

T.C.
İSTANBUL KENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÖNETİM BİLİM DALI



İSTANBUL KENT
ÜNİVERSİTESİ

TÜRKİYE VE KAZAKİSTAN ARASINDAKİ ULUSLARARASI
TİCARET ÜZERİNE BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BOTAGOZ BATYRBEKOVA

İSTANBUL – 2025

T.C.
İSTANBUL KENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÖNETİM BİLİM DALI

TÜRKİYE VE KAZAKİSTAN ARASINDAKİ ULUSLARARASI
TİCARET ÜZERİNE BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BOTAGOZ BATYRBEKOVA

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi SERKAN AKGÜN

İSTANBUL – 2025

KABUL VE ONAY

Botagoz BATYRBEKOVA tarafından hazırlanan “Türkiye ve Kazakistan Arasındaki Uluslararası Ticaret Üzerine Bir İnceleme” adlı tez çalışmasının savunma tarihi 04.03.2025 tarihinde yapılmış olup aşağıda verilen jüri tarafından oy birliği /oy çokluğu ile İstanbul Kent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme Yönetimi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Serkan AKGÜN

Üye

Doç. Dr. Bülent DEMİR

Üye

Doç. Dr. Murat SAĞBAŞ

İstanbul Kent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun tarih ve sayılı kararıyla onaylanmıştır.

.....

Doç. Dr. Bülent DEMİR

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Botagoz BATYRBEKOVA

04.03.2025



ÖN SÖZ

Bu tezin yazılması aşamasında, çalışmamı sahiplenerek titizlikle takip eden danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Serkan AKGÜN'e değerli katkı ve emekleri için içten teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım. Savunma sınavı sırasında jüri üyeleri çalışmamın son haline gelmesine değerli katkılar yapmışlardır. Bu vesileyle tüm hocalarıma ve tezimin son okumasında yardımlarını esirgemeyen yakınlarıma teşekkürlerimi borç bilirim. Son olarak bu günlere ulaşmamda emeklerini hiçbir zaman ödeyemeyeceğim anneme ve aileme şükranlarımı sunarım.

Botagoz BATYRBKOVA

04.03.2025

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	i
TABLO LİSTESİ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1: TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK	3
1.1. Türkiye Dış Ticaretinin Genel Durumu.....	3
1.2. Türkiye’nin Dış Ticaret Rakamları.....	6
1.3. Türkiye’nin İhracatı	9
1.4. En Fazla İhracat Yapılan Ürünler	11
1.5. Türkiye’nin İthalatı.....	13
1.6. Uluslararası Anlaşmalar	16
1.7. Dünyada Lojistik Sektörü.....	18
1.8. Lojistik Sektörü İçinde Türkiye’nin Yeri	22
1.9. Türkiye’nin Dış Ticareti ve Dış Ticarete Ulaşım Türlerinin Payı.....	25
1.9.1. Türkiye’nin Dış Ticareti ve Demir Yolu Bağlantıları	27
1.9.2. Türkiye’nin Dış Ticareti ve Kara Yolu Koridorları.....	28
1.9.3. Türkiye’nin Dış Ticareti ve Hava Yolu Taşımacılığı.....	30
1.9.4. Türkiye’nin Dış Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı.....	31
1.10. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Payı.....	33
1.11. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksinin Uluslararası Ticarete Etkisi	34
BÖLÜM 2: KAZAKİSTAN’DA ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK	38
2.1. Genel Olarak Kazakistan Ekonomisi.....	38
2.2. Kazakistan Dış Ticaret Görünümü	44
2.3. Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret Coğrafyası.....	48
2.4. Kazakistan İhracatı	51
2.5. Kazakistan İthalatı	54
2.6. Kazakistan’ın Lojistik Sektörü	56
2.6.1. Kazakistan’da Kara yolu Taşımacılığı	57
2.6.2. Kazakistan’da Demir yolu Taşımacılığı.....	58
2.6.3. Kazakistan’da Deniz yolu Taşımacılığı.....	60

2.6.4. Kazakistan’da Hava yolu Taşımacılığı.....	61
2.7. Kazakistan Lojistik Sektöründe Yenilikçi Projeler	61
2.8. Kazakistan’da Lojistik Merkezler	63
BÖLÜM 3: KAZAKİSTAN-TÜRKİYE ULUSLARARASI TİCARETİ	65
3.1. Kazakistan-Türkiye Ticari İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi	65
3.2. Kazakistan ve Türkiye Arasındaki Ticari ve Ekonomik İlişkiler	66
3.3. Türkiye’nin Kazakistan’a İhracatında Başlıca Ürünler	71
3.4. Türkiye’nin Kazakistan’dan İthalatında Başlıca Ürünler	72
3.5. Türkiye’nin Dış Ticaretinde Kazakistan’ın Önemi	73
3.6. Türkiye-Kazakistan Ticaret Anlaşmaları.....	73
3.7. Ekonomik İlişkilerde Hukuksal Düzenlemeler.....	75
3.8. Türkiye ve Kazakistan’ın Karşılıklı Yatırımları.....	76
3.9. Türkiye-Kazakistan Ticari İlişkilerinin Geliştirilmesi	78
3.10. Ekonomik İlişkilerde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri.....	79
SONUÇ VE ÖNERİLER	81
KAYNAKÇA.....	84
ÖZ GEÇMİŞ	94

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AvET	: Avrasya Ekonomik Topluluğu
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	: Birleşmiş Milletler
DEİK	: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
EAEU	: Avrasya Ekonomik Birliği
GATT	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GSYİH	: Gayri safi yurtiçi hasıla
IFIs	: Uluslararası Finans Kurumları
IMF	: Uluslararası Para Fonu
KEK	: Karma Ekonomik Komisyon
LPI	: Lojistik Performans Endeksi
MTA	: Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü
STA	: Serbest Ticaret Anlaşması
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TENs	: Trans-Avrupa Networks
TFE	: Tüketici Fiyat Endeksi
THY	: Türk Hava Yolları
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TPAO	: Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
ULM	: Ulaştırma ve Lojistik Merkez
USHAŞ	: Uluslararası Sağlık Hizmetleri Anonim Şirketi

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Yıllara Göre Dış Ticaret, 2013-2021 (Milyon USD Dolar)	5
Tablo 2: Yıllara Göre İhracat Rakamları (1000 Dolar)	6
Tablo 3: Yıllara Göre İthalat Rakamları (1000 Dolar)	7
Tablo 4: Türkiye'nin İhracatı	9
Tablo 5: En Fazla İhracatı Yapılan Fasıllar	12
Tablo 6: Türkiye'nin İthalatı	13
Tablo 7: Türkiye'de Gerçekleşen İthalatın Sektörlere Göre Dağılımı	14
Tablo 8: Türkiye'de Gerçekleşen İthalatın Mal Gruplarına Göre Dağılım	15
Tablo 9: Yürürlükte Bulunan STA'lar.....	18
Tablo 10: Ulaşım Türlerine Göre İhracat	26
Tablo 11: Ulaşım Türlerine Göre İthalat	27
Tablo 12: Seçilen Avrupa Ülkeleri ve Türkiye'de Karayolu Uzunluğu (km)	29
Tablo 13: Kamu yatırımlarının sektörlere göre dağılımı (Bin/TL).	36
Tablo 14: Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret Cirounun Coğrafi Yapısı.....	49
Tablo 15: İhracatta Ana Ticaret Ortaklarının Payı	49
Tablo 16: İthalatta Ana Ticaret Ortaklarının Payı	50
Tablo 17: Kazakistan'ın Ülkelere Göre İhracatı (bin dolar).....	52
Tablo 18: Kazakistan'ın Ülkelere Göre İthalatı (bin dolar)	54
Tablo 19: Başlıca İhraç Edilen Ürünler	71
Tablo 20: Başlıca İthal Edilen Ürünler	72
Tablo 21: Türkiye Kazakistan Ticaret Anlaşmaları.....	74

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Dünya Ticaret Hacminin Kıtalara Göre Dağılımı.....	3
Şekil 2: 20 Yıllık Ticaret Hacmi Gelişimi (Milyon Dolar).....	4
Şekil 3: En Çok İhracat Yapılan Ülkeler.....	5
Şekil 4: En Çok İthalat Yapılan Ülkeler	6
Şekil 5: İllere Göre İhracat (milyar \$).....	8
Şekil 6: Türkiye’yi Etkileyen Ulaşım Koridorları	28
Şekil 7: Türkiye’nin Yol Ağının Bazı Ülkeler ile Karşılaştırılması (Yoğunluk km/100km) ..	29
Şekil 8: Türk Uluslararası Ro -Ro Hatları.....	32
Şekil 9: Türkiye’de Taşımacılık Şekillerine Göre İhracat Yüzdeleri.....	33
Şekil 10: Türkiye’de Taşımacılık Şekillerine Göre İthalat Yüzdeleri (2020).....	34
Şekil 11: Kıtalara Göre Kazakistan’ın Büyüme Oranları	41
Şekil 12: Gayri Safi Yurt İçi hasıla Büyümesine Göre	42
Şekil 13: Enflasyon Rakamlarına Göre.....	43
Şekil 14: Kazakistan Ürün gruplarının İhracat ve İthalat İçerisindeki Payları	45
Şekil 15 : Kazakistan’ın En Önemli İhracat ve İthalat Ortakları (%)	46
Şekil 16: Kazakistan’ın Ürün Türlerine Göre Temel İhracat Kalemleri.....	47
Şekil 17: Kazakistan’ın Ürün Türlerine Tarım ve Tarım Dışı Temel İhracat Kalemleri.....	48
Şekil 18:Bağımsız Devletler Topluluğu ile Yapılan İhracatta Ana Mal Gruplarının Payı(%)	51
Şekil 19: Bağımsız Devletler Topluluğu ile Yapılan İthalatta Ana Mal Gruplarının Payı (%)	51

ÖZET

İstanbul Kent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Türkiye ve Kazakistan Arasındaki Uluslararası Ticaret Üzerine Bir İnceleme

Botagoz BATYRBEKOVA

Yüksek Lisans Tezi

İşletme Anabilim Dalı / İşletme Yönetimi Bilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Serkan Akgün

Mart, 2025 – 94 + v

Bu çalışma, Kazakistan ve Türkiye arasındaki uluslararası ticaret ve lojistik süreçlerini inceleyerek bu süreçlerin iki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler üzerindeki etkilerini değerlendirmektedir. Özellikle ulaştırma yolları ve demir yollarının etkin kullanımının temel lojistik sorunları çözme ve ticareti artırma potansiyeli üzerinde durulmuştur. Bölgesel ticaretin ve lojistiğin global ekonomideki yerinin anlaşılması ve iki ülke arasındaki stratejik iş birliğinin derinleştirilmesi büyük değer taşımaktadır. İki ülke arasında artan ekonomik iş birliği, bölgesel istikrar ve kalkınma için büyük öneme sahiptir. İki ülke arasındaki ekonomik bağların güçlendirilmesi ve lojistik altyapının geliştirilmesi yönünde sürdürülebilir bir kalkınma modelinin nasıl oluşturulabileceğine dair bilgiler sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Ticaret, Kazakistan

ABSTRACT

Istanbul Kent University Postgraduate Education Institute

An Examination of International Trade Between Turkey and Kazakhstan

Botagoz BATYRBEKOVA

Master Thesis

Department of Business Administration / Division of Business Management

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Serkan AKGÜN

March, 2025 - 94 + v

This study examines the international trade and logistics processes between Kazakhstan and Turkey and evaluates the impact of these processes on the economic relations between the two countries. In particular, the potential of effective use of transport routes and railways to solve basic logistics problems and increase trade is emphasized. Understanding the place of regional trade and logistics in the global economy and deepening strategic cooperation between the two countries is of great value. Increasing economic cooperation between the two countries is of great importance for regional stability and development. Information is provided on how a sustainable development model can be created in terms of strengthening economic ties and developing logistics infrastructure between the two countries.

Keywords: Logistics, Trade, Kazakhstan

GİRİŞ

Her ülkenin tamamen bağımsız bir şekilde tüm ihtiyaçlarını karşılaması zordur, bu sebeple devletler arasında ekonomik ve ticari bağlar sıkı bir şekilde örülmektedir. Uluslararası ekonomi, bağımsız devletler arasında gerçekleştirilen emek, mal, sermaye, hizmet ve teknoloji gibi ekonomik değerleri içeren faaliyetlerin tümünü kapsamaktadır (Karagül ve İlter, 2016: 1). Uluslararası ticaret birden fazla ülke arasında ürün akışını sağlayan faaliyetler topluluğunu tanımlamaktadır (Yanık ve Uzun, 2013: 2). Teknolojik ilerlemeler, yeni pazarlar bulma gereği, küreselleşme süreçleri, siyasi tercihler ile zevk ve tercihlerdeki farklılıklar uluslararası ticaretin temel nedenlerinden sayılmaktadır (Haftacı, 2015: 2-3). Küreselleşme ile ekonomi ve ticaret alanında sınırların azalması ve küresel pazarlarda faaliyet gösteren şirketlerin artışı üretimi kolaylaştırmış ve bu durum tüketimde artışlara yol açmıştır (Erturgut, 2016: 179). Dünya genelinde üretilen malların çeşitli ülkelerdeki tüketicilere ulaştırılması zorunluluğu da artmıştır. Uluslararası ticarete maliyetleri düşürme çabası, malların güvenli, hızlı ve verimli bir şekilde taşınmasını sağlayan lojistik faaliyetlerin önemini artırmaktadır; bu faaliyetler aynı zamanda yoğun rekabet koşullarında şirketlerin rekabet gücünü artırmaktadır (Marti vd., 2014: 2982). Uluslararası ticaret, malların bir ülkeden diğerine kar elde etmek amacıyla satılmasını ve taşınmasını içermekte olup lojistik kullanımı bu süreçte etkili olmaktadır. Ticaretteki gelişmeler lojistik sektöründe de ilerlemelere neden olmaktadır (Korkut vd., 2021: 78). Bu bağlamda lojistik ve uluslararası ticaret arasında ayrılmaz bir ilişki bulunmaktadır.

Uluslararası ticaret politikası ya da başka bir deyişle dış ekonomi politikası, hükümetlerin ticaret ve üretim faktörleri akışlarının yönüne müdahale etmek ve hacmini yönetmek için gerçekleştirdikleri tüm faaliyetleri tanımlamaktadır (Karluk, 1984: 217). Uluslararası ticaret teorileri üzerinden çıkarılacak önemli bir sonuç, dünya üretiminin serbest ticaret ve uluslararası uzmanlaşma koşulları altında maksimuma ulaştırılabileceğidir çünkü teoriye göre serbest ticaret dünya kaynaklarının en etkin kullanımını sağlamaktadır (Seyidoğlu, 1996: 105).

Teori serbest ticaret kaynakların etkin kullanımını sağlasa da uygulamada uluslararası ticaretin sınırlamalara tabi olmadığı durumlar nadiren gözlemlenmektedir. Az gelişmiş ülkelerden gelişmiş ülkelere kadar tüm ülkelerde hükümetler, sosyal, siyasal veya ekonomik çeşitli sebeplerle dış ticarete tarifelerle veya tarife dışı çeşitli araçlarla müdahale etmektedirler. Bu müdahaleler genel olarak dolaylı ve dolaysız olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Dış ticaret politikaları, hükümetlerin dış ticaret akışlarını kısıtlamak, özelleştirmek veya işlemlerin yapısal düzenlemelerini sağlamak amacıyla aldıkları önlemler bütünü olarak tanımlanmaktadır (Seyidoğlu, 1996: 105). Ulusal ekonomileri düzenleyen genel ekonomi politikaları ile dış ticaret politikaları arasında yakın bir ilişki bulunmakta ve bir politikanın alınan kararları diğerini etkileyebilmektedir. Dış ticaret politikasının genel ekonomi politikası ile uyumlu olması gerekmektedir. Uygulanan tarife ve kota gibi önlemler iç enflasyonu etkileyebilmektedir. Aynı zamanda dünya ticaretinde etkin olan sanayileşmiş ülkelerin dış ticaret politikaları da diğer ülkelerin ekonomilerini etkileyebilmektedir.

Dış ticaret politikası araçları, kaynakların dağılımını değiştirmek için hükümetlerce farklılaştırılmakta ve kullanılmaktadır. Politika araçlarının kullanımı sonucunda kaynakların yeniden dağılımı gerçekleşmektedir. Devletler, dış ticaret üzerine yön vermekte ve tarife dışı çeşitli araçlarla ticareti düzenlemektedirler. Bu araçlar, genellikle ithalatın azaltılmasını hedefleyen korumacı politikalardan kaynaklanmaktadır. İç piyasadaki üreticileri koruma ve ekonomik kalkınmayı teşvik etme amacı güden bu politikalar, özellikle gelişmiş ülkelerde dış ticaret dengesini sağlamayı amaçlamaktadır.

1930'lu yıllarda uygulanan devletçi politikalar dış ticaret açısından kendini göstermiştir. Bu politikalar, büyük ölçüde ikili anlaşmalarla yürütülmüş ve Türkiye'nin ihraç ettiği ürünlerin ithalatının sınırlandırılması amaçlanmıştır. İkili anlaşmalar çerçevesinde yerli üretimin teşvik edildiği malların ithalatında serbest bırakılan ürünler, ticaretin düzenlenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu süreçte özellikle Almanya başta olmak üzere birçok ülke ile kliring anlaşmaları yapılmış, ithalat karşılığı ihracat uygulamaları gerçekleştirilmiştir (Kepenek, 1997: 69).

Küreselleşen dünya düzeninde, ülkeler ticari iş birliği yapma zorunluluğu ile karşı karşıya kalmış ve gümrük vergileri ile vergi dışı uygulamaların kaldırılması yönünde çeşitli anlaşmalar yapılmıştır. Avrupa Birliği ile yapılan Gümrük Birliği anlaşması, uluslararası ticaretin serbestleşme biçimlerinden biri olmaktadır.

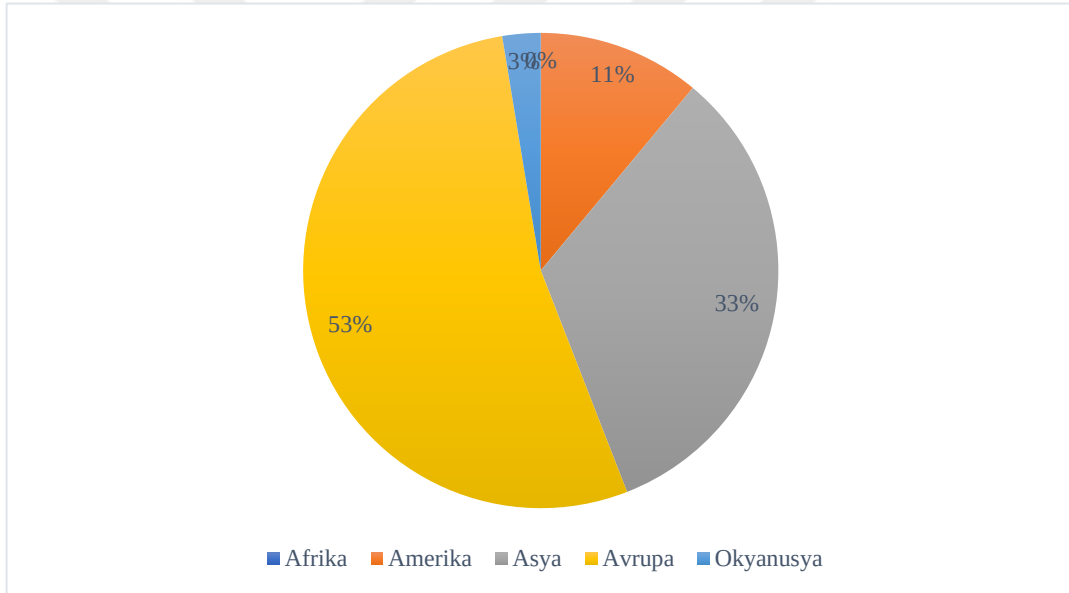
BÖLÜM 1: TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK

1.1. Türkiye Dış Ticaretinin Genel Durumu

Küreselleşme ve teknolojik ilerlemelerin etkisiyle dünya çapında ticaretin genişlediği görülmektedir. Ekonomik büyüme, uluslararası düzeyde uyum içinde sürdürülmekte ve bu durum ticaret hacminin önemli ölçüde yükselmesine katkı sağlamaktadır. Şekil 1, dünya ticaret hacminin evrimini ortaya koymaktadır. Pandemi sebebiyle ticaret hacminde yaşanan düşüş, pandemi sonrası dönemde toparlanarak 2021 yılında 22,3 trilyon dolarlık rekor bir seviyeye ulaşmıştır (TÜİK, 2022).

Şekil 1

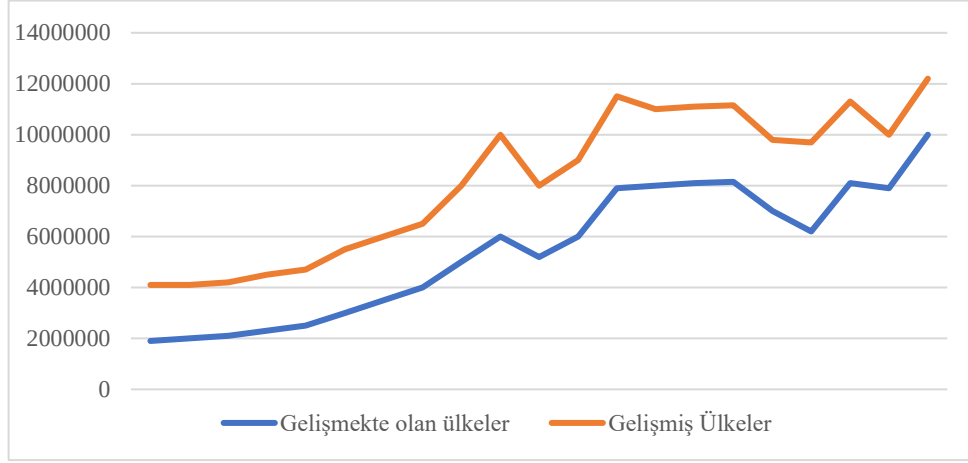
Dünya Ticaret Hacminin Kıtalara Göre Dağılımı



Kaynak: Ticaret Bakanlığı (2024). 2024 Yılı Aralık Ayı Dış Ticaret Verileri. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

2023 yılında dünya ticaret hacminin bölgeler bazında analiz edilmesi sonucunda en büyük payın %53 ile Avrupa kıtasında olduğu belirlenmiştir. Bu kıta, ticaret hacmi bakımından %33 ile Asya ve %11 ile Amerika kıtası tarafından izlenmektedir. Dünya ticaretindeki bu dinamik değişim, çoğunlukla gelişmiş ülkelerin liderliğinde gerçekleşse de gelişmekte olan ülkeler de ticaret hacimlerini artırarak bu sürece katkıda bulunmaktadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ticaret hacmindeki değişiklikler Şekil 2’de gösterilmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin ticaret hacmi, gelişmiş ülkelerin ticaret hacmi ile paralellik göstermektedir (Ticaret Bakanlığı, 2023).

Şekil 2
20 Yıllık Ticaret Hacmi Gelişimi (Milyon Dolar)



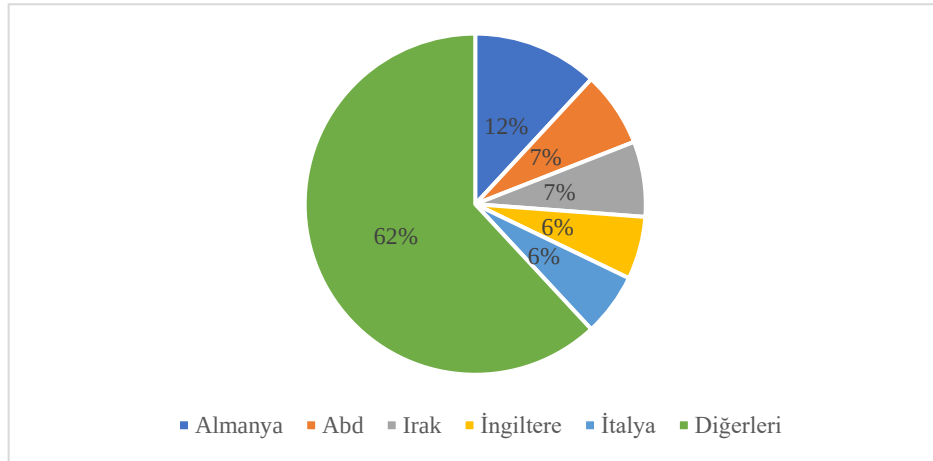
Kaynak: Ticaret Bakanlığı (2024). 2024 Yılı Aralık Ayı Dış Ticaret Verileri. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Son dönemlerde gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye, ticaret hacminde önemli gelişmeler göstermiştir. 2024 haziran ayı itibarıyla, Türkiye'nin ihracatı 18 milyar dolar, ithalatı ise 25 milyar dolar olarak gerçekleşmiş ve böylece toplam ticaret hacmi yaklaşık 43 milyar dolara ulaşmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise %74,3 olarak hesaplanmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 1**Yıllara Göre Dış Ticaret, 2013-2021 (Milyon USD dolar)**

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi değeri	Dış ticaret hacmi değeri
	Değer	Değişim	Değer	Değişim		
2013	161.481		260.823		-99.342	422.304
2014	166.505	3,1	251.142	-3,7	-84.638	417.647
2015	150.982	-9,3	213.619	-14,9	-62.637	364.601
2016	149.247	-1,1	202.189	-5,4	-52.942	351.436
2017	164.495	10,2	238.715	18,1	-74.221	403.210
2018	177.169	7,7	231.152	-3,2	-53.984	408.321
2019	180.883	2,1	210.345	-9,0	-29.512	391.178
2020	169.638	-6,2	219.517	4,4	-49.879	389.155
2021	225.222	32,8	271.423	23,6	-46.201	496.645
2022	254.210	12,9	364.395	34,3	-110.186	618.605
2023	255.809	0,64	361.847	-0,51	-106.038	617.656

Kaynak: TÜİK ve Dış Ticaret Veri Bülteni derlenerek hazırlanmıştır. (TÜİK, 2021, 2023; Ticaret Bakanlığı, 2024). (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

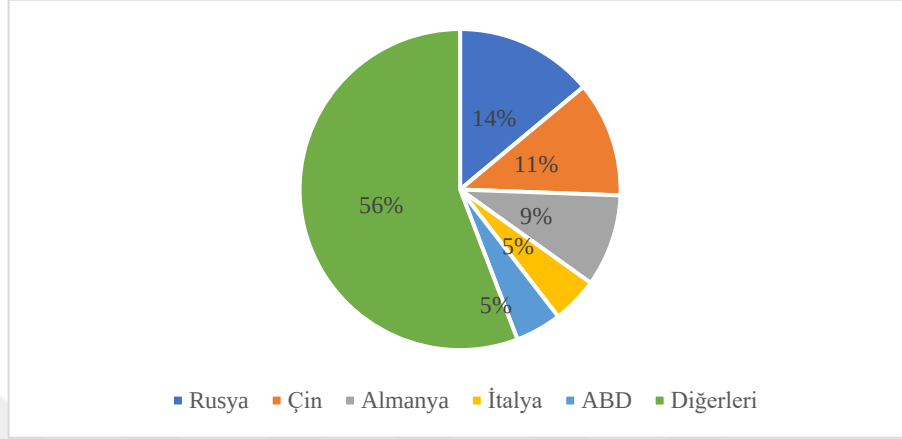
Şekil 3**En Çok İhracat Yapılan Ülkeler**

Kaynak: Dış Ticaret Veri Bülteni (2023). (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Rusya, ithalat konusunda 4.3 milyon dolar ile öncü konumda bulunmaktadır. Bu rakam Türkiye'nin toplam ithalatının yaklaşık %12'sini oluşturmaktadır. İthalatta Rusya'yı Çin, Almanya, İtalya ve ABD izlemektedir. Aralık 2023 verilerine göre 15 milyar dolarlık ihracata karşı bu ve diğer ülkelerden toplam 18 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin

ithalatının önemli bir bölümü, Çin, Rusya ve Almanya gibi ülkelerden sağlanmaktadır ve bu durum Şekil 4’te detaylı olarak gösterilmektedir (Dış Ticaret Veri Bülteni, 2023).

Şekil 4
En Çok İthalat Yapılan Ülkeler



Kaynak: Dış Ticaret Veri Bülteni, 2023. (Ticaret Bakanlığı, 2023). (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

1.2. Türkiye’nin Dış Ticaret Rakamları

Tablo 2
Yıllara Göre İhracat Rakamları (1000 dolar)

	2016	2017	2018	2019	2020
Dünya	142,606,247	156,992,940	167,923,862	180,870,841	169,657,940
Almanya	14.004.848	15.118.910	16.137.388	16.624.070	15.980.400
İngiltere	11.690.650	9.603.189	11.107.336	11.281.350	11.236.969
ABD	6.627.394	8.654.268	8.304.672	8.971.874	10.183.213
Irak	7.640.287	9.054.612	8.346.276	10.224.285	9.142.515
İtalya	7.583.132	8.473.629	9.560.597	9.754.698	8.082.942
Fransa	6.027.992	6.589.874	7.293.603	7.952.702	7.204.647
İspanya	4.993.394	6.589.874	7.708.490	8.141.147	6.684.540

Kaynak: TÜİK ve Dış Ticaret Veri Bülteni (TÜİK, 2021, 2023; Ticaret Bakanlığı, 2024). (Erişim Tarihi:30.08.2024)

Tablo 3
Yıllara Göre İthalat Rakamları (1000 dolar)

	2016	2017	2018	2019	2020
Dünya	198.601.934	233.799.651	233.046.879	210.346.890	219.514.373
Çin	25.440.454	23.370.620	20.719.061	19.127.972	23.040.812
Almanya	21.473.789	21.301.869	20.407.294	19.279.082	21.732.800
Rusya	15.160.961	19.514.094	21.989.574	23.116.867	17.829.236
ABD	10.867.491	11.951.744	12.377.681	11.847.481	11.525.182
İtalya	10.220.724	11.306.054	10.155.669	9.350.999	9.201.429
Irak	836.298	1.527.573	1.420.433	2.678.193	8.201.655
İsviçre	2.506.215	6.903.610	7.708.490	8.141.147	6.684.540

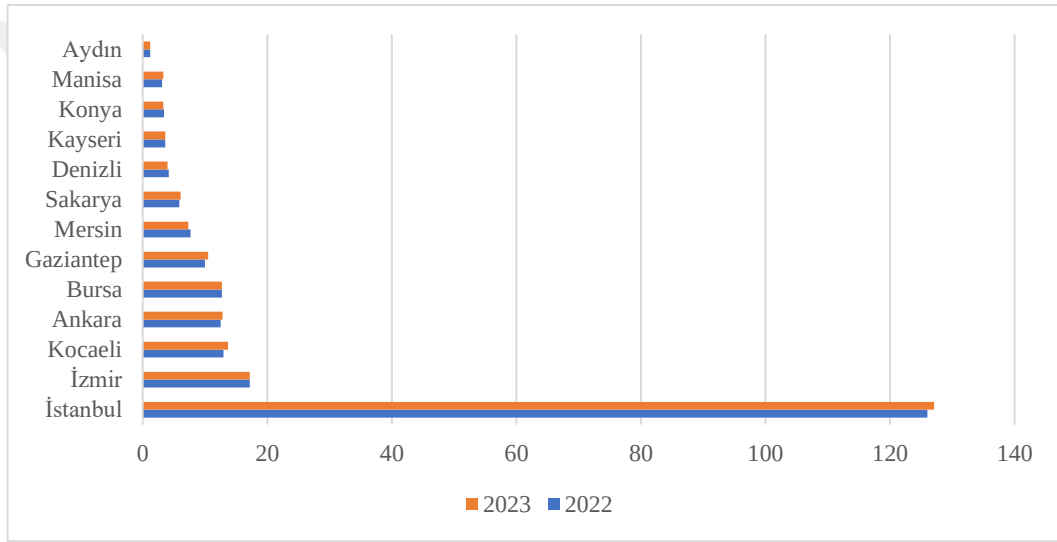
Kaynak: TÜİK ve Dış Ticaret Veri Bülteni, 2023. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Tablo 2 ve Tablo 3'e bakıldığında, Türkiye'nin zaman içinde dış ticaret açığını azaltmaya yönelik ilerleme kaydetmekte olduğu görülmektedir. İhracatın desteklenmesi, gümrük anlaşmalarının yapılması ve ikili ilişkilerin güçlendirilmesi gibi etmenlerle bu başarı sağlanmaktadır. 2020 yılında, korona virüs salgınının dünya genelinde etkisi altında kalan ekonomiler üretimde ciddi düşüşler yaşamıştır. Bu durum birçok ülkenin ekonomik olarak darboğazlar yaşamasına neden olmuştur ve bu sebeple bazı ülkeler negatif büyüme oranları bildirmiştir. Bu etkenler ışığında 2020 yılı verileri hariç tutulduğunda, Türkiye'nin ithalatını azaltma yolunda ilerlemekte olduğu anlaşılmaktadır. 2017 yılında ihracat, ithalatı %68,9 oranında karşılamaktayken bu oran 2018'de %76,6'ya, 2019'da %86'ya ve 2020'de %77,3'e ulaşmıştır. Çin, ithalat rakamları bakımından öncü olmasına rağmen ihracat sıralamasında ilk ona girememesi, ticari ilişkiler açısından olumsuz bir tablo çizmektedir. Türkiye, bu durumun farkında olduğundan Çin ile olan ithalat rakamlarını düşürme çabası içindedir ancak ticaret ve üretim merkezinin bu yüzyılda Çin'e kayması, bu hedefin ne kadar başarılabilir olduğu konusunda belirsizlikler yaratmaktadır.

2019 yılında Malta, Türkiye'nin ticaret hacminde %65,9 oranında artışla ilk sırada yer almaktadır. Bu artış, Türk iş adamlarının Malta'ya olan yoğun ilgisinden kaynaklanmaktadır. Nijerya, %61,6 ile ikinci sırada bulunmaktadır. Türkmenistan ise modernleşme çabaları ve Türk müteahhitlerin katkıda bulunduğu inşaat projeleri nedeniyle %48 oranında bir artışla üçüncü sırada yer almaktadır. Ayrıca 2019 yılında Türkiye'nin 1 Milyar dolar ve üzeri ihracat gerçekleştirdiği ülke sayısı 40'a ulaşmıştır. Türkiye'nin giderek artan bir liberalleşme sürecinde olduğunu ve dünya ile entegre bir biçimde hareket ettiğini göstermektedir. 2019 yılı, Türkiye için özel bir öneme sahiptir çünkü bu yıl 180 Milyar 883 Milyon dolar ile Cumhuriyet tarihinin

en yüksek ihracatı gerçekleştirilmiştir. 1 Milyar dolardan fazla ihracat yapan il sayısı 19'dur. İhracatını en fazla artıran iller arasında Çorum, %115,5 ile ilk sırada yer alırken, Düzce %69 ile ikinci, Giresun ise %53 ile üçüncü sırada yer almaktadır (Türkiye İhracatçıları Meclisi, 2021). 2023 yılı itibarıyla, 127,1 milyar dolar ile en yüksek ihracatı gerçekleştiren il İstanbul olmuştur. İzmir 17,2 milyar dolar ile İstanbul'u takip etmektedir. Kocaeli 13 milyar dolar ile üçüncü, Ankara ve Bursa ise 12,8 milyar dolar ile dördüncü sırada yer almaktadır. Bu iller arasında, Ankara 2022 yılına göre ihracatını %6,8 oranında artırırken, Kocaeli %10 ile en büyük düşüşü yaşamıştır. İstanbul'daki ihracat ise %1,9 oranında artış göstermiştir (Şekil 5).

Şekil 5
İllere Göre İhracat (milyar \$)



Kaynak: Türkiye İhracatçıları Meclisi. (2021). 2019 - 2020 Faaliyet Raporu. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

1.3. Türkiye'nin İhracatı

Tablo 4
Türkiye'nin İhracatı

Yıl	İhracat (Milyar \$)
2014	157,610
2015	143,850
2016	142,530
2017	156,993
2018	168,023
2019	180,718
2020	179,098
2021	181,673
2022	254,172
2023	255,777

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2023. Dış Ticaret İstatistikleri, Aralık 2023. (Erişim Tarihi: 01.09.2024).

Tablo 4 incelendiğinde, 2008 yılında Türkiye'nin ihracatı bir önceki yıla kıyasla 24,756 milyon dolarlık bir artış göstermiştir ve 132,027 milyon dolar olarak gerçekleşmektedir; 2007 yılı ihracat miktarı 107,271 milyon dolar olmuştur. Aynı yıl içerisinde dış ticaret açığı da 32,513 milyon dolar seviyesine erişmiştir. Dolayısıyla 2008 yılında hem dış ticaret hacmi hem de dış ticaret dengesi artış göstermiştir. 2009 yılına gelindiğinde Türkiye'nin ihracatı bir önceki yıla göre 29,884 milyon dolar azalarak zaman dilimi içindeki en düşük seviye olan 102,143 milyon dolara düşmüştür. 2009 yılında dış ticaret hacmi en düşük seviyeye düşerken dış ticaret açığı da azalmıştır. 2010 yılında ise Türkiye'nin ihracatı 2009 yılına kıyasla 11,740 milyon dolar artarak 113,883 milyon dolara yükselmiştir. 2011 yılı incelendiğinde Türkiye'nin ihracatı 2010 yılına göre 21,024 milyon dolarlık bir artışla 134,907 milyon dolara ulaşmıştır. 2012 yılında Türkiye'nin ihracatı 2011 yılına oranla 17,555 milyon dolar artarak 152,462 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2013 yılında Türkiye'nin ihracatı 2012 yılına göre 659 milyon dolar azalarak 151,803 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2014 yılı incelendiğinde, Türkiye'nin ihracatı 2013 yılına göre 5,807 milyon dolar artarak 157,610 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Dış ticaret açığı ise bir önceki yıla göre 18,892 milyon dolar azalarak -36,297 milyon dolar seviyesine inmiştir. 2015 yılında Türkiye'nin ihracatı 2014 yılına kıyasla 13,760 milyon dolar azalarak 143,850 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu azalma ile dış ticaret açığı da 13,873 milyon dolar azalarak -22,424 milyon dolar seviyesine inmiştir. 2016 yılında ise Türkiye'nin ihracatı 2015 yılına göre 1,320 milyon dolar azalarak

142,530 milyon dolar düzeyinde gerçekleşirken, dış ticaret açığı bir önceki yıla göre 2,499 milyon dolar artarak-24,923 milyon dolar seviyesine ulaşmıştır. 2017 yılında Türkiye'nin ihracatı 2016 yılına kıyasla 14,463 milyon dolar artış göstererek 156,993 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu artışlar sonucunda dış ticaret açığı da bir önceki yıla göre 13,539 milyon dolar artarak-38,462 milyon dolar seviyesine ulaşmıştır. 2018 yılında Türkiye'nin ihracatı 2017 yılına oranla 11,030 milyon dolar artış göstererek 168,023 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2018 yılında toplam dış ticaret hacminde çok az bir artış gerçekleşirken, dış ticaret açığı bir önceki yıla göre 29,999 milyon dolar azalarak-8,463 milyon dolar seviyesine inmiştir. 2019 yılında Türkiye'nin ihracatı, 2018 yılına oranla 12,695 milyon dolar artarak 180,718 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2020 yılında ihracat miktarı 1,620 milyon dolar azalarak 179,098 milyon dolar düzeyine inmiştir ve 2021 yılında, Türkiye'nin ihracatı 2,575 milyon dolar artış göstererek 181,673 milyona ulaşmıştır. 2022 yılında ihracat 72,499 milyon dolarlık rekor bir artışla 254,172 milyon dolar seviyesine yükselmiştir. 2023 yılında ise bir önceki yıla göre 1,605 milyon dolar artarak 255,777 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir.

İhracat kavramı, yürürlükte bulunan ihracat ve gümrük mevzuatına uygun olarak Türkiye gümrük bölgesinden veya serbest bölgelere bir malın çıkarılması veya Müsteşarlıkça ihracat sayılan diğer çıkış ve işlemleri ifade etmektedir (Resmî Gazete, 2006: 26190). İhracat, ekonomik yapısında ülkeler için etkili olmaktadır. Bu sürecin önemli olmasının nedenleri arasında herhangi bir ülkenin faktör verimliliğini, döviz rezervlerini, ölçek ekonomileri ve dışsalılıklardan kaynaklanan kazançları artırması bulunmaktadır. Ayrıca ihracat istihdamı ve ülkenin genel refahını yükseltmektedir. İhracat, bir ülkenin ekonomik açıdan gelişmişlik düzeyini yansıtmaktadır. Türkiye'nin ihracattan beklentisi, global düzeyde rekabet edebilirlik ve daha güçlü bir ekonomik yapıya kavuşmaktır. Bu hedefe ulaşmak için ürün çeşitliliğini artırmak ve stratejik planlamada detayları göz ardı etmemek gerekmektedir (Özcan, 2016: 30). 2000'li yılların başında politik ve ekonomik krizlerle mücadele eden Türkiye, uygulanan sıkı finansal ve mali politikalar sayesinde yeniden istikrarı sağlamayı başarmıştır. Dünya ekonomisindeki finansal genişlemenin de bu süreçteki istikrarı sağlamada önemi büyüktür. İhracatın devam ettiği bu süreçte, düşük maliyetli ithalatın artması, yüksek dış borçların birikmesi ve cari açıkların genişlemesi yaşanmıştır.

1.4. En Fazla İhracat Yapılan Ürünler

Türkiye’de otomotiv ve yan sanayileri, 1960’lı yıllardan itibaren önemli bir gelişim göstermiştir. 2020 yılı ihracat verilerine göre bu sektörler toplam ihracatın yaklaşık %15’ini temsil etmektedir. Türkiye otomotiv sektörünün temelleri, 1956 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri için jip ve kamyonet üretimi amacıyla kurulan Türk Willys Overland Ltd. Şti ile atılmıştır. Bu kuruluşu takiben 1955 yılında Otomotiv Endüstrisi, Otosan ve Çiftçiler A.Ş. şirketleri kurulmuştur. Ancak sektörün asıl büyümesi, 1960’lı ve 1970’li yıllarda kurulan montaj fabrikaları ile gerçekleşmiştir. Almanya’da 2018 yılında otomotiv sanayisi, ülkenin brüt katma değerinin %5’ine denk gelen 332 milyar € gelir elde etmiştir. Otomotiv sektörü, yan sanayi dahil olmak üzere 950 civarında şirketle birlikte toplam istihdam sayısını 800 binin üzerine çıkarmıştır. Bir ülkenin yeraltı kaynakları olmadığında ekonomisini desteklemek için sanayiye yatırım yapması gerekmektedir. Bu bağlamda yüksek teknoloji ürünlerinin üretimi en zor ve kârlı olanıdır. Otomobil, makine, emtia gibi daha az bilgi birikimi gerektiren ürünler ise daha düşük kazançlar sağlamaktadır. En basit sanayileşme yöntemini montaj hizmetleri sağlamaktır. Özellikle 1960’lı yıllarda bu alanda yoğun bir çaba sarf eden Türkiye, 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikası’nda üretilen ve Devrim adı verilen otomobille bu çabalarını taçlandırmıştır. Ancak siyasi, politik ve ekonomik nedenlerle bu aracın üretimi sürdürülememiştir. 1966 yılında Anadol markası altında Türkiye’nin ilk yerli otomobilinin üretimiyle yeniden canlanmıştır. Anadol markası, 1982 yılına kadar devam eden üretim sürecinde 87 bin adet araç üretmiştir. Bu rakamlar, ilk defa üretilen bir araç için dikkate değerdir. Dönemin popüler modellerinden Volvo 300 serisi, 1976 ve 1983 yılları arasında yaklaşık 100 bin adet üretilmiştir (Börje, 1982). 1927 yılında kurulmuş ve oldukça sağlam araçlarıyla tanınan bir marka, yedi yılda 100 bin adede ulaşırken, yeni kurulan ve ilk araçlarını üreten bir marka olarak Anadol, 16 yılda neredeyse 90 bin araç üretmiştir. Türkiye bu deneyimlerden sonra ana odak noktasını montaj sanayiine çevirmiş ve 1963 yılında hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda yer alan “Montaj Sanayi Talimatı” ile bu alanda önemli adımlar atmıştır (Bedir, 2002).

Türkiye’de binek ve ticari araçlar üreten toplam 13 firma bulunmaktadır. Bu firmalar arasında binek araç üretimi yapan 5 şirket mevcuttur. Kamyon ve kamyonet üretiminde ise 10 şirket faaliyet göstermektedir. Otobüs üretimi yapan firma sayısı ise 9’dur. 2020 yılında pandemi ve çip krizi gibi zorluklara rağmen bu firmaların toplam ihracat değeri 22 milyar doların altına inmemiştir ve Türkiye’nin ihracatında %14,9 ile en yüksek paya sahip fasıl olmuştur (Tablo 5) (Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı, 2015). 2021 yılında ise Türkiye, Cumhuriyet

tarihinin en yüksek ihracat seviyelerini ulaşmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranı %93,4 ile tarihin en yüksek düzeyine ulaşmıştır. Ticaret Bakanı, dış ticaret açıklamalarının yapıldığı 1 Kasım'da Türkiye'nin kısa süre içinde dış ticaret fazlası veren bir ülke haline geleceğini belirtmiştir (Ünal ve Palabıyık, 2021).

Tablo 5
En Fazla İhracatı Yapılan Fasıllar

İhracat	Değer		Değişim (%)
	2022	2023	
87 Motorlu kara taşıtları	26.800.786	30.837.047	15,1
84 Makinalar, Mekanik cihazlar ve aletler	22.671.432	25.226.968	11,3
27 Mineral yakıtlar, mineral yağlar	16.411.096	16.409.266	0,0
85 Elektrikli makine ve cihazlar	13.704.197	15.350.853	12,0
73 Demir-Çelik eşyalar	10.533.234	10.061.300	-4,5
39 Plastik eşyalar	11.571.487	10.590.247	-8,5
76 Alüminyum eşyalar	6.707.740	5.318.476	-20,7
89 Gemiler ve suda yüzen taşıtlar	1.795.432	2.229.184	24,2
40 Kauçuk ve kauçuktan eşyalar	3.707.732	3.819.450	3,0
Diğer Fasıllar	71.911.214	70.206.423	-2,4

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023. Ticaret Bakanlığı 2023 Yılı Faaliyet Raporu. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

1.5. Türkiye'nin İthalatı

Tablo 6
Türkiye'nin İthalatı

Yıl	İthalat (Milyar \$)
2014	242,177
2015	207,207
2016	198,618
2017	233,800
2018	223,039
2019	210,261
2020	215,535
2021	215,533
2022	363,711
2023	361,774

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023. Ticaret Bakanlığı 2023 Yılı Faaliyet Raporu. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

2020 ve 2021 yılları itibariyle küresel ithalat dağılımına bakıldığında kimyevi maddeler ve mamulleri, elektrik elektronik ve otomotiv sektörleri ilk üç sırayı almaktadır. Türkiye'nin ithalat yapısının zaman içindeki değişimi ele alındığında, 1980 yılında sanayi sektörünün ithalattaki payı %59 iken, bu oran 2021 yılında %76'nın üzerine çıkmaktadır. Öte yandan tarım sektörünün toplam ithalattaki payı 1980'lerde yaklaşık %1 iken 2021'de %4 seviyesine yükselmiştir. Yani birçok temel tarım ürününün ithal edilmesinin zorunlu hale geldiğini göstermektedir. Türkiye'nin ithalatı yıllar boyunca ortalama olarak %80 ile imalat sanayiine, %10 ile madencilik ve taş ocakçılığına ve geriye kalan %10'luk kısım ise hizmet ve tarım sektörlerine yönelik olmaktadır. 1995 ile 2017 yılları arasında Türkiye başlıca hammadde ve yarı mamul yanı sıra makine ve teçhizat ithalatını sürdürmektedir. 2000'li yıllarda ana metal sanayi ithalatı artış gösterirken 2008 yılına kadar kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri ve nükleer yakıtlar alanında ithalat da artmıştır (KB, 2018: 18, 21).

Tablo 7
Türkiye’de Gerçekleşen İthalatın Sektörlere Göre Dağılımı

Yıl	Tarım	Sanayi	Madencilik	Diğer
2012	7.502	176.235	42.246	10.459
2014	8.657	187.742	37.126	8.649
2016	7.096	167.243	19.008	5.266
2018	9.334	175.979	28.967	8.764
2020	8.731	161.539	20.204	718
2021	10.623	185.936	36.057	11.826

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023. Ticaret Bakanlığı 2023 Yılı Faaliyet Raporu; Dış Ticaret Lojistiği 2023. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Türkiye’nin sanayi sektöründe ithalatın yüksek oranı ve sürekli artışı, teknolojik yetenek eksikliklerini ve imalat sanayiindeki ithalata bağımlılığı göstermektedir (Kuşat, 2015: 60). Maden sektörünün toplam ithalat içindeki payı, 1980’lerde %40 iken 1990’larda düşüş göstermiş ve 2016’dan sonra yükselişe geçerek dalgalı bir grafik sergilemiştir. 2020 yılı maden ithalatı verilerine göre ithalat dağılımı enerji hammaddeleri ile %61, metalik cevherler ile %26, endüstriyel hammaddeler ile %10 ve doğal taşlar ile %2 paya sahip olmuştur. Ayrıca 2020 yılında maden ithalatında öne çıkan ilk beş maden; taş kömürü, koklaşabilir kömürler, demir cevherleri, süs taşları ve fosfatlar olarak sıralanmaktadır. Maden ithalatının 2011-2017 yılları arasında Türkiye’nin toplam ithalatı içindeki ortalama payı %2,5 düzeyinde seyretmiştir (MTA, 2020: 34).

Türkiye’nin ithalatının büyük bir kısmını ara malların ithalatı oluşturmaktadır. TCMB uzmanlarına göre 2002-2018 yılları arasında Türkiye’nin üretiminde ithal girdilerin payı %18 olarak belirlenmiştir. Sektörel bazda değişiklik göstermekle birlikte TCMB raporuna göre 2002 yılında %33 olan bu oran, 2017 yılında motorlu taşıt üretiminde yaklaşık %48’e çıkmıştır. Aynı şekilde bilgisayar ve elektronik ürünler üretiminde ithal girdilerin payı 2017 yılında %55’i geçmiştir. Temel metaller sektöründe ise ithalat oranı %50 olarak kaydedilmiştir (Euronews, 2022). TÜİK verilerine göre 2020 ve 2021 yıllarında ara mallarının ithalattaki payı sırasıyla %74,5 ve %77,2 olarak gerçekleşmiştir. Sermaye mallarının payı ise 2020 için %14,4, 2021 için ise %13,3 olarak belirlenmiştir; tüketim mallarının payları ise 2020’de %10,9, 2021’de %9 olarak ölçülmüştür. Ara malı ithalatının 1990 yılından bu yana dışa bağımlılığın %50 oranında artmıştır ve 2000’lerde bu artış daha da katlanarak devam ettiğini etmektedir. Dolayısıyla ara malı ithalatının diğer unsurlara kıyasla oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

Tablo 8**Türkiye’de Gerçekleşen İthalatın Mal Gruplarına Göre Dağılım**

Yıl	Yatırım malı	Ara malı	Tüketim malı	Diğer
2012	33.995	174.930	26.699	990
2014	35.995	176.721	29.006	453
2016	35.918	134.315	27.947	436
2018	29.303	170.048	22.878	817
2020	28.394	146.792	21.405	537
2021	32.151	187.153	22.787	350

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023. Ticaret Bakanlığı 2023 Yılı Faaliyet Raporu; Dış Ticaret Lojistiği 2023. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Türkiye’nin ara malı ithalat yapısında demir-çelik ve madencilik sektörlerinin oranı düşmekte, buna karşın makine-elektronik ve otomotiv sektörlerinin oranı yükselmektedir. Kimyasal ürünler, tarım ve tekstil sektörleri ise ithalatı etkinliklerini devam ettirmektedirler. 2012 ve 2016 yılları arasında altın ve enerji dışında, hurda demir ithalatı ilk sıralarda yer almıştır. 2016 yılında ilaç endüstrisi toplam ithalatın yüzde 2,2’sini temsil ederken, bu sektörün dış ticaret açığı Türkiye’nin toplam dış ticaret açığının yüzde 6,5’ine ulaşmıştır (EB, 2018: 6-27). Özellikle biyoteknolojik ilaçlar, bazı aşılarda ve kan ürünleri gibi yüksek katma değerli tedavi gruplarında ithalata olan bağımlılık dikkat çekmektedir. İlaç ve eczacılık sektörü detaylı incelendiğinde 2012 yılına kıyasla 2015 yılında insan ve hayvan kanı, serum, aşılarda gibi ürünlerin ithalatı yaklaşık yüzde 25 artmıştır. Bu artışı kimyasal gübre sektörü izlemektedir (EB, 2018:6-27). Diğer taraftan Türk otomotiv sanayiinde ana sanayinin maliyetlerini ve risklerini azaltma hedefiyle yerleşme çalışmaları demir-çelik ve plastik girdilerde gerçekleştirilmiş, fakat elektronik sektöründe dışa bağımlılık artmıştır. Otomotiv sanayiinde yüksek ithalat bağımlılığına sahip olan elektronik ve gömülü yazılımların teknolojik ilerlemeler ve tüketici tercihlerindeki değişikliklere bağlı olarak üretim maliyetlerindeki payının artması beklenmektedir. Tarım ürünleri ithalatının büyük bir kısmını yerli üretimin iç piyasa ihtiyaçlarını karşılayamadığı ürünler oluşturmaktadır. Şeker ithalatındaki artış, ihracattaki hammadde tedarik sorunlarına bağlanmaktadır. İşlenmiş hammaddeler içinde ise demir-çelik ve demir dışı metaller, ithalatı öne çıkan ürünler arasında yer almakta, demir ve alaşımsız çelikten yarı mamuller, alaşımlı çelik mamulleri, rafine bakır katotlar ve işlenmemiş alüminyum ön plana çıkmaktadır. 2008’e kadar sürekli artan emtia fiyatları, sonrasında küresel krizle büyük bir düşüş yaşasa da 2011 ve 2012 bahar aylarında fiyatlar tekrar yükselişe geçmiş,

2014 yılının ikinci çeyreğine kadar azalmış, sonrasında ise yine artış göstermiştir. Gelişmekte olan ekonomilerde büyümenin yavaşlaması ve arzın artarken talebin azalmasıyla beraber 2016'dan günümüze kadar emtia fiyatlarında bir yükseliş trendi görülmektedir (EB, 2018: 6-27).

Türkiye ile Rusya arasındaki ticaret ilişkileri üzerine yapılan analizde, 1998'deki Rusya ekonomik krizi hariç olmak üzere iki ülke arasındaki dış ticaret hacminin sürekli bir artış gösterdiği görülmektedir. Türkiye'nin ticari açığının ana sebebi ise 2000'li yıllarda enerji gereksinimlerinin büyük bir kısmını Rusya Federasyonu'ndan karşılamasına rağmen, 1984 Eylül'ünde SSCB ile imzalanan Doğal Gaz Anlaşması çerçevesinde gerçekleştirilen doğal gaz karşılığı mal ihracatının devam ettirilememesidir. Bu durum, Türkiye'nin Rusya ile olan ticaret açıklarının temelini oluşturmaktadır. 2011 yılına kadar Rusya, Türkiye'nin en çok ithalat gerçekleştirdiği ülke olarak kaydedilmektedir. Türkiye'nin en yüksek dış ticaret açığı verdiği ülkeler arasında Rusya'nın bulunmaktadır. 24 Kasım 2015 tarihinde bir Rus bombardıman uçağının Suriye sınırında bombalama yaparken Türkiye sınırını ihlal etmesi sonucu Türk jetleri tarafından düşürülmesi, Türkiye ile Rusya arasındaki ilişkilerin önemli ölçüde gerilmesine yol açmıştır. Rusya'nın yüksek miktarda enerji ihracatı, Türkiye'nin ise tüketim malları ve müteahhitlik hizmetleri ihracatı, Rus turistlerin ağırlanması ve Rusya'dan yarı mamul ürünler ile petrol, doğalgaz ve taşkömürü alımı gerçekleşmektedir (Zengin, 2015: 61-83). Ayrıca Rusya'nın enerji ihracatı ve Çin gibi ülkelerle imzaladığı ticaret anlaşmaları Rus ekonomisinin dış ticaretle güçlenmesine katkı sağlamaktadır. 2019 yılında toplam 203,42 milyar dolarlık mal ihracatının 100,5 milyar dolarlık kısmının petrol ve doğalgaz ihracatından sağlandığı belirtilmektedir (WTO, 2019).

1.6. Uluslararası Anlaşmalar

- **Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Üyeliği**

DTÖ, 1930'ların ekonomik krizlerinin ardından ülkelerin içe kapanarak bireyselci politikaları benimsemeleri sonucu Avrupa'daki küreselleşme ve sanayileşme çabalarına zarar vermiş olan durumları düzeltebilmek amacıyla kurulan GATT4'ten evrilmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle ABD'nin liderliğinde sosyal, siyasi ve ekonomik alanlarda yapılan uluslararası düzenlemeler neticesinde BM, IMF ve IBRD gibi kurumlar ortaya çıkmıştır. Uluslararası ticaretin serbestleşmesi ve sınırların ortadan kalkması amacıyla GATT anlaşması geçici bir süreliğine imzalanmıştır (Karaca, t.y.). İTO'nun uzun süre kurulamaması sonucu GATT dünya mal ticaretinin neredeyse yarısını düzenlemiştir (Gelir İdaresi Başkanlığı, 2009). Uruguay turu

müzakereleri sonucunda 1995 yılında resmi olarak kurulan DTÖ, GATT'ın devamı niteliğindedir. Türkiye ise 1951 yılında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'na taraf olmuş ve DTÖ'nün kurucu üyeleri arasında yer almıştır. DTÖ'nün dört temel ilkesi bulunmaktadır (Aktaş, 2007):

- Üye ülkeler arasında herhangi bir ayrımcılık yapılamaz,
- Üye ülkelerin kendi sanayilerini yalnızca gümrük tarifeleri ile koruyabilir, ürünlere kota konulamaz,
- Üye ülkeler arasındaki ticari anlaşmazlıkların çözümünde GATT arabuluculuk görevi üstlenecek, bu anlaşmazlıkların ticareti etkilemesine izin verilmeyecek,
- Üye ülkelerin ticareti serbestleştirme ve teşvik etme amacıyla zaman zaman tarife indirimleri yapabilir.
- **Gümrük Birliği Anlaşması (AB)**

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan ekonomik ve ticari bağlarını güçlendirmek amacıyla yürüttüğü müzakereler neticesinde 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği'ne katılım sağlanmıştır. Bu katılım, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde kritik bir evre olarak değerlendirilmektedir. 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı kapsamında Gümrük Birliği'nin sadece gümrük vergileri ve benzeri vergilerin ortadan kaldırılmasını değil, aynı zamanda Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkelerle olan ilişkilerinde uyguladığı ortak gümrük tarifesine uyumu ve rekabeti bozabilecek tüm unsurların elimine edilmesini de hedeflediği vurgulanmaktadır (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019). 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararları şu başlıkları içermektedir;

- Malların Serbest Dolaşımı ve Ticaret Politikası,
- Tarım Ürünleri,
- Gümrük İşlemleri,
- Mevzuatın Uyumlaştırılması,
- Kurumsal Düzenlemeler,
- Genel ve Nihai Hükümler.

- **Türkiye ile Serbest Ticaret Anlaşması Bulunan Ülkeler**

Türkiye Cumhuriyeti, uluslararası piyasalarda etkin bir konum elde edebilmek amacıyla Serbest Ticaret Anlaşmalarına (STA) büyük önem atfetmektedir (Tablo 9).

Tablo 9
Yürürlükte Bulunan STA'lar

Ülkeler	İmza Tarihi	Yürürlüğe Giriş Tarihi
İsrail	14.03.1996	01.05.1997
Makedonya	07.09.1999	01.09.2000
Fas	07.04.2004	01.01.2006
Filistin	20.07.2004	01.06.2005
Tunus	25.11.2004	01.07.2005
Mısır	27.12.2005	01.03.2007
Arnavutluk	22.12.2006	01.05.2008
Şili	14.07.2009	01.03.2011
Morityus	09.09.2011	01.05.2013
Güney Kore	01.08.2012	01.05.2013
Faroe A.	16.12.2014	01.10.2017
Singapur	14.11.2015	01.10.2017
Kosova	27.10.2013	01.09.2019
Venezuela	17.05.2018	21.08.2020
Birleşik Krallık	29.12.2020	20.05.2021

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021. Serbest Ticaret Anlaşmaları. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Japonya, Endonezya, Tayland, Ukrayna, Kolombiya, Peru, Kamerun, Kongo, Pakistan, Meksika, Ekvator, Seyşeller, Çad ve Cibuti ile sürdürülmekte olan müzakereler devam etmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2021). Ayrıca Türkiye ile Azerbaycan arasında 25 Şubat 2020 tarihinde Bakü’de imzalanan Tercihli Ticaret Anlaşması, Ocak 2021 tarihinde Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmış ve aynı ay içerisinde Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), 2021). İmzalanan bu anlaşmanın asıl hedefi iki ülke arasındaki ticareti teşvik etmek, ticaret kotalarını ortadan kaldırmak, ticaret için güvenli ve sürdürülebilir bir zemin oluşturmak ve ticaret yollarının önemini yükseltmektedir (İHKİB, 2022).

1.7. Dünyada Lojistik Sektörü

Lojistik alanının uluslararası ticaretteki kritik rolü, küreselleşmenin etkisi ve artan rekabet ortamı tarafından desteklenmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler için lojistik

kapasitelerinin iyileştirilmesi küresel ticarete daha büyük bir pay elde etmelerini ve küreselleşmeden maksimum faydayı sağlamalarını mümkün kılmaktadır. Üretim maliyetlerinin düşürülmesinde lojistiğin rolü sayesinde ürünler daha ucuza mal olmakta, daha hızlı ve kolay bir şekilde taşınabilmektedir. Uluslararası ticaret hacmi, ürün çeşitliliği ve yabancı yatırımlar açısından lojistik performansı yüksek olan ülkeler daha avantajlı durumdadır. Lojistik, ekonomik büyümenin artışında önemli bir etkiye sahiptir. Zengin ülkelerde yüksek performans sergilenirken, düşük gelirli ülkelerde bu performans azalmaktadır (Ofluoğlu vd., 2018: 93-108). Küreselleşmenin ilerlemesiyle birlikte lojistik, uluslararası ticaret hacmi ve piyasa fiyatlarındaki yakınlık sayesinde firmalara ve üreticilere rekabet avantajı sağlamak ve maliyetleri düşürmektedir (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 164).

Teknoloji ve ekonominin büyümesiyle ulusal şirketler uluslararası platformlara açılmakta, küresel rekabetin koşulları altında ticaret yapmaktadırlar. Firmaların rekabet edebilmeleri için lojistik, doğru miktarda ve zamanında mal ve hizmet sunumu sağlayarak en önemli faktör haline gelmektedir. Uluslararası şirketler, küreselleşmenin getirdiği koşullar altında rekabet gücünü artırmak için iş süreçlerini daha esnek bir şekilde yapılandırmaktadırlar. Firmalar arasında ortaklıklar genişlemekte ve global lojistik ağlarına katılım zorunluluğu artmaktadır. Bu durum, uluslararası şirketlerin ana iş alanlarına odaklanmalarını ve güvenilir lojistik firmalar aracılığıyla tüm süreçleri yönetmelerini sağlamaktadır. Tedarik zinciri ve lojistik, bu yeni global ticaret anlayışının yaygınlaşmasıyla birlikte gelişmektedir (Demirbilek, 2018: 15).

Karcıoğlu ve Temelli (2014), küresel rekabetin yükselişiyle işletmelerin rakiplerinin önüne geçebilmeleri için ürün ve hizmetleri hızlı, maliyet-etkin ve yüksek kalitede sunmalarının zorunlu olduğunu belirtmiştir. Bu bağlamda lojistiğin stratejik bir unsur olarak önemini altını çizmişler, maliyetleri azaltıcı, üretimi artırıcı, kaliteyi yükseltici ve müşteri memnuniyetini maksimize edici etkilerine dikkat çekmişlerdir (Karcıoğlu ve Temelli, 2014: 24). Ayrıca uluslararası pazarlarda rekabetin artmasıyla firmaların ürünlerini daha düşük maliyetle daha kaliteli ve hızlı bir şekilde tüketicilere sunmak için çabaladıkları görülmektedir (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 150).

Tuna (2001) ise küresel pazarlardaki rekabet artışıyla müşteri beklentilerinin değişmesi sonucu “lojistik hizmet düzeyi” kavramının önem kazanmış olduğunu ifade etmektedir. Bu kavramı tanımlarken, siparişlerin ve dağıtımın hızla gerçekleştirilmesi, stoklarda eksiklerin bulunmaması gibi tanımlar kullanmaktadır. Küresel markaların uluslararası pazarlardaki sürdürülebilirliğini müşteri memnuniyeti ve maliyet düşürme odaklı lojistik yönetimine bağlamaktadır.

Uluslararası pazarlarda etkin bir konum elde edebilmek ve rekabet üstünlüğü sağlayabilmek için ulaştırma hizmetlerinin her yönüyle zorunlu olduğu görülmektedir. Son dönemlerde küreselleşmenin artması ve dış ticaret politikalarının liberalleştirilmesi gibi uygulamaların yanı sıra depolama, iletişim ve özellikle ulaştırma sektöründeki gelişmeler, dünya ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır. Şirketlerin faaliyetlerini genişletebilmeleri ve ekonomik gelişimi hızlandırabilmeleri açısından üretim süreçleri, fabrikalardan pazarlara teslimat ve bu teslimatın uygun koşullarda gerçekleştirilmesi büyük bir önem taşımaktadır. Böylece üretim ve dağıtım faaliyetleri lojistik kavramıyla entegre edilmiş olup ulaştırma hizmetleri pazarında forwarderlar kritik bir rol oynamaktadır (Kaynak, 2004: 4-5).

Küreselleşme ve rekabetin artmasıyla dünya genelinde lojistik merkezlerin rolü önem kazanmaktadır. Bu artan rekabet ortamında işletmeler rekabet avantajı elde edebilmek için lojistik merkezlerini etkin bir şekilde kullanmaya yönelmektedirler. Lojistik merkezler, çoklu taşıma modlarını entegre edebilme avantajı sunmakta ve akıllı depolama sistemleri ile dağıtım işlemlerini merkezi bir noktadan yönetmektedirler. Ayrıca bu merkezler karayolu, demiryolu bağlantıları, havalimanları ve limanlara yakın konumlarıyla taşımacılıkta çeşitlilik sağlamaktadır. Lojistik merkezlerinde araç tamirinden tır parklarına, kiralama hizmetlerinden konaklama ve iş bulma kurumlarına kadar çeşitli ek hizmetler de sunulmaktadır (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 164).

Lojistik ve ulaşım sektörlerinin ekonomik büyüme üzerindeki etkileri önemli ve pozitif yönde olmaktadır. Bu sektörler, altyapının geliştirilmesi ve ekonomik büyümenin sağlanması için ticareti genişletmektedir. Ulaşım altyapısına, teknolojiye, gemi inşasına ve kargo taşımacılığına yapılan yatırımlar bu etkileri mümkün kılmaktadır. Uluslararası ticaret bu süreçte iş hacmi, ticaret ve yatırımların artırılmasına önemli katkılar sağlamaktadır. Özellikle yüksek ticaret hacmine sahip ülkelerde ulaşım sektörüne yapılan yatırımlar ekonomik büyümeyi olumlu bir şekilde desteklemektedir. Örneğin Hong Kong ve Singapur gibi ekonomilerin büyümesinde ulaşım ve lojistik sektörlerine yapılan yatırımlar temel etkenler arasında yer almaktadır (Kalaycı, 2015: 9).

ABD, Singapur, İngiltere, Japonya, Hollanda, Almanya, İsveç ve Fransa lojistik sektöründe öncü ülkeler arasında yer almaktadır. ABD ve Avrupa, global lojistik pazarının yarısından fazlasını temsil etmektedir (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208). BAX, UPS, Ryder System ve Caterpillar Logistics gibi şirketler, ABD’de lojistik hizmetlerinin başlıca sağlayıcıları arasında bulunmaktadır (Yılmaz, 2014: 49). Dubai ve Hong Kong ise son dönemlerde lojistik merkezi olma yolunda hızla ilerlemektedir. Asya-Pasifik, Rusya, Ortadoğu ve Doğu Avrupa’nın

gelecekte lojistik alanında büyük gelişmeler kaydedeceği öngörülmektedir (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208).

İtalya, Bulgaristan, İspanya, Polonya, Almanya ve Belçika gibi ülkeler, doğu ile batı arasında lojistik köprüler kurmaktadır. Avrupa'nın başlıca lojistik merkezleri arasında İspanya'da Zaragoza, Polonya'da Poznan ve Barcelona, Bulgaristan'da Varna, İtalya'da Trieste, Almanya'da Hamburg, Hollanda'da Rotterdam ve Belçika'da Antwerp bulunmaktadır. Ayrıca dünyanın önde gelen kargo havalimanlarından biri de Amsterdam Schipol Havalimanı'dır (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208).

Almanya, Avrupa Birliği içindeki başlıca lojistik merkezi konumundadır. Bu alandaki önemli hizmet sağlayıcıları arasında DHL, Schenker, TNT ve Kuehne Nagel sayılmaktadır (Yılmaz, 2014: 51). Almanya'nın lojistik sektördeki bu öncü rolü geniş ulaşım altyapısından kaynaklanmaktadır. Almanya'nın dokuz Avrupa ülkesiyle olan sınır komşuluğu, ulaşım ağlarının merkezi olmasına katkıda bulunmaktadır. Almanya'da lojistik sektörü başlıca üç sektörden birini oluşturmakta, demiryolu ve karayolları ağları bakımından da diğer Avrupa ülkelerine üstünlük sağlamaktadır (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208).

Singapur, lojistik sektöründe öne çıkan ülkeler arasında yer almakta ve dünyanın en büyük limanına sahiplik yapmaktadır. Aynı zamanda önemli bir lojistik merkez olarak kabul edilmektedir. Tayland ve Malezya da bu alanda öne çıkan diğer merkezler olarak bilinmektedir. DHL, Linfox, Schenker, Nippon Express, UPS, TNT ise bölgede faaliyet gösteren başlıca lojistik şirketler arasında yer almaktadır (Yılmaz, 2014: 52).

Avrupa'da ise lojistik köy kavramı son dönemlerde yaygınlaşmıştır. Lojistik köyler, ulusal ve uluslararası transit yüklerin çeşitli faaliyetlerinin düzenlenip yönetildiği merkezler olarak işlev görmektedir. Depolama işlevlerinin yanı sıra montaj, yarı üretim ve uyarlama, tamir, ters lojistik, kalite kontrol, dağıtım ve sipariş kabul, yük kabul ve paketlenme gibi çeşitli hizmetler de bu köyler tarafından sunulmaktadır. Bu tür faaliyetler yük taşımacılığı ile ilgili işlerin tek bir yönetim altında toplanarak güvenli, planlı ve kaliteli bir şekilde yerine getirilmesini sağlamaktadır (Kaynak ve Zeybek, 2007: 47-48).

Fransa, lojistik köy uygulamalarında Avrupa'nın öncülerinden biri olmuştur ve 23 lojistik köy bulunmaktadır. Paris bölgesinde yer alan Garanor ve Sogaris, en gelişmiş merkezler olarak öne çıkmaktadır. Lojistik köyler İtalya ve Almanya'da 1960'ların sonlarına doğru ve 1970'lerin başlarında görülmeye başlamıştır. Bu dönemde şekillenen lojistik köy kavramı toplu taşımacılığın sağlanmasına katkıda bulunmuştur. ABD'de ortaya çıkmasına rağmen Avrupa'da

benimsenmiş ve 1980 ile 1990'lı yıllarda dünya genelinde hızla yayılmıştır. Bu süreç, Fransa, İtalya, Almanya, İngiltere ve Belçika'da daha da ilerleyerek büyümüştür (Çekerol ve Gunyashev, 2017: 134).

1.8. Lojistik Sektörü İçinde Türkiye'nin Yeri

Lokmanhekim (2017) araştırmasında küreselleşen dünyada ekonominin ulusal güç üzerindeki etkisine ve işletmelerin rekabet sürecinde lojistik şirketlerle iş birliğinin önemine işaret etmektedir. Firmalar, rekabet avantajı sağlamak ve rakiplerini aşmak için müşterilerine ürünleri hızlı ve zamanında ulaştırmaları gerekmektedir. Bu yüzden lojistik şirketleriyle olan iş birliklerinin Türkiye'de ve global ölçekte artışı görülmektedir (Lokmanhekim, 2017: 26).

Başlangıçta deniz ve hava limanlarına odaklanmış olan lojistik üsler kavramı, depolama, gümrükleme gibi çeşitli lojistik faaliyetlerin belli bir merkezden yönetilerek global erişim sağlamasına olanak tanımaktadır. Ülkelerin lojistik kapasite ve altyapıları o ülkenin lojistik sektörünün gelişmişlik düzeyini belirlemektedir. Türkiye'nin coğrafi konumu, İpek Yolu üzerinde yer alması ve kıtaları birleştirici özelliği ile lojistik üs olarak değerlendirilmesinde avantaj sağlamaktadır. Ancak dünya ticaretindeki merkez ülkelerin gelirinin büyük bir kısmını elde etmesi, Türkiye'nin sadece transit ülke olmasının yeterli olmadığını göstermektedir. Türkiye'nin coğrafi avantajlarını etkin kullanabilmesi ve lojistik üs olarak öne çıkabilmesi, fiziksel ve kurumsal eksikliklerini gidermesine bağlı olmaktadır (Kara vd., 2009: 80-81).

Lojistik sektörü, son dönemlerde gösterdiği hızlı gelişim ile hem bölgesel hem de küresel ölçekte incelenmelidir. Dünya genelinde yer altı ve yer üstü kaynaklarının eşitsiz dağılımı ve bazı endüstrilerin farklı ülkelerde daha yoğun gelişim göstermesi, alışveriş ve nakliye hizmetlerinin çeşitli yöntemlerle yürütülmesine neden olmaktadır. Şirketler, önemli ticaret yollarını dikkate alarak taşıma işlemlerini planlamalı ve bu hizmetleri sürdürmelidir. Ancak dünya genelinde her bölgenin ulaştırma altyapısına sahip olmadığı açıktır. Ülkeler arası denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu kapasiteleri eşit düzeyde değildir ve gelişmiş ülkeler ve bölgelerde ulaşım olanakları daha gelişmiş olduğundan nakliye işlemleri daha verimli yürütülmektedir. Bu nedenle şirketler, coğrafi şartları ve lojistik olanakları göz önünde bulundurarak operasyonlarını yerleştirmelidir. Önemli taşıma yolları ve güzergâhlar, bu bağlamda stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye, tarih boyunca ve bugün de üç kıtanın birleştiği noktada yer alması ve kritik yolların üzerinde bulunmasıyla lojistik operasyonların yürütülmesi bakımından stratejik bir konumda bulunmaktadır (Şahin, 2014: 360).

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında köprü vazifesi görerek iki kıtayı bir araya getirmekte ve ülkeye önemli bir stratejik avantaj sağlamaktadır. Türkiye'nin bu stratejik konumu sayesinde hem gelişmiş Batı ekonomilerine erişim sağlanmakta hem de eski Sovyetler Birliği coğrafyasına ulaşılmaktadır. Böylece dış pazar çeşitliliğini artırmaktadır. Sovyetler Birliği döneminde merkezi planlama ile yürütülen ekonomik faaliyetler, birlik dağıldıktan sonra oluşan yeni bağımsız devletlerde siyasi ve ekonomik istikrarsızlıklarla karşı karşıya kalmış ve bu da ekonomik iş birliği ihtiyacını artırmıştır. Bu süreçte çeşitli ekonomik entegrasyon girişimleri gerçekleşmiş olup bunlardan en dikkat çekici olanı 10 Ekim 2000 tarihinde kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu (AvET)'dur. AvET'in üyeleri arasında Beyaz Rusya, Rusya Federasyonu, Kazakistan, Tacikistan ve Kırgızistan bulunmaktadır. Gözlemci ülkeler ise Ukrayna, Ermenistan ve Moldova'dır. Ekonomik entegrasyonların bir parçası olmak, dış ticaret ilişkilerini geliştirmiştir ve Kazakistan ve Rusya'nın devlet başkanlarının Avrasya Birliği Projesine Türkiye'nin katılmasını istemelerine neden olmuştur. Türkiye'nin Batı Avrupa ile Asya arasındaki transit ulaşım ağının önemli bir parçası olması, birçok ulaştırma koridorunun gelişimine katkıda bulunmaktadır (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 524-525).

Avrasya bölgesi, içinde Ortadoğu'nun da bulunduğu çatışma ve siyasi istikrarsızlık yaşanan bir alan olarak dikkat çekmektedir. Türkiye ise Avrupa ile Asya arasındaki stratejik bir konumda yer almaktadır. Türkiye'nin ekonomik gücü, bölgesel lojistik pazarında olduğu kadar ulusal ve uluslararası düzeyde sağlanacak siyasi istikrar için de büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin dünya lojistik piyasasındaki rolü, siyasi ve ekonomik istikrarın sürdürülmesi ve korunması ile doğrudan ilişkilendirilmektedir. Son dönemde Londra ile Pekin arasında eski İpek Yolu güzergahında yeniden canlandırma çalışmaları yürütülmektedir. Bu koridor üzerinde konumlanan Türkiye'nin önemi bu projenin hayata geçirilmesiyle daha da artacaktır. Türkiye'nin lojistik bir üs olarak konumunu güçlendirmek için siyasi ve ekonomik istikrarını sürdürmesi ve güvenlik konusunda daha fazla adım atması gerekmektedir (Karataş, 2017: 19).

Avrasya bölgesi, Batı ekonomilerinin özellikle enerji başta olmak üzere yeni kaynaklara erişebilmesi ve yeni pazarlar keşfedebilmesi açısından çekim merkezi haline gelmiştir. Ancak Avrasya'nın lojistik altyapısının incelenmesi, bölgenin açık denizlere doğrudan erişiminin olmaması ve ulaşım altyapısındaki sorunları göstermektedir. Bu durum, bölgenin entegrasyon sürecine olumsuz etkiler yaratmaktadır. Ülkelerin lojistik altyapısı ve etkinliği, şirketlerin lojistik performansını ve dış ticaret faaliyetlerinde karşılaştıkları maliyetleri doğrudan etkilemektedir. Karşılıklı dış ticaretin geliştirilmesi, Türkiye'nin yanı sıra Avrasya ülkelerinin

de lojistik alanındaki sorunları çözerek gerekli iyileştirmeleri gerçekleştirmelerini gerektirmektedir (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 526).

Türkiye’de lojistik sektörü sürekli olarak önem kazanmakta ve gelişmektedir. Özellikle ihracat ve ithalat faaliyetleri ile dikkat çeken lojistik sektörü, zamanla süpermarket ve hipermarketler gibi büyük ölçekli perakendecilik alanlarında da öne çıkmaktadır. Türkiye, diğer ülkeler gibi hizmetlerini çeşitlendirerek uzmanlaşma yoluna gitmektedir. 21. yüzyıl ile birlikte lojistik sektörü emekleme dönemini geride bırakarak ulusal ve uluslararası firmalarla iş birliği yapmakta, hizmet kalitesini sürekli olarak artırmakta ve aktif bir sektör olmaktadır (Babacan, 2003: 10). Türkiye’de taşımacılık sayıları, ekonomik büyüme ile yıllık ihracat ve ithalat değişim oranları arasında doğru orantı bulunmaktadır. 2018 yılı sonrasında ihracatta %7 oranında bir büyüme gerçekleştirmiş olsa da Ocak ve Şubat aylarına ait veriler bu beklentilerin altında kalmaktadır. 2018 Şubat ayı itibarıyla ihracat 13,2 milyar dolar, ithalat ise 18,9 milyar dolar, dış ticaret hacmi 32,1 milyar dolar ve dış ticaret açığı 5,8 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Bir önceki yıla kıyasla ihracat %10, ithalat ise %20 artış göstermiştir. Ocak-Şubat toplamında ise ihracat %11, ithalat %29 artarak sırasıyla 25,7 milyar dolar ve 40,4 milyar dolar olmuştur. Dış ticaret hacmi ise %21 oranında artmıştır (Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu, 2019).

Ulaşım teknolojilerindeki ilerlemeler hem yerel hem de küresel ticaret hacminin büyümesine paralel olarak lojistik sektörünün önemini artırmaktadır. Karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu gibi taşımacılık yöntemlerine olan talep artmakta ve buna bağlı olarak bu alanlara yapılan yatırımlar genişlemektedir. Dünya genelinde ve Türkiye’de lojistik merkezlerin kurulması ve lojistik köylerin inşa edilmesiyle üretim merkezleri ile tüketim alanları arasında sağlam bir bağ kurulmaktadır. Üretim yapılan merkezlerden alıcılara malzemelerin en az maliyetle ulaştırılması, coğrafi koşulların bilinmesini ve bu koşulların etkin bir şekilde kullanılmasını gerektirmektedir. Bu nedenle lojistik faaliyetlerin yerinin doğru belirlenmesi için coğrafi faktörlerin dikkate alınması büyük önem taşımaktadır (Şahin, 2014: 346).

Türkiye gibi geniş bir coğrafi alana sahip ülkeler, çeşitli ulaşım olanaklarını en etkin şekilde kullanmayı gerektiren bir toplu taşıma sistemine ihtiyaç duymaktadır. Bu bağlamda lojistik köy uygulamaları, ulaşım türlerinin entegrasyonunu sağlayarak tedarik zincirindeki sorunları minimize etmekte ve bürokratik, sosyal, ekonomik problemlere çözümler sunmaktadır. Lojistik köyler, yönetim ve denetim kolaylıkları sunmaktadır. Ayrıca garaj, depo, gümrük, sosyal ve sağlık hizmetleri gibi lojistik sektörünün gereksinim duyduğu hizmetleri tek bir çatı altında toplamaktadır (Elgün, 2011 a: 3).

Türkiye’de lojistik köyler hakkında ilk tartışmalar 2005 yılında başlamıştır. İlk lojistik köy ise Samsun-Gelemen bölgesinde TCDD tarafından 2006 yılında kurulmuş ve 2007 yılında faaliyete geçirilmiştir (Elgün, 2011b: 218). Balıkesir, Eskişehir, Denizli, İstanbul (Halkalı), İzmit, Samsun ve Uşak’ta lojistik köy projeleri aktif durumdadır (Baki, 2018: 154).

1.9. Türkiye’nin Dış Ticareti ve Dış Ticarete Ulaşım Türlerinin Payı

Türkiye, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan jeopolitik konumuyla Doğu ile Batı arasında global ticaretin kilit bir geçiş noktası olmaktadır. Bu stratejik konum, Türkiye’ye Doğu Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika gibi geniş bir ticaret pazarına erişim fırsatı sunmaktadır. Bölgede taşımacılık faaliyetlerine merkeziyet kazandıran bu coğrafi avantaj, Türkiye’yi önemli bir lojistik üssü haline getirmektedir. Türkiye’de lojistik sektörünün geliştirilmesine yönelik önemli projeler hayata geçirilmekte ve bu projeler kapsamında çeşitli çalışmalar yürütülmektedir. İstanbul Havalimanı, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu gibi altyapı yatırımları, Türkiye Lojistik Master Planı ve demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi gibi çalışmalar, ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır. Ayrıca Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması çerçevesinde yürütülen çalışmalar da taşımacılık faaliyetlerine destek sağlamaktadır. Yapılan 183 milyar dolarlık ulaştırma ve altyapı yatırımlarıyla Türkiye’nin Asya ile Avrupa arasında hızlı ve kesintisiz bir lojistik bağlantı sağlama hedefi güçlendirilmektedir. Türkiye’de lojistik ve taşımacılık sektörü, hizmet ihracatı içindeki payını her yıl artırmakta ve bu durum sektörün Türkiye açısından taşıdığı önemi pekiştirmektedir. 2022 yılında toplam 90,5 milyar dolarlık ihracatın 36,6 milyar doları lojistik ve taşımacılık hizmetlerinden sağlanmıştır.

Bu sektörün gelişiminde Bakanlık tarafından sağlanan desteklerin etkisi büyüktür. 2022 yılı sonuna kadar lojistik ve taşımacılık hizmetleri sektörüne Genel Destekler kapsamında yaklaşık 2,7 milyon TL, Turquality Destek Programı kapsamında ise yaklaşık 447 milyon TL destek sağlanmıştır (Zeybek, 2007; Dış Ticaret Lojistiği, 2023).

Tablo 10
Ulaşım Türlerine Göre İhracat

Taşıma Şekli	İhracat			
	2019	2020	2021	2022
Karayolu (\$)	54.461	53.127	68.749	78.879
Payı (%)	%30,1	%31,3	%30,5	%31
Denizyolu (\$)	109.114	100.907	133.714	150.255
Payı (%)	%60,3	%59,5	%59,4	%59,1
Demiryolu (\$)	971	1.287	1.648	2.460
Payı (%)	%0,5	%0,8	%0,7	%1
Havayolu (\$)	14.849	12.732	18.735	20.686
Payı (%)	%8,2	%7,5	%8,3	%8,1
Diğer (\$)	1.436	1.581	2.366	1.892
Payı (%)	%0,8	%0,9	%1,1	%0,7
TOPLAM	180.832	169.637	225.214	254.172

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023. Dış Ticaret Lojistiği 2023. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Tablo 10'a göre 2021 yılında gerçekleştirilen ihracat faaliyetlerinde denizyolu taşıma modları arasında öncü konumda bulunmaktadır. Yıl içerisinde toplam 225,2 milyar dolarlık ihracatın %59,4'ü denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Karayolu taşımaları %30,5 ile ikinci sıradayken, havayolu taşımaları %8,3 oranıyla üçüncü sırada yer almaktadır. Demiryolu ise %0,7 ile en az kullanılan mod olarak kaydedilmiştir. 2022 yılında ise 254,2 milyar dolarlık ihracatın %59,1'i denizyolu ile taşınmış, karayolu %31 ile ikinci, havayolu %8,1 ile üçüncü sırada yer alırken demiryolu taşımaları ise %1 ile son sırayı almıştır (Dış Ticaret Lojistiği, 2023).

İthalatta da denizyolu taşımacılığı lider konumunu korumaktadır. 2021 yılında 271,4 milyar dolarlık ithalatın %58'i yani 157,4 milyar dolarlık kısmı denizyolu ile yapılmıştır. Karayolu %18 ile ikinci, havayolu %9,6 ile üçüncü sırada yer almakta, demiryolu taşımaları ise %1,1 ile son sıradadır. 2022'de toplam 363,7 milyar dolarlık ithalatın 193,8 milyar dolarlık kısmı yani %53,3'ü denizyolu ile taşınmıştır. Karayolu, %16,3 ile ikinci sırada, havayolu %10,6 ile üçüncü sırada bulunmakta, demiryolu ise %0,8 ile listenin sonunda yer almaktadır. 2019-2022 dönemi dış ticaret değerlendirmesinde hem ihracat hem de ithalat taşımalarında taşıma modları bazında bir sıralama değişikliği gözlenmemekte, denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu sıralaması korunmaktadır. Taşınan miktar ve oranlarda bazı değişiklikler olmakla birlikte bu sıralama devam etmektedir (Dış Ticaret Lojistiği, 2023).

Tablo 11
Ulaşım Türlerine Göre İthalat

Taşıma Şekli	İthalat			
	2019	2020	2021	2022
Karayolu (\$)	37.177	41.883	48.896	59.446
Payı (%)	%17,7	%19,1	%18	%16,3
Denizyolu (\$)	112.967	114.838	157.390	193.799
Payı (%)	%53,7	%52,3	%58	%53,3
Demiryolu (\$)	1.447	2.144	2.891	2.968
Payı (%)	%0,7	%1	%1,1	%0,8
Havayolu (\$)	29.238	39.260	26.057	38.581
Payı (%)	%13,9	%17,9	%9,6	%10,6
Diğer (\$)*	29.514	21.389	36.189	68.917
Payı (%)	%14	%9,7	%13,3	%18,9
TOPLAM	210.345	219.516	271.425	363.711

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2023. Dış Ticaret Lojistiği 2023. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

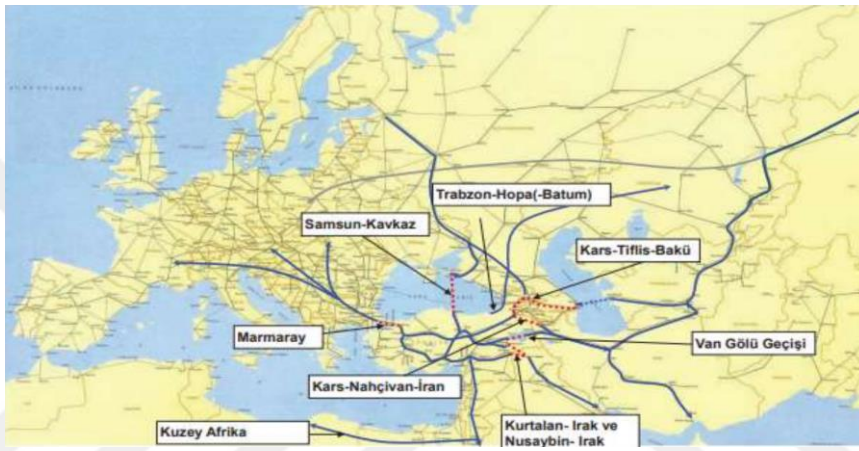
Dünya genelinde iklim değişikliği sonucu ortaya çıkan çevresel sorunlara karşı farkındalık ve duyarlılık artmaktadır. Uluslararası ticaretin genişlemesiyle birlikte havayolu kullanımındaki artış, sera gazı salınımlarının ticarete kıyasla %23-%42 oranında daha hızlı yükselmesine neden olmaktadır (Cristea vd., 2013). Tüketicilerin çevre konusundaki duyarlılıkları arttıkça çevre dostu taşımacılık yöntemleri arasında demiryolu, havayolu taşımacılığına göre daha tercih edilir hale gelebilmektedir. Bununla birlikte bu geçişin sağlanabilmesi için demiryolu altyapısının ve servis kalitesinin iyileştirilmesi zorunlu hale gelmektedir. Demiryolu, maliyet açısından uygun olan denizyolu ile zaman açısından etkin olan havayolu arasında bir alternatif taşımacılık yöntemi sunmaktadır. Avrupa'dan Çin'e ürün taşımacılığı havayolu ile yaklaşık 5-9 gün, demiryolu ile 15-19 gün ve denizyolu ile 37-50 gün sürmektedir. Özellikle demiryolu, limanlara uzak iç bölgelere yapılan taşımalarda maliyet ve süre bakımından denizyoluna kıyasla belirgin avantajlar sağlamaktadır (Jakóbowski vd., 2018).

1.9.1. Türkiye'nin Dış Ticareti ve Demir Yolu Bağlantıları

Çevresel duyarlılığın artması ve karayolu taşımacılığının yeterlilik seviyesinin yükselmesiyle birlikte demiryolu taşımacılığına olan ilgi artmaktadır. Havayolu taşımacılığından sonra demiryolları en çok büyüme gösteren ve teknoloji yatırımlarının yoğunlaştığı sektör olarak öne çıkmaktadır. Bu gelişmeler, demiryolu taşımacılığına verilen önemin artmasına neden

olmaktadır. Japonya'nın 1964 yılında Tokyo-Osaka arasında saatte 210 kilometre hız yapabilen demiryolu hattını hizmete açması diğer ülkeler için bir ilham kaynağı olmuştur. Bu yenilikten sonra İtalya, Fransa, Almanya, İngiltere, İspanya, Güney Kore, Çin ve Türkiye gibi ülkeler, saatte 250-300 kilometre hızla çalışan yüksek hızlı demiryolu hatlarını devreye almıştır. Uluslararası hatların kısaltılması ve boğaz projelerinin yakın zamanda başlatılacağı yönünde yapılan açıklamalar, Türkiye'nin doğu-batı koridorları üzerindeki rekabeti göz önünde bulundurarak büyük bir pay elde etmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Şekil 6) (TÜİK, 2022).

Şekil 6
Türkiye'yi Etkileyen Ulaşım Koridorları



Kaynak: 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Sektörü Çalışma Grubu, 2013. 11. Erişim Tarihi: 30.08.2024).

1.9.2. Türkiye'nin Dış Ticareti ve Kara Yolu Koridorları

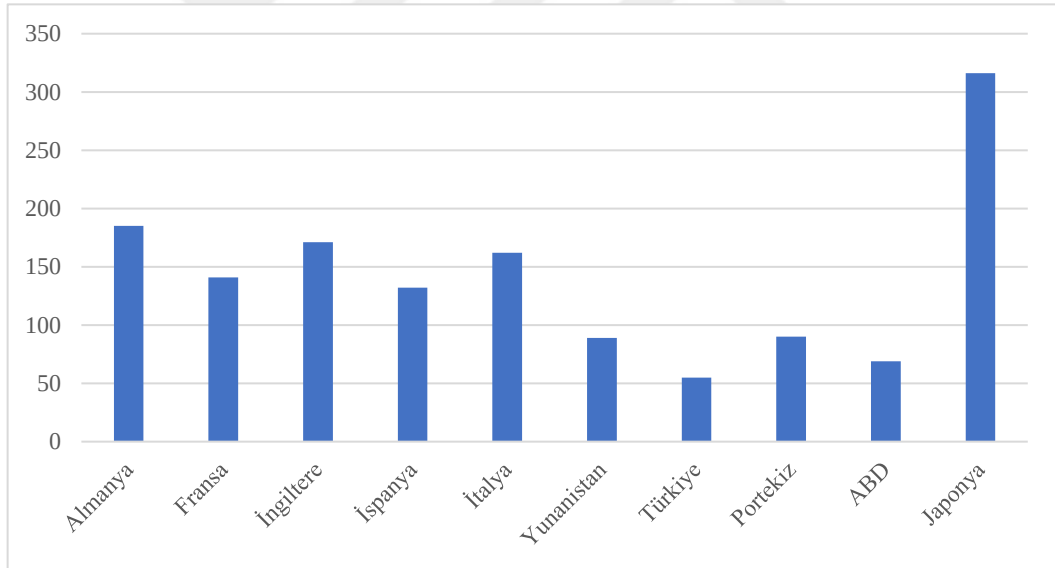
Karayolu taşımacılığı, esnek taşıma kapasitesi nedeniyle ulusal ve uluslararası seviyede gerekli bir ulaşım şekli olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'de 1950 yılına kadar uygulanan politikalar, demiryolu taşımacılığını destekleyerek entegrasyonunu sağlamıştır. Ancak 1950 sonrası "Karayolu Ağırlıklı Dönem" olarak adlandırılan yeni bir evreye geçilmiştir. Bu tarihten itibaren karayolu taşımacılığı ile ilgili politikalar çeşitlenmiş ve yasal reformlar ile Avrupa Birliği standartlarına uygun bir yapıya kavuşmuştur. Küreselleşme sürecinde soğuk dönemler geçirmiş kıtalar, karayolu köprüleri sayesinde yeniden bağlantı kurma aşamasına girmiştir. Asya, Afrika, Amerika ve Avrupa'nın kıtasal bağlantıları, karayolu, demiryolu ve boru hatları ile sağlanmaktadır. Bu sayede Avustralya hariç dünyanın diğer bölgelerine kesintisiz yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir (TÜİK, 2022).

Tablo 12**Seçilen Avrupa lkeleri ve Türkiye’de Karayolu Uzunluğu (km)**

	Otoyol	Ulusal Yollar	2. Derece Yollar	Diğer	Toplam
Fransa	10.953	9.861	377.377	628.987	1.027.183
İngiltere	3.673	49.016	122.281	245.027	419.997
Almanya	12.594	40.420	178.180	413.289	644.483
İtalya	6.588	19.290	156.258	312.100	494.236
İspanya	13.014	12.832	140.165	501.053	667.064
Türkiye	2.225	62.782		364.993	430.000

Kaynak: ERF (Avrupa Yol Federasyonu) (Erişim: 30.08.2024).

Tablo 12 ve şekil 7’ye göre gelişmekte olan ülkelerde her 100 km²’lik alana düşen karayolu uzunluğu belirtilen değerlerdedir. Yzlm daha küçük olan ülkelerde bu oranlar daha yüksek olarak gözlemlenmektedir.

şekil 7**Türkiye’nin Yol Ağının Bazı lkeler ile Karşılaştırılması (Yoğunluk km/100km)**

Kaynak: ERF (Avrupa Yol Federasyonu) (Erişim: 30.08.2024).

2023 yılının sonuna doğru TİİK’in 2022 yılı raporunda belirtildiği üzere Karayolu altyapısına yönelik hedefler ve öneriler şunlardır:

- Mevcut blnm yolların uzunluğunun 32 bin kilometreye çıkarılması öngörülmektedir,
- Otoyol projelerinde ek olarak 7 bin 500 kilometrelik artış planlanmaktadır,

- Türkiye'nin transit konumu nedeniyle trafik yoğunluğunun artması, ücretli otoyolların özel sektör iş birliği ile desteklenmesine yol açacaktır,
- Sanayi, tarım ve turizm bölgeleri arasında yeni bağlantı yollarının inşası gerçekleştirilecektir,
- Limanlar ile Organize Sanayi Bölgeleri arasında bağlantı yolları kurulacaktır,
- Kuzey-Güney Karayolu'nun geliştirilmesi hedeflenmektedir,
- Kıyı bölgelerine otoyol bağlantıları oluşturulacaktır.

Sonuç olarak karayollarına yapılan yatırımların sosyo-ekonomik etkileri diğer ülkelerde yapılan incelemeler ve çalışmalar sonucunda elde edilen verilere dayanmaktadır. Bu yatırımlar, üretim ve istihdamın artışına, üretim maliyetlerinin düşmesine ve tüm sektörlerde verimliliğin artmasına katkıda bulunmaktadır. Yol yapımının ekonomi üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri, arazi kullanımı faydaları ile birlikte değerlendirilmektedir. Nüfusu 350 milyonu bulacak coğrafya Türkiye için önemli bir pazar haline gelmektedir.

1.9.3. Türkiye'nin Dış Ticareti ve Hava Yolu Taşımacılığı

Gayrisafi yurt içi hasılaya %14'lük bir katkı sağlamış olan Türkiye'deki ulaştırma sektörü, talep miktarlarında %8'lik bir artış kaydetmiştir. Bu dönem zarfında karayolu talepleri yıllık %7,6, demiryolu talepleri %2, denizyolu talepleri %5 ve havayolu talepleri %16'dan fazla artış göstermiştir. Bu artışlar Türkiye'nin dünya çapında en hızlı büyüyen pazarlardan biri olarak ticari faaliyetlerde üstlendiği avantajlı rolü göstermektedir. Öte yandan yük trafiğinde görülen artış, global ekonomik krizler ve dünya çapında taşımacılık sektöründeki düşüşlerden olumsuz etkilenmiştir. 2002 yılından itibaren Türkiye'deki havayolu yük trafiği, yıllık ortalama %16 büyüyerek 2010 yılında 2.023,221 ton ağırlığa ulaşmıştır. 2010 yılında dış hatlardaki yük trafiği 1.467.350 ton, iç hatlardaki ise 555,871 ton olarak kaydedilmiştir (TÜİK, 2022).

2023 yılı için belirlenen havayolu altyapı hedefleri ve önerileri aşağıdaki gibidir (Kamuda Stratejik Yönetim, 2024; TÜİK, 2022);

- Kıyı bölgelerinde yer alan havaalanlarının tüm taşıma türleriyle entegrasyonu sağlanacaktır,
- Global düzeyde en az iki havaalanı, her türden havayolu aracının iniş yapabilmesine olanak verecek şekilde inşa edilecektir,
- Mevcut havaalanları, bir master plan doğrultusunda geliştirilecek ve yeni havaalanları uluslararası standartlara uygun olarak tasarlanacaktır,

- Atatürk Havalimanı'ndan başlamak üzere kargo taşımacılığı için uygun olmayan alanlar geliştirilecek ve kargo noktaları oluşturulacaktır,
- Operasyonel bakımdan her tür uçağın planlama yapabileceği yedi bölgede en az iki noktada kargo havaalanları kurulacak ve bu havaalanları doğudan batıya, kuzeyden güneye geçiş yapan yüksek öneme sahip transit kargo merkezlerine erişim sağlayacaktır,
- Türkiye, 5.000 uçak kapasiteli bir havacılık bakım merkezi kurmayı planlamaktadır, ayrıca ticari amaçlar için kullanılacak ve uluslararası alanda tanınacak bir Uçak Fabrika noktası tesis edilecektir.

Sonuç olarak 2023 hedefleme dönemi boyunca Avrupa ve dünya genelinde havacılık sektöründe uzun vadeli beklentiler ve çalışmalar neticesinde trafiğin önemli derecede artacağı öngörülmektedir.

1.9.4. Türkiye'nin Dış Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı

Türkiye'nin jeopolitik konumu, Asya ve Avrupa'nın kesişme noktasında olması sebebiyle Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaşım hatları üzerinde stratejik bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Türkiye, 8400 km'yi aşan kıyı şeridi ile denizyolu bağlantıları aracılığıyla transit yük taşımacılığında önemli bir kapasiteye sahiptir. Tapılan analizler, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin %87,6'sının denizyolları aracılığıyla gerçekleştiğini ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin limanlarında 2010 yılında gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı, 2003 yılına kıyasla %83 oranında artış göstermiştir. 2003 yılında 189,9 milyon ton olan elleçleme miktarı, 2010 yılında 348,6 milyon ton ağırlığa yükselmiştir. Aynı dönemler arasında Türkiye limanlarında işlenen konteyner miktarı ise %128 oranında artarak 2003 yılındaki 2,5 milyon TEU'dan 2010 yılında 5,7 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

Şekil 8

Türk Uluslararası Ro-Ro Hatları



Kaynak: Express-Logistique, 2017. (Erişim Tarihi: 09.10.2024).

Çin, ABD’den sonra dünya GSMH sıralamasında ikinci konuma yerleşmiştir. Bu ülkenin ana ekonomik hatları genişleyerek özellikle Rusya, Güney Amerika’nın kıyı bölgeleri, Uzak Doğu ve Kuzey Afrika’dan yapılan hammadde ithalatı hacminde önemli artışlar yaşanmaktadır. Bu gelişmeler Türkiye, Rusya, Hindistan ve Brezilya gibi ülkelerin deniz ticaret hacimlerinin artmasına neden olmaktadır. Özellikle Uzak Doğu-Avrupa ve Uzak Doğu-Akdeniz güzergahlarındaki konteyner trafiği, yoğun bekleme süreleri ile dikkat çekmektedir. İlerleyen dönemlerde Doğu-Batı ticaret hatlarında arz ve talep dinamiklerindeki değişimler doğrultusunda konteyner trafiğinin artması beklenmektedir (Kamuda Stratejik Yönetim, 2024; TÜİK, 2022).

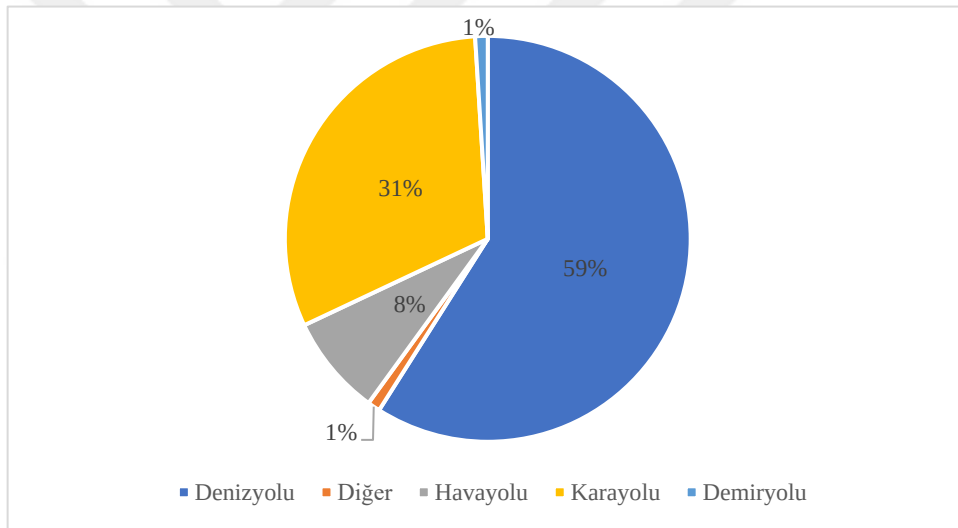
Türkiye, Doğu ile Batı arasındaki stratejik konumu sayesinde 600 Milyar dolarlık bir yük taşıma potansiyeline sahiptir ve 1 Trilyon Dolarlık Gayrisafi Milli Hasıla ile dünyanın on altıncı büyük ekonomisini temsil etmektedir. 2023 yılı için belirlenen uluslararası ticaret hacmi hedefleri doğrultusunda Türkiye’nin limanlarında Cumhuriyetin yüzüncü yılında tahmini toplam elleçleme miktarı, 500 Milyon ton kuru yük ve 350 Milyon ton sıvı yük olmak üzere 850 Milyon tona ulaşması beklenmektedir. Konteyner elleçleme miktarı ise 32 Milyon olarak öngörülmektedir. Türkiye, 2023 yılında denizyolu altyapısını güçlendirme hedefleri kapsamında önemli adımlar atmaktadır. Avrupa ağı ile bağlantılar kurularak, dünya çapında tanınan en büyük limanlardan birine ev sahipliği yapılacak ve en az üç kruvaziyer limanı, Marmara, Avrupa, Ege, Doğu Akdeniz, Adalar, Orta Doğu ve Mısır bölgelerinde hizmet vermeye başlayacaktır. Ayrıca Serbest Bölge avantajları sunan yeni limanlar inşa edilecek,

çevreci “yeşil gemi” inisiyatifiyle filo yenilenecek, boru hatları ile taşınan petrol ürünlerinin bakımlarını üstlenecek tersaneler kurulacak, uluslararası transit noktaları geliştirilecek ve yük taşıma süreçlerinin kesintisiz ilerlediği modern terminaller inşa edilecektir. Denizyolu taşımacılığında yurt içi payı ton-kilometre bazında yüzde 10, konteyner taşımacılığında ise TEU bazında yüzde 15’e yükseltilecektir. Denizcilik alanında teknolojik gelişmeleri teşvik etmek amacıyla AR-GE çalışmaları yürütülecektir.

1.10. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticarettteki Payı

Türkiye, yük ve yolcu taşımacılığı alanlarında yanı sıra lojistik hizmetlerinde de önemli gelişmeler kaydetmektedir.

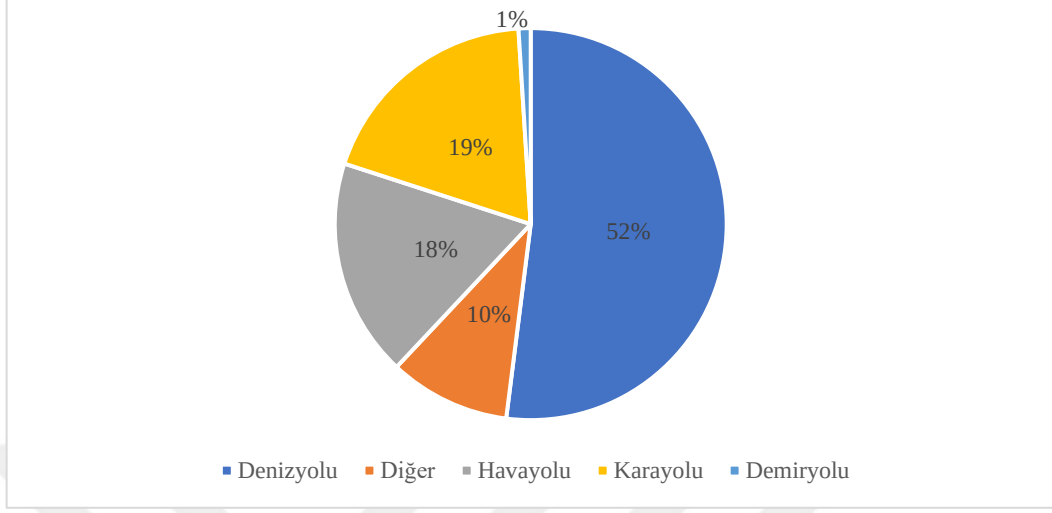
Şekil 9
Türkiye’de Taşımacılık Şekillerine Göre İhracat Yüzdeleri



Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2021. Taşıma Şekillerine Göre İhracat. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Şekil 9 incelendiğinde Türkiye’deki taşımacılık türlerine göre ihracat oranlarında denizyolu taşımacılığının %59 ile en yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. İkinci sırada %31 oranıyla karayolu taşımacılığı bulunmaktadır. Bunu %8 ile havayolu taşımacılığı takip etmektedir. Demiryolu taşımacılığı ise tüm taşımacılık faaliyetlerinde yalnızca %1’lik bir paya sahip olmaktadır.

Şekil 10
Türkiye’de Taşımacılık Şekillerine Göre İthalat Yüzdeleri (2020)



Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2021. Taşıma Şekillerine Göre İthalat. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Şekil 10 incelendiğinde Türkiye’nin ithalatında taşımacılık yöntemleri arasında %52 ile denizyolu taşımacılığının en büyük paya sahip olduğu belirlenmektedir. Karayolu taşımacılığı %19 ile ikinci sırada, havayolu taşımacılığı ise %18’lik pay ile üçüncü sırada yer almaktadır.

1.11. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksinin Uluslararası Ticarete Etkisi

Türkiye, karşılıklı yürütülen dış ticaret faaliyetleri, çeşitli ülkeler ile kurmuş olduğu ticari ve politik ilişkiler ve stratejik coğrafi konumunun avantajları sayesinde lojistik süreçlerinde sürekli bir gelişim sergilemektedir. Türkiye coğrafi konumu dolayısıyla hem ticari hem de lojistik açıdan avantajlı bir konumda bulunmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili oluşu, deniz yolu ile ticaret için büyük önem arz etmekte, ayrıca kapsamlı karayolu altyapısı hem demiryolu hem de karayolu ticaretinin artışı ve gelişimini teşvik etmektedir. Türkiye’de faaliyet göstermekte olan 11 lojistik merkez, çeşitli taşımacılık türlerini entegre ederek lojistik temelinin iyileştirilmesi ve güçlendirilmesine katkıda bulunmaktadır. Bu lojistik merkezler lojistik işlemlerin entegre bir yapıda yürütülmesi amacıyla oluşturulmuş özel alanlar olarak tanımlanmaktadır (Bozdağlıoğlu ve Keşir, 2021: 2).

Türkiye’de lojistik merkezlerin temelleri ilk olarak 2006 yılında atılmıştır. Kurulan bu lojistik alanlar Türkiye’nin bölgesel lojistik üs olarak konumlanmasını desteklemektedir. Türkiye, lojistik altyapısının yanı sıra sahip olduğu doğal kaynaklar sayesinde uluslararası ticaret faaliyetlerinde de bir artış göstermektedir. Lojistik sektörünün gelişimi hem yolcu hem de ürün

ticaretinin üreticiden nihai tüketiciye kadar olan sürecin hızlı ve güvenli bir şekilde tamamlanmasını sağlamaktadır. Lojistik, taşımacılık alanında maliyetleri düşürme ve etkinlik sağlama açısından tarihsel olarak büyük bir rol üstlenmektedir (Bozdağlıoğlu ve Keşir, 2021: 2).

Ülkelerin ekonomik ilerlemelerini sürdürebilmeleri için ürün ihracatının önemi büyüktür. İhracat faaliyetlerinin artırılması, üretimin yükselmesine ve mevcut kaynakların daha etkin kullanılmasına imkân tanımaktadır. Böylece gelişmekte olan ülkelerin gelir elde etmelerine olanak sağlanmaktadır ancak devletlerin ihracata yönelik tüm gerekli koşulları sağlamaları gerekmektedir. Devlet tarafından uygulanan teşvik ve iyileştirme çabaları, lojistik düzenlemelerle ihracat potansiyelinin artırılmasında önemli bir role sahiptir. Ülkelerin lojistik performans endeks sonuçlarını analiz ederek ve değerlendirerek eksik kaldıkları alanları belirleyip bu alanlara yönelik yeni stratejiler geliştirmeleri gerekmektedir. Bu süreç, sevkiyatların zamanında yapılması, takip edilmesi ve doğru izlenmesi, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi, gümrük ve sınır işlemlerinin etkinleştirilmesi gibi faaliyetleri kapsamaktadır (Acar, 2021: 58). Uluslararası ticaretin genişlemesiyle lojistik faaliyetlerde de artış gözlenmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 52).

2020 yılında Covid-19 salgını global ticareti büyük ölçüde etkilemiştir. Pandemi süresince alınan önlemler, ülke sınırlarının kapatılmasını, taşımacılık faaliyetlerine kısıtlamalar getirilmesini ve ticaretteki aksamaların maliyetlere yüksek riskler taşımasını beraberinde getirmiştir (Oran ve Gökmen, 2021: 382).

Pandemi döneminde uygulanan tedbirlerin çoğu ticareti kısıtlayıcı olmuştur. Avrupa'daki diğer ülkelere kıyasla Covid-19 Türkiye'de daha geç etkili olmaya başlamıştır. Türkiye, 2018 ve 2019 yıllarında artış eğilimi gösterirken, 2020 yılında salgının hızının etkisiyle ticaretinde düşüş yaşanmıştır (Pelit ve Irmak, 2022: 89).

Türkiye'nin lojistik alanında çeşitli taşıma yöntemlerinden yararlanılmaktadır. İthalat ve ihracat faaliyetlerindeki artış lojistik sektörünün büyümesine öncülük etmektedir. Türk lojistik firmaları sürekli gelişen bu sektöre uyum sağlayabilmek amacıyla teknolojik yenilikleri takip etmekte ve uygulamaktadır. Bu sayede hem verimliliklerini artırmakta hem de müşteri memnuniyetini sağlamayı hedeflemektedir. Ancak 2022 yılında taşıma ücretlerindeki artışlar, ekonomik dalgalanmalar ve yol geçiş ücretlerindeki yükseliş gibi faktörler lojistik maliyetlerinin artışına yol açmıştır. Buna rağmen Rusya ve Ukrayna arasındaki çatışmalar Türkiye'ye transit taşımacılıkta stratejik bir lojistik merkezi olma avantajı sunmaktadır. Bu

çatışma, enerji fiyatlarında da artışa neden olmuştur. AB ülkeleri tarafından kullanılan savaş nedeniyle güzergâh dışı bırakılan Ukrayna üzerinden geçen yol nedeniyle Türkiye transit taşımacılık alanında konumunu güçlendirmiştir. Türkiye'nin sınır kapılarında yaşanan yoğunluk, dış ticaretin aksamalarına sebep olmaktadır. Bu durum işlemlerin aksamalarına ve maliyetlerin artışına neden olmaktadır. Bunun önüne geçmek amacıyla özellikle Kapıkule başta olmak üzere sınır kapıları ve gümrük çıkışlarında kuyrukların azaltılması ve çalışma koşullarının düzenlenmesi büyük önem taşımaktadır (Utikad, 2022: 38).

Kamu yatırımları, ticaretin geliştirilmesi açısından büyük öneme sahiptir. Türkiye'deki kamu yatırımları aşağıdaki tabloda sunulmaktadır. Her yıl ulaştırma ve haberleşme sektörüne en büyük yatırımlar yapılmaktadır. Özellikle 2022 yılı diğer yıllara kıyasla en yüksek payı almış ve bu pay tüm sektörlerin %27'sini oluşturmuştur (Tablo 13).

Tablo 13
Kamu yatırımlarının sektörlere göre dağılımı (Bin/TL).

Yıl	Ulaştırma Haberleşme	Tarım	Madencilik	İmalat	Enerji	Turizm	Eğitim
2018	28.921.7	10.109.9	2.805.8	1.021.3	5.706.2	504.896	14.026.3
2019	20.320.6	4.931.9	2.104.3	841.059	7.713.1	343.492	10.815.0
2020	25.214.6	5.177.9	3.535.9	1.022.7	11.864.5	350.277	11.089.4
2021	42.474.4	11.983.0	14.371.3	1.601.9	16.832.8	310.849	19.827.5
2022	49.746.1	18.607.1	23.258.5	2.725.9	23.837.0	327.181	24.442.8

Kaynak: UTİKAD, 2022. (UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu). (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Dış ticaretin gelişimi, ülkelerin ekonomik büyüme hızlarını artırabilmesi ve küresel pazarlarda etkin bir konuma gelebilmesi açısından önemlidir. İhracatın sürdürülebilirliği, ihraç edilen ürünlerin yüksek katma değere sahip olması, malzemenin kalitesi ve farklı pazarlara erişebilme kapasitesi ile doğrudan ilişkilidir. Türkiye ekonomisinde lojistik sektörünün kapladığı alan ve bu sektörün ekonomik büyüklük içindeki payı, ekonomik performansı değerlendirmede önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu'nun yayımladığı verilere göre 2022 yılı Kasım ayı itibarıyla Türkiye'nin toplam ithalatı yaklaşık 331 milyar dolar iken ihracat rakamı ise 231 milyar dolara ulaşmıştır. Ayrıca 2022 yılı Ocak ile Ekim ayları arasında Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın verileri göz önünde bulundurulduğunda taşımacılık hizmetlerinde %57,89 oranında bir artış yaşanmış ve bu durum yük gelirlerinin 10 milyar 385

milyon dolara yükselmesini sağlamıştır. Bir önceki yıla kıyasla hizmet ihracatındaki artış, 76 milyar dolar ile %52,92 oranında gerçekleşmiştir (Utikad, 2022: 38).



BÖLÜM 2: KAZAKİSTAN'DA ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK

2.1. Genel Olarak Kazakistan Ekonomisi

Kazakistan ekonomisinin 2023'te %3,5 ve 2024'te %4 oranında büyüyeceği öngörülmektedir. Bu büyüme, özellikle petrol üretimindeki artışlarla desteklenen hidrokarbon sektörü sayesinde gerçekleşmektedir. Ancak büyük ticaret partnerlerindeki düşük büyüme beklentileri ve iç enflasyonun neden olduğu satın alma gücündeki kayıplar nedeniyle 2023 yılı için ekonomik görünüm, savaş öncesi tahminlerden daha düşük seviyelere revize edilmiştir (UNESCAP, 2003: 4).

Doğrudan yabancı yatırımların madencilik sektöründe devam etmesi ve hükümetin konut programı, yatırım aktivitelerinin devam etmesini sağlamaktadır. Yüksek enflasyon oranları, artan borçlanma maliyetleri ve hane halkı borçluluğunun yükselmesi, tüketici harcamalarının büyümesini kısıtlayabilecektir. Özellikle artan gıda ve ithal ara mal fiyatları nedeniyle enflasyonun yüksek seviyelerde seyretmesi beklenmektedir. Enflasyon, sektörel ücret artışları ve krizle bağlantılı mali tedbirlerin etkisiyle, 1990'ların sonlarından bu yana görülen en yüksek düzeye ulaşmıştır. Enflasyonun %4-6'lık hedef aralığının üzerinde kalacağı ve daha sonra bu seviyelere geri döneceği tahmin edilmektedir. Büyüme görünümü, birkaç önemli riskle karşı karşıya bulunmaktadır. Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu'nun operasyonlarında yaşanabilecek aksamalar, üretim hacimlerinde ve mali gelirlerde düşüşlere yol açarak büyümeyi olumsuz etkileyebilir. Sürekli olarak yüksek seviyede seyreden yurt içi enflasyon, özellikle en savunmasız haneler için ciddi bir sorun teşkil etmekte ve sosyal gerilim riskini artırma potansiyeline sahip olmaktadır. Bu riski azaltabilmek adına sosyal programların daha etkili hedeflenmesi, parasal sıkılaştırma ve mali harcamaların daha sıkı bir şekilde kontrol edilmesi gerekmektedir. Jeopolitik gerilimler, enerji krizi ve yüksek enflasyon sonucunda küresel finansal koşulların daha da sıkılaşması, döviz kuru üzerinde baskı oluşturarak potansiyel sermaye akışı oynaklığına neden olabilmektedir (Bevan, 2001: 113).

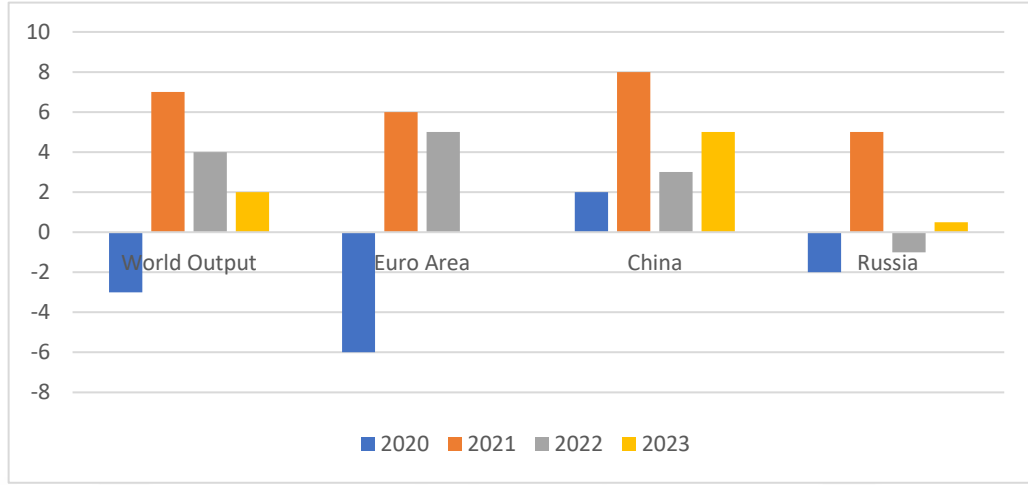
Yakın zamanda artan jeopolitik gerilimler, ticaret ve lojistik yollarının çeşitlendirilmesini ve alternatif tedarik zinciri ağlarının oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır. Kazakistan, ekonomik ilişkiler bakımından önemli bir yere sahip olup Rusya ile coğrafi yakınlığı nedeniyle Rus ekonomik yapısına büyük ölçüde bağlı bulunmaktadır. Avrupa Birliğinden gelen mallar, Kazakistan'a ulaşmadan önce Rusya üzerinden geçmek zorundadır. Bu durum Kazakistan'ı

tedarik zinciri kesintilerine karşı oldukça savunmasız bırakmaktadır. Rusya üzerindeki işgal sürecinin sonlanması, ülkeye yönelik yaptırımların artırılmasına yol açarak problemlili olan tedarik zincirlerinde daha fazla sorun oluşmasına neden olabilir. Bu tür kesintiler, riskten kaçınma ihtiyacını artırabilir ve batılı yatırımcılar Kazak şirketlerinin yaptırımları dolaşmak için kullanılabileceğinden endişe edebilirler. Bu nedenlerden ötürü alternatif ticaret ve lojistik yollarının geliştirilmesi, tedarik zinciri direncini güçlendirmek için büyük önem taşımaktadır. Kazakistan'ın orta vadeli ekonomik kalkınmasını güvence altına almak için yapısal reformlara yönelik sürekli bir taahhüt göstermesi gerekmektedir. Üretkenlikteki düşüşler nedeniyle ekonomik büyüme ciddi biçimde kısıtlanmış ve kalkınma umutlarını olumsuz etkilemiştir. 2000 ile 2007 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 10 olarak gerçekleşen GSYİH büyüme oranı, 2008 bankacılık krizi ve ardından gelen inşaat sektöründeki durgunlukla birlikte yüzde 4'ün altına düşmüştür. Pandeminin de etkisiyle kötüleşen kaynak temelli ekonominin yapısal sorunlarından biri azalan beşerî sermayedir. Okulların kapanması ve eğitimde yaşanan aksamalar daha önce eğitime yapılan yatırımlarla sağlanan kazanımları ortadan kaldırmış, ayrıca pandemi kaynaklı öğrenme kayıpları, yoksul haneleri orantısız bir şekilde etkileyerek eşitsizlikleri artırmıştır. Ocak ayında yaşanan protestolar, ülke çapında beşerî sermayenin iyileştirilmesi ve kapsayıcılığın artırılması yönünde daha fazla reform yapılması gerektiğini göstermektedir. Bu sorunları ele almak amacıyla kaliteli eğitime erişimi artırma odaklı kapsamlı bir strateji benimsenmelidir. Dünya Bankası'nın son Kazakistan ekonomik güncellemesi olan Zor Zamanlarda Ekonomik İyileşme raporuna göre ekonominin ılımlı bir büyüme göstermesi ve 2024 yılında yüzde 4 artış göstermesi beklenmektedir. Hidrokarbon sektöründe artan petrol üretimi bu büyümeye katkıda bulunmaktadır. Enflasyonun, sektörler genelinde yaşanan ücret artışları ve geçmiş yıllardaki krizle mücadele amaçlı mali teşviklerin etkisiyle yüzde 9 ile 11 arasında yüksek seyretmesi ve gıda fiyatlarındaki artışın bu yüksek enflasyona önemli ölçüde katkı sağlaması öngörülmektedir (Özdemir, 2015).

Doğrudan yabancı yatırımların madencilik ve hükümetin konut inşaat programına olan devamı, yatırım faaliyetlerinin sürmesine katkı sağlamaktadır. Ancak genel ekonomik büyüme perspektifi çeşitli risklerle karşı karşıya bulunmaktadır. Yüksek enflasyon oranları, borçlanma maliyetlerindeki artışlar ve hane halkı borçlarının yükselmesi, tüketici harcamalarının artışını sınırlamaktadır. Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu'nun işlerinde yaşanan aksamalar, üretim ve mali gelirlerde düşüşlere neden olmaktadır. Dünya Bankası Kazakistan Ülke Müdürü Andrei Mikhnev, *“Gelişmiş ülkelerde süregelen enflasyonun yanı sıra küresel finansal koşulların daha da sıkılaştırılması geliştirmekte olan piyasalardan sermaye çıkışlarını artırabilir ve döviz kurları*

üzerinde baskı oluşturabilir” demektedir. “Kazakistan’ın orta vadeli kalkınma sorunlarını çözebilmesi için yapısal reformları sürdürmesi gerekmektedir. Enflasyonist baskıların kısa vadede kontrol altına alınması, para politikasının sıkılaştırılması ve mali harcamaların denetim altına alınması, sosyal programların daha etkili hedeflenmesi ile önem arz etmektedir.” Dünya Bankası ekonomistleri, artan jeopolitik gerilimlerle birlikte ticaret ve lojistik yollarının çeşitlendirilmesinin ve alternatif tedarik zinciri bağlantılarının geliştirilmesinin yakın gelecekte büyük önem taşıdığını vurgulamaktadırlar. Kazakistan, trans-Rus bağlantısının belirsizliği karşısında Orta Koridoru aktif olarak takip etmektedir. Bu koridor, Orta Asya’dan Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan’a uzanmakta veya Gürcistan’daki Poti Limanı’na ya da Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden Türkiye’ye devam etmektedir. Böylece Rusya’nın topraklarından kaçınmaktadır. Yapılan son değişiklikler, bu güzergahın rekabetçiliğini artırmıştır. Ancak koridor hala ilgili devletler ve kuruluşlar arasında koordinasyon sorunlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. Dünya Bankası uzmanları, Orta Koridorun geliştirilmesinin zaman alacağını, ancak Kuzey Koridorun tamamen yerini alacak bir yapı olmaması gerektiğini düşünmektedirler. Aksine kısa vadede Orta Koridor, Güneydoğu Avrupa, Türkiye, Kafkaslar ve Orta Asya arasındaki ticareti destekleme konusunda etkin bir role sahip olmaktadır. Dünya Bankası uzmanları ayrıca pandemi sırasında daha da kötüleşen eğitim alanındaki yatırımların şu anda Kazakistan’da bu potansiyeli gerçekleştirmek için yeterli olmadığını belirtmektedirler. Eğitimin ulusal zenginliğe, sosyal kalkınmaya ve uyuma büyük katkılar sunma potansiyeline sahip olduğu vurgulanmaktadır. Teknolojik ve küresel pazar eğilimleri geliştikçe ve Kazakistan’daki bebek patlaması nesli 2030’a doğru zirve yaparken, eğitim ve beceri geliştirme sisteminin gençlere ve yetişkinlere işgücü piyasasına girmeleri için gerekli temel becerileri sağlaması gerekmektedir (UNESCAP, 2003).

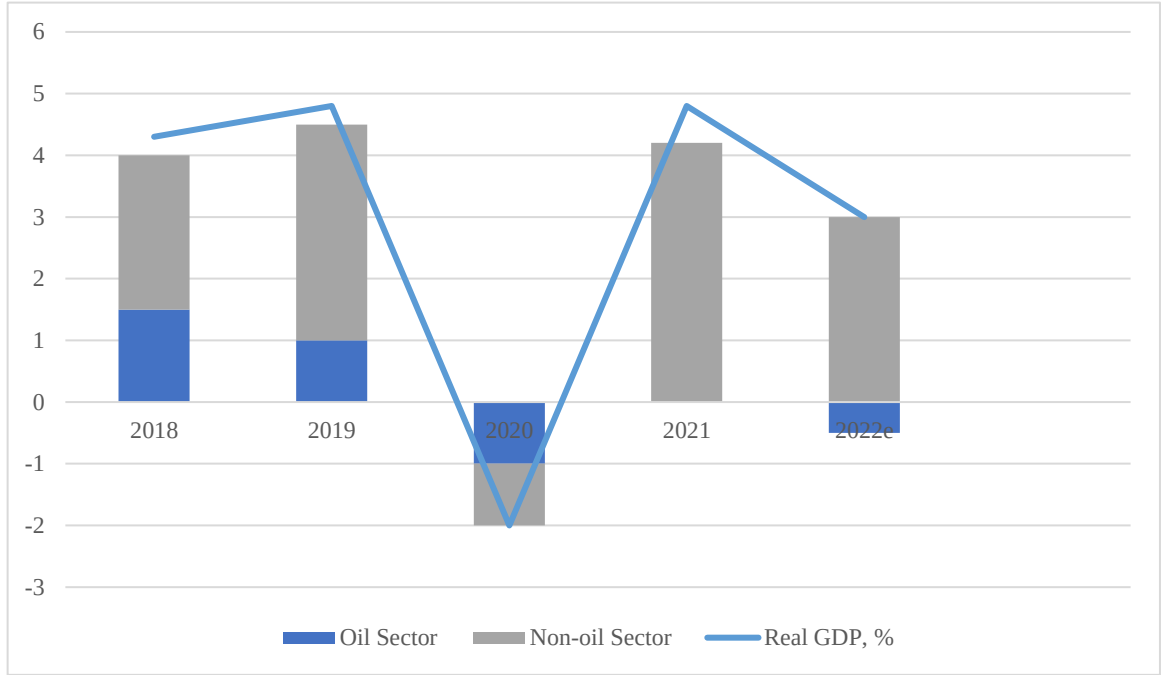
Şekil 11
Kıtalara Göre Kazakistan'ın Büyüme Oranları



Kaynak: Dünya Bankası, 2023, Ocak 2023 Sayısı. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

2020'den 2023'e dek Kazakistan'ın çeşitli bölgelerindeki ekonomik büyüme oranları Şekil 11'de gösterilmektedir. Grafik her bölge için dört ayrı sütun içermekte olup bunlar 2020, 2021, 2022 ve 2023 yıllarını temsil etmektedir. Dünya çıktısına bakıldığında 2020'de bir daralma yaşanmış, fakat 2021'de ekonomik büyüme pozitif dönmüştür. 2022 ve 2023 yıllarında büyüme pozitif seyretmiş ancak 2021 yılına kıyasla bir azalma göstermiştir. Euro Bölgesi için 2020 yılında daralma gözlenmiş, 2021'de ise ekonomi toparlanmıştır. 2022 ve 2023 yıllarında ise büyüme oranı artmıştır. Çin'de 2020 yılında hafif bir büyüme kaydedilmiş, 2021'de bu oran daha da yükselmiştir. Ancak 2022 ve 2023 yıllarında büyüme oranı azalmış fakat yine de pozitif kalmıştır. Rusya için 2020'de ciddi bir ekonomik daralma meydana gelmiş, 2021'de ise ekonomi toparlanarak büyüme pozitif geçmiştir. 2022 ve 2023 yıllarında büyüme oranı azalsa da pozitif olmaya devam etmiştir. Çin ve Euro Bölgesi'nde kaydedilen büyüme oranları, bu bölgelerle olan ekonomik ve ticari ilişkilerin Kazakistan'ın ekonomik durumu üzerinde belirleyici etkileri olduğunu göstermektedir. 2020 yılında Rusya'da yaşanan negatif büyüme, COVID-19 pandemisinin ekonomik sonuçlarını yansıtmaktadır. Ancak 2021 yılından itibaren Rusya'daki ekonomik toparlanma, Kazakistan için de olumlu bir gelişme yaratmıştır.

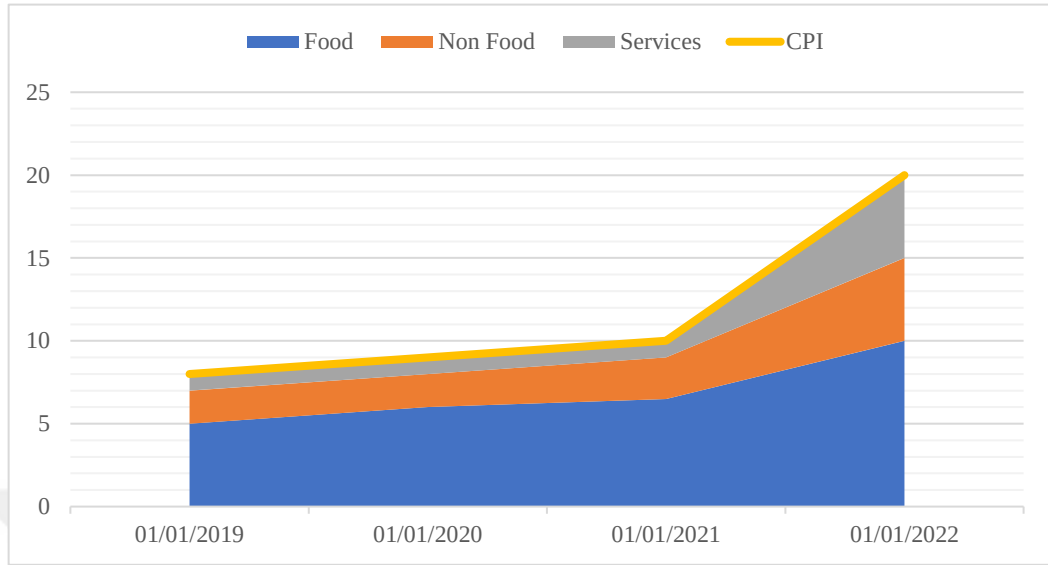
Şekil 12
Gayri Safi Yurt İçi hasıla Büyümesine Göre



Kaynak: Dünya Bankası, 2023, Ocak 2023 Sayısı. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Şekil 12, 2018’den 2022’ye kadar Kazakistan’ın gayrisafi yurt içi hasıla büyüme oranlarını, petrol ve petrol dışı sektörler bazında göstermektedir. Aynı zamanda yıllık gerçek GSYİH büyüme oranını mavi çizgi ile belirtmektedir. Petrol sektörü, 2018 ve 2019 yıllarında ekonomiye olumlu etkilerde bulunmuş; ancak 2020 yılında küresel petrol fiyatlarının düşmesi ve talebin azalması sonucu ekonomik küçülmeye yol açmış görünmektedir. 2021 yılında ise petrol sektörü ekonomiye yeniden olumlu katkılar sağlamıştır. Petrol dışı sektör, 2018 ve 2019 yıllarında ekonomiye istikrarlı bir katkı yapmıştır. 2021 ve 2022 yıllarında petrol dışı sektörlerin büyümeye katkıda bulunduğu görülmektedir. Gerçek GSYİH’nin büyüme oranı, 2018 ve 2019 yıllarında artış göstermiştir ancak 2020’de düşüşe geçmiştir. Bu da pandeminin ekonomi üzerindeki etkilerini yansıtmaktadır. 2021’de ekonomik toparlanmanın başladığı ve 2022 yılında büyümenin sürdüğü izlenmektedir. Grafik, Kazakistan ekonomisinin petrol sektörüne olan bağımlılığını ve bu sektördeki dalgalanmaların genel ekonomik performans üzerinde nasıl etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca petrol dışı sektörlerin ekonomik büyümeye sağladığı katkının önemi ve çeşitlendirme çabalarının potansiyel etkileri vurgulanmaktadır. 2020 yılındaki ekonomik daralma, pandemi gibi küresel krizlerin Kazakistan ekonomisi üzerinde ne denli derin etkiler bıraktığını göstermektedir.

Şekil 13
Enflasyon Rakamlarına Göre



Kaynak: Dünya Bankası, 2023, Ocak 2023 Sayısı. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Kazakistan'ın 2019 ila 2022 yılları arasında yaşanan enflasyon oranları, farklı kategorilere ayrılarak Şekil 13'te sunulmaktadır. Bu kategoriler gıda, gıda dışı ürünler ve hizmetler olarak belirlenmiştir. Her bir kategori yıllık enflasyon oranlarını yüzdeler olarak ifade etmektedir. Gıda kategorisindeki enflasyon (mavi alan), 2019 ve 2020 yılları arasında düşük düzeylerde seyretmiş, 2021 yılı başında ise artış göstermeye başlamıştır. 2022 yılına doğru ise bu artış oranı belirgin şekilde yükselmiştir. Gıda dışı ürünlerdeki enflasyon oranı (turuncu alan) ise 2019 yılından itibaren yavaşça artmış ve 2021-2022 yılları arasında daha belirgin bir yükseliş göstermiştir. Hizmetler kategorisindeki enflasyon (gri alan) 2019'dan 2020'ye kadar nispeten sabit kalmış, sonrasında ise 2021 ve 2022 yıllarında artış göstermiştir. Tüketici Fiyat Endeksi'nin (TFE) genel enflasyon oranı (sarı çizgi), 2019 ve 2020 yılları arasında göreceli olarak sabit kalmış, 2021'de hafif bir yükselişle başlamış ve 2022'ye doğru artışını sürdürmüştür. TFE'deki bu genel yükseliş, mal ve hizmetlerin geniş bir yelpazesindeki fiyat artışlarının kümülatif bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Grafik, Kazakistan ekonomisindeki fiyat dinamiklerini detaylı bir şekilde ortaya koymaktadır. Gıda ve gıda dışı ürünlerdeki enflasyon oranlarının artışı, uluslararası emtia piyasalarının durumu, döviz kurlarındaki değişiklikler, iç üretimdeki dalgalanmalar ve ithalat maliyetlerindeki artışlar gibi çeşitli faktörlerden etkilenmektedir. Hizmet sektöründe yaşanan enflasyon artışı ise işçilik maliyetlerindeki artışlar, kira gibi sabit giderlerin yükselmesi ve pandemi sonrasında hizmet

talebinde görülen toparlanmayla bağlantılıdır. Tüketici Fiyat Endeksi'ndeki genel yükseliş, mal ve hizmet sepetindeki geniş tabanlı fiyat baskılarının bir göstergesi olarak algılanmaktadır.

2.2. Kazakistan Dış Ticaret Görünümü

Kazakistan, 1991 yılındaki bağımsızlığın ardından piyasa ekonomisine entegrasyon sürecine girmiş ve uluslararası ekonomik ilişkilerini çeşitlendirmeye yönelik adımlar atmıştır. Bu süreçte Sovyetler Birliği'nden ayrılan diğer cumhuriyetlerden farklı bir konumda bulunmaktadırlar (Dikkaya ve Bora, 2006: 110). Özellikle zengin hidrokarbon kaynakları dünya enerji piyasalarında büyük ilgi görmekte ve enerji sektörü piyasa ekonomisine geçişi hızlandırmakta önemli bir rol oynamaktadır (Kara ve Yeşilot, 2011: 116).

Ülkenin kara ile çevrili olması ticaretin gelişmesine önemli ölçüde engel teşkil etmekte ve ihracat ile ithalat maliyetlerini doğal olarak artırmaktadır. Kazakistan, alternatif ticaret yolları arayışı içinde olup, 1997 yılına dek Rusya ile yaşanan sorunları aşarak petrolün transit geçişinde kolaylıklar sağlanmıştır (Ticaret Bakanlığı, 2020: 8).

İhracatın artırılması ekonomik büyüme hızını desteklemekte ve bu yönde stratejiler belirlenmektedir. Özellikle hammadde ihracatının artması, dışa açılma çabalarını desteklemekte ve olumlu sonuçlar elde edilmektedir. Uluslararası alanda ülkenin konumunu güçlenirken, ekonominin yapısal dönüşümüne ve yenilikçi yaklaşımlara olanak tanınmaktadır (Özdil ve Turdalieva, 2015: 842).

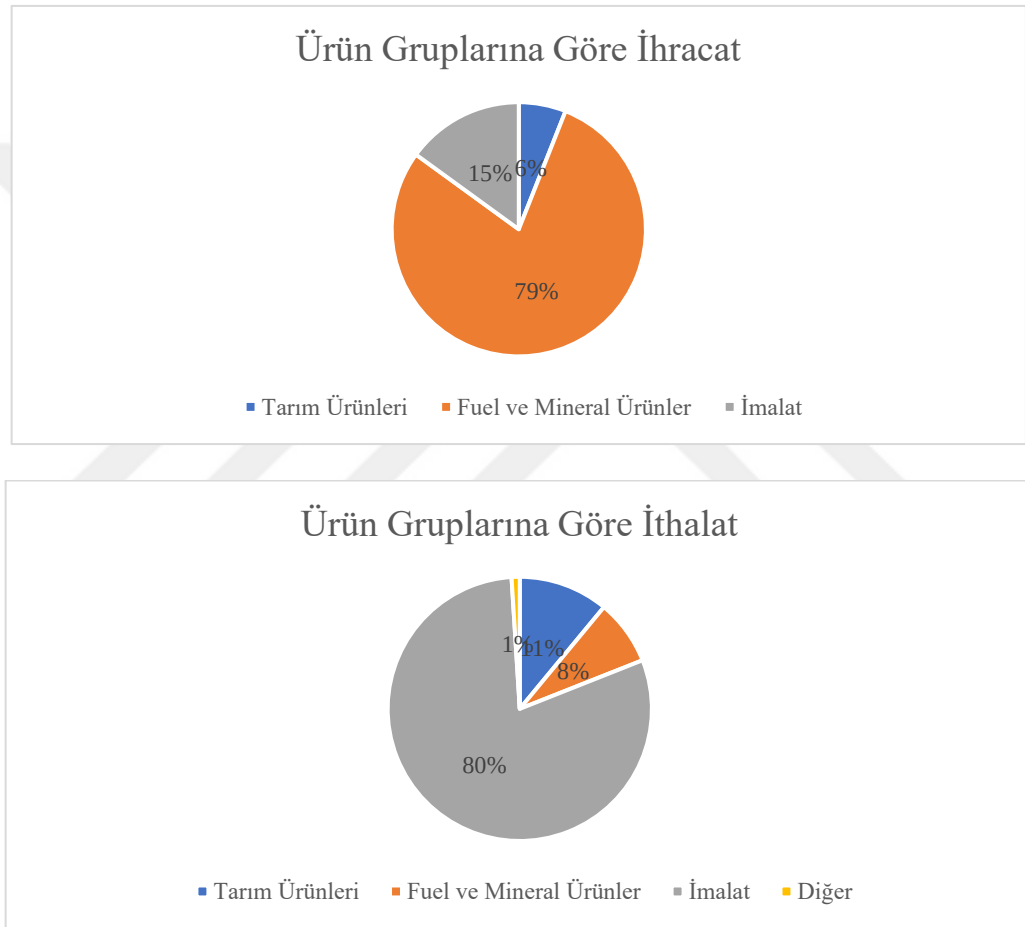
Kazakistan, Azerbaycan gibi petrol ve doğal kaynak zengini bir ülkedir. 1993 yılında Tenge'nin piyasaya sürülmesiyle bağımsız ekonomik gelişim programlarına ivme kazandırılmış ve 1996 yılından itibaren kaydedilen ilerlemelerle ekonomik büyüme trendine girilmiştir (Kazakistan Ülke Raporu, 2007: 2).

2019 yılında Kazakistan 181 milyar dolarlık GSYİH ile Türkiye'nin ardından Türk Cumhuriyetleri arasında ikinci sıraya yerleşmiştir. Bu ekonomik büyüklük, özellikle ülke topraklarındaki petrol ve doğalgaz kaynaklarına dayanmaktadır. Ancak son dönemlerde dünya petrol fiyatlarında gözlemlenen düşüş, dış ticaret dengesini olumsuz etkileyerek cari hesap açıklarının artmasına yol açmaktadır. Dünya GSYH sıralamasında 50 ile 60 arasında bir yerde bulunan Kazakistan, 2.91'lik bir büyüme oranı ile dünya ortalamasının biraz üzerinde bir performans sergilemektedir. Ancak bu büyüme oranı 1.45 olan dünya ekonomik büyüme oranı varyansının çok üzerinde bir değişkenlik göstererek 45.33'e ulaşmıştır. Petrole dayalı ekonomiler, genellikle ekonomik istikrarın sürdürülebilirliğini zorlaştırmaktadır. Uluslararası

Para Fonu'nun (IMF) verilerine göre Kazakistan'ın kişi başına düşen milli geliri 8.624 dolar ile yüksek-orta gelir seviyesinde yer almaktadır. Bu rakam, dünya ortalaması olan 10.954 doların altında kalmaktadır. Türk Cumhuriyetleri arasında kişi başına düşen gelir açısından iyi bir performans sergilemektedir. Son yıllarda petrol fiyatlarının düşmesi, cari hesap dengesinde daralmaya sebep olmaktadır. Kişi başına düşen ticaretin GSYH içindeki payı %30 olup bu da 2593 dolar değerindedir.

Şekil 14

Kazakistan Ürün gruplarının İhracat ve İthalat İçerisindeki Payları

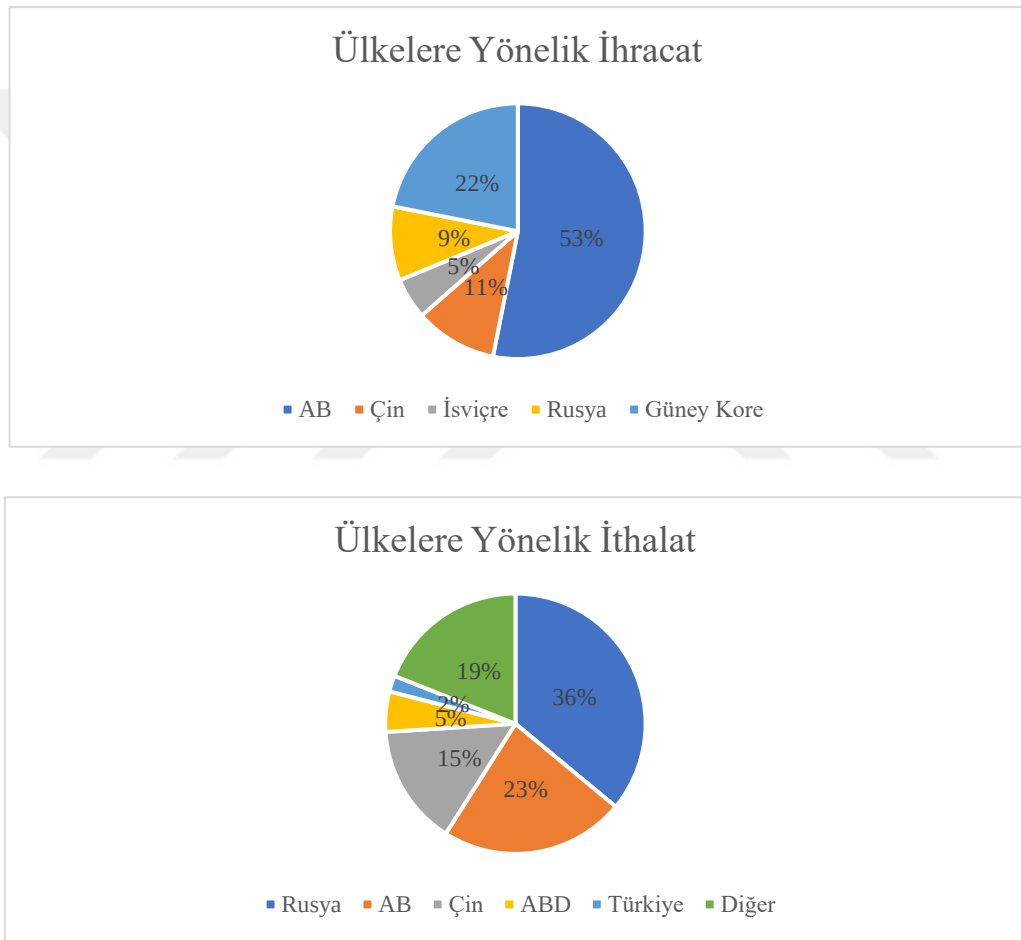


Kaynak: WTO Trade Profiles, 2024. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Kazakistan'ın dış ticaretinde hidrokarbon ihracatının merkezi bir rol oynadığı gözlemlenmektedir. Şekil 14'ten anlaşıldığı üzere ihracatın üçte dört oranında petrol ve doğalgaz bulunmaktadır. Enerji kaynaklarına dayalı pazarın büyüme sürecine hız kazandırdığı bu verilerden açıkça görülebilmektedir. İmalat sektörü tarafından yapılan ihracat %15 seviyelerinde sabit kalmaktadır. Tarım ürünlerinin ihracatı ise düşük bir paya sahip olmaya devam etmektedir. İthal edilen mallar içerisinde imalat ürünlerinin payı, pazarın %80'ini temsil

etmektedir. Enerji ihracatı ile imalat ithalatı oranları birbirine denk düşmektedir. İthalatta enerji kaynaklarının yüksek oranda yer alması, enerji ihracatının toplam ihracat içindeki payının %6 oranında az kalmasına neden olmaktadır. Enerji sektöründen elde edilen ihracat gelirlerinin ekonomide imalat sektörüne yeterince yönlendirilememesi, büyümede yaşanan kırılganlıkların temel sebeplerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Tarım ürünlerinin ihracat ve ithalatı arasındaki %6'lık ticari açık, Kazakistan'ın tarımsal alanda dışa bağımlılığının yüksek olduğunu gösteren bir başka veri olarak değerlendirilmektedir.

Şekil 15
Kazakistan'ın En Önemli İhracat ve İthalat Ortakları (%)

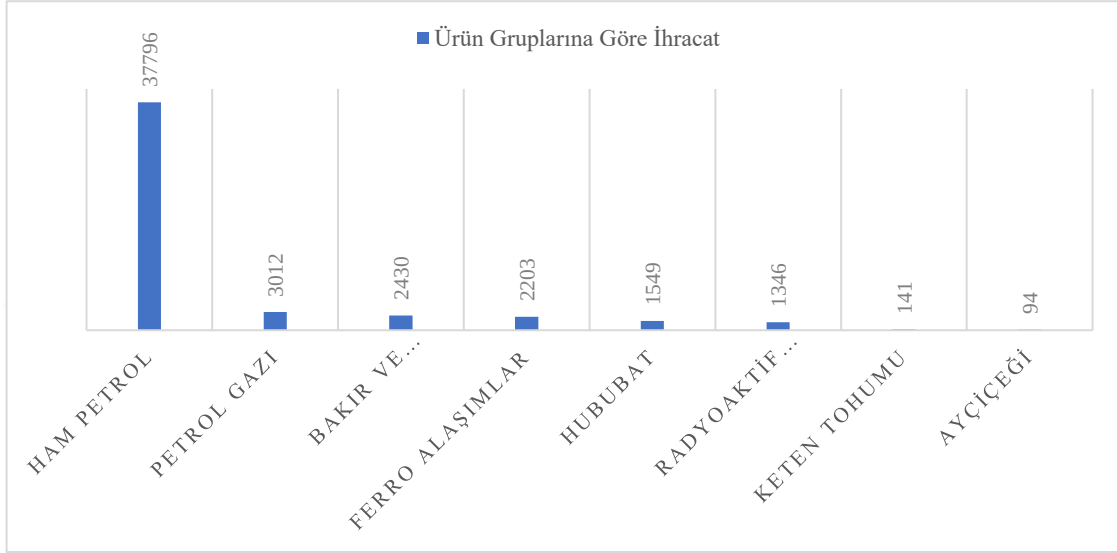


Kaynak: WTO Trade Profiles, 2024. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Avrupa Birliği ülkeleri, dış satımda %50 ile lider konumda bulunmaktadır. Sınırdış ülkeler olan Çin ve Rusya'nın da bu ticarete önemli rolleri mevcuttur. Çin %10'luk bir oranla pazarda yer alırken, Rusya'nın pazar içindeki payı %9'dur. İsviçre ve Güney Kore, Kazakistan'ın ihracatından %5'lik birer pay almaktadır. İthalatta ise Rusya, %36 ile pazarın üçte birini elinde tutmaktadır ve Çin %15'lik bir paya sahiptir. Avrupa ülkeleri, Kazakistan'ın ihtiyaçlarının

yaklaşık çeyreğini karşılamaktadır ve ABD %5’lik bir paya sahiptir. Türkiye, henüz küçük bir paya sahip olmakla birlikte iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin geliştirilmesi açısından umut verici bir başlangıç yapmaktadır.

Şekil 16
Kazakistan’ın Ürün Türlerine Göre Temel İhracat Kalemleri

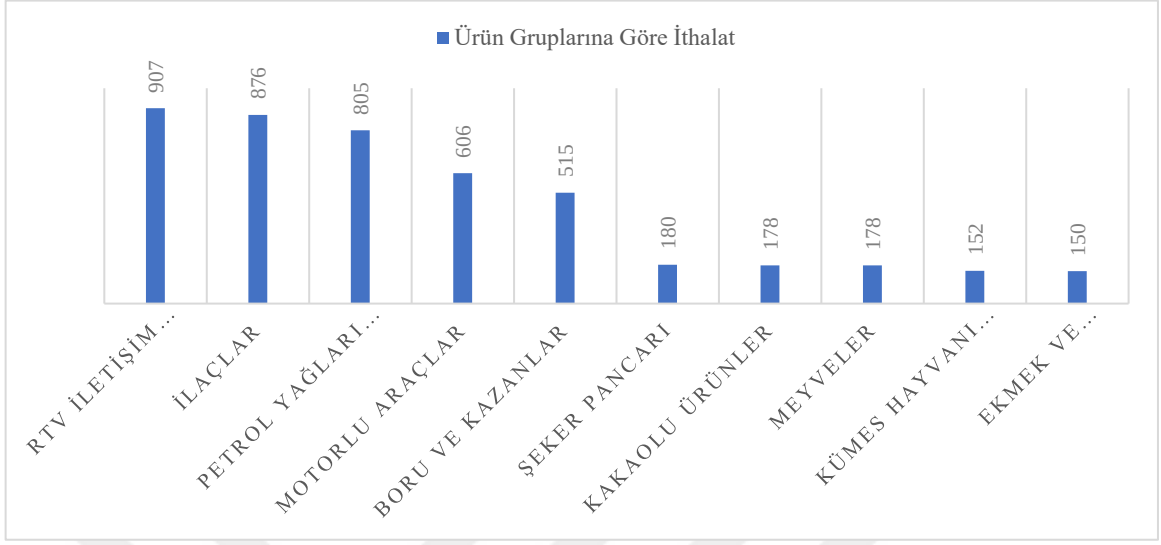


Kaynak: WTO Trade Profiles, 2024. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Şekil 16’da gösterilen verilere göre petrol ve türevlerinin ihracatı 40 milyar dolar düzeylerinde gerçekleşmektedir. Enerji kaynaklarındaki yüksek performans ve bu kaynakları takip eden sanayi ve hizmetler sektörü için kullanılan bakır, ferro ve alaşımlar toplamı 4,5 milyar dolar olmuştur. Tarım ürünleri arasında bulunan hububat ise 1,6 milyar dolarlık bir ihracata ulaşmaktadır. Radyoaktif elementlerin ihracata katkısı ise 1,3 milyar dolar olarak belirlenmiştir.

Şekil 17

Kazakistan'ın Ürün Türlerine Tarım ve Tarım Dışı Temel İhracat Kalemleri



Kaynak: WTO Trade Profiles, 2024. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Şekil 17’de Kazakistan’ın ithal ettiği başlıca ürünler arasında radyo televizyon araçları, ilaçlar, işlenmiş petrol ürünleri, motorlu taşıtlar ve gıda kesiminde tüketilen kakaolu ürünler ile kümes hayvanları etleri ve fırıncılık ürünleri yer almaktadır. Bu ürünler toplam ithalatta ilk on sırayı oluşturmaktadır. Teknoloji alanında iletişim araçlarının Kazakistan’daki pazarı 907 milyon dolar değerindedir. Sağlık sektöründeki ilaç ithalatı 876 milyar dolar ile Kazakistan’ın dışa bağımlılığının en belirgin olduğu ikinci büyük alanı temsil etmektedir. Taşımacılık ve ulaşım sektörlerini güçlendirmeyi hedefleyen Kazakistan, bu amaçla 606 milyon dolar harcamıştır. Gıda sanayii, sağlık ve teknoloji sektörlerinin ardından dışarıdan satın alınan gıda tüketim ürünleri için 838 milyon dolarlık bir harcama yapılmıştır.

2.3. Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret Coğrafyası

Kazakistan’ın dış ticaret dinamiklerini ele alındığında, ticaretin coğrafi dağılımı önemli bir göstergedir. 2020 yılı itibariyle ülke toplamda 179 ülke ile ticari etkileşimde bulunmuştur. Bu ülkelerden 106’sı ile gerçekleştirilen ticaret hacmi 1 milyon Amerikan dolarını aşmaktadır. Ticaret dengesi açısından 52 ülke ile pozitif, 54 ülke ile ise negatif bakiye kaydedilmiştir. Kazakistan’ın ihraç ürünleri başlıca üç bölgeye yöneltilmektedir; Avrupa Birliği (EU-28), Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU) ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ile Asya ülkeleri. Bu bölgelere yapılan ihracatlar, 2020 yılında Kazakistan’ın toplam ihracatının %97,8’ini temsil etmektedir (Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021: 15-16).

Tablo 14**Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret Cirounun Coğrafi Yapısı**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Avrupa Birliği	41,3%	44,2%	40,9%	39,2%	38,4%	39,7%	32,2%	28,8%
Avrasya Ekonomik Birliği	19,9%	18,3%	21,3%	22,2%	22,8%	21,3%	22,2%	23,6%
Orta Asya	2,3%	2,7%	3,2%	3,8%	3,7%	3,9%	4,4%	4,5%
Çin	17,0%	14,2%	13,8%	12,7%	13,4%	12,3%	15,1%	18,3%
Diğer Ülkeler	20,10%	20,6%	20,7%	22,0%	21,7%	22,7%	26,0%	25,0%

Kaynak: Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

Ticaret yoğunluğunun incelenmesi, Avrupa Birliği (AB) ile olan ticaret hacminin yüksek olmasına karşın diğer hedef pazarlara yönelik ticaret yoğunluğunun düşük olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer yandan Orta Asya'nın büyük ülkeleri ile yapılan ticarete yoğunluk gözlenmektedir. Avrasya Ekonomik Birliği'nin (EAEU) kuruluş anlaşması 1 Ocak 2015'te yürürlüğe girdiğinden bu yana 2013-2020 döneminde EAEU ülkeleriyle ticaret yoğunluğu özellikle 2015 yılında belirgin bir artış göstermiştir. Çin ile olan ticaretin ise süreklilik arz eden bir yoğunluğu olduğu kaydedilmektedir (Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021: 16).

Tablo 15**İhracatta Ana Ticaret Ortaklarının Payı**

Ülkeler	Yüzde Olarak İhracat Oranı				
	2016	2017	2018	2019	2020
Çin	11,5	12	10,3	13,8	19,8
İtalya	20,4	17,9	19,2	14,4	14
Rusya	9,4	9,6	8,6	9,8	10,5
Hollanda	8,9	9,8	10,1	7,6	6,6
Özbekistan	2,5	2,6	2,7	3,4	4,5
Türkiye	2,3	2,4	2	4,2	4,5
Hindistan	1,1	1,5	1,6	2,7	4,2
Fransa	4,9	5,9	6,3	6,3	3,9
İsviçre	6,6	6,4	4,7	4,6	3,3
Yunanistan	2,4	2	2	2,3	2,9

Romanya	2,3	1,9	2,5	3	2,7
İspanya	2,7	3	3	3,7	2,6
Kore	0,6	2,3	4,9	5,3	2,1
Cumhuriyeti					
Birleşik	2,4	1,9	1,3	1,1	1,4
Krallık					
ABD	1,7	0,8	1,6	1,5	1,1
Ukrayna	2,5	2,3	1,7	1,3	0,9

Kaynak: Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret İstatistikleri Derleme (2021). (Erişim Tarihi: 30.08.2024)

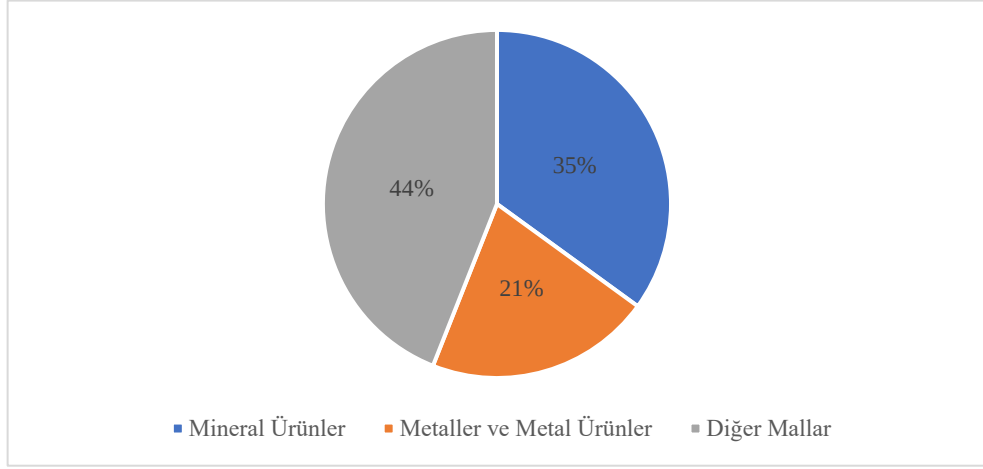
Tablo 16
İthalatta Ana Ticaret Ortaklarının Payı

Ülkeler	Yüzde Olarak İthalat Oranı				
	2016	2017	2018	2019	2020
Rusya	36,6	39,6	39,3	36	35,4
Çin	14,5	15,9	16	17,1	16,4
Kore	1,8	1,9	2,7	8,7	12,6
Cumhuriyeti					
Almanya	5,7	5	4,9	3,8	4,7
ABD	5	4,2	3,8	3,4	3
Fransa	2,6	1,8	2	1,8	2,5
Türkiye	2,4	2,5	1,9	2,1	2,4
İtalya	3,3	3,2	4,4	4	2,4
Özbekistan	2,3	2,5	3,4	3,6	2
Japonya	2,2	1,4	1,5	1,5	1,4
Ukrayna	1,7	1,6	1,2	1	0,9
Birleşik	1,5	1,2	1,4	1,2	0,9
Krallık					
Kırgızistan	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7
Hollanda	1,1	1	0,9	0,6	0,6
İsveç	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4

Kaynak: Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret İstatistikleri Derleme (2021). (Erişim Tarihi: 30.08.2024)

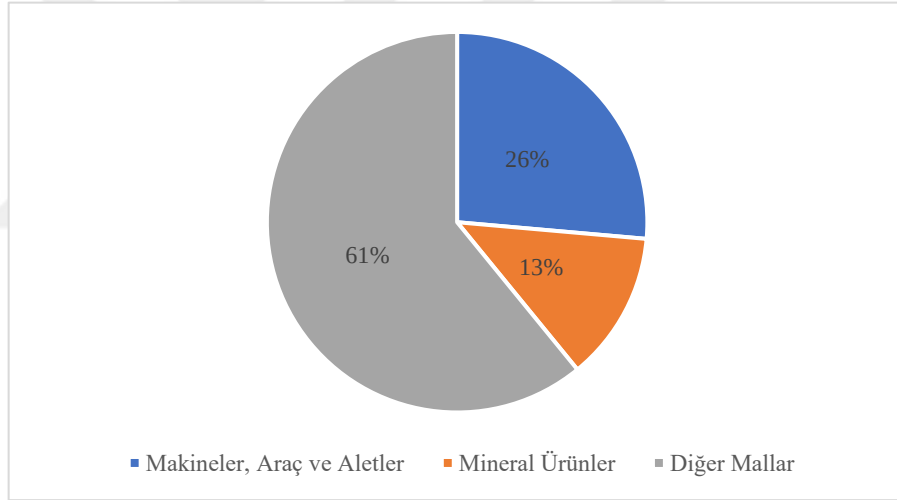
Şekil 18

Bağımsız Devletler Topluluğu ile Yapılan İhracatta Ana Mal Gruplarının Payı (%)



Şekil 19

Bağımsız Devletler Topluluğu ile Yapılan İthalatta Ana Mal Gruplarının Payı (%)



Kaynak: Kazakistan Cumhuriyeti Dış Ticaret İstatistiki Derleme (2021). (Erişim Tarihi: 30.08.2024, kaynaklar için bkz: İHKİB, TİM, Ticaret Bakanlığı).

2.4. Kazakistan İhracatı

2023 yılında Kazakistan'ın ihracat hacmi 79 milyar doları bulmuştur. Ülke, başta İtalya, Çin, Rusya, Hollanda ve Türkiye olmak üzere birçok ülkeye ihracat yapmaktadır. Türkiye, bu ihracattan %5'lik bir pay alarak beşinci sırayı almaktadır. Kazakistan'ın ihraç ettiği ürünler arasında; ham petrol ve bu petrolün işlenmesi sonucu elde edilen yağlar, radyoaktif elementler ve izotoplar ile bu maddelerin karışımları, bakır ve bakır alaşımlarından oluşan ürünler, bakır cevherleri ve konsantreleri, ayrıca ferro alaşımlar yer almaktadır. Diğer taraftan Kazakistan'ın

ithalat hacmi 2023 yılında 61 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. İthalat yapılan ülkeler arasında Çin, Rusya, Gambiya, ABD ve Güney Kore öne çıkmaktadır. Türkiye ise ithalatta %3'lük bir pay ile altıncı sırada bulunmaktadır. İthal edilen başlıca ürünler ise; otomobiller, iletişim ve bilgi alışverişine yönelik cihazlar, motorlu taşıtlar için şasi ve sürücü kabinleri, medikal amaçlı dozlanmış ilaçlar ve taşıtlar için çeşitli aksam ve parçalar olarak sıralanmaktadır (Tablo 17).

Tablo 17

Kazakistan'ın Ülkelere Göre İhracatı (bin dolar)

Ülke	2021	2022	2023	Pay (%)	Değişim (%)
İtalya	8.889.096	13.854.274	14.835.274	18,8	7,1
Çin	9.772.506	13.164.638	14.758.685	18,7	12,1
Rusya	7.018.746	8.780.725	9.788.231	12,4	11,5
Hollanda	4.384.191	5.483.410	4.057.549	5,2	-26
Türkiye	2.964.666	4.751.169	3.969.147	5	-16,5
Güney Kore	1.877.227	4.546.095	3.812.799	4,8	-16,1
Özbekistan	2.776.871	3.692.752	3.144.275	4	-14,9
Fransa	2.394.660	3.071.435	2.949.673	3,7	-4
Romanya	1.521.128	2.512.756	2.767.116	3,5	10,1
Yunanistan	1.321.596	1.608.853	2.218.336	2,8	37,9
Singapur	1.116.291	1.873.287	1.700.319	2,2	-9,2
ABD	872.152	1.152.421	1.509.870	1,9	31
İspanya	1.633.865	2.322.368	1.485.486	1,9	-36
Kırgızistan	674.755	745.308	1.076.710	1,4	44,5
İsviçre	1.078.054	1.101.750	870.953	1,1	-20,9

Kaynak: Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

2014 yılının başlarında Kazakistan'ın buğday ihracatı, önceki yılın aynı dönemine kıyasla %39,3 oranında artış göstermiştir. Kazakistan İstatistik Merkezi'nin verilerine göre buğday ihracatı 1 milyon 315 bin ton seviyesine ulaşmıştır. Aynı dönemde buğday ihracatından elde edilen gelir %7,4 artarak 305 milyon 600 bin dolar olmuştur. Ayrıca Ocak ve Mart ayları arasında un ihracatı %38,9 oranında artarak 469 bin 600 tona yükselmiştir. Kazakistan, dünya genelinde önemli bir hububat ihracatçısı olarak tanınmaktadır (İran Kazakh Radio, 2014).

1999 ile 2003 yılları arasında ülkenin ihracatı yıllık ortalama %15 artış göstermiştir. Özellikle ham petrol yağları ihracatı üzerine yoğunlaşan Kazakistan'ın ihracatında bu ürünler, toplam

ihracatın %53'ünü oluşturmaktadır. 2003 yılında mineral ve petrol ürünleri ihracatı 7.907,3 milyon dolar iken bu rakam 2005 yılında 19.525,3 milyon dolara yükselmiştir. Ayrıca kara metaller ve bakır ihracatı toplam metal ihracatının %80'ini, diğer metaller ise %20'sini temsil etmektedir. 2011 yılında kara metallerin ihracatı 6.128,3 milyon dolar, bakır ve diğer metallerin ihracatı ise 2,875 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir (Massadikov, 2012).

2013 yılının ilk altı ayında Kazakistan'ın hazır ürün ihracatı bir önceki yıla oranla %8,9 artarak 1,8 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. Bu dönem, son yılların en yüksek ihracat değerlerinden birini temsil etmektedir. Kazakistan üretimi hazır ürünler 100'den fazla ülkeye gönderilmektedir. Ana ihracat pazarı olarak %34 ile Gümrük Birliği öne çıkmakta, diğer önemli pazarlar arasında ise BDT ülkeleri %32 ile ve Avrupa Birliği %16 ile yer almaktadır; Çin'e yapılan ihracat ise %5'i bulmaktadır. Endüstrileşme süreci boyunca hazır malların ihracat hacmi 2010 yılında 2,3 milyar dolardan, 2012 yılında 4,2 milyar dolara kadar yükselmiştir. Kazakistan Ulusal İstatistik Komitesi'nin verilerine göre 2014 yılının ilk on bir ayında Kazakistan'ın dış ticaret fazlası, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %12 artarak 36 milyar dolara çıkmıştır. İlgili dönemde Kazakistan'ın ihracatı %6,7 azalarak 73,3 milyar dolar olurken, ithalatı %15,6 azalışla 37,3 milyar dolara düşmüştür. 2014 yılında Gümrük Birliği ülkelerine yapılan ihracat, Ocak-Temmuz ayları arasında %22,2, BDT ülkelerine yapılan ihracat ise %19,1 azalmıştır. İthalat da Gümrük Birliği ülkelerinden %23,7, BDT ülkelerinden ise %25,4 azalmıştır. Sonuç olarak, Gümrük Birliği ile dış ticaret hacmi %23,3, BDT ülkeleri ile ise %23,2 azalmıştır (Esentügelulu, 2014).

2014 yılında Kazakistan için Avrupa önemli bir ihracat pazarı olmuştur. Bu bölge toplam ihracatın %64,2'sini temsil etmektedir. Avrupa, ihracatta öncü rol oynamakta, BDT ülkeleri ise ithalatta bu pozisyonu üstlenmektedir. BDT ülkeleri, toplam ithalatın %41,1'ini oluşturmaktadır. Aynı yıl Avrupa'ya yapılan ihracat, BDT ülkelerine yapılan ihracatın 5,7 katı kadar olmuş, fakat ithalat 1,8 kat daha az gerçekleşmiştir. 2014 yılının ilk yarısında Kazakistan'ın dış ticaretinde Asya'nın rolü büyük olup, ihracatın %22,4'ü ve ithalatın %29,0'ı bu bölgeden sağlanmıştır. İlk altı ayda Rusya'ya yapılan ithalat en yüksek oranla %32,6 olurken, ihracatta %6 ile beşinci sırada yer almaktadır. Kazakistan'dan Çin'e yapılan ihracat, Rusya'ya yapılan ihracatın 2,2 katı olup ithalat ise tam tersine 1,8 kat azalmıştır. Kazakistan'ın ihracatı çoğunlukla mineral ürünlerden oluşmaktadır ve ülkenin hammaddeye dayalı ekonomisini göstermektedir. İthalatta ise %85,4 oranında makineler ve cihazlar, kimya ürünleri, tarım ürünleri ve gıdalar, metaller ve metal ürünleri ile mineral ürünler öne çıkmaktadır (Esentügelulu, 2014).

2.5. Kazakistan İthalatı

Kazakistan, dış ticaret alanında başlıca hammadde ihracatçısı olarak öne çıkarken aynı zamanda önemli ölçüde ithalatçı bir ülke konumundadır. Gıda ve tarım ürünlerinde nispeten az ithalat bağımlılığı göstermekle birlikte ithalatının büyük bir bölümünü makine ve ekipmanlar oluşturmaktadır. Ülkenin önde gelen sektörlerinden biri olan petrolün çıkarılması ve taşınması amacıyla altyapı tesislerinin inşası gerekmekte, mevcut tesislerin geliştirilmesi için çaba sarf edilmekte ve bu nedenle ülke çoğunlukla makine ithal etmektedir. 2001 yılı Ocak-Kasım dönemi boyunca ülkeye toplam 1.658,3 milyon dolarlık makine ve tesis ithal edilmiş ve bu ithalat, toplam ithalatın %41'ini temsil etmiştir (Massadikov, 2012).

1999 ile 2003 yılları arasında Kazakistan'ın ithalatı %22 oranında kayda değer bir artış sergilemiştir. Aynı zaman diliminde Kazakistan'ın bulunduğu bölgedeki diğer ülkelerin ithalatındaki ortalama artış %19 olarak gerçekleşmiştir. Bölge ortalamasını aşan bu ithalat artışı, 2003 yılında ülkenin ithalatında en büyük payı binek otomobiller almıştır. Almanya ve Japonya, 2003 yılında ülkeye otomobil ihracatı yaparak en önemli tedarikçiler olarak öne çıkmıştır. Binek otomobilleri, işlenmiş petrol ürünleri izlemektedir. Mineral ürünler, 2003 yılı ithalatında %12'lik bir paya sahip olmuştur. 1999 ile 2003 yılları arasındaki beş yıllık süreçte, Kazakistan'ın ilaç ithalatı %38 oranında artış göstermiştir.

Tablo 18

Kazakistan'ın Ükelere Göre İthalatı (bin dolar)

Ülke	2021	2022	2023	Pay (%)	Değişim (%)
Çin	8.228.427	10.981.200	16.772.250	27,4	52,7
Rusya	17.605.534	17.342.678	16.192.157	26,5	-6,6
Gambiya	0	0	2.909.664	4,8	0
ABD	1.361.591	1.909.227	2.556.763	4,2	33,9
Güney Kore	766.108	1.573.491	2.208.510	3,6	40,4
Türkiye	1.146.382	1.595.359	2.040.951	3,3	27,9
Japonya	559.854	1.131.790	1.604.319	2,6	41,8
Fransa	664.802	914.950	1.296.333	2,1	41,7
Özbekistan	1.057.043	1.282.868	1.291.094	2,1	0,6
İtalya	786.790	1.055.541	1.239.487	2	17,4
Vietnam	345.174	400.134	799.047	1,3	99,7
Beyaz Rusya	780.733	860.145	756.703	1,2	-12

Polonya	371.299	587.473	698.795	1,1	18,9
Hindistan	377.839	562.811	580.648	0,9	3,2
İspanya	195.004	269.959	521.756	0,9	93,3

Kaynak: Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021. (Erişim Tarihi: 30.09.2024).

2004 ile 2012 yılları arasında, makine ve tesis ürünleri ithalatında bir artış kaydedilmektedir. Bu artışı, kara metaller, ham deri ve asil olmayan diğer metaller ile seramik ürünler izlemektedir. Diğer yandan mineral ve kimyasal ürünlerin ithalatında bir düşüş gözlemlenmektedir. 2004 yılında 12,9 milyon dolar olan mineral ve petrol ürünleri ithalatı, 2011 yılına gelindiğinde 2,1 milyon dolara düşmüş, ancak 2012 yılının ilk sekiz ayında 2,5 milyon dolara yükselmiştir. Kimyasal ürünler ithalatı ise 2004 yılında 581,6 milyon dolarken, 2011’de 4,9 milyon dolara azalmıştır. 2004 yılında 193,2 milyon dolar olan makine ve mekanizmaların ithalatı 2011’de 15,6 milyon dolara gerilemiştir. Kara metaller, ham deri ve diğer asil olmayan metaller ile metal-seramik ürünlerin ithalatında ise önemli bir artış gözlenmiştir (Massadikov, 2012).

Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansının verilerine göre 2012 yılında ülkenin dış ticaret hacmi bir önceki yıla kıyasla %6,5 artarak 132,7 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Dış ticaret hacmi son 20 yılda büyümekte olup dünya ekonomisindeki krizler dışında, %34 oranında bir azalma yaşanmıştır. Kriz yılı olan 2009 ile karşılaştırıldığında ithalat 1,6 kat artmıştır. 2010 yılından itibaren dış ticaret hacmi yükselişe geçmiş olup, bu durum uygulanan mali politikaların etkisiyle gerçekleşmiştir. Son 15 yılda ithalatın dış ticaret hacmindeki payı azalmakta olup, 1998 yılında %45 iken 2012 yılında %35’e düşmüştür. Buna karşılık ihracatın payı artmıştır. Bu artış, hammadde rezervlerinin dünya piyasasındaki fiyat artışının bir sonucudur. İhracatın %75’ini mineral ürünler oluşturmaktadır. 2012 yılında Kazakistan piyasasına giren başlıca ithalat ürünleri arasında Rusya’dan gelen petrol, yakıt ve boru hattı ürünleri bulunmakta olup toplam ithalatın %38’ini oluşturmaktadır; Çin’den gelen elektronik ürünler, vagonlar ve iletişim cihazları ise %17’lik bir paya sahiptir. Otomobiller, cihazlar, araba parçaları ve aletler ise ithalatın %39’unu oluştururken, mineral ürünler %15, kimya ve ilgili sektör ürünleri ise %13’lük bir paya sahiptir.

2.6. Kazakistan'ın Lojistik Sektörü

Kazakistan'da ulaştırma ve lojistik alanı, ekonomik yapının temel taşlarından birini oluşturmakta ve GSYİH'nin yaklaşık %8'lik bir bölümünü temsil etmektedir (KazLogistics, 2015). Bu sektörde çalışanların oranı ülkedeki toplam iş gücünün %7'sine denk gelmektedir. Taşımacılık altyapısına yapılan yatırımlar ise sabit varlıkların %14'ünü oluşturmaktadır (Raimbekov, 2016: 64).

Kazakistan'ın geniş coğrafyası, batıdan doğuya 3 bin km ve kuzeyden güneye 2 bin km boyunca uzanmakta ve toplamda 2,724,900 km²'lik bir alanı kaplamaktadır. Toplu taşımada taşınan yüklerin yarısından fazlası karayolu ile taşınmaktadır. Her yıl trafik ve kargo gelirlerinde %6-9 civarında bir artış yaşanmakta, kara dışındaki taşıma yollarında kargo miktarı büyümektedir. Kargo taşımacılığında yeniden yapılanma süreçleri devam etmektedir ve uzun vadede kargo hacmindeki artışın ülkenin mevcut ulaşım ve lojistik altyapısının daha fazla kullanılmasını sağlamaktadır. Nakliye trafiğinde önemli bir yükseliş görülmüş ve lojistik hizmetlere olan talepte belirgin bir artış olmamıştır (Raimbekov, 2016: 65).

Şirketler, halen ürünlerin taşınması ve depolanması konusunda faaliyet göstermektedirler. Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımı konusunda aceleci bir yaklaşım benimsenmemektedir. Bu durum, bazı firmaların yüksek fiyatlar teklif etmesinden ve diğerlerinin ise hizmet kalitesini sürdürebilmek için gerekli kapasiteye sahip olmamalarından kaynaklanmaktadır (Kazakistan Parlamentosu, 2009).

Kazakistan Cumhuriyeti'nin lojistik alanındaki gelişimi, altyapının güçlenmesiyle önem kazanmaktadır. Bu bağlamda Ulaştırma Stratejisi ve 2020'ye dek oluşturulmuş Ulaşım Altyapısının geliştirilmesi stratejileri çerçevesinde Kazakistan genelinde ulaştırma ve lojistik merkezlerin (ULM) kurulması hedeflenmektedir (Kazakistan Parlamentosu, 2009). Günümüzde lojistik sektörün yıllık cirosu 20-24 milyar dolar civarında gerçekleşmektedir. Son beş yılda lojistik ve taşımacılık şirketleri sayısı %76 ile %92 arasında bir artış göstermiş, bunların yaklaşık %60'ı Almatı'da bulunmaktadır. Almatı'da depolama altyapısının yetersiz olması sebebiyle transit malların %80'i burada işlenmekte ve daha sonra diğer bölgelere yönlendirilmektedir (Raimbekov, 2016: 66). Kazakistan'ın lojistik hizmetlerinin yeterince gelişmemesinin başlıca sebebi bölgesel pazarlara olan talebin hala yetersiz düzeylerde olmasıdır. Ayrıca Raimbekov ve diğerleri (2016: 66) tarafından belirtilen temel sorunlar arasında lojistik verimliliğin düşük olması ve Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında 77. sıraya yerleşilmesi bulunmaktadır. Bu durum, LPI'nın alt boyutlarını iyileştirmek için

çeşitli önlemlerin alınmasını gerektirmektedir. Kazakistan'da ULM kavramının olmaması ve kaotik bir şekilde lojistik tesislerin oluşumu, ülkenin ekonomik kalkınma stratejileri ile uyumsuzluk göstermektedir. Lojistik gelişmeyi sınırlandıran diğer bir faktör ise ULM ağı için özel bir devlet programının ve yasal çerçevenin bulunmamasıdır. Depolama kapasitesinin düşük olması, şirketlerin %60'ının C sınıfı binalarda faaliyet göstermesiyle daha da belirginleşmektedir (Business Media Group, 2012). Bölgesel kalkınma, dış ticaret ve ulaşım altyapısındaki düzensizlikler, Kazakistan lojistik sektöründeki sorunları açıklamaktadır. Almatı, Astana ve Aktobe'de depo işlerinin yoğun olması, Avrupa'daki modern depolarda sağlanan alanın çok altında bir kapasiteyle sınırlı kalmaktadır. Almatı'da her 1000 ürün için ayrılan alan yaklaşık 200m²'dir (Raimbekov, 2016: 65). Uzmanlara göre depo mülkiyeti piyasasının gelişimini engelleyen başlıca faktörler kabul görmüş kalite standartlarının eksikliği ve arazi piyasasının uygun bir altyapıyla yönetilmemesidir.

2.6.1. Kazakistan'da Kara yolu Taşımacılığı

Kazakistan'da karayolu taşımacılığı, demiryolu ve boru hatlarından sonra ekonomik açıdan üçüncü sıradaki önemini korumaktadır. Karayolları, demiryollarına kıyasla 1.000 km² alanda 30 km'den fazla yol ağına sahip olmasıyla dikkat çekmektedir. Demiryollarında eksik olan otorayların bulunmaması, karayolu taşımacılığına sipariş açısından büyük fırsatlar sunmaktadır. 2017 yılında ülkenin toplam karayolu uzunluğu 95,410 kilometreye ulaşmıştır. Ayrıca 2018'de karayoluyla taşınan mal miktarı 3,422 milyon ton olarak gerçekleşmiş ve yük devir hızı 172,2 milyar ton-kilometreye erişmiştir. 2017'ye göre karayolu ile mal taşımacılığı %3,69, yük devir hızında ise %6,42 artış gözlenmiştir.

Geçtiğimiz on yıl zarfında toplam 97,4 bin kilometrelik genel karayollarının 51,9 bin kilometrelik kısmı yenileme ve onarım işlemlerine tabi tutulmuştur. Bu onarım, özellikle Kazakistan toprakları üzerinden geçen ve toplam uzunluğu 8,445 kilometre olan Batı Avrupa-Batı Çin kıtalararası karayolu koridorunun inşası için büyük bir proje kapsamında 2009 yılında başlanan 2,787 kilometrelik bölümü için geçerlidir. Bu koridor, Çin'den Avrupa'ya en az sınır geçişi ile ulaşım sağlayan en kısa yoldur ve deniz yolu ile 45 gün, TransSib üzerinden 14 gün süren seyahat süresine kıyasla, Batı Avrupa-Batı Çin koridoru üzerinden 10 gün süren bir seyahat süresine imkân tanımaktadır. Hesaplamalar, günde 10 saat ve saatte ortalama 80 km hızla seyahat eden bir araç baz alınarak yapılmıştır. Proje, başkentten çeşitli yönlerde, özellikle Merkez-Güney, Merkez-Doğu ve Merkez-Batı güzergahlarına yönelik yol onarımları ve yeni yol yapımını içermektedir (Hasenova, 2017).

2.6.2. Kazakistan’da Demir yolu Taşımacılığı

Kazakistan’da su yolu taşımacılığı, Ertis Irmağı’nda 1962 yılında yolcu taşımacılığı ile başlamış ve ertesi yıl yük taşımacılığına geçilmiştir. Bağımsızlık sonrasında 1996 yılında bu sektörü desteklemek amacıyla altı farklı merkezde kamu şirketleri kurulmuştur. Sektördeki tersaneler, rıhtımlar ve depoların özelleştirilmesi gerçekleştirilmiştir. 2005 yılında kabul edilen “İç Suyolu Hakkında” yasa, su yolu taşımacılığının geliştirilmesine olanak tanımış ve üç bölgede ırmak taşımacılığı tekrar başlatılmıştır. Bu gelişmeler, Kazakistan’ın doğusundaki bölgesel su koridorları aracılığıyla Rusya ve Çin ırmaklarına ve Kuzey Buz Denizi’ne erişim sağlamaktadır (Nısanbayev, 2000).

Hazar Denizi, Kazakistan için kullanılabilir tek deniz yolu taşımacılık noktasıdır. Hazar Denizi, Azerbaycan, İran, Rusya ve Türkmenistan ile çevrilidir ve Kazakistan’a Rusya’dan Hazar Denizi’ne ulaşan ırmaklar ve kanallar aracılığıyla Karadeniz ve Baltık Denizlerine, dolayısıyla Batı Avrupa’ya erişim olanağı sağlamaktadır. Avrupa-Kafkasya-Asya taşımacılık koridoru olan TRACECA, Hazar Denizi’nin körfezlerinden geçmekte, Rusya’nın güneyine doğru Karadeniz ile Hazar Denizi’ni Volga Don Kanalı aracılığıyla birleştirmekte ve İran’ın kuzey ve güney körfezlerini geçen taşımacılık koridorlarını birbirine bağlamaktadır. Bu sebeple Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası’nın yatırım desteği ile modernize edilen uluslararası Aktau Limanı, bağımsız Kazakistan’ın öncelikli kararları arasında yer almaktadır. Yeni liman, Türkiye üzerinden Akdeniz ve Kızıl Deniz’e, gelecekte ise Pakistan ve Afganistan üzerinden Hint Okyanusu’na yük taşıma imkânı sağlayacaktır. Türkiye ile Kazakistan arasındaki iş birliği, İpek Yolu’nun yeniden canlanması ile ilgili projelerin sürdürülebilirliği açısından fayda sağlamaktadır. Günümüzde modern İpek Yolu’nun gelişimine katkı sunan uluslararası aktörler tarafından desteklenen çok sayıda jeopolitik proje bulunmaktadır. Bu projeler, Avrasya ülkeleri için yeni fırsatlar ve olanaklar sunmakta olup her biri kendine özgü jeopolitik içerik taşımaktadır. Dünya ekonomisinin gelişmesiyle birlikte AB, Avrupa-Kafkasya-Orta Asya Ulaştırma Koridoru TRACECA’yı 1993 yılında lanse etmiştir. AB, bu bölge ile ticari ilişkilerini geliştirmek amacıyla TACIS Programı çerçevesinde TRACECA’yı desteklemekte ve başlangıçta Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan’ı, ardından Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan’ı projeye dahil etmiştir. TRACECA, 21. yüzyılın İpek Yolu olarak adlandırılmaktadır. Yüzyıllar öncesinin gelişmiş tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlanması, bölgedeki aktörleri yakından ilgilendirmektedir. TRACECA Programı’nın Mayıs 1993’te Brüksel’deki bir konferansta 8 TRACECA ülkesinin ticaret ve ulaştırma bakanlıklarının katılımıyla, Doğu-Batı ekseninde Avrupa’dan Karadeniz’e, oradan Kafkasya ve

Hazar Denizini kapsayarak Orta Asya'ya uzanan bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için AB tarafından finanse edilmesine karar verilmiştir (Urynbasarov, 2015; Nısanbayev,2000).

Traceca Programı'nın Amacı:

- Üye ölkeler arasında iş birliğinin teşvik edilerek bölgesel ticaretin geliştirilmesine yönelik adımlar atılmaktadır.
- Trans-Avrupa Networks'e (TENs) entegre olacak şekilde Avrupa-Kafkasya-Asya TRACECA uluslararası ulaştırma koridorunun dönüşümü için uygun stratejiler belirlenmektedir.
- Ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimine katkı sağlayan unsurların tanımlanması amaçlanmaktadır.
- TRACECA projelerinin Uluslararası Finans Kurumları (IFIs) ve özel yatırımcıların kredileriyle desteklenmesi teşvik edilmektedir.
- Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya bölgeleri arasındaki ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi hedeflenmektedir.
- Ulaştırma pazarına erişimde kolaylıklar sağlanarak uluslararası yol, hava, demiryolu ve ticari denizcilik konularında girişimler desteklenmektedir.
- Malların, yolcuların ve hidrokarbonun uluslararası taşınmasının teşvik edilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır.
- Trafik öneminin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın sağlanmasına özen gösterilmektedir.
- Farklı ulaştırma modları arasında adil rekabet oluşturulması için politikalar geliştirilmektedir.

Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA), Avrupa'dan Karadeniz üzerinden Kafkasya ve Hazar Denizi boyunca Orta Asya'ya ulaşmayı hedefleyen uluslararası bir taşımacılık iş birliği girişimidir. Bu program, Avrupa Birliği ile ortak ölkeler arasında yürütölmektedir. Kazakistan'ın doğusundaki bölgesel su koridorları, Rusya ve Çin ırmaklarına, dolayısıyla Kuzey Buz Denizi'ne erişim sağlamaktadır (Nısanbayev,2000). Kazakistan için Hazar Denizi, uluslararası deniz taşımacılığı yapılabilen tek alan olarak ön plana çıkmaktadır. Ayrıca Azerbaycan, İran, Rusya ve Türkmenistan'ı çevreleyen bu deniz, Kazakistan için stratejik bir taşımacılık noktasıdır. Rusya'dan Hazar Denizi'ne akan ırmaklar ve kanallar vasıtasıyla Karadeniz ve Baltık Denizlerine, buradan da Batı Avrupa'ya su yolu ile ulaşılmaktadır. Avrupa-Kafkasya-Asya taşımacılık koridoru, bu deniz üzerinde yer alan bazı

körfezlerden geçmekte, Volga Don kanalı aracılığıyla Karadeniz ve Hazar Denizi'ni Rusya'nın güneyine bağlamaktadır. İran'ın kuzey ve güney körfezleri arasındaki koridorlar da birbirine entegre edilmektedir. Bu nedenle Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'nın finansal desteği ile Kazakistan, Aktau Limanı'nın modernizasyonunu öncelikli olarak belirlemiştir. Bu yeni liman, İran'ın Hazar Denizi'ndeki limanları üzerinden yüklerin Türkiye'ye, oradan Akdeniz ve Kızıl Deniz üzerinden, gelecekte ise Pakistan ve Afganistan üzerinden Hint Okyanusu'na taşınmasını kolaylaştıracaktır. Kazakistan, 2007 yılında Rusya'ya, Hazar Denizi ile Azak-Karadeniz havzasını birleştirecek Avrasya Kanalı'nın inşasını önermiştir. Bu proje gerçekleşirse, Kazakistan'ın uluslararası deniz yollarına Rusya üzerinden çıkış yapması mümkün olacaktır (Актауский морской торговый порт, 2024). Günümüzde Aktau Limanı, Kazakistan'ın tek deniz limanı olup ihracat ürünleri başlıca yük taşımacılığını oluşturmaktadır (Актауский морской торговый порт, 2024). Ayrıca Kazakistan'ın Hazar havzasından çıkan petrol, Karadeniz'deki Novorossiysk Limanı'na 1850 km uzunluğunda bir boru hattı ile taşınmaktadır (KazTransOil, 2024).

2.6.3. Kazakistan'da Deniz yolu Taşımacılığı

Kazakistan'da, ulaşım altyapısına entegre edilmiş ve sıklıkla kullanılan iki önemli liman mevcuttur. Aktau limanı, başta ihracat malları olmak üzere yıllık mal taşımacılığının %25'ini gerçekleştirmekte ve Hazar Denizi havzasında etkili olmaktadır. Ayrıca TRACECA ve Kuzey-Güney uluslararası taşımacılık koridorlarının temel bir bileşeni olarak hizmet vermektedir. Bu liman üzerinden Hazar Denizi kıyısındaki ülkeler ile Karadeniz ve Akdeniz havzalarına ulaşan denizyolu bağlantıları sağlanmaktadır (Baykenov, 2011).

Bautino limanı ise açık deniz petrol faaliyetlerine destek olmak amacıyla kullanılmakta ve limandan her yıl ana yük olarak petrol, tahıl, metal, taş ve diğer mallar taşınmaktadır. Bu limanın kuzey yönünde genişletilmesi planlanmaktadır ve bu genişlemenin yıllık taşıma kapasitesini 3 milyon ton artıracığı öngörülmektedir. Aktau limanı ise diğer Hazar limanlarıyla rekabet edebilmek için gerekli tüm yenilikleri uygulamaktadır. Mevcut feribot kompleksini yenilemek, yeni feribot kompleksi inşa etmek ve işlemleri basitleştirmek bu limanın çok modlu lojistik zincirlerinde güvenilir bir nokta olmasını sağlamaktadır. 2018 yılında deniz yoluyla yapılan mal taşımacılığı 1,8 milyon ton olarak gerçekleşmiş ve yük devir hızı 1,4 milyar ton-kilometreye ulaşmıştır. 2017 yılına kıyasla taşımacılık hacmi %14,28, yük devir hızında ise %12,5 oranında bir azalma meydana gelmiştir (Mozharova, 2011).

2.6.4. Kazakistan’da Hava yolu Taşımacılığı

Havacılık sektörü ulaşım alanında sıklıkla alternatiflerin bulunmadığı durumlarla karşılaşmaktadır. Kazakistan’daki hava koridorlarının toplam sayısı 88 olup bu koridorların uzunluğu 80,718 kilometreye ulaşmaktadır. Ülkenin komşularıyla olan sınırlarındaki hava koridorları ise 71 adettir (İskakova vd., 2014). Kazakistan’da bulunan havalimanı sayısı 23 tanedir ve bunlardan 17 tanesi uluslararası uçuşlara hizmet vermektedir. Havayoluyla taşınan yük miktarı 29,2 bin ton olarak kaydedilmiş ve yük devir hızı 56,4 milyon ton-kilometreye ulaşmıştır. Önceki yıl ile kıyaslandığında yük taşımacılığı hacmi %29,77, yük devir hızı ise %4,83 artış göstermiştir (Myrzahmetova, 2018).

2.7. Kazakistan Lojistik Sektöründe Yenilikçi Projeler

Kazakistan’ın dünya ekonomisine ve bilgi ağlarına entegrasyonu yalnızca üretim ve ticaretin artışıyla değil, aynı zamanda lojistik ve bilgi sistemlerinin geliştirilmesiyle mümkün olmaktadır. Kazakistan’ın doğudan batıya 3000 km, kuzeyden güneye ise 1500 km uzanması, ulusal kara ve demiryolu ağlarının yetersiz kaldığı gerçeğini ortaya koymaktadır. Bu da modern lojistik sistemlerin ülke için taşıdığı önemi açıkça göstermektedir. Taşımacılık hizmetlerine olan talep artmaktadır ancak teknik altyapının gelişimindeki yetersizlikler ve taşımacılık teknolojisindeki geri kalmışlık bu talebi yeterince karşılamamaktadır. Kazakistan içinde ve dışında taşınan tüm yükler taşımacılık kapasitesinin genişlememesi sebebiyle yeterli desteği bulamamaktadır. Kazakistan’ın gelişimi için tasarlanan projeler, 1991’deki bağımsızlık kazanımından bu yana hayata geçirilmektedir. Devlet Başkanı tarafından 2014’te ilan edilen “Aydınlık Yol” (Nurlı Jol) programı, ekonominin geniş çaplı bir altyapı yenilenmesini öngörmektedir. Bu programın 2014-2015 dönemi için ayrılan bütçesi yaklaşık 3 milyar dolar olup lojistik sektörüne öncelik verilmektedir. Kazakistan’ın tüm bölgelerinin ulaşım ağlarıyla birbirine bağlanması ve lojistik altyapıların modernize edilmesi bu programın amaçları arasında yer almaktadır. Programda, hazine tarafından sağlanacak kaynakların ülkenin sanayi ve ekonomisini güçlendirmek amacıyla kullanılacağı belirtilmekte, bunların arasında lojistik sektörü için önemli yatırımlar bulunmaktadır. Özellikle Çin sınırındaki Korgas-Doğu Kapısı’nda birinci kuru yük limanı kompleksinin tamamlanması, Atırâu ve Taraz’daki Ulusal Endüstriyel Petrokimya Teknoparklarının altyapılarının geliştirilmesi için 231,5 milyon dolar, Astana Havaalanı’na yeni bir terminal inşası ve pist yenileme çalışmaları için ise 87,8 milyon dolar ayrılmıştır. Astana Havaalanı’ndaki yeni terminalin tamamlanması, mevcut kapasitenin 7,1 milyon kişiye çıkarılmasını hedeflemektedir. Ekonomik büyüme sürecinde dış risk

faktörlerinin göz önünde bulundurulduğu stratejide ticari rekabeti artıracak ve istihdamı destekleyecek yeni girişimlerin önemi belirtilmektedir. Kazakistan'ın uzun vadeli hedeflerle uyumlu olarak hazırlanan Dinamik Yenilikçi Sınai Kalkınma Programının ikinci beş yıllık dönemine ait "Aydınlık Yol" programının toplam maliyeti yaklaşık olarak 1,5 milyar dolar olarak hesaplanmaktadır. Kazakistan büyük şehirlerinin birçoğu tarih boyunca İpek Yolu'nun üzerinde konumlanmıştır ve özellikle lojistik sektöründe yeni ulaşım yollarının inşası ve mevcut hatların genişletilmesi için ön plana çıkmaktadır. "Aydınlık Yol" programında belirlenen yedi ana hedef arasında lojistik altyapısının güçlendirilmesi en üst sırada yer almaktadır. Astana'nın merkez olacağı bu yapıda küçük bölgeler arası ulaşım altyapısı geliştirilerek başkent ile diğer bölgeler arası hava, deniz ve karayolları ile doğrudan irtibat sağlanacaktır. Bu doğrultuda ilk olarak ana karayolu projeleri hayata geçirilecektir. Bunlar; Batı Çin-Batı Avrupa, Astana-Almatı, Astana-Aktöbe-Atırau, Astana-Öskemen, Almatı-Öskemen ve Atırau-Astrahan karayolları olacaktır (Международное информационное агентство, 2024).

Kazakistan'daki havayolu taşımacılığına büyük bir özen gösterilmekte ve özellikle yolcu güvenliğine öncelik verilmektedir. Her yıl havaalanı altyapısının iyileştirilmesine yönelik olarak bütçeden özel ödenekler ayrılmaktadır. Ülkedeki toplam 18 havaalanının modernizasyonu hedeflenmektedir. Ayrıca 70 yeni uluslararası uçuş noktasının açılması ve böylece uluslararası uçuş noktası sayısının 164'e çıkarılması amaçlanmaktadır. Son yıllarda Kazakistan gümrük otoriteleri tarafından gümrük yönetiminin iyileştirilmesi, gümrük işlemlerinin azaltılması ve dış ticarete katılan aktörlere daha iyi bir ortam sunulması için etkin çabalar sarf edilmektedir. Gümrük verimliliğinin artırılması için asıl hedef, malların elektronik beyan sistemine taşınması ve bu sistemin e-hükümet ödeme sistemi ile entegrasyonu suretiyle kağıtsız gümrük işlemlerinin sağlanması hedeflenmektedir. Önceden yapılan bilgilendirmelerin temel faydalarından biri malların ve taşıma araçlarının gümrük geçiş noktalarında bekletilme süresinin azaltılması, bu malların Avrasya Ekonomik Birliği gümrük bölgesine girişlerinin kaydedilmesi ve taşıma beyannamelerinin dijital olarak arşivlenmesi imkânını sunması olarak gösterilmektedir. Bu ön bilgilendirmeler sayesinde gümrük organları taşıt trafiğini anında sınıflandırmakta ve bu durum gümrüklerdeki tıkanıklığın ortadan kalkmasını sağlamaktadır. Gümrük Birliği'nin ekonomik güvenliği göz önünde bulundurulduğunda birliğin dış sınırlarındaki gümrük kapılarının güçlendirilmesi ve modernizasyonu, yük akışını artırarak ve hızlandırarak devam etmekte olan teknolojik donanımlarla desteklenmektedir (Azmanganbetova, 2015: 19-22).

2.8. Kazakistan’da Lojistik Merkezler

Kazakistan’da lojistik sektörü, 2000’lerin başları itibarıyla gelişim göstermeye başlamıştır. 1990’larda henüz yeterince tanınmayan bu kavram, 2000’li yılların başlarında Devletin Kalkınma Planları içerisinde yer almaya başlamıştır. Lojistik altyapısının oluşturulması tamamen kamu yatırımları ile sağlanmaktadır. Bu çerçevede ülke genelinde ulaşım ağlarının entegrasyonu ve lojistik merkezlerin inşası planlanmaktadır. Dolayısıyla lojistik merkezlerin inşası ve yönetimi, kamu otoritelerinin sorumluluğu altında bulunmaktadır. Kazakistan’da lojistik köylerin yapılandırılması bağlamında Çin sınırında kurulan Korgas Özel Ekonomik Bölgesi ile Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesi örnek olarak gösterilebilmektedir. Korgas Özel Ekonomik Bölgesi, Kazakistan ve Çin arasında ortaklaşa yürütülmekte olup her iki ülkenin topraklarında faaliyet göstermektedir. Özellikle petrol ve tahıl ihracatının yoğun olarak yapıldığı Aktau Limanı çevresinde çok sayıda sanayi tesisi faaliyet göstermektedir. Ayrıca Azerbaycan’ın burada büyük bir lojistik merkez kurmayı planladığı bilinmektedir. Ülkede, çoğunlukla depolama ve yükleme işlevi gören yaklaşık 50 lojistik merkez bulunmaktadır ancak bu merkezlerin büyük bir kısmında lojistik faaliyetlerin temel unsurlarının gerçekleştirildiğini belirtmek güçtür. Korgas Uluslararası Sınırötesi İş birliği Merkezi, Almatı Eyaleti’nin Panfilov ilçesinde, Çin sınırında kurulmuş olup iki ülkenin hükümetleri arasında imzalanan bir anlaşma gereğince faaliyet göstermektedir. Korgas AEA, Kazakistan içerisinde uluslararası öneme sahip ve Avrupa’ya kadar uzanan iki taşımacılık hattından biri üzerine inşa edilmiştir. Ayrıca Korgas-Urumçi demiryolu hattı ile Çin’in doğusu ve batısı birbirine bağlanmakta, TransÇin ana demiryolu hattına entegre olunarak Pasifik Okyanusu’na çıkış imkânı sunulmaktadır (Bitabarova, 2018).

Korgas AEA’nın bir kısmı faaliyete geçmiş ve toplamda 5 bin 740 hektarlık bir alana yayılmaktadır. Bu bölgede farklı ülkeler adına kurulacak etnografya parkları için de 11,8 ile 29,7 hektar arasında alanlar ayrılmıştır. Korgas AEA tamamlandığında iki lojistik limanı, bir sanayi-ticaret bölgesi, yaklaşık 70-75 bin nüfusun yaşayabileceği bir yerleşim merkezi ve ortak kullanım alanları barındıracaktır. Ayrıca bölgeye bir havaalanı inşa edilmesi de planlanmaktadır. Korgas AEA’da başlıca kara ve demiryolu lojistiği yapılmakta, Kazakistan ve Çin demiryollarının farklı yapısı nedeniyle yoğun bir aktarma terminali özelliği taşımaktadır (Bitabarova, 2018).

Aktau Limanı’nın Özel Ekonomik Bölge olarak kurulan Taşımacılık-Lojistik Merkezi 2003 yılında faaliyete geçmiştir. İlk etapta 227,1 hektarlık bir alanda faaliyet gösteren merkez, 2007

yılında 928,3 hektara genişletilmiştir ve sonraki eklemelerle alana 2000 hektar ulaşmıştır. Kamu işletmesi niteliğinde olmasına rağmen bir anonim şirket statüsünde işlemektedir. Aktau Limanı Özel Ekonomik Bölgesinde petrol üretiminde kullanılan ürünlerin üretildiği sanayi tesisleri bulunmaktadır. 1963 yılında faaliyete başlamış olan Aktau Limanı, Kazakistan'ın kuru yük ile petrol ve petrol ürünleri taşımacılığını deniz yoluyla gerçekleştirdiği tek liman olma özelliğine sahiptir. Deniz, kara, demir ve hava yollarını kapsayan çok modlu taşımacılığın yapıldığı bu modern limanda 50 bin m²'lik bir depolama alanı bulunmaktadır ve bu alanın 6 bin m²'si kapalıdır. Limanda, ağır yükler ve RO-RO taşımacılığı için tahsis edilmiş bir iskele ile yükleme yapılan dört petrol aktarma platformu mevcuttur. Burada aynı anda dört tankere yükleme yapılabilir (Çekerol ve Gunyashev, 2017).

Dostık-Alaşankou Doğu Kapısı, 1991 yılında hizmete açılmıştır ve Kazakistan-Çin sınırında yer almaktadır. Bu gümrük kapısı, Asya ve Avrupa arasında taşınan yüklerin yaklaşık %20'sinin geçiş yaptığı bir noktadır. Avrupa ve Çin'den gelen demiryolu yükleri, bu noktada boşaltılarak depolanmakta ve gerekli olduğunda diğer ülkelere ait vagonlara yüklenmektedir. Dostık-Alaşankou, demiryolu taşımacılığının gerekli tüm altyapısına sahiptir ve Astana ile Almatı'dan Çin'in Urumçi kentine kadar yapılan tarifeli yolcu tren seferlerinin geçiş noktasıdır (Çekerol ve Gunyashev, 2017).

High Tech Logistics, 2005 yılında Kazakistan'da yerli ölçekte lojistik sektöründe öncü bir adım atmıştır. DAMU Lojistik Grubu tarafından yapılanmaya gidilmiş ve 2007 yılında DAMU-Almatı Endüstriyel Lojistik Merkezi faaliyete geçirilmiştir. Bu merkez, kara ve demir yolu taşımacılığına ek olarak havaalanına olan yakınlığı sayesinde havayolu taşımacılığında da faydalanılabilmektedir. 210 hektarlık geniş bir alanda kurulu olan bu merkez, modern lojistik faaliyetlerin bütününe yerine getirebilmektedir. Şirket, Almatı'da 17 hektarlık ayrı bir depolama alanını daha devreye alırken, Astana'da 20 hektarlık yeni bir depolama merkezi inşa etmektedir (Bolganbayev ve Parıltı, 2019).

1998 yılında kurulan Almatı Havaalanı, EurAsiaTransit şirketi aracılığıyla depolama ve yer hizmetleri sunmaktadır. 2000 yılında havaalanında transit yük taşımacılığını ve yük trafiğini artırma amacıyla taşıma-transfer bölgesi faaliyete sokulmuştur. Şirket bu sayede Almatı Havaalanı'na Orta Asya'nın ilk çok modlu yük terminalini kazandırmıştır. Kazakistan İş adamları Odası bünyesinde faaliyet gösteren bu şirket, Astana'da bir lojistik merkez kurmayı hedeflemektedir (Şirket Tarihi, 2014).

BÖLÜM 3: KAZAKİSTAN-TÜRKİYE ULUSLARARASI TİCARETİ

3.1. Kazakistan-Türkiye Ticari İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi

Kazakistan ile Türkiye arasındaki ticari ilişkiler her iki ülkenin de sosyo-ekonomik yapıları ve uluslararası konumları açısından büyük önem taşımaktadır. Kazakistan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından 1991 yılında bağımsızlığını kazanmış ve zengin doğal kaynakları sayesinde kısa sürede önemli bir ekonomik büyüme kaydetmiştir. Türkiye ise Kazakistan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülkelerden biri olmuş ve iki ülke arasında diplomatik ilişkiler hızla gelişmiştir. İki ülke arasındaki ticaret hacmi zaman içinde sürekli artış göstermiştir. Türkiye, Kazakistan'ın ham petrol, doğalgaz, metal cevherleri gibi ana ihracat ürünlerinin önemli bir alıcısı olurken Kazakistan da Türkiye'den özellikle otomotiv, inşaat malzemeleri ve tüketim malları ithal etmektedir. İki ülke arasındaki ekonomik iş birlikleri, yatırımlar ve ticaret anlaşmaları da iki ülkenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Kazakistan, Türkiye'nin Orta Asya'daki en önemli ticaret partnerlerinden biri olarak öne çıkmakta, Türkiye ise Kazakistan için Batı pazarlarına açılan bir kapı olarak görülmektedir (Kazakistan Ülke Profili, 2024)

Türkiye ile Kazakistan arasında ekonomik ve ticari bağlar, 1992 yılında diplomatik ilişkilerin tesis edilmesiyle birlikte başlamıştır. İki devlet arasındaki tarihsel, kültürel ve manevi ortaklıklar, bu ilişkilerin derinleşmesine zemin hazırlamaktadır. Kazakistan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından imzalanan çeşitli anlaşmalar ve protokoller, iki ülke arasındaki iş birliğinin ve ilişkilerin yönünü belirlemektedir. Bu durum Kazakistan'ı Türkiye'nin Orta Asya'daki başlıca siyasi ve ekonomik partnerlerinden biri yapmaktadır. 1992 yılında Kazakistan'a yapılan ilk ihracat, 19.378,891 dolar olarak kayıtlara geçmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre bu miktarın 3.408,334 dolarlık kısmı, yani %17,5'i motorlu kara taşıtları, traktör, motosiklet ve diğer araçlar kategorisinden oluşmaktadır. İkinci sıradaki kategori ise kazan, makine ve cihazlar olup 2.911,182 dolar ile toplam ihracatın %15'ini temsil etmektedir. Ayrıca ihracatın ilk on kalemi toplam ihracatın %76'sını oluşturmaktadır. 1993 yılında ihracat rakamı, %350 gibi dikkate değer bir yükselişle 67.838,446 dolara ulaşmıştır. Bu artış oranı 1994 yılında da sürmüştü ve ihracat %194,2 artarak 131.803,079 dolara yükselmiştir. İlerleyen yıllarda bu denli yüksek olmasa da ihracat miktarı sürekli bir artış göstermiş ve 1998 yılında 214 milyon doları aşmıştır. 2013 yılında Kazakistan'a yapılan ihracatın miktarı 1.039.420,346 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında Türkiye'nin Kazakistan'a ihracatı, önceki yıla kıyasla %6 azalarak 977 milyon dolar seviyesine düşmüştür. Bu dönemde en fazla

ihracat yapılan ürün yine kazanlar, makineler ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları olmuş ve bu ürün grubundan yapılan ihracat, %5 artışla 147 milyon dolara ulaşmıştır (Özey, 1997; 2010; 2014; Solak, 2003; Somuncuoğlu, 2011; Saray, 2004).

Kazakistan ile Türkiye'nin bu süreçten ekonomik anlamda önemli kazanımlar elde ettiği görülmektedir. Türkiye, zaman içinde Kazakistan'ın doğal kaynaklarını ve ihracat ürünlerini büyük oranlarda ithal etmekle kalmamış aynı zamanda Kazakistan pazarına yüksek teknoloji ürünler ve hizmetler sunarak ticari dengeleri şekillendirmiştir. İki ülke arasındaki ekonomik bağların güçlenmesi, ortak yatırımların artması ve ticari hacmin genişlemesi Kazakistan'ın ekonomik dönüşüm sürecine katkı sağlamıştır. Özellikle Türkiye'nin Kazakistan'a yaptığı yatırımlar ve sunduğu teknolojik çözümler, Kazakistan'ın sanayileşme ve modernleşme yolculuğunda etkili olmuştur.

3.2. Kazakistan ve Türkiye Arasındaki Ticari ve Ekonomik İlişkiler

Kazakistan'ın bağımsızlığını ilan etmesinin ardından Türkiye ile diplomatik ilişkilerin kurulması iki ülke arasındaki ekonomik bağların güçlenmesine önemli katkılar sağlamıştır. Türkiye ve Kazakistan arasındaki ekonomik iş birliğinin temelini, 1997 yılında imzalanıp 2000 yılında yürürlüğe giren “Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması” ile 1995 yılında imzalanıp 1996 yılında yürürlüğe giren “Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması” oluşturmaktadır (Hatipoğlu, 2007: 384).

Bağımsızlık sonrası dönemde başlayan ticari ilişkiler genelde yükseliş trendi göstermiştir. 1992 yılında yaklaşık 23 milyon dolar olan ticaret hacmi, 2002 yılında 364 milyon dolara çıkmıştır. 1998 yılında Türkiye ve Kazakistan arasındaki ticaret hacmi en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Bu yıl içerisinde Türkiye 214 milyon dolarlık ihracat ve 253 milyon dolarlık ithalat gerçekleştirmiş, toplam ticaret hacmi 467 milyon dolara ulaşmıştır. İhracat değerleri 1998 yılına kadar artış gösterirken, 1999 yılında önemli ölçüde düşüş yaşanmıştır. Rusya'daki ekonomik kriz, Kazakistan'ı da olumsuz etkilemiş, bu durum Türk mallarının yerine daha ucuz olan Rus mallarının tercih edilmesine yol açmış ve ihracatta büyük bir azalma gerçekleşmiştir (Duran, 2002: 58). Ancak 2000 yılından itibaren ihracat oranları yeniden dengeli bir artış sergilemiştir. 2001 yılında Türkiye'nin Kazakistan'dan yaptığı ithalat, özellikle petrol ve demir-çelik ürünlerindeki düşüş nedeniyle yaklaşık 90 milyon dolara gerilemiştir. Bu düşüş, Türkiye'deki ekonomik krizin etkileriyle açıklanmaktadır (Kara ve Yeşilot, 2011: 274). 2002 yılında ise ithalat değerleri artışını sürdürmüştür (Solak, 2003: 76).

Türkiye ile Kazakistan arasında ekonomik bağlar kurulduğu ilk yıllarda Eximbank tarafından bu iki ülke arasındaki ticaretin teşvik edilmesi amacıyla Kazakistan'a kısa ve orta vadeli ihracat kredileri sağlanmıştır (DPT, 2000: 102). Bu kredilerin toplamı 240 milyon dolar olarak belirlenmiştir (Çarıkçı, 2002: 41). Kazakistan'daki Türk inşaat firmaları, 1992 ile 2001 yılları arasında toplamda 2,5 milyar dolarlık müteahhitlik işleri gerçekleştirmiştir (Çarıkçı, 2002: 41). Başkent Nur-Sultan'ın inşası sırasında bu firmalar çeşitli devlet binaları, oteller ve sosyal tesislerin inşasında önemli roller üstlenmiştir. Bu projelerin yaklaşık %70'i Türk firmaları tarafından tamamlanmıştır (Kara ve Yeşilot, 2011: 268).

Kazakistan'da faaliyet gösteren Türk-Kazak ortak sermayeli kuruluşların sayısı 400'ü aşmaktadır. Yüzde yüz Türk sermayeli şirketler ise 130 adede ulaşmıştır. Ziraat Bankasının ve Başak Sigorta'nın ortaklığı ile kurulan bankalar çalışmalarını sürdürmektedir (Kabasakal, 2001: 42).

Kazakistan'ın bağımsızlık ilanı sonrası Türkiye ile kurulan diplomatik ilişkiler iki ülke arasındaki ekonomik iş birliğini derinleştirmiştir. İlk yıllarda ticaret hacmi hızla artmış, 1992'de 23 milyon dolar olan hacim, 2002'de 364 milyon dolara ulaşmıştır. 1998 yılında iki ülke arasındaki ticaret hacminin zirve yapmıştır ancak 1999'da Rusya'daki ekonomik krizin etkisiyle Türk ihracatı önemli ölçüde azalmıştır. Yine de 2000'den sonra ihracat dengeli bir artışa geçmiştir. Türk inşaat firmaları 1992 ile 2001 yılları arasında Kazakistan'da 2,5 milyar dolarlık projeler üstlenmiştir ve bu projelerin %70'i Türk firmaları tarafından tamamlanmıştır.

2003 yılında Türkiye ve Kazakistan arasındaki ekonomik ilişkilerin derinleşmeye başladığı ve ikili ticaret hacminin önemli boyutlara ulaştığı gözlemlenmektedir. Bu durumun temel nedenleri arasında her iki ülkenin ekonomilerinin büyümesi, Stratejik Ortaklık Anlaşması'nın imzalanması, Yüksek Düzeyli Stratejik İş birliği Konseyi'nin oluşturulması ve Yeni Sinerji Ortak Ekonomi Programı'nın kabul edilmesi sayılmaktadır. 1992 yılında 23 milyon dolar olarak belirlenen Türkiye-Kazakistan dış ticaret hacmi, 2004 yılına gelindiğinde 797 milyon dolara ulaşmış, 2012'de ise 3,1 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. Ancak 2012 sonrası dönemde ticaret hacminde azalmalar gözlenmiştir. 2013 yılında 2,79 milyar dolar, 2014 yılında 2,2 milyar dolar ve 2015 yılında 1,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (National Bank of Kazakhstan, 2016: 37). 2016 yılında toplam ticaret hacmi, 625 milyon dolarlık ihracat ve 1,33 milyar dolarlık ithalat olmak üzere 1,96 milyar dolar olarak kaydedilmiştir (Bostancı ve Lüleci, 2019: 744).

Türkiye ve Kazakistan, Yeni Sinerji Ortak Ekonomik Programı çerçevesinde ikili ticaret hacmini 10 milyar dolara çıkarmayı hedeflemiştir. Ancak küresel ekonomik durgunluğun etkileri nedeniyle bu hedefe ulaşılamamış ve 2017 yılı itibarıyla ticaret hacmi için 5 milyar dolarlık daha mütevazı bir hedef belirlenmiştir (Akorda, 2017).

Her yıl artmakta olan Türk şirketlerinin Kazakistan'daki etkinlikleri, 2017 yılında Türk müteahhitlik firmalarının üstlendiği projelerin toplam değerini 21 milyar dolara taşımıştır. Ayrıca 2017 yılı verilerine göre Kazakistan'dan Türkiye'ye yapılan uluslararası doğrudan yatırımlar 700 milyon doları aşmaktadır (Bostancı ve Lüleci, 2019: 744-745).

İki ülke arasında yürütülen ikili görüşmeler Türk Dünyası kapsamında da olumlu bir şekilde sürdürülmektedir. Uzun vadeli iş birlikleri için sağlam bir temel oluşturulmuş ve hükümetler arası anlaşmalar ile çalışma grupları sayesinde faaliyetler pekiştirilmiştir. Bu gelişmeler, yüksek düzeydeki toplantılarla daha ileri bir boyuta taşınmaktadır. Forum sonucunda iki devlet arasında sanayi, altyapı, ulaştırma, lojistik, kamu ve özel sektör iş birlikleri ile finans sektörünü geliştirme adına önemli adımlar atılmıştır. Bu kapsamda 1,5 milyar dolar değerinde 18 anlaşma imza atılmıştır (The Astana Times, 2019). Kazakistan tarafından oluklu mukavva ambalaj ve boya üretimi, Aktöbe-Gebze Sanayi Bölgesi'nin kurulması, Türkistan şehrinin altyapısının geliştirilmesi projeleri, Almatı ve Karagandı'da yeni üniversite hastanelerinin açılması, Kökşetau, Kızılorda, Aktau, Atırau, Aktöbe ve Taraz'da çok fonksiyonlu hastane yapımları, Şımkent ve Aktöbe'de teşhis merkezleri inşaatları gerçekleştirilmiştir (Egemen Qazaqstan, 2019).

Ayrıca söz konusu tarihlerde Türkiye-Kazakistan hükümetlerarası Ekonomik Komisyonu'nun 11. Toplantısı icra edilmiştir. Bu toplantıda iki ülke arasındaki başlıca belgeler olarak; Kazakistan ve Türkiye hükümetleri arasında Uluslararası Kombine Malların Taşınması Hakkında anlaşma, 2019-2021 yıllarını kapsayan “Yeni Sinerji” Ortak Ekonomik Programı Eylem Protokolü ve helal ürünler konusunda iş birliği anlaşması imzalanmıştır. Ek olarak Kazakistan-Türkiye hükümetler arası Ekonomi Komisyonu Protokolü ile iki ülke arasındaki ticari ilişkiler için bir yol haritası kabul edilmiştir. Bu yol haritası, toplamda 68 madde içermekte ve ticaret, yatırım, ulaşım, kültür ve turizm, sağlık, sanayi, tarım, emek ve sosyal güvenlik, çevre ve şehir planlaması, banka ve finans, gençlik ve havacılık endüstrisi gibi alanlarda eylem planları, sorumlu kurumlar ve uygulama süreleri ayrıntılı olarak belirlenmiştir (Kazakistan Dışişler Bakanlığı, 2019).

2019 yılı, Türkiye ile Kazakistan arasındaki stratejik ortaklık düzeyine ulaşmanın onuncu yıl dönümü olarak dikkat çekmektedir. Türk Dünyası'nın lider iki ülkesi arasında gerçekleşen bu gelişme, ilişkileri daha ileri bir seviyeye taşımaktadır. Bu süreçte Elbası Nursultan Nazarbayev'in liderlik rolü önem taşımaktadır. 22 Ekim 2009 tarihinde Kazakistan'ın Kurucu Cumhurbaşkanı Elbası Nursultan Nazarbayev'in Türkiye'ye gerçekleştirdiği resmi ziyaret sırasında imzalanan anlaşma, iki ülke arasındaki bağları güçlendirmiş ve yeni fırsatlar sunmuştur (Today.kz, 2019). Türkiye ve Kazakistan arasındaki ikili iş birliğinin stratejik boyutları, devlet başkanlarının yıllık olarak gerçekleştirdikleri karşılıklı ziyaretler ve çeşitli platformlarda yapılan görüşmelerle belirginleşmektedir. Nursultan Nazarbayev 1991 yılından itibaren Türkiye'yi 24 kez ziyaret ederken, Türk Cumhurbaşkanı ve Başbakanları bu süre zarfında Kazakistan'ı sırasıyla 15 ve 6 kez ziyaret etmiştir (Kazakistan Dışişler Bakanlığı, 2019). İki devlet arasındaki stratejik ortaklığın temel odak alanları ekonomik, siyasi ve askeri sektörlerdir. Özellikle ekonomi alanında daha fazla yoğunlaşan Türkiye ve Kazakistan, Mayıs 2012'de Nur-Sultan'da imzalanan "Yeni Sinerji Ekonomi Programı" ile ekonomik ilişkileri yeni bir düzeye ulaştırmıştır. Elbası Nazarbayev ve dönemin Türkiye Başbakanı, şimdiki Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından onaylanan bu program dahilinde şu ana kadar 95 proje hayata geçirilmiştir. Kasım 2019'da İstanbul'da düzenlenen Türk-Kazak İş Forumu'nda ise sanayi altyapısını geliştirmeye yönelik toplam maliyeti 1 milyar doları bulan 35 yeni projenin başlatılması planlanmıştır (Kazakistan Dışişler Bakanlığı, 2019).

Türk şirketlerinin Kazakistan'da gerçekleştirdiği projeler ve doğrudan yatırımlar iki ülke arasındaki ekonomik iş birliğinin güçlü olduğunu göstermektedir. İkili anlaşmalar ve yüksek düzeyli toplantılar sayesinde ekonomik entegrasyon ve stratejik ortaklık daha da derinleştirilmiştir.

Türkiye ile Kazakistan arasında ciddi anlaşmazlıklar olmaması ve uluslararası meselelerde düşünce birliği bulunmasına rağmen Türkiye'nin Kazakistan dış politikasında önemli ancak belirleyici olmayan bir rol üstlenmekte olduğu gözlemlenmektedir (Taldybayeva, Dinara, 2012: 90). Kazakistan, bağımsızlığını kazandıktan sonra Avrasya coğrafyasında Rusya, Çin, Batılı devletler ve Türkiye gibi başat güçler arasında denge sağlamayı amaçlayan çok yönlü bir diplomasi politikası izlemektedir. Türkiye ile kurulan dostane ilişkiler gelişmekte olmasına rağmen Kazakistan'ın dış politikasını şekillendirmede Rusya, Çin ve bazı Batılı gelişmiş ekonomilerin seviyesine ulaşamamaktadır. Kazakistan'ın yatırım cazibesi hem yerel hem de uluslararası yatırımcıları desteklemek amacıyla geliştirilen altyapıya doğrudan bağlıdır. Ülkede girişimcilik süreçlerinin basitleştirilmesi, yabancı yatırımcıların ilgisini çekmektedir ve bu

durum Kazakistan'ın Dünya Bankası yıllık sıralamasında yükselmesine katkıda bulunmaktadır. 2019 Doing Business raporuna göre Kazakistan global düzeyde 190 ülke arasında 36. sıradan 28. sıraya çıkmıştır (Forbes Kazakhstan, 2019). Türkiye, 275,1 milyon dolar ile Kazakistan'a en fazla yatırım yapan ülkeler arasında dokuzuncu sırada yer almakta, bu sıralamada 3,409 milyon dolar ile Hollanda başı çekmektedir (Kazakistan Merkez Bankası, 2019).

Kazakistan'daki faaliyetlerine devam eden büyük işletmelerin yaklaşık %8'ini yabancı firmalar oluşturmaktadır (Habar 24, 2019). Türk sermayesiyle desteklenen 2,200 şirket, çeşitli sektörlerde faaliyetlerini sürdürmektedir. Türkiye'den Kazakistan'a yapılan ihracat, 2018 yılında bir önceki yıla kıyasla %6,8 azalarak 695,3 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Aynı dönemde Kazakistan, Türkiye'nin toplam ihracatı içinde %0,41'lik bir paya sahipken ihracat yapılan ülkeler arasında 51. sırada bulunmaktadır (Türkiye Ticaret Bakanlığı, 2019). 2018 yılında Kazakistan'dan Türkiye'ye yapılan ithalat, önceki yıla göre %30 artış göstererek 2,18 milyar dolar olmuştur. Bu durum, Kazakistan'ı Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler arasında %0,98'lik bir pay ile 36. sıraya yerleştirmektedir (Türkiye Ticaret Bakanlığı, 2019). 2019 yılının ilk çeyreğinde ise Türkiye ile Kazakistan arasındaki ticaret hacmi önceki yıla kıyasla %53 artarak 631,7 milyon dolara yükselmiştir (Kazakistan Dışişleri Bakanlığı, 2019).

İki ülke arasında yüksek düzeyde gerçekleştirilen görüşmelerde ticaret hacminin 10 milyar dolara çıkarılması hedeflenmiş olsa da bu hedefe henüz ulaşamamıştır. 2009 yılında 2,5 milyar dolar olan ticaret hacmi, sonraki görüşmelerde 2010 yılında 5 milyar dolara çıkması hedeflenmiştir. Ancak o yıl için ticaret hacmi sadece 3 milyar doları aşabilmiştir (Taldybayeva, Dinara, 2012: 95-96). 2018 yılında gerçekleşen ticaret hacmi 1,897 milyar dolar olarak gözlemlenmektedir ve bu rakam düşük olarak değerlendirilmektedir (KazTag, 2019). 2019 yılının ilk dokuz ayında ise 2018'in aynı dönemine göre %68'lik bir artışla 2,3 milyar dolar artış gözlemlenmiştir (Kazakistan Dışişleri Bakanlığı, 2019). Bu durum, ekonomik ilişkilerde süreklilik gösterse de ticaret hacminde beklenen hızlı bir artışın gerçekleşmediğini ortaya koymaktadır. Bunun sebebi Kazakistan'ın dış politikasında öncelikle Rusya ve Çin'e, ardından Batı ülkelerine odaklanması gösterilmektedir. Ayrıca Kazakistan'ın jeopolitik konumu ve Rusya ile Çin sınırlarına yakınlığı, bu ülkelerin sırasıyla Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi projeleri kapsamında faaliyetleri Türkiye ile ekonomik ilişkilerde hızlı bir artışın önünde engel teşkil etmektedir.

İki ülke arasında ilk yıllardaki düşük ticaret hacmi, zamanla yapılan stratejik anlaşmalar ve ikili ilişkilerin güçlendirilmesiyle ciddi bir artış göstermiş, özellikle 2000'li yılların başından itibaren ticaret hacmi belirgin şekilde yükselmiştir. Kazakistan'ın Avrasya coğrafyasında

stratejik bir konuma sahip olması ve birden fazla güç merkezi ile dengeli bir dış politika yürütme çabası, Türkiye ile olan ekonomik ilişkilerinin değişken bir yapıda seyretmesine yol açmaktadır. İlerleyen dönemde iki ülke arasında daha istikrarlı ve sürekli bir ekonomik işbirliği sağlanabilmesi için mevcut anlaşmaların güncellenmesi ve yeni sektörel işbirliklerine yönelik adımlar atılması gerekmektedir.

3.3. Türkiye'nin Kazakistan'a İhracatında Başlıca Ürünler

Tablo 19
Başlıca İhraç Edilen Ürünler

Ürün	2021 (bin dolar)	2022 (bin dolar)	Değişim (%)
Hazır Giyim ve Konfeksiyon	331.055	250.093	-24,5
Kimyevi Maddeler	121.319	196.575	62,0
Makine ve Aksamaları	112.774	139.352	23,6
Otomotiv Endüstrisi	49.639	129.390	160,7
Tekstil ve Hammaddeleri	55.491	75.500	36,1
Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	54.658	60.914	11,4
Halı	50.272	49.466	-1,6
Deri ve Deri Mamulleri	44.433	31.043	-30,1
Çelik	30.618	26.632	-13,0
Savunma Havacılık Sanayii	1.377	5.691	313,2
Diğer Sanayi Ürünleri	646	713	10,4

Kaynak: Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021. (Erişim Tarihi: 30.08.2024).

2021 ve 2022 yıllarına ait veriler incelendiğinde Türkiye'nin Kazakistan'a ihracatında belirgin değişimler gözlemlenmektedir (Tablo 19). Hazır giyim ve konfeksiyon ürünleri 2021 yılında 331,055 bin dolar iken 2022 yılında %24,5'lik bir düşüşle 250,093 bin dolara gerilemiştir. Kimyevi maddelerde ise 2021 yılında 121.319 bin dolar olan ihracat, 2022'de %62'lik bir artışla 196,575 bin dolara yükselmiştir. Makine ve aksamaları kategorisinde %23,6 artışla 112,774 bin dolardan 139,352 bin dolara çıkarken, otomotiv endüstrisinde ihracat %160,7'lik dikkate değer bir artışla 49,639 bin dolardan 129,390 bin dolara yükselmiştir. Tekstil ve hammaddeleri kategorisinde %36,1'lik artışla 55,491 bin dolardan 75,500 bin dolara çıkan ihracat, mobilya, kâğıt ve orman ürünleri kategorisinde de %11,4 artışla 54,658 bin dolardan 60,914 bin dolara yükselmiştir. Halı ihracatı hafif bir düşüşle 50,272 bin dolardan 49,466 bin dolara gerilerken, deri ve deri mamulleri %30,1'lik büyük bir düşüşle 44,433 bin dolardan 31,043 bin dolara düşmüştür. Çelik ihracatı da %13 azalarak 30,618 bin dolardan 26,632 bin

dolara inmiştir. Savunma ve havacılık sanayii ise %313,2 gibi olağanüstü bir artışla 1,377 bin dolardan 5,691 bin dolara yükselmiştir. Diğer sanayi ürünlerinde ise 646 bin dolardan 713 bin dolara %10,4'lük bir artış gözlenmiştir.

3.4. Türkiye'nin Kazakistan'dan İthalatında Başlıca Ürünler

Tablo 20
Başlıca İthal Edilen Ürünler

Ürün	2021 (bin dolar)	2022 (bin dolar)	Değişim (%)
Demir ve Demir Dışı Metaller	1.109.979	1.694.404	52,7
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	196.841	1.239.120	529,5
Madencilik Ürünleri	125.776	210.277	67,2
Mücevher	17.897	189.315	957,8
Hububat, Bakliyat	75.994	120.640	58,7
Çelik	26.098	29.874	14,5
Tekstil ve Hammaddeleri	39.435	19.994	49,3
Elektrik ve Elektronik	12	1.857	1561,5
Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri	254	1.846	628,2
Hazır giyim ve Konfeksiyon	446	349	-21,8
Kuru Meyve ve Mamulleri	92	20	78,2

Kaynak: Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi, 2021. (Erişim Tarihi: 30.09.2024).

Tablo 20'ye göre 2021 ve 2022 yılları arasında Türkiye'nin Kazakistan'dan ithalatında bazı ürün gruplarında önemli değişimler gözlemlenmektedir. Demir ve demir dışı metallerde ithalat 1.109,979 bin dolardan %52,7 artışla 1.694,404 bin dolara yükselmiştir. Kimyevi maddeler ve mamulleri kategorisinde ise %529,5'lik müthiş bir artışla 196,841 bin dolardan 1.239,120 bin dolara çıkmıştır. Madencilik ürünleri, %67,2 artışla 125,776 bin dolardan 210,277 bin dolara yükselen ithalat göstermiştir. Mücevher ithalatı ise %957,8'lik devasa bir artışla 17,897 bin dolardan 189,315 bin dolara tırmanmıştır. Hububat ve bakliyat ürünleri de %58,7 artarak 75,994 bin dolardan 120.640 bin dolara çıkmıştır. Çelik ithalatı %14,5 artışla 26,098 bin dolardan 29,874 bin dolara yükselmiştir. Buna karşılık, tekstil ve hammaddeleri ithalatı %49,3'lük bir düşüşle 39,435 bin dolardan 19,994 bin dolara gerilemiştir. Elektrik ve elektronik ürünlerde ithalat, %1561,5'lik olağanüstü bir artışla 12 bin dolardan 1.857 bin dolara çıkmıştır. Mobilya, kâğıt ve orman ürünleri ithalatı da %628,2 artarak 254 bin dolardan 1,846 bin dolara yükselmiştir. Hazır giyim ve konfeksiyon ithalatı ise %21,8 azalarak 446 bin dolardan 349 bin

dolara düşmüştür. Kuru meyve ve mamulleri kategorisinde ise, 92 bin dolardan 20 bin dolara %78,2'lik bir artış gözlenmiştir.

3.5. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Kazakistan'ın Önemi

2018 yılında Kazakistan, Türkiye'nin en çok ihracat gerçekleştirdiği ülkeler arasında ellinci sırada konumlanmıştır. Türkiye'nin Kazakistan'a yaptığı ihracatın dış ticaret içindeki payı incelendiğinde 2007 yılında %0,01 ile en yüksek, 1992 yılında ise 0,0013 ile en düşük orana ulaşmıştır. İthalat bağlamında ise 2018 yılında Kazakistan, Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler arasında otuz beşinci sırada yer almaktadır. Türkiye'nin Kazakistan'dan ithalatının dış ticaretteki oranlarına bakıldığında 2008 yılında %0,0092 ile en yüksek, 1992 yılında ise 0,0004 ile en düşük değere ulaşmıştır (TradeMap).

İhracat 'ta Türkiye'nin Kazakistan'a yaptığı ihracat oranı zaman içinde değişkenlik göstermiştir. İthalat açısından ise Kazakistan Türkiye'nin ithalat gerçekleştirdiği ülkeler arasında belirgin bir yer tutmaktadır. İki ülke arasındaki ticari ilişkiler dış ticaretteki paylarına yansıyan dalgalanmalarla ekonomik dinamikleri yansıtmaktadır.

3.6. Türkiye-Kazakistan Ticaret Anlaşmaları

Büyükelçiliklerin karşılıklı olarak atanmasıyla iki ülke arasındaki ilişkiler hızla gelişmeye başlamıştır. Aslında Sovyetler Birliği'nin dağılma sürecinin 1989-1990 yıllarında belirginleşmeye başlamasıyla Kazakistan ve Türkiye arasında bakanlar düzeyinde görüşmeler başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı, 11-16 Mart 1991 tarihlerinde Almatı'yı ziyaret etmiş ve bu ziyaret sırasında iki ülke lideri arasında 15 Mart 1992'de kapsamlı bir işbirliği anlaşması imzalanmıştır (Dikbaş, 1997: 34- 35).

Bu anlaşma, politika, ticaret, teknik, insan hakları, bilgi, kültür ve eğitim alanlarını içerecek şekilde uzun vadeli karşılıklı yarar sağlayacak iş birliği sürecini başlatmıştır (Saray, 2004). 1993 yılında oluşturulan hükümetler arası Karma Ekonomik Komisyon, iki ülkenin ticari ve ekonomik ilişkilerini değerlendirmekle görevlendirilmiştir. Türk- BDT İş Konseyleri çatısı altında 1992 yılında kurulan "Türk-Kazak İş Konseyi", özel sektörler arasındaki ilişkileri düzenlemektedir (Kara, 2013: 1546).

Ancak iki ülkenin sık sık "kardeş ülke" olarak nitelendirilmesine rağmen ekonomik veriler bu ilişkilerin yalnızca sözde kaldığını göstermektedir. Türkiye ve Kazakistan arasındaki ekonomik ilişkilerde beklenen başarının elde edilememesi Rusya'nın etkisine bağlanmalıdır. Rusya,

Beyaz Rusya ve Kazakistan arasında 2010 yılında imzalanan “Gümrük Birliği Anlaşması” süreci, Türkiye’nin Kazakistan’a olan ihracatını olumsuz etkilemektedir.

Türkiye ve Kazakistan arasındaki ticari ilişkiler esas olarak Ticaret Anlaşmalarına dayanmaktadır ve bu anlaşmalar aşağıdaki Tablo 21’de belirtilmiştir.

Tablo 21
Türkiye Kazakistan Ticaret Anlaşmaları

Anlaşmanın Adı	İmza Tarihi	Resmî Tarihi	Gazete
Yatırımların Karşılıklı Teşvik ve Korunmasına Yönelik Anlaşma	01.05.1993	11.02.1995	
Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması	15.08.1995	08.11.1996	
Ticaret ve Ekonomik Teknik İş birliği Anlaşması	10.09.1997	10.05.2000	
Gümrük Alanında İş birliği ve Karşılıklı İdari Yardım Anlaşması	22.05.2003	31.07.2008	
Uzun Vadeli Ticari ve Ekonomik İş birliği Anlaşması	22.05.2003	18.09.2003	
Uzun Vadeli Ticari ve Ekonomik İş birliği Programı ve İcra Planı	13.12.2007	06.03.2008	
KEK IV. Dönem Toplantısı Protokolü	25.08.2006	12.03.2007	
KEK V. Dönem Toplantısı Protokolü	06.05.2008	08.09.2008	
Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Kazakistan Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı Arasında Ortak Gümrük Komitesi Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptı	23.12.2017	13.09.2019	
KEK XI. Dönem Toplantısı Protokolü ve Eylem Planı	11.11.2019	17.06.2020	
Yeni Sinerji Ortak Ekonomi Programı 2019-2020 Eylem Planı	11.11.2019		

Kaynak: Resmi Gazete, 2024. İki Ülke Arasında Ticaretin Altyapısını Oluşturan Anlaşma ve Protokoller. T.C. Ticaret Bakanlığı. (Erişim Tarihi : 30.10.2024)

15 Ağustos 1995 tarihinde imzalanmış ve 8 Kasım 1996’da Resmî Gazetede yayımlanarak 1 Ocak 1997 itibarıyla yürürlüğe girmiş olan “Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması” her iki ülkenin ayrı ayrı vergilendirme yapmasını önlemek amacıyla ticari kazançlar, deniz, hava ve kara taşımacılığında elde edilen gelirler gibi alanlarda düzenlemeler yapmaktadır. Bu anlaşma, sermaye değer artışları, serbest meslek faaliyetlerinden elde edilen gelirler, taşınmaz varlıklar, kamu görevlerinden sağlanan gelirler ve öğrenim ile mesleki eğitim faaliyetleri gibi çeşitli alanlardaki gelir ve ödemelerde faaliyet gösterenler lehine hükümler içermektedir (Resmî Gazete, 2024).

22 Ekim 2009’da Ankara’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti ile Kazakistan Cumhuriyeti Arasında Stratejik Ortaklık Anlaşması” ise 4 Temmuz 2010 tarihinde Resmî Gazetede

yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşma, ticaret ve yatırımların teşvik edilmesi, iki ülke arasındaki ekonomik iş birliğinin derinleştirilmesi için elverişli koşulların yaratılmasının zorunlu olduğunu vurgulamaktadır. Taraflar, karşılıklı ticari ve ekonomik iş birliğini genişletmeye ve derinleştirmeye yönelik çaba sarf etmekte, bu amaçla gerekli koşulları oluşturmayı hedeflemektedirler. Ayrıca düzenli olarak Türkiye ve Kazakistan'da ticari, ekonomik ve mali forumların düzenlenmesi teşvik edilmektedir. İmzalanan bu anlaşmalar, iki ülkenin ticaretinin sürekli ve istikrarlı bir biçimde artmasına katkıda bulunmaktadır. Her iki ülkenin ticaretinde zaman zaman yaşanan daralmaların genel ekonomik dalgalanmalarla ve küresel ekonomik krizlerle paralel olduğu düşünülmektedir. Türkiye ile Kazakistan arasındaki dış ticaret, normal koşullarda bir azalmaya yol açabilecek olumsuzluklardan etkilenmemektedir. Bu antlaşmalar sayesinde Kazakistan'daki yabancı sermayeli şirketlerin sayısına bakıldığında Türkiye'nin Rusya ve Çin'den sonra en fazla yabancı hisseli şirkete sahip olduğu görülmektedir. Türk müteahhitlerinin yurtdışında gerçekleştirdikleri projeler, Kazakistan'da dördüncü sırada yer almaktadır ve bu söz konusu anlaşmaların sağladığı güvence ile mümkün olabilmektedir (DEİK, 2012).

Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması, Türkiye ve Kazakistan arasında çifte vergilendirmeyi önlemek amacıyla çeşitli gelir türleri üzerinden vergilendirmeleri düzenlemektedir. Ayrıca Stratejik Ortaklık Anlaşması, iki ülke arasındaki ticaret ve yatırımları teşvik etmeyi, ekonomik iş birliğini derinleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu anlaşmalar ticaretin sürekli ve istikrarlı bir şekilde gelişmesine ve artmasına katkı sağlamakta ve Türkiye'nin Kazakistan'daki yabancı sermayeli şirketler arasında önemli bir yer tutmasını sağlamaktadır.

3.7. Ekonomik İlişkilerde Hukuksal Düzenlemeler

Kazakistan ile Türkiye arasındaki ticaret ve ekonomik ilişkiler sürekli olarak gelişmektedir. Bu ilişkiler, çeşitli ikili anlaşmalar çerçevesinde yürütülmektedir; bunlar arasında Ekonomik ve Teknik İş birliği Anlaşması, Yatırımların Karşılıklı Teşvik ve Korunması Anlaşması ve Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması bulunmaktadır. Türk-Kazak İş Konseyi, 1992 yılında kurulmuş olup iki ülke özel sektörlerinin iş birliğini düzenlemektedir. Ayrıca 1993 yılında oluşturulan hükümetler arası Karma Ekonomik Komisyon, ticaret ve ekonomik ilişkileri değerlendirmekle görevlidir (KTO, 2008: 33).

2009 yılında Ankara'da imzalanan ve 2010 yılında yürürlüğe giren “Türkiye Cumhuriyeti ile Kazakistan Cumhuriyeti Arasında Stratejik Ortaklık Anlaşması”, ticaret ve yatırımların

artırılmasını kolaylaştırmak amacıyla iki ülke arasında ekonomik iş birliğinin derinleştirilmesinin zorunlu olduğunu vurgulamaktadır. Bu bağlamda taraflar ticari ve ekonomik iş birliğini genişletmeye ve derinleştirmeye yönelik çabalarını artırarak bu amaçla uygun koşulları oluşturacaklardır. Türkiye ve Kazakistan'da düzenlenecek ticari, ekonomik ve mali forumları teşvik etmek için adımlar atılacaktır (Mengi, 2015: 61).

Bu anlaşmaların etkisiyle Kazakistan'da faaliyet gösteren yabancı sermayeli şirketler arasında Türkiye, Rusya ve Çin'den sonra en fazla yabancı hisseye sahip olan üçüncü ülke konumundadır. Türk müteahhitlik firmalarının Kazakistan'da gerçekleştirdikleri projeler, hacim açısından dördüncü sıraya yerleşmiştir (DEİK, 2012: 9).

Kazakistan ile Türkiye arasındaki ticaret ve ekonomik ilişkiler, çeşitli ikili anlaşmalar sayesinde sürekli olarak gelişmektedir ve Türk-Kazak İş Konseyi ile hükümetler arası Karma Ekonomik Komisyon gibi yapılar iki ülke arasındaki iş birliğini desteklemekte ve düzenlemektedir. Stratejik Ortaklık Anlaşması ile de iki ülke arasında ticaret ve yatırımların artırılması ve ekonomik iş birliğinin derinleştirilmesi hedeflenmektedir.

3.8. Türkiye ve Kazakistan'ın Karşılıklı Yatırımları

1994 yılında Kazakistan, ülkeye yabancı yatırımcı çekebilmek, özelleştirmeleri etkin bir şekilde yürütebilmek ve ekonomik dengeleri koruyabilmek amacıyla ilk yabancı teşvikli yatırım programını başlatmıştır. Kazakistan, bu sürecin zorluklarına rağmen entegrasyonu başarıyla sürdürmekte ve hidrokarbon sektörüne yapılan yatırımlar sayesinde önemli ilerlemeler kaydetmektedir. Bu başarılar, Kazakistan'ı Orta Asya'da yabancı yatırımların %80'den fazlasını çekebilen bir merkez haline getirmiştir (Konca, 2012).

1993 ile 2011 yılları arasında Kazakistan'a yapılan yabancı yatırımların büyük bir kısmı Hollandalı firmalar ve iş insanları tarafından yapılmıştır. Bu dönemde toplam yatırım miktarı yaklaşık 150 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Hollanda'yı takiben ABD, İngiltere ve Fransa gelmektedir. Aynı zamanda bu yıllar içerisinde Türk firmaları ve iş insanları tarafından Kazakistan'a yapılan doğrudan yatırımlar 1,75 milyar ABD doları civarındadır. Türkiye ile Kazakistan arasında ekonomik iş birliği ve ortak yatırımlar konusunda sıkı bir bağ bulunmaktadır (Konca, 2012).

Kazakistan İstatistik Ajansı tarafından yayımlanan verilere göre Kazakistan'da faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmalar arasında Rus ve Çinli şirketler ön sıralarda yer almakta, Türkiye ise en fazla şirkete sahip ilk 10 ülke arasında bulunmaktadır. Kazakistan Ekonomi

Bakanlığı Ulusal İstatistik Komitesi tarafından yapılan açıklamaya göre 2016 ve 2017 yılları arasında yabancı sermayeli ortaklıklar ve iştirakler yoluyla kurulan firmaların sayısı 2,5 kat artarak 21,850'e yükselmiştir. 2019 yılı itibariyle Kazakistan'da 1900'den fazla Türk firması aktif olarak faaliyet göstermektedir (DEİK, 2012: 9).

Kazakistan, yabancı yatırımcıları ülkeye çekmek, özelleştirmeleri etkin bir şekilde yönetmek ve ekonomik dengeleri korumak amacıyla bir yatırım teşvik programı başlatmıştır. Bu girişim, özellikle hidrokarbon sektöründe önemli yatırımlar sayesinde büyük ilerlemeler sağlamış ve Kazakistan'ı Orta Asya'da yabancı yatırımların büyük bir çoğunluğunu çeken bir merkez haline getirmiştir. Hollandalı firmalar bu süreçte öne çıkmıştır ve ardından ABD, İngiltere ve Fransa'dan yatırımlar gelmiştir. Türk firmaları da Kazakistan ekonomisine önemli katkılarda bulunmuş, yabancı sermayeli firmalar arasında önemli bir yer edinmiştir.

Kazakistan'da Türk yatırımcıların ve girişimcilerin oluşturduğu şirketler, ticaret, otelcilik, iletişim, alışveriş merkezi ve market işletmeciliği, petrol ve inşaat gibi çeşitli sektörlerde faaliyet göstermektedir. Türkiye ayrıca madencilik sektöründe faaliyet gösteren en büyük on yatırımcı ülke arasında yer almaktadır. Kazakistan'da Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından en büyük yatırım yapılmıştır. Şirket, Kazakoil ile ortak olarak kurduğu Kazak Türmunay şirketinde çoğunluk hisseye sahiptir ve günde 550 varilden fazla petrol üretimi gerçekleştirmektedir. Bu yatırımın toplam maliyeti 270 milyon ABD doları olmuştur. Türk inşaat firmaları diğer Türkî Cumhuriyetleri'nde olduğu gibi Kazakistan'da da büyük ve prestijli projeler üstlenmişlerdir. Başkent Astana'da yapılan Uluslararası Astana Havaalanı, Devlet Başkanlığı Konutu, Kazakistan Parlamento Binası, Okan Intercontinental Otel, Ulusal Müze, devlet konuk evleri, çocuk ve yetişkin rehabilitasyon merkezleri, Ahmet Yesevi Üniversitesi, GSM ve telekomünikasyon altyapıları, Tengiz-Novorissiysk petrol boru hattının Kazakistan bölümü gibi pek çok önemli yapıyı tamamlamışlardır. Ayrıca birçok alışveriş merkezi, köprü, otoyol ve fabrika projeleri de gerçekleştirilmiştir. Kazakistan Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın açıklamalarına göre yurtdışına yapılan toplam yatırım miktarı 155,3 milyar ABD dolarıdır. Bu yatırımların büyük bir kısmı 46,5 milyar ABD doları ile Amerika Birleşik Devletleri'ne yapılmıştır (Yücememiş vd., 2017).

Kazakistan kaynaklı iş insanları ve şirketler tarafından Türkiye'ye yapılan yatırımların toplamı yaklaşık 810 milyon Amerikan doları seviyesinde gerçekleşmiştir. 2019 yılı itibariyle Türkiye'de faaliyet gösteren Kazak şirket sayısı 155 civarındadır. Bu şirketler, özellikle turizm ve petrol sektörlerinde yoğunlaşmaktadır. Türkiye'deki gayrimenkul alanında önemli yatırımlar yapan Capital Partners, Bodrum'da 14 koy içeren bir marina ve konut projeleriyle dikkat

çekmektedir. Bu, Türkiye'ye yapılan en büyük Kazak yatırımlarından biridir. Ayrıca 2006 yılında Kazak Turan Alem Bank, Türkiye'deki Şekerbank'ta %34 hisse satın alarak Türkiye ekonomisine önemli bir katkıda bulunmuştur. Kazkommerzbank ise Türkiye'deki Odeabank'ı satın almak için başvuruda bulunarak Kazak bankacılığının önemli girişimlerinden birine imza atmıştır. Enerji sektörü, Türkiye'de Kazak yatırımlarının en belirgin olduğu alanlardan biri olup Kazak Central Asia şirketi 2007 yılında Petkim ihalesinde en yüksek teklifi vermiştir fakat Ermeni iddiaları nedeniyle siyasi bir kriz yaşanmış ve ihale ikinci en yüksek teklif veren firmaya kalmıştır. Turizm sektörü de Kazak yatırımlarının öne çıktığı bir diğer alandır ve Beldibi Türkiz, Belek Sirene ve Bodrum Kempinsky gibi dünya çapında tanınmış oteller bu yatırımlar arasında yer almaktadır (Yücememiş vd., 2017).

Özellikle Türk inşaat firmalarının Kazakistan'da üstlendikleri büyük ölçekli projeler, iki ülke arasındaki iş birliğinin sadece ticari boyutla sınırlı olmadığını, aynı zamanda teknik ve altyapısal gelişmeleri de kapsadığını göstermektedir. Türkiye'nin madencilik, otelcilik ve inşaat gibi alanlardaki yatırımları Kazakistan ekonomisine ciddi katkılarda bulunurken, Kazakistan'ın da Türkiye ekonomisine olan yatırımları özellikle turizm ve enerji sektörlerinde belirgin bir şekilde kendini göstermektedir.

3.9. Türkiye-Kazakistan Ticari İlişkilerinin Geliştirilmesi

Türkiye ile Kazakistan arasındaki 11. Karma Ekonomik Komisyonu Toplantısı 10 Kasım 2019 tarihinde İstanbul'da yapılmıştır. Toplantıda, Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanı Dr. Fahrettin Koca ve Kazak mevkidaşı Yelzhan Birtanov, sağlık sektöründe çeşitli müzakereler yürütmüştür. Dr. Koca, toplantıda gerçekleştirdiği konuşmada, Birtanov ile geçtiğimiz bir yıl içerisinde dört kez, son bir ayda ise üç kez görüşme fırsatı bulduklarını açıklamıştır. Bu toplantılarda iki ülke arasında 15 Ekim 2019'da Nursultan'da sağlık yatırımları konusunda bir mutabakat zaptı imzalanmıştır. Aynı zamanda 30 Ekim 2019'da Kazakistan Cumhuriyeti Sağlık Geliştirme Merkezi ile Uluslararası Sağlık Hizmetleri Anonim Şirketi (USHAŞ) arasında bir iş birliği memorandumu da imzalanmıştır (Sağlık Bakanlığı, 2019).

Türkiye-Kazakistan arasındaki 11. Dönem Karma Ekonomik Komisyon (KEK) toplantısında iki ülkenin iş dünyası temsilcileri bir araya gelerek ticari ilişkilerin nasıl geliştirilebileceğini tartışmışlardır. Toplantı sonucunda anlamlı ilerlemeler kaydedilmiş ve bazı kararlar alınmıştır. Toplantının sonunda Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay'ın yaptığı konuşmada, iki ülke arasındaki ilişkilerin güçlenmesinin önemine vurgu yapılmıştır. Oktay, Kazakistan ile olan dostane ilişkilerin sadece sözde kalmadığını, her iki ülkenin de birbirine

ikinci vatan gibi hissettirdiğini ifade etmiştir. Bu kardeşlik temelli iş birliği, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Kazakistan Cumhuriyeti'nin Kurucu Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev ve Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Cömert Tokayev'in liderlikleri ve vizyonları sayesinde pekişmiştir. İki ülke arasında zaten güçlü olan ekonomik ve ticari bağlar daha da sağlamlaştırılmak için çalışmalar sürdürülmektedir. Özellikle Türkiye ve Kazakistan Başbakanları, ticaret ve ekonomik ilişkiler üzerine yapıcı görüşmeler gerçekleştirmişlerdir. 2019'un ilk dokuz ayında ticaret hacminin artış göstermesi memnuniyetle karşılanmış, bu dönemde Türkiye'nin Kazakistan'a ihracatı %13,4 artışla 606 milyon dolara, Kazakistan'dan ithalatı ise %47 artarak 2,3 milyar dolara ulaşmıştır. Son yıllarda Türkiye'nin petrol ihtiyacının bir kısmının Kazakistan'dan karşılandığı, iki ülke arasındaki ticaretin potansiyelini gösteren bu verilerle yatırımların 3,2 milyar dolardan 6 milyar dolara yükselmesi beklenmektedir. İş forumunda ise 13'ü ticari, 6'sı kurumsal iş birliğine dayanan toplam 19 anlaşma imzalanmış ve 1,4 milyar dolarlık iş hacmi oluşturulmuştur. Bu eylem planları ile iki ülke arasındaki ilişkilerin somut olarak ilerlemesi hedeflenmektedir (Anadolu Ajansı, 2019).

11. Karma Ekonomik Komisyonu toplantısı ve sonrasında gerçekleştirilen iş birlikleri iki ülke arasındaki ticaret hacminin artmasına ve stratejik ortaklıkların gelişimine zemin hazırlamaktadır. Özellikle sağlık, enerji ve ticaret gibi çeşitli alanlarda imzalanan anlaşmalar, her iki tarafın da ortak çıkarları doğrultusunda ilerlemesine imkân tanımaktadır.

3.10. Ekonomik İlişkilerde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Hem Türkiye hem de Kazakistan mevcut ulaştırma altyapısını yeniden düzenlemeli, alternatif güzergahlar tespit etmeli, özellikle karayoluyla yapılan taşımacılığın demiryolu ve havayolu ile entegrasyonunu sağlamalı ve bu amaçla ortak yatırımlar yapılabilmesi için olanaklar sunulmalıdır (Murvaeva, 2012). Türk-Kazak ticaret ilişkilerinin geliştirilmesi amacıyla tanıtım ve reklam faaliyetlerine ağırlık verilmeli, panayır, sergi ve fuar gibi etkinliklere Türk iş dünyasının katılımı teşvik edilmelidir. Türkiye'nin Türk-Kazak ilişkilerini ilerletmek için kültürel etkileşimi artırmaya yönelik stratejiler geliştirmesi gerekmektedir. Bu bağlamda turizm sektörü kritik bir role sahip olmaktadır. Kazak halkının Türkiye'ye olan ilgisini artırmak için çeşitli kültür etkinliklerinin düzenlenmesi teşvik edilmeli, özellikle THY'nin Astana, Almatı ve Çimkent'ten İstanbul, Antalya, Muğla, Ankara ve İzmir'e uygun fiyatlarla direkt uçuşlar sunması önem taşımaktadır (Yücememiş vd., 2017). Kazakistan, yatırımcılar için cazip bir ülke olarak öne çıkmaktadır ancak ticaret, hukuk ve ekonomi alanlarında yaşanan yapısal problemlerin kısa sürede çözülmesi gerekmektedir. Kazak ekonomisi, değerli metaller,

doğalgaz ve petrol gibi doğal kaynaklara dayanmakta olup bu durum ekonominin dalgalanmalara maruz kalmasına neden olmaktadır. Türkiye'nin Kazakistan piyasasında özellikle müteahhitlik alanında gerçekleştirdiği büyük yatırımlar olumlu sonuçlar doğurmuştur, fakat faaliyetlerini sadece bu alanda sürdürmesi olumsuz bir durum teşkil etmektedir. Türkiye'nin Kazakistan'dan petrol ithalatı yapması, Türk ekonomisinde cari açığın büyümesine yol açmaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin Kazakistan'a olan ihracatını artırabilmek için ticari potansiyeller üzerinde çalışmalar yapması ve stratejiler geliştirmesi gerekmektedir (Bulut, 2015: 55- 59).

Her iki ülkenin ticari başarısı için altyapı yeniden düzenlemeleri, taşımacılık sistemlerinin entegrasyonu, kültürel ve turistik etkinliklerin artırılması ve stratejik yatırımlar, ilişkilerin geliştirilmesine yönelik atılan adımlar etkili olmaktadır. Bu adımlar, iki ülke arasında sadece ekonomik olarak değil aynı zamanda sosyal ve kültürel bağların da güçlenmesine yardımcı olmaktadır. Özellikle yatırımcılar için cazip koşulların oluşturulması ve ticaretin karşılıklı fayda sağlayacak şekilde düzenlenmesi, Türkiye ve Kazakistan'ın ortak kalkınma hedeflerine ulaşmasında etkili olmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Küreselleşme ve teknolojik ilerlemeler sayesinde dünya ticaret hacmi genişlemektedir. Bu süreçte hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeler ticaret hacimlerini artırarak katkıda bulunmaktadır. Özellikle Türkiye son dönemlerde ticaret hacminde yaşanan yükselişle uluslararası alanda rekabet gücü artırmıştır. İhracat ve ithalat verileri Türkiye'nin dış ticaretindeki dinamikleri ve stratejik adımlarını yansıtmaktadır. Türkiye'nin ithalat ve ihracat yapısı sanayi ve teknoloji alanlarında yoğun bir ithalat gerçekleştiğini göstermektedir. İhracat alanında ise otomotiv, makine ve kimyasal maddelerin olduğu sektörler öne çıkmaktadır. Türkiye'nin dış ticaretteki başarıları ülkenin global pazarda daha rekabetçi bir konuma gelmesini sağlamaktadır. Ara malların ithalatındaki artışla üretim süreçlerindeki dışa bağımlılık artmaktadır ancak sanayi ve teknoloji yatırımlarıyla bu bağımlılığı azaltma yönünde adımlar atılmaktadır. Türkiye'nin enerji, maden ve temel metallerin bulunduğu sektörlerde ithalatının yüksek olması bu alanların teknolojik gelişim ihtiyacını göstermektedir.

Dünya Ticaret Örgütü'nün kuruluşu ve işleyişi uluslararası ticaretin serbestleşmesi adına atılmış önemli bir adımdır. Türkiye'nin bu örgüte erken dönemde katılımı, küresel ticarete etkin bir rol oynamasını sağlamıştır. Gümrük Birliği Anlaşması ise Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan ticari ve ekonomik ilişkilerini artırmıştır. Lojistik sektörü, küreselleşme ve teknolojik gelişmelerle birlikte uluslararası ticarete önemli bir yere sahiptir. Türkiye'nin coğrafi konumu bu alanda önemli bir lojistik merkez olma potansiyelini barındırmaktadır. Ancak uluslararası rekabetin şartları ve ekonomik dengeler düşünüldüğünde Türkiye'nin bu potansiyeli tam anlamıyla değerlendirebilmesi için altyapı iyileştirmeleri yapması gerekmektedir. Türkiye'nin uluslararası pazarlarda etkin bir konum elde ederek rekabet üstünlüğü sağlaması için lojistik ve taşımacılık sektörleri üzerinde yoğunlaşması gerekmektedir.

Lojistik sektörünün gelişimi yeni lojistik merkezlerin kurularak teknolojik yeniliklerin buralara entegrasyonu ile desteklenmektedir. Lojistik merkezler, lojistik işlemlerin daha etkin bir şekilde yürütülmesini sağlarken hem yolcu hem de yük taşımacılığında verimliliği artırmaktadır. Çeşitli ekonomik dalgalanmalar lojistik maliyetlerinde artışlara neden olabilmektedir. Türkiye'nin konumu itibarıyla lojistik merkezi olma potansiyeli bu etkileri dengelenmektedir. Genel olarak lojistik sektörünün gelişimi Türkiye'nin ekonomik büyümesini sağlamakta ve dış ticaret hacminin artmasına olanak sağlamaktadır.

Kazakistan ekonomisinin dış ticaret dinamikleri ise çeşitli faktörlerden etkilenmektedir. Ülkenin ekonomik olarak büyümesi hidrokarbon sektöründeki artışlar sayesinde

desteklenmektedir ve uluslararası piyasalarda Kazakistan'ın önemli bir enerji tedarikçisi olarak konumlanmasını sağlamaktadır. Ancak yüksek enflasyon oranları ve artan borçlanma maliyetleri gibi ekonomik sorunlar tüketici harcamalarını sınırlayarak ekonomik büyüme üzerinde baskı oluşturmaktadır. Ayrıca global ekonomik belirsizlikler Kazakistan'ın dış ticaretini olumsuz olarak etkilemektedir. Kazakistan coğrafi olarak özellikle Rusya ile olan yakın ilişkileri ve Rusya üzerinden yapılan transit geçişler hem bir avantaj hem de bir risk teşkil etmektedir. Alternatif ticaret yollarının ve tedarik zinciri ağlarının çeşitlendirilmesi bu riskleri azaltma ve ekonomik bağımsızlığı artırma açısından önemlidir. Kazakistan'ın ekonomik yapısal reformlara olan ihtiyacı, özellikle eğitim ve beşeri sermaye yatırımlarının artırılması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Eğitim seviyesinin yükseltilmesi ve geniş tabanlı beceri gelişimi ülkenin uzun vadeli kalkınma hedeflerine ulaşmasında etkili olacaktır.

Kazakistan'ın lojistik sektörü ülke genelinde iş gücünün önemli bir bölümünü istihdam etmektedir. Bunun yanında sabit varlıkların büyük bir kısmı taşımacılık altyapısına yönelik yatırımlardan oluşmaktadır. Kazakistan'ın geniş coğrafi yapısı, karayolu taşımacılığının önemini artırmaktadır. Bu nedenle her yıl trafik ve kargo gelirlerinde artış gözlenmektedir. Lojistik sektörü, yeniden yapılanma süreçleriyle uzun vadeli büyüme potansiyelini desteklemektedir ancak hala bazı firmaların kapasite yetersizlikleri ve yüksek fiyat politikaları gibi sorunlar yaşanmaktadır. Ulaştırma altyapısının güçlendirilmesi ve lojistik merkezlerin kurulması gibi stratejiler sektörün daha da gelişmesine yönelik önemli adımlar arasında yer almaktadır. Kazakistan'ın lojistik hizmetlerini geliştirmek için Lojistik Performans Endeksinde yer alan alt boyutlarının iyileştirilmesi gerekmektedir. Depolama kapasitesinin düşüklüğü ve altyapı yönetimindeki eksiklikler gibi temel sorunlar öne çıkmaktadır.

Karayolu taşımacılığı, demiryolu ve denizyolu gibi diğer taşıma yolları ile kıyaslandığında karayollarının ülke içinde daha fazla yol ağına sahip olduğu görülmektedir. Kazakistan için karayolu taşımacılığı özellikle kıtalararası taşımacılık projelerinde oldukça önemlidir. Ayrıca Kazakistan için Hazar Denizi uluslararası denizyolu taşımacılığı yapılabilen tek nokta olmaktadır. Denizyolu taşımacılığı, Aktau gibi önemli limanlar üzerinden gerçekleştirilmektedir ve limanlar buradan uluslararası taşımacılık koridorlarına bağlanmaktadır. Lojistik sektöründeki yenilikçi projeler, ülkenin kalkınma planlarına bağlanmıştır ve bu amaçla lojistik altyapılar modernize edilmekte ve uluslararası taşımacılık hatları geliştirilmektedir.

Kazakistan ve Türkiye arasında kurulan ekonomik ve ticari ilişkiler her iki ülkenin sosyo-ekonomik yapılarını önemli ölçüde etkilemiştir. Kazakistan'ın 1991 yılında bağımsızlığını

kazanmasının ardından Türkiye Kazakistan'ın bağımsızlığını tanıyan ilk ülkelerden biri olmuştur ve diplomatik ilişkiler hızla gelişmiştir. İlk yıllarda düşük seviyede olan ticaret hacmi zamanla yapılan anlaşmalar ve ikili ilişkilerin güçlendirilmesi sayesinde artmıştır. Türkiye, Kazakistan'ın doğal kaynaklarını ve ihracat ürünlerini büyük oranlarda ithal etmekte ve aynı zamanda yüksek teknolojili ürünler ve hizmetler sunarak ticari dengeleri şekillendirmektedir. İki ülke arasında imzalanan anlaşmalar, bu iş birliğinin sadece ticari boyutla sınırlı olmadığını, altyapısal gelişmeleri de kapsadığını göstermektedir. Özellikle Türkiye'nin Kazakistan'a yaptığı yatırımlar ve sunmuş olduğu teknolojik çözümler, Kazakistan'ın sanayileşme ve modernleşmesinde etkili olmuştur.

Kazakistan, uluslararası yatırımcıları desteklemek amacıyla geliştirilen altyapı sayesinde çekici bir yatırım merkezi haline gelmiştir. Türk firmaları, Kazakistan ekonomisine önemli katkılarda bulunmuş ve çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmalar arasında önemli bir yer edinmiştir. Ancak ekonomik ilişkilerde süreklilik göstermesine rağmen iki ülke arasındaki ticaret hacminde beklenen hızlı bir artışın gerçekleşmediği gözlemlenmiştir. Beklenen artışın yaşanmamasının nedeni Kazakistan'ın dış politikasında öncelikle Rusya ve Çin'e, ardından Batı ülkelerine odaklanmasından kaynaklanmaktadır. Her iki ülkenin ticari başarısı için altyapı yeniden düzenlemeleri, taşımacılık sistemlerinin entegrasyonu, kültürel ve turistik etkinliklerin artırılması ve stratejik yatırımlar, ilişkilerin geliştirilmesine yönelik atılan adımlar etkili olmaktadır. Bu adımlar, iki ülke arasında ekonominin yanında aynı zamanda sosyal ve kültürel bağların da güçlenmesine yardımcı olmaktadır. Özellikle yatırımcılar için gerekli koşulların oluşturulması ve ticaretin karşılıklı fayda sağlayacak şekilde düzenlenmesi, Türkiye ve Kazakistan'ın ortak kalkınma hedeflerine ulaşmasında etkili olacaktır.

KAYNAKÇA

- Acar, Ö. D. (2021). *Lojistik sektörü performansı ve dış ticaret ilişkisi* [Yüksek lisans tezi]. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Bilecik.
- Akorda. (2017). *Meeting with Recep Tayyip Erdogan, President of the Republic of Turkey*. <https://akorda.kz>
- Aktaş, N. (2007). Çok taraflı ticaret sistemi – Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) üyeliği. In *Türk dış ticaret sistemi ve yapısının incelenmesi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Aktau Deniz Ticaret Limanı A.Ş. (2024). Şirketin Tarihi. <http://www.portaktau.kz/kaz/aktauporty/bygingi-aktau-porty/>
- Anadolu Ajansı. (2019). Türkiye ile Kazakistan arasında 1,4 milyar dolarlık 19 sözleşme imzalandı. <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/turkiye-ile-kazakistan-arasinda-1-4-milyar-dolarlik-19-sozlesme-imzalandi/1641033>
- Avrupa Birliği Başkanlığı. (2019). *Gümrük Birliği*. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html
- Azmanganbetova, B. R. (2015). Kazakistan respublikasındaki köliktik-logistikalık infrakurılımdardı damıtu maseleleri, atkarılğan jane josparlangan jumıstar. *Kazakstannın kazirgi ekonomikasi: jagdayı jane damu bolaşagı*, 1(19-22). Astana: Kazak Ekonomika Karjı Jane Halıkaralık Sauda Universiteti.
- Babacan, M. (2003). Lojistik sektörünün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 8-15.
- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve uygun kuruluş yeri seçimi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 148-162.
- Baykenov, M. (2011). The value of the marine port of Aktau in the development of the transit potential of the Republic of Kazakhstan. *Bulletin of the Kazakh Academy of Transport and Communications*, 3, 90-95.
- Bedir, A. (2002). Montaj sanayi talimatı ve etkileri. In *Türkiye'de otomotiv sanayii gelişme perspektifi* (s. 26). İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.

- Bevan, A., Estrin, S., Hare, P. G., ve Stern, J. (2001). Extending the economics of disorganization. *Economics of Transition*, 9(1), 105-114.
- Bitabarova, A. (2018). Unpacking Sino-Central Asian engagement along the new Silk Road: A case study of Kazakhstan. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 149-173.
- Bolganbayev, A., ve Parıltı, N. (2019). Kazakistan'da taşımacılık sektöründeki gelişmelerle gayri safi milli hasıla (GSMH) arasındaki ilişki. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*.
- Bostancı, M., ve Lüleci, T. (2019). 21. yüzyıl başında Türkiye Kazakistan ilişkileri. *Journal of History School*, 12(XLI).
- Bozdağlıoğlu, E. Y., ve Keşir, B. (2021). Türkiye'de lojistik sektörünün dış ticarete etkisi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 10(1), 2.
- Bulut, R. (2015). Türkiye-Kazakistan ekonomik ilişkiler. *Göller Bölgesi Ekonomi ve Kültür Dergisi*, 3(33), 55-59.
- Business Media Group. (2012). *Отчет по результатам исследования Складирование и хранение груза*. Агентство маркетинговых и социологических исследований Damu Research Group, Алматы.
- Cristea, A., Hummels, D., Puzzello, L., ve Avetisyan, M. (2013). Trade and the greenhouse gas emissions from international freight transport. *Journal of Environmental Economics and Management*, 65, 155. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2012.06.002>
- Çarıkçı, E. (2002). Türk cumhuriyetlerinde ekonomik gelişmeler ve Kazakistan örneği. *Dış Ticaret Dergisi*, Özel Sayı, 19-44.
- Çekerol, G. S., ve Gunyashev, E. (2017). Kazakistan lojistik sektörü ve sektör paydaşlarının lojistik köy ile ilgili görüşlerinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi. *Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, (60), 127-168.
- DEİK. (2012). *Kazakistan Ülke Bülteni*. Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu.
- Demirbilek, A. (2018). *Küresel ticarete lojistik performans düzeyi ile havayolu kargo taşımacılığı ilişkisi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri ve Bölge Ülkeleri İlişkileri Özel İhtisas Komisyonu Raporu.

- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. (2019). Türkiye-Kazakistan İş Forumu. <https://www.deik.org.tr/etkinlikler-turkiyekazakistan-is-forumu>
- Dış Ticaret Veri Bülteni. (2023). https://ticaret.gov.tr/data/6593b61b13b876fb4cb76363/Ayl%C4%B1k%20D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Veri%20B%C3%BClteni_Aral%C4%B1k_5.pdf (Erişim tarihi: 30 Ağustos 2024).
- Dikbaş, K. (1997). *Orta Asya Türk Cumhuriyetleri: Olaylar Kronolojisi (1990-1996)*. İstanbul: İTO Yayınları.
- Dikkaya, M., ve Bora, A. (2006). Çağdaş Kazakistan'ın ekonomi politiği ve Türkiye'nin yeri. *Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu*, 1(2), 110-127.
- Duran, M. (2002). *Kazakistan Ülke Etüdü*. İstanbul: İTO Yayınları.
- Egemen Qazaqstan. (2019). Baurılastık baylanıstar bekite tüsedı (Kardeşlik irtibatlar daha da artacak). <https://egemen.kz/article/213272-bauyrlastyq-baylanystar-beki-tusedi>
- Elgün, M. N. (2011a). *Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: Bir model önerisi* (Yayımlanmamış doktora tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar.
- Elgün, M. N. (2011b). Ulusal ve uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin yapılanma esasları ve uygun kuruluş yeri seçimi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(2), 203-226.
- Erturgut, R., ve Yılmaz, B. (2020). Afet ve İnsani Yardım Lojistiği Alanında Yapılan Çalışmaların Bibliyometrik Analizi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 40, 105-123.
- Esentügelov, A. (2014). Yuvarlak masa işi. *Ekonomik Araştırma Enstitüsü*.
- Gelir İdaresi Başkanlığı. (2009). GATT Bilgilendirme Rehberi. https://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/uluslararasi_mevzuat/gatt95.pdf
- Haftacı, V. (2015). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi* (1. baskı). Umuttepe Yayınları.
- Hasenova, A. (2017). Kazakistan'ın küresel ekonomik sisteme entegrasyonu koşullarında Avrasya transkita köprüsünün oluşturulması: Potansiyel ve gelişim yolları. (Doktora tezi). Al-Farabi Kazakh National University.

- Hatipoğlu, E. (2007). Türkiye-Kazakistan ilişkileri. In M. Aydın (Ed.), *Türkiye'nin Avrasya macerası 1989-2006 (Avrasya Üçlemesi II)* (ss. 369-399). Ankara: Nobel Yayın.
- Isakson, B. (1982). *Volvo 300 vörst i England* (34). Stockholm.
- İHKİB. (2022). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti arasında tercihli ticaret anlaşması. In *Türkiye - Azerbaycan Tercihli Ticaret Anlaşması*.
- İran Kazakh Radio. (2014). 2014 yılının ilk çeyreğinde Kazakistan'ın buğday ihracatı arttı.
- İskakova, K. A., ve Seysembayev, K. N. (2014). Turist taşımacılığı – Kazakistan'da turizmin yenilikçi gelişiminin önemli bir unsuru. *Molodoy Uchenyy*, 6, 426-430.
- Jakóbowski, J., Popławski, J. K., ve Kaczmarek, M. (2018). İpek Demiryolu: AB-Çin demiryolu bağlantıları: Arka plan, aktörler, çıkarlar. *OSW Çalışmaları*, 72, 5.
- Kabasakal, Ö. (2001). Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile ekonomik ve ticari ilişkileri. *Avrasya Etüdleri*, Bağımsızlığın 10. Yılında Türk Cumhuriyetleri Özel Sayısı, 37-59.
- Kalaycı, S. (2015). *Dışsal faktörlerin ulaşım sektörüne etkisi: Lojistik firmalarından kanıtlar* (Yayımlanmamış doktora tezi). Beykent Üniversitesi, İstanbul.
- Kalkınma Bakanlığı (KB). (2018). 11. Kalkınma Planı (2019-2023).
- Kamuda Stratejik Yönetim. (2024). <http://www.sp.gov.tr>
- Kara, A. (2013). Orta Asya'da uluslararası çekim merkezi Kazakistan. *Yeni Türkiye Dergisi (Türk Dünyası Özel Sayısı II)*, 54, 1546. Ankara.
- Kara, A., ve Yeşilot, O. (2011). *Avrasya'nın Yükselen Yıldızı Kazakistan*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Kara, M., Tayfur, L., ve Basık, H. (2009). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11), 69-84.
- Karaca, N. (t.y.). Gatt'tan Dünya Ticaret Örgütüne. <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2019/09/gatt.pdf>
- Karadeniz, V., ve Akpınar, E. (2010). Türkiye'de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 0(24), 52.
- Karagül, M., ve İlter, B. (2016). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi: Teori ve Uygulama*. Nobel Yayın Dağıtım.
- Karataş, İ. A. (2017). Bazı Avrupa ülkeleri ile Türkiye'nin lojistik sektörünün karşılaştırılması.

- Karcıoğlu, R., ve Temelli, F. (2014). Lojistik faaliyetler ve yönetimi: Erzurum'daki lojistik kargo firması çalışanlarına yönelik bir araştırma. *BEU SBE Dergisi*, 3(2), 23-42.
- Karluk, R. (1984). *Uluslararası Ekonomi*. Bilim Teknik Yayınevi.
- Kaynak, M. (2004). Uluslararası taşımacılık ve lojistik bağlamında Avrasya ulaştırma koridorlarında bölgesel rekabet ve Türkiye. *Ekonomik Yaklaşım*, 15(52-53), 3-34.
- Kazakistan Dışişleri Bakanlığı. (2019). Kazakistan ve Türkiye Dışişleri Bakanları ikili işbirliğinin perspektiflerini görüştü.
- Kazakistan Merkez Bankası. (2016). Kazakistan: 2015 yılı ödemeler dengesi ve dış borç.
- Kazakistan Merkez Bankası. (2019). Doğrudan yatırım istatistiği.
- Kazakistan Parlamentosu. (2009). Kazakistan Cumhuriyeti'nin 2015 Yılına Kadar Ulaştırma Stratejisi: Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın Kararnamesi.
- Kazlogistics. (2015). Povysheniye pozitsii Kazakhstana v reytinge LPI k 2020 godu - 40 mesto.
- KazTransOil. (2024). KazTransOil Tarihi. https://kaztransoil.kz/kz/kompaniia_turali/damu_tarihi/
- Kepenek, Y., ve Yentürk, N. (1997). *Türkiye Ekonomisi* (9. baskı). Remzi Kitabevi.
- Konca, K. (2012). *Kazakistan Ülke Raporu*. Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.
- Korkut, Y., Yavuz, S., ve Zeren, F. (2021). Uluslararası Ticaret ve Lojistik Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: G20 Ülkeleri Örneği. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 30, 77-88.
- KTO. (2008). *Kazakistan Cumhuriyeti Ülke Raporu*. Konya Ticaret Odası, Etüt Araştırma Servisi, Konya.
- Lokmanhekim, R. (2017). *Yabancı ve Türk sermayeli lojistik firmalarının Türkiye'deki büyüme stratejileri* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Okan Üniversitesi, İstanbul.
- Maden Tetkik Arama (MTA). (2020). 2020 yılı maden dış ticaret. <https://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgimerkezi/turkiyede-madencilik/2020-yili-maden-disticaret.pdf>
- Martí, L., Puertas, R., ve García, L. (2014). The Importance Of The Logistics Performance Index In International Trade. *Applied Economics*, 46(24), 2982–2992.

- Massadikov, K. (2012). *Türkiye-Kazakistan dış ticaret ilişkilerinde SSCB sonrası gelişmeler* [Yüksek lisans tezi]. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Mengi, S. (2015). *Türkiye - Kazakistan ticari ilişkileri (1992-2014)* [Yüksek lisans tezi]. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Dünyası Coğrafyası Anabilim Dalı, İstanbul.
- Mozharova, V. (2011). Kazakistan'da Ulaşım: Mevcut Durum, Sorunlar ve Gelişim Perspektifleri. Kazakistan Cumhurbaşkanlığına Bağlı Kazakistan Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Almatı, 216-217.
- Murvaeva, D. (2012). Kazakistan'ın Türkiye ile siyasi, kültürel ve ekonomik ilişkileri. Bağımsızlığının 20. Yılında Türk Cumhuriyetleri ve Türkiye İlişkilerin Uluslararası Sempozyumu, 11-12 Mayıs 2012, İstanbul, 245-266.
- Myrzahmetova, A. (2018) Modern koşullarda Kazakistan'ın ulaşım sektörünün analizi. Uluslararası İlişkiler ve Uluslararası Hukuk Dergisi, 83(3), 79-87.
- Oğuztürk, B. S., ve Çetin, B. (2012). TR61 bölgesine lojistik açıdan bir bakış. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (16), 149-166.
- Oran, İ. B., ve Gökmen, A. İ. (2021). Covid-19'un dünya ve Türkiye dış ticareti üzerindeki etkileri. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(10), 377-391.
- Özdemir, L. (2015). 2008 küresel krizi ve seçilmiş Avrasya ekonomilerine etkileri: Azerbaycan ve Kazakistan örneği. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 13(26), 41-62.
- Özdil, T., ve Turdalieva, A. (2015). Kazakistan ekonomisinde ekonomik büyümenin kaynakları: Girdi-çıkıtlı analizi yaklaşımıyla bir inceleme. Uluslararası Avrasya Ekonomileri Konferansı, 841-845.
- Özey, R. (1997). *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*. İstanbul: Öz Eğitim Yayınları.
- Özey, R. (2010). *Türkiye ve Komşu Ülkeler Coğrafyası*. İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Özey, R. (2014). *Asya Coğrafyası*. İstanbul: Aktif Yayınları.
- Öztürk Ofluoğlu, N., Kalaycı, C., Artan, S., ve Çebi Bal, H. (2018). Lojistik performansındaki gelişmelerin uluslararası ticaret üzerindeki etkileri: AB ve MENA ülkeleri örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 9(24).
- Pelit, İ., ve Irmak, E. (2022). COVID-19'un Türkiye'nin dış ticaretine etkisi. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, 8(1), 88.

- Qaztrade Ticaret Politikası Geliştirme Merkezi JSC. (2021). *Kazakistan Dünya Ticaret ve Dış Ticaret Eğilimlerinin Analizi*. https://export.gov.kz/export/finished_research
- Raimbekov, Z. S. (2016). Kazakistan'da lojistiğin durumu üzerine çalışma: Ulaşım ve lojistik merkezlerinin geliştirilmesi ve yayılması için perspektifler. *Ulaşım Sorunları*, 11(4), 57-71.
- Sağlık Bakanlığı. (2019). Türkiye-Kazakistan 11. dönem karma ekonomik komisyon toplantısı. <https://disab.saglik.gov.tr/TR-61804/turkiye-kazakistan-11-donem-karma-ekonomik-komisyon-toplantisi.html>
- Saray, M. (2004). *Kazakların uyanışı*. Tika Yayınları:77, Ankara.
- Seyidoğlu, H. (1996). *Uluslararası İktisat* (11. baskı). Güzem Yayınları.
- Sofyalıoğlu, Ç., ve Kartal, B. (2013). Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu ülkelerinin lojistik performans indekslerinin karşılaştırılması ve bazı çıkarımlar. *International Conference on Eurasian Economies*, 524-531.
- Solak, F. (2003). Türkiye-Orta Asya cumhuriyetleri dış ticaret ilişkilerinin gelişimi. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 18(1), 69-96.
- Somuncuoğlu, T. (2011). *Kazakistan Ülke Raporu*. T.C. Başbakanlık İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara.
- Şahin, V. (2014). Lojistik coğrafyası üzerine bir değerlendirme. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 29, 344-362.
- Şirketin Tarihi. (2014). Eurasia Transit - Şirketin Tarihi.
- T.C. Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı (EB). (2018). Girdi tedarik stratejisi eylem planı (2017-2019).
- T.C. Resmî Gazete. (2024, 9 Eylül). Resmî Gazete (32657 Sayılı). <https://resmigazete.gov.tr>
- T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü. (2024). Kazakistan Ülke Profili.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021). Türkiye'nin serbest ticaret anlaşmaları. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/serbest-ticaret-anlasmalari>
- Taldybayeva, D. (2012). *Türk dünyasında entegrasyon süreci: Türkiye-Kazakistan ikili işbirliğinin sürece etkileri* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Ankara.

- Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu. (2019). <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/eylul-2019-tasimacilik-istatistikleri-degerlendirme-raporu-yayinlandi>
- Terzi, N., ve Bolukbas, O. (2016). Türkiye’de lojistik sektörü ve lojistik köyler. *PressAcademia Procedia*, 2(1), 206-228.
- The Astana Times. (2019). Kazakh, Turkish businesses ink deals worth \$1.5 billion. https://astanatimes.com/2019/11/kazakh-turkish-businesses-ink-deals-worth-1-5-billion/?fbclid=IwAR0RLnpszOclITNcmRltxztqMu_285HexdK0yqmF09kxlmF296ZuJ1hmRU
- Ticaret Bakanlığı, (2023). Faaliyet Raporu. <https://strateji.ticaret.gov.tr/data/5daf068713b87654702d58c4/Ticaret%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%202023%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu.pdf>
- Ticaret Bakanlığı, (2024). <https://ticaret.gov.tr/data/6684ef4e13b87625f00bfff/T%C4%B0CARET%20BAKANLI%C4%9EI%20BASIN%20A%C3%87IKLAMASI-%202024%20YILI%20DI%C5%9E%20T%C4%B0CARET%20VER%C4%B0LER%C4%B0.pdf>
- Ticaret Bakanlığı. (2023). Dış Ticaret Lojistiği 2023. <https://ticaret.gov.tr/data/5b87bf9113b8761160fa1258/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202023.pdf>
- TİM. (2024). İhracat Raporu. <https://tim.org.tr/tr/yillik-ihracat-raporu> (Erişim tarihi: 29 Ağustos 2024).
- Tuna, O. (2001). Türkiye için lojistik ve denizcilik stratejileri: Uluslararası ve bölgesel belirleyiciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(2), 208-225.
- TÜİK. (2021). Dış Ticaret İstatistikleri. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Ocak-2021-37413> (Erişim tarihi: 30 Ağustos 2024).
- TÜİK. (2023). <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2023-49630>

- Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM). (2021). Türkiye - Azerbaycan arasında imzalanan ticaret anlaşması Resmi Gazete’de yayımlandı.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM). (2021). Türkiye-Azerbaycan Tercihli Ticaret Anlaşması. Türkiye - Azerbaycan Arasında İmzalanan Ticaret Anlaşması Resmi Gazete’de Yayımlandı.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2021). *2019 - 2020 Faaliyet Raporu*. TİM.
- Türkiye Ticaret Bakanlığı. (2019). Türkiye-Kazakistan dış ticaret değerleri.
- Uluslararası Haber Ajansı Kazinform. (2024). <https://www.inform.kz/>
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. (2022). *UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2022*. UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı.
- UNESCAP- Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu. (2003). Orta Asya için doğrudan yabancı yatırım üzerine bölgesel yuvarlak masa toplantısı: Kazakistan'daki yatırım ortamı ülke raporu. 3-4 Nisan. Tacikistan: Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu, 4-8.
- Urynbasarov, B. P. (2015). İpek Yolu: İş birliği için yeni fırsatlar. *Avrasya Taşımacılık Koridorları: İş Birliği için Yeni Yollar* Uluslararası Konferansı Bildirileri içinde, Astana, 36-47.
- Ünal, E. C., ve Palabıyık, D. Ç. (2021). Türkiye’nin ihracatı ile ithalatı arasındaki makas hızla kapanıyor. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/turkiyenin-ihracati-ile-ithalati-arasindaki-makas-hizla-kapaniyor>
- World Trade Organization (WTO). (1995). *Regionalism and the World Trading System*. Geneva.
- Yılmaz, N. (2014). *Türkiye’de büyük ölçekli lojistik firmaların yapı ve işleyişlerine yönelik bir analiz* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Yılmaz, Z., ve Pietrzyk, K. (2014). Karma taşımacılığın ekonomik gelişimi ve büyümesi: Polonya ve Türkiye’nin karşılaştırmalı analizi. *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 24(2), 21-43.
- Yücememiş, B., Arıcan, E., ve Alkan, U. (2017). Türkiye-Özbekistan-Kazakistan ekonomik ilişkileri ve bankacılık sistemi. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 9(17).

- Zengin, E. (2015). Türkiye ve Rusya Federasyonu ticari ilişkileri. *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 4(1), 61-103. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/217890>
- Zeybek, H. (2007). *Ulaşım sektöründe intermodalite ve lojistik alanındaki gelişmeler ve Türkiye'ye yansımaları* (Yayımlanmamış doktora tezi). Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Zeybek, H., ve Kaynak, M. (2007). İntermodal terminallerin gelişiminde lojistik merkezler, dağıtım parkları ve Türkiye'deki durum. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 39-58.



ÖZ GEÇMİŞ

Botagoz Batyrbekova, Karaganda University of Kazpotrebsouz'dan 2021 yılında Ekonomi ve İşletme mezunu olup, Finans bölümünü tamamlamıştır. 2019-2020 yılları arasında Erasmus+ programı kapsamında Bulgaristan'da, Sofia University St. Kliment Ohridski'de eğitim almıştır.

2020-2021 yıllarında Eurasian Bank'ta çalışarak bankacılık ve finans alanında deneyim kazanmıştır. 2021 yılında akademik ve profesyonel gelişimine devam etmek amacıyla Türkiye'ye gelmiş, burada bir yıl boyunca Türkçe eğitimi aldıktan sonra 2022 yılında İstanbul Kent Üniversitesi'nde İşletme bölümü yüksek lisans programına başlamıştır.

Yüksek lisans eğitimi sırasında Atasoy Mali Müşavirlik ofisinde çalışarak muhasebe alanında tecrübe edinmiş, aynı zamanda Rusça, İngilizce, Türkçe ve Kazakça dillerinde tercümanlık yaparak iş dünyasında aktif rol almıştır. Uluslararası akademik geçmişi ve çok yönlü profesyonel deneyimiyle dikkat çekmektedir.