarım politikaları nedeniyle 1990'lı yıllarda denizlerdeki su miktarı 640 km<sup>3</sup>'e düşmüş, yavaş yavaş bu tehlikeyi fark eden Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Özbekistan 1995 yılında güçlerini birleştirerek Aral Nehri'ni kurtarma çalışmalarına girişmişlerdir. Kazakistan'daki bir diğer ciddi çevre sorunu nükleer radyasyondur. Soğuk Savaş döneminde Kazakistan'daki Semipalatinsk nükleer test sahasında meydana gelen patlamaların ardından radyoaktif kirlilik olağandışı seviyelere ulaşırken, testlerin verdiği zarar kamuoyundan gizli kaldı; bir buçuk milyondan fazla insan radyasyonun etkilerine maruz kalmıştır (Gömeç ve diğerleri, 2022:80).

Genel olarak Kazakistan'ın ekonomik gelişme tarihi, diğer Türk cumhuriyetlerinin yanı sıra Çarlık Rusyası, Sovyet dönemi ve Sovyet sonrası dönemler gibi dönemlere ayrılabilir. Rusya İmparatorluğu'nun sömürgesi olan Kazak bölgesine yabancı sermaye girişi tarım ürünlerine bağlı olarak 19. yüzyılda başlamış, aynı yüzyılın ikinci yarısından itibaren et, deri, süt sanayileri ve yün gelişmiştir. Hızla imalat sanayinin gelişmesine yol açmaktadır. 19.Yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında kömür, bakır, demir, çimento vb. fabrikalar kurulmuş ve faaliyete geçmiştir. Rusya'da Sovyet hükümetinin iktidara gelmesi ve Türkistan'daki Sovyetleştirme faaliyetleri Kazakistan ekonomisi ve toplumu üzerinde yıkıcı etkiler



yaratmıştır. Ülkenin rezervleri hızlı bir şekilde sanayileşmeye geçişi kolaylaştırmıştır (Gülyer, 2020: 80).

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte diğer cumhuriyetlerde olduğu gibi Kazakistan'da da ciddi ekonomik ve sosyal sorunlar baş göstermiştir. Sosyalist merkezi planlı ekonomik sistemden uzun süre sonra serbestleşme ve piyasa ekonomisine geçiş politikasının uygulanmasının kolay olmadığı açıktır. Ancak ülkenin zengin doğal kaynakları sayesinde birçok eski Sovyet cumhuriyetine kıyasla Kazakistan için avantajlı bir konumda sayılabilir. Sovyet döneminde sosyalist ekonomik sistemin bir parçası olan Kazakistan, bağımsızlığını kazandıktan sonra kendini Rusya'ya çok bağımlı hissetti. Sonuç olarak Kazak ekonomisi Rusya'daki tüm gelişmelerden etkilenmiştir. Sonuç olarak, finansal dalgalanmalar, enflasyon ve olumsuz ekonomik veriler, 2000'li yıllarda iyileşen petrol fiyatlarının da etkisiyle ekonomik büyümeyi hızlandırmıştır. Petrol ve doğal gaz, Kazakistan'ın kalkınma sürecinde ve bundan sonraki aşamalarda kalkınma sürecinde öncelikli ürünlerdir. 2014 yılında dünya piyasasında düşen petrol fiyatları Kazakistan'ı da etkilemiş ve negatif büyüme oranlarına neden olmuştur. 2018'den itibaren ekonomi yeniden toparlanmaya başladı ve GSYİH büyüme oranı 2019'da %4,1'den %4.3'e yükselmiştir (Sadykova ve Şen, 2022:70).

Bilindiği üzere enerji ve metaller Kazakistan'ın başlıca ihracat kalemlerini oluşturmaktadır. Sonuç olarak, fiyat dalgalanmaları ve dünya dengesizlikleri, ülkede dış ticaret açıklarına neden olmaktadır. Üretim ağırlıklı olarak petrol ve doğal gaz alanlarında yoğunlaşmış olup, tüketim malları üretimi henüz yerli halkın ihtiyacını karşılayamamıştır. Ayrıca, yerli üretimin ithal mallarla kalite ve fiyat açısından rekabet edememesi, ekonominin yüksek derecede ithalata bağımlı hale gelmesine neden olmuştur. Ülke sınırlarından Kazakistan'a mal ithal etmenin yasadışı ve ucuz yolları olduğunu özellikle belirtmekte fayda vardır. Petrol sektöründe artan yatırım ve üretim, sermaye malı ithalatındaki artışı yönlendiren bir başka faktördür (Kazakistan Ülke Notu, 2022: 8). Petrol ve doğal gaz rezervleri bakımından zengin olan Kazakistan, petrol üreticisi olarak eski Sovyet cumhuriyetleri arasında Rusya'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Öte yandan, doğal gaz rezervleri 1.8 trilyon metreküp olup, dünya rezervlerinin %1'ine tekabül etmektedir. Ayrıca 33.6 milyar ton kapasite ile dünya kömür rezervlerinin %3,9'una sahip olan Kazakistan, 370 tona varan altın rezervleri

açısından da zengindir. En büyük petrol sahası olarak bilinen Tengiz Havzası'ndaki petrol rezervlerinin 25 milyon varil olduğu tahmin ediliyor. Karaçaganak'ta 1,3 trilyon metre küp doğal gaz, Kaşagan'da ise 38 milyon varil petrol rezervi bulunuyor. Ülke, baryum, çinko ve tungsten rezervlerinde dünyada birinci, gümüş, kurşun ve kromda ikinci, bakır ve florin üçüncü ve altın rezervlerinde altıncı sırada yer alıyor. Kazakistan periyodik tablodaki 105 elementten 99'una sahiptir. Her yıl uranyum üretimini artıran Kazakistan, 2011 yılında dünya birincisi olmuştur (Kazakhstan Ülke Notu, 2022: 8). Kazakistan'ın başlıca ihraç ürünleri prefabrike yapılar, takı ve aksesuarlar, tohumlar, tahıllar ve baklagillerdir. Ana ithalat ürünleri rafine bakır, işlenmemiş çinko, petrol gazı ve diğer hidrokarbon gazlarıdır.

**Tablo 13:** Kazakistan'ın Dış Ticareti (x1000\$)

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>İhracat</b>	36,775,606	48,342,145	60,956,233	57,722,942	46,949,697
<b>İthalat</b>	25,174,833	29,304,709	32,533,536	38,356,664	38,081,411
<b>Dış Ticaret Dengesi</b>	11,600,773	19,037,436	28,422,697	19,366,278	8,868,286

Kaynak: <https://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-ekonomisi.tr.mfa>

Tablo 13'te Kazakistan'ın dış ticaret istatistikleri sunulmaktadır. Kazakistan 2020 yılında 46,9 milyar dolar ihracat ve 38,1 milyar dolar ithalat gerçekleştirmiştir. Kazakistan'ın dış ticaret fazlası 8.8 milyar dolardır.

**Tablo 14:** Kazakistan'ın 2020 yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler (x1000\$)

Ülkeler	İhracat	Ülkeler	İthalat
Çin	9.004.007	Rusya	13.300.217
İtalya	6.644.707	Çin	6.346.496
Rusya	4.899.450	Kore Cumhuriyeti	4.885.612
Hollanda	3.148.592	Almanya	1.786.503
Özbekistan	2.133.337	ABD	1.123.594
Türkiye	2.131.540	Türkiye	927.377
Hindistan	1.992.036	İtalya	914.125
Fransa	1.858.532	Frana	835.333

Kaynak: <https://www.trademap.org/>

Tablo 14 Kazakistan'ın en çok ticaret yaptığı ülkeleri göstermektedir. Kazakistan 2020'de 9 milyar dolarla en çok Çin'e ihracat yapmaktadır. Kazakistan'ın Türkiye'ye ihracatı ise 2,1 milyar doları bulmaktadır. Kazakistan'ın en çok ithalat yaptığı ülke ise 13.3 milyar dolar ile Rusya. Kazakistan'ın Türkiye'ye yaptığı ithalat ise 927 milyon dolardır.

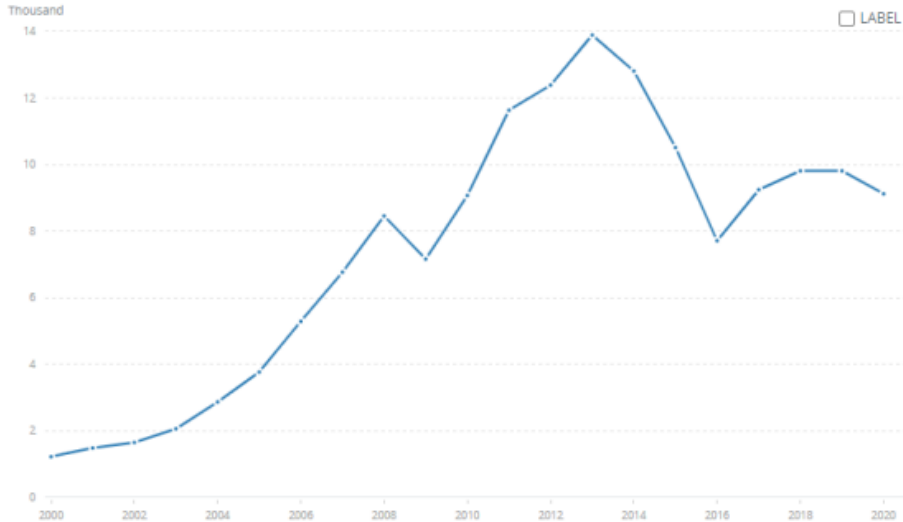
**Şekil 4:** Kazakistan'ın GSYİH



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası verilerine (2022) göre Kazakistan'ın GSYİH'si 2019'a göre azalmış ve 2020'de 171 milyar USD'dir. Para birimi Tenge olan Kazakistan'ın 2016 yılında hesaplanan işsizlik oranı %5 iken 2017 yılında hesaplanan enflasyon oranı %7.3'tür.

**Şekil 5:** Kazakistan'ın Kişi başına düşen GSYİH (mln \$)



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası (2022) verilerine göre, Kazakistan'ın kişi başına düşen GSYİH'si 2013'ten bu yana düşüş göstermekte ve 2020'de 9.122 \$'dır. Müteahhüt sektörümüz Kazakistan ile ekonomik ilişkilerimizde öncü konumunu sürdürmektedir. Türk müteahhitler tarafından Kazakistan'da toplam 24,4 milyar Dolar değerinde 500'e yakın proje gerçekleştirilmiştir (mfa.gov.tr,2023).

Kazakistan'da Türk girişimcilerin özellikle gıda sektörü, ilaç-kimya sanayisi, inşaat, otelcilik ve imalat alanlarında öne çıktıkları görülmektedir. Kazakistan'da müteahhitlik sektöründe Türk şirketlerinin faaliyetleri de gün geçtikçe artmaktadır.

Geleceğin Sovyetler Birliği'ni oluşturacak olan, gerçekte devletler değildi, egemenliklerinden sıyrıldılar ve Moskova'nın iradesine tamamen itaat ettiler. Bu nedenle Sovyet döneminde Kazakistan ile Türkiye arasındaki ilişkilerden söz edemeyiz. Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılması kesinleştiğinde, Kazakistan bir Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti olarak kalırken, iki ülkenin kültür bakanlıkları arasında imzalanan ilk siyasi anlaşma oldu. Türkiye'nin 16 Aralık 1991'de Kazakistan'ın bağımsızlığını tanımmasının ardından ikili ilişkilerde ilginç bir dönem başladı. 2 Mart 1992'de Kazakistan Dışişleri Bakanı Tüleutay Süleymanov ile Türkiye Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin arasında “Diplomatik ilişkilerin tesisi ve vize muafiyeti” konulu Anlaşma imzalandı. Büyükelçilik açıldı (Yılmaz, 2021:89 17 Ekim 1994'te imzalanan “Dostluk ve Dayanışma Anlaşması” iki ülke ilişkilerinde önemli bir dönüm noktası oldu. 1995, Kazakistan'ın bağımsızlığının 5. yılında, Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, şunları vurguladı: Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev, zengin yatakların bulunmasıyla Asya'nın bir kez daha dünyanın merkezi haline geldiğini, bu zenginliklerden başta yakınlarının yararlanması istediğini, Türkiye'nin de bu yönde bir rol oynayabileceğini vurguladı. Bu vurgu özellikle enerji dağıtımını konusunu kapsamaktadır. İki ülke arasında üst düzey ziyaretler, Türkiye ülkeleri arasında siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesine ve kurumsal ortaklıkların kurulmasına yönelik çeşitli anlaşma ve sözleşmelerin imzalanması ile ilgili müteakip gelişmeleri beraberinde getirmektedir. Bu süreçte iki ülke arasındaki ilişkilerin ekonomik boyutunu destekleyen önemli gelişmeler yaşandı. 1992 yılında Karşılıklı Yatırımların Teşviki ve Korunması Antlaşması'nın imzalanması, 1992 yılında Türk-Kazak İş Konseyi'nin kurulması, 1992 yılında Türkiye-

Kazakistan Uluslararası Bankası ve Kazakistan 1993, Uluslararası Ziraat Bankası'nın açılması, Kazakistan'da Türk yatırımcılar tarafından ticari işletmelerin açılması, alışveriş merkezi inşaatı, hastane, ticaret merkezi, ofis inşaatı vb. dahil olmak üzere iki ülkenin ticari ve ekonomik ilişkilerinin Komisyon'da karma ekonomik kontrolü, devam eden operasyonlar önemli gelişmelerdir. Ayrıca Türk yatırımcılar telekomünikasyon, gıda, demir, çelik, bakır, deri ve petrol sanayi gibi sektörlerde de önemli yatırımlar yaptı. Bu yatırımlar sayesinde Türkiye 2004 yılında Kazakistan'a en çok yatırım yapan dördüncü ülke oldu (Yılmaz, 2021: 90). Ancak Türkiye'nin bu sıralamadaki yeri kalıcı değildir. Kazakistan Yatırım Ajansının verilerine göre Türkiye, 2014 yılında Kazakistan'a yatırım yapan on ülke arasında yer aldı. Kazakistan'da yaklaşık 1.400 Türk sermayeli irili ufaklı şirket olmasına rağmen bu sayı Bu, etkinliği ölçmek için yeterli değildir. Şirketler ve politikacıları etkileme güçleri de zayıf kalmıştır. Bununla birlikte Türkiye'de faaliyet gösteren Kazak şirketlerinin sayısı 150'yi aştı. Kazakistan'ın yabancı yatırımı 2012'de ABD'nin başı çektiği (46 milyar dolar) 155,3 milyar dolara ulaşırken, Türkiye ilk 10 yatırım önceliği listesine bile giremedi (Yılmaz, 2021: 92).

Kazakistan ve Türkiye ilişkilerinde önemli alanlardan biri eğitim ve kültür faaliyetleridir. İlişkilerin ilk kurulduğu andan itibaren imzalanan ikili anlaşmalar ve protokoller, yeni projelerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Kazakistan'da Türkçe eğitimin yaygınlaşması, Büyük Öğrenci Projesi kapsamında ve sonraki yıllarda Türkiye'de okuyan Kazak öğrenci sayısının artması ve Kazakistan'ın Türkistan şehrinde Hoca Üniversitesi Ahmet Yesevi'nin kurulması işbirliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Bu bölgede Kazakistan'ın hem Türkiye ile ilişkilerin geliştirilmesinde hem de Türk dünyasının teşkilat yapılarına yön vermesinde önemli rol oynadığı ve önemli girişimlerde bulunduğu özellikle vurgulanmalıdır. Kazakistan'dan Türk Dili Konuşan Cumhuriyetlerin himayesi olan Türk Devletleri Teşkilatı başta olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşların kurulmasını teklif ederek; Kazakistan bu kurum ve kuruluşların çalışmalarına ve faaliyetlerine sadece tekliflerde bulunmakla kalmıyor, önemli katkılarda da bulunmaktadır.

### ***5.3 Kırgızistan Ekonomisi***

Kırgızistan da eski Sovyetler Birliği'nin diğer Türk devletleri ile aynı kaderi paylaşmış ve Rusya İmparatorluğu'nun ardından da Sovyetler Birliği'nin bir parçası olarak millileşme ve bağımsızlık yolunda zorlu bir yol izlemiştir. Tarihi süreçte Kırgız Türklerinin ekonomik yapısının temel özellikleri olarak gezici çiftçilik ve hayvancılık sayılabilir. Kırgız halkının uzun bir süre büyükbaş hayvancılıkla geçimini sağladığı bilinmektedir. Sadece sütü ve eti için yetiştirilen at türleri bile vardır. Bu nedenle hayvansal ürünler ve bunlardan yapılan ürünler Kırgız toplumunun ekonomik yapısında oldukça önemlidir (Gömeç vd.,2022:123).

Rus İmparatorluğu'nun yıkılması ve Sovyet devriminin ardından Türkiye'nin Orta Asya toprakları bu kez Bolşevik Rusya egemenliğine girdi. Bu süreçte Orta Asya Türkleri ortak bir kaderi paylaştılar; Siyasi yapıları, Moskova hükümetinin uyguladığı siyasi, ekonomik, kültürel ve ulusal politikalara uygun olarak yapılandırılmıştır. Sovyet döneminde Kazakistan en düşük gelirli cumhuriyetlerden biriydi. Bu nedenle, birlik içindeki ekonomik olarak en bağımlı ülkedir. O dönemde uygulanan uzmanlaşma ve işbölümü politikaları nedeniyle Kırgızistan'da ekonomik faaliyetler, başta hayvancılık olmak üzere kısmen tarım sektörüne kaydı (Sadykova ve Şen, 2022: 70).

Coğrafi olarak yüksek rakımlı olması, ülkenin önemli bir bölümünün dağlık alanlardan oluşması, tarım arazilerinin azlığı ve yüzölçümü bakımından diğer ülkelere göre dezavantajlı konumu ülke ekonomisinin şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. (Yıldırım ve diğerleri, 2018: 3). Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Kırgızistan ciddi ekonomik ve sosyal sorunlarla karşı karşıya kaldı. Öte yandan, siyasi istikrarın olmaması, ülke ekonomisini istikrara kavuşturabilecek reformların uygulanmasını zorlaştırmıştır. Ekonomik hürriyet ve siyasi hürriyet üzerine önemli madde yapılmış olmasına rağmen bunların tamamlandığını ve nihaî hedefe ulaştığını söylemek güçtür. Bu aşamada altı çizilmesi gereken en önemli faktör, ülkedeki finans ve doğal kaynakların eksikliğidir. Bağımsızlıktan sonra, birçok Avrupalı şirket ülkeye geldi ve ağırlıklı olarak ekonomik ve teknik yardım adına Kırgızistan'da nüfuz kurmaya ve yatırım yapmaya çalıştı. Bu konuda İsviçre ve Almanya dikkat çekmektedir. İsviçre ile yapılan anlaşmalar çerçevesinde, Black Axe bölgesindeki altın rezervlerini

işletmek için bir ortaklık kurdular. Bu arada Almanlar, sözde ilk üye ülke olan Kırgızistan'da yaşayan Alman'ın işini kolaylaştırmak için Kırgızistan'a yatırım yaptı. Bağımsızlığının ilk yıllarında ortaya çıkan yüksek enflasyon, negatif büyüme, işsizlik ve ağır borç yükü gibi ekonomik sorunların üstesinden gelmek için 1994 yılında IMF ile ortak bir program hazırlayan Kırgızistan, Asya krizine kadar olan bu süreçte hızlı bir büyüme göstermiştir. 1996 yılından itibaren Kumtor altın madenlerinin açılması ülke ekonomisinin yeniden canlanmasına yardımcı olmuştur (Sadykova ve Şen, 2022: 70).

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, ülke içinden Rusya Federasyonu'na büyük bir mevsimlik işçi grubu geldi. Göçmen işçi sayısındaki dramatik artış ve ortaya çıkan hukuki sorunların çözümü için Kırgız hükümeti kurumsal sorunların çözümü için büyük çaba sarf etmiştir. Bu bağlamda "Kırgızistan, işgücü göçünün aktif bir şekilde düzenlenmesi modelini benimsemiştir, bu amaçla 2013 yılında Göç ve Gençlik Bakanlığı kurulmuştur. Bu organ, göçmenlik yasasına uymak, göçmenlik ve göçmenlik hizmetleri sağlamak ve göçmenlik hizmetleri sunmak için atanmıştır" (Asker, 2021: 293)

Rusya'da mevsimlik işçi olarak çalışan Kırgız vatandaşı ailelerine destek olmak için evlerine para göndermektedir. Örneğin 2017 yılı verilerine göre nakit transferlerinin GSYİH'ya oranına göre ilk on ülke arasında Kırgızistan birinci (%35), Tacikistan üçüncü (%31) sırada yer almaktadır. 2017 yılında havalelerin bölgelere göre dağılımı şu şekilde gösterilmiştir: Batkent %20, Oş %18, Calalabad %10, Çuy %3, Issık-Kul %1, Talas %1, Narın %0 olarak belirtilmiştir (Dünya Bankası,2017).

Kırgızistan'ın kaynakları arasında en önemli ürün sudur. Ülkenin coğrafi yapısı, iklim özellikleri, röliyefi ve konumu bol su kaynaklarının oluşmasına elverişlidir. 199.951 km<sup>2</sup> alana sahip Kırgızistan'da %4,4 su, %5,3 orman alanı, %54.1 tarım alanı ve %36,2 diğer arazi bulunmaktadır. Toplam uzunluğu 3878 km olan ülkenin sınırının büyük bir kısmı Özbekistan ile (1099 km). Kazakistan sınırının uzunluğu bu uzunluktan daha azdır (1051); Ülkenin Tacikistan ile 870 km, Çin ile 858 km sınırı vardır (Kyrgyzstan Country Profile, 2022: 3).



Ülkenin önemli bir bölümü dağlık bölgelerden oluştuğu için, tarım alanlarının çoğu kanallarla veya çeşitli yapay yollarla sulanmaktadır. Kırgız ekonomisi dört sektöre ayrılmıştır: 1.Fergana Vadisi. Bu bölgede yaşayan nüfusun %47'si bulunmaktadır.. 2. Çu ve Kemin Ovaları ve Ala Tağ Etekleri 3. Talas Vadisi 4.Issyk-Kol Havzası. Ülkede 1 milyon hektar alanda sulu tarım yapılırken, sulama kanalları boylarında 300'den fazla hidroelektrik santral bulunmaktadır (Gömeç vd., 2022: 123).

Kırgızistan'ın bağımsızlık öncesi döneminde madencilik sektörünün önemli ürünleri arasında altın, kömür, uranyum ve antimuan yer alıyordu. Ülkede 104 ton rezervli Kutmor madeni başta olmak üzere Ceruy ve Taldı-Bulak-Levoberejny, Makmal, Bozumçak, Iştamberdı, Unkur-Taş, Tereksay altın madenleri bulunmaktadır. 1996 yılında Tien Shan Dağları'ndaki Kumtor altın madeninin çıkarılmasıyla altın üretimi toplam sanayi üretimine ulaştı. Mevcut rezervlerle Kumtor altın madeni 2026 yılına kadar faaliyetine devam edecektir. Kumtor, başkent Bişkek'in 350 km güneydoğusunda ve Çin sınırına 60 km uzaklıkta yer alıyor. Madenden şu ana kadar yaklaşık 304 ton altın çıkarıldı. Altın madenciliği dışında madencilik sektörü gelişmemiştir. Bilhassa kömür madenciliği yatırımdan yoksundur ve bu alandaki faaliyetler ağırlıklı olarak devlet tarafından yürütülmektedir. Minkuş, Aktuz, Kajisay ve Maylısu bölgelerinde üretimin düşük olması nedeniyle uranyum madenciliği durduruldu. Bölgedeki diğer ülkelerle karşılaştırıldığında Kırgız Cumhuriyeti'nde petrol ve doğal gazın ekonomiye katkısı yok denecek kadar azdır. 2020'de günlük 1.000 varil ham petrol üretimi ile 116 ülke arasında 109. sırada yer alıyor.Ülkenin doğal gaz üretimi 2020 yılında 1 milyar fit küptür. Kömür ve linyit üretimi ise 2,4 milyon tondur (Kırgızistan Ulusal Raporları, 2022:5).

Doğal rezervlerin olmaması ülke ekonomisine hızlı bir gelir getirememekte ve bu da Kırgızistan'da alternatif arayışlarına yol açmaktadır. Bu faaliyetler için en önemli seçeneklerden biri de ülkenin turizm potansiyelini geliştirmektir. Kırgızistan'ın mevcut turizm ürünleri kategorileri arasında eğlence turizmi, kaplıca turizmi, dağ ve kış turizmi, av turizmi ve diğer destekleyici turizm ürünleri türleri arasında festivaller, el sanatları güzel sanatlar ve halı dokuma, kültürel ve sanatsal faaliyetler ve kumız terapisi gibi etkinlikler yer alır ( Minbayeva, 2010:73) Kırgızistan bilinçli bir politika ile turizm ülkesi olabilir. göl, dağ

ve yayla ile yeryüzünün sayılı coğrafi bölgelerinden biridir."Asya'nın İsviçresi" olarak adlandırılan Kırgızistan'da sağlıklı turizm politikalarının uygulanması ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır (Gömeç vd., 2022: 124).

**Tablo 15:** Doğrudan Yabancı Yatırım İstatistikleri

	2020	2021	2022 (Tahmin)	2023 (Tahmin)
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırım (milyon \$)</b>	-401,50	247,50	100,00	200,00
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırımın GSYİH ya oranı (%)</b>	-5,16	2,9	1,00	1,8
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırım stoku (milyon \$)</b>	5 499, 50	5 656, 00	5 756, 00	5 956, 00
<b>Ülke dışına giden doğrudan yatırım (milyon \$)</b>	-180, 90	333, 00	50, 00	50, 00
<b>Ülke dışına yapılan doğrudan yatırım stoku (milyon \$)</b>	1517, 60	894, 80	844, 80	794, 80

Kaynak: WTO (Kırgızistan Ülke Profili, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ankara, 2022)

2021 verilerine göre dünyada 144. sırada yer alan Kırgızistan'ın ihracat üssü 2 milyar USD kapasiteye sahiptir. Başlıca ihracat yapan ülkeler İngiltere, Kazakistan, Rusya, Özbekistan ve Türkiye'dir. Kırgızistan'ın ihracatında Türkiye'nin payı %5,5 olup, ülkeler arasında 5. sırada yer almaktadır. İhracata kalem bazında bakıldığında, 2021 yılının kilit kalemleri "kıymetli metal cevherleri ve konsantreleri; flot cam ve buzlu veya parlak cam (levha şeklinde); bakır hurdası ve hurdası; kuru fasulye (kabuklu) (çekirdekleri ikiye bölünmüş) ve bitümlü minerallerden elde edilen petrol ve yağlardır.

Kırgızistan, 2021 verilerine göre 6 milyar dolarlık ithalat kapasitesiyle dünyada 129. sırada yer alır. Başlıca ithalatçı ülkeler Rusya, Çin, Kazakistan, Türkiye ve Özbekistan. İthalat yapan ülkeler sıralamasında Türkiye %5,8 oranıyla 4. sırada yer almaktadır. Kırgızistan'ın 2021'deki ana ithalatı petrol ve bitümlü petrol; diğer trikolar (genişlik>30cm, elastik/kauçuk

iplik=>%5); hastalıkların önlenmesi ve tedavisi için hazırlanmış ilaçlar (doza göre); Telefon setleri, ses, video veya diğer bilgileri almak veya iletmek için kullanılan diğer cihazlar ve otomobillerdir (Kyrgyzstan National Records, 2022:6).

**Tablo 16:** Kırgızistan'ın Dış Ticareti (x1000\$)

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>İhracat</b>	1,543,532	1,790,758	1,764,613	1,965,502	1,964,466
<b>İthalat</b>	3,919,082	4,481,291	4,907,400	4,903,813	3,684,109
<b>Dış Ticaret Açığı</b>	-2,375,550	-2,690,533	-3,142,787	-2,938,311	-1,719,643

Kaynak: <https://www.trademap.org/>

Tablo 16'da Kırgızistan'ın dış ticaret istatistikleri sunulmaktadır. Kırgızistan 2020'de 1,9 milyar dolar ihracat, 3,7 milyar dolar ithalat kazandı. Kırgızistan'ın dış ticaret açığı 1.7 milyar dolardır.

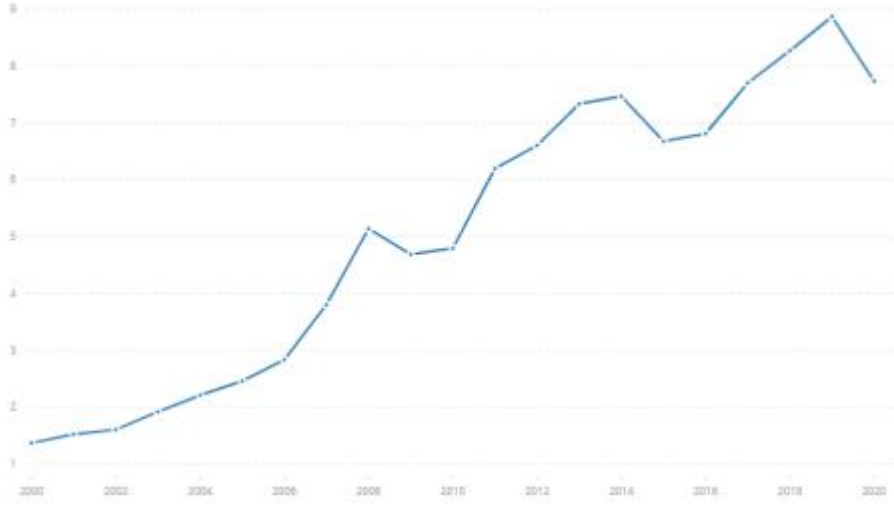
**Tablo 17:** Kırgızistan'ın 2020 yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler (x1000\$)

	İhracat	İthalat
<b>İngiltere</b>	989,957	10,248
<b>Kazakistan</b>	293,863	500,158
<b>Rusya</b>	241,577	1,316,005
<b>Özbekistan</b>	152,549	188,824
<b>Türkiye</b>	74,586	194,775
<b>Çin</b>	43,235	736,835
<b>Tacikistan</b>	28,056	9,181
<b>Almanya</b>	13,089	51,595

Kaynak: <https://www.trademap.org/>

Tablo 17 Kırgızistan'ın en çok ticaret yaptığı ülkeleri göstermektedir. 2020 yılında Kırgızistan 989 milyon dolarla en çok İngiltere'ye ihracat yaptı. Kırgızistan'ın en çok ithalat yaptığı ülke ise 1,3 milyar dolarla Rusya olmuştur.

**Şekil 6:** Kırgızistan'ın GSYİH



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası (2022) verilerine göre Kırgızistan'ın GSYİH'si 2019'a göre azalmış ve 2020'de 7,74 milyar USD olmuştur. Reel büyüme hızı 2019 yılı için %4,4 olarak hesaplanırken aynı yıl için yoksulluk oranı %20,1 olarak beyan edilmiştir (insamer.com.tr).

**Şekil 7:** Kırgızistan'ın Kişi Başına Düşen GSYİH (mln \$)



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası (2022) verilerine göre Kırgızistan'ın kişi başına GSYİH'si 2019'a göre azalmış ve 2020'de 1173 USD'dir. Ülkenin GSYİH Büyüme Oranı 2019 yılı için %3,5 olarak hesaplanmıştır. Ülkenin toplam döviz rezervleri 2,2 milyar dolar olarak beyan edilmiştir (mfa.gov.tr,2023).

Kırgızistan'ın 'de bağımsızlığını kazanmasından bu yana Türkiye ile siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkileri gelişmiştir. Türkiye, Kırgızistan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülke oldu; 1992 yılında diplomatik ilişkiler kuruldu. 1992 yılından bu yana Kırgızistan ve Türkiye çok sayıda üst düzey ziyarette bulundu ve 100'den fazla ikili anlaşma imzalandı. İkili ilişkilerin önemli bir eksenini de kuşkusuz ekonomik ilişkilerdir (Yüce, 2021: 333). 2009-2010'da Türkiye, Kırgızistan'a en büyük kalkınma yardımı sağlayan ülkedir. Ayrıca iki ülke arasındaki kültür ve eğitim alanındaki ilişkiler üst düzeydedir. Nitekim 1995 yılında Bişkek'te kurulan Manas Üniversitesi bu işbirliğinin en güzel örneklerinden biridir. Oş İlahiyat Fakültesi, Ankara Üniversitesi ile imzalanan bir anlaşma ile Türkiye Diyanet Teşkilatının desteğiyle kurulmuştur. Türkiye Küresel Araştırma Fonu ile Kırgız Ekonomi ve Girişimcilik Üniversitesi arasında imzalanan protokole göre Prof.Turan Yazgan Sosyal Bilimler Enstitüsü ile Türk Sosyal Bilimler ve Eğitim Fakültesi Celalab Dünyası ve Türk İşletme Mektebi Celalab Dünyası kurulmuştur (Yıldız ve Özen, 2022:16). Kırgızistan'da yatırım maliyetine ek olarak Bişkek Kırgız İlkokulu, İmam Hatip Kırgız Ortaokulu, Bişkek Kırgız Kız Anadolu Kız Meslek Lisesi, Yetenekli Şöhret Cumhuriyetinin Çocukları Anadolu Kırgız-Türkçe kitapları, Bişkek Kırgız Türk Lisesi ve Kırgız Bişkek Etkin Öğretim için Türkçe Türkçe Eğitim Merkezi açılmıştır (Yüce, 2021: 335).

İki ülke arasında 29 Mayıs 1991'de Ankara'da imzalanan Ekonomik ve Ticari İşbirliği Protokolü çerçevesinde başlatılan ekonomik ve ticari ilişkiler hızla gelişmektedir. 2012 yılında Türkiye'nin Kırgızistan'a ihracatı 749 milyon dolara ulaştı.Başlıca ihraç ürünleri: mücevherat ve aksesuarlar (kıymetli metalden veya kıymetli metalle kaplanmış); diğer örme kumaşlar; helikopterler, uçaklar vb. ; uzay aracı (uydular dahil), uzay aracı rampaları ve yörünge altı araçlar; demir veya çelik, inşaatla kullanılmak üzere hazırlanmış demir veya çelik levha ve çubukların tedavi edici veya önleyici kullanım, yapı ve inşaat parçaları için hazırlanan ilaçlar (dozlarda) Kırgız Ulusal Profili, 2022: 12). Kırgızistan ve Türkiye'ye

yapılan ithalat 86 milyon doları buldu. İthalat listesindeki başlıca ürünler pamuk (karde edilmemiş veya penye edilmemiş); kurutulmuş (kabuksuz) fasulye (tohumlar ikiye); işlenmemiş kurşun; altın (platin dahil) (ham, yarı işlenmiş veya toz haline getirilmiş) ve diğer ağaç yemişleri (taze/kuru) (çekirdekli/kabuğu çıkarılmış). 2021 yılında Türkiye'nin Kırgızistan ile 663 milyon dolarlık dış ticaret fazlası vardır (Kırgızistan Ülke Profili, 2022: 12).

İki ülke arasındaki ikili ilişkilerin gelişmesinin yanı sıra Türkiye ile Kırgızistan arasındaki ilişkiler, Türk Devletleri Teşkilatı ve bağlı kuruluşlarının himayesinde yukarıya doğru ilerlemektedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki Kırgızistan, Rusya'nın önderliğindeki kalkınma örgütlerinden biri olmasına rağmen, Türk Devletleri Teşkilatı'nın kurumsallaşmasında başından beri aktif ve sürekli olarak yer almıştır.

#### ***5.4 Türkmenistan Ekonomisi***

Orta Asya'daki bağımsız Türk devletlerinden biri olan Türkmenistan, yüzölçümü bakımından 488.100 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır, Türkmenistan dünya ülkeleri arasında 52. sırada yer almaktadır. Başkenti Aşkabat şehridir. Türkistan'ın batısında yer alan Türkmenistan'ın güneyinde İran ile 992 km, güneydoğusunda Afganistan ile 744 km ve kuzeyinde Kazakistan ile 379 km sınırı vardır. Özbekistan (kuzeydoğudan) ve Özbekistan ile en uzun sınır 1621 km'dir. Ülke batıda Hazar Denizi ile sınır komşusudur. Türkmenistan bölgesi %80'i Kara Kum çölü ile kaplıdır. Ülkenin su kaynakları arasında en uzun üç nehir; Ceyhun (Amuderya) 620 km, Tejen 1.150 km ve Murgab Nehri 978 km uzunluğundadır. Karasal ve çöl ikliminin hüküm sürdüğü Türkmenistan'da yaz aylarında ortalama sıcaklık 35-40 derecedir. Kışın, sıcaklık bazen 0 derecenin altına düşer. Yıllık ortalama sıcaklık 15 derecedir. Alanın yaklaşık % 3,5'i ekilmektedir. Önemli su kaynaklarına rağmen ülke toprakları yanlış kullanım nedeniyle çölleşmiştir (Böke, 2021:106). Yukarıda belirtildiği gibi, ülkenin önemli bir bölümü çöl iklimine sahiptir, bu nedenle tarım yüksek düzeyde sulama gerektirir. Bu nedenle modern sulama teknolojilerinin kullanılmaması tarım sektörünün gelişmesinin önünde bir engeldir. Büyük miktarlarda su kullanımına dayalı pamuğun yaygın üretimi de bu konuda sorun teşkil etmektedir (2021 11:345).

Türkmenler, Türkistan'ın Oğuz boylarına mensup bir kavim olarak Türklerin genel tarihindeki önemli gelişmelerin merkezinde yer almışlardır. Ancak 19. yüzyılın ortalarında Türkmen topluluğu geldiğinde, İran da kuzeyden Rus İmparatorluğu'nun baskısı altına girdi. Büyük Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra Türkmenlerin (Osmanlı dışında) hemen hemen hiçbir devlet teşkilatının kalmadığını da belirtmek gerekir (Gömeç vd., 2022:186). Rus baskısına direnen Türkmenler sonunda yenilecek; 1881 yılında Göktepe'de gerçekleşen son savaşta 26.500 şehit vererek yenildiler (Gömeç vd., 2022: 191).

Takip eden süreçte Türkmenistan anavatanı, coğrafi olarak Rus İmparatorluğu'nun sömürge bir parçası haline geldi. Türkmenistan, çarlık hükümetinin gözünde bir hammadde deposuydu. Türkmenistan, Rusya'daki Bolşevik devriminden sonra Türkistan'da yürütülen "devrimci faaliyetlere" katılmış ve Orta Asya'nın diğer bölgeleri gibi Moskova'nın denetimi altına girmiştir. Böylece Türkmenistan bir süre sonra Sovyetler Birliği içinde "federal bir cumhuriyet" olarak var olmaya başladı. Sovyet dönemi Türkmenistan'ın ekonomik yapısı, Sovyet ekonomik sisteminin bir parçasıydı ve doğrudan Moskova'dan gelen direktiflerle yönetiliyordu. Sovyet döneminde Türkmenistan'ın ekonomik yapısı tarım ürünleri, pamuk ve hammaddelere dayalıydı (Jelilov, 2007: 58). Türkmenistan da Sovyet döneminde en az gelişmiş cumhuriyetlerden biriydi ve kişi başına düşen gelirin en düşük olduğu ülkeydi (Özcan, 2017: 187). Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlığını kazanan Türkmenistan, sahip olduğu zengin doğal gaz rezervleriyle dünya kapitalistlerinin dikkatini çekmiştir. Bağımsızlık ilanından sonra Avrupalılar, diğer Türki cumhuriyetlerin yanı sıra Türkmenistan'da da ilk altın ve doğal gaz çıkarılması konusunda anlaşılabilir; İngiltere bu yönde hareket eden ilk ülke oldu. Türkmenistan'da bir diğer üretken ülke Almanya'dır. Ekonomide belirleyici bir role sahip olan Türkmenistan hükümeti, istikrarlı bir şekilde piyasa ekonomisine geçiş yapmak için çaba sarf etmiş ve bu kapsamda 1991 yılında "Başkanlık Konseyi Ekonomi Komitesi" kurulmuştur. Ancak 1994 yılında yaşanan 'enflasyon artışı' halkın ekonomik ve sosyal durumunu ciddi şekilde etkilemiştir (Gömeç ve ark.,2022:79). IMF programlarını kabul etmeyen Türkmenistan, dış piyasalardan kredi ve borçlanma yoluyla enerji ve tarım sektörlerini geliştirmeye yönelik önlem almıştır (Kovusova, 2018: 45). Bağımsızlığının ilk yıllarında gözlenen negatif büyüme, hiperenflasyon ve dış ticaret

açığı gibi göstergeler, Türkmenistan'ın makroekonomik sorunlarını açıkça göstermektedir. Ancak Asya krizinden sonra Türkmenistan ekonomisi belirgin bir şekilde toparlanarak 1999 yılında ilk kez çift haneli pozitif büyüme yakalamış, hiperenflasyon dönemi devam etmiş ve 2000 yılına kadar ilk kez tek haneli rakamlara inmiştir (Sadykova ve Şen, 2022 : 73).

Orta Asya ve Orta Doğu enerji koridorunun ortasında yer alan Türkmenistan, zengin enerji kaynaklarına sahiptir. Yeraltı kaynakları ülke ekonomisinin önemli bir parçasıdır (Böke, 2021: 107). Türkmenistan'ın dünyanın en büyük dördüncü doğal gaz üreticisi olmasına rağmen Rusya'ya bağımlı olması, bu kaynağı küresel pazarda tam olarak kullanamamasına neden olmuştur. Türkmenistan bu engeli aşmak için Çin ile işbirliği ilişkisi kurarak 2009 yılında iletim hatlarını tamamlayarak doğal gaz satışına başlamıştır. Temmuz 2019'da Rusya ile Türkmenistan arasında doğal gaz satışına ilişkin anlaşma imzalanmış olsa da Çin, Türkmenistan'a doğal gaz satışında en büyük pazar olmaya devam etmektedir. Artan doğal gaz satışları sayesinde Türkmenistan ekonomisi 2018'den bu yana %6,2 büyümüştür. Sonuç olarak Türkmenistan ekonomisi dünya pazarında doğalgaz fiyatındaki dalgalanmalara karşı çok hassastır (Kasım 2021 : 344).

Türkmenistan dünyanın en büyük pamuk üreticilerinden biridir. Pamuk yetiştirme kapasitesi de yerli sanayi faaliyetlerini yakından etkiler; Hatta iplik ve kumaş gibi ürünlerin üretimi için birçok fabrika kurulmuştur. Ayrıca hayvansal ürünler üretilmekte ve kırmızı et, beyaz et, süt ürünleri, tahıl ürünleri gibi pek çok gıda da yurt içinde üretilmektedir (Böke, 2021: 107). Tarım, ancak bağımsızlıktan sonra Türkmenistan ekonomisinin ana kollarından biri haline gelebilir. 1999 yılından bu yana uygulanan reformlar, 'nin “yabancı ara malı kullanmadan mümkün olduğunca çok üretmek” ilkesine dayanmaktadır. Başta pamuk olmak üzere başlıca tarım ürünleri buğday, arpa, mısır, pirinç, şeker pancarı, kavun, incir, nar, ayva, badem, ceviz ve antep fıstığıdır. Tarımsal kalkınma devletin yasal düzenlemeleri çerçevesinde gerçekleştirilir (Sadykova ve Şen, 2022: 87).

Türkmenistan'ın ana ihracatı pamuk/tekstil, enerji, kimyasallar ve tarım ürünleridir. Başlıca ithal edilen ürünler işlenmiş metaller, beyaz eşya, elektronik ürünler, gıda maddeleri,



endüstriyel tekstil ürünleri, işlenmiş gıda ürünleri, inşaat malzemeleri, ulaşım araçları ve ilaç ürünleridir. Türkmenistan'ın 2021'deki enflasyon oranı 12.45'tir (MFA, 2022).

**Tablo 18:** Türkmenistan'ın Dış Ticareti (x1000\$)

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>İhracat</b>	8,399,978	10,130,458	10,979,599	7,817,938	1,291,832
<b>İthalat</b>	4,406,825	2,798,889	3,078,797	3,363,471	2,243,787
<b>Dış Ticaret Dengesi</b>	3,993,153	7,331,569	7,900,802	4,454,467	-951,955

Kaynak: <https://www.trademap.org/>

Tablo 18 Türkmenistan'ın dış ticaret istatistikleri sunulmaktadır. Türkmenistan 2021 yılına kadar 1,21 milyar dolarlık ihracata ve 2,2 milyar dolarlık ithalata ulaşmıştır. Türkmenistan'ın dış ticaret açığı 951 milyon dolardır.

Türkiye'nin Türkmenistan'a ihraç ettiği başlıca ürünler pamuk/tekstil, enerji, kimyasallar ve tarım ürünleridir. Türkiye'ye ithal edilen ürünler arasında "işlenmiş metaller, beyaz eşya, elektronik ürünler, gıda maddeleri, endüstriyel tekstil ürünleri, işlenmiş gıdalar, inşaat malzemeleri, ulaşım ve ilaçlar" yer alıyor. Türk Hava Yolları, İstanbul-Aşkabat arasında haftada 14 sefer düzenliyor. Küresel pazarda yaşanan son süreçlerin ikili ilişkileri etkilediği söylenebilir; Bu bağlamda özellikle 2018 yılında iki ülke arasındaki ticaret cirosunun önemli ölçüde azaldığını belirtmek gerekir.

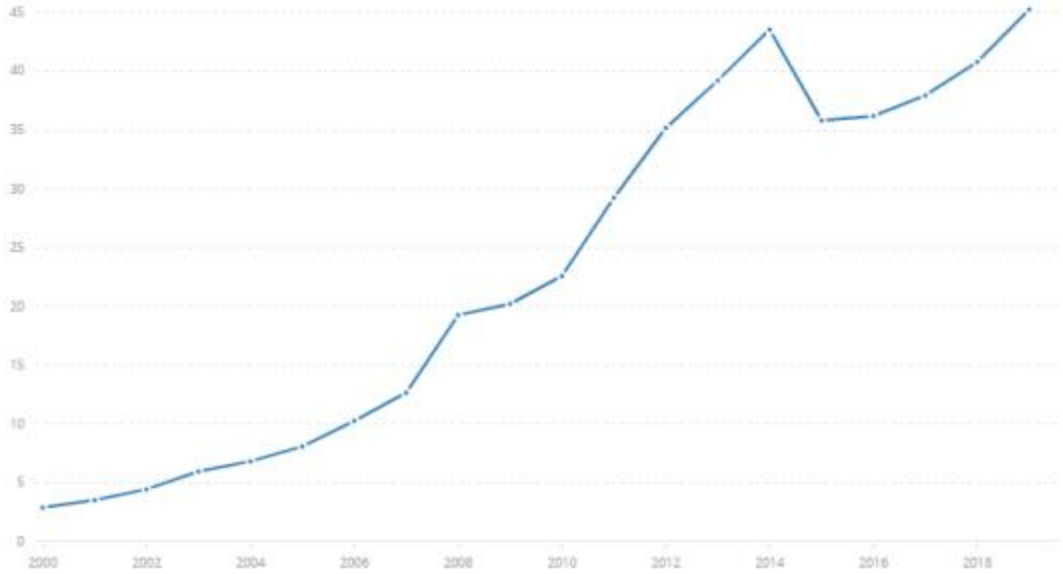
**Tablo 19:** Türkmenistan'ın 2021 yılında En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler (x1000\$)

Ülkeler	İhracat	Ülkeler	İthalat
Türkiye	710.865	Türkiye	984.972
Gürcistan	198.245	Rusya	725.416
Rusya	139.664	Almanya	212.044
Brezilya	102.468	ABD	79.023
Yunanistan	46.551	Brezilya	61.622
ABD	25.061	Japonya	36.789
Tacikistan	22.197	Fransa	36.668
İspanya	14.800	Litvanya	21.138

Kaynak: <https://www.trademap.org/>

Tablo 19 Türkmenistan'ın en çok ticaret yaptığı ülkeleri göstermektedir. Türkmenistan, 2021 yılında Türkiye'ye maksimum 710 milyon USD ihracat yapabilmektedir. Türkmenistan'ın en fazla ithalat yaptığı ülke ise 984 milyon USD ile Türkiye olmaktadır.

**Şekil 8:** Türkmenistan GSYİH



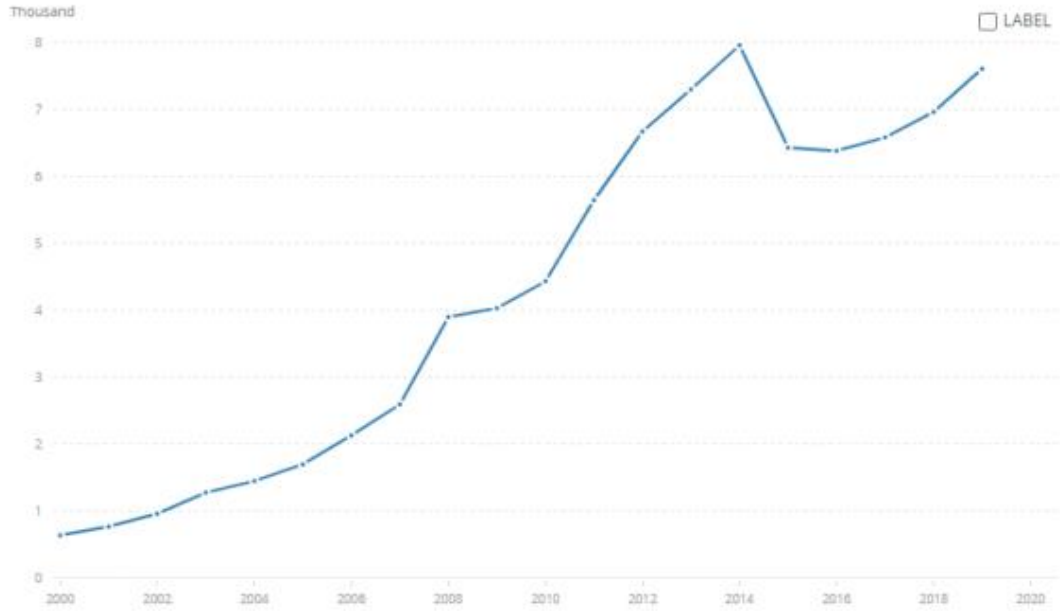
Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası verilerine (2022) göre Türkmenistan'ın GSYİH'si 2015'ten bu yana artarak 2019'da 45,23 milyar dolara ulaştı. Türk firmalarınca 1992-2019 yılları arasında

Türkmenistan’da müteahhitlik hizmeti bağlamında toplamda yaklaşık 50 Milyar ABD Doları tutarında 1019 proje üstlenilmiştir.

Son yıllarda küresel ekonomik gelişmelerin de etkisiyle ikili ticaret hacmimizin daraldığı ve 2018 yılında da ticaretimizin kaydadeğer oranlarda düştüğü görülmektedir (mfa.gov.tr,2023).

Şekil 9: Türkmenistan’ın Kişi başına düşen GSYİH (mln \$)



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası verilerine (2022) göre Türkmenistan'ın kişi başına düşen GSYİH'si 2013'ten bu yana düşüyor ve 2019'da 7.612 ABD dolarıydı. 2018 yılı verilerine göre Türkmenistan'da Türk yatırımcılara ait 600'den fazla KOBİ faaliyet göstermektedir (Köylü, 2018: 413).

İnşaat sektöründe çalışan müteahhitlerin çoğu Türk firmalarıdır. 1992 ile 2019 yılları arasında Türk şirketleri, Türkmenistan'da hizmet sözleşmeleri kapsamında toplam yaklaşık 50 milyar ABD doları tutarında 1019 projeyi hayata geçirdi (MFA, 2022).Öte yandan Türkiye'de yatırım yapan Türkmenistan firması bulunmamaktadır. Bunun nedeni Türkmenistan'da özel sektörün tam olarak gelişmemiş olmasıdır (Ishakulov, 2019: 80). Türkmenistan genel olarak devlete yönelik "tehdit algısı" en güçlü, dışa en kapalı, devletler

arasında sert bir diktatörlükle yönetilen cumhuriyet olarak kabul edilebilir. Resmi olarak kabul edilen “tarafsızlık politikası” yukarıda belirtilen hususları pekiştirmektedir.

### ***5.5 Özbekistan Ekonomisi***

Orta Asya Türk devletleri arasında Özbekistan, devletin geleneği, tarihi, edebiyatı ve kültürü açısından önemli bir yer tutar. Türkistan'daki diğer devletler gibi birçok milletin mesken tuttuğu Özbekistan'ın kaderi de Rus işgalinden sonra ciddi şekilde kırılmıştır (Gömeç vd., 2022: 85). Türkistan'ın doğal kaynaklarına ve yer altı zenginliklerine sahip olan Rusya, imparatorluğun yıkılmasından sonra da bölgedeki hakimiyetinden vazgeçmemiş; Rusya'nın yeni Bolşevik hükümeti, bölgenin son unsurlarını da tasfiye ettikten sonra keyfi bir şekilde "böl ve yönet" politikası altında bölge siyasetinin haritasını çıkardı ve bölgeyi ekonomik bir sistem olarak yeniden şekillendirdi. Bugün Özbekistan, coğrafi konumu nedeniyle Orta Asya'nın merkezinde yer almakta olup, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Afganistan ile sınır komşusudur; Yüzölçümü 447.400 kilometrekaredir. Ülkenin başlıca şehirleri Taşkent, Semerkant, Fergana, Buhara, Karşı, Ürgenç, Nukus, Andijan ve Namangan'dır. Karakalpakistan Özerk Cumhuriyeti'nin sınırları içindeki yüzölçümü 165.000 kilometrekare ve nüfusu 1.850 civarındaydı (Gömeç vd., 2022:322).

Tahmini 35,2 milyonluk nüfusun önemli bir bölümü Fergana Vadisi'nde yaşamaktadır; nüfusun %50,4'ü şehirlerde yaşarken, nüfus yoğunlukları genellikle merkezlerde ve çöllerde daha düşüktür. Ülkenin etnik kökene göre nüfus dağılımı yaklaşık olarak şu şekildedir: %80 Özbek, %5,5 Rus, %5,5 Tacik, %3 Kazakistan, %2,5 Karakalpak, %1,5 Tatar, %2,5 diğer (Central Intelligence Bureau, 2017).

Özbekistan ekonomisi, Sovyet dönemindeki diğer cumhuriyetlerde olduğu gibi, işbölümüne ve uzmanlaşmaya dayalı, sosyalist modele göre merkezi olarak yönetilen planlı bir ekonomidir. Bu sistemde tarım, iklim koşullarının da katkısıyla bağımsızlık öncesi dönemde Özbek hissesine düşürülmüştür. Özbekistan, Sovyetler Birliği ile birlikteliği sırasında Türkmenistan'dan sonra en büyük ikinci tarıma dayalı ekonomi haline geldi (Çetinak ve Kar, 2021: 248). Moskova hükümeti Özbekistan'ı bir hammadde deposu ve pamuk üreticisi olarak görmüş ve onu endüstriyel ve teknolojik olarak faaliyet gösterecek yeterli kapasiteye sahip

olacak şekilde organize etmiştir. Sonuç olarak, Özbekistan ekonomisi Sovyet döneminde yarı mamul ve mamul ürünlerin üretiminde diğer cumhuriyetlere bağımlıydı ve bu malların çoğunu ithal etmekle karakterize edildi (Madiev, 1995: 11). Çünkü ekonomik model, nihai malların üretimine odaklanmaz. Örneğin pamuk üretimindeki bu uzmanlaşma Özbekistan'da tekstil sanayinin gelişmesine katkı sağlamaz ise üretilen pamuğun küçük bir kısmı ülkede hammadde olarak kullanılırken büyük bir kısmı Avrupa'ya ve diğer ülkelere gönderilmektedir. Sovyetler Birliği'nin Avrupa kısmı son derece ucuz fiyatlarla pazarlanmıştır. Özbekistan, merkezi planlı bir sosyalist temele dayanan Sovyet ekonomik sisteminde "Pamuk Cumhuriyeti" rolünü üstlendi. Pamuk endüstrisine olan yoğun güvene rağmen, bu endüstri ile ilişkili katma değeri yüksek malların üretimi ile sonuçlanmamıştır (Çetinak ve Kar, 2021: 249).

Bağımsız Cumhuriyetler Sovyetler Birliği'nden bağımsız bir cumhuriyet olarak ayrıldıktan sonra Özbekistan Cumhuriyeti'nin tarihi, Cumhurbaşkanı İslam Kerimov'un adıyla özdeşleşir. Siyasi alanda baskıcı bir düzen kuran Kerimov, ekonomik liberalleşmede "istikrarlı ilerleme"yi tercih etti. Bu bağlamda, "Özbekistan'ın güvenliğine yönelik iç ve dış tehditlerin yapısal unsurları dengeli ve kontrollü bir şekilde demokrasiye geçişi gerektirse de Özbek hükümetinin izlediği yol bu yönde başarısız olmuş ve geçiş belirsiz bir süreç olarak kurgulanmıştır. Özbekistan'da, ülke ekonomisini serbest piyasaya geçiş için düzenlemek ve ortak yatırım yoluyla yabancı sermayeyi çekmek amacıyla çerçeve çizilmeye uğraşılmıştır. Bu politikalara göre "pamuk başta olmak üzere hammaddelerin işlenmesi, sanayileşme ile yeni iş imkanları yaratılması, yurt dışındaki eğitim olanaklarından yararlanılarak nitelikli iş gücünün oluşturulması ve hammadde ve ürünlerin doğrudan dünya pazarlarına arz edilmesi" ile şekillendirilmeye çalışılmıştır.

Ayrıca Özbekistan'da bağımsızlıktan sonra daha sonra altın ve diğer doğal kaynakların kontrolünü ele almaya başlamış, yabancı sermayeyi korumak, özel varlıkları güvence altına almak ve bir bankacılık sistemi kurmak için yasalar çıkarılmıştır (Madiev, 1995: 30).

Liberalleşme ve piyasa ekonomisine geçiş yasaları kabul edilmiş olmasına rağmen devletin ekonomiye müdahalesi 1991 yılından itibaren devam etmiş ve kalkınma sürecinde yer

almıştır. rüşvet ve yolsuzlukta. Sovyet sisteminden "miras kalan" rüşvet, yolsuzluk ve israf "kültürünün" birçok Sovyet sonrası ülkede güçlü bir şekilde yaşandığını ve yaşanmaya devam ettiğini de belirtmeliyiz. Bu çerçevede, Uluslararası Şeffaflık Örgütü tarafından yayınlanan verilere göre, Özbekistan'daki yolsuzluk "ülkenin ekonomik ve sosyal yaşamının tüm yönlerini yaymakta ve etkilemektedir". Hatta 2015 verilerine göre yolsuzlukta dünyadaki 167 ülke arasında 153. sırada yer almaktadır. 1991'de 1,8 olan yolsuzluk endeksi 2006'ya kadar artmaya devam etti (2,4-2,1), 2006'dan 2015'e kadar 1.9 oldu. Oran 1.8 ile 1,6 arasında iken 2015 yılında 1,9'a yükselmiştir. Ayrıca yabancı paranın büyük bir kısmının ihracat gelirleri yoluyla ülkeye girdiği ve liderlik hiyerarşisinde yer alanların yabancı banka hesaplarında yabancı yatırım olduğu tahmin edilmektedir. . Bir diğer önemli konu ise kayıt dışı ekonominin boyutudur (Çetinak ve Kar, 2021: 255).

Döviz kurları hükümetin kontrolü altında olduğu ve serbestçe dalgalanmasına izin verilmediği için yabancı karaborsalar gelişmektedir. Genel olarak, verilere sınırlı erişim ve resmi istatistiklerin düşük kalitesi, yurtiçi kayıt dışı ekonominin boyutunu tam olarak değerlendirmeyi zorlaştırmaktadır (Çetinak ve Kar, 2021: 256). Ekonomik durumun olumsuz yönleri insanların refahını doğrudan etkiler. Kırgızistan ve Tacikistan'da olduğu gibi Özbekistanlılar da ya işsizlik nedeniyle Rusya'ya göç etmişler ya da mevsimlik gezici işçi olarak çalışarak ailelerini geçindirmeye çalışmışlardır. 1992 yılında kabul edilen yönetmeliğe göre Özbekistan vatandaşlarına yurt dışında çalışma hakkı vermiş ve Özbek vatandaşları için Çalışma ve Sosyal İstihdam Bakanlığına bağlı Yabancı İşçi Göç İdaresi tarafından toplu çıkış düzenlemektedir. Ülkede çalışabilen beş erkekte birisi uluslararası göçmendir. Bu artış özellikle gençlerde gözlemlendi.

İslam Kerimov'un vefatının ardından ülkedeki siyasi sistemi gevşetmek için alınan tedbirleri "temel reform" olarak değerlendirmek güç olsa da, bunun olumlu bir adım olduğunu söylemek doğru olur. Yeni Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev'in insan hakları, yargı, anayasal kurumlar ve toplumsal alanda gerçekleştirmeye çalıştığı reformlar, bir gevşeme döneminin başlangıcını müjdeliyor gibi görünmektedir (Asker, 2019: 312).

Kuşkusuz siyasi sistemin gevşetilme süreci ekonomik yapıyla da bağlantılıdır. Zengin ekonomik potansiyele ve insan kaynaklarına sahip olan Özbekistan hükümeti, akılcı, basiretli ve cömert bir ekonomi politikası uygulayacağı, ülkenin kalkınması ve toplumsal refahın artması açısından mutlaka olumlu sonuçlar elde edeceğine şüphe yoktur. Bugün, Özbekistan'da yapılan reformların yanı sıra, dış politika takibi, özellikle Türkiye'nin ve Türk devletlerinin örgütlenmesindeki önemli ilerleme, ülkenin siyasi, ekonomik ve sosyo-politik gelişimine güçlü bir ivme kazandırmaktadır. Bugün Özbekistan ekonomisi, zengin yerüstü ve yer altı kaynaklarına sahip olmasının yanı sıra, işgücüne elverişli bir yapıya sahiptir. Ağırlıklı olarak doğal gaz ve hammadde ihraç eden Özbekistan, ekonomik reformlar sayesinde 2016 yılından itibaren yabancı yatırımcılar için daha cazip hale geldi. 2021'de 682 milyon dolar doğrudan yabancı yatırım çeken Özbekistan'ın toplam yabancı sermayesi, 10 milyar dolar daha eklenmektedir.

**Tablo 20:** Özbekistan Doğrudan Yabancı Yatırım İstatistikleri

	2020	2021	2022 <sup>205*</sup>	2023*	2024*	2025*	2026*
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırım (milyon \$)</b>	650	682	735	1775	1775	1775	1776
<b>Ülke dışından gelen doğrudan yatırımın GSYİH ya oranı (%)</b>							
<b>Ülke dışına giden doğrudan yatırım (milyon \$)</b>							

Kaynak: EIU, Alıntı: Özbekistan Ülke Profili

2021 (1 Kasım 2021) verilerine göre Özbekistan'da kayıtlı ve faaliyet gösteren yabancı sermayeli şirket ve kuruluş sayısı 13,3 bin civarındadır. Bu sayı geçen yılın aynı dönemine göre 1.808 adet arttı. Halihazırda Özbekistan'da faaliyet gösteren yabancı sermayeli şirket ve kuruluşların ülkelere göre dağılımı şu şekildedir: 1) Rusya – 2.335 2) Çin -1.942 3) Türkiye - 1.830 4) Kazakistan -1. 056 5) Kore - 928 (Özbekistan Ülke Profili,2022:7).

2021 yılında güçlü ekonomik sonuçlara sahip olan Özbekistan'da GSYİH'nın %7,4, 2022 yılında ise %5,2 büyümesi beklenmektedir.

Ekonominin reel sektöründeki endüstriler ve işletmeler. İthal ikame maddelerinin üretimi ve sanayi üretiminin çeşitlendirilmesi yoluyla ihracatın yapısı önemli ölçüde değişmiştir. Komşu ülkelerle ilişkileri güçlendirmek ve ülkeler arasındaki sosyo-ekonomik, ticari, endüstriyel ve kültürel ilişkileri geliştirmek için birçok araştırma yapılmıştır. 2020 yılında Özbekistan, dünyada koronavirüs pandemisi ve buna eşlik eden arz ve talep şoklarının neden olduğu bir durgunluğa düşmeyen birkaç ülkeden biri haline gelmiştir. Özbekistan ekonomisinin önümüzdeki yıl boyunca sağlam bir büyüme rotası izlemesi beklenmektedir. Ancak Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ve ardından gelen uluslararası yaptırımların etkisiyle büyüme hızının yavaşlaması bekleniyor. Yüksek küresel talep ve altın fiyatlarının ekonomiyi desteklemesi, yükselen enflasyonun ise tüketimi engellemesi beklenmektedir (Özbekistan Ülke Profili, 2022: 7).

Çin, Rusya, Türkiye, Kazakistan ve Kırgızistan, 2021 yılında 14 milyar dolarlık ihracatla dünyada 81. sırada yer alan ülkenin ana ihracatçılarıdır. 2021 yılında tüm ülkenin başlıca ihraç kalemleri; altın (platin altın dahil) (işlenmemiş veya yarı mamul veya toz haline getirilmiş); pamuk ipliği (dikiş ipliği hariç) (perakende satışa sunulmamış pamuğun ağırlığı  $\geq 85$ ); rafine bakır ve bakır alaşımları (işlenmemiş); petrol gazı ve diğer gaz halindeki hidrokarbonlar ve etilen polimerleri (birincil formda). 2021 yılında 24 milyar dolar değerinde ithal ürünü ile %0,1'lik pay ile dünyada 73. sırada yer almaktadır. Sıralamada Rusya, Çin, Kazakistan, Güney Kore ve Türkiye en çok ithalat yapan ülkelerdir. Türkiye, ülkenin ithalat pazar payının %7'sini oluşturmaktadır. 2021 yılında başlıca ithalat kalemleri; "hastalığın tedavisi veya önlenmesi için hazırlanan ilaç (doz olarak); karayolu taşıtları için bileşenler ve yedek parçalar; petrol ve bitümlü minerallerden elde edilen yağlar; buğday, mahlut ve otomobil (Özbekistan Ülke Profili, 2022:8).

Özbekistan'ın başlıca ihraç ürünleri petrol gazı, otomobil, pamuk, bakır, radyoaktif elementler, altın, yaş meyve ve çinkodur. İthal edilen başlıca ürünler otomobil parçaları, ilaç, petrol ve ağaç ürünleridir. Özbekistan'ın 2021'deki enflasyon oranı 14,3'tür (MFA, 2022).



**Tablo 21:** Özbekistan'ın Dış Ticareti (x1000\$)

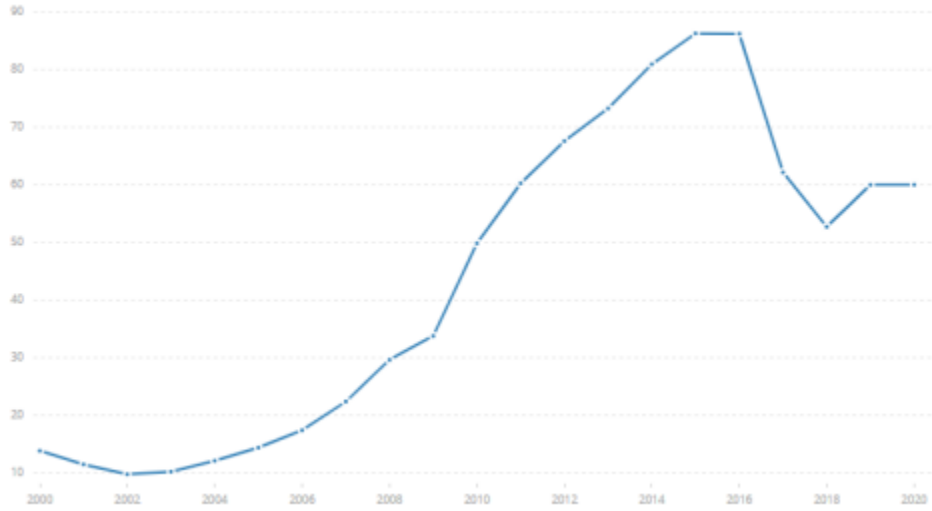
	2017	2018	2019	2020
<b>İhracat</b>	10,079,210	10,920,700	14,344,696	13,127,295
<b>İthalat</b>	12,035,209	17,312,259	21,855,139	19,955,151
<b>Dış Ticaret Dengesi</b>	-1,955,999	-6,391,559	-7,510,443	-6,827,856

Kaynak: <https://www.trademap.org/>

Tablo 21, Özbekistan'ın dış ticaretinin istatistiklerini sunmaktadır. Özbekistan 2020 yılında 13,1 milyar dolarlık ihracata, 20 milyar dolarlık ithalata ulaşacak. Özbekistan'ın dış ticaret açığı 6,8 milyar dolardır.

Özbekistan en çok ticaret yapılan ülkeye sahiptir. Özbekistan, 2020 yılında Çin'e 1,3 milyar ABD doları ihracat gerçekleştirmiştir. Özbekistan'ın Türkiye'ye ihracatı ise 949 milyon ABD dolarıdır. Özbekistan'ın en çok ithalat yaptığı ülke ise 4,4 milyar dolarla Çin olmaktadır. Özbekistan'ın Türkiye'ye yaptığı ithalat 1 milyar doları bulmaktadır (Trademap, 2022).

**Şekil 10:** Özbekistan GSYİH

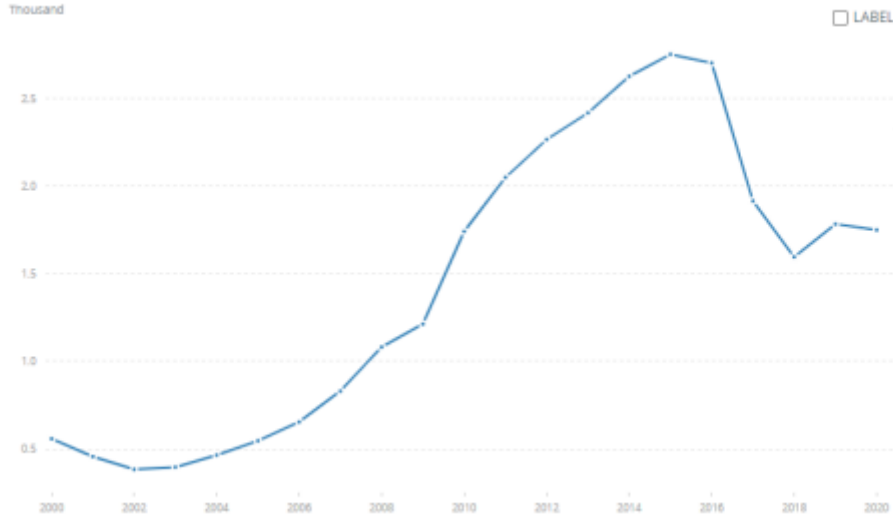


Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası verilerine göre (2022), Özbekistan'ın GSYİH'si 2020'de 59,93 milyar USD, yani 2019'a eşittir. Para birimi Özbekistan Somu olan ülkenin ihracatında başlıca ülkeler

sırasıyla; İsviçre, Çin, Rusya Federasyonu, Kazakistan ve Türkiye'dir. Ülkenin ithalatında başlıca ülkeler ise sırasıyla; Çin, Rusya Federasyonu, Güney Kore, Kazakistan ve Türkiye'dir (mfa.gov.tr,2023).

Şekil 11: Özbekistan'ın Kişi başına düşen GSYİH (mln \$)



Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/>

Dünya Bankası (2022) verilerine göre Özbekistan'ın kişi başına düşen GSYİH'si 2016'dan bu yana keskin bir düşüş yaşadı ve 2019'da 1750 dolara düştü. Özbekistan'da 2018 yılında Türk sermayeli 364 şirket kurulmuştur. Özbekistan'da Türk sermayeli 1100 civarında şirket bulunmaktadır. Bankacılık, ilaç, inşaat, otomotiv, ayakkabıcılık, turizm ve gıda sektörlerine yapılan toplam 1 milyar Dolar mertebesindeki Türkiye mahreçli yatırımların Özbekistan'ın ihracatına 300 milyon Dolar katkı sağladığı, bu yolla 50.000 kişiye istihdam yaratıldığı tahmin edilmektedir (mfa.gov.tr,2023).

Sovyet sonrası dönemde Türkiye ile Özbekistan arasındaki ilişkiler ilginç bir başlangıç yapmaktadır. Dönemin Türkiye hükümetinin, özellikle de Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın çabaları dikkate değerdir. Örneğin Türkiye, Özbekistan'ın bağımsızlığını ilan etmesini beklemeden, siyasi çevrelerde bağımsızlığını yeni kazanmış Türk cumhuriyetleri ile ilişki kurma konusunu tartışırken, 23 Şubat 1991'de Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın talimatıyla Sağlık Bakanı Halil Şıvgın geldi, tıp alanında işbirliği yapmak üzere Özbekistan'a (Orta Asya

Cumhuriyeti) gitti. Bu gelişmelerin hemen ardından iki ülke arasında değişim programı, sağlık bakanlıkları arasında protokol ve ulaşım konularında işbirliği protokolleri ile eğitim ve öğretim, eğitim, kültür ve bilim alanlarında işbirliğine yönelik protokoller imzalandı. Özbekistan'ın bağımsızlığını ilan etmesinin ardından 16 Aralık 1991'de Cumhurbaşkanı İslam Kerimov Türkiye'ye davet edildi (Yıldız, 2021: 261). İkili ilişkilerde gerçekleşen karşılıklı ziyaretlerin birçoğu bu şekilde başlarken, ikili ilişkilerin geliştirilmesi yönünde önemli adımlar atıldı. Ancak 1993 yılından itibaren Özbekistan'ın iç siyasetinde yaşanan gerilimler ve Türkiye'nin aşırı sağcı İslami gruplarla hükümet arasındaki çekişmede muhalefetiyle hareket ettiği yanlıgısı Özbekistan'daki ilişkileri ciddi şekilde zedeledi. Bu durum, Türkiye'nin defalarca girişimlerine rağmen İslam Kerimov tarafından reddedildi. Böylece iki ülke arasında 1993 yılından itibaren başlayan yabancılaşma süreci 2016 yılına yani İslam Kerimov'un vefatına kadar devam etti.2003 yılından itibaren AKP iktidarının da çabalarıyla ilişkilerin en azından gerilimli bir dönemden durağan bir döneme girdiğini de belirtmek gerekir. Kerimov'un ardından Şevket Mirziyoyev'in iktidara gelmesiyle yakın ilişkiler kuruldu (Yıldız, 2021: 262). Nitekim Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev'in 25-27 Ekim 2017 tarihlerinde Türkiye'deki üst düzey temasları, 18 yıllık dolaylı ilişkilerden sonra ikili ilişkilerde önemli bir kırılmanın başlangıcı oldu. Bu nokta yakın gelecekte ilişkinin daha da güçleneceğine işaret etmektedir (Öğütçü, 2017: 2).

Özbekistan ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesi geleceğe dair iyimserlik veriyor. 2021 verilerine göre Özbekistan 14 milyar USD ihracat cirosu ile dünyada 81. sırada yer alırken, Türkiye en çok ihracat yaptığı 5 ülke (Çin, Rusya, Türkiye, Kazakistan ve Türkiye) arasında yer almaktadır (Kırgızistan). 2021'deki ana ihracat ürünleri altın (platin altın dahil) (işlenmemiş, yarı mamul veya toz haline getirilmiş); pamuk ipliği (dikiş ipliği hariç) (perakende satışa sunulmamış pamuğun ağırlığı  $\geq 85\%$ ); rafine bakır ve bakır alaşımları (işlenmemiş); petrol gazı ve diğer gaz halindeki hidrokarbonlar ve etilen polimerleri (birincil formda). 24 milyar \$ ithalat hacmi ile (dünyada %0,1 pazar payına karşılık gelen) 73 .Sıralamaya dahil edilen Özbekistan'dan yapılan ithalat sıralamasında Türkiye ilk beş ülke (Rusya, Çin, Kazakistan, Güney Kore ve Türkiye) arasında yer almaktadır. Bu kapsamda Türkiye, ülkenin ithalat pazar payının %7'sini oluşturmaktadır.

2021 yılında başlıca ithalat kalemleri; hastalıkların önlenmesi ve tedavisi için hazırlanmış ilaçlar (doza göre); karayolu taşıtları için bileşenler ve yedek parçalar; petrol ve bitümlü minerallerden elde edilen yağlar; buğday, mahlut ve otomobil (Özbekistan Ülke Profili, 2022: 12). Geliştirilen ikili ilişkiler, ülkeler arasında ekonomik işbirliğinin gelişmesinin yolunu açtı. Karşılıklı ziyaretler ve üst düzey temaslarda birçok işbirliği anlaşması ve protokolü imzalandı ve 2019 yılından itibaren Türkiye ile Özbekistan arasında Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi kuruldu.19-20 Şubat 2020 tarihlerinde Ankara'da düzenlenen Konsey toplantısına iki ülke Cumhurbaşkanı katıldı. Konsey toplantısında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, iki ülke arasındaki ticaret hacminin her geçen yıl arttığını belirterek, bu rakamı 5 milyar dolar hedeflediklerini iddia etti. Mirziyoyev ise ikili ilişkilerin gelişmesinden duyduğu memnuniyeti dile getirerek, Türkiye ile sanayi ve tarım, turizm, bilgi, iletişim, bilim, eğitim, sağlık, spor alanlarında önemli programların hazırlandığını ve uygulanması gerektiğini vurguladı (Yıldız, 2021: 262). İkili ilişkilerde geçmişte yaşanan gelişmeler ve olumlu adımların Türkiye'nin dünyaya entegre olma çabalarını yeni bir boyuta taşıyacağı ve gelecekte Türk-Amerika Birleşik Devletleri-Özbekistan ilişkilerinin hem ikili, hem çok taraflı hem de örgütsel olarak ilerleyeceği görülmektedir.

### ***5.6 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Ekonomisi***

Sicilya ve Sardunya'dan sonra Akdeniz'in üçüncü büyük adası olan Kıbrıs, üç kıtadan gelen ticaret yollarının kesiştiği Doğu Akdeniz'de yer almaktadır. Adanın toplam alanı 9.251 kilometrekare, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin yüzölçümü ise 3.242 kilometrekaredir. Kıbrıs'ın en yakın komşusu 65 km kuzeyde bulunan Türkiye Cumhuriyeti'dir. Ada ayrıca Suriye'nin 100 km batısında ve Mısır'ın 420 km kuzeyinde bulunmaktadır.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde 2011 nüfus sayımı sonuçlarına göre nüfusu (ikamet halde bulunan) 286.257 kişidir. Devlet Planlama Teşkilatı tarafından belirlenen 2018 yılı tahmini nüfus (ikamet halde bulunan) 372.486 kişidir.

Başkent Lefkoşa, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin en büyük şehridir. Gazimağusa ve Girne sahili olan diğer önemli şehirlerdir. Güzelyurt ve Lefke, geniş narenciye bahçeleriyle ünlü iki kenttir.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, tipik Akdeniz iklimi; yazları sıcak ve kuru, kışları ılıman olan bir ülkedir. Yağışların çoğu Kasım ve Mart ayları arasında düşer. Ocak en soğuk aydır, en düşük ve en yüksek sıcaklıklar ortalama 6°C ve 16°C'dir. Ağustos en sıcak aydır, en düşük ve en yüksek sıcaklıklar ortalama 21°C ve 35°C civarındadır.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde çok partili demokrasi uygulanmaktadır. Cumhurbaşkanı devletin başıdır ve her beş yılda bir genel seçimle seçilir. Yasama yetkisi 50 üyeli Cumhuriyet Meclisi tarafından kullanılır. Ülkede yürütme yetkisi, Cumhurbaşkanı tarafından atanan ve Başbakanın liderliğinde kurulan Bakanlar Kurulu'na aittir. Milletvekilliği seçimleri 5 yılda bir yenilenir.

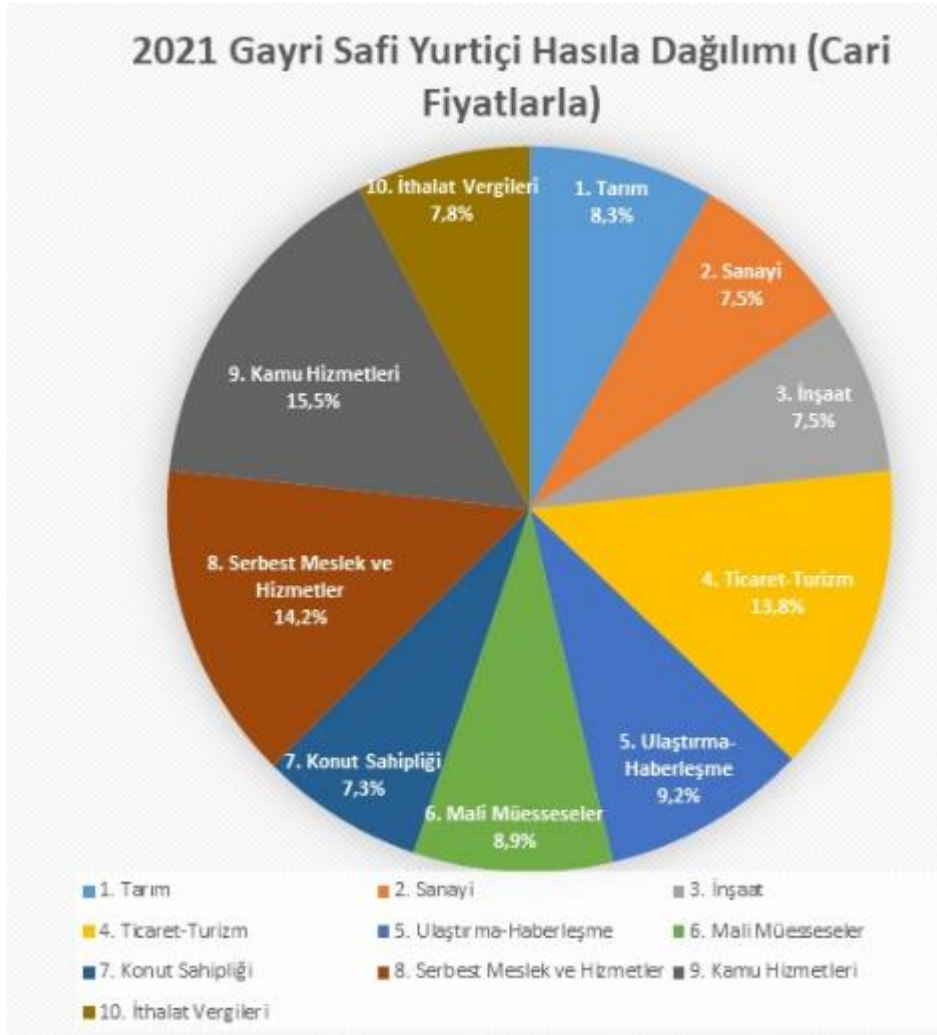
KKTC'nin resmi para birimi Türk Lirası'dır (TL). Gerçek ve tüzel kişiler döviz bulundurmakta, birikimlerini döviz cinsinden yatırmakta, döviz değişim aracı olarak kullanmakta ve dövizli ödeme emir ve sözleşmelerinde bilgi göstermekte serbesttir.

KKTC'de resmi işlemlerde baz alınan döviz kuru, Merkez Bankası tarafından günlük olarak belirlenmekte ve Banka'nın internet sitesinde ve Resmi Gazete'de yayımlanmaktadır. Bankalar, döviz büroları ve Merkez Bankası kendi işlemleri için döviz alım ve satım kurlarını serbestçe belirlemektedir.

KKTC'de gelişmiş bir bankacılık sistemi mevcuttur. Merkez Bankası ve Kalkınma Bankası'nın yanı sıra ticari bankacılık ve Uluslararası Bankacılık Birimi (IBU) hizmetleri de yer almaktadır. Bankalar, döviz bulundurmamak, ithalat ve ihracat işlemlerine aracılık etmek, döviz mevduatı almak, döviz alıp satmak, dövizle mevduat işlemleri yapmak ve dövizle borç vermekte özgürdür. KKTC'nde bulunan bankalar, döviz ve döviz piyasalarına aktif olarak katılır, uluslararası bankacılık kurallarına uyar (KKTC Başbakanlık DPÖ Yatırımcılar İçin Yatırım ve Teşvik Rehberi, 2020: 1-2)

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ekonomisinin 2014-2015 yıllarında GSYİH'nın %4,8 ve %4,0 oranında büyüdüğü, 2016 ve 2017 yıllarında da bu büyümenin devam ettiği ve GSYİH sırasıyla %3,6 ve %5,5 arttığını söylemek mümkündür. 2018 ve 2019'da reel GSYİH büyümesi yavaşladı ve sırasıyla %1,3 ve %0,2 artış göstermektedir. 2020 yılı büyüme rakamı, Corona pandemisi nedeniyle bir önceki yıla göre fiili olarak 0,20 düşüğe neden olmaktadır. Öte yandan 2021 yılı, bir önceki yılda yaşanan kayıpları silmekten uzak, %3,9 gibi nispeten zayıf bir büyüme gerçekleşmiştir.

**Grafik 9.** 2021 Yılı KKTC Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Dağılımı (Cari Fiyatlarla)



**Kaynak:** KKTC Devlet Planlama Örgütü 2021 Yılı Makroekonomik ve Sektörel Gelişmeler, 2023:20

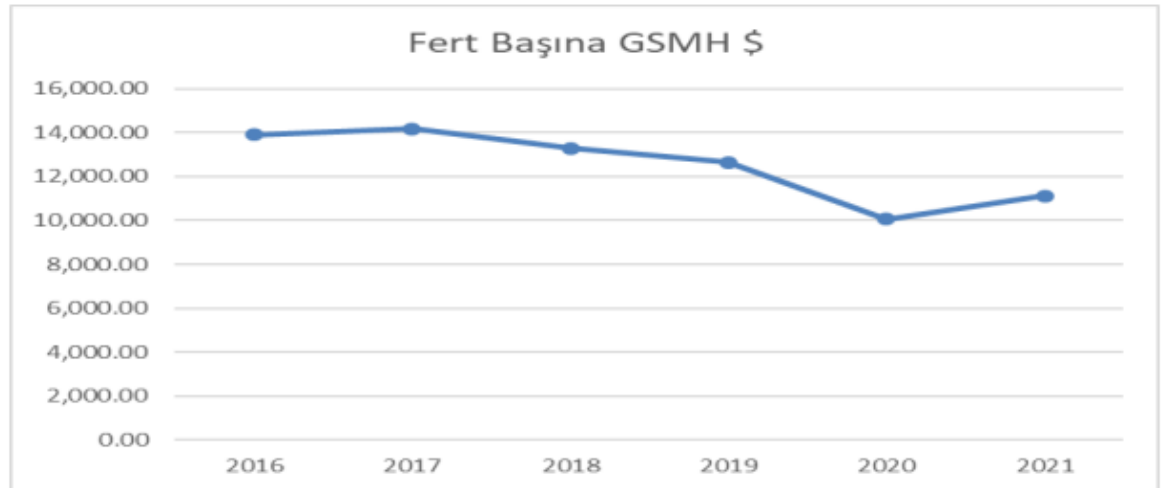


Cari fiyatlarla sektörlerin GSYİH içindeki paylarına bakıldığında; Kamu Hizmetleri %15,5, Serbest Meslek ve Hizmetler %14,2 (Serbest Meslekler 6,6%, Yüksek öğretim 7,6%), Ticaret-Turizm 13,8% (Toptan ve Perakente 10,4%, Otelcilik ve Lokantacılık 3,4%), Ulaştırma-Haberleşme 9,2%, Mali Müesseseler 8,9%, Tarım 8,3%, İthalat 7,8%, İnşaat 7,5%, Sanayi 7,5%, Konut Sahipliği 7,3% olarak yer almaktadır.

Temel sektörlerin güncel gelişmeleri incelendiğinde; 2019 yılında konut sahipliği oranı %5,0, inşaat %3,9 ve kamu hizmetleri %3,7 ile en hızlı büyüyen sektörler olmaktadır. 2020 yılında ise pandemi yüzünden Ticaret-Turizm sektörü (-) %35.6 ile en çok küçülen sektör iken İnşaat (-) %25.6 ile ikinci, Ulaştırma-Haberleşme ise (-) %16.6 ile üçüncü en çok küçülen sektörler olmuştur. 2021 yılına bakıldığında ise Ulaştırma-Haberleşme %32.8, İnşaat %23.0 ile en çok büyüyen sektörler olmuştur.

Sanayi sektörünün ilerlemeleri incelendiğinde; 2019 yılı sanayi için 2018 yılı gibi negatif bir yıl olmuş ve (-) %14.4'lük bir küçülme gerçekleşmiştir. 2020 yılı Sanayi için yine kötü bir yıl olmuş ve %15.0 küçülmüştür. 2021 yılında yaşanan %16.8'lik büyüme bir önceki seneki kayıpları gidermiştir. Özellikle Taş Ocakçılığı Sanayisinde görülen %20.2'lik büyüme bu ilerlemede etkili olmuştur.

**Tablo 22.** KKTC Fert Başına GSMH (ABD Doları)



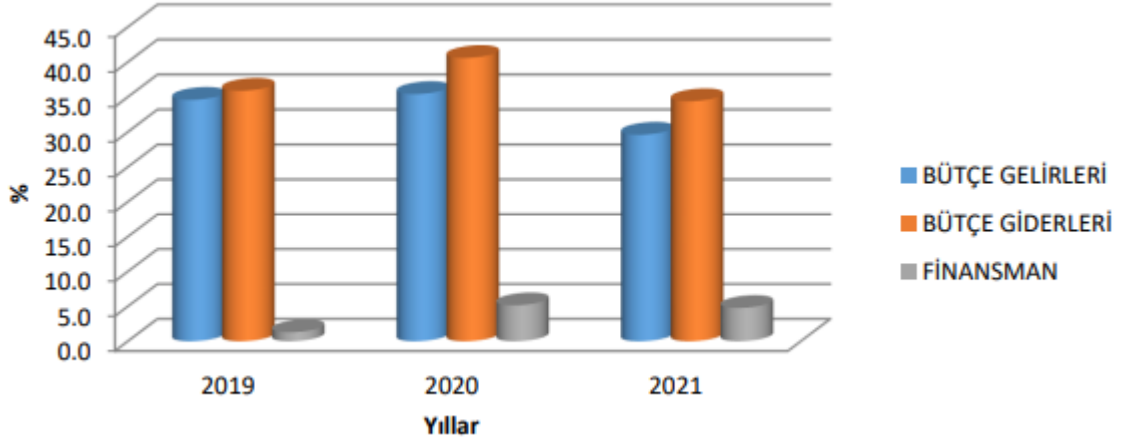
**Kaynak:** KKTC Devlet Planlama Örgütü 2021 Yılı Makroekonomik ve Sektörel Gelişmeler, 2023:30



Kişi başı GSMH 2019 yılında reel olarak %3,9 azalarak cari fiyatlarla 71.851,3 TL olmuştur. 2020 yılında reel olarak %1,7 düşerek cari fiyatlarla 70609,5 TL'ye geriledi.2021 yılında reel olarak %2,3 artarak cari fiyatlarla 99.048,1 TL olarak gerçekleşti. Fert başına GSMH 'nın ABD Doları karşılığı ise, 2019 ve 2020 yıllarındaki düşüş eğiliminin ardından sırası ile, 12,649.1 ve 10,055.5 ABD Doları olarak gerçekleşirken 2021 yılında %10.7 'lik bir artışla 11,129 ABD Dolarına ulaşmıştır.

2016 yılında bütçe gelirlerinde görülen %4.4 oranındaki fiili artışa karşılık bütçe giderlerindeki %1.1'lik reel düşüş karşısında KKTC bütçesi 2016 yılında GSMH'nın %1.7'si oranında açık vermiştir. 2017 yılında ise bütçe gelirlerinde görülen %3.6 oranındaki reel artışa karşılık bütçe giderlerindeki %1.0'lik reel artış karşısında bütçe 2017 yılında ise GSMH'nın %0.8 oranında açık vermiştir. 2018 yılında ise bütçe gelirlerinde görülen %9.9 oranındaki reel gerileme ile bütçe giderlerindeki %12.2'lik reel gerileme ve Türkiye Cumhuriyeti'nden sağlanan GSMH'nın %0.2'si oranındaki krediler sayesinde bütçe 2018 yılında ise GSMH'nın %0.3'ü oranında fazla vermiştir. 2019 yılında ise bütçe gelirlerinde görülen %16.2 oranındaki reel artış ile bütçe giderlerindeki %21.0'lik reel artış neticesinde ortaya çıkan finansman ihtiyacı 2019 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nden kredi sağlanamaması neticesinde GSMH'nın %1.3'ü oranında iç borçlanma sayesinde ihtiyaç duyduğu finansman açığını karşılamıştır. 2020 yılında ise bütçe gelirlerinde görülen %14.1 oranındaki reel gerileme ile bütçe giderlerindeki %5.3'lük reel gerileme ve Türkiye Cumhuriyeti'nden sağlanan GSMH'nın %2.6'sı oranındaki krediler sayesinde bütçe bu yılda ise GSMH'nın %2.5'i oranında iç borçlanma ihtiyacı göstermiştir. 2021 yılında ise bütçe gelirlerinde görülen %13.1 oranındaki reel gerileme ile bütçe giderlerindeki %11.9 reel gerileme ve Türkiye Cumhuriyeti'nden sağlanan GSMH'nın %1.6'sı oranındaki krediler sayesinde bütçe bu yılda ise GSMH'nın %3.2'si oranında iç borçlanma ihtiyacı göstermiştir. Yıllar itibariyle Devlet Bütçe dengeleri incelendiğinde Bütçenin finansmanı için gerekli olan iç ve dış kaynak ihtiyacının sürdürülebilir bir yapıda olmadığı ve sürekli bütçe açıkları nedeni ile kamu borç yükünün artması ülke ekonomisinin gelişmesine engel oluşturduğu görülmektedir.

**Grafik 10.** Yıllar İtibariyle KKTC Devlet Bütçe Dengesi Ana Kalemlerinin GSMH İçindeki Yüzde Payları



**Kaynak:** KKTC Devlet Planlama Örgütü 2021 Yılı Makroekonomik ve Sektörel Gelişmeler, 2023:45

Tarım, ekonomik kalkınmasının bir parçası olarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır. Tarım, ekonomide etkin bir yere sahip olmasına rağmen, bu sektördeki büyük darboğazlar, tarım sektörünün ekonomik gelişmedeki konumunu sınırlamış ve hızlı bir gelişme kaydedememiştir. Tarımın, KKTC ekonomisini destekleyecek, tarım sektöründeki darboğazları giderecek, sanayi ve ekonomik kalkınma üzerindeki olumsuz etkilerini ortadan kaldıracak bir sektör olarak geliştirilmesi ülkenin temel amaçlarındandır.

2021 yılında sulanan arazi alanı; Narenciye, sebze ve seralar, meyveler, bağlar, bostanlar, baklagiller ve diğerleri olmak üzere toplam 65.932 dönümlük bir alanı kapsamaktadır. Sulanan tarım arazileri ekilebilir tarım arazilerinin yaklaşık %9,1'ini oluştursa da, sulanan arazi ürünleri toplam tarımsal üretimin ve ihracatın önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

KKTC'nin sınırlı doğal su kaynakları su sorununu daha da kötüleştirirken, su kıtlığı ülke tarımının düzenli olarak karşı karşıya olduğu önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Buna rağmen doğal sulama sistemleri tarım sektöründe yaygın olarak kullanılmaya devam etmektedir. Bu uygulama KKTC'nin sınırlı olan su kaynaklarını israf ederken, su kalitesini de olumsuz etkilemektedir.

KKTC'de balıkçılık beslenmedeki konumu ve ithal ikamesini sağlaması nedeniyle önemli olmakla birlikte, Karpaz Bölgesi dışındaki kıyılarda balık stoklarının az olması nedeniyle milli gelire katkısı sınırlı ve beklentilerin altında kalmaktadır. Açık deniz balıkçılığı yapamama ve bu konuda hızlı gelişme gösterememe ülkenin önemli sorunlarından. Mevcut koşullarda su ürünleri üretiminin yaklaşık 500 ton/yıl olduğu tahmin edilmektedir. Ancak bu rakamlara balıkçıların olta yöntemi ile yakaladığı balık miktarı dahil değildir.

Sanayi sektörünün KKTC GSYİH içindeki konumu sabit fiyatlarla incelendiğinde; 1980'de %14.6, 1991'de %14.1 ve 1989'da %14.0 pay ile zirve yaptığı görülmektedir. Sanayi sektörünün GSYİH içindeki en düşük değeri son yıllarda görülmektedir. 2012 yılı %8,9 ile sanayi sektörünün GSYİH içindeki konumu açısından en kötü yıllardan biri olmuştur. Ardından 2019, 2020 ve 2021'de sırasıyla %7,8, %9,6 ve %7.5'lik pay ile sanayi sektörü GSYİH içinde yer almaktadır. Gerçek şu ki KKTC: sınırlı doğal kaynakları, sınırlı iç pazarı, düşük rekabet gücü, teknoloji eksikliği, araştırma ve geliştirme, işçilik maliyetleri, iş, sanayi ve uluslararası kalitede az ürünleri olan küçük bir ada ülkesidir. Yetersiz sektör planlaması, ulaşım sorunları ve ekonomik ambargolar gibi temel nedenler nedeniyle sektörün belirlenen hedeflere ulaşması zordur.

KKTC sanayi ürünleri ihracatı 2019'da 62.986,2 bin dolar, 2020'de 69.642,5 bin dolar ve 2021'de 97.608,2 bin dolardır. Sanayi ürünleri ihracatı toplam ihracat içinde 2019 yılında %71.7, 2020 yılında %65.5 ve 2021 yılında %72.4 paylar elde ederek toplam ihracatı etkilemiştir. 2021 yılı sanayi ürünleri ihracatı, 2019 yılına göre ise %55.0 ve 2020 yılına göre ise %40.2 oranında artmıştır. Süt ürünleri olan hellim ve peynir çeşitleri en çok ihraç ettiği sanayi ürünleridir. Bu ürünlerin toplam sanayi ürünleri ihracatı içindeki oranı; 2019 yılında %58.2, 2020 yılında %59.3 ve 2021 yılında %44.7 olduğu tespit edilmiştir. İhraç edilen sanayi ürünleri incelendiğinde, hammaddesi KKTC kaynaklarından veya sadece KKTC'den temin edilen ürünlerin dış pazarlarda rekabet gücü yüksek olduğu görülmektedir.

İşçilik maliyetleri ile sanayi sektörünün gelişimi birbirini etkileyen en önemli faktörlerdir. KKTC'de işçilik maliyetleri; Güney Kıbrıs'tan daha ucuz ama Türkiye ve diğer yakın komşularından daha yüksektir. Bu nedenle yıllar içinde azalmasına rağmen hala bazı insanlar

çalışmak için Güney'e gelmekte ve aynı zamanda Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nden ve hatta Uzakdoğu ülkelerinden işgücü ithal etmektedir.

Sanayinin alt sektörlerinden biri olan taş ocakçılığı da inşaat sektörünün tamamlayıcısıdır. KKTC'nin doğal kaynakları hammadde olarak kullanılarak kırma kum çakıl, alçı taşı, mozaik taşı, yapı taşı gibi malzemeler taşocakçılığı ile üretilebilmektedir. KKTC'de yeni taş ocakları açılmasına izin verilmemektedir. KKTC'de toplam 48 adet taş ocağı mevcuttur. 2020 yılında 21 tanesi aktif iken 2021 yılında bu sayı aynı kalmıştır. 2020 yılında Faal olan Taşocaklarının 2 adedi mozaik taşı, 17 adedi kırma kum-çakıl ve 1'er adedi ise alçıtaşı ile dere kum-çakıl cinsi malzeme üretmektedir. 2021 yılında Faal olan taşocaklarının 3 adedi mozaik taşı, 16 adedi kırma kumçakıl ve 1'er adedi ise alçıtaşı ile dere kum-çakıl cinsi malzeme üretmektedir. Ruhsat süresinin sonlanması, ruhsat süresi devam etmesine rağmen faal olmayan ve emirname içerisinde olması nedenleri ile 2020 yılında 32 adet faal olamayan ve 2021 yılında ise 27 faal olmayan taşocağı vardır.

Kıbrıs Cumhuriyeti Türkiye Elektrik Kurumu (KIBTEK), KKTC'de elektriğin üretiminden tüketicilere ulaştırılmasına kadar tüm alanlardan sorumlu kurumdur. Bu amaçla maliyeti Avrupa Birliği tarafından karşılanmak üzere Girne'de Teknecik santrali ve Serhatköy'de güneş enerjisi santrali bu kurum tarafından işletilmektedir. Ayrıca KKTC'nin artan enerji ihtiyacını karşılamak üzere yap-işlet-devret modeline sahip AKSA Kalecik tesisi kurulmuştur. Elektrik maliyetlerinin düşürülmesi, enerji arz güvenliğinin sağlanması, alternatif enerji kaynaklarından elde edilen enerjinin artırılması, CO2 emisyonlarının ve enerji yoğunluğunun belirli bir oranda düşürülmesi gerekmektedir. Bu amaçla, KKTC Enerji Verimliliği Mevcut Durum ve Öneriler Raporu kamu ile sivil toplum temsilcileri işbirliğinde hazırlanmıştır. Ayrıca, sürdürülebilir enerji politikalarının oluşumu için ise 2016-2023 KKTC Enerji Verimliliği Strateji Belgesi Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmıştır.

KKTC'de şirketler; Satışları, kapasiteleri, kullandıkları teknoloji, ürün bilgileri ve üretim verileri gibi teknik detaylara ilişkin herhangi bir veri bulunmamaktadır. İş bilgilerinin ve ekonomik faaliyetlerin uluslararası standartlara göre detaylı sınıflandırılmasına olanak sağlayan ve sektörün mevcut durumunu belirleyen sektör envanteri henüz

tamamlanmamıştır. Sanayi yatırım stratejisi ve sanayi geliştirme planı da tamamlanmayan planlar arasındadır. Bu durum sektörün yönelimini ve gelişim planını olumsuz etkilemektedir.

İşgücü piyasası; teknoloji, çevre, enerji, finans, ulaşım ve ticaret ile sanayi sektörü arasında planlı bir dengenin kurulamaması sektörler arası çatışmalara yol açmaktadır. İlgili alanlardaki tedbir ve gelişmeler sanayi sektörünü de etkilediğinden, buna göre dengeli plan ve politikalar uygulanmalıdır. Özellikle enerji sektöründeki sorunlar sanayi işletmelerini anında etkilemektedir. Ayrıca ulaşım gibi bazı sektörlerde yaşanan olumsuz gelişmeler de sanayi sektöründe maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

Bu sektörde bir başka sorun da hammadde temininde yaşanmaktadır. KKTC sınırlı hammadde kaynaklarına sahiptir. Yurt dışından hammadde temininde karşılaşılan sorunlar çok çeşitlidir. Bunlar; Finansman, fiyat, miktar ve kalitedir. Küçük işletmeler kullanacakları hammaddeleri depolayamamakta ve sınırlı miktardaki hammaddeler için yüksek fiyatlar ödemektedirler. Hammadde fiyatlarının sık sık değişmesi yüksek maliyetlere yol açmakta, bu durum firmaların rekabet güçlerini zayıflatmakta ve satışlarını zorlaştırmaktadır. Ürünlerin girdi maliyetleri yüksek olduğu için dış pazarlarda diğer ülke ürünleri ile rekabet etme şansı zorlaşmaktadır.

Kuzey Kıbrıs Maden ve Endüstriyel Hammaddeler Rezerv Haritası ve Yönetim Planı henüz hazırlanmamıştır. Enerji kaynaklarının planlama, yönetim ve denetim kabiliyetini oluşturacak strateji, plan ve mevzuatlar hazırlanmamıştır. Uluslararası standartlara uygun Enerji Kanunu, Yenilenebilir Enerji Kanunu ve Enerjinin Ekonomik ve Verimli Kullanımı Hakkında Kanun ve alt kanun belgeleri bir an önce yayımlanmalıdır. Enerji, yenilenebilir enerji ve enerjinin verimli kullanımına ilişkin uluslararası sertifikaların da KKTC'nde verilmesi gerekmektedir. Ayrıca Enerji Dairesi ve Enerji Üst Kurulu kurulmalıdır.

KKTC ekonomisinin küçük bir ekonomi olması nedeniyle kendine has özellikleri vardır. Toptan ve perakende sektörü, KKTC ekonomisinin yarattığı koşullar nedeniyle yarattığı katma değer, istihdam ve diğer sektörlerle olan ilişkisinde önemli bir yer tutmaktadır. KKTC'nin jeolojik yapısı gereği yer altında herhangi bir doğal kaynağı bulunmamaktadır.

Bu nedenle üretim, yatırım ve kaynak yaratma açısından yüksek düzeyde ithalat yapmak ve bunları optimumda kullanarak maksimum verim elde etmek gerekmektedir. Bu nedenle dış ekonomik ilişkiler ve dolayısıyla ticaret alanı KKTC ekonomisinin gelişmesinde büyük önem ve ağırlığa sahiptir.

KKTC'nin dış ticareti, ABAD (Avrupa Birliği Adalet Divanı) kararlarının ihracatı engelleyen olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için atılan kararlı adımlarla Türkiye odaklı gelişme göstermiştir. 2021 yılı verilerine göre toplam ithalatı içerisinde Türkiye'nin payı % 62.9 ve diğer ülkelerin %37.1 olurken, ihracatı içerisinde Türkiye'nin payı %47 ve diğer ülkelerin ise %53 olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 23.** KKTC Dış Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı (2019-2021)

	(Milyon ABD \$)					
	2019		2020		2021	
	Değer	Pay (%)	Değer	Pay (%)	Değer	Pay (%)
1.Türkiye	970.3	57.9	845.8	59.3	1,051.6	61.6
2.Diğer Ülkeler	705.4	42.1	580.2	40.7	655.3	38.4
2.1.AB Ülkeleri	295.4	17.6	232.0	16.3	243.9	14.3
2.1.1.Birleşik Krallık	72.7	4.3	60.3	4.2	54.1	3.2
2.1.2.Diğer AB Ülkeleri	222.7	13.3	171.7	12.0	189.8	11.1
2.2.Orta Doğu Ülkeleri	122.2	7.3	86.2	6.0	132.4	7.8
2.3.Uzak Doğu Ülkeleri	102.5	6.1	156.8	11.0	140.3	8.2
2.4.ABD	16.3	1.0	17.6	1.2	32.6	1.9
2.5.Diğer Ülkeler	169.0	10.1	87.6	6.1	106.1	6.2
<b>Toplam</b>	<b>1,675.7</b>	<b>100.0</b>	<b>1,426.0</b>	<b>100.0</b>	<b>1,706.9</b>	<b>100.0</b>

**Kaynak:** KKTC Devlet Planlama Örgütü 2021 Yılı Makroekonomik ve Sektörel Gelişmeler, 2023:80

KKTC'nin 2021 yılında ihracatı 134,8 milyon ABD doları, ithalatı ise 1.572,1 milyon ABD doları oldu. Dış ticaret cirosu 2020 yılında 1.426 milyon USD'ye, 2021 yılında ise 1.706,9 milyon USD'ye ulaşmaktadır.

KKTC'nin coğrafi konumu nedeniyle transit ticaret potansiyeli oldukça yüksektir. Bu bölgede ticaretin teşvik edilmesi ve gelişmesinin yanı sıra limanlarda liner bağlantılı gemi seferleri olmaması, işçilik maliyetlerinin yüksek olması, tesis ve elleçleme ekipmanlarının yeterli ve modern olmaması, limanların derinlik ve rıhtım eksikliği gibi ticaretin gelişmesinin önünde engeller de bulunmaktadır.

2021 yılında toplam döviz gelirleri 1380.5 milyon ABD doları, ihracat gelirleri 150.1 milyon ABD doları ve net turizm gelirleri 340.3 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Net turizm gelirlerinin toplam döviz gelirleri içindeki payı % 24.7, ihracat gelirlerine oranı ise % 226.7 olarak gerçekleşmiştir.

2021 yılı net turizm gelirleri 2019 yılına göre % 64.3 düşüş gösterirken, 2020 yılına göre de % 105.7 oranında artış göstermiştir. 2021 yılı toplam döviz gelirleri 2019 yılına göre % 24.1 oranında düşüş gösterirken, 2020 yılına göre ise % 46.8 oranında artış göstermiştir. 2021 yılı ihracat gelirlerinde 2019 yılına göre % 81.9, 2020 yılına göre de % 41.1 oranında artış görülmektedir.

Türkiye, Yunanistan ve Kıbrıs Rum makamları arasında kıta sahanlığı meselesinden kaynaklanan bir anlaşmaya varılamaması olayları küresel bir mesele haline getirdi. Kıbrıs Rum hükümeti tek başına Kıbrıs'ı AB'de temsil ediyor. AB, KKTC'yi tanımıyor. Ve Akdeniz'e en kıyısı olan ülke, Türkiye ile KKTC'nin sahip olduğu kıta sahanlığını tanımadan, Türkiye'yi Meis adasının kuzeyinde, Türkiye ile anakara arasına hapsedmek istiyor. Bu anlaşmadan önceki kıta sahanlığı anlaşmalarına bakacak olursak Türkiye'nin iddia ettiği kıta sahanlığını koruma hakkı var. Ancak 2016 öncesinde AB'nin de desteğiyle Yunanistan ve Kıbrıs Rum hükümeti uluslararası arenaya hakim oldu. Ayrıca Kıbrıs Rum makamları, KKTC ve Türkiye'nin kıta sahanlığı ihlallerine müdahil olmuştur. Ancak 2016'dan sonra Türkiye hakim taraf oldu. AB'nin ABD ve Yunanistan'a desteği, Doğu Akdeniz'deki enerji sektörlerindeki ortak konumlarından kaynaklanmaktadır. GKRY 2003'

de Mısır, 2007’de Lübnan, 2010’da ise İsrail ile yaptığı anlaşmalar 2016’dan önceki döneme denk gelmekle beraber, daha baskın ve girişken taraftır. Doğu Akdeniz’in enerji yatakları, coğrafi özellikleri, tarihsel boyutuna bakıldığında talep edilen bölge olması doğaldır. Bu bölgede askeri olarak en güçlü devlet Türkiye’dir. Türkiye 2019’da Libya ile imzaladığı kıta sahanlığı anlaşması Türkiye’nin hukuki ve siyasi olarak elini rahatlatmıştır. Ve anakaralarıyla Doğu Akdeniz’de ilk anlaşma yapan devlet Türkiye ve Libya’dır. Mavi Vatan Doktrini Akdeniz ile sınırı kalmayıp Ege, Karadenizi de kapsar. Türkiye’nin hukuki olarak Yunan adalarına askeri olarak girme hakkı var. Çünkü Yunanistan Lozan’da bu adaları silahlandırmama üzerine verildi. Aksi takdirde bu adalar yunanların elinden alınacaktır. Kanunu içermesi, Türkiye’nin askeri ve hukuki haklarını gösterir niteliktedir. Doğu Akdeniz’de Türkiye karşıtı yapılan oluşumlar ve tatbikatlar Atlantik sistemde Türkiye’nin Mavi Vatan uygulamasının güç olduğunu göstermektedir. Ancak son yıllarda Türkiye; İngiltere, İspanya, İtalya ve Rusya’nın da içinde bulunduğu gayri resmi bir ittifakın tek lideri konumundadır. Böylece Doğu Akdeniz’de Türkiye diplomatik ve askeri olarak bölgenin en güçlü ülkesidir. Türkiye, Mavi Vatan Doktrini kapsamında yürüttüğü faaliyetlerin çoğunda hukuka aykırı ve ahlak dışı bir eylemde bulunmamıştır.

Günümüzde enerji ihtiyacı nedeniyle artan deniz ticaretinde bu dar deniz yollarının kullanımı hem bölge ekonomisini etkilemekte hem de stratejik önemini artırmaktadır (Keser ve Akgün,2015: 7). Öyle ki her gün ortalama dört bin kargo ve ticaret gemisinin Akdeniz’de seyir halinde olduğunun bilinmesi yanında, her yıl yaklaşık 40 bin Rus ticaret gemisi boğazlardan Akdeniz’e geçiş yapmakta ve dahası Avrupa’nın hidrokarbon tüketiminin %70’i bu bölgeden geçmektedir (Olgun, 2016:38). Ayrıca bölgede kanıtlanmış petrol ve doğal gaz rezervleri, son yıllarda özellikle Orta Doğu olmak üzere Hazar bölgesinden Avrupa’ya hidrokarbon kaynaklarının taşınması için alternatif bir rota oluşturmaktadır. Akdeniz’e kıyısı olan ülkeler ve uluslararası aktörler tarafından yürütülen faaliyetler, Doğu Akdeniz’in enerji jeopolitiğinde yeni bir denge oluşturmuştur (Özekin, 2020:3). Keşfedilen gaz hacimleri küresel boyutta olmasa da potansiyel kaynaklar bu bölgede bulunan ülkelerin ekonomilerini etkin bir şekilde canlandırabileceği için ve aynı zamanda AB için mevcut Rusya gazına olan güven göz önüne alındığında kaçırılmaz bir



fırsat olduğu için oldukça değerlidir (Taliotis vd.,2015: 1). Aynı zamanda bu keşif, Doğu Akdeniz bölgesinin bir enerji koridorundan elektrik üretim merkezine dönüşmesinde önemli bir kilometre taşı olarak kabul edilmektedir.

Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon sektörü, Suudi Arabistan gibi komşu ülkelerdeki başarılı petrol araştırmalarının ardından 80 yıl önce Suriye'de başlatılan petrol arama operasyonlarıyla gelişmeye başlamıştır (U.S. Energy Information Administration, 2013: 1-2). Akdeniz gazının yakın tarihi, 1999'da Noa'da ve 2000'de İsrail açıklarında Mari-B'de yapılan keşiflere dayanmaktadır. Aslında bu keşifler rezerv büyüklüğü açısından mütevazı olarak nitelendirilse de daha sonraki arama faaliyetlerine zemin hazırlaması açısından oldukça önemli kabul edilmektedir (Demiryol, 2020). Bu keşiften sonra 2009'da İsrail Tamar sahasında 300 milyar metreküp büyüklüğünde bir keşif yapmış, bunu 2010 yılında 510 metreküp ile son on yılın en büyük deniz rezervi olan Leviathan takip etmiştir. 2011 yılında Noble Energy Kıbrıs açık denizinde yaptığı keşfi duyurmuştur. Bu zamana kadarki en büyük keşif ise 845 metreküp ile Mısır'ın Zohr sahasında olmuştur. Bölgedeki önem arz eden son keşifler ise 2018 yılında Calypso ve 2019 yılında Glaucus-1 sahalarında gerçekleştirilmiştir (Demiryol, 2020). Bugün Doğu Akdeniz, dünya doğal gaz rezervlerinin yaklaşık %4,5'ini elinde bulundurmaktadır. (İnat ve Duran, 2020:17).

Bu rezervlerin değerlendirilmesi ve dünya pazarına ihraç edilmesi, sadece bölgeye kıyaslı olan ülkelerin değil; AB, ABD ve Rusya gibi aktörlerin de Doğu Akdeniz'e ve bölgeye odaklanmasına neden olmuştur. Enerji kaynaklarının kontrolüne ilişkin egemenlik anlaşmazlıklarında artış da gözlemlenmiştir. 2006 yılından itibaren Avrupa Birliği Doğu Akdeniz'e odaklanmış ve bu bölgeden gelen gazı ekonomik büyüme, iklim değişikliği ile mücadele ve Rusya'nın doğal gaz arzına olan bağımlılığını azaltma kaynağı olarak görmeye başlamıştır (Bowlus, 2020). Çünkü, Rusya ile giderek zorlaşan ilişkilere ek olarak, AB'nin kuzeyinden ve güneyinden gelen arz yolları üzerindeki ihtilaflar karşısında doğal gaz arzının çeşitlendirilmesi her zamankinden daha önemli hale gelmektedir (Ruble, 2017, s.341). Rezervin keşfinin bölgesel işbirliğinin önünü açacağına inanılmakla birlikte, kaynak paylaşımı, Münhasır Ekonomik Bölgeler (MEB'ler) belirleme, koruma ve kıyıdaş devletler arasında ikili işbirliği yoluyla çıkarlarını güvence altına alma çabalarına tanık olan bir

Hotspot (sıcak bölge) haline gelmiştir (Mevlütöğlü, 2014: 12). Ayrıca bölgede, kıyıdaş ülkelerin keşfedilen kaynakları kullanmalarını ve ihraç etmelerini zorlaştıran çeşitli sorunlar yaşanmaktadır.

Ayrıca bölgede bulunan yabancı firmalar da en az devletler kadar aktif rol oynamaktadır. İtalyan Eni, Mısır'daki geniş toprakları ve Kıbrıs ve Lübnan'daki rahatsız edici buluntularıyla bölgedeki en büyük hisseye sahip ve bu nedenle Mısır'daki en güçlü taraflardan biridir. BP (Birleşik Krallık), Total (Fransa), Kogas (Kore), ExxonMobil (Amerika Birleşik Devletleri) dâhil olmak üzere diğer Batılı şirketler Kıbrıs'taki Eni'ye katılırken, BG Filistin'deki tek sahanın sahibidir. Bunun yanında Total, Eni ile birlikte Kıbrıs ve Lübnan'daki en aktif iki kâşiften biridir. BP'nin Mısır'da hatırı sayılır holdingleri varken Noble (ABD) ve İsraili şirketler İsrail sahalarına sahiptir. Son olarak, Rusya'daki Rosneft ve Novatek'in sırasıyla Mısır ve Lübnan'da hissesi bulunmaktadır (Bowlus, 2020).

1974'ün başlarında Yunanistan'ın Ege Denizi'nde petrol aramaya başlaması ve Kıbrıs'ta tansiyonun artmasıyla birlikte, Türklerin Kıbrıs'a müdahalesi ve KKTC'nin kurulmasıyla sonuçlanan Kıbrıs sorunu (Bowlus, 2020), bölgenin en büyük sorunlarından biri haline geldi. 2003 yılından bu yana, Doğu Akdeniz'deki komşularıyla dikkatli bir şekilde ikili anlaşmalar yaparak deniz yetki alanlarını sınırlandıran Kıbrıs Rum hükümetinin (GKRY) petrol ve gaz arama çabaları, hem işleri karmaşık hale getirmekte hem de Türkiye Cumhuriyeti arasında gerginliğe neden olmaktadır. 2007 yılının başlarında GKRY, Lübnan ile MEB\* sınırlandırma anlaşması imzalamış ve bu bölgede 13 adet ruhsat sahası ilan etmiş ve ilk deniz kuyusunu 18 Eylül 2011 tarihinde Amerikan Noble firması ortaklığıyla delmeye başlamıştır (Ediger vd.,2012: 86). AB ve ABD tarafından destek gören bu girişime yönelik Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı açıklama yaparak, “Kıbrıs Rum tarafının tek yanlı olarak tüm Ada adına, Ada'nın bütününe ait olan doğal kaynaklar konusunda söz söyleme, girişim yapma veya anlaşma imzalama hak ve yetkisine sahip olmadığını” belirtmiştir (Ediger vd.,2012: 87). 21 Eylül 2011 tarihinde Başbakan Erdoğan ile dönemin KKTC Cumhurbaşkanı Derviş Eroğlu New York'ta “Türkiye-KKTC Kıta Sahaneliği Sınırlandırma Anlaşması” imzalamış ve 22 Eylül'de KKTC Bakanlar Kurulu, Türkiye Petrolleri'ne kendi yetki alanları dâhilinde petrol ve doğal gaz araması hususunda ruhsat

verilmesini kararlaştırmıştır. Bunun üzerine, 23 Eylöl 2011’de Piri Reis gemisi araştırma yapmak üzere yola çıkmıştır (Ediger vd.,2012: 87).

MEB bu devletler arasında sorun olmaya devam etmektedir. Böylece ikili işbirliği gündeme gelirken, bu tür işbirliklerine de itirazlar oldu. Örneğin; Kıbrıs, Mısır, İsrail ve Filistin’in bölgedeki gaz keşfedicileri olması, Mısır, İsrail ve Kıbrıs Rum makamları arasındaki işbirliğini teşvik etti. Ancak Türkiye, Kıbrıs Rum hükümetinin KKTC'nin müdahalesi olmadan gaz bulma girişimine karşı çıkmaktadır. Çünkü Kıbrıs Rum hükümeti, KKTC'yi yok sayarak "Kıbrıs Cumhuriyeti" adına 2003'te Mısır, 2007'de Lübnan ve 2010'da İsrail ile münhasır ekonomik bölge anlaşmaları imzalamış ve bu ülkelerle Doğu Akdeniz'de güc paylaşmıştır (Stratejik Düşünce Enstitüsü, 2019: 8). Aynı zamanda Mısır, Yunanistan, Lübnan ve Kıbrıs Rum makamları, kıyıda 200 mil açıktaki uzanan münhasır ekonomik bölgeleri tanımlayan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini imzaladılar. Ancak bölgesel güçler İsrail, Türkiye ve Suriye anlaşmayı imzalamamakta ve MEB'e ilişkin kararlarını kabul etmemektedir. Bu durum bölgedeki durumu daha da karmaşık hale getiriyor. Lübnan, İsrail ile deniz sınırının İsrail'in Kıbrıs Rum hükümeti ile yaptığı ikili anlaşma tarafından tehdit edildiğini iddia ederken; Türkiye, Kıbrıs Rum hükümetinin adanın statüsüne ilişkin bir karar alınana kadar 12 deniz mili münhasır ekonomik bölgeden yararlanma hakkına sahip olduğunu savunmaktadır ve KKTC'nin Rum sularını keşfetme hakkına sahip olduğunu beyan etmektedir. Türkiye, konumunu korumak için Kıbrıs Rum sularında keşif ve sondaj gemileri konuşlandırdı ve bölgeye sondaj gemileri göndermiştir.

Aşağıdaki tabloda beşinci başlıkta incelenen her bir Türk Devleti’nin sırasıyla; Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin genel bir özeti oluşturulmuştur. Bu doğrulta söz konusu tablo her bir ülkenin; güçlü yönleri, zayıf yönleri, fırsatları ve tehditlerini içermektedir.

**Tablo 24. İncelenen Ülkelerin Genel Özeti**

ÜLKELER	GÜÇLÜ YÖNLERİ	ZAYIF YÖNLERİ	FIRSATLAR	TEHDİTLER
Azerbaycan	<ul style="list-style-type: none"><li>Hazar denizinde önemli gaz potansiyeli bulunmaktadır.</li><li>Azerbaycan Devlet Petrol Fonu (SOFAZ) varlıkları 43,2 milyar USD (GSYH'nin %90'i) seviyesinde seyretmekte olup Azerbaycan'ın sıkıntılı bankacılık sektörünü desteklemeye yeterlidir.</li><li>Şah Deniz 2 gaz sahası halihazırda faaliyete geçmesi gaz ihracatını ve döviz girişlerini artıracaktır.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ekonomisi, küresel çapta petrole (GSYH'nin %40'i) en fazla bağımlı ülkelerden bir tanesidir. Bu durum, önümüzdeki yıllarda petrol fiyatlarındaki dalgalanmalara karşı ekonomiyi aşırı derecede savunmasız bırakmaktadır.</li><li>Bankacılık sektörü içerisinde döviz kredilerinin ve mevduatlarının payı yüksek olup SOFAZ (Azerbaycan Devlet Petrol Fonu) desteğine ihtiyaç duymaktadır.</li><li>Kötü yönetim ve yüksek yolsuzluk petrol dışı sektörün gelişimini kısıtlamakta ekonominin hırpalanmasına neden olmaktadır.</li><li>Ekonomi, yönetsel bozukluk ve yüksek düzeyde yolsuzluk nedeniyle zarar görmekte ve petrol dışı sektörün büyümesini baskılamaktadır.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>SOFAZ fonları, hükümetin ekonomiyi çeşitlendirme (petrolden uzaklaştırma) planlarını destekleyebilir.</li><li>Azerbaycan'ın Hazar Denizi'ndeki stratejik pozisyonu Çin'in Kuşak-Yol Girişimi yatırımlarından faydalanacağını göstermektedir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Uluslararası Azerbaycan Bankası'nın yeniden yapılandırılmasına karşın bankacılık sektörünün geri kalanı zayıf görünümde olup ek sermayeye ihtiyaçları olabilir. Petrol üretimi ise uzun dönemde düşüş eğilimindedir ayrıca, ekonomiyi çeşitlendirme çabaları ise sınırlı seyretmektedir. Bu durum, potansiyel ekonomik üretimi üzerinde aşağı yönde baskı oluşturmaktadır.</li></ul>
Kazakistan	<ul style="list-style-type: none"><li>Kazakistan, dünyanın en büyük kara ülkesidir ve petrol, doğal gaz, mineraller ve metaller gibi doğal kaynaklar açısından zengindir.</li><li>Avrupa ile Asya arasında stratejik bir konuma sahiptir ve bu ülkeyi ulaşım ile ticaret için önemli bir merkez haline getirmektedir.</li><li>Yüksek nüfus işletmeler için büyük bir iç pazar sağlamaktadır.</li><li>Yabancı yatırımcıya açık olması ve DYY akışının ülkede yoğun olması onu cazip bir destinasyon haline getirmektedir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ülke ekonomisi büyük ölçüde değişken olabilen ve küresel talep ile fiyatlarda dalgalanmalara maruz kalabilen doğal kaynaklarına bağımlıdır.</li><li>Doğal kaynaklara bağımlılık nedeniyle ülke ekonomisi çeşitlendirmeden yoksundur ve bu durum Kazakistan'ı dış şoklara karşı savunmasız hale getirmektedir.</li><li>Altyapıyı geliştirmede ilerleme kaydetmiş olsa da, ulaşım, telekomünikasyon ve enerji altyapısı açısından bölgedeki diğer ülkelerin gerisinde kalmaktadır.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ülke, artan ticaret ve yatırım için fırsatlar sağlayan Avrasya Ekonomik Birliği gibi çeşitli bölgesel ekonomik kuruluşların bir parçasıdır.</li><li>Kazakistan'ın stratejik konumu ve bol doğal kaynakları, onu özellikle altyapı geliştirme ve enerji projelerinde Çin yatırımı için çekici bir yer haline getirdi.</li><li>Kazakistan, özellikle yapay zeka, yazılım geliştirme ve siber güvenlik gibi alanlarda teknoloji sektörünü geliştirme potansiyeline sahiptir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Küresel ekonomik yavaşlama, Kazakistan'ın doğal kaynaklarına olan talebi etkileyebilir ve ülkedeki yabancı yatırımı azaltabilir.</li><li>Ülkenin çatışma bölgelerine yakınlığı ve komşu ülkelerle olan gerilimleri istikrarını ve ekonomik beklentilerini etkileyebilir.</li><li>İklim değişikliğinin, önemli bir istihdam ve ekonomik faaliyet kaynağı olan Kazakistan'ın tarım sektörü üzerinde önemli etkileri olabilir.</li><li>Kazakistan, ekonomisini çeşitlendirme ve yatırım çekme kabiliyetini sınırlayabilecek belirli sektörlerde vasıflı işgücü sıkıntısı ile karşı karşıyadır.</li></ul>

ÜLKELER	GÜÇLÜ YÖNLERİ	ZAYIF YÖNLERİ	FIRSATLAR	TEHDİTLER
Kırgızistan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çin, Rusya ve Avrupa arasındaki geçiş koridorudur.</li> <li>• Kırgızistan, ekonomik büyüme için güçlü bir temel oluşturan maden kaynakları, su ve tarım arazileri açısından zengindir.</li> <li>• Ülkenin doğal güzellikleri ve kültürel mirası, ekonomi ve turizm için önemli bir faktördür.</li> <li>• Ülke özellikle bilgi teknolojisi ve mühendislik gibi sektörlerde nitelikli işgücüne sahiptir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hidroelektrik enerjisine aşırı bağımlılık, elektrik sektörünü kesintili elektrik üretimine karşı savunmasız bırakır</li> <li>• Kırgızistan ekonomisi büyük ölçüde yurtdışındaki göçmen işçilerden gelen havalere bağımlıdır.</li> <li>• Ülkenin ulaşım ve enerji dahil olmak üzere altyapısı nispeten az gelişmiştir ve bu da ekonomik büyüme ile rekabet edilebilirliği engelleyebilmektedir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kırgız hükümeti madencilik sektörünü, özellikle altın ve diğer minerallerde, önemli ekonomik faydalar sağlayabilecek şekilde geliştirmeye çalışmaktadır.</li> <li>• Kırgızistan'ın Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi bölgesel örgütlere katılımı ticaret ve yatırım için fırsatlar sunmaktadır.</li> <li>• Kırgızistan, fosil yakıtlara bağımlılığı azaltabilecek ve ihracat fırsatları sağlayabilecek, özellikle hidroelektrikte, yenilenebilir enerji gelişimi için önemli bir potansiyele sahiptir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kırgızistan ekonomisi, emtia fiyatlarındaki değişiklikler veya başlıca ticaret ortaklarındaki ekonomik gerilemeler gibi dış şoklara karşı savunmasızdır.</li> <li>• Kırgızistan, su kaynaklarını ve tarımsal üretkenliğini etkileyebilecek buzulların erimesi de dahil olmak üzere iklim değişikliğinin etkilerine karşı savunmasızdır.</li> </ul>
Türkmenistan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dünyanın dördüncü en büyük doğal gaz rezervine sahiptir. Gaz üretimi önümüzdeki dönemde geliştirilmesi beklenen rezervlerdeki artışların etkisiyle yükselecektir. Çin ve AB ülkenin önemli gaz kaynaklarına erişmeye isteklidir. Güçlü ekonomik büyüme ve artan araç filosu, rafine ürünlere olan talebi artıracaktır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Büyük petrol sahalarının vadesi dolmaya başlamıştır. Kullanılmayan kaynakların doğası, önemli ölçüde işleme ve geliştirme maliyetleri gerekmektedir. Coğrafi durumu ve jeopolitik hususlar, Çin dışında petrol ve gaz ihracatını olası kılmamaktadır. İran ve Rusya'ya gaz ihracatının kesintiye uğraması, Türkmenistan'ın Çin pazarına bağımlılığını artırmaktadır. Hazar Denizi üzerindeki tartışmalar, ülkeyi Azerbaycanla yakınlaştırmıştır, ancak, bölgedeki yüksek potansiyelli arazilere yatırımını engellemektedir. Gaz sektöründe kamunun güçlü varlığı yabancı yatırımcı girişini sınırlamakta ve iş ortamında rekabetin oluşmasını engellemektedir. Enerji sübvansiyonlarının kaldırılması yurtiçi gaz tüketiminde büyümeyi yavaşlatmaktadır. Sınırlı şeffaflık ve piyasada güvenilirlik yatırımcının ilgisini sınırlamaktadır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AB'nin Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan Doğal Gaz Boru Hattı (TAP I) projesi ve Çin'e daha yüksek hacimlerle ihracat yapılması için altyapı projeleri üzerinden güney koridoruna artan ilgisi bulunmaktadır. Petrol ve doğal gaz arama faaliyetleri ile petrol ve gaz rezervleri artırılabilir. Rusya'nın Ukrayna'yı işgali nedeniyle uluslararası ticaret sonuçları olsa da Rusya'ya yeniden ihracatın başlaması üretimi ve gelirleri artırabilir. Hazar deniz havzasındaki anlaşmazlıkların çözümü, yeni petrol ve gaz üretimi için fırsatlar yaratabilir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TAP I projesinin yokluğunda Türkmenistan, Çin ekonomisine ve gaz talebine oldukça bağımlı hale gelmektedir. Devam eden yolsuzluk ve yasal gecikmeler Uluslararası Petrol şirketlerinin piyasadaki çıkmasına neden olabilir. Ülkenin ekonomisi hidrokarbon endüstrisine büyük ölçüde bağımlıdır. Ülkede, öngörülmeleyen politika ortamı bulunmaktadır.</li> </ul>

ÜLKELER	GÜÇLÜ YÖNLERİ	ZAYIF YÖNLERİ	FIRSATLAR	TEHDİTLER
Özbekistan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orta Asya'nın geri kalanından daha dayanıklı ekonomiye sahiptir.</li> <li>Doğal kaynaklar açısından oldukça zengindir.</li> <li>Ekonomik reformlar, kredi gelişimi ve doğrudan yabancı yatırımı teşvik eden kamu yatırımları vardır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rusya ve Çin'e yüksek derecede bağlıdır.</li> <li>Emtialara bağımlıdır ve sınırlı imalat faaliyeti vardır.</li> <li>Yüksek işsizlik, göçe yol açan iş eksikliği, geniş kırsal nüfus ve kayıt dışı ekonominin büyüklüğü mevcuttur.</li> <li>Ülkenin karayla çevrili olması ticarette zorlukları beraberinde getirmektedir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ek yatırım planları ve üretimdeki artışlar ile gaz sektöründe potansiyel bulunmaktadır.</li> <li>Orta Asya'daki diğer ülkelerle iş birliğinin artması durumunda karayla çevrili ülkenin doğal kaynakları ilgi çekici hale gelebilir.</li> <li>Cumhurbaşkanı Miziyoyev yönetimi tarafından yürütülen reformlar iş ortamında daha fazla iyileşmeleri sağlayabilir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Son yıllarda petrol yataklarının vadesinin dolması ile ülke enerji ithal etmeye başlamıştır.</li> <li>Rusya'ya uygulanan yaptırımlara bağlı olarak Rusya'dan gelen havale, ticaret ve finansmanın yavaşlaması büyümeyi yavaşlatabilir ve cari açığı yükseltebilir.</li> </ul>
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Türkiye Cumhuriyeti, AB ve Orta Doğu gibi önemli pazarlara yakın stratejik coğrafi konumda yer almaktadır.</li> <li>Turizm ve tarım faaliyetleri için avantaj sağlayan elverişli iklim koşullarına sahiptir.</li> <li>İhracat yapan firmaların çoğunun ürün kalitesi iyi düzeydedir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Başta devlet kurumları olmak üzere kurumlar arası koordinasyon ve eşgüdüm eksikliği bulunmaktadır.</li> <li>Sanayi Bölgelerinde yetersiz kapasite söz konusudur.</li> <li>Yüksek girdi maliyetleri (yakıt, enerji, işçilik) ülkede üretimin önünde engeldir.</li> <li>Ürünlerin marka ve patentlerinin alınmasına yönelik yetkinliğin düşük olması, niş ürünlerin coğrafi tescillerinin olmaması rekabette zorluk yaratmaktadır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hizmet sektörü, özellikle de turizm alanında yüksek büyüme potansiyeli mevcuttur.</li> <li>Başkent Lefkoşa dışında kalan bölgelerin sanayi yatırımlarına doymamıştır.</li> <li>Ülkede yenilenebilir enerji imkanları bulunmaktadır.</li> <li>Özellikle 2020 yılından sonra Sanayicilere yönelik hibe/kredi programları ülke gündeminde yer almaktadır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Devletin Sanayi sektörü ile ilgili stratejisinin olmaması, proje üretememesi, yabancı fonları etkin kullanamaması dış ticarette aktif olmasında büyük engeldir.</li> <li>İhracat olanığının kısıtlı olması/ambargolar gibi ticari engellere çözüm üretilmelidir.</li> <li>Fiziksel altyapının eksikliği (ulaşım, telekomünikasyon, su, elektrik) doğrudan yabancı yatırımın ülkede istenilen düzeyde olamamasına sebebiyet vermektedir.</li> <li>Hammaddede dışa bağımlılık ülke için büyük tehdittir.</li> </ul>

**Kaynak:** DEİK Ülke Raporları ve Kuzey Kıbrıs Sanayi Strateji Raporu'ndan derlenerek yazar tarafından oluşturulmuştur.

## 6. ULUSLARARASI ÖRGÜTLER VE TÜRK CUMHURİYETLERİNİN ORTAK ÜYELİKLERİ

### 6.1 *Bağımsız Devletler Topluluğu*

Soğuk Savaş sonrası SSCB'nin dağılması, Orta Asya ve Kafkasya'da, siyasi tarih arenasına yeni aktörler çıkmaya başlamıştır. Her ne kadar bu aktörlerin 1990'lı yıllardaki etki ve gücü zayıf olsa da temel hedefleri ekonomik kalkınmalarını liberal ekonomi kuralları çerçevesinde sürdürerek askeri güvenliklerini sağlama olmuştur. Öte yandan bu devletler hem coğrafi konumları hem de doğal zenginlikleri ile kısa sürede uluslararası ilişkilerin önemli aktörü haline gelmiştir. SSCB'nin ardılı olan Rusya, 2000'li yıllarda tek kutuplu sistemi tekrardan bozma şansını yakalamıştır. Kuşkusuz bölge ülkeleriyle olan ilişkilerinin de etkisi büyüktür. Bu bölümde incelenen iş birliği örgütlerinin de neredeyse tümü, Rusya'nın öncülüğünde kurulmuştur. Bölge devletleri de haklı siyasi ve ekonomik sebeplerden ötürü bölgesel iş birliklerinin tarafı olagelmiştir. Bağımsız Devletler Topluluğu, SSCB bölgesindeki ilk iş birliği girişimidir. BDT, 1991 yılında kurulmuş ve takip eden yıllarda siyasi, ekonomik ve askeri alanlar başta olmakla diğer iş birliklerine adeta çatı görevi üstlenmiştir. BDT, bölgede bir ruble bölgesi oluşturulmasına odaklanmış ve 1993 yılına gelindiğinde kendi çatısı altında Ekonomi Birliği de kurulmuştur (Alım ve Aksu,2019:15).

1993'e yakın çevre doktrininin etkisi, 1991'de BDT'nin ortaya çıkmasında ve etkinliğinin artmasında kesinlikle önemliydi (Ancak, 2020: 114).

“Yakın çevre teorisi, tek kutuplu dünya düzenine alternatif olarak uygulanacaktır. Bu doktrine göre Rusya Federasyonu, uluslararası arenada bölgesel otoriter bir aktör olarak, eski Sovyetler Birliği coğrafyasında bu bölgeyi “arka bahçesi” olarak görmektedir; Doğu Avrupa, Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki Sovyet sonrası ülkelerin Batı yanlısı politikalarını "düzeltmekten" çekinmedi, gerektiğinde askeri müdahaleyi, hatta ikinci adım olarak silahlı müdahaleyi savundu. barış sürecine müdahale etti, ateşkes ve çözüm sürecini başlattı. Elindeki siyasi, diplomatik ve askeri gücü kullanarak ateşkes ve çözüm sürecinde söz sahibi olmaya çalıştı. BDT ve Şanghay İşbirliği Örgütü'nün yanı sıra Rusya'nın bölgede üyesi

olduğu diğer oluşunlar da bu doktrini ortaya attı. Başka bir deyişle, Rus dış politikasının bir ürünü olarak değerlendirilebilirler ve hepsi için ana karar verici veya patronluk taslayan örgüt BDT'dir (Asker, 2021: 94).

BDT, Rusya, Beyaz Rusya ve Ukrayna tarafından kurulmuş ve kısa sürede Orta Asya ve Kafkas devletlerinin önemli bir bölümünü bünyesine katmıştır (Hüseynov, 2003: 387). Zamanla Gürcistan ve Ukrayna, Rusya ile savaş nedeniyle 2008 ve 2014 yıllarında birlikten ayrıldı. şu anda Azerbaycan, Beyaz Rusya, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Tacikistan ve tabii ki Rusya Federasyonu üye, Türkmenistan ise gözlemci statüsünde. Diğer kurumlardan farklı olarak Avrupa ve Asya ülkelerinin önemli bir bölümü BDT'nin himayesi altındadır.

BDT, Mart 1992'de anlaşmayı kabul ettikten sonra, aynı yıl dağılma riskini göze alarak hazırlamış ve 1993'te yeni düzenlemelerle BDT Tüzüğü'nü kabul etmiştir (Hüseynov, 2003: 388). Öte yandan, Rusya'nın BDT'ye bakışında ve diğer üyelerin yaklaşımlarında bazen farklı nedenlerle değişiklikler olmuştur. Örneğin, 1995 yılında BDT'nin kurulmasından kısa bir süre sonra, Rusya'nın BDT ülkeleriyle Stratejik Pivotu başlıklı belgeye göre Moskova, üyelerinin siyasi ve ekonomik gücünü güçlendirmeyi amaçlarken, liderlik ve düzenleyici rolünü sürdürmek istiyor. siyasi bütünlüşmeyi gündemine almıştır (Aslanov, 2009: 115). Beklendiği gibi, bu bölümün son aşamasında somutlaşan ekonomik entegrasyon girişimleri, değişen Rus dış politika hedeflerinin bir sonucu olarak görölüyor. Diğer tüm entegrasyon girişimlerinde olduğu gibi BDT'nin geleceği konusunda da tartışmalar ve soru işaretleri vardır. Tıpkı AB'den ayrılanlar gibi, BDT de benzer bir durumla karşı karşıya. BDT'nin geleceği ile ilgili tartışmaları yönlendiren durum, toplumdaki Batı yanlısı ve Rus hükümetlerinin politikalarındaki farklılıktır; Batı yanlısı hükümet, BDT'den bağımsız bir politika izleme arayışına girdi (am, 2019: 23).

## ***6.2 şanghai İşbirliği Örgütü***

İlk olarak, oluşumunu gerekli kılan toprağın hangi koşullar altında oluştuğunu bilmek uygundur. Komşu ülkelerin güvenliğine ilişkin kaygıların arttığı bir dönemde, Çin'in Doğu Türkistan, Rusya'nın Çeçenistan ve Orta Asya ülkelerinin radikal İslam'la ilgili sorunlarla



karşı karşıya kaldığı bir dönemde, bölge ve ülkeleri arasındaki güvenlik işbirliği öncelikli bir konu haline geldi. Bölgedeki güçlü ve zayıf ülkeleri bir araya getirmek ve onları bölgesel iş birliğine yönlendirmek açısından ekonomik faktörler ikinci plandadır. Çin ve Rusya'nın ekonomik çıkarları bu konuda örtüşürken, Orta Asya ülkeleri gizli zenginliklerini korumayı, üretimini güvence altına almayı ve güvenli bir şekilde dünya pazarına ulaştırmayı hedefliyor (Gürol, 2006: 2). Şangay İşbirliği Örgütü de Çin'in geçmişte Sovyetler Birliği ile yaşadığı sorunları ortadan kaldırma ve uzun vadeli ekonomik hedeflerini sürdürme arzusunun bir sonucu olarak da görülebilir, özellikle enerjidir (Kutlu, 2021: 396). Soğuk Savaş döneminde yaşanan ideolojik ve sınır sorunları nedeniyle ikili ilişkileri oldukça aktif olan iki ülke arasında ciddi krizlere yol açmıştır (Aydoğan, 2021: 136). İki taraf arasındaki meseleyi barışçıl yollarla çözmeye çalışan örgütün kurulmasında kuşkusuz ABD'nin oluşturduğu tehdit etkili oldu (Kocatepe, 2021: 406). Bu sürece yol açan temel faktör güvenlidir: ulusal, bölgesel ve uluslararası güvenliğin daha da tesis edilmesi olarak nitelendirilebilir (Kutlu, 2021: 398).

Rusya, Çin, Tacikistan, Kırgızistan ve Kırgızistan ile Orta Asya ülkelerinin sınırlarını güvence altına alma, diğer ülkelerle sorunlarını çözme ve ekonomilerini geliştirme ihtiyaçlarını karşılamak üzere bölgesel bir örgüt olan Şangay Beşlisi Çin'in Şangay kentinde resmen kuruldu. Kazakistan (Çolakoğlu, 2004: 178). Şanghay Beşlisi, 2001 yılında Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'dan oluşan Şangay İşbirliği Örgütü adıyla bölgesel bir işbirliği örgütüne dönüştürüldü. Konferansta ŞİÖ kuruluş bildirgesi imzalandı. Üye Devletler arasında karşılıklı güveni ve iyi komşuluğu geliştirmek, ortaya çıkan tehditlere karşı birlikte hareket etmek ve dünya bölgelerinde barış, güvenlik ve istikrarı etkin bir şekilde tesis etmek ve korumak ve bunun için işbirliği içinde gelişmek ve kültürel gelişimlerini desteklemektir. Bu hedefler çerçevesinde ŞİÖ, üye ülkeleri arasındaki işbirliğini birçok alana genişletmiştir (Logvinov, 2002: 5). ŞİÖ'nün kurulmasından kısa bir süre sonra gerçekleşen 11 Eylül saldırıları, dünyaya hakimiyetini kabul ettirmek isteyen ABD'nin Sens'teki söylemini icra etmesi için çok önemli bir fırsat oldu. Saldırıların ardından 11 Eylül saldırılarının ardından uluslararası hukuku ve dünya kamuoyunun tepkisini dikkate almaksızın harekete geçen ABD, Afganistan'daki İslami eğilimlerin ilerlediği kanaatiyle

hareket etti. durumu fırsata çevirerek (Altundağ, 2016: 107). Bu anlamda bölge ülkeleri ile asker bulundurmak ve askeri üs kurmak için anlaşmalar yapmıştır. 2001 yılında Kırgızistan'da Manas-Gani askeri üssü, Özbekistan'da ise yine 2001 yılında Hanabad askeri üssü açıldı. ABD'nin askeri üsler açarak bölgeye yerleşmesi, Pekin ve Moskova'daki yetkililer açısından beklenmedik bir gelişme. Bu durum karşısında Çin ve Rusya bir süredir durum değerlendirmesi yapıyor ve beklemede. Ancak daha sonra ABD'nin kendi içlerindeki muhalif ve ayrılıkçı hareketleri sindirme çabalarını haklı gördüklerini söylediler (Çomak vd., 2015:50). Ancak Afganistan müdahalesinin ardından 2003 yılında ABD'nin Irak'ı işgali başta Çin ve Rusya Federasyonu olmak üzere bölge ülkelerinin şiddetli muhalefetiyle karşılaştı.

Muhalefet, sanki Çin ve Rusya'nın ŞİÖ'yü güçlendirmek için bazı adımlar atması gerekiyormuş gibi yapıyor. Böyle bir ortamda sorunlar ŞİÖ tarafından çözülür; Hanabad askeri üssü, Çin ve Rusya'nın Özbekistan aleyhine propaganda yapması üzerine 2005 yılında kapatılmıştı. 12-13 Mayıs 2005 tarihlerinde Andican ayaklanmasını vahşice bastıran ve çok sayıda protestocunun ölümüne neden olan Özbek hükümetine yönelik ABD'nin sert eleştirileri de kapatma kararında önemli rol oynadı. Özbekistan'dan sonra Kırgızistan'daki Manas askeri üssü de 2009 yılında kapatılmıştı (Demirtepe, 2022).

Türkiye, Şanghay İşbirliği Örgütü'ne 2012 yılında diyalog ortağı olarak katıldı. Katıldıktan sonra kararı gözden geçiren Çin'deki Rus analistler ve akademisyenler, söz konusu kararın hem Türkiye hem de ŞİÖ için devrim niteliğinde olduğunu belirttiler (Radikal Haber, 2022).

**Tablo 25:** Şanghay İşbirliği Örgütü Üyeleri

Üye Ülkeler	Gözlemci Ülkeler	Diyalog Ortağı Ülkeler
Çin Halk Cumhuriyeti	Afganistan	Türkiye
Rusya Federasyonu	Moğolistan	Azerbaycan
Kırgızistan	Belarus	Sri Lanka
Tacikistan		Ermenistan
Kazakistan		Kamboçya
Özbekistan		Nepal
Hindistan		Suudi Arabistan
Pakistan		Mısır

Kaynak: T. C. Dışişleri Bakanlığı, “Şanghay İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ)”, <https://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa>

Tacikistan’ın başkenti Duşanbe’de gerçekleştirilen 17 Eylül 2021 tarihinde Şanghay İşbirliği Örgütü Liderler Zirvesi’nde İran, örgütün dokuzuncu üyesi olarak ilan edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında, AB için çok büyük bir örgüt olduğu kabul edilebilir. Ayrıca, dünya pazarındaki üretim payına bakıldığında, ekonomik bir güç olarak değerlendirilmesi oldukça normal görünmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da Türkiye’nin ŞİÖ’ye üye olabileceğini dile getirmiştir. Örgütün diyalog ortakları; Türkiye, Sri Lanka, Kamboçya, Azerbaycan, Ermenistan, Nepal, Mısır, Katar ve Suudi Arabistan’dır.

Bütün bunlara rağmen örgütün mevcut üyeleri arasındaki birçok anlaşmazlığın ve rekabetin çözülememesi, örgütün işbirliği ve geleceği hakkında soru işaretleri doğurmuştur (Aydoğan, 2021: 136). Ancak Türkiye araştırmalarına bakıldığında organizasyonun bir fırsat sunduğu sonucuna varılabilir. Örneğin dış ticareti çeşitlendirmek, yeni pazarlara erişmek, daha ucuz

enerji sağlamak, doğrudan ve dolaylı yatırımı çekmek için önerilerde bulunulmuştur (Mere ve Masca, 2021: 471). Bu potansiyelin üye devletlerin ortak çıkarları ışığında nasıl değerlendirileceği de ayrı bir tartışma konusudur.

### ***6.3 Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü (KGAÖ)***

Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Varşova Paktı'nın feshedilmesi, Birliğin bütünleşik savunma sistemini ortadan kaldırdı, öyle ki, genel olarak Avrasya'nın ve özel olarak Orta Asya'nın yeni bağımsız cumhuriyetleri konumlanmak zorunda kaldı. Bu durumun bir sonucu olarak bölgedeki bağımsız ancak zayıf devletler sınır anlaşmazlıkları, radikalizm, kaçakçılık ve uyuşturucu, dış müdahale ve kapitalizmin bölünmesi gibi tehditlerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum, eski Sovyetler Birliği'nde bölgesel güvenliğin zayıf durumunun artmasına neden olmuştur. Sovyet sisteminin kolektif ve bütünleşik yapısı nedeniyle, bireysel düzeyde yeterli ve kapsamlı bir güvenlik stratejisine sahip olmayan Orta Asya'nın yeni cumhuriyetleri bağımsızlıklarını kazandıktan sonra şu beka sorunlarıyla karşı karşıya kalmışlardır: Bu sorunları çözmek ve yakın gelecekte kendilerine yöneltilebilecek veya yöneltilemeyecek iç ve dış tehditleri etkisiz hale getirmek için Sovyet dönemine benzer ortak bir güvenlik yapısı oluşturma ihtiyacı hissedilmektedir.

Yeni bağımsız cumhuriyetler, kendi aralarındaki sorunları çözmek ve dışarıdan gelen tehditlere karşı koymak için Sovyet ordusunun meşru halefi olan Rusya Federasyonu ile yeni işbirliği kurmaya ve geliştirmeye zorlandı. Özetle, Sovyet ordusunun ortadan kaybolmasının yol açtığı güvensizliğin giderilmesi için bölge ülkelerinin kendi güvenliklerini garanti edemeyecekleri anlaşıldığından ortak bir güvenlik mekanizmasına ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır. Yalnızca askeri ve siyasi tehditlere karşı Yani örgütün temeli güvenlik kaygılarına dayanmaktadır. Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü işte bu temel üzerine inşa edildi. Bu örgüt, BDT üye devletleri tarafından 7 Ekim 2014 tarihinde kurulan bir askeri ittifak şeklinde, üye devletlerinin güvenliğini sağlamak için çok taraflı siyasi ve askeri işbirliği sağlamayı amaçlamaktadır. Üye devletler; Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan, Ermenistan, Beyaz Rusya ve Rusya Federasyonu. 1999 yılında Özbekistan, Gürcistan ve Azerbaycan ayrıldı (Kydyralieva ve Burulkan, 2018: 95).

Kolektif Güvenlik Anlaşması'nın Kolektif Güvenlik Anlaşması Teşkilatı'na dönüşümü Mayıs 2002'de gerçekleşti ve bu tarih itibariyle ABD'nin Afganistan'a yönelik saldırılarının ardından Afganistan'ı işgal etmeye başlamasından kısa bir süre sonra gerçekleşti. 11 Eylül (Kocatepe, 2022 : 411). Tahmin edilebileceği gibi, ABD'nin Asya'ya girişi bölgedeki diğer ülkelerin gözünde güvenlik endişelerini artırdı. Adından da anlaşılacağı üzere güvenlik alanında ortak iş birliğini amaçlayan bir yapıdır. Kurucu anlaşmaya göre, üye devletlerden birinin saldırıya uğraması durumunda, diğer üyeler saldırıya uğrayan tarafı korumak için önlemler alacak. Anlaşma metninde belirtildiği gibi, tüm katılımcı ülkeler, gerekirse saldırıya uğrayan ülkeye askeri dahil gerekli tüm yardımı sağlamayı taahhüt eder.

Birleşmiş Milletler Şartı'nın 51. Maddesi uyarınca, Üye Devletler saldırıya uğrayan tarafa toplu meşru müdafaa hakkını savunmasında yardımcı olmak için mevcut tüm araçları seferber edeceklerdir. Kendi toprakları dışındaki ülkelerin askeri kuvvetleri, Birleşmiş Milletler Şartı ve ulusal yasalara uygun hareket etmelidir (Toplu Güvenlik Anlaşması Örgütü Resmi Web Sitesi, 2018). Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü'nün kurumsal yapısı içinde; Daimi Konsey, Kolektif Güvenlik Konseyi, Milli Güvenlik Sekreterleri Konseyi, Dışişleri Bakanları Konseyi, Savunma Bakanı Danışma Konseyi ve Genel Sekreter yer almaktadır.

Yakın tarihte iki önemli gelişmede örgütün adı anılmıştır. 1) 2020'de Azerbaycan'a yönelik Ermeni saldırılarının ardından bu, Azerbaycan'ın Ermenistan tarafından işgal edilen toprakları kurtarması sırasında oldu. 2) Ocak 2022'de Kazakistan'daki toplumsal olaylarla bağlantılıdır. Bilindiği üzere 2. Karabağ savaşı başlayınca Ermenistan örgütten yardım çağrısında bulunmuştur. Rusya ise savaş sırasında Türkiye ile temas halinde olduğunu ve ilgili örgütle herhangi bir çevrimiçi desteğinin olmadığını söyledi. Ermenistan bu dönemde Rusya'dan alamadığı desteği Avrupa'dan almaya çalışsa da Azerbaycan uzun yıllar Ermeni işgali altındaki topraklarını kurtarmaya çalıştı (Özsoy vd., 2022: 108).

Kazakistan'daki olaylar Ocak 2022'de sınıvlaştırılmış doğal gaza yapılan zammı eleştiren protestolar kısa sürede ekonomi genelinde tepkiye neden oldu ve barışçıl niteliği yerini silahlı çatışmaya bıraktı (Kaya) ve Bayar, 2022: 171). Barışçıl gösterilerden silahlı çatışmaya geçişi engelleyemeyen Kazakistan, örgüt üyelerinden ülkeye yeşil miğfer göndermelerini istedi ve

yurt dışında teröristin eğitildiğini iddia ederek, kendilerini haklı çıkarmak için saldırılar düzenledi. Örgüt, Kazakistan'ın çağrısına kısaca yanıt verdi ve 3.000'i Rus olmak üzere 3.700 kişilik bir güçle Kazak hükümetinin olayların bastırılmasına yardımcı oldu.

Örgütün himayesinde üye ülkeler arasında bazı sorunların yaşandığını da belirtmek gerekir. Bu konular arasında son dönemde Kırgız-Tacikistan ihtilafı dikkat çekmektedir. Sınır sorunu, su ihtiyacı nedeniyle iki ülke arasında ölümlü sonuçlanan çatışmaya yol açarken, sorunun diğer yüzü Özbekistan'da, ülke grupta olmasa da birçok kayıta işbirliği yapıyor (Yıldız, 2021:26). Bu durum aslında AB Gümrük Birliği ve NATO'nun himayesinde olan Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege Denizi sorununa benzetilebilir. Dolayısıyla bu durum, hükümetler arası kuruluşların bu dönemde uzlaşma ve uzlaşma konusundaki etkinliği konusunda soru işaretleri uyandırmaktadır.

#### ***6.4 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT)***

Bölgesel ekonomik işbirliğini güçlendirmek amacıyla Türkiye, Pakistan ve İran, 1964 İstanbul Deklarasyonu'ndan vazgeçerek Tahran merkezli Bölgesel Kalkınma İşbirliği (RCD) adlı bölgesel bir örgüt kurdular. Ancak bu formattaki faaliyetler, İran'ın 1979 İslam Devrimi'nden sonra büyük ölçüde askıya alınmış ve zamanla işlevselliğini kademeli olarak kaybetmiştir (MFA, 2022). 1980'li yıllarda ülkeler arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin artmasıyla birlikte üç ülke arasındaki işbirliğinin yasal dayanağını kaybetmeden farklı bir isim altında işbirliğini sürdürme konusunda anlaşmışlardır. Bu kararla 1985 yılında CEO'nun kurulduğu açıklandı. Böylece Sovyetler Birliği'nden sonra bağımsızlaşan Türkmenistan, Tacikistan, Özbekistan, Kırgızistan, Kazakistan, Azerbaycan ve Afganistan'ın da bünyesine katılmasıyla teşkilat bölgesel bir teşkilata dönüştü. 1992 yılında toplam 7 milyon kilometrekarelik bir alan üzerinde yaklaşık 400 milyon nüfuslu bir bölgesel güce dönüşmüştür.

EİT çerçevesinde dışişleri bakanları ve devlet başkanlarının periyodik olarak üst düzey toplantıları yapılmıştır. İlgili toplantı ve zirvelere ek olarak, EİT'nin operasyonel stratejisi olarak tarım, ulaştırma, ticaret, sanayi, çevre vb. Bu sayede sektör bazında alınan kararlar ve verilen süreler içerisinde üzerinde anlaşmaya varılan iş birliği projeleri de takip

edilebilmektedir. ECO Zirvesi her iki yılda bir Hükümet/Devlet Başkanı düzeyinde yapılır. Teşkilatın ana karar alma organı, Bakanlar Kurulu (BKT) toplantısıdır. Bu organ, Dışişleri Bakanı düzeyinde örgütlenmiştir. Ayrıca BKT yılda bir kez toplanır. Bölge Planlama Kurulu (BPK) yılda en az bir kez toplanır. BKT öncesi üst düzey yetkililerin (KMT) toplantıları yapıldı. Kuomintang (Çin Milliyetçi Partisi)'ın yanı sıra, EİT bünyesinde sektörel bazda bakanlar düzeyinde toplantılar da yapılmaktadır. BPK yılda en az bir kez toplanır ve birincil sorumluluk alanı, kuruluş gündemindeki faaliyetleri/projeleri/işbirliği programlarını gözden geçirmek ve kuruluş faaliyet takvimini hazırlamaktır. İlgili toplantılar sonucunda hazırlanan raporlar BKT'ye gönderilir.

Daimi Temsilciler Konseyi (DTK), üye ülkelerin İran Dışişleri Bakanlığı ve EİT işlerinden sorumlu Tahran Büyükelçileri Genel Müdüründen oluşmaktadır. Kurumun mali ve idari işleri aylık olarak yapılan düzenli toplantılarla gözden geçirilir. Ayrıca, EİT kurumsal yapısı içinde kurumun işleyişinden ve kurumlar arası koordinasyondan sorumlu olan bir Sekreteryaya bulunmaktadır. Ayrıca örgüt içinde karşılıklı işbirliğini geliştirmek için bölgesel ve uzmanlaşmış kuruluşlarla işbirliğini artıran liderlik pozisyonları vardır (Çalışır, 2019: 53).

Örgütün temel amacı, üyelerinin ekonomik kalkınmasını desteklemektir; Bunun için aralarındaki ticari engellerin kaldırılması, ticaretin geliştirilmesi ve küresel pazara entegrasyonlarının sağlanması gerekmektedir (Köktaş, 2018: 66). Öte yandan yapılan bir çalışmada 2012 yılından sonra örgüt üyeleri ile yapılan dış ticaret boyutunun 2018 yılına kadar Türkiye'ye göre azaldığı tespit edilmiştir (Tatar, 2020: 82). Bu süre zarfında kaydedilen olumsuz gelişmenin nedeni olarak, bölgesel ve küresel ekonominin durgunluk ve daralması ile üyelerin diğer ekonomik işbirliklerindeki rolü sayılabilir.

### ***6.5 Orta Asya İşbirliği Teşkilatı (CACO)***

Orta Asya İşbirliği Teşkilatı beş üyeden (Rusya, Tacikistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan) oluşmaktadır. Bu kuruluş 1991 yılında 5 Orta Asya ülkesinin katılımıyla "Orta Asya Topluluğu" olarak kurulmuştur. Sonraki aşamalarda Türkmenistan, tarafsızlık politikası temelinde tüm bölgesel forumlardan çekildi. 1994 yılında ilgili topluluk Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan'ın desteğiyle Orta Asya Ekonomik Birliği (CAEU)

olarak varlığını sürdürmüştür. 1998'de Tacikistan'ın katılımından sonra ittifakın adı Orta Asya Ekonomik İşbirliği (CAEC) olarak değiştirildi.2002 yılında ittifakın bugünkü adı Orta Asya İşbirliği Teşkilatı (CACO) olarak değiştirilmiştir. 2004 yılında Rusya ittifaka katıldı. Kurumun bankası ve sekreteryası Almatı'da bulunmakta ve dönemsel olarak başkanlık değişmektedir. Birliğin temel amacı, verimliliğin sağlanması ve ekonomik işbirliğinin teşvik edilmesidir. Orta Asya'da başarılı bir bütünleşmenin önünü açabilecek potansiyele sahip olan bu ittifak, kendisinden bekleneni tam olarak ortaya koyamamış, gerçekleşmemiş ve hedefleri neredeyse tamamen kağıt üzerinde kalmıştır (Tursunaliyev, 2010: 47).

## **7. “AVRASYA” TEMELLİ EKONOMİK ÖRGÜTLERİN DÖNÜŞÜMÜ**

Tezin bu safhasında, birbirinin eksikliklerini gideren ve alternatif üç bölgesel işbirliği örgütünden bahsetmek faydalı olacaktır. Bunlardan ilki 2000 yılından 2014 yılına kadar varlığını sürdüren Avrasya Ekonomik Topluluğu idi. Daha sonra 2010 yılında kurulan Avrasya Gümrük Birliği'ne kısaca değinilmiştir. Ardından 1990'larda kurulan ve 2015'te resmen faaliyete geçen Avrasya Ekonomik Birliği'nin oluşumu paylaşıldı. Bilindiği üzere ekonomik bütünleşme, siyasi bağımsızlıklarını sürdüren partilerin ekonomik olarak birbirlerine bağımlı hale geldiği ve uzlaşmalarının tehdit edildiği dönemi ifade etmektedir (Öztürk, 2016:1).Ekonomik bütünleşmenin bir sonraki aşaması siyasi bütünleşmedir. Bu gerçeğin ışığında, BDT ve/veya Rusya'nın üstlendiği üç ana girişim, temeli 1990'lara dayanan entegrasyon ve son girişim Asya Ekonomik Birliği-Avrupa ile tamamlanan entegrasyondur.

### ***7.1 Avrasya Ekonomi Topluluğu***

Avrasya Ekonomik Topluluğu, 2000 yılında Rusya, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan tarafından kurulmuş olup, üye ülkeler arasında serbest ticaret, ortak tarifeler, sermayenin serbest dolaşımı ve ekonomik bütünleşmeyi geliştirmeyi amaçlamaktadır (Şahin, 2020: 265). Avrasya Ekonomik Topluluğu 2014 yılında ortadan kalksa da fiilen 2010 yılında kurulan Avrasya Gümrük Birliği'nin yerini almıştır. 10 Ekim 2014 tarihinde Rusya'nın Minsk kentinde, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'da; Avrasya Ekonomik



Birliği'nin 1 Ocak 2015'te yürürlüğe gireceği bahanesiyle Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun lağvedilmesini öngören belge imzalandılar.

## **7.2 Avrasya Gümrük Birliği**

2010 yılında Rusya Federasyonu öncülüğünde Beyaz Rusya ve Kazakistan ile Avrasya Gümrük Birliği kurulmuştur. Moskova kendi ekonomik çıkarlarını geçersiz kılmaya çalışırken üyeler arasında bazı anlaşmazlıklar çıktı; ancak Rusya her iki ülkeye de akaryakıt sevkiyatını azaltarak kendine bağımlı olduğunu göstermiştir (Gökbel ve Turganbayeva, 2021: 14). Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun Avrasya Gümrük Birliği'ne dönüşmesi kısa sürede Avrasya Ekonomik Birliği'ne dönüşmüştür. Sonuç olarak, bölge ülkelerinin ekonomik hedefleri doğrultusunda daha kapsamlı bir girişimi başlatıldı. BDT ve ardından Avrasya Ekonomik Birliği himayelerinde daha etkin ekonomik entegrasyon arayışları sonrasında değerlendirilen bu yeni sürece 2012 yılında Ortak Ekonomik Alan eklenmiş ve uygulamaya konulmuştur (Alım ve Aksu, 2019: 20 ).

## **7.3 Avrasya Ekonomik Birliği (AEB-EURASEC)**

Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU) olarak adlandırılan örgütün temeli aslında 2000 yılında Rusya Federasyonu, Kırgızistan, Beyaz Rusya, Kazakistan ve Tacikistan arasında imzalanan ve Çin İşbirliği Örgütü Asya'yı “Avrasya Ekonomik Topluluğu'na (EE)” dönüştüren anlaşmaya dayanmaktadır. 2010 yılında Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya arasında kurulan gümrük birliği sayesinde süreç somut bir aşamaya getirilmiştir.2012 yılında tek ekonomik bölgeye geçiş hayata geçirilmiş, 2012 yılında Avrasya Ekonomik Birliği Komisyonu kurulmuştur. Buradan da anlaşılacağı üzere genişleme fikri hedeflerden biriydi (Roberts vd., 2014: 4) Tüm bunlardan sonra Rusya, Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında 29 Mayıs 2014 tarihinde imzalanan anlaşma ile Rusya'nın kurulması resmiyet kazandı. Kırgızistan ve Ermenistan birliğe dahil olacaklarını açıklamıştır. Öte yandan Avrasya Ekonomik Birliği'nin olası üyeleri olarak değerlendirilen Moldova, Ukrayna ve Gürcistan, Rusya ile bildikleri siyasetteki sorunlar nedeniyle buradaki tahminlerin aksine tercihlerini Avrupa Birliği'nden yana kullandılar. . Ayrıca Kırgızistan ve Ermenistan'ın da katılımıyla birlik büyüyerek bugün

toplam beş üyeli bir örgüt haline geldi. Gelecekte Türkiye'nin 'de Avrasya Ekonomik Birliği'ne katılması beklenmektedir (Ağır ve Ağır, 2017: 112).

## **8. TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI'NIN KURULUŞU, GELİŞİMİ VE GENİŞLEMESİ**

### ***8.1 Genel Çerçeve***

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan iki kutuplu uluslararası sistemde, Türkiye'nin batı bloğunda yer alması ve doğu bloğunu yöneten Sovyetler Birliği'ne bağlı Türk cumhuriyetlerinin birlikte Sovyetler Birliği ile doğrudan iletişim kurmalarını engellemiştir. Ayrıca Türk cumhuriyetleri, Sovyetler Birliği içinde "federal cumhuriyetler" olarak egemen devletler değillerdi ve özellikle dış ilişkilerde tamamen Moskova'nın direktiflerine bağlıydılar. Aralık 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlığını kazanan on beş ülkeden beşi Türkiye Cumhuriyeti idi. Bunlardan dördü Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve biri Kafkasya'da bulunan Azerbaycan'dır. Bu ülkeler bağımsız devletler kurmaya çalıştıklarında, birbirleriyle işbirliği yapmaya çalıştılar. Türk topluluklarının birlikte hareket etme ve birlik olma isteği çok eski çağlardan beri var olan bir düşüncedir. 19. yüzyılda ortaya çıkan Türkçü hareket Türk dünyası için Türkçülüğün kanaat önderlerinden İsmail Gaspıralı'nın ortaya koyduğu "Dilde, fikirde, işte birlik!" Düşünceleriyle birlik olma rehberidir. Ziya Gökalp, Yusuf Akçura, Mustafa Çokay, Hüseyinzade Ali Turan, Zeki Velidi Tokan gibi Türkçü akımın farklı coğrafyalarda yaşayan önde gelen ismi bulunmaktadır.

Türk milletleri ortak tarih, dil ve kültürleri çerçevesinde işbirliği yapmak istemektedir. 1991 yılında Türkçe konuşan ülkeler devlet başkanları zirvesi ile başlayan entegrasyon sürecinde 2010 yılına kadar 10 zirve yapılmıştır. 3 Ekim 2009'de Nahçıvan anlaşmasının imzalanmasıyla kurulan Türkiye Konseyi'nin ana hedefleri, Türk dünyası ülkeleri arasındaki entegrasyon çabalarını artırmaya, barışı bölgesel barışı güçlendirmeye ve ikili anlaşmaları artırmaya yönelik hükümler içermektedir.

**Tablo 26:** Devlet Başkanları Zirveleri Süreci

<b>Türkçe/ Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirveleri Süreci</b>		
	<b>Tarih ve Yer</b>	<b>Katılımcı Devletler</b>
<b>1. Zirve</b>	30-31.10. 1992 Ankara/Türkiye	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Türkiye, Özbekistan
<b>2. Zirve</b>	18-19.10.1994 İstanbul/Türkiye	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Türkiye, Özbekistan
<b>3. Zirve</b>	27-29.08.1995 Bişkek/Kırgızistan	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Türkiye, Özbekistan
<b>4. Zirve</b>	21.10.1996 Taşkent/Özbekistan	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Türkiye, Özbekistan
<b>5. Zirve</b>	09.06.1998 Astana/Kazakistan	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan (Meclis Bşk), Türkiye, Özbekistan
<b>6. Zirve</b>	08.04.2000 Bakü/Azerbaycan	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan (Meclis Bşk), Türkiye, Özbekistan (Meclis Bşk)
<b>7. Zirve</b>	26-27.04.2001 İstanbul/Türkiye	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Türkiye, Özbekistan (Meclis Bşk)
<b>8. Zirve</b>	17.11.2006 Antalya/Türkiye	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan (Büyükelçi), Türkiye, Özbekistan
<b>9. Zirve</b>	2-3.10.2009 Nahcivan/Azerbaycan	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye
<b>10. Zirve</b>	16.09.2010 İstanbul/Türkiye	Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan (Misafir), Türkiye

(Kaynak: Çiğdem Şahin “Uluslararası Örgüt İşlevleri Açısından Türk Konseyi (Türk Keneşi)”, 13. Uluslararası Türk Dünyası Bildiriler Kitabı, (Editörler: Vecdî Can Vd.) Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 2015, (ss. 1165-1174)

2010 yılına kadar süren zirvelerde kursun uluslararası bir örgüt kurmaya yönelik olduğu açıkça belirtilmemiştir. Ancak çeşitli zirvelerde alınan kararlar ve zirveler arasındaki dönemlerde alınan aksiyonlar, nihai amacın sadece iş birliğini sürdürmek değil, aynı zamanda iş birliğini sürdürmek, bu iş birliğini kurumsallaştırmak olduğunun sinyallerini

veriyor. 18 ve 19 Ekim 1994 tarihlerinde İstanbul'da yapılan ikinci zirvede alınan bir karar bu tedbirlere bir örnektir. Zirve sonunda imzalanan deklarasyonun 23. maddesi 'istişare mekanizması' kurulmasını şart koşuyor: 'Devlet Başkanları, uygun gördükleri Dışişleri Bakanları veya diğer üst düzey yetkililerin uygun zamanlarda istişarelerde bulunarak uygulamayı gözden geçirmeleri konusunda mutabık kalmışlardır. Zirve kararlarının değerlendirilmesi ve bir sonraki zirveye hazırlık" (1994) İstanbul Deklarasyonu).Bu işlev, sürekliliği sekreteryaya tipi bir yapıya işaret ettiği iddia edilen zirvelerin izlenmesi ile ilişkilidir (Şahin, 2015: 1165). Türk Konseyi'nin 2021 yılında yapılan sekizinci zirvesinde ittifakın adı Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) olarak değiştirildi. Türk Milletler Teşkilatına üye ülkeler arasında ekonomi, ulaşım, kültür, eğitim, spor, bilişim, sağlık, tarım, turizm, gümrük gibi birçok işbirliği alanı bulunmaktadır.

Eskiden Türkçe Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi (Türkçe/Keneşi Konseyi) olarak bilinen Türkçe Konuşan Milletler Teşkilatı'nı, Türkçe konuşan ülke ve toplulukların dostluk toplantılarını, dostluk kardeşliğini ve işbirliğini ve Türkçe zirvesi toplantılarını daha iyi anlamak. -Konuşan ülkeler Koalisyon kurma yolunda yer alan devlet başkanları, 2009 yılında Nahçıvan'ın rızasıyla kurumsallaşan koalisyon zirvesi süreci ile örgütün yürütme ve yardımcı kurumlarının bir bütün olarak ele alınması yararlı olacaktır. Türk Devletleri Teşkilatının ana organlarından. Hükümetler arası bir teşkilat olan Türk Devletleri Teşkilatı'nın kurulması uluslararası sistemde önemli bir olay olmuştur. Uzun yıllar sosyalizmden etkilenen Türk devletlerinin birçok sistemi Sovyet Rusya'ya bağımlı kaldı. Öyle ki bu ülkeler, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazansalar da ekonomi, eğitim, sanayi gibi alanlarda Rusya Federasyonu'na bağımlı durumdaydılar. Türkiye, Türk devletlerinin bağımsızlığını tanıyan ilk ülke oldu. Türkiye, bağımsız Türk cumhuriyetlerinin ekonomik bağımsızlıklarını pekiştirmelerine yardımcı olmak için 1990'ların başında birçok ikili anlaşma imzaladı (Şimşir, 2001:5). Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye ortak bir dile, ortak bir tarihe ve ortak bir kimliğe sahip olsalar da süreç uzun ve sancılı olmuştur. Dünya ile bütünleşme sürecinde Türkiye, Türkçe konuşan ülkelerin devlet başkanlarının Türkçe Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi çerçevesinde gerçekleştirdiği programlarla bugünkü yapısına ulaşmıştır. (Feyziyev, 2016: 5).

Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlığını kazanmasının ardından birleşme fikrini daha etkin bir şekilde yaymak için Türk Cemaati ve Devlet İşbirliği Fonu öncülüğünde on bir kongre düzenlenmiştir. İlk kongre 1993 yılında İzmir'de yapılmıştır. Diğer kongreler 1994 ve 1995'te İzmir'de, 1996'da Ankara'da, 1997'de İstanbul'da, 1998'de Bursa'da, 1999'da Pamukkale-Denizli'de, 2000'de Samsun'da, İstanbul'da yapılmıştır. 2001'de, 2006'da Antalya'daydı. Son kongre 2007 yılında Türkiye dışında İlham Aliyev'in himayesinde Bakü'de yapılmıştır. Genel kurulunda "sosyal ve yasal yönetim", "eğitim ve öğretim", "iktisadi, ticari ve mali işler", "kültür", "bilim ve teknoloji" ve "uluslararası ilişkiler ve iletişim" gibi kurullar kurulmuştur. Kongrenin en önemli amaç ve ilkeleri arasında “Türk devleti ve toplumları arasında dostluk, kardeşlik ve işbirliğinin geliştirilmesi” yer aldı. Dost ve kardeş ülkeler arasında birbirinin bağımsızlığına saygı, iç işlerine karışmama ve karşılıklılık temelinde ortak ilişkilerin kurulmasını ve uygulanmasını desteklemek önemli başlıklar arasındadır (TÜDEV, 2022).

1993 yılından bu yana düzenlenen kongreler, ortak değerlere sahip olan Türk cumhuriyetlerinin birlik fikrinin güçlenmesine ve karşılıklı işbirliğinin güçlenmesine yardımcı olmuştur. Bu süreç, Türkiye dünya ülkeleri arasında çok yönlü işbirliğinin başlatılmasına imkan vermektedir. Böylece Türk Devletleri Teşkilatı, 2005/1992 yılından bu yana toplanan “Türkçe Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesi” sonrasında ifade edilen ortak siyasi irade üzerine inşa edilmiştir.

## ***8.2 Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi – Türk Konseyi (Türk Keneşi)***

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte yeni dönemde Orta Asya Türki cumhuriyetleri arasındaki geleceğin rotasını belirleme fikri 1992'de ortaya çıktı. Süreç içinde ulusal kimliklerinden uzaklaşan Türkiye devletleri ile Sovyet sonrası dönemde Glasnost ve Perestroyka kavramlarının ortaya çıkmasıyla birlikte sosyo-ekonomik işbirliği ve siyaset ön plana çıkmıştır. Turgut Özal'dan Süleyman Demirel'e kadar dönemin siyasetçileri "Adriyatik'ten Çin Seddi'ne Türk Anavatanı" mottosuyla hareket etseler de, Moskova'ya yakın çevre doktrini duruma hakim olmasını sağladı. 1991 yılında Nursultan Nazarbayev'in Türkistan Birliği fikri, inisiyatifi eline aldığı gösterdi. Sovyet sonrası dönemde yaşanan

değişim ve dönüşüm, söz konusu cumhuriyetlerin hareket alanını sınırlandırırken, Türkiye Cumhuriyeti bu cumhuriyetleri destekleme politikası izlemiştir.

NATO, Birleşmiş Milletler ve Varşova Paktı'nın kurulmasının ardından değişen dengelerde liderler, Türk dünyasının her alanda stratejik işbirliği için bir platforma ihtiyaç duyduğunu gördüler. Sovyet sonrası Türk dünyasının en ciddilerinden biri olan Türk Devlet Teşkilatı'nın kuruluşunun tohumları Ankara'da 31 Ekim 1992'de yapılan Türkiye Zirvesi ile atıldı. Bu zirvede dünya ülkelerinin cumhurbaşkanları Türkiye Ankara Bildirgesi'ni imzaladı. Zirvenin zamanlamasının iyi değerlendirilmesi gerektiğine işaret edilerek, her türlü ulaşım kanallarının güçlendirilerek uluslararası bir örgütlenmenin kurulması gereği vurgulandı. Bu nedenle Türkiye dünya ülkeleri arasında her alanda (ticaret, iletişim, bankacılık, ulaşım) bağlantıların güçlendirilmesini amaçlamaktadır (Bircan, 2022: 5).

Başlangıçta Bakü'de yapılması düşünülen ikinci zirve, Dağlık Karabağ'daki olaylar nedeniyle Süleyman Demirel'in himayesinde 18 Ekim 1994'te İstanbul'da yapıldı. Konferansa Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Askar Akayev, Özbekistan Cumhurbaşkanı İslam Kerimov, Türkmenistan Devlet Başkanı Saparmurad Niyazov (Türkmenbaşı) katıldı. Zirve sonunda İstanbul Bildirgesi (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022) imzalandı. İstanbul zirvesinin bildirgesinde uluslararası kuruluşlarda ortak hareket edilmesi, Azerbaycan-Ermeni ihtilafının barışçıl çözümü gereğinin vurgulanması, "Büyük Öğrenci Projesi" çerçevesinde öğrencilere öğrenim bursu sağlanması konuları vurgulanmıştır. , ülkeler arasında alışverişi geliştirmek, mevcut ulaşım yollarını geliştirmek ve yeni bağlantılar oluşturmak. Ayrıca 1993 yılında kurulan TÜRKSOY'un faaliyetlerine de gerekli desteğin verileceği belirtilmektedir (Amirbek vd., 2017:165). Zirvelerin başlaması Rusya Federasyonu'nu rahatsız etti. BDT'nin kurulmasıyla aynı zamana denk gelen zirve, Rusya Federasyonu tarafından Çarlık Rusya'sını taklit edercesine Pan-Türk olarak adlandırıldı. Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Özbekistan cumhurbaşkanlarının katıldığı zirvede eğitim, ulaşım ve ekonomi konuları ele alındı. Zirvenin en önemli konularından biri de Türkoloji alanında yapılması gerekenler oldu.

27-29 Ağustos 1995 tarihlerinde Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Türkiye cumhurbaşkanlarının katıldığı Bişkek Zirvesi'nde ortak bildiri (Bişkek Deklarasyonu) imzalandı. Zirvede eğitim, ulaşım, güvenlik ve ekonomi konuları ele alındı. Özbekistan, zirvede ekonomi dışında herhangi bir siyasi ilkenin belirlenmesi halinde zirvelerden uzak duracağını söylerken, Türkmenistan meselelerin İran ve Rusya ile birlikte çözülmesi gerektiğini söyledi. Zirve sonunda Bişkek bildirisi hazırlandı. Bişkek zirvesinden yapılan açıklamada, bölgesel istikrar ve güvenliğin sağlanması ile kültürel, bilimsel ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi konuları vurgulanmıştır (Bircan, 2022: 34).21 Ekim 1996'da Taşkent'te yapılan (Türkçe konuşan ülkeler devlet başkanları zirvesi) dördüncü zirvede Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan cumhurbaşkanlarının katıldığı daimi bir sekreteryaya kuruldu ve Taşkent Deklarasyonu imzalandı. Türkmenistan, Türkiye ve Özbekistan hazır bulundu. Dördüncü zirvede Türk dünyasında bilimsel faaliyetlerin düzenlenmesi konusunda fikir birliğine varıldı. Sekreteryaya'nın görevleri Taşkent Deklarasyonu'nda tanımlanmıştır. Sekreteryaya, bu düzenlemelere uygun olarak, ülke liderlerine, dışişleri bakanlarına ve kendi ajanslarına sunulacak belgelerin koordinasyonunu ve hazırlanmasını sağlamak, Türkiye Cumhuriyeti'nin dilini, kültürünü ve kazanımlarını tanıtan programlar oluşturmak, incelemek ve çok eski zamanlardan beri Türk halklarının yaşamıyla ilgili tarihi kaynaklar yayımlar. Hazırlanması planlanmaktadır (Bircan, 2022:35).

9 Temmuz 1998'de Astana'da Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye, Özbekistan Cumhurbaşkanı ve Tunus Millet Meclisi Başkanı'nın katıldığı beşinci zirvede Daimi Sekreterlik Tüzüğü kabul edildi ve Astana Deklarasyonu imzalandı. Bu zirveden bu yana Türkmenistan, daimi tarafsızlığı nedeniyle bu foruma devlet başkanı olarak katılmadı. Ayrıca uzun yıllar Türk muhalefetini Özbekistan'da temsil eden Muhammed Salih'in gelişi Özbekistan ile Türkiye arasındaki ilişkileri olumsuz etkiledi. Astana deklarasyonunda alınan kararlarda, ticari ve ekonomik ilişkileri geliştirmek, İpek Yolu'nu yeniden başlatmak, bu konuda ortak projeler uygulamak, maden projeleri geliştirmek ve ülkelerin doğal kaynaklarının (doğalgaz, petrol vb.) dünya pazarına, Türkiye üzerinden Akdeniz kıyılarına ve Avrupa'ya, Türkiye'ye geçen petrol ve doğal gaz boru hatlarının inşası ve döşenmesi vb. konular kabul edilir. Ayrıca Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ın başlattığı entegrasyon

çalışmalarının geliştirilmesine yönelik çabalar desteklenirken, Kazakistan'ın Asya'da Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı'nın güven artırıcı işbirliği ile düzenlenmesine ilişkin attığı adım desteklendi. Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun geliştirilmesine yönelik uluslararası bir konferansa destek açıklanırken, Azerbaycan-Ermenistan ihtilafının ilgili Güvenlik Konseyi kararlarına uygun olarak çözülmesi gerektiği vurgulandı. Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye cumhurbaşkanları ile Türkmenistan ve Özbekistan parlamentolarının katıldığı altıncı zirve 8 Nisan 2000'de Bakü'de (Türkçe konuşan ülkeler) yapıldı. Zirve Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Avrupa Hazar Doğalgaz Hattı gündemi oluşturdu. Terör ve uyuşturucuya karşı işbirliğine danışıldı (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Zirve sonunda Bakü Deklarasyonu imzalandı. Açıklamada, Türkiye'de daimi bir sekretarya kurulması kararlaştırıldı.

Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye, Türkmenistan Cumhurbaşkanı ve Özbekistan Millet Meclisi Başkanı'nın katıldığı Yedinci Zirve 26-27 Nisan 2001 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirildi. Bu zirvenin önemi Kazakistan tarafından Konsey'in kurulması önerildi. Aksakali ve Türkçe Konuşan Ülkeler Parlamenter Asamblesi ile Kırgızistan'da Zirve Daimi Sekreterliği. 2002 yılında Aşkabat'ta sekizinci zirvenin yapılması 2001 İstanbul bildirisinde kararlaştırılmış, ancak 2001'den bu yana geçen beş yılın sonunda, 2006'da Antalya'da gerçekleştirilmiştir. Bazı uzmanlar bu kesintiyi Türkiye'nin Orta Doğu'ya odaklanıp Orta Asya'dan uzaklaşmasına ve o dönemde Türkiye'de yaşanan istikrarsızlığa bağlamaktadır. Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye Cumhurbaşkanı ve Türkmenistan'ın Ankara Büyükelçisinin katıldığı sekizinci zirve, aradan sonra 17 Kasım 2006'da Antalya'da yapıldı ve süreç devam etmektedir. Irak ve Kıbrıs Türklerinin sorunlarının ele alındığı zirvede, Kazakistan tarafından Türkçe konuşan ülkelere oluşan bir İşbirliği Konseyi oluşturulması fikri ortaya atıldı. Zirveye Türkiye Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer başkanlık etti. Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan, Türkmenistan cumhurbaşkanları zirveye büyükelçilik düzeyinde katıldı. Özbekistan Zirve'ye katılmadı. Sekizinci zirvede tartışılan konular aynı olsa da en önemlisi Kazak Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev'in Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi kurulması önerisiydi.



Zirve sonunda İstanbul Deklarasyonu imzalandı. Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi, 2-3 Ekim 2009 tarihlerinde Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye Cumhurbaşkanları ve Türkmenistan Cumhurbaşkanı Yardımcısının katıldığı dokuzuncu zirvede Nahçıvan Anlaşmasının imzalanmasıyla kurulmuştur. Ancak Türkmenistan benimsediği tarafsızlık ilkesine göre söz konusu antlaşmayı imzalamamıştır. Bu tarihi gün her yıl “3 Ekim Türkçe konuşan ülkenin İşbirliği Günü” olarak kutlanmaktadır (İşıldak, 2022: 33). 11. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, Konsey'in kurulmasıyla ilgili olarak, “Tarihi bir zirve. Ben çok mutluyum. Son iki yılda yapılan çalışmalar kurumsallaşma ve örgütlenmenin önünü açmıştır.1992 yılında başlayan hayal gerçek oldu. Şuranın kurulmasıyla birlikte Türk dünyasındaki ilişkiler, işbirliği ve yardımlaşma daha üst düzeye ulaşacaktır” şeklinde yorumlamıştır. Özbekistan'ın zirveye katılmadığını belirtmek gerekir. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in şuranın kurulmasındaki çabaları Nursultan Nazarbayev tarafından takdirle karşılandı (Baibolov, 2020: 68).

Özbekistan'ın katılmadığı Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye ve Türkmenistan cumhurbaşkanlarının katıldığı onuncu zirve 15-16 Eylül 2010 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirildi.

### ***8.3 Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi Zirveleri***

Nahçıvan Antlaşması'ndan sonra ekonomik ve ticari işbirliği amacıyla Türkçe Konuşan İşbirliği Ülkeleri Konseyi'nin ilk zirve toplantısı 20-21 Eylül 2011 tarihlerinde Almatı'da gerçekleştirilmiş ve Türk İş Konseyi ve statü çalışmaları ayrı ayrı yürütülmüştür. Bu önemli çünkü bu temaya göre yapılacak ilk zirve. İlk zirvenin bildirgesinde ortak projeler, ekonomik, uluslararası, güvenlik, sanat ve kültür, uluslararası kuruluşlarda işbirliği ve diğer konular ele alındı. Zirvenin dokuzuncu maddesinde, üye ülkeler arasında malların, sermayenin, hizmetlerin ve teknolojinin serbest dolaşımını sağlamanın ekonomik işbirliğinin temel amacı olduğunu vurguladılar. Zirvede üye ülkelerdeki kitle iletişim araçlarının Türk Konseyi ve bağlı kuruluşları hakkında kamuoyunun bilinçlendirilmesinde önemli bir rol oynaması gerektiğini vurgulamışlar ve bu bağlamda Konseyin kurulmasını memnuniyetle karşılamışlardır. Platformu (Türk Devletleri Teşkilatı, 2022). Ardından 22-23 Ağustos 2012

tariflerinde Bişkek'te eğitim, bilim ve kültür iş birliği temasıyla yeni nesillere hitap etmeyi amaçladı.Toplantıya Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambayev başkanlık etti. Zirveye Azerbaycan Başbakanı Artur Razizade, Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev ve Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül katıldı. Zirve, "Eğitim, Bilim ve Kültür İşbirliği" temasıyla düzenlendi. İkinci Zirve'de kültürel işbirliği, eğitim ve bilim işbirliği, ekonomik işbirliği, dış ve güvenlik politikasında işbirliği ve diğer konular ele alındı. Konseyin resmi bayrağı, 2012 yılında Türkçe konuşan ülkenin katıldığı İşbirliği Konseyi'nin ikinci zirvesinde kabul edildi.Resmi bayrak, Konsey'e üye dört ülkenin bayraklarının sembollerini içerir; Sekiz köşeli yıldız Azerbaycan bayrağından, mavi rengi Kazakistan bayrağından, güneş sembolünü Kırgızistan bayrağından ve hilal sembolünü Türkiye bayrağından almaktadır.

Konsey bayrağının resmi onayı, 2012 yılında Devlet Başkanı düzeyindeki Türk Konseyi toplantısında yapılmıştır. Zirvede daha derin sosyal bağlar için kapsamlı bir temel oluşturmak amacıyla yeni bir ortak Türk kültür programı başlatacaklarını duyururken, bu amaçla 2010 yılında kurulan Türkiye Akademisi uluslararası statü kazandı. . Zirvede Türk Kültür ve Miras Vakfı'nın kurulmasına ilişkin anlaşma imzalandı. Zirvede eğitimle ilgili pek çok konunun altı çizilirken, Türkiye Üniversiteler Birliği'nin (Birinci Zirve Bildirgesi), (İkinci Türkiye Konseyi, 2022) kurulmasına yönelik adımlara destek ifadeleri verildi.

Türk Konseyi 3. Zirvesi 15-16 Ağustos 2013 tarihlerinde Azerbaycan'ın Gebele kentinde "Ulaşım" temasıyla gerçekleştirilmiştir. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev başkanlığında düzenlenen toplantıya Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambaev, Türkmenistan Başbakan Yardımcısı Sapardurdu Toyliyev ve Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül katıldı. Üçüncü Zirve Deklarasyonu Gabala'da imzalandı.Bildirgede, kültürel işbirliği, spor işbirliği, bilimsel ve eğitim işbirliği, ekonomik işbirliği, denizaşırı konularda işbirliği, dış ve güvenlik politikasında işbirliği ve diğer konulara odaklanılırken işbirliğini güçlendirmeyi amaçlayan kararlar yer alıyor. Zirvede bugüne kadar yaşanan kültürel gelişmelerden duydukları memnuniyeti vurgularken; Türk Kültür ve Miras Vakfı'nın onay sürecinin tamamlanmasının önemini vurguladılar.

Türk Akademisi'nin kurulması için anlaşmanın tamamlanmasına dikkat çektiler. Türkiye Üniversiteler Birliği'nin kuruluş toplantılarında memnuniyetlerini dile getirirken, Birliğin amaçlarını gerçekleştirmek için bakanlıkları ve devlet kuruluşlarını görevlendirdiler. Türk Konseyi'ne üye ülkeler arasındaki ticaret ve yatırım hacminin artmasından duydukları memnuniyeti vurguladılar.<sup>3</sup> Temmuz 2013 tarihinde düzenlenen Türkiye Konseyi'nin ilk Ulaştırma Bakanları Konferansı Raporunu memnuniyetle karşılayarak; sekreteryaya bağlı kuruluşlara ulaşım verimliliğini artırma talimatı verildi ve "Ulaştırmanın Geliştirilmesine İlişkin Ortak Protokol" imzalandı. (Türk Konseyi Üçüncü Zirve Bildirgesi, 2022) .

Dördüncü Türk Konseyi Zirvesi, 5 Haziran 2014 tarihinde "Turizm alanında işbirliği" temasıyla Bodrum'da düzenlendi. Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül başkanlığındaki zirveye Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev ve Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambaev katıldı. Ekonomik alanda işbirliği, dış ve güvenlik politikasında işbirliği, sosyal ve insani ilişkiler alanında işbirliği ve diğer konular üzerinde durulmaktadır. Başta turizm olmak üzere ekonomik alanda işbirliği geliştirme vurgusu. Zirvede, yılında turizmden sorumlu Üye Devlet Başkanları tarafından "Turizm İşbirliği Ortak Protokolü"nün imzalanması ve Türkiye Konseyi himayesinde genel takvim çerçevesinde turizm işbirliğinin kurulması kararını memnuniyetle karşıladıklarını söylediler. Tur rehberi desteğinde "Modern İpek Yolu-Türk Konseyi" adlı ortak bir tur programı düzenlemekten mutluluk duyduklarını ve ülkelerin üye ülkelere turizm programları düzenlemek için Kazakistan koordinasyonunda çalışan bir grup oluşturmaktan mutluluk duyduklarını söylediler. TÜRKSOY'un Türkçe Konuşan Yazarlar Birliği'ni kurmasını takdirle karşılanmaktadır. Türk dünyasında ülkeler arasındaki işbirliği ve ilişkilerin geliştirilmesi ve derinleştirilmesi amacıyla çeşitli alanlardaki kuruluşların faaliyetlerini koordine eden bir himaye kuruluşu olarak Türk Konseyi'nin önemini vurgulanmaktadır (Türkiye Konseyi Dördüncü Zirve Bildirgesi, 2022) .

Türk Konseyi'nin 5. Zirvesi, "Bilgi ve İletişimde İşbirliği" temasıyla 11 Eylül 2015 tarihinde Astana'da düzenlendi. Zirveye Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev başkanlık ederken, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambaev ve TBMM Başkanı İsmet Yılmaz katıldı. Ayrıca üst düzey görüşmeye ev sahibi

ülke Kazakistan'ın daveti üzerine Türkmenistan Başbakan Yardımcısı Sapardurdu Toyliyev de katıldı.Zirvede iletişim ve bilişim alanında işbirliği, ekonomik alanda işbirliği, dış ve güvenlik politikasında işbirliği, sosyal ve kültürel konularda işbirliği, eğitim ve bilim alanında işbirliği, Türk dünyasında kurumsal işbirliği ve diğer konular ele alındı. . vurgu. Konferansta iki taraf, Birliğe üye ülkelerin resmi haber ajansları arasında işbirliğine ilişkin bir Mutabakat Zaptı olan Türk Konseyi İletişim ve Enformasyon Ortak Protokolü'nün imzalanmasından duydukları memnuniyeti dile getirdiler. Ulusal Televizyonlar Arası İşbirliği. Türkiye Konseyi üye devletlerinin kanalları. Türkiye'nin uluslararası bir televizyon kanalı kurma projesi ile ilgili olarak tarafları bu kanalı kurmaya teşvik ettiklerini söylediler. Zirvede, Türk Konseyi Genel Sekreteri ve Türk Kültür ve Miras Vakfı Başkanı Türkiye Devlet Teşkilatının (Zirve Bildirisi) temsilciliğine atandı.

Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi devlet başkanları 3 Eylül 2018'de Kırgızistan'ın Çolpan-Ata kentinde bir araya geldi. Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sooronbay Ceenbekov, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev ve Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ı karşıladı. Ev sahibi ülke Kırgızistan'ın davetlisi olarak Özbekistan Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev ve Macaristan Cumhurbaşkanı Victor Orban katıldı. Özet toplantısının teması "Gençler ve milli spor arasındaki işbirliği" idi. Zirvede gençlik ve spor işbirliği, ekonomi alanında işbirliği, dış politika/güvenlik konuları alanında işbirliği ve uluslararası kuruluşlarla ilişkiler, sosyal alanda işbirliği, medya ve kültürel ilişkiler alanında kararlar aldılar. eğitim ve bilim alanlarında işbirlikleri, Türk dünyasında kurumsal işbirlikleri ve diğer önemli konulardır. Zirvede Danıştay'ın gençlik ve spor alanında dayanışma ve kalkınma girişimlerinin teşvik edilmesi konusu gündeme alındı. 2014, 2016 ve 2018 yıllarında Isık Gölü'nde düzenlenen ve ikinci zirvede gündem olan Dünya Göçebe Oyunları'nı çok takdir edilmektedir. Aynı zamanda ülkelerin gençlik örgütlerini harekete geçirmektir. Altıncı Zirve'nin en önemli noktalarından biri Macaristan'ın Türk Konseyi'nin gözlemci ülkesi statüsüydü (Türk Konseyi Altıncı Zirve Bildirgesi,2022).

Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi Yedinci Zirvesi, "Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin (KOBİ) Desteklenmesi" temasıyla 15 Eylül 2019 tarihinde Azerbaycan'ın

başkenti Bakü'de düzenlendi. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kazakistan-Elbaşı Cumhurbaşkanı ve Türk Konseyi Onursal Başkanı Nursultan Nazarbayev, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sooronbay Ceenbekov, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Macaristan Başbakanı Victor Orban ve Özbekistan Cumhurbaşkanı Cevket Mirziyoyev'i kabul etti. Zirveye Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in davetlisi olarak Türkmenistan Bakanlar Konseyi Başkan Yardımcısı Purli Agamyradov katıldı. Yedinci zirve, Nahçıvan Anlaşması'nın 10. yıl dönümü ile aynı gün gerçekleşti. Özbekistan, her geçen gün büyüyen Türk Konseyi'ne tam üye olma kararı aldı. Zirve Deklarasyonu'nda üye ülkeler işbirliği ilişkilerinin daha da geliştirilmesine olan takdirlerini ve güvenlerini dile getirdiler. Yedinci Zirve Deklarasyonu'nda ekonomik işbirliği, dış/güvenlik politikası işbirliği ve uluslararası kuruluşlarla ilişkiler, kültürel ve sosyal işbirliği, eğitim ve bilimsel işbirliği Türk dünyasında akademik, kurumsal işbirliği ve kuruluşla ilgili konulara değinildi. Türk tarafında Türkiye Ticaret ve Sanayi Odası (TTSO), üye ülkeler arasındaki ticaret ve yatırım iş birliğini geliştirmek için yeni ve güçlü bir mekanizma haline geldi ve Genel Kurul toplantıları 2019'da TTSO göze çarpyordu.Zirvede yaptığı açıklamada, üye devletlerin özel sektörleri arasındaki ilişkileri güçlendirmek için yeni bir Türk İş Portalı (www.turkiobusiness.com) oluşturmakla görevlendirildi. Türk Konseyi'nde kurulması gereken "Türk Ortak Yatırım Fonu" nun adımlarını hızlandırmanın yararlarını vurguladılar (Türk Konseyi 7. Zirve Bildirisi , 2023).

Özbekistan Türk Devletleri Konseyi 1,2,4,5,6 ve 7. Katılım paneli sosyo-ekonomik düzeyde güçlendirilmiştir. Özbekistan'ın Türk dünyası için bu önemli platformdan uzaklaşmasının temel nedeni, 16 Şubat 1999'da Özbekistan Devlet Başkanı İslam Kerimov'un öldürülmesinin de etkisiyle olmuştur.19 Eylül 2019 tarihinde Macaristan'ın başkenti Budapeşte'de Türk Konseyi'nin Avrupa ofisi açılmıştır (Mamadaliyev, 2022:141).

10 Nisan 2020 Zirvesi, Covid-19 salgınının patlak vermesi nedeniyle video konferans yoluyla gerçekleştirildi. Bu zirvede tüm liderler, pandemi sonrası dünyaya hazırlanma gereğini vurguladılar. Dünya Sağlık Örgütü Genel Direktörü Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus da katıldı.Bu süreçte farklı ülkelerde kalan yabancı uyrukluların vize sorunlarının çözülmesi, gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, deneyimlerin paylaşılması

gibi TDT'nin yapması gerekenler masaya yatırıldı (Akşam Gazetesi, 11 Nisan 2020; Lich Gazetesi, 11 Nisan 2020; Yeni Şafak, 11.04.2020).

Dünya Sağlık Örgütü, Çin'in Wuhan kentinde nedeni bilinmeyen vakaların kaydedildiğini söylemiştir. Bir grup hasta üzerinde yapılan araştırma sonuçlarına göre 2020 yılında tanımlanmış bir virüs olarak ortaya çıkmıştır. Çok hızlı bir yayılma süresine sahip olan bu virüsün tüm dünyaya yayılması Türk Keneşi ve Konsey'i de etkilemiştir. bu küresel soruna kayıtsız kalmamıştır. 2020 yılında olağanüstü Devlet Bakanları Konferansı, "Küresel Covid-19 salgınının önlenmesi ve kontrolünde dayanışma ve işbirliği" temasıyla video konferans şeklinde gerçekleştirilecektir. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kazakistan Cumhurbaşkanı Kaasim Comert Tokayev, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sooronbay Ceenbekov, Macaristan Başbakanı Victor Orban, Özbekistan Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev, Türkmenistan Cumhurbaşkanı Gurbangulu Berdimuhammedov, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Genel Sekreter Toplantıya Türk Konseyi'ne mektup Bağdat Amreyev katıldı.

Toplantıya video konferans aracılığıyla Dünya Sağlık Örgütü Genel Direktörü Dr. Tedos Adhanom Ghebreyesus da katıldı. Toplantıya Macaristan Başbakanı gözlemci olarak katılırken, Türkmenistan Devlet Başkanı ve Dünya Sağlık Örgütü Genel Müdürü de toplantıya konuk olarak katıldı. Zirvede 2019 yılında COVID-19 salgınının oluşturduğu küresel tehdide karşı ortak önlem alınması gerektiğini vurgularken, salgının neden olduğu olumsuzlukların iş birliği ve dayanışma ile püskürtüleceğine olan inançlarını vurguladılar (Türk Devletleri Teşkilatı, 2023). Türk Dili Konuşan Ülkeler Gayri Resmi İşbirliği Konseyi, "Türk Dünyasının Manevi Başkentlerinden Biri: Türkistan" temasıyla 31 Nisan 2021 tarihinde düzenlendi. Toplantıya Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Comart Tokayev başkanlık ederken, Kazakistan Birinci Cumhurbaşkanı ve Türk Konseyi Onursal Başkanı Nursultan Nazarbayev, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sadir Japarov, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Özbekistan Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev, Türkmenistan Cumhurbaşkanı Gurbanulu Berdimuhammedov, Macaristan Başbakanı Victor Orban ve Türk Konseyi Genel Sekreteri Bağdad Amreyev. Zirve gününün Nevruz Bayramı'na denk gelmesi nedeniyle bayramı

kutlarken, Meclisin son yıllardaki başarılarına dikkat çektiler. En üstte Türkistan şehrini Türk dünyasının manevi başkentlerinden biri ilan ederler. Türk Konseyi onursal başkanı Nursultan Nazarbayev'in Konseyi yeniden adlandırma girişimini desteklenmektedir.

#### ***8.4 Yeni Adlandırma: Türk Devletleri Teşkilatı***

Türk devletlerinin kurumsallaşmasındaki en önemli gelişmelerden biri teşkilatın yeniden isimlendirilmesi ve uygun şeklinin verilmesi olmuştur. Bu önemli dönüm noktasına 11/12/2021 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Dijital Çağda Yeşil Teknoloji ve Akıllı Şehirler" temasıyla düzenlenen 8. Türkiye Konseyi Zirvesi'nde ulaşıldı. Toplantıyı önemli kılan bir diğer nokta ise İkinci Karabağ Savaşı'ndan sonra yapılan ilk toplantı olması. Zirveye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan başkanlık ederken, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Macaristan liderleri ve (Milletler Teşkilatı) Türkiye, 2023) Genel Sekreteri Bağdat Amreyev hazır bulundu. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu toplantıda teşkilatın adının "Türk Devletleri Teşkilatı" olarak değiştirilmesi kurumsallaşma yolunda atılan en önemli adımlardan biriydi. Bu sıradan bir isim değişikliği değil, Türk devletlerinin çağın ruhuna uygun bir vizyon ve tavır olarak çok önemli bir gelişme kaydettiğinin işaretidir. Bir diğer önemli gelişme ise tarafsızlık ilkesinde her zaman ısrarcı olan ve örgüt işlerine tam olarak katılmayan Türkmenistan'ın bu kez cumhurbaşkanlığı düzeyinde katılması oldu. Bu husus, Türkmenistan'ın önümüzdeki dönemlerde 'ye katılma konusunda daha kararlı bir tavır sergileyeceği varsayımına yol açmaktadır (Şeyban, 2021: 5).

Toplantıda Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Karabağ'daki zaferinden dolayı örgütün en yüksek ödülü olan "Türk Dünya Düzeni Nişanı"nı aldı; Olay, örgütün Karabağ savaşının sonucuna yönelik kurumsal duruşunun bir ifadesi olarak da görülebilir. Organizasyonun yeni isminin yanı sıra zirveye ait görüntüler basına yansıdı, yapılan açıklamalar, karşılıklı diyaloglar ve kurumlar arası iş birliğini gösteren iletilen mesajlar Türkiye kalite açısından yeni bir aşamaya girdi. Zirvede sık sık ikinci Karabağ savaşı, Kırgızistan ve Tacikistan arasındaki anlaşmazlıklar ve Türk dünyasındaki ülkeler arasındaki lojistik sorunlar gündeme geldi (Işıldak, 2022:34).

#### ***8.5 Türk Devletleri Teşkilatı'nın Kişiliği ve Konumlandırılması***

Türk Devletleri Teşkilatı'nın uluslararası teşkilat yapısı hakkında birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışma hem kavramsal hem de kuramsal açıdan ele alındığında örgüt; Sonuç olarak kuruluş, üye devletler arasındaki faaliyetlere ve ilişkilere dayalı uluslararası bir kuruluştur. Bu konuda herhangi bir karşı görüş veya iddia bulunmamakla birlikte tartışılan soru, Türk Devletleri Teşkilatı'nın tasnifinde nerede yer alması gerektiğidir. Bu konunun iyi bir değerlendirmesi için uluslararası kurum ve kuruluşların tanım ve sınıflandırmalarına bakmakta yarar vardır.

Örgüt kavramı ve türleri hakkında araştırma çerçevesinden ayrılmadan şu noktalara değinilebilir. Bilindiği gibi, "bir kuruluş, belirli bir amaç veya eylemi gerçekleştirmek için bir araya gelen örgütler ve bireyler ittifakıdır." Popüler sözlüklerin tanımı budur. Türk Dili Teşkilatı Sözlüğü, "ortak bir amaç veya işe ulaşmak için bir araya gelen kurum ve kişilerin oluşturduğu birlik, oluşum, teşkilat" olarak tanımlamaktadır. Sosyal bilimler alanında ise "belli bir amaca ulaşmak veya bir işi veya hukuki statüyü, kurumsal kimliği ve toplumdaki maddi varlığını sürdürmek amacıyla bireylerin katılımıyla kurulan kuruluşlar" olarak tanımlanmaktadır (Ateş, 2022: 23). Uluslararası örgüt tanımlanırken, örgüt kavramı uluslararası sistem üzerinden değerlendirilmekte ve bağlam içinde içeriğe ulaşılmaktadır.

Davut Ateş'e göre uluslararası örgüt fiziki bir varlık olarak görünür, kurumsal kimliği tanımlanır ve hukuki statüsü tanınır (Ateş, 2022: 23). Uluslararası örgütlerin gelişim tarihi çok eskilere dayanmakla birlikte modern anlamda 19. yüzyılın başlarından itibaren şekillendiği söylenebilir. 1814 Viyana Kongresi'nde formüle edilen "Avrupa Uyumu" bu anlamda bir ilkti. Yüzyılın başında Lahey Konferansı uluslararası kuruluşlar için büyük önem taşıyordu (Hasgüler ve Uludağ, 2012: 51). 20. yüzyılın ilk kapsamlı ve etkili örgütlenmesinin Milletler Cemiyeti tecrübesine göre gerçekleştiğini görüyoruz. "Büyük Deney" olarak bilinen bu gelişme sonsuza kadar devam etmese de evrensellik açısından önemli ve ilk olaydır (Bennett ve Oliver, 2015: 24).

Uluslararası örgütlenme açısından ikinci önemli gelişme ise bugüne kadar devam eden Birleşmiş Milletler süreci oldu. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yeryüzünde barışı sağlamak için kurulan bu örgüt, günümüzde çokça eleştirilse de bir alternatifinin olduğunu söylemek



güçtür. Aynı şekilde dünya düzeni de bu örgütlenme üzerinden işlemektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra küresel ölçekte adeta bir "örgütsel patlama" yaşandı. Her geçen gün çoğalan, belirli operasyonel sorunlar yaşayan, inişler ve çıkışlar yaşayan uluslararası kuruluşların yapı ve işleyişini gözlemlemek, bu alanda çalışan araştırmacılar için zorlu bir görevdir. Dolayısıyla bugün önemli olan uluslararası örgütün kuruluşu değil, istikrarlı olup olmadığıdır.

Uluslararası kuruluşların sınıflandırılması ve sınıflandırılması farklı kriterlere göre yapılmaktadır. Uluslararası kuruluşlar, en genel anlamda, hükümetler arası kuruluşlar ve uluslararası sivil toplum kuruluşları olmak üzere iki kola ayrılmaktadır. Farklı kriterlere göre yapılan sınıflamalarda çok sayıda kuruluşun hangi sınıflandırmaya tabi tutulacağına bilinmesi sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu sınıflandırma türü doğası gereği doktrinseldir ve farklı yaklaşımlarla tanımlanır. Örneğin, uluslararası kuruluşlar coğrafi, ekonomik, teknik, siyasi, askeri dağılım, olay vb. göre genel ve hedefe özel, kalıcı ve zamansal, küresel ve bölgesel olabilir. faaliyetin önceliğine göre (Dedeoğlu, 1998:15) olarak sınıflandırılmıştır. Bir örgütün uluslararası kimliğe sahip olabilmesi için beş temel ögeye sahip olması gerektiğinden bahsedilmektedir. Bu bağlamda, uluslararası örgüt 1) uluslararası bir antlaşma ile kurulacaktır. 2) Uluslararası nitelikte olacaktır. 3) şirket olacak.4) Fonksiyonel bir organizasyon olarak hareket eder. 5) Üyeler arası işbirliğini sağlayacaktır (Çağırın, 2013: 8).

Yukarıdaki hususlar dikkate alınarak, uluslararası teşkilatın türü hakkında spesifik kararlar alınabilir. Bu Anlaşmanın 1. Maddesine göre Bu kuruluş üye devletlerin rızası ile yapılmaktadır. Türk Devletleri Teşkilatı, bir teşkilat olarak, kuruluş antlaşmasına göre uluslararası hukuk statüsüne sahiptir. Üstelik bu kişilik, uluslararası sistemdeki diğer aktörler tarafından da tanınmıştır. Türk Devletleri Teşkilatı faaliyetlerini kurumsal yapısı üzerinden yürütmektedir. Bu yapıyı oluşturan organlar Devlet Başkanları Konseyi, Dışişleri Bakanları Konseyi, Beyazsakal Konseyi, Kıdemli Memurlar Komitesi ve Sekreterliktir. Kuruluş sözleşmesinin 2. maddesinde örgütün faaliyetlerinin amaç ve işlevlerine de yer verilmiştir. Türk Devletleri Teşkilatı'nın ait olduğu uluslararası teşkilatın türü ile ilgili olarak, ayrıntıya girmeden, bu teşkilatın bölgesel bir teşkilat olduğu, üyelere açık olduğu, Kültüre sahip ülkelerin üye olmayabileceği ancak gözlemci üyeliğinin deterministik olduğu

vurgulanmalıdır ( Erkine ve Eray, 2022:1165). Türk Devletleri Teşkilatı ve Çeşitli Uluslararası Teşkilatlar; Dünya Sağlık Örgütü, İslam İşbirliği Konferansı, AGİT, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı vd. işbirliği ile hareket edilir.

## **9. TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI İLE İLİŞKİLİ KURULUŞLAR**

### ***9.1 Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı: TÜRKSOY***

TÜRKSOY, 1992 Ankara Zirvesi'nde çizilen rotayı takip ederek, 12/07/1993 tarihinde Türk Cumhuriyetleri Azerbaycan, Kazakistan, Türkiye, Türkmenistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ın kültür bakanlarının imzalarıyla Almatı'da toplanmıştır. Türk dünyasının eğitim, kültür ve sanat alanlarında işbirliği kuruluş ve işleyiş esası sözleşmesi ile kurulmuştur. 1998 yılında Rusya Federasyonu bünyesinde Özerk Türk Cumhuriyetleri (Altay, Başkurdistan, Hakas, Saha (Yakut), Tataristan ve Tuva), Moldova'nın Gagavuz Özerk Bölgesi ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti kuruldu. Türk dünyasının UNESCO'su olarak anılan TÜRKSOY, yumuşak güç kültürel diplomasisinin temelini oluşturmaktadır (Yıldırım, 2022: 259). TÜRKSOY Birinci Genel Sekreteri, Azerbaycan Cumhuriyeti Kültür Bakanı, sanatçı Polad Bülbüloğlu. Dusen Kaseinov bir sonraki genel sekreterdi. 2022'de Kaseinov, görevi "milliyetçi Kırgız yazar" ünvanını taşıyan Sultan Raev'e verdi. Raev bu görevi 2022-2025 döneminde gerçekleştirecek. Genel Sekreter Yardımcılığı ilk olarak Fırat Purtaş tarafından üstlenilmiş, bu görev Doç.Dr. Bilal Çakıcı 'ye teslim edildi (Kocatepe, 2022: 89). Görüldüğü gibi Genel Sekreter, üye devletlerin yetkilileri arasından atanmaktadır. Böyle bir atama ile eşit temsil ilkesi de uygulanmış olur. TÜRKSOY'un tüm faaliyetleri Türkiye Devletleri Teşkilatı tarafından belirlenir ve yapılan işlemler Ankara'da TÜRKSOY Genel Sekreterliği tarafından yürütülür. Bu çerçevede bilim ve sanat alanında çeşitli etkinlikler (2010-2022), Nevruz Bayramı (2010-2019) ve Türkiye her yıl (2012-2023) dünya kültür başkenti seçilen bir şehir olarak düzenlenmektedir. Bahsedilen yıllar arasında sırasıyla Astana, Eskişehir, Kazan, Merv, Şeki, Türkistan, Kastamonu, Oş, Hiva, Bursa ve son olarak işgalden sağ kurtulan Şuşa (2023 yılı için) şehirleri seçildi. Bu faaliyetler sonucunda bu illerde okula devam oranı 4'te 1'e yükselmiştir (Yıldırım, 2022: 260). Şuşa şehrinin kültürel başkent olarak seçilmesi güçlü bir sembolik öneme sahiptir. Karabağ'ın kültür merkezi olan

bu şehir, kendisini Azerbaycan sanatına adanmış birçok sanatçı yetiştirmiştir. Öte yandan Ermenilerin iddialarına göre İkinci Karabağ savaşından en son kurtulan şehir olarak tarihe geçti. Dünya çapında askeri bir zaferle tanınan Şuşa, kültür başkenti olarak da anılacaktır. Azerbaycan ile Türkiye arasındaki ilişkileri ittifak düzeyine getiren, tarafın her konuda birbirini desteklemekle yükümlü olduğu belge olan "Şuşa Deklarasyonu"nun da bu şehirde imzalandığını belirtmek gerekir. Kültür şehri ilan etme geleneğinin sürdürülmesi bir yandan Türk bilim insanları, aydınları, STK'ları ve meslek gruplarının temsilcilerini bir araya getirirken, diğer yandan etkinliklerin yapıldığı şehirleri kentler haline getirmektedir. Olay Türk dünyası tarafından tanınır hale gelmektedir.

TÜRKSOY, Türkiye dünya ülkeleri arasında kültür ve sanat işbirliği platformu olarak hizmet vermektedir. Bu akımı takiben TÜRKSOY Halk Çalgıları Orkestrası, TÜRKSOY Gençlik Korosu ve TÜRKSOY Gençlik Oda Orkestrası oluşturulmuştur (Türksoy, 2023).

## ***9.2 Türk Devletleri Parlamenter Asamblesi (TÜRKPA)***

TÜRKPA'nın ilk kuruluş girişimleri 17 Kasım 2006'da Antalya'da düzenlenen 8. Türkçe Konuşan Ülkeler Zirvesi'nde yapıldı. 21 Kasım 2008'de İstanbul'da Dolmabahçe Sarayı'nda, İstanbul Sözleşmesi'nin TBMM'de imzalanmasıyla kuruldu. Türkiye cumhuriyetlerinin bakanları Astana'da toplanan İkinci Genel Kurul'da bütçe, sekretarya tüzük ve yönetmeliklerinde hükümler düzenlenmiş, ulusal bayrak ve amblem belirlenmiştir. Diğer genel kurullar 2012'de Bişkek'te, 2013'te Ankara'da, 2014'te Bakü'de, 2015'te Nursultan'da, 2017'de Bişkek'te, 2018'de İzmir'de, 2019'da Bakü'de ve 2021'de Türkistan'da yapılmıştır. En son 11'inci Genel Kurulu 24 Haziran 2022 tarihinde yapılmıştır. 3). Özbekistan'ın Türk Devletleri Teşkilatı'na üye olması öncesinde TÜRKPA heyeti gerekli temasları kurmak üzere Taşkent'i ziyaret ederek Özbekistan Senatosu Birinci Başkan Yardımcısı Sadık Safayev ile görüştü. Türk devletleri arasında parlamenter diplomasi yoluyla işbirliği ve diyalogu geliştirmek, Türk devletleri arasında iş birliğini geliştirmek, ortak kültürel mirasa, ortak değerlere sahip çıkmak, tarih, sanat ve edebiyat, siyaset, sosyo-ekonomik, kültürel, insani, hukuki ve diğer ilişkiler alanlarında ortak değerlere sahip çıkmak. Bu alanlarda gelişme TÜRKPA'nın temel görevlerinden biridir.

### ***9.3 Uluslararası Türk Akademisi (UTA)***

“Türk dünyasında bir akademinin kurulması önerisi 3 Ekim 2009’da Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev tarafından ileri sürülmüştür. Bu öneri üzerine akademi 25 Mayıs 2010’da Astana’da Kazakistan Eğitim ve Bilim Bakanlığı’na bağlı olarak kurulmuştur. Uluslararası Türk Akademisi adlandırılan bu kurum, ABD, Kazakistan, Kırgızistan, Rusya Federasyonu’na bağlı Tataristan, Başkurdistan, Çuvaşistan, Saha (Yakut) Cumhuriyetleri, Özbekistan, Türkiye ve Ukrayna’dan Türkologların da iştirak ettiği törende merkezi açılmıştır. Akademinin faaliyet alanı kapsamında “Türk dili, edebiyatı ve kültürünün tarihsel gelişimine ilişkin çalışmaları korumak, geliştirmek ve yaygınlaştırmak, Türk diline ilişkin araştırmaları koordine etmek ve geliştirmek, Türkiyat çalışmalarını geliştirmek ve bu çalışmalara ilişkin bilimsel araştırmalarda uluslararası iş birliğini artırmak; ortak Türk tarihi ve etnografyası üzerinde kapsamlı çalışmalar yapmak; Türk halklarının kültürel ve manevi mirası hakkında araştırmalar yapmak; Tüm Türk halkları için ortak bir edebi dil yaratma yolunda çaba harcamak; tüm Türk dilleri için geçerli olacak konsolide bir alfabe oluşturmak; üye devletlerin eğitim kurumlarında kullanılmak üzere ortak ders kitapları/öğretim materyallerinin hazırlanması amacıyla çalışmalar yürütmek; Türk Akademisi tarafından istihdam edilen araştırmacılar için farklı eğitim programları düzenleyerek Türkiyat çalışmaları alanında uzmanlar yetiştirmek” gibi görevler yer almaktadır” (Kocatepe,2022:92).

Akademi bugüne kadar "Genel Türk Tarihinin Teorik ve Metodolojik Temelleri", "Doğu Göktürk Hanlığı Tarihi", "Batı Göktürk Hanlığı Devlet Yapısı", "Batı", "Türk Dilleri Tarihi: Karşılaştırmalı" konularını oluşturmaktadır. Türk Dillerinin Sözlüklerinin ve Gramer Yapılarının Yeni Yöntemlerle İncelenmesi", "Göktürk Kağanlığının Çağdaş Tarihi". Türk Dünyasında Bütünleşme Süreci: Sosyal ve Kültürel İlişkiler”, “Bugünün ve Geleceğin Türkçe Terimlerinin İncelenmesi”, “İş Dünyasının Bütünleşme Sürecinde Ekonomik ve İnsani Yönleri”, “Türk Dünyasının Bütünleşme Sürecinde”, “Türkçe” gibi projeler yürütmüştür. ortak yazı: Latin alfabesinin fonetik ve dilbilgisel kanıtı ile pedagojik ve metodolojik modeller" ( Kıdırali, 2015: 603) 300'den Fazla Yazılı Türkiye Tarihi, Türkçe Öncesi Eserler, Eski Türk Bitigleri, Türk Sözlü Edebî Ürünü, Türkçe Eserler Edebiyat Ortak

Türkçesi, Milli Edebiyat Dönemi Eserleri, Türkoloji alanında atalar mirası.org internet sitesinde, Uluslararası Türk Akademisi'nin "Ataların Mirası: Multimedya Vakfı"na, arkeolojik objeler, etnografik objeler, gazete ve dergiler yükleyerek ve haritalar ("Tercüman", "Alem-i Nisvan") katkı sağlamıştır.

Genel Sekreterliğini Ashat Kessikbayev'in yaptığı Uluslararası Türk Akademisi, Profesör Dr. Darhan Kıdıralı'nın başkanlığında birçok kurumla işbirliği anlaşmalarına imza attı. Bu organizasyonun amacı, Türkoloji alanında bilimsel araştırmaları teşvik ederek Türkoloji bilimine katkıda bulunmaktır.

#### ***9.4 Uluslararası Türk Kültür ve Mirası Vakfı***

Türk Devletleri Teşkilatı'nın ilgili kuruluşlarından biri olan Türk Kültür ve Miras Vakfı'nın kurulması kararı 2009 yılında Azerbaycan'da yapılan Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesi'nde ve Başkanlar Zirvesi'nde alınmıştır. 2010 yılında Türkiye'de düzenlenen Türk Dili Konuşan Milletler Devleti Konferansı desteklenmiştir. Türkiye Miras ve Kültür Vakfı'nın tüzüğü, Türk Konseyi'nin 2012'de Azerbaycan, Kırgızistan, Kazakistan ve Türkiye arasında bölünmeler adı verilen ortak ilişkilerin geliştirilmesi ve güçlendirilmesinin önemi üzerine yapılan ikinci zirvesinde imzalandı. Fonun merkezi Bakü, Azerbaycan'dadır. Vakfın ilk başkanı Günay Efendiyeva oldu. Vakıf, desteklediği ve finanse ettiği faaliyet, proje ve programlarla Türk kültür ve mirasının korunması, araştırılması ve tanıtılmasından sorumludur. "Türk kültür ve mirasının korunması, korunması, restorasyonu ve geliştirilmesi için mali yardım sağlar; Türk kültür ve mirasının korunması, restorasyonu ve geliştirilmesi ile ilgili bilimsel ve teknik sorunların çözümüne yardımcı olmak; Türk kültür ve mirasının korunması, restorasyonu ve geliştirilmesi alanında uzmanların yetiştirilmesini desteklemek; seminerler, çalıştaylar, konferanslar, kongreler, saha çalışmaları ve sergiler düzenlenmesine yardımcı olmak; Elektronik veya yazılı bilimsel dergi ve yayınların hazırlanmasına yardımcı olmak; Yarışmalar, festivaller, turnuvalar vb. destek etkinlikleri; Türk halklarının yaşadığı bölgede geleneksel sanat ve zanaatların desteklenmesine, desteklenmesine ve geliştirilmesine yardımcı olur; Fikri mülkiyet haklarının korunması için

sanatçı, zanaatkâr ve diğer sanat yaratıcılarına destek sağlar” ifadeleri vakfın amaçlarını oluşturmaktadır (Uluslararası Türk Kültürü ve Mirası Vakfı, 2023).

### ***9.5 VIII. Zirve: Sonuç Bildirgesi ve 2040 Vizyon Belgesi***

Dijital çağda Yeşil Teknoloji ve Akıllı Şehirler başlığıyla 12 Kasım 2021 tarihinde İstanbul'da düzenlenen 8. Zirve'de Türk Konseyi'nin adı Türkiye Devlet Teşkilatı olarak değiştirilmiştir. Macaristan Başbakanı zirveye geniş ve yüksek katılım sağlarken Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Türkmenistan liderleriyle de katıldı. Bu zirveye kadar daimi tarafsız bir ülke olan Türkmenistan'ın zirvede gözlemci üye olması ve bir süredir yapıya katılmayan Özbekistan Devlet Başkanı Şevket Mirziyoyev'in bu toplantıda hazır bulunması da ayrıca önem arz etmektedir. Türkiye'nin bu toplantıda Dünya Vizyonu 2040 belgesini kabul etmesi, bu zirvenin en önemlisidir. Bu zirvedeki bir diğer önemli konu ise "Kıbrıslı Türklerin Türk Devletleri Teşkilatı'nın faaliyetlerine davet edilme talebini kabul ettiklerini" belirtmeleri ve aynı zamanda Kıbrıslı Türkler için yeni bir fırsat yaratmasıydı. Türk dünyasının gündeminde hiçbir zaman yer almayan Zengezur Koridoru ve Orta Trans-Hazar Koridoru'nun Türkiye'nin Azerbaycan'a yardım etmesindeki etkinliğidir (Isildak, 2022 : 34). Özbekistan'ın bu toplantıdaki yeri Türk dünyası için önemli bir adımdır. Türk Devletleri Teşkilatı sekizinci zirvesinde Türk dünyasının birlik ve beraberliği için önemli kararlar alındı.

VIII. Zirve Sonuçları başlıklı belge, Türk dünyasında işbirliğinin geliştirilmesine ilişkin geniş bir perspektif sunmaktadır. Belgede şu başlıklar yer almaktadır:

- Siyaset, dış politika ve güvenlik alanında işbirliği
- Ekonomi ve sanayi işbirliği
- Halklar arası işbirliği
- Türk dünyasında kurumsal işbirliği
- Üçüncü taraflarla işbirliği

- Örgütsel sorular

Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlığının 30. yıl dönümü münasebetiyle yapılan toplantıda, Türk dünyasının bölgede ve küresel ölçekte ortak çıkarlarının desteklenmesi gereği ve teşkilatın taahhütleri vurgulandı. Zirve Deklarasyonu'nda Türk dünyasının ortak çıkarlarını ilgilendiren konularda istişare vurgusu yapılmıştır. 8. Zirve Bildirisi siyasi, dış politika ve güvenlik konularını vurgular; Ekonomik ve endüstriyel işbirliği, halkla işbirliği; Küresel Kurumsal İşbirliği Türkiye; Üçüncü taraflarla işbirliği; Organizasyon teması. yılında Türk Devletleri Teşkilatının sekizinci zirvesinin teması "Dijital Çağda Yeşil Teknoloji ve Akıllı Şehirler" olmasına rağmen birçok sektörde önemli kararlar alınmıştır. Türk dünyası fikrinin tam olarak gerçekleşmesi için önemli bir nokta da Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Türk Devletleri Teşkilatı üyeleri arasında yer almasıdır. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Örgüt'e Üye Devlet olması da tanınma açısından önemli bir olaydır. 8. Zirve bildirisinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin Kıbrıs'ın örgüte katılma talebini kabul ettikleri belirtildi. Kırgızistan bağımsızlığını kazandığından beri siyasi geleceği tartışma konusu olmuştur. Türk Devletleri Teşkilatı üyeleri, sayılı reform değişikliğini anayasal düzeyde memnuniyetle karşıladıklarını söylediler. Kırgız Cumhuriyeti'nin devam eden demokratikleşmesine desteklerini vurguladılar. Uzun yıllardır Kırgız Cumhuriyeti ile Tacikistan Cumhuriyeti arasındaki sınırın sınırlandırılması konusunda anlaşmazlık var. Bilindiği üzere Türk Devletleri Teşkilatı 6. Zirvede Macaristan'a gözlemci statüsü verildi. Örgüt ile işbirliği 2018'den beri geliştirilmiştir.

Macaristan, Üye Devletlerde diplomatik misyonlar kurmuştur. 8. Zirve'de Macaristan'ın bu stratejik girişimi büyük beğeni toplamış ve Türk Devletleri Teşkilatı Teşkilatı'nın Macaristan Temsilciliği'nin faaliyetleri takdir edilmiştir. Hepimizin bildiği gibi Covid-19 pandemisi ve ülkeler arasındaki karşılıklı bağımlılık bunu bize bir kez daha hatırlatıyor. Zirve bildirisinde, Türk Devletleri Teşkilatı, üye devletler ile gözlemciler arasında 2019 yılından bu yana Covid-19 salgınının patlak vermesi sırasında süregelen dayanışma ve ikili işbirliğinin sürdürülmesine bağlı kalındığını bildirdi. Türk Konseyi'nin gayri resmi zirvesinde Türkistan, Türk dünyasının manevi başkentlerinden biri ilan edildi. Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Cömert Tokayev, gayri resmi zirvede Türkistan'ın Türk halkı için kutsal bir yer ve özlenen

ata yurdu olduğunu vurguladı. Sekizinci Zirve'de Türkistan'da gerçekleştirilen faaliyetleri takdir ettikleri vurgulandı.

27 Eylül 2021'de Afganistan'daki güncel gelişmeleri görüşmek üzere Türkiye Konseyi Dışişleri Bakanları Olağanüstü Toplantısı İstanbul'da yapıldı. 8. Zirve Olağanüstü Toplantısında kabul edilen Deklarasyona istinaden, Afganistan'da insan haklarının korunmasına yönelik siyasi sistem yeniden teyit edildi. Afganistan'dan dünyaya yayılabilecek terör ve göç gibi sorunların ortadan kaldırılması ve ülke içindeki iç karışıklıkların sona erdirilmesi için kapsamlı bir hükümet oluşturulması gereği bir kez daha vurgulandı. İnsani yardım talep edildi. Afganistan'daki güvenlik sorunları ise sadece ülkenin bulunduğu Güney Asya bölgesini değil, tüm Avrasya bölgesini tehdit ediyor. Daha önce Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı bu konuda bir toplantı düzenlemişti. Bu toplantıda Afganistan'ın egemenliğini, bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü teyit ettiler ve Afgan halkının güvenli ve insanca yaşamasına vurgu yaptılar. Afgan halkının ulusal uzlaşma çabalarını destekleyerek katkıda bulunmaya istekli olduklarını beyan ederler (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2023).

Türkiye'nin Dünya Vizyonu 2040 Belgesi, Türk Devletleri Teşkilatı VIII. Devlet Başkanları tarafından 12 Kasım 2021 tarihinde Zirve'de (Türkiye Dünya Vizyonu 2040, 2023) kabul edilmiştir. Belge, küresel kalkınmanın ülkeler üzerindeki etkilerinin üstesinden gelmek için stratejik bir vizyona ihtiyaç duyulduğunu belirtiyor. Türkiye'nin Dünya Vizyonu 2040 belgesi, uluslararası sistemin değişen dinamiklerini dikkate alarak bölgenin ihtiyaçlarına dayalı bir vizyon sunmaktadır. Belge, örgütün gücünü halkların ortak dilinden, kültüründen ve geçmişinden aldığını söylüyor (Türkiye'nin 2040 Dünya Vizyonu, 2023). Türk iş birliğini amaçlayan vizyon belgesi, üye devletlere hem siyasi hem de stratejik açıdan fayda sağlıyor. Stratejik avantajlar ortak projelerden kaynaklanır ve Üye Devletlerin vatandaşlarını birbirine yakınlaştırır. Siyasi çıkar ise, üye devletlerin işbirliği amacıyla karşılaştıkları bölgesel ve küresel sorunların çözümüne katkı sağlaması olarak açıklanabilir. Örgütün amaçları arasında işbirliğini güçlendirmek ve geliştirmek, dayanışma alanı oluşturmak ve kardeşlik ilişkisine sahip üye ülkeler arasında ortak çıkarları birbirine bağlayarak güven ve saygı çerçevesinde



örgüt kurmak yer almaktadır. Bu belge Devlet Başkanlarının Ortak Bildirisi olup bir eylem planı içermektedir.

Vizyon 2040 belgesinde devlet başkanları başarılarının devamı için Türk Devletleri Teşkilatı'na sadık kalacaklarını beyan etmektedirler. Belgede siyasi işbirliği ve güvenliğe önem verilirken, bu yönde çalışan kuruluşlara uygun olarak dış politika konularında üye ülkeler arasında siyasi istişarelerin yürütülmesi, işbirliği ve koordinasyonun artırılması planlanıyor. Çağımızda İslam karşıtlığı, yabancı düşmanlığı ve terörizmle mücadele etmek, üye devletler arasındaki sınırları korumak, uyuşturucu kaçakçılığı, yasa dışı göç, insan kaçakçılığı, silah kaçakçılığı, ekonomik, mali ve siber suçlarla organize bir şekilde mücadelede ortak iş birliğini sağlamak ve göç konularında iletişim ve işbirliği kanallarının oluşturulması vurgulanmıştır. Ekonomik işbirliğinin geliştirilmesine ilişkin hususlara da “üye ülkeler arasında sermaye, hizmet, teknoloji ve serbest dolaşımın sağlanmasına yönelik çalışmalar yapmak, ekonomik büyüme politikaları geliştirmek, ortak altyapı projeleri oluşturmak ve finanse etmek, yatırımları teşvik etmek” vizyon belgesinde yer verildi. Gençleri teşvik etmeyi ve kadın girişimcileri desteklemeyi hedefliyoruz” dedi. Vizyon belgesi 'de bahsedilen ulaşım ve gümrük hükümlerinde Zangezur Koridoru'nun önemi vurgulanmıştır. Böyle bir sorunun vizyon belgesinde yer alması, Türkiye ve Azerbaycan'ın Karabağ'ın 2. Ancak Ermenistan, ulaşım yollarının açılmasına ilişkin, Savaşı Bitirmek İçin Üçlü Deklarasyon'da belirtilen taahhütleri bugüne kadar etkin bir şekilde yerine getirmemiştir. Ancak Zangezur koridorunun açılması ve bu kapsamda diğer demiryolları ve otoyolların hizmete açılması, Ermenistan'ın içinde bulunduğu son derece ağır ekonomik ve sosyal darboğazdan kurtulması için sağlam bir reçetedir. sayılı vizyon belgesine göre, Üye Devletlerin gelecekteki hedefleri arasında “BİT (bilgi ve iletişim teknolojisi) alanındaki politikaların uyumlaştırılması, e-devlet ve e-hizmetler alanında program ve projelerin geliştirilmesine önem verilerek” yer almaktadır. Ticaret, ulaşım, sağlık ve eğitim, siber güvenlik alanında işbirliği kurmak, kozmoloji alanında bilim insanlarının işbirliğini teşvik etmek önemli hedefleri oluşturur. Vizyon literatüründe yer alan bir diğer önemli konu da enerjidir. Gün geçtikçe gelişen Türk devletleri işbirliğinin muhtemelen lokomotif gücünü teşkil eden konuların başında enerji gelecektir. Günümüzde gelişen olayların etkisiyle

Avrupa’da yaşanan enerji krizini dikkate aldığımızda Türkiye ve Türk dünyasının bu konuda yürütecekleri ortak çalışmalar sadece ekonomik olarak değil aynı zamanda siyasi düzlemde ve güvenlik konusunda da yapıcı çözümler sunmalarına vesile olacaktır. Belgede belirtildiği gibi “Üye Devletlere güvenli, sürdürülebilir, rekabetçi ve uygun fiyatlı enerji sağlamak amacıyla politikaların koordinasyonu, enerji ticaretinin teşviki, yatırımlar, enerji ürünlerinin üretimine katılma, araştırma ve teknolojik işbirliği yoluyla Üye Devletler arasında enerji alanında stratejik ortaklık kurma, Avrupa ve küresel enerji güvenliğine katkıda bulunmanın yanı sıra Üye Devletlerin talebini karşılamak ve onlara alternatif güzergâh sağlamak amacıyla bölgede Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum, Güney Gaz Koridoru ve bileşenleri TANAP ve TAP gibi stratejik enerji altyapı projeleri geliştirme, Özellikle güneş, biyoenerji, rüzgar, nükleer gibi yenilenebilir enerji alanlarında ortak yatırımlar, bilgi, tecrübe ve uzmanlık alışverişi yoluyla enerji çeşitlendirmesi ve temiz/yeşil enerji için Üye Devletler arasında işbirliğini sağlama, Maliyeti düşürmek, modern enerji teknolojilerinin kullanımını artırmak ve petrokimya ürünlerinin ortak üretim ve dağıtımını sağlamak amacıyla araştırma ve inovasyon yapmak üzere hükümetler ve özel sektörler arasında yakın işbirliğini sağlama, Kentsel ve kırsal bölgelerdeki hane halkı ve topluluklar için uygun fiyatlı temiz/yeşil enerji taşıyıcılarına ve son kullanım hizmetlerine evrensel düzeyde erişim sağlama, Entegre Türk Enerji Pazarı kurulması yoluyla Üye Devletler arasında enerji işbirliğinin kurumsallaştırılması, Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) ve Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı (IRENA) ve Enerji Şartı dâhil, ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere uluslararası kuruluşlarla yakın işbirliği kurma” şeklindedir.

Vizyon belgesi turizm, sağlık, çevre ve tarımı kapsarken, insandan insana kalkınma vizyonu beş başlık altında sunulmaktadır. Vizyon Belgesi 2040'ta uluslararası kuruluşlarla işbirliği, insani yardım ve kalkınma işbirliği, üçüncü taraflarla işbirliği olarak ele alınmaktadır.

## İKİNCİ BÖLÜMÜN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

Tezin bir diğer çıkış temasını oluşturan “Enerji Lojistiği Perspektifinde Türk Devletlerinin Durumu” çerçevesinde ikinci bölümü içerik olarak değerlendirdiğimizde; enerji ve enerji lojistiği kavramından Türk Devletleri Teşkilatı ile ilgili kuruluşlara kadar pek çok konu bu aşamada incelenmiştir.

Tezin birinci araştırma sorusu “Türk devletleri enerji potansiyeli nedir?” olarak belirtilmiştir. Bu soruya cevap niteliği taşıyan “Türk Devletlerinin Ekonomik Potansiyeli” başlığı altında incelenen; Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve KKTC’nin ekonomileri incelenmiştir. Bu konu başlığından hareketle; Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan’ın petrol rezervlerinin dünya petrol piyasasında önemli bir yer tutabilecek potansiyele sahip olduğu görülmüştür. Türkmenistan’ın ise dünyanın en büyük dördüncü doğalgaz üreticisi unvanı taşıması doğal gaz konusundaki gücünü yansıtmaktadır. Kırgızistan, ekonomik büyüme için güçlü bir temel oluşturan maden kaynakları, su ve tarım arazileri açısından zengin bir ülke olup hidroelektrik güç bakımından üretici durumdadır. Zengin kömür yatakları bulunmasına rağmen Kırgızistan’ın bu alandaki yatırımları yetersiz bulunmakta ve devlet güdümünde faaliyetler yapılmaktadır.

Tezin ikinci araştırma sorusu “Türk devletleri var olan enerji potansiyellerini etkin ve verimli kullanmakta mıdır?” olarak belirtilmiştir. Yapılan doküman analizleri ve incelenen veriler ışığında Azerbaycan dışında enerji potansiyelini etkin kullanan ülke tespit edilememiştir. Azerbaycan bu etkinliğini boru hattı taşımacılığında bugüne kadar yapmış ve hala planlanan yeni boru hattı yollarına borçludur. Azerbaycan, enerji sektöründe dikkatleri üstüne çeken bir ülke olmayı başarmıştır. Hele ki Rusya- Ukrayna Savaşı’nın gündeme gelmesiyle Rusya’dan enerji temini yapmak istemeyen ve kısıtlamalar getiren AB ülkeleri için Azerbaycan cazip bir ülke konumundadır.

Türkmenistan dünyanın dördüncü en büyük doğal gaz üreticisi unvanını taşımasına rağmen enerji lojistiğinde etkin değildir. Zira ülkede boru hattı yapılarının SSCB döneminden kalmış eski sistemler olması ve yeni boru hattı projelerinde girişken olmaması ülkede varolan enerji potansiyelini verimli kullanma konusunda engel teşkil etmektedir.

Türkmenistan'ın Türk Devletleri Teşkilatı'nda halen gözlemci ülke olarak yer alması ve Trans Hazar Projesi imza aşamasındayken bir takım sebepler öne sürülerek bekletilmesi Türkmenistan'ı enerji pazarında tek başına bırakan etmenlerdir. Öyle ki Türkmenistan günümüzde enerji taşımacılığını halen Rusya üzerinden gerçekleştirmektedir.

KKTC'nin ana kara altında bilinen birincil enerji kaynağı tespit edilememiştir. Fakat bulunduğu Akdeniz Bölgesi özellikle petrol bakımından zengin bir alandır. Kıta sahanlığı problemleri, Rus kesiminin KKTC sularında istediği gibi arama yapması ve Türkiye enerji araması yapmak istediğinde bir takım sebepler öne sürülerek ötelenmeye çalışması aslında KKTC için temel problemin diğer ülkeler tarafından tanınmaması olduğunu ortaya koymaktadır. Zira o adada KKTC yokmuş gibi gerek Rum kesimi gerekse diğer Akdeniz ülkeleri hatta büyük enerji şirketlerinin faaliyetlerine devam etmesi en büyük göstergelerden yalnızca biridir. Ülke içinde denetim mekanizmasının etkin olmaması; plan, proje, ülke hedefleri gibi çalışmaların yetersiz olması ülkenin en büyük sorunlarından biridir. Bunlara karşın KKTC, yenilebilir enerji kaynaklarından özellikle güneş ve rüzgar enerjisi yatırımlarına önem vermektedir.

Tezin üçüncü araştırma sorusu "Türkiye enerji lojistiğinde jeopolitik konumunu nasıl kullanmaktadır?" olarak belirtilmiştir. Hem birinci bölümde hem de ikinci bölümde üstünde sıklıkla durduğumuz konu budur. Zira Türkiye, petrol ve doğal gaz gibi enerji çeşitlerinden yeterli miktarda rezerve sahip olmasa da enerji lojistiği konusunda bu kadar faal olmasının altında yatan en büyük etkenlerden biri jeopolitik konumudur. Ayrıca Türkiye, deniz sahasında her türlü hukuki kurallara uyarak ve ülkelerin kıta sahanlığını ihlal etmeden arama ve sondaj çalışmaları yapmaktadır. KKTC'nin de yer aldığı Akdeniz Bölgesinde arama çalışmaları yapmak isteyen Türkiye için bu durumdan rahatsız olan ülkeler tarafından bir takım engeller çıkartılsa da başarılı diplomatic ilişkiler sayesinde bu engelleri aşmaktadır. Türkiye'nin gayreti başta KKTC ve Türkmenistan olmak üzere tüm Türk Devletleri'ne örnek olmalıdır.

Tezin dördüncü araştırma sorusu "Türk devletleri günümüzde giderek artan siyasi kaos ortamında enerji ve lojistik konularında birbirleriyle nasıl bir ilişki gerçekleştirmektedir?"

olarak belirtilmiştir. Bu kapsamda Türk devletlerinin birbirleriyle olan ilişkilerinin temelini atan bağ olarak Türk Devletleri Teşkilatı gösterilmelidir. Zira sistematik bir yapıya sahip olan teşkilatın çeşitli etkinlik, seminer, konferans vb. Oluşumlarla Türk devletlerinin birbiriyle olan ilişkisini canlı tutmaya çalışmaktadır. Enerji ve lojistik konularında Türk devletlerinin ortak bir ilişki gerçekleştirilmesi için Türk Devletleri Teşkilatı ile birlikte hareket etmeleri önerilmektedir. Türk Devletleri Teşkilatı sadece ortak kültür ve ortak dil konularında faaliyet gösteremeyecek kadar güçlü ve sistematik bir teşkilattır. Bu hususta imza aşşamsında kalmış boru hattı projeleri başta olmak üzere yeni projelerin plan, program ve hayata geçirilme süreçlerinde Türk Devletleri Teşkilatı aktif rol oynayabilecek bir potansiyeli barındırmaktadır.

Ayrı ayrı ülke ekonomilerinin değerlendirildiği “Türk Devletlerinin Ekonomik Potansiyeli” başlığında özellikle yukarıda saydığımız Türk devletlerinin Sovyet Rusya Rejimi’nin egemenliği ve egemenliğinin sona ermesinden sonra kazanmaya çalıştığı ekonomik ve siyasi bağımsızlık mücadeleleri incelenmiştir. Ayrıca “Avrasya Temelli Ekonomik Örgütlerin Dönüşümü” başlığı altında incelenen; Avrasya Ekonomi Topluluğu, Avrasya Gümrük Birliği ve Avrasya Ekonomik Birliği gibi ekonomik işbirliği dayanışmaları siyasi kimliklerini geç kazanan Türk devletlerinin dünya ekonomisinde yer alma çabalarının göstergelerinden biridir. Ayrıca Türk Devletleri Teşkilatı oluşumu bu durumun en güzel örneğidir. Zira bu teşkilat Türk devletlerini sadece ekonomik anlamda değil; eğitim, strateji, kültür gibi pek çok farklı değer ve durumlarda birleştirmeyi amaçlamaktadır.

Tezin beşinci araştırma sorusu “Son yıllarda çalışmaları tamamlanan ve faaliyete geçen başta TAP, TANAP, BTE gibi boru hatları olmak üzere çalışması planlanan birçok boru hattı projesiyle Türk devletlerinin enerji lojistiğindeki önemine katkısı nedir?” olarak ifade edilmiştir.

Birinci bölümün “Boru Hattı Taşımacılığı” başlığı desteklemekle birlikte ikinci bölümde yer alan “Bölgesel Bir Aktör Olarak Türkiye” ve “Türkiye’nin Jeostratejik ve Jeopolitik Konumu” başlıkları da desteklemektedir. Bu araştırma sorusu tezin her iki bölümüne de hakimdir. Zira; TAP, TANAP, BTE gibi boru hattı projeleri Orta Asya’da yer alan Türk

devletlerinin ve bilhassa Azerbaycan doğalgazının Avrupa'ya taşınması ve bu ulaştırmanın Türkiye üzerinden gerçekleştirilmesi en güzel örnektir. Türkmenistan'ın da bu ulaştırma projesinin içine dahil olması en büyük temennilerden biridir.

Tezin altıncı araştırma sorusu “Türk Devletleri Teşkilatı'nın Türk devletlerinin ortak enerji projeleri geliştirmesindeki misyonu nedir?” olarak ifade edilmiştir. Aslında tezin dördüncü araştırma sorusunun açıklanması kısmında bu soruya da cevap bulmak mümkündür. Türk Devletleri Teşkilatı'nın en önemli misyonu Türk dilleri konuşan devletler arasında kapsamlı iş birliğini teşvik etmektir. 2011 yılında gerçekleştirilen ilk zirve olan birinci zirve “Ekonomik ve Ticari İşbirliği” temasını içermektedir. Fakat devamında gerçekleştirilen zirveler bu temadan uzaktır. Azerbaycan'da gerçekleştirilen üçüncü zirvenin teması “ulaştırma” olmasına rağmen ulaştırma, lojistik, boru hattı taşımacılığı gibi konular bir zirveye sığamayacak kadar derin konular olup birlik ve uzlaşıcı bir şekilde hareket etmek temel esası içermektedir.

Rusya; Ukrayna-Rusya Savaşı'na kadar dünyaya hem petrol hem de doğalgaz konusunda tedarik sağlayan en güçlü ülke konumundaydı. Fakat savaşla birlikte Avrupa ülkeleri Rusya'ya yaptırım uygulamaya başladılar ve bu enerji sıkıntısını giderebilecek yeni arz arayışlarına girmişlerdir. Bu doğrultuda Rusya'ya en iyi alternatif zengin enerji potansiyeli olan Türk devletleridir.

Tezin altıncı araştırma sorusu “Türk devletlerinin Türk Devletleri Teşkilatı dışında farklı uluslararası örgütler içerisinde yer almaları iktisadi açıdan nasıl bir durum sergilemektedir?” olarak ifade edilmiştir. Bu doğrultuda “Türk Devletleri Teşkilatı” ve “Türk Devletleri Teşkilatı İle İlgili Kuruluşlar” başlığı altında incelenen bu kuruluşlar bu karlı pazara girebilmenin ve güçlü bir aktör olabilmenin aynı zamanda “birlikte” olabilmenin adımını atmaktadırlar ve yeni projeler geliştirmeye devam etmektedirler.

Aynı zamanda “Uluslararası Örgütler ve Türk Cumhuriyetlerinin Ortak Üyelikleri” başlığı altında incelenen ekonomik işbirliği örgütleri, Türk devletlerinin bağımsızlıklarını kazandıklarından bu yana küresel ticaretin bir parçası olabilmenin gayretini gösterdiğini ve halen daha gelişen diplomasi ve iktisadi planların da buna ışık tuttuğunun en güzel

ifadesidir. Birkaç Türk Devleti'nin ortak yer aldığı uluslararası örgütler olduğu gibi tekil olarak da farklı örgütlerde yer aldıkları görülmektedir. Bu durum siyasi komşuların farklı olması, ülkenin kendi siyasi duruşu vb etkenlerden dolayı kaynaklanmaktadır. Çeşitli uluslararası örgütlerde yer almaları olumlu olarak bakılsa da temel amacın birlikte daha güçlü olduğumuz ve bu doğrultuda hareket edilmesi arzusudur.

## **TARTIŞMA**

Araştırmanın bir kısıtı olarak enerji lojistiğinde sadece petrol ve doğal gaz temelli çalışılmış olması gösterilebilir. Bunun sebebi boru hatlarıyla taşınabilen enerji kaynakları olmasıdır. Araştırmanın konu bütünlüğüne uymadığı gerekçesiyle birincil enerji kaynaklarından petrol ve doğal gaz dışındakileri ile yenilebilir enerji kaynakları çalışmaya dahil edilmemiştir.

İlgili literatür taraması incelendiğinde hem Türkiye'deki boru hattı taşımacılığını hem de bir bütün olarak Türk Devletlerinin enerji potansiyelini birlikte inceleyen bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Literatürdeki bu boşluğu doldurmak hedeflenmiştir. Bu doğrultuda Tümavarımsal – Tematik Yaklaşım yönteminden hareket edilerek yoğun bir şekilde doküman analizi yapılmıştır. Çalışmanın betimsel bir yaklaşım izlediği söylenebilir.

Araştırma soruları genel itibariyle beklentilerim ile uyumlu olup Türkmenistan'ın bir bütün olarak Türk Devletleri içinde “gözlemci” olması beklentimle ters düşmektedir. Ayrıca Kırgızistan'ın petrol ve doğal gaz konusunda Orta Asya'da yer alan diğer Türk devletleri gibi rezervlere sahip olmaması beklentimle ters düşen bir başka husustur.

Elde edilen bulgular pratikte Türk devletleri enerji potansiyelini merak eden ve Türkiye'nin jeopolitik ve Jeostratejik konumu itibariyle enerji lojistiği kapsamında nasıl aktif rol oynadığını araştırmak isteyen akademisyen ve araştırmacılara ışık tutacaktır.

Ayrıca başta Türk Devletleri Teşkilatı'nda yer alan ülkeler olmak üzere Türk Dünyası'nın enerji potansiyelini öğrenmek isteyen ve geleceğin ışık saçan ülkeleri olma yolunda emin adımlarla ilerlemelerini merak eden siyasi şahsiyet ve idareciler için bu çalışma bir rehber olma özelliği taşımaktadır.

## SONUÇ ve ÖNERİLER

“Sonuç ve Öneriler” bölümünde Türk devletlerinin enerji potansiyelinin değerlendirilmesi Türk Devletleri Teşkilatı ile birlikte yorumlanmaktadır. Zira Türk devletlerinin varolan ve varolmaya devam eden ekonomik işbirliğinin hukuksal ve diplomatik tarafı şüphesiz Türk Devletleri Teşkilatı’dır.

Türk Devletleri Teşkilatı, Türk devletleri arasında ortak bir kimlik anlayışı üzerine kuruludur. Bu özellik, ortak bir Türk kimliği anlayışının ahlaki ivmesini ve uluslararası kabulünü sürdürmek açısından son derece önemlidir. Bazı istisnalar dışında bugünkü bağımsız Türk cumhuriyetleri, Soğuk Savaş’ın sonunda ve Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Bağımsızlığın ilk yıllarından itibaren Türk Cumhuriyetleri arasında bir yaklaşma süreci yaşanırken, ilk ortak kurumlar şekillenmeye başlamıştır.

1992 yılından bu yana Türkiye Cumhuriyetlerinin devlet başkanlarının bir araya geldiği zirveler, kurumsallaşma yolunda atılan ilk adımlardır. Ayrıca genel liste için; Türkiye, Kırgızistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan ve Özbekistan kültür bakanlarının imzaladığı anlaşma ile 1992 yılında TİKA’nın (Türk Koordinasyon ve İşbirliği Ajansı) ve 1993 yılında Uluslararası Türk Kültür Teşkilatı TÜRKSOY’un kurulması önemli gelişmelerdir. Birçok özerk Türk cumhuriyeti de bu örgüte gözlemci üye olarak katılmaktadır. Periyodik zirvelerin içeriği yıldan yıla farklılık gösterse de 2009 yılında Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan arasında imzalanan nihai Nahçıvan Anlaşması, Türk devletleri arasındaki işbirliğini Türkiye’yi örgütsel düzeye yükseltmiştir. Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi olarak kurulan örgütün adı 2018 yılında Türk Keneşi olarak değiştirilmiştir. Bu süreçte Özbekistan ve Türkmenistan’ın bir kısmı gelişmelerin dışında kalmak istemektedir. Türkmenistan’ın tavrının temelinde her ne kadar benimsediği "hakkaniyet ilkesi" yatsa da Özbekistan’ın Türkiye’ye göre uzak siyasi güç konumu bu durumun oluşmasında etkili olmuştur.

Görüldüğü gibi Türk Devletleri Teşkilatının hukuki statüsü bulunmakta ve bu konuda hak ve yükümlülüklerle sahip olabilmektedir. Dolayısıyla Türk Devletleri Teşkilatı siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda geniş çaplı ve çok boyutlu işbirliği alanlarında faaliyet gösteren



uluslararası bir kuruluştur. Örgüt ayrıca dünya çapındaki büyük küresel ve bölgesel kuruluşlarla uluslararası ortaklıklar kurmuştur.

Önemli bir olay da Türk Konseyi'nin 12 Kasım 2021'de İstanbul'da gerçekleştirilen zirvede Türk devletleri arasında kapsamlı ve çok taraflı iş birliğini geliştirmek amacıyla adını Türk Devletleri Teşkilatı olarak değiştirmesi; bu sadece bir isim değişikliği değil, aynı zamanda söz konusu ülkelerin Türklükten yana siyasi irade göstermesi anlamına da gelmektedir. Türk Devletleri Teşkilatı bünyesinde yer almayan TÜRKPA, TÜRKSOY, Türk Kültür ve Miras Vakfı ve Türk Akademisi gibi kuruluşlar, ülkeler arasındaki iş birliğine yönelik zengin ve çok boyutlu içerikler katan üstün nitelikli kuruluşlardır. Başta Kazakistan olmak üzere diğer devletler tarafından bu örgütlerin kurulmasına yönelik tekliflerin yapılmış olması takdire şayandır. Türk devletleri arasındaki işbirliği ve bütünleşme gelişiminin bundan sonraki aşamalarda nasıl ilerleyeceği yakından izlenmektedir.

Sağlıklı bir işbirliği ve bütünleşmenin tesis edilmesi halinde, Türk Devletleri Teşkilatı kendisini bölgesel bir güç olarak sunacak; ancak başarısı iki faktöre bağlı olacaktır.

- 1) Türk devletlerinin rasyonel güç kullanımı (kültürel ve ekonomik potansiyeli),
- 2) Uluslararası sistemde büyük güç rekabetinin gelişme yönü. Bu iki faktörden ikincisi dışsal ise, birincisi doğrudan doğruya Türk Devletlerinin siyasi iradesine bağlıdır. Dolayısıyla Türk Devletleri Teşkilatı'nın geleceği, bu teşkilatı oluşturan devletlerin güç birliği ile doğrudan ilgilidir.

Gelişen ve değişen uluslararası sistemde dünya güçlerinin baskılarına karşı koymanın en kesin yolu, bu sistem çerçevesinde sağlıklı bir uyum ve birliktelik sağlamaktır. Türk devletleri arasında birliğin pekişmesi ve gelişmesi ikili ilişkilerin yanı sıra çok boyutlu örgütsel işbirliğinin güçlendirilmesiyle mümkün olacaktır. Dünyanın enerji merkezlerinden biri olarak bilinen bu coğrafi bölgenin jeopolitik açıdan da önemli olduğunun altı çizilmelidir. Türkiye, Türkmenistan ve Azerbaycan arasında yapılan müzakerelerde varılan anlaşmaya göre Türkmenistan ve Azerbaycan'dan gelen doğal gaz Türkiye üzerinden Avrupa pazarına ihraç edilecektir. Türk devletlerinin ikili ilişkiler ve teşkilat çerçevesinde geliştirdikleri enerji

politikaları, Türkiye'nin enerji iletim üssü olma avantajıyla güçlenmektedir. Bu alandaki gelişmeler, Türk devletlerinin orta vadede ortak çıkarlar temelinde olumlu sonuçlar elde edeceği inancını pekiştirmektedir.

Türk Devletleri Teşkilatı bünyesinde yapılacak önemli çalışmalardan biri de ülkelerin hukuk sistemleri ve uygulamaları arasında uyumun sağlanmasıdır. Bilhassa uluslararası adalet, ticaret hukuku ve gümrük hukuku alanında ikili ve çok taraflı anlaşmalar yoluyla genel anlaşmaların akdedilmesi gerekmektedir.

Bir diğer önemli husus ise, hareket serbestisi ile hareket serbestisinin kuruluş genelinde geçerli olmak kaydıyla eşit şekilde uygulanmasıdır. Bu anlamda Türkiye deneyimi, vizesiz gidiş-dönüş seyahat ve seyahat haklarının tanımı açısından diğer ülkelere örnek teşkil etmektedir. Türk Devletleri Teşkilatı'nın son 8 ve 9. zirve olumlu ilerlemektedir. Önceleri isim vermekte bile güçlük çeken, zaman zaman ortak dil olan Rus dili üzerine teşkilat toplantıları yapmaktan çekinmeyen Türk Devletleri Birliği, bugün hem ismiyle hem de aldığı kararla tanımlanan bir konuma sahiptir. Bunun en bariz örneği Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin örgüte gözlemci üye olarak kabul edilmesidir. Türk devletleri arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerin yükselişe geçtiği günümüzde işbirliği açısından zayıf halka savunma sanayi ve askeri işbirliğidir.

Nitekim Türkiye'nin Ortadoğu'dan Karadeniz'e kadar yakın ve uzak coğrafyası düşünüldüğünde; Akdeniz'den Kafkaslar-Orta Asya ve Afrika'ya kadar hemen tüm bölgeler için “enerji” konusu başlı başına bir işbirliği ve rekabet alanı olarak öne çıkmaktadır. Ankara, bu bölgelerin her birinde diplomatik, ekonomik veya enerji geçiş yolu olarak bulunmaktadır. Bölgesel oyuncularını bir adım öteye taşıyarak küresel bir güç olma potansiyeline sahip olan Türkiye, stratejik dayanıklılığı sağlamak için tüm gücüyle hareket etmelidir. Bu aşamada enerji işbirliği Türkiye coğrafyasının kendini kanıtlanması için önemli bir adım olup, bundan sonraki aşamada eğitim, teknoloji, kültür, diplomasi gibi alanlarda yatırımlarla desteklenmesi gerekmektedir.

Ülkemizin boru hattı taşımacılığı konusunda coğrafi konumu itibariyle AB, Orta Doğu ve Asya ülkeleri ile kültür ve ekonomi alanında yakın ilişkileri bulunmaktadır. Dünyanın

önümüzdeki yıllarda artacak olan enerji talebini karşılayabilmek için diğer modlarda boru hattı taşıma sisteminin payı artırılmalıdır. Ülkemiz adına erken bir tarihte Asya'dan Avrupa'ya ve Kuzey'den Güney'e taşınacak enerji kaynaklarının transferinde enerjinin ötesine geçmek için gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Bunun için ülkemizde inşaatı devam eden petrol ve doğalgaz boru hattı projelerinin bir an önce bitirilmesi ve yeni projelerin planlanmasına başlanması gerekmektedir. Bu hatlar, ülkemizin stratejik önemini ve ekonomik kalkınmasının artmasına yardımcı olacaktır. Bu nedenle ülkemizden Avrupa'ya taşınan Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) ve Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (TAP) projeleri ülkemiz için çok önemlidir. Bununla birlikte ülkemizde boru hatları yapılmış ve yapılması devam eden; Rus Doğal Gaz Hattı, Yunan Hattı, Yeşil Hat, İran Doğal Gaz Boru Hattı, Şah Deniz Yolu, Trans-Hazar Hattı-Kazakistan gibi güzergâhlarla ülkemiz bu alandaki etkinliğini artıracaktır. Ülkemiz, bu alanda inşa etmek ve verimliliği artırmak için planlanan boru hattı projelerine katılmalı ve önemli etkiye sahip ilişkiler kazanmalıdır. Bu projelerde özellikle ülkemiz adına projede fiyat uygunluğu sağlanmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda, diğer ülkelerdeki enerji kaynaklarının yüksek fiyatlarla değil, yeni projelerle düşük maliyetle ülkemize getirilmesi için çaba sarf edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda ülkemizin, tarih ve kültür bakımından pek çok ortak yönümüz olan kardeş ülkelerle dostluğunu güçlendirmesi gerekmektedir. Hayata geçirilen ve uygulanacak projeler, ülkemize teknoloji alanında katkı sağlayacak, ulaşım maliyetlerini azaltacak, iş tecrübesi kazandıracak, yeni iş imkânları yaratacak ve daha birçok alanda fayda sağlayacaktır.

Türk Cumhuriyetleri arasında enerji sektöründeki işbirliğinin büyük ekonomik ve stratejik öneme sahip olduğu değerlendirilebilir. Enerji işbirliği, ikili ve TDT çerçevesindeki ilişkilerin gelişmesine iki şekilde katkıda bulunur. Birincisi enerjinin tüm ülkelerin ekonomisi ve güvenliği için stratejik önemi, ikincisi ise dünya çapındaki Türk cumhuriyetlerinin petrol ve doğal gaz kaynakları ile ilgilidir. Özellikle Hazar Denizi'ne kıyısı olan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan, petrol ve doğal gaz rezervlerinde dünya lideridir. Özbekistan da aynı ölçüde olmasa da önemli petrol ve gaz rezervlerine sahiptir. Kırgızistan ise bölgenin önemli hidroelektrik potansiyeli olan ülkelerinden biri olarak dikkat

çekmektedir. Başta güneş enerjisi olmak üzere Türk dünyasındaki yenilenebilir enerji kaynaklarının potansiyeli de oldukça yüksektir.

Türk devletlerinin enerji iş birliğinin daha da gelişmesine katkı sağlayacak önemli bir faktör, Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkaslar Türk Cumhuriyetleri ile Avrupa'daki enerji piyasası arasındaki konumu olarak değerlendirilebilir. Türkiye, Doğu ve Güney'deki enerji üreticileri ile Avrupa pazarındaki enerji tüketicilerini bir araya getirebilecek bir enerji merkezi olma potansiyeline sahip bir ülkedir. Enerji merkezli konumu, özellikle ortaya çıkan enerji krizleri nedeniyle son zamanlarda dikkatleri üzerine çekmiştir.

Doğu-Batı Enerji Koridoru'nun en önemli enerji merkezi olmasının yanı sıra, ihracata dayalı endüstriyel kalkınma stratejisi nedeniyle Türkiye'nin diğer cumhuriyetlerinden enerji kaynakları ithal edebilen güvenilir bir pazar olarak da görülebilir. Orta Asya ve Kafkasya Türk Cumhuriyetleri, Avrupa ve Türkiye'nin enerji arzına katkıda bulunabilecek en güvenilir kaynak olarak kabul edilmektedir. Türkiye ile diğer Türk cumhuriyetleri arasında büyük bir enerji işbirliği potansiyeli bulunmaktadır. Bu potansiyelin gelişmesinin önündeki engeller, Türk Devletleri Teşkilatı çerçevesinde birleşerek aşılabılır. Trans-Hazar Projesi (THP): Türkmenistan'ın Türkiye ile Azerbaycan arasındaki gaz boru hattı projelerine katılmasıyla yeni projeler geliştirilebilir. Çünkü Hazar Denizi'nin statüsü konusu bölge ülkelerinin rızasıyla çözüme kavuşturulmuştur ve THP için hukuki bir sorun bulunmamaktadır.

Kazakistan'ın dünyadaki işbirliğine aktif desteği ile Türkiye, yeni projelere katılmaya diğer ülkeleri de teşvik etmektedir. Kazak hükümeti bir yandan Türkiye'nin kendi ülkesinde enerji sektöründe yatırım yapmasına izin verirken, diğer yandan Türkiye ile Azerbaycan arasındaki enerji işbirliğine olumlu bakmaktadır. Hazar ötesi projelerde Kazakistan'ın da aktif rol oynaması beklenebilmektedir.

Kırgızistan'ın sahip olduğu büyük su potansiyelini kullanarak hidroelektrik alanında Orta Asya ülkeleriyle işbirliği yaptığını belirtmek gerekir. Bu durum, Türkiye'nin Kırgızistan ve diğer Türk cumhuriyetlerinde elektrik sektöründe yatırım yapması ve işbirliği yapması için ciddi bir fırsat sunmaktadır.

Türkiye ile diğer Türk Cumhuriyetleri arasındaki enerji işbirliğinin daha da geliştirilmesi ve yeni fırsatların değerlendirilmesi için Türk Devletleri Teşkilatı'nda yeni gündem maddeleri oluşturulabilir.

Türk Cumhuriyetleri'nin Orta Asya ve Kafkasya'daki hidrokarbon kaynaklarının Türkiye üzerinden Avrupa enerji piyasasına taşınması için alternatif güzergâhlar geliştirilebilir. Son dönemde gündemde olan Türkiye'nin bir doğal gaz rotası olduğu gerçeği, doğal gaz arzına Türk devletlerinin de katılmasıyla gerçeğe dönüşmesi beklenmektedir.

Alternatif olarak, ortak projeler ve ortaklıklarla hidrokarbon kaynakları yerinde değerlendirilerek Avrupa'ya veya diğer Asya ülkelerine elektrik ve/veya hidrojen olarak iletilebilir.

Bu projeler, kaynak ülkelerin cazip pazarlara erişmesine yardımcı olacak ve Türkiye'nin enerji güvenliğine ve enerji merkezi olma stratejisine katkıda bulunacaktır.

Bu projeler, Avrupa'dan Rusya'ya alternatif bir enerji koridoru oluşturarak bölgesel enerji jeopolitiğinde Türk Dünyası'nı daha da önemli oyuncular haline getirecektir. Bu bağlamda Azerbaycan'ın Kazakistan ve Türkmenistan ile enerji işbirliğini daha da geliştirmesi ve bu ülkelerin Türkiye ve Azerbaycan arasında kurulan enerji işbirliği mekanizmalarına katılmasını sağlaması büyük önem taşımaktadır.

Türkiye için çok önemli bir konu da diğer Türk cumhuriyetlerinde enerji sektörüne yatırımcı olarak girmektir. Türkiye; Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'da hidrokarbon sahaları ile Kırgızistan başta olmak üzere tüm Türk Cumhuriyetlerinde yenilenebilir enerji ve elektrik üretimi yatırımları yapabilmektedir.

Bu sayede Kırgızistan'ın Orta Asya'daki hidrokarbon zengini ülkeler ile çevre konularında daha etkin işbirliğine de katkı sağlayacaktır.

Türkiye ve diğer Türk Cumhuriyetleri, enerji verimliliğinin artırılması, bölgesel elektrik şebekelerinin genişletilmesi, bölgesel enerji piyasalarının geliştirilmesi, enerji piyasalarının

düzenlenmesi, iklim değişikliği politikalarının uyumlaştırılması gibi konularda işbirliği yapabilir.

Türk Cumhuriyetleri arasında bölgesel enerji işbirliğini daha da geliştirecek önemli stratejik projelere uygun kredi desteği sağlayabilecek bir yatırım bankasının kurulması da faydalı bir öneri olarak değerlendirilmektedir. Özetle, enerji sektöründeki işbirliğini çeşitlendirmek ve güçlendirmek için Türkiye ve diğer Türk cumhuriyetleri için önemli fırsatlar bulunmaktadır.

Tüm Türk Cumhuriyetleri de kendi ve bölgelerinin ortak menfaati için bu imkânları geliştirme iradesine ve kapasitesine sahiptir. Türkiye Devletleri Teşkilatının öncülüğünde ve yeni projelerin hayata geçirilmesiyle gelişecek olan enerji iş birliği, yeni alanlarda iş birliğinin de önünü de açacaktır.

## KAYNAKÇA

- Abilkash, A. (2022). *Kazakistan'ın Hazar Denizi Konusunda Enerji Diplomasisi* (Doctoral dissertation, Bursa Uludag University (Turkey)).
- Acar, A. Z., & Köseoğlu, A. M. (2014). *Lojistik yaklaşımıyla tedarik zinciri yönetimi*. Nobel.
- Acer, Y. (2020). Perspektif: Türkiye-Libya deniz sınırı antlaşmasının Birleşmiş Milletler tarafından tescilinin önemi. SETA. SETA.
- AGHAYEV, A. (2022). *Azerbaycan'da 'Ermeni Meselesi': 1920-2021* (Doctoral dissertation).
- Ağır Osman, Ağır Ömer, “Avrupa Birliği ve Avrasya Ekonomik Birliği Kuruluş Süreçlerinin Karşılaştırılması”, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*2017/Avrupa Birliği ve Avrasya, 2017, (ss. 103-1)
- Akan, Ü. (2021). *Türkiye'de dış ticaret ve lojistik faktörü* (Master's thesis, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Akbil, G. (2001). *Türkiye'nin Enerji Politikası Ve Dünyadaki Yeri* (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Akçapar, B. (2021). Diplomaside siyasi girişimcilik: barış için arabuluculuk girişiminin on yılı. *Uluslararası İlişkiler*, 18(69), 29- 48.
- AKPINAR, E. (2005). Bakü Tiflis Ceyhan BTC Ham Petrol Boru Hattı ve Türkiye Jeopolitiğine Etkileri. *Gazi Üniversitesi Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 25(2), 229-248.
- Akyıldız, M. (2004). Lojistik dış kaynak kullanımının gelişimi ve Türkiye'deki kullanım biçimleri.
- Aleskerov Alesker, *Eski Sosyalist Ülkelerde Siyasi Rejim Değişimleri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı Genel Kamu Hukuku, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2007.

ALGÜL, Y. (2020). ÇİN'İN KUŞAK VE YOL PROJESİNİN TÜRKİYE ENERJİ SEKTÖRÜNE YANSIMALARI. *Anasay*, (11), 37-62.

Algür, B. (2020). Kıbrıs ve Doğu Akdeniz'deki Son Uluslararası Gelişmeler Işığında Değişen Türkiye, ABD ve NATO Politikaları. *Anadolu Strateji Dergisi*, 2(2), 55-70.

Alım Eray, Aksu Fuat, "Rusya Liderliğinde Bir Güç Merkezi Olarak Avrasya Ekonomi Birliği", *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, C. 7, Özel Sayı, 2019, (ss. 1-22).

Alptekin, M. U. S. A. (2021). Türkiye'de ULUS-İNŞASI.

Altundağ, Z. (2016). Geçmişten Günümüze Şanghay İşbirliği Örgütü. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 99-124.

Ametbek, D. (2018). Türk Dünyasında Jeopolitik Özneler Devamlılığı ve Etkileşimi. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 143-168.

Amirbek, A., Anuarbekuly, A., & Makhanov, K. (2017). TÜRK DİLİ KONUŞAN ÜLKELER ENTEGRASYONU: TARİHSEL GEÇMİŞİ VE KURUMSALLAŞMASI. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(3), 164-204.

Amirova, N. (2019). *Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın Türkiye Ve Azerbaycan üzerine Etkisi* (Doctoral dissertation, Bursa Uludag University (Turkey)).

Ancak, O. (2020). Yeni Avrasyacılık Bağlamında Güney Kafkasya'da Türkiye ve Rusya. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 75(3), 1113-1144.

Aras, O. N., Suleymanov, E., & Zeynalov, A. (2012). Azerbaycanın enerji kaynakları gelirlerinin ülke ekonomisine etkisi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi*, 2(2), 1-28.

Arıboğan Deniz Ülke, Gülden Ayman, Beril Dedeoğlu, *Uluslararası ilişkiler Sözlüğü*, 4. Baskı (Editör: Faruk Sönmezoğlu), Der Yayınları, İstanbul, 2005.



Asker Ali, “Azerbaycan Anayasa Yapımı Sürecinde Yürütme Erkinin Güçlendirilmesi”, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 2, 2016 (ss. 23- 37).

Asker Ali, “Azerbaycan’da Milli Kimlik İnşasının Sosyo-Ekonomik ve Fikrî Temelleri (19. Yüzyılın Ortaları- 20. Yüzyılın Başları)”, İçinde: Azerbaycan Düşünce Tarihi: Evreler, Olaylar ve Şahsiyetler (19. Yüzyılın Ortaları-20. Yüzyılın Başları), Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı, Ankara, 2021 (ss. 1- 41).

Asker Ali, “Güney Kafkasya’dan ve Orta Asya Ülkelerinden İşgücü Göçleri ve Türk/Müslüman Göçmenlerin Durumu”, İçinde: Türk Dünyası ve Göç (Vatandan Yeni Vatanlara), (Derleyen: Çağla Gül Yesevi), Küre Yayınları, İstanbul, 2021 (ss. 293-311).

Aslanov Hümbet, Bağımsız Devletler Topluluğu Üyesi Devletlerin Topluluğa Farklı Yaklaşımlarının Karşılaştırılması (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2009.

Ateş, D. (2014). *Uluslararası örgütler: devletlerin örgütlenme mantığı*. Dora Basım Yayın Dağıtım.

Aydemir, H. (2016). TÜRKİYE’DE BORU HATTI ULAŞTIRMASI: GENEL DURUMU, ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR VE HEDEF İLE POLİTİKALARA YÖNELİK ÖNERİLER . Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi , 18 (54) , 399-408 .

AYDİLEK, E. (2022). Türk devletleri teşkilatının siyasi ve ekonomik potansiyeli. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 5(3), 716-728.

AYDIN, N. Z. (2012). Hazar enerji kaynakları ve siyaset. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2), 207-224.

Aydin, Ü. (2014). Avrupa Birliği’nin enerji politikaları: Bakü petrollerinin lojistik boyutu. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, (40), 35-66.

AYDOĞAN, S. (2021). RUSYA VE ÇİN'İ ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ'NÜN OLUŞUMUNA GÖTÜREN SEBEPLER. *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(3), 135-149.

Ayhan, V. (2009). Avrupa'nın Enerji Arz Güvenliğinde Türkiye: Petrol, Doğal Gaz ve Entegrasyon. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 5(20), 155-178.

Ayhan, V. (2010). EKSEN KAYMASI MI? SİSTEMİK ETKİLER Mİ?: TÜRKİYE-ORTADOĞU İLİŞKİLERİNE TEORİK BİR BAKIŞ. *Orta Doğu Analizi/Ortadoğu Analizi*, 2.

Aynural, S., & Kesici, A. (2005). Türk Dünyasının Petrol ve Doğal Gaz Zenginliği. In *Journal of Social Policy Conferences* (No. 49). Istanbul University.

Azaria, D. (2015). *Treaties on transit of energy via pipelines and countermeasures*. OUP Oxford.

BABAHANOĞLU, V., & ÖRSELLİ, E. KÜRESEL JEOPOLİTİK.

Baghirova, O. (2022). Türk Devletlerinin ekonomik potansiyelinin organizasyonu ve üyeleri arasındaki işbirliği umutları. *ALGILAR: Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 27 (1), 53-73.

Baibolov Myrzakhan, Türk Dili Konuşan Devletlerde Gazetelerin Olaylara Bakışı, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Gazetecilik Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2020.

BAKIRCI, F., KARABACAK, A. G. E., & SARIGÜL, C. ENERJİ LOJİSTİĞİNDE BORU HATTI TAŞIMACILIĞI: TÜRKİYE İÇİN BİR DEĞERLENDİRME.

BAKIRCI, F., TAKIM, A., & TÜZEMEN, A. (2017). TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET VE LOJİSTİKTE YENİ FIRSATLAR VE HEDEFLER. *The International New Issues in Social Sciences*, 5(5), 175-204.

Balta, E. (Ed.). *Küresel Siyasete Giriş: Uluslararası İlişkilerde Kavramlar, Teoriler, Süreçler: Uluslararası İlişkilerde Kavramlar, Teoriler, Süreçler* (Vol. 340). İletişim Yayınları.

BATUK, S. (2013). TERSİNE LOJİSTİKTE TEKNOLOJİ KULLANIMI VE YAŞANAN SORUNLAR. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 5(1), 364-375.

Bay Erdal, Alimbekov Akmatali, Mustafa Mete, Eyüp Cücük, Erhan Yokuş, “Türk Dünyası Birliği’ Algısı”, *Gazi Akademik Bakış*, Cilt: 11, Sayı:21, Yıl: 2017, (ss. 55-85).

Baykalı, F. & Koncagül, İ. (2022). Türkiye’nin Bölgesel ve Jeopolitik Yaklaşımları. S. Yenal & M. B. Sanyürek (Ed.). *Uluslararası Politika Giriş Kavram Teoriler*. Ankara: Nobel Yayıncılık, 235- 282.

Bayraç, H. N. (2018). Uluslararası doğalgaz piyasasının ekonomik yapısı ve uygulanan politikalar. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 13(3), 13-36.

Bayraktar, Z. (2012). Türkiye'nin Balkanlardaki Yumuşak Gücü Türk Kültürü. *Karadeniz Araştırmaları*, (35), 181-189.

Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2015). Lojistik maliyetler ve lojistik performans ölçütleri. *Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 95-112.

Beifert, A., Prause, G. Ve Shcherbanin, Y. (2020). Avrasya Karaya Dayalı Ulaşım Koridorlarının entegrasyon perspektifleri: obor ve demiryolu Baltica girişimlerinden Ampirik Kanıtlar. *Taltech Avrupa çalışmaları dergisi* , 10 (3), 3-25.

Bennett, A. L., & Oliver, J. (2015). *Uluslararası Örgütler*. Ankara: *BB101*.

Bircan, M. (2021). *Türk dili konuşan ülkeler işbirliği konseyi (Türk keneşi) üzerine yapısal ve işlevsel bir değerlendirme* (Master's thesis, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü).

- Biresselioglu, M. (2011). *European energy security: Turkey's future role and impact*. Springer.
- Biol, S. (2019). *Boru hatları özelinde avrupa birliği kritik enerji altyapı güvenliği* (Order No. 28243982). Available from proquest Dissertations & Theses Global. (2486125598).
- Böke Ozan, “Türkmenistan”, *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*. 5 (1), 2021, (ss. 105-110).
- Budak, M. M. (2019). Türkiye'nin Ortadoğu'da kamu diplomasisi tecrübesi. *Ortadoğu Etütleri*, 11(1), 142-169.
- Bulut, C., Suleymanov, E., & Fakhri, H. (2017). (Petrol İhraç Eden Post-Sovyet Ülkelerinde Petrol Fiyat Dalğalanmalarinin Ülke Ekonomi Politikalarına Etkisi) The Impact of the Oil Price Fluctuations on the Economic Policies in the Oil-Exporting Countries of the Former Soviet. *Alatoo Academic Studies*, (1).
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology*, 3(2), 77-101.
- ÇAĞIRAN, M. E. (2013). *Uluslararası Örgütler*, Turhan kitabevi.
- Çam Yasemin Uğur, “Avrasya Bölgeselciliğinde Örgütlerin Rolünü Anlamak: Bağımsız Devletler Topluluğu Örneği”, İçinde: *Avrasya Stratejileri* (Der. A. Yalçinkaya & D. Tuğlu) Astana Yayınları, 2019, (ss. 197-202).
- Çanci, M., & Erdal, M. (2009). *Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi*. *UTİKAD Yayınları, İstanbul*, 3.
- Canitez, M. (2009). *Uluslararası pazarlamada lojistik ve uygulamalar*. Gazi Kitabevi.
- Cavanşir Feyziyev, *Türk Devletleri Birliği: Küresel Entegrasyonun Avrasya Modeli*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2016
- Çekerol, G. S. (2013). *Lojistik yönetimi*. *Eskişehir: Anadolu Üniversitesi*.

Çelik Kadir Ertaç, Kimlikler Güç Dengesi İttifaklar: Kazakistan Örneği, (Gazi Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara, 2014.

Çelikçapa, F. O. (2000). *Üretim Yönetimi ve Teknikleri*. Alfa.

Cenk, P. A. L. A. HAZAR BORU HATLARI, BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI PROJESİ VE TÜRKİYE.

Çeralp, G. (2009). *Türkiye'de Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımını Etkileyen Faktörler Üzerine Bir Uygulama* (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).

Çetinak Özlem Öztürk, Kar Muhsin, “Özbekistan Ekonomisi”, İçinde: Özbekistan (Editör: Salih Yılmaz), Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2021, (ss. 274- 267).

Colledani, M., & Tolio, T. (2011). Integrated analysis of quality and production logistics performance in manufacturing lines. *International Journal of Production Research*, 49(2), 485-518.

Çomak, H., Sancaktar, C., & Yıldırım, Z. (2015). Enerji diplomasisi. *İstanbul: Beta*.

Darhan Kıdırali, “Uluslararası Türk Akademisi”, Türk Cumhuriyetleri ve Toplulukları Yıllığı 2013, (Editör: M. Turgut Demirtepe, Murat Yılmaz), SFN Televizyon Tanıtım Tasarım Yayıncılık, Ankara, 2015.

Daşdemir, E. (2019). *Asya Türk Cumhuriyetlerinin Ekonomik bütünleşmesi* (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).

DEDEOĞLU, B. (2011). Uluslararası örgütlerin farklı sınıflandırılma biçimleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 49, 15-30.

Demir, C. (2022). The Organization of Turkic States: Implications for the Regional Balance of Power. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, TDT Özel Sayısı, 39-71.

DEMİR, C. (2022). The Organization of Turkic States: Implications for the Regional Balance of Power. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, (Spec. Issu), 39-71.

- Demir, M. H., & Gümüőođlu, Ő. (2009). *Üretim yönetimi:(işlemler yönetimi)*. Beta.
- Demir, N. (2001). Türk Dünyası'nın Sınırları: Türk Topuluklarının Gelişmesinde Bağlayıcı ve Ayırıcı Unsurlar. *Türkbilig*, (2), 168-177.
- Demir, V. (2008). *Lojistik yönetim sisteminde maliyet hesaplaması*. Nobel Yayın Dağıtım.
- Demirci, E., & Şahin, B. (2021). Türkiye'nin Doğalgaz Stratejine Yönelik Bir Analiz.
- Deran, A., Arslan, S., & Köksal, A. G. (2014). *İşletmelerde lojistik maliyetlerin hesaplanması*. Eğitim Yayınevi.
- Dey, R. S., Purkait, T., Kamboj, N., & Das, M. (2019). *Carbonaceous Materials and Future Energy: Clean and Renewable Energy Sources*. CRC Press.
- Doğan, N., & Çalışır, A. (2019). *Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi: Orta Asya'da bölgesel işbirliği ve entegrasyon* (Master's thesis, Anadolu Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- DOĞANAY, H. (2010). TÜRK DÜNYASI'NIN SİYASİ SINIRLARI. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, (3).
- Dönmez, Y. (1987). Türk Dünyasının Beşeri ve İktisadi Coğrafyası (2. Baskı). *İstanbul: Coğrafya Bölümü Yayınları*.
- Dooyum, UD (2020). Rusya ve Güney Kore'de enerji güvenliği konsepti. *Uluslararası Enerji Ekonomisi ve Politikası Dergisi* .
- Dudin, M. N., Zasko, V. N., Dontsova, O. I., & Osokina, I. V. (2020). The energy politics of the european union and the possibility to implement it in post-soviet states. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 10(2), 409.
- Duman, B. (2021). *Uluslararası Ticarete Intermodal taşımacılık: Uluslararası Uygulamalar Ve Türkiye için öneriler* (Doctoral dissertation, Bursa Uludag University (Turkey)).

Dünyası, T. T. (2011). Yıllığı Tahliller, Değerlendirmeler, Öngörüler ve Özeleştiriler.

Durak, A. (2022). *Dünya Petrol Piyasasının Yapısı ve Petrol Fiyatlarındaki Dalgalanmaların Türkiye Ekonomisine Etkileri* (Doctoral dissertation, Bursa Uludağ University (Turkey)).

Durmuş, İ. (2017). Türk adının ortaya çıkışı, anlamı ve yayılışı. *Gazi Akademik Bakış*, 10(20), 37-47.

Dursun, S. (2011). AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ENERJİ POLİTİKASI VE TÜRKİYE.

Ediger, V. Ş., Devlen, B., & Mcdonald, D. B. (2012). Levant'ta Büyük Oyun: Doğu Akdeniz'in Enerji Jeopolitiği . *Uluslararası İlişkiler* , 73-92.

EGELİ, S., KIZILDEMİR, Ö., & KADEROĞLU, G. H. (2022). Sürdürülebilir Gastronomi Turizmi Kapsamında Yenilebilir Böcekler (Edible Insects within the Scope of Sustainable Gastronomy Tourism). *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*, 10(3), 2638-2664.

Eker, Ö. (2006). *Lojistik yönetimi ve tedarik lojistiği sürecinde performansın arttırılması* (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Əmiraslanov Azər, “Dövlət müstəqilliyi və milli iqtisadiyyatın formalaşması problemləri”, Məşvərət Bülleteni, No:7(43), Oktyabr 2001, (ss.50-52).

Ener, M. Ve Ahmedov, O. (2007). Türkiye-Azerbaycan petrol-doğalgaz boru hattı projelerinin ülke ekonomileri ve Avrupa Birliği açısından önemi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 2(2), 117-136.

Ener, M., & Ahmedov, O. (2007). Türkiye-Azerbaycan petrol-doğalgaz boru hattı projelerinin ülke ekonomileri ve Avrupa birliği açısından önemi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*.

ENGİN ÖZTÜRK, B. (2018). TÜRKİYE-ORTADOĞU ÜLKELERİ ARASINDAKİ DIŞ TİCARET VE SERMAYE HAREKETLERİ. *Journal Of International Social Research*, 11(60).

Eray, A. L. I. M., & Fuat, A. K. S. U. (2019). Rusya Liderliğinde Bir Güç Merkezi Olarak Avrasya Ekonomi Birliği. *International Journal of Political Science and Urban Studies*, 7, 1-22.

Erdal, M. (2013), Küresel Lojistik, İstanbul: Utikad Yayınları.

Erdal, M., & Çancı, M. (2003). Lojistik Yönetimi. *İstanbul: UTİKAD Yayınları*.

Ericson, R. E. (2009). Eurasian Natural Gas Pipelines: The Political Economy of Network Interdependence. *Euroasian Geograph and Economics*, (50), 28-57.

Erkan, B. (2014). Logistics sector and competitiveness in Turkey. *ASSAM International Refereed Journal (1)*, 44-65.

ERKİNER, H. H., & İlayda, E. R. A. Y. (2022). Uluslararası hukuk bakımından bir uluslararası örgüt olarak Türk Devletleri teşkilatı. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 217-250.

ERTURGUT, R., & SEVEN, G. Enerji Lojistiği Bağlamında AB ve Türkiye Doğalgaz Güvenliği Üzerine Jeopolitik Bir Değerlendirme. Vadim KUZMIN, Ph. D. Ali KORKUT, Ph. D. Nadejda AÇAN, Ph. D. Hasan KARACAN, Ph. D., 10.

Erol Mehmet Seyfeddin, “Avrasya’nın Değişen Jeopolitiğinde Türk Dünyası ve Türkiye: Nasıl Bir Gelecek?” TESAM III. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi, 2018 (ss. 323-339), <https://tesam.org.tr/wpcontent/uploads/2019/01/MEHMET-SEYFETTI%CC%87N-EROL.pdf> (Erişim tarihi: 16.12.2022)

Erol Mehmet Seyfettin, “Türkiye’nin Orta Asya Politikasına Rusya Federasyonu ve Bölge Ülkelerinden Genel Bir Bakış”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 12, 2012 (ss. 1-20).

Flint, C. (2021). *Jeopolitiğe giriş* . Routledge.

Flint, C., & Taylor, P. J. (2007). *Political geography: World-economy, nation-state, and locality*. Pearson education.



Gökçe Mustafa, Tombuloğlu Tuba, “Türkiye Azerbaycan İlişkileri”, İçinde: 20. Yüzyılda Türkiye-Türk Dünyası İlişkileri (Editörler: Cihat Yıldırım, Fatih Tuğluoğlu, Mustafa Gökçe, Osman Okumuş), Pegem Akademi, Ankara, 2021, (ss. 50-81).

Gömeç Saadettin Yağmur, Yılmaz Salih, Yılmaz Victoria Bilge, Çağdaş Türk Dünyası Tarihi, Nobel Yayınları, Ankara, 2022.

Görçün, Ö. F., (2013), Depo ve Envanter Yönetimi, İstanbul: Beta Basım.

Gourdin, K. N. (2001). Global logistics management: a competitive advantage for the new millennium. (*No Title*).

Gudehus, T., & Kotzab, H. (2012). *Comprehensive logistics*. Springer Science & Business Media.

Gülenç, İ. F., & Karagöz, B. (2008). E-lojistik ve Türkiye’de e-lojistik uygulamaları. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (15), 73-91.

GÜLER, M. Ç. (2019). Türk Konseyi’nden Barış Pınarı Harekatı’na Destek. *Kriter Dergi*, 4, 40-72.

Gümüş, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (41), 97-114.

Gürdal, S. (2006). Türkiye lojistik sektörü altyapı analizi. *İstanbul Ticaret Odası, Yayın*, 14.

Gürler, T. (2020). *Dünya'nin kalbi: Kazakistan*. Galeati Yayıncılık.

GÜZEL, D., & Sena, A. S. A. R. (2017). Tersine lojistik faaliyetleri: Erzincan ve Erzurum illerinde bir uygulama. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(1), 1-20.

Harun, B. A. L. (2010). Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(3), 345-359.

Hasgüler, M., & Uludağ, M. B. (2012). Devletlerarası ve Hükümetler Dışı Uluslararası Örgütler, Alfa Yayınları, 5. Baskı, İstanbul.

- Həsənov Rasim, “Azərbaycanın iqtisadi inkişaf paradigması və iqtisadi təhlükəsizlik konsepsiyasının seçimi”, Məşvərət Bülleteni, No:7(43), Bakı, oktyabr-2001, (ss. 6-8).
- Hesse, M., & Rodrigue, J. P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of transport geography*, 12(3), 171-184.
- Hou, L., Wang, C. Ve Yan, J. (2021). Yeşil lojistikte elektrikli araç şarj planlaması: Zorluklar, yaklaşımlar ve fırsatlar. *Arxiv ön baskısı arxiv:2103.07635*.
- Huseyn, E. (2009). *Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru hattının Ulusal Ve uluslararası katkıları* (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).
- Hüseynov, F. (2003). BAĞIMSIZ DEVLETLER TOPLULUĞU'NUN OLUŞUMUNUN HUKUKİ BOYUTLARI. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 52(4).
- İlhan, S. (2019). Jeopolitik-Güç Odağı Kuramı. *Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul*.
- İnanç, H. (2021). Uluslararası Güvenlik Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye. İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- İnat, K., & Duran, B. (2020). Türkiye'nin Doğu Akdeniz Politikasının Temel Parametreleri . K. İnat, M. Ataman, & B. Duran içinde, Doğu Akdeniz ve Türkiye'nin Hakları (s. 9-33). İstanbul: SETA Kitapları.
- İşcan, İ. H. (2004). Uluslararası ilişkilerde klasik jeopolitik teoriler ve çağdaş yansımaları. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(2), 47-79.
- İshankulov, İ. (2019). *Karşılıklı bağımlılık çerçevesinde Türkiye Türkmenistan ilişkileri* (Master's thesis, Namık Kemal Üniversitesi).
- İşıldak Serdar, Küresel Entegrasyonda Türk İşbirliği Modeli Olarak Türk Devletleri Teşkilatı'nın Yeri, (Bursa Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Bursa, 2022.
- İslamova, U. (2022). *Küresel enerji odağı “Hazar Denizi'nin” jeopolitik önemi* (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).

- İsmayılov, İ. (2007). Azərbaycan nefti XX əsrdə (hərbi-siyasi baxış). *Bakı: Azərbaycan Dövlət Neft Akademiyası Mətbəəsi*.
- Jaramillo, C. F., Freund, C., Reis, J. G., Arvis, J. F., Wiederer, C. K., Ojala, L. M., ... & Kiiski, T. M. M. (2018). Connecting to compete 2018: trade logistics in the global economy- the logistics performance index and its indicators.
- Jelilov, K. (2007). Piyasa Ekonomisine Geçiş Sürecinde Türkmenistan Ekonomisi: Sosyo-Ekonomik Bir Analiz. *Yayınlanmamış yüksek lisans tezi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Jesson, J.K., Matheson, L. Ve Lacey, F.M. (2011). Doing Your Literature Review, Traditional and Systematic Techniques, SAGE.
- Kaçmaz, E. (2014). *Türkiye’de dış ticaret işlemlerinde uygulanan finansman teknikleri ve lojistik sektörüne yönelik bir araştırma* (Master's thesis, Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Kafesoğlu, Ğ. (2012). Türk Millî Kültürü (Ötüken neğriyat, Ğstanbul).
- Kantörün, U. (2010). BÖLGESEL ENERJİ POLİTİKALARI VE TÜRKİYE. *Bilge Strateji*, 2(3), 87-114.
- Karagöl, E. T., Ateş, S. A., Kızılkaya, M., Kaya, S. (2016). Türkiye’nin Enerjide Merkez Ülke Olma Arayışı. SETA.
- KARAGÖZ Bihter, *E-Lojistik Uygulamaları*, Bursa: Ekin Yayınevi, 2012.
- Karaoğlu, E. (2022). Jeopolitiği Anlamak Uluslararası Politika Yazıları. Ankara: Orion Kitabevi.
- Karataş, Ö. Ü. İ. A. TÜRKİYE’NİN ENERJİ LOJİSTİĞİ YÖNETİMİNDE YENİ YAKLAŞIMLAR.
- Kardaş, T. Ve Erdağ, R. (2012). Bir dış politika aracı olarak TİKA. *Akademik İncelemeler Dergisi* , 7 (1), 167-194.

Karlık, S. R. (2009). Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi'nde Yapısal Dönüşüm. Tıpkı 12.Baskı. İstanbul. Beta Basım Yayın.

Kasım Kamer, "Türkiye-Türkmenistan İlişkileri", İçinde: 20. Yüzyılda Türkiye-Türk Dünyası İlişkileri (Editörler: Cihat Yıldırım, Fatih Tuğluoğlu, Mustafa Gökçe, Osman Okumuş), Pegem Akademi, Ankara, 2021, (ss. 325-351).

Kasım Kamer, Türk Cumhuriyetleri ve Topulukları Yıllığı 2013, SFN Televizyon Tanıtım Tasarım Yayıncılık, Ankara, 2015.

Kayabaşı, A. (2010). *Rekabet gücü perspektifinde lojistik faaliyetlerde performans geliştirme*. İstanbul Ticaret Odası.

Kaynak, M. (2004). Uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri Avrasya ulaştırma koridorlarında bölgesel rekabet ve Türkiye. *Ekonomik Yaklaşım* , 15 (52-53), 3-34.

KESER, U. Ve Akgün S., "Stratejik Güvenlik Bağlamında Doğu Akdeniz ve Kıbrıs Adasının Stratejik Pozisyonu Üzerine Bir Değerlendirme", Casus Belli; Kıbrıs, Yayına Hazırlayan Ulvi Keser ve Serdal Akgün, Kıbrıs- Akdeniz Stratejik Araştırmalar Merkezi Yay., Lefkoşa, 2015, s.1-14

Keskin Köylü Merve, "Türkiye ile Türkmenistan Arasında Ticari İlişkiler ve Finansal İşbirliğine Yönelik Bir Değerlendirme", Diyalektolog. Ulusal Bilimler Dergisi, Kış. Sayı: 19, 2018 (ss. 413-22).

Keskin, H. (2011), Lojistik - Tedarik Zinciri Yönetimi (4. Baskı), Ankara: Nobel Yayınevi.

Keskin, M. H. (2012), Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği), Nobel Akademik Yayıncılık.

Kılıç, H. S. (2005). *Tersine lojistik ve bir beyaz eşya üreticisi firmada geri dönüşüm sistemi ağ tasarımı* (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Kıraç, G. (2006). Çin'in Orta Asya Stratejisi.

- Kiraz, S. (2020). Uluslararası arabuluculuğa dair değişen yaklaşımlar ve Türkiye'nin arabuluculuğun dönüşümündeki rolünün incelenmesi. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 20(2), 227-238.
- Kitchenham, B. (2004). *Procedures for Performing Systematic Reviews*, Keele University and National ICT Australia Ltd, 1-28.
- Koban, E. (2017), *Lojistik Hizmet Pazarlaması ve Rekabet*, Bursa: Ekin Yayınları.
- Koban, E., Keser, H. Y. (2008), *Dış Ticarete Lojistik*, Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Koban, E., Keser, H. Y. (2013), *Dış Ticarete Lojistik (5. Baskı)*, Bursa: Ekin Yayınları.
- Koca Salim, "Türkler ve İslâmiyet", *Erdem (Türklerde Hoşgörü Özel Sayısı-I)*, Yıl: 1996, Cilt: 8, Sayı 22, (ss. 263- 286).
- Kocaeren, A. A. (2016). *Çevre ve Enerji*. İstanbul: Nobel Yayınları.
- Kocatepe Ömer Faruk, "Türk Cumhuriyetleri'nin Bölgesel Güvenlik Kaygıları Bağlamında Uluslararası Örgütlerle İş Birliği", *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt: 130, Sayı: 257, (407-434).
- Kocatepe Ömer Faruk, *Neoklasik Realist Çerçeve de Politik ve Askeri İşbirliğinin İncelenmesi: Türk Devletleri Teşkilatı, Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Ankara, 2022.
- Kocatepe, Ö. F. (2022). Türk Cumhuriyetleri'nin bölgesel güvenlik kaygıları. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 130(257), 407-434.
- Köktaş, R. (2018). Türkiye'nin Ortadoğu'daki Bölgesel Örgütlerle İlişkileri: İİT, KİK, D-8, Arap Ligi ve ECO. *Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(2), 45-75.
- Korkmaz, M., Tanyaş, M. (2014). Viking Karma Taşımacılık Projesi ve Samsun İli Üzerindeki Etkileri *Gümüşhane University Electronic Journal of the Institute of Social Science/Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 5(11).

- Köse, T. (2014). Türkiye'nin Kuzey Afrika ve Ortadoğu bölgesindeki gücü: zorlayıcı olmayan gücün imkân ve sınırları. *Uluslararası İlişkiler*, 11(41), 29-61.
- Kovusova, Ş. (2018). Bağımsızlık öncesi ve sonrası Türkmenistan Cumhuriyeti ve makroekonomik yapısı. *Göller Bölgesi Aylık Hakemli Ekonomi ve Kültür Dergisi Ayrıntı*, 5(58), 43-48.
- KOZAK, M. A. (2016). 2013 TÜRK KÜLTÜR BAŞKENTİ OLMASININ ARDINDAN ESKİŞEHİR. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(36), 419-428.
- KÜÇÜK Orhan, *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, 6.b, Ankara: Seçkin Akademik ve Mesleki Yayınlar, 2019.
- Küçük, O. (2011), *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, İstanbul: Seçkin Yayıncılık.
- Kumbas, S. (2017). *Kobilerin dış ticarete karşılaştıkları sorunlar* (Master's thesis, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Kusch, T., Prause, G. Ve Hunke, K. (2011). *Doğu-Batı Ulaşım Koridoru ve servis treni 'VIKING'* (No. 13/2011). Wismarer Diskussionspapere.
- Kushkumbayev, S. & Mussabekova, A. (2022). New Kazakhstan and the future of the organization of Turkic States: key areas of cooperation. *PERCEPTIONS: Journal of International Affairs*, 27(1), 74-90.
- KUTLU, E. (2021). İkili Anlaşmadan Bölgesel İşbirliğine: Şangay İşbirliği Örgütü. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 8(3), 533-553.
- Kutlu, E., Başar, B. (2006), "İhracatta Taşıma ve Taşıma Maliyetleri", *Muhasebe ve Finansman Dergisi*.
- LAN, G. Ü. (2003). Türkiye enerji kaynaklarının genel değerlendirmesi. *Jeoloji Mühendisliği Dergisi*, 27(1), 17-44.

Logvinov, G. (2002). The Shangay Cooperation Organization: A New Qualitative Step Forward on the Results of the SCO Summit in St. Petersburg. *Far Eastern Affairs*, 3(3), 1-79.

Madiev Parda, 1991 Öncesi ve Sonrası Özbekistan Ekonomisi ve Türkiye Arasındaki İlişkiler (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Politikası Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1995.

Malhotra, G. Ve Mishra, S. (2019). Hindistan'da ekonomik büyümenin lojistik sektörüne etkisi. *Teorik Ekonomi Mektupları* , 9 (1), 210-222.

Mamadaliyev Rahim, "Türk Devletleri Teşkilatında Özbekistan'ın Rolü", II. Uluslararası Kafkasya'nın Geleceği Kongresi 11-13 Mayıs 2022, ( Editör: Ed. Güray Alpar-Gökberk Durmaz, Ankara, (141-148).

Mehdiyev, A. (2001). Azerbaycan'ın Dünya İktisadiyyatına İntegrasyonunun Reallıkları. *Ekspert İqtisad Jurnalı*, (7-8), 24-26.

Melemen, M. (2016), Uygulamalı Uluslararası Ticaret İşlemleri (3. Baskı), İstanbul: Türkmen Yayınevi.

Merdan, A. S., & Kahraman, F. Ş. (2020). Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(21), 434-468.

MEVLÜTOĞLU, M. A. (2014). Doğu Akdeniz'in Yeni Enerji Jeopolitiğinde Bölge Ülkeleri Deniz Güçlerinin Yeri ve Etkisi. *Ed.) ÇOMAK H. ULTAN MÖ, Uluslararası Enerji ve Güvenlik Kongresi Bildiriler Kitabı*, 1, 11-27.

Minbaeva, A. (2010). *Kırgızistan turizm potansiyelinin belirlenmesi ve uygulanabilecek turistik ürün çeşitleri* (Doctoral dissertation, DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü).

Musayev, E. (2022). *Rusya'nın Orta Doğu politikasında değişen Dinamikler Ve Avrupa'nın Enerji güvenliği* (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).

- Mustofaev, M. (2022). The organization of Turkic States: a new approach to global and regional challenges. *PERCEPTIONS: Journal of International Affairs*, 27(1), 105-120.
- Najafaliyev, T. (2021). *Bağımsızlık sonrası Azerbaycan'ın enerji politikası ve Türkiye etkisi* (Doctoral dissertation, Necmettin Erbakan University (Turkey)).
- Nalçakan, M., Er, F. (2012), Lojistik İlkeleri, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları Yayını No: 2517.
- Navickas, V., Sujeta, L. Ve Vojtovich, S. (2011). Ülkelerin rekabet gücünün bir unsuru olarak lojistik sistemler. *Ekonomika ir vadyba* , (16), 231-237.
- Nebol, E. (2017), Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi, Nobel Yayınları.
- Oğan, S. (2003). Mavi Akım Projesi: Bir Enerji Stratejisi ve Stratejisizliği Örneği. *Stradigma*, (7), 1-20.
- Oktay, N, (2010), Dış Ticarete Giriş, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları Yayın No: 848.
- Olgun, M. E. (2016). Kıbrısta Son Söz Söylenmedi Paneli . N. Basa. İçinde Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları.
- Önce, A. G., & Paksoy, S. TRANS ANADOLU DOĞAL GAZ BORU HATTI PROJESİ'NİN (TANAP) BÖLGE EKONOMİSİ VE BARIŞI AÇISINDAN ÖNEMİ.
- Orhan, O. Z. (2014). *Dünyada ve Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi*. İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları.
- Özcan Kemal, “Türkmenistan Cumhuriyeti”, İçinde: Bağımsızlıklarının 25. Yılında Türk Cumhuriyetleri, (Ed. Okan Yeşilot,), Türk Dünyası Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul, 2017 (ss. 301-334).
- Özcan, S. (2008), “Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi”, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.



- Özdaşlı, E. (2017). Bir Dış Politika Aracı Olarak Azerbaycan'ın Enerji Güvenliği ve Politikası. *Düşünce Dünyasında Türkiz, Yıl, 8*.
- Özdemir, A. İ. (2004), "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları", Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2004.
- Özdemir, V. (2014). Balkan Piyasalarını Hedef Alan Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri Arasında Rekabet: NABUCCO-Güney Akım ve Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP) Projeleri Örneği. *Sosyoekonomi, 22(22)*.
- Özekin, M. K. (2020). "Doğu Akdeniz'de Değişen Enerji Jeopolitiği ve Türkiye . Güvenlik Stratejileri Dergisi, 1-51.
- Özey Ramazan, Türk Dünyası Coğrafyası, Onuncu Baskı, Aktif Yayınları, İstanbul, 2018.
- Özey Ramazan, Ünlü Mehmet, Türk Dünyasının Jeopolitiği, Pegem Akademi, Ankara, 2020.
- Özkan, H. (2020). LOJİSTİK MERKEZLER İÇİN İNSAN KAYNAĞI TEDARİKİ.
- Özsoy, B., & Baş, F. B. A. (2022). Küresel çözümsüzlükten vatan muharebesine: Dağlık Karabağ'da Minsk Grubu'nun rolü üzerine bir değerlendirme. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi, 13(33)*, 143-160.
- Özsoy, B., Sipahi, E. B., & Sayin, Y. (2022). Orta Asya'da enerji politikaları ve küresel rekabet bağlamında Türkiye'nin rolü üzerine bir değerlendirme. *Gazi Akademik Bakış, 15(30)*, 303-328.
- Öztürk, S. (2007). Doğal gazın depolanması ve Türkiye için önemi (Master's thesis, Kocaeli Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Pala, C. (2001). Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesinin Hazar Bölgesi ve Türkiye Açısından Önemi.
- Peker, H. S., Oktay, K. Ö., & Şensoy, Y. (2019). Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Ve Enerji Kaynakları Çerçevesinde Türkiye'nin Enerji güvenliği. *Güvenlik Bilimleri Dergisi, 8(1)*, 85-106.

Purtaş Fırat, “Kültürel Diplomasi ve Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı (Türksoy)”, İçinde: Bağımsızlıklarının 20. Yılında Türk Cumhuriyetleri ve Türkiye (Editör: Okan Yeşilot) Ümraniye Belediyesi, İstanbul, 2012, (ss. 69-80).

Roberts, S. P., Marin, A., Moshes, A., & Pynnöniemi, K. (2014). The Eurasian Economic Union: breaking the pattern of post-Soviet integration? FIIA Analysis 3.

Rogers, D. S., & Tibben-Lembke, R. (2001). An examination of reverse logistics practices. *Journal of business logistics*, 22(2), 129-148.

Ruble, I. (2017). European Union Energy Supply Security: The Benefits of Natural Gas Imports from the Eastern Mediterranean. *Energy Policy*, 341-353.

Rushton, A. (2007). *Uluslararası lojistik ve tedarik zinciri dış kaynak kullanımı: yerelden küresele*. Kogan Sayfa Yayıncıları.

RUSTAMLI, R. (2021). *Rusya'nın Azerbaycan'da Sömürge Siyaseti ve Petrol (19-20. Yüzyıl)* (Doctoral dissertation).

Rüştü, K. A. Y. A., & BAYAR, E. (2022). Afganistan'da Taliban İktidarı Sonrası Orta Asya Bölgesel Güvenliği. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 147-180.

Sadykova Güzel, Şen Sedef, “Türk Cumhuriyetleri'nin Makro İktisadi Yapısı ve Sektörel Analizi”, İçinde: 30. Yılında Türk Cumhuriyetleri. Ulusal Politika (Editör: Fırat Yıldız), (ss. 65-108).

Şahin, Ç. (2016). Uluslararası Örgüt İşlevleri Açısından Türk Konseyi (Türk Keneşi). *Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı*, 13, 1165-1174.

Şahin, G., & ARGALI, M. (2022). Bölgesel liderlik bağlamında Türk Dış politikasının jeopolitik gerçeği: Türk dünyası. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 5-37.

Şahin, M. (2020). Uluslararası Ekonomi Politikte Neoklasik Realizme Duyulan İhtiyaç: Avrasya Ekonomi Topluluğu. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (57), 253-272.

SARIKAYA, Y. (2021). İRAN'IN İKİNCİ KARABAĞ SAVAŞI TUTUMU: TAKKE DÜŞTÜ KEL GÖRÜNDÜ. *Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* , 7 (1), 84-103.

Saygılı, F., & Manavgat, G. (2014). Linder Hipotezi:" Türkiye'nin Dış Ticareti için Ampirik Bir Analiz". *Ege Academic Review*, 14(2).

ŞEN, İ. K. (2014). Lojistik faaliyetlerin yönetimi ve maliyetleme yaklaşımları. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 83-106.

Şener, B. (2017). Jeopolitik: uluslararası ilişkilerde insan, devlet, coğrafya ve zaman etkileşimi üzerine bir giriş. *Ankara: Barış Kitap*.

Sevim, C. (2012). Küresel enerji jeopolitiği ve enerji güvenliği. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 7(26), 4378-4391.

Şeyban Sedanur, “İş Birliğinde Yeni Merhaleye Geçiş; Türk Devletleri Teşkilatı”, Kafkassam, 14.11. 2021 (Erişim Tarihi:15.11.2021), <https://kafkassam.com/sedanur-seyban-is-birliginde-yeni-merhaleye-gecisturk-devletleri-teskilati.html>, (Erişim tarihi:12.05.2023)

Şık, E. Ç. (2021). Lojistik desteğin dış ticarete katkısı ve ülkelerin rekabet gücüne etkisi.

Stratejik Düşünce Enstitüsü. (2019). Doğu Akdeniz’de Yükselen Gerilim: Siyasi, Askeri ve Ekonomik Açından Yapılması Gerekenler . Ankara: Stratejik Düşünce Enstitüsü.

Şimşir, B. N. (2002). Atatürk ve Avrasya. *Avrasya Stratejik Merkezi Yayınları, Ankara*.

Sobirov, J. (2020, Aralık). Özbekistan'ın Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi'ne Katılımı. *Scientific Collection «interconf»(39): 8. Uluslararası Bilimsel ve Pratik Konferans «Bilim ve Uygulama: Modern Topluma Uygulama (s. 726-729) Bildiriler Kitabı*.

Sular, D. (2021). *Lojistik Tedarik zinciri yönetimine giriş* . Palgrave macmillan.

Suleymanov, E., Hasanov, F., & Nuri Aras, O. (2013). Trans Anadolu Dogal Gaz Boru Hattı Projesinin Ekonomik ve Stratejik Beklentileri.

Taliotis, C., Boncourt, M. D., & Keramidas, K. (2015). East-Mediterranean Gas potential: Opportunities and Barriers . The INSIGHT\_E project by the European Commission: Hot Energy Topic

Tandoğan, B. P. (2003). *Boru hattıyla gaz ve akaryakıt taşımacılığında kusursuz sorumluluk halleri* (Master's thesis, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

Tanyaş, M., & Hazır, K. (2011). Lojistik temel kavramlar (lojistiğe giriş). *Çağ Üniversitesi Yayınları*, (17), 1.

Taşliyan, M., Çiçeklioğlu, H., & YILMAZ, Ö. İ. (2016). Lojistik yönetimde dış kaynak kullanımının önemi. *International Journal of Academic Values Studies*, (6), 35-55.

TATAR, H. E. (2020). TÜRKİYE-EKONOMİK İŞBİRLİĞİ TEŞKİLATI ARASINDA İMALAT SEKTÖRÜNDE ENDÜSTRİ-İÇİ TİCARETİN AMPİRİK ANALİZİ. *Journal of Management and Economics Research*, 18(3), 80-95.

Tayyar, ARI ve Munassar, O. (2020). Türkiye'nin Orta Doğu'da bölgesel güç statüsü arayışının iki aşaması: Bütünleşik bir rol-statü arayışı yaklaşımı. *Gazi Akademik Bakış* , 14 (27), 1-29.

Telli, R. (2015). Türkiye ekonomisi ve avrupa birliği. *Bursa: Ekin Yayın Dağıtım*.

Tokol, T. (2007). Pazarlama Yönetimi (10. Baskı). *Ankara: Nobel Yayın Dağıtım*.

Topal, E., & Sezer, A. (2016). ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNİN TÜRK DÜNYASI COĞRAFYASINA İLİŞKİN FARKINDALIK DÜZEYLERİNİN BELİRLENMESİ. *Marmara coğrafya dergisi*, (33), 96-113.

Toprak, N. G., & Tatar, V. (2011). Türk Dış Politikasında Enerjinin Konumu: Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi Çerçevesinde Bir Değerlendirme.

TOPUZ, H., YILMAZ, H., & ERSOY, H. A. (2017). KÜRESEL ENERJİ LOJİSTİĞİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE'NİN MERKEZ ÜLKE OLMA ARAYIŞI

VEYENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAKLARI AÇILIMINDA FOSİL ENERJİ SAPLANTISI. *Journal of Suleyman Demirel University Institute of Social Sciences*, 29(4).

Turan, O. (1969). *Selçuklular tarihi ve Türk-İslam medeniyeti* (No. 3). Ötüken Neşriyat AŞ.

TÜRKKAHRAMAN, M., & FİDAN, S. (2005). Türk dünyası ve mana etrafında bütünleşme. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD)*, (2), 75-90.

Tursunaliyev, B. (2010). *Orta Asya'da entegrasyon hareketleri ve Kırgızistan* (Master's thesis, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

Uçar, F. (2007). *Dış Türkler: Türk Dünyası'nın parlayan beş yıldızı: Orta Asya Türklüğünün tarihsel ve kültürel yapısı*. Fark yayınları.

Ulan, M. Ö., & SAYGIN, D. (2022). Avrupa Birliği-Rusya Enerji İlişkilerinde Azerbaycan Alternatifi. *Bilig*, (101), 87-114.

Üyümez, E. M., & Gültekin, R. (2016). Gümrük Denetimi\*: Türkiye Uygulamalarının Analizi-Customs Audit: Analysis Of Turkey Practices. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(14), 343-365.

YARDIMCI, O. (2011). Türkiye doğal gaz piyasası: Geçmiş 25 yıl, gelecek 25 yıl. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 3(2), 157-166.

Yavuz, M. (2006). *Fiziksel dağıtım işlemlerinde lojistik tasarım ve optimizasyon* (Doctoral dissertation, DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü).

Yaycı, C. (2020). Türkiye-Libya Arasında İmzalanan Münhasır Ekonomik Bölge Anlaşması'nın Sonuç ve Etkileri. *Kriter Dergisi*, 4(42), 34-37.

YESEVİ, Ç. G. (2022). Examining the organization of Turkic States: A teacher and norm-creator. *PERCEPTIONS: Journal of International Affairs*, 27(1), 2-25.

YILDIRAN, M. (2013). İpekyolu Çevresinde Enerji Ekonomilerinin Yükselişi ve Enerji Üzerindeki Rekabet: Potansiyel, Stratejiler ve Yeni Büyük Oyun. *Avrasya Etüdüleri*, 43(1), 105-138.

Yıldırım Sümeyya Ayşe, “Türk Devletleri Teşkilatında Kültürel Diplomasi İle Halkların Yakınlaşması, II. Uluslararası Kafkasya’nın Geleceği Kongresi 11-13 Mayıs 2022, (Editör: Güray Alpar-Gökberk Durmaz), Ankara, (ss. 259-270).

YILDIRIM, O., & Nuri, F. İ. (2018). Yenilenebilir enerji ve sürdürülebilir kalkınma ilişkisi. *Uluslararası Bankacılık Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 105-143.

Yıldırım, O., & Stamalieva, M. (2019). Kırgızistan'ın Avrasya Ekonomik Birliği'ne Üyeliği. *Third Sector Social Economic Review*, 54(1), 681-700.

YILDIRIM, S. (2009). İşletmelerde tedarik zinciri yönetimi ve toplam kalite yönetimi ilişkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 1(1), 175-191.

Yıldız Murat, “Türkiye-Özbekistan Siyasi İlişkileri”, İçinde: 20. Yüzyılda Türkiye-Türk Dünyası İlişkileri (Editörler: Cihat Yıldırım, Fatih Tuğluoğlu, Mustafa Gökçe, Osman Okumuş), Pegem Akademi, Ankara, 2021 (ss.261-262).

YILDIZ, D. (2021). Orta Asya’da Uzaktan Kumandalı Bir Saatli Bomba: Su Sorunu. *Avrasya Dosyası*, 12(1), 113-146.

Yılmaz Serdar, “Türkiye-Kazakistan İlişkileri”, İçinde: 20. Yüzyılda Türkiye-Türk Dünyası İlişkileri (Editörler: Cihat Yıldırım, Fatih Tuğluoğlu, Mustafa Gökçe, Osman Okumuş), Pegem Akademi, Ankara, 2021, (ss. 83-119).

Yılmaz, D. (2021). *Enerji Güvenliği Açısından Bir Transit Ülke Olarak Türkiye* (Doctoral dissertation, Bursa Uludag University (Turkey)).

Yurtkuran, S. (2021). ENERJİ TÜKETİMİ, EKONOMİK BÜYÜME VE LOJİSTİK ARASINDAKİ İLİŞKİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 31(3), 1245-1260.

Yüce Mehmet, *Sosyo-Ekonomik Yönüyle Kırgızistan ve Kırgız Türkleri*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 2021.

Yükçü, S., & Atağan, G. (2009). Etkinlik, Etkililik Ve Verimlilik Kavramlarının Yarattığı Karışıklık. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 23(4), 1-13.

YÜRÜR, P. (2016). Yakın Geçmiş Perspektifinden Türkiye'nin Komşu Siyasetine Kısa Bir Bakış. *Soğuk Savaş Sonrası Türkiye'nin Komşu Siyaseti Balkanlar Kafkasya Ortadoğu. Ankara: Detay Yayıncılık*, 3-23.

Zengin Eyüp, Bağımsızlığının 30. Yılında Azerbaycan (1991-2021), II. Cilt, Akademi Titez yayınları, İstanbul, 2022.

ZHAXYGLOVA, G., & MYRZABEKOVA, M. (2016). Boru Hattı Lojistiği: Kazakistan–Türkiye İşbirliği İmkânların Değerlendirmesi. *The International New Issues in Social Sciences*, 3(3), 7-23.

Azerbaycan Ülke Profili, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ankara, 2022.

BOTAŞ (2012). Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi. 2012 Yılı Sektör Raporu. Ankara. Erişim Tarihi: 22.10.2022. (Bkz: [www.botas.gov.tr/docs/raporlar/tur/sectorap\\_2012.pdf](http://www.botas.gov.tr/docs/raporlar/tur/sectorap_2012.pdf)).

Bowlus, J. V. (2020). Eastern Mediterranean gas: Testing the field. European Council on Foreign Relations Web sitesi: [https://ecfr.eu/special/eastern\\_med/gas\\_fields](https://ecfr.eu/special/eastern_med/gas_fields)

CNNTÜRK, News, Where did you stay in energy with Israel? Can be connected to TANAP, 02.08.2022

Demiryol, T. (2020, Eylül 7). Doğal gaz ve Doğu Akdeniz'in jeopolitiği. Heinrich Böll Stiftung Derneği Türkiye Temsilciliği Web sitesi: <https://tr.boell.org/tr/2020/09/07/dogal-gaz-ve-dogu-akdenizin-jeopolitigi>

[Http://www.radikal.com.tr/haber.php?Haberno=230242&tarih=18/08/2007](http://www.radikal.com.tr/haber.php?Haberno=230242&tarih=18/08/2007), (Erişim tarihi: 20.04.2022).

<https://data.worldbank.org/country/TR?Locale=tr>, World Bank (2022), Erişim Tarihi: 02.05.2022

<https://data.worldbank.org/indicator>, (Erişim tarihi: 20.10.2022).

<https://sozluk.gov.tr/>, (Erişim tarihi: 20.10.2022).

<https://enerji.gov.tr/neupgm-boru-hatlari-ve-projeleri> , (Erişim tarihi: 25.10.2022).

<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>, UNCTAD. (2021). Review of Maritime Transport 2021.

<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, SHGM. Annual Report 2021.

<https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>, SHGM Web Site. Statistics.

<https://www.dhmi.gov.tr/Lists/istatistiklerdiger/Attachments/16/T%C3%9CRK%C4%B0Y%20GENEL%C4%B0%20%C4%B0STAT%C4%B0ST%C4%B0KLER%C4%B0.xlsx>, DHMİ, (27.08.2022)

<https://www.eurasian-research.org/wp-content/uploads/2021/10/Haftalik-e-bulten-04.10.2021-10.10.2021-No-323.pdf>, (27.08.2022)

<https://www.iata.org/contentassets/59454a254aa0417395e5065b73c6ad41/2023-06-05-01-tr.pdf> , IATA, (27.08.2022)

<https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>, ICAO, (27.08.2022)

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/sitetr/Kurumsal/yolagi.aspx>, KGM, (27.08.2022)

<https://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-ekonomisi.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 20.10.2022).

<https://www.utikad.org.tr/Kategori/Bilgi-Bankasi/3/demiryolu>, UTIKAD, Railway Industry Report 2018 Retrieved 5.08.2022



<https://www.utikad.org.tr/Sektor-Haberleri> , UTIKAD Sector News, 17.08.2022

Kazakistan Ülke Notu, Ankara Sanayi Odası Ankara 05 Haziran 2020.

Kırgızistan Ülke Profili, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ankara, 2022.

Kültür, Türk Dil Kurumu Sözlüğü, <https://sozluk.gov.tr/>, (Erişim tarihi: 20.11.2022).

KKTC Başbakanlık DPÖ Yatırımcılar İçin Yatırım ve Teşvik Rehberi, 2020 (Erişim tarihi: 28.12.2022).

MTA, Kömür Arama Araştırmaları, <https://www.mta.gov.tr/v3.0/> , (25.07.2022).

Özbekistan Ülke Profili, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, Ankara, 2022.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi Web Sitesi, Genel Bilgi, 2019, <http://www.mfa.gov.tr/turk-konseyi.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 09.04.2022].

T.C. Dışişleri Bakanlığı, “Şanhay İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ)”, <https://www.mfa.gov.tr/sanghai-isbirligi-orgutu.tr.mfa>(Erişim tarihi:19.05.2022).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. Kazakistan’ın Siyasi Görünümü, <https://www.mfa.gov.tr/kazakistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 09.05.2022).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. Kazakistan’ın Siyasi Görünümü, <https://www.mfa.gov.tr/kazakistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 09.05.2022).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. Kırgızistan’ın Siyasi Görünümü, <https://www.mfa.gov.tr/kyrgyzistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 09.03.2022).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. Özbekistan’ın Siyasi Görünümü, <https://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 09.03.2022).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. Türkmenistan’ın Siyasi Görünümü, <https://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, (Erişim tarihi: 09.03.2022).

TPAO (2019). Ham Petrol ve Doğalgaz Sektör Raporu, <https://tpao.gov.tr/file/2005/2019-tpao-sektor-raporu-3185ed3b4af5442c.pdf>

Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi Olağanüstü Zirvesi Bakü Bildirisi, Türk Devletleri Teşkilatı, Erişim Tarihi:02.01.2023, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/olaganustu-zirve-bakubildirisi-2020-17-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/olaganustu-zirve-bakubildirisi-2020-17-tr.pdf), (Erişim tarihi:15.02.2023).

Türk Dünyası 2040 Vizyonu, 30 Kasım 2022, [https://www.turkkon.org/tr/haberler/turkdunyasi-2040-vizyonu\\_2396](https://www.turkkon.org/tr/haberler/turkdunyasi-2040-vizyonu_2396), (Erişim tarihi:12.12.2022).

Türk Konseyi Altıncı Zirve Bildirisi, Türk Devletler Teşkilatı, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/6-zirve-bildirisi-13-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/6-zirve-bildirisi-13-tr.pdf), (Erişim tarihi:12.03.2023).

Türk Konseyi Beşinci Zirve Bildiri, Türk Devletleri Teşkilatı, Erişim Tarihi: 31.12.2022, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/fifth-zirvebildirisi-12-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/fifth-zirvebildirisi-12-tr.pdf), (Erişim tarihi:12.05.2023).

Türk Konseyi Dördüncü Zirve Bildirisi, Türk Devletler Teşkilatı, Erişim Tarihi: 31.12.2022, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/4-zirvebidirisi-11-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/4-zirvebidirisi-11-tr.pdf), (Erişim tarihi:12.01.2023).

Türk Konseyi İkinci Zirve Bildirisi, Türk Devletler Teşkilatı, Erişim Tarihi:31.12.2022, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/2-zirve-bildirisi-9-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/2-zirve-bildirisi-9-tr.pdf), (Erişim tarihi:12.08.2022).

Türk Konseyi Üçüncü Zirve Bildirisi, Türk Devletler Teşkilatı, Erişim Tarihi:31.12.2022, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/3-zirve-bildirisi-10-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/3-zirve-bildirisi-10-tr.pdf), (Erişim tarihi:18.11.2022).

Türk Konseyi Yedinci Zirve Bildirisi, Türk Devletler Teşkilatı, Erişim Tarihi: 02.01.2023, [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel\\_belgeler/7-zirvebildirisi-14-tr.pdf](https://www.turkicstates.org/assets/pdf/temel_belgeler/7-zirvebildirisi-14-tr.pdf), (Erişim tarihi:08.07.2022).

Türk Kültür ve Miras Vakfı Şartı, Uluslararası Türk Kültürü ve Mirası Vakfı, Erişim Tarihi:03.01.2023,[https://turkicstates.org/assets/dokuman/TURK\\_KULTUR\\_MIRASI\\_VAKFI\\_SARTI\\_TR\\_20140417\\_194303.pdf](https://turkicstates.org/assets/dokuman/TURK_KULTUR_MIRASI_VAKFI_SARTI_TR_20140417_194303.pdf) ,(Erişim tarihi:05.09.2022).

Turkish Airlines. 9A'21 Results Summary, [https://investor.turkishairlines.com/documents/presentations/3q21\\_ir\\_eng.pdf](https://investor.turkishairlines.com/documents/presentations/3q21_ir_eng.pdf)

Turkish Statistical Institute. ( 2022, June 23). Foreign trade by years and months according to the general trade system, 2013-2022. Retrieved from <https://data.tuik.gov.tr/Search/Search?Text=Genel%20ticaret%20sistemine%20g%C3%b6re%20y%C4%b1llara%20ve%20aylara%20g%C3%b6re%20d%C4%B1%20ticaret>

TÜRKPİA, “Kazakistan Parlamentosu Anayasa Değişikliklerini Kabul Etti”, <https://turkpa.org/tr/archive/id2369>, (Erişim tarihi: 20.04.2023).

TUSİAD, (2012). “Foreign Trade Logistics Processes in Turkey: Cost and Competitive Factors”, TUSİAD, [www.tusiad.com](http://www.tusiad.com), (25.07.2022).

U.S. Energy Information Administration. (2013). Overview of Oil and Natural Gas in the Eastern Mediterranean Region.

Zirveler, Türk Devletler Teşkilatı, Erişim Tarihi:30.10.22, Zirveler | Türk Devletleri Teşkilatı ([turkicstates.org](http://turkicstates.org))

