



T.C.

GİRESUN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRASYA ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI

**DEMİR İPEK YOLU GÜZERGAHINDA TÜRKİYE VE AVRASYA
KARŞILAŞTIRMALI GÜMRÜK POLİTİKALARI**

**ON THE ROUTE OF THE IRON SILK ROAD, TURKEY AND EUROASIA
COMPERATIVE CUSTOMS POLICIES**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Osman YILDIRIM

(162028006)

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Betül KARAGÖZ YERDELEN

GİRESUN-2020



T.C.

GİRESUN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRASYA ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI

**DEMİR İPEK YOLU GÜZERGÂHINDA TÜRKİYE VE AVRASYA
KARŞILAŞTIRMALI GÜMRÜK POLİTİKALARI**

**ON THE ROUTE OF THE IRON SILK ROAD, TURKEY AND EUROASIA
COMPERATIVE CUSTOMS POLICIES**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Osman YILDIRIM

(162028006)

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Betül KARAGÖZ YERDELEN

GİRESUN-2020

JÜRİ ÜYELERİ ONAY SAYFASI

Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarihli toplantısında oluşturulan jüri, Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans / Doktora / Sanatta Yeterlilik öğrencisi Osman YILDIRIM'ın "DEMİR İPEK YOLU GÜZERGAHINDA TÜRKİYE AVRASYA KARŞILAŞTIRMALI GÜMRÜK POLİTİKALARI" başlıklı tezini incelemiş olup adaytarihinde, saat..... da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Aday çalışma, sınav sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans/Doktora/Sanatta Yeterlik tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Jürisi	Ünvanı, Adı Soyadı	İmzası
Üye (Başkan)		
Üye		
Üye		
Üye		
Üye		

ONAY

...../...../20....

Prof. Dr. Güven ÖZDEM

Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek lisans projesi/tezi olarak sunduğum “DEMİR İPEK YOLU GÜZERGAHINDA TÜRKİYE-AVRASYA KARŞILAŞTIRMALI GÜMRÜK POLİTİKALARI” adlı çalışmamın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçalarda gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../...

Osman YILDIRIM

ÖNSÖZ

Bu tez, gümrük politikalarının önemini ve dış ticarete etkisi ile birlikte demir ipek yolu projesi çerçevesinde Avrasya güzergahında yer alan ülkelerin gümrük politikalarında meydana gelebilecek değişiklikleri ortaya koyma gayesi ile hazırlanmıştır. Bir Kuşak Bir Yol projesinin bir parçası olan özellikle orta koridor hattında yer alan ülkeler kapsam içine alınmıştır. Dünyadaki güç mücadelelerinin oldukça arttığı bir döneme gelmiş olması ve bir nevi uluslararası ilişkiler alanında istikrarsızlıkta ve anarşide artışın yaşandığı bu dönemde pandeminin de etkisiyle öngörülebilirlik oldukça düşük kalmıştır.

Bütün çalışmalarım süresince desteklerini benden esirgemeyen ve bu eserin ortaya çıkmasında büyük katkıları olan başta çok kıymetli danışman hocam Prof. Dr. Betül Karagöz YERDELEN olmak üzere her zaman yanımda yer alan biricik hayat arkadaşım Seçil YILDIRIM' a ve sevgili kızım Bilge Nehir YILDIRIM' a teşekkürü bir borç bilirim. Hazırlamış olduğum bu eserin daha birçok başka esere katkı sunacağını umarak ileriye dönük gümrük politikaları üzerine önemli ipuçları vereceğini düşünmekteyim.

ÖZET

Dış ticaret son yıllarda oldukça yüksek miktarlara ulaşmıştır. Özellikle Çin Halk Cumhuriyeti'nin kalkınma hamlesiyle birlikte üretimde geldiği noktada dünyanın büyük kesiminde Çin ile yapılan ticaretlerde dış ticaret açıkları verilmeye başlanılmıştır. Dış ticaretin artmasıyla birlikte ülkeler kendi çıkarlarını korumak adına ticareti tarife dışı yöntemlerle yönlendirmeye çalışmaktadırlar. Çin ise bu ticaretini sürdürülebilir kılmak ve ticaret yolları, limanlar ve hammadde kaynaklarına kesintisiz ulaşımı sağlayabilmek adına Kuşak ve Yol Girişimini tüm dünyaya ilan etmiştir. Çin'in bu önerisi ile tüm gözler Orta Asya ülkelerine çevrilmiştir. Açık denizlere bağlantısı olmayan Orta Asya Cumhuriyetleri ise bu fikre oldukça olumlu yaklaşmaktadırlar. Orta Asya ülkeleri için bu proje gerek altyapı yatırımlarını tamamlamak gerekse de dış ticaretlerinde maliyetleri düşürmek adına önemli bir fırsat olarak görülmektedir. Böylece uluslararası piyasalarda rekabet gücü açısından önemli bir kazanım elde edeceklerdir. Ayrıca ellerindeki ürünler için de yeni pazarlara açılma fırsatı yakalayacaklardır. Tüketiciler için ise daha hızlı ve kesintisiz bir tedarik sistemi öngörülmektedir. Çalışmada tüm bu konular içerisinde Demir İpek Yolu'nun bize neler kazandıracağını ve ne tür tehlikelerle karşı karşıya bırakacağı incelemeye çalışılmıştır. Ayrıca Avrasya ülkelerinin sahip olduğu ekonomik potansiyelinde ortaya çıkarılmasına gayret gösterilmiştir. Modern Demir İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhtaki ülkelerde dış ticarete ve gümrük politikalarında ne gibi etkiler ortaya çıkaracağı karşılaştırmalı olarak irdelenmiştir.

Anahtar Kavramlar: Demir İpek Yolu, Bir Kuşak Bir Yol, Kuşak ve Yol, Avrasya, Türkiye, Gümrük Politikaları

ABSTRACT

In recent years, foreign trade has reached quite high amounts. Especially, at the point reached in production with the development move of People's Republic of China foreign trade deficits have begun to emerge in trade with China in most parts of the world. With the increase in foreign trade, countries try to steer trade with non-tariff methods in order to protect their interests. China has announced the Belt and Road Initiative to the world in order to make this trade sustainable and to provide uninterrupted access to trade routes, ports and raw materials. With this proposal of China, all eyes are on Central Asian countries. Central Asian Republics, which have not access to the open seas, find this idea quite favourable. For Central Asian countries, this project is seen as an important opportunity both to complete infrastructure investments and to reduce costs in foreign trade. By this way, they will gain a significant achievement in terms of competitiveness in international markets. They will also have the opportunity to open up to new markets for their products. A faster and uninterrupted supply system is foreseen for consumers. In this study, it was tried to examine what Iron Silk Road will bring us and what kind of dangers it will present. In addition, efforts were made to find out the economic potential of Eurasian countries. The effects of foreign trade and customs policies in the countries along the route of the Modern Iron Silk Road were examined comparatively.

Key words: Iron Silk Road, One Belt One Road, Belt and Road, Eurasia, Turkey, Custom Policies

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	3
ÖZET.....	4
ABSTRACT	5
KISALTMALAR	8
ŞEKİLLER DİZİNİ	9
GİRİŞ	10

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GÜMRÜK POLİTİKASI VE AMAÇLARI	11
1.1. Gümrük Politikaları Açısından Tarihsel Süreç	12
1.2. Gümrük Politikalarının Dış Ticaret İle İlişkisi	14
1.3. Gümrük Politikalarının Kapsamı Ve Unsurları	17
1.4. Gümrük Politikalarının Etki Alanları	18
2. MODERN DEMİR İPEKYOLU PROJESİ	19
2.1. Demir İpek Yolu Projesinin “Gümrük Politikaları” Açısından Önemi	23
2.2. Demir İpekyolu Projesinde Yer Alan Ülkeler	24
2.3. Proje Kapsamında Yapılması Planlanan Yatırımlar	26
2.4. Projeden Beklenenler	27
2.5. Projenin Riskleri	30

İKİNCİ BÖLÜM

3. TÜRKİYE’NİN GÜMRÜK POLİTİKALARI.....	35
3.1. Tarihsel Süreçte Türkiye Gümrük Politikaları.....	35
3.2. Türkiye’de Gümrük İşlemlerinin Organizasyonu.....	37
3.3. Gümrük Birliği Ve Serbest Ticaret Anlaşmaları Kapsamında Türkiye’nin Konumu.....	40
4. AVRASYA ÜLKELERİ VE GÜMRÜK POLİTİKALARI.....	43
4.1. Kazakistan.....	43
4.2. Türkmenistan	46
4.3. Kırgızistan.....	49
4.4. Özbekistan	53
4.5. Azerbaycan	55

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

5. MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN TAMAMLANMASI SONRASINDA GÜMRÜK POLİTİKALARI AÇISINDAN MUHTEMEL TEHDİTLER.....	58
5.1. Türkiye Açısından Muhtemel Tehditler	58
5.2. Avrasya Ülkeleri Açısından Muhtemel Tehditler.....	59
SONUÇ.....	61
KAYNAKÇA	64
ÖZGEÇMİŞ.....	71



KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

AEB : Avrasya Ekonomik Birliği

AET : Avrupa Ekonomik Topluluğu

BDT : Bağımsız Devletler Topluluğu

BRICS : Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'nın ekonomileri

ÇHC : Çin Halk Cumhuriyeti

DTÖ : Dünya Ticaret Örgütü

GSYİH : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

MERCOSUR: Güney Ortak Pazarı

OBOR : Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road)

OKK : Ortaklık Konseyi Kararı

RF : Rusya Federasyonu

SACU : Güney Afrika Gümrük Birliği

SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

SDPK : Kırgızistan Sosyal Demokrat Partisi

STA : Serbest Ticaret Anlaşmaları

TKTY : Tek Kuşak Tek Yol

TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia - (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru)

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1: Kuşak ve Yol Projesi.....	23
Şekil 2: Kuşak ve Yol Girişimi Planlanan Rotalar.....	26
Şekil 3: Orta Koridor Alternatif Rotalar.....	27



GİRİŞ

İnsanlığın gelişimi ile birlikte toplumlar arasında ticaret gerekliliği ortaya çıkmış olup bu gereksinimin karşılanmasında ticaret yolları da oldukça önemli bir rol oynamıştır. Tarihi İpek Yolu, bilinen ticaret yolları arasında en önemlilerinden birisi olmayı başarmıştır. Ticaret yolları üretici ile tüketiciyi birleştirmenin dışında birçok farklı sonuç ortaya çıkarmıştır. Bunların başında kültürlerin gelişimi ve değişimi gelmiştir. Çin’de gerçekleşen matbaanın icadını, Avrupa’yı etkisi altına aldığıında Rönesans’ın başlamasına önemli derecede katkıda bulunmuştur. Üzerinden geçtiği şehirlere, ülkelere ekonomik kazanımlar sağlamıştır. Ticaret yollarının kontrolü için önemli savaşlar gerçekleşmiştir.

Ümit Burnu’nun keşfiyle birlikte karadan yapılan ticaret ve bu bağlamda birçok ülke önemini yitirmiş ve dünyada deniz ticareti tercih edilmeye başlanılmıştır. Deniz ticaretinin yapıldığı rotalar üzerinde farklı ülkelerin kontrolü bulunduğuından ve ülkelerin denizlerdeki güç dengelerinin farklı olmasından dolayı yeni ülkeler güçlenmeye başladı ve bu güçle birlikte dünya ticaretinde kontrol tamamen değişmiştir.

Bugün de gelişen teknolojilerin ortaya çıkardığı yeni gelişmeler doğrultusunda ve yeryüzündeki ticaret yapan nüfusun coğrafi açıdan değişimine paralel olarak yeni ticaret yolları aranmaktadır. Modern İpek Yolu’ da bu temeller üzerinde ortaya çıkmış ancak sadece bir ticaret yolu olmaktan çok daha öteye Çin Halk Cumhuriyeti’nin dünya siyasetinde de güç sahibi olma ideallerinin en önemli hedefi olmuştur. İşte bu noktada ticaret yolları ile gümrük politikaları kesişmektedir. Günümüzde Gümrük politikaları uluslararası ticaretin yaygınlaştırılması veya engellenmesinde en önemli etkenlerden birisidir.

Avrasya bölgesi tüm bu çalışmalar kapsamında tekrar önem arz eden bir bölge haline gelmektedir. Bu bağlamda ulaşım ve dış ticaretteki gelişmelerin gümrük politikaları ile nasıl bir gelişim göstereceği de bölgenin geleceği hakkında belirleyici olabilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GÜMRÜK POLİTİKASI VE AMAÇLARI

Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlükte yer alan bilgilere göre; Rumcadan dilimize geçen Gümrük; “Bir ülkeye giren veya bir ülkeden çıkan mal ve eşya üzerinden alınan vergi ile bunu tahsil etme işlemiyle uğraşan devlet kuruluşu” ve “Sınır kapılarında denetim ve gözetim işlerinin yapıldığı yer” anlamlarına gelmektedir.¹

Bu noktadan hareketle bir ülkeye giren veya bir ülkeden çıkan mal ya da yolcu kontrolü ile bu kontroller sırasında olumlu veya olumsuz etkileri tespit edip bununla ilgili gerekli uygulama ve tedbirlerin oluşturulması amacıyla oluşturulan, tarife ve tarife dışı engelleri bir bütün olarak “Gümrük Politikaları” biçiminde değerlendirebiliriz.

Günümüzde gümrük politikaları ülkelerin birbirlerine karşı tutum ve davranışlarını ifade ettikleri bir noktaya doğru gitmektedir. Turistik vizelerin kaldırılması veya vize konulması gibi işlemlere daha sık rastlanır hale gelmiştir. Bunun yanı sıra ihracat veya ithalat esnasında standartlar uygulanarak ikili ticareti engelleme gibi yöntemlerle de sıklıkla karşılaşılmaktadır.

2015 Yılında Rusya Federasyonu’na (RF) ait savaş uçağının Türkiye tarafından düşürülmesinin ardından, Türkiye’den RF’na ihraç edilen narenciye ve domateslere, Rusya Federasyonu tarafından standartlar getirilerek ithaline izin verilmemiş sonrasında ise tamamen yasaklanmıştır. Bu gibi örnekler artık giderek çoğalmaktadır. Devletler gümrük politikası uygulamalarını her geçen gün artırmaktadırlar. Bu da artan gümrük politikalarının önemine dikkat çekmektedir. Özellikle elektronik ticaretin yaygınlaşması ve ulaşırmada yaşanan son gelişmelerle birlikte sınırların daha da kolay geçilebileceği düşünülmektedir.

Tüm bu açılardan bakarak öncelikle gümrük politikalarının tarihsel gelişimini incelemekte fayda bulunmaktadır.

¹ Osman ŞAHPAZ, “Gümrük Kontrolü Uygulamalarının Kaçakçılık Üzerine Etkileri”, **Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2019, s. 5.

1.1. Gümrük Politikaları Açısından Tarihsel Süreç

Gümrükler, uzun yıllardan beri ülkeler açısından çok fazla önem arz etmiştir. Devletler için, gümrükler üzerinden alınan vergiler her zaman önemli bir gelir kaynağı olarak görülmüş ve ilk çağlardan günümüze kadar ticaretin üzerinde bir denetim uygulama iradesi bulunmuştur. Gümrük politikalarının devletler tarafından ilk defa ortak bir politika olarak uygulanması, Merkantilizm ile birlikte görülmektedir.

Merkantilizm, feodal sistemin yıkıldığı ve yerine ulus devletlerin kurulduğu siyasi bir dönem olarak kabul edilmiştir. Bu dönemden itibaren dış ticaret fazlasının sermaye birikimine neden olacağı düşünülerek ihracatı arttırmaya yönelinmiştir. Buna karşın ithalatın ise hammadde ithali ile sınırlanmasına ya da azaltılmasına dayanan müdahaleci bir dış ticaret politikası izlenilmeye başlanılmıştır. Böylece devletin altın ve gümüş mevcutlarını çoğaltması hedeflenmiştir.²

On sekizinci yüzyılın ikinci yarısından itibaren tarımsal üretimin artması ve sanayinin gelişmesiyle birlikte zaman zaman korumacı politikalar olarak bilinen dış ticaret açıklarını engellemeye yönelik, hammadde ithalatı hariç ithalatı kısıtlayıcı ve ihracatı teşvik edici politikalar izlenilmeye başlanmıştır. Bu yolla ülkede sermaye birikiminin artması hedeflenmiştir.³ Gümrük giriş ve çıkışları da bu politikaların izlenilmesinde etkili biçimde kullanılmış ve gümrüklere yeni bir görev olarak iç üreticiyi koruma fonksiyonu verilmiştir.

Bununla birlikte on sekizinci yüzyılın ikinci yarısı, Merkantilizm ile izlenen ekonomi politikalarına dönük eleştirilerin arttığı bir dönem olmuştur. Söz konusu eleştiriler, ekonomi ve dış ticaret politikalarında devlet müdahalesi ile korumacılığa karşı çıkan, bunun yerine serbestleşmeyi savunan “Fizyokratlar” tarafından yapılmıştır. Yapılan eleştiriler birçok kesim tarafından desteklenmiş ve fizyokratların savunduğu ekonomi politikaları on sekizinci yüzyılın ana akım ekonomi politikaları

² Yusuf İNTEPE, “Dünya’da Artan Korumacılık ve Türkiye’nin Dış Ticaret Politikası”, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi** Haziran 2015, s.1-14.

³ Halil SEYİDOĞLU, **Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama**, 16. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul, 2007, s. 20

haline gelmiştir. Fizyokratlar temelde dış müdahaleden uzak, doğal ekonomik düzene ve dış ticaretin serbest olmasına inanmışlardır. Her ne kadar gerçek zenginliğin sanayiden değil topraktan elde edileceğini savunsalar da uluslararası ticarete korumacılıktan vazgeçilmesini savunduklarından Klasik Liberalizmin temelini oluşturmuşlardır.⁴

Adam Smith'in “Ulusların Zenginliği” adlı eseri sonrasında merkantilist politikaların yerini zamanla liberal politikalarla bırakması ve tarifelerin azaltılmasıyla birlikte, dış ticaretin arttığı gözlemlenmiştir. Bunun yanı sıra yirminci yüzyılla birlikte David Ricardo'nun “Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi”, uzmanlaşma, toplumsal ve kültürel tercihler, ortaya çıkan yeni alışkanlıklar, ödeme kolaylıkları ve bankacılık sisteminin gelişmesi ile çok uluslu şirketlerin faaliyetleri dış ticaretin artmasında rol oynayan diğer önemli unsurlar olmuştur.⁵

Dış ticaretin artışıyla birlikte gümrükler de önemini artırmıştır. Özellikle Avrupa Birliği'nin (AB) kuruluş aşamaları, gümrük politikalarının ne kadar önemli olabileceğini bizlere göstermiştir. Sadece üretim ve dış ticaret olarak değil aynı zamanda ülkelerin güvenliği, sınır anlaşmazlıkları gibi ülkelerin kaderini etkileyen birçok alanda gümrük politikalarının önemli bir çözüm üretme kapasitesi vardır. Avrupa Birliği bunun en güzel örneklerinden birisidir.

Avrupa Birliği örneğinden yola çıkarak günümüzde çoğu ülke, serbest ticaret anlaşmaları (STA) yoluyla gümrüklerde birlik sağlamak ve dış ticaretini geliştirmek için çalışmalar yürütmektedir. Gümrük politikaları ile yumuşak gücün bir unsuru olan, karşılıklı bağımlılık artırılıp ülkeler arasındaki sorunlar en alt düzeye yaklaştırılabilmektedir. J. Nye ‘yumuşak güç’ kavramını, işbirliği sağlayarak ve çekicilik unsurlarını kullanarak istediğini yaptırma olarak tanımlamaktadır.⁶ Esasında askeri güç kapasitelerinin artışı ile birlikte silahların öldürme ve yıkıcılık gücünde

⁴ Yusuf İNTEPE, “Dünya’da Artan Korumacılık ve Türkiye’nin Dış Ticaret Politikası”, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2015, s.3.

⁵ Rıdvan KARLUK, **Uluslararası Ekonomi Teori ve Politika**, 7. Baskı, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş. İstanbul, Eylül 2003, s. 3-4.

⁶ Tuba ÇAVUŞ, “Dış Politikada Yumuşak Güç Kavramı ve Türkiye’nin Yumuşak Güç Kullanımı”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 2, S. 2, Ocak 2012, s. 25.

önemli bir artış meydana gelmiştir. Bunun da etkisiyle artık savaşlar doğrudan şekilde yaşanmamaktadır. Devletler daha çok nüfuz kullanarak etkili olmaya çalışmaktadırlar.

Bunun tam tersi şekilde gümrük politikaları vasıtasıyla ülkeler arasında önemli sorunlar da ortaya çıkartılabilmektedir. Amerika Birleşik Devletleri ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında gerçekleştirilen ticaret müzakereleri de buna güzel bir örnek teşkil etmektedir. Her iki ülke de herhangi bir anlaşmazlık durumunda gümrük vergisi oranlarını artırmakla tehdit etmektedirler. Bu noktada özellikle serbest ticareti en çok savunan ülkelerden olan Amerika Birleşik Devletleri'nin gümrük vergilerini bir koz olarak kullanması ve bu yöntemi son zamanlarda bir politika olarak uygulaması da oldukça dikkat çekmektedir.

Son dönemde elektronik ticaret kapsamında yaşanan gelişmeler ışığında, gümrük politikalarında birçok uygulama değişebilmektedir. Bu noktada belki de gelecekte gümrük politikalarını en çok zorlayacak konuların başında elektronik ticaret kapsamında yapılan ithalat ve ihracat işlemleri gelecektir. Teknolojinin gelişmesi ve ulaşım, iletişim, taşımacılık, posta ve ödeme sistemlerinde yaşanan gelişmelerle birlikte birçok kişinin elektronik ticaret kapsamında alışveriş yaptığı görülmektedir. Bu gelişme ile birlikte bireylerin şahsen yaptıkları alışverişlerin de artık ithalat ve ihracatın konusunu oluşturduğu söylenebilmektedir.

1.2. Gümrük Politikalarının Dış Ticaret İle İlişkisi

Gümrük politikasının oluşturulması ve uygulanmasında yer alan kurumlar, bunun yanı sıra uygulama yöntemleri ve gümrük otoritelerinin gümrük düzenleme yöntemlerini kullanma biçimleri, gümrük politikası mekanizması kavramını oluşturmaktadır.⁷

Bir ülkenin gümrük politikalarını değerlendirirken o ülkenin dış ticaret politikalarının esas alındığını ve o esaslar çerçevesinde gümrük politikasının

⁷ Umid MAMMADOV, “Azerbaycan’da Gümrük Politikaları”, **İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2019, s. 5.

belirlendiğini bilmemiz gerekir. Bu bağlamda gümrük politikalarının, dış ticaret politikalarından bağımsız olarak düşünülmesinin yanlış olacağı değerlendirilmektedir. Gümrük politikası ile dış ticaret politikasının birbirlerinden ayrılmaması gereken iki önemli unsur olduğu bilinmektedir. Buradaki temel ayrım, gümrüklerin icra yetkisi nedeniyle uygulayıcı bir gücünün olmasıdır. Aslında gümrük politikalarının çok sayıda uygulama aracı mevcuttur. Bunlardan ilk akla geleni ise tarifelerdir. Tarife dediğimizde, eşyalara uygulanan sınıflandırma ve bu sınıflandırma kapsamında eşyanın tabi olduğu advalorem⁸ veya spesifik⁹ gümrük vergilerini anlıyoruz.¹⁰ Gümrük vergisi, gümrüğe tabi herhangi bir eşyanın ülkeye giriş çıkışında yani serbest dolaşıma girişinde veya ihracat esnasında ödenen vergilerin toplamıdır. Günümüzde gümrük vergisi olarak tahsil edilen vergilerin dışında tarife adı altında olmasa da birçok farklı vergiler ile tarife uygulaması desteklenmektedir. Buna örnek vermek gerekirse, gümrük vergisi dışında ilave gümrük vergileri, ek mali yükümlülük vergisi, anti damping vergisi, kaynak kullanımı destekleme fonu, destekleme ve fiyat istikrar fonu, çevre katkı payı, toplu konut fonu gibi çok sayıda vergi kalemi mevcuttur.

Gümrük politikalarının devletler açısından önemli bir noktaya gelmesinde tarife engellerinin yanında tarife dışı engeller olarak da bilinen, kısıtlayıcı ve izne bağlayıcı uygulamalarda dikkat çekmektedir. Bu uygulamalar sayesinde, ülkeye giren ürünlerin risk analizine dayalı olarak kontrol ve denetimden geçmesi hedeflenmektedir. Hâlihazırda günümüzde birçok ülke, bu uygulamaları tarife dışı engel olarak uygulamakta ve tarife dışı engelleri bahana ederek serbest piyasa koşullarını zorlaştırmaktadır. Dış ticareti gümrük politikalarından ayıran unsurlardan biri de, bu noktada belirlenen standartların gümrük açısından uygulanabilir olmasıdır.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından düzenlenen piyasa şartlarının günümüzün ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak görülmekte ve yine çok taraflı ticaret

⁸ Vergi matrahı hesaplanırken iki farklı sisteme göre hesaplama yapılmaktadır. Spesifik Sistem ve Advalorem Sistem. Vergi matrahının hangi sisteme göre hesaplanacağı ülkelerin ekonomi politikalarına göre değişiklik göstermektedir. Başka bir deyişle advalorem sistem kıymet/değer yani parasal değerler üzerinden vergi matrahının hesaplanması anlamını taşımaktadır.

⁹ Spesifik sistem ise vergi miktarının sabit olduğu ve eşyanın kıymetine göre değişkenlik göstermediği sistemdir.

¹⁰Gümrük TV, <https://www.gumruktv.com.tr/advalorem-vergi-sistemi-nedir>, Erişim Tarihi: 09.12.2019.

düzeninin yeni pazar açılımları konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu da ülkeleri ikili veya bölgesel ticaret anlaşmaları yapmaya yönlendirmiştir. Ülkelerin üretim gücü ve kapasitesinin arttığı günümüz şartlarında Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) gerek gelişmiş ülkeler arasında, gerekse gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler arasında ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi yönünde yaygınlaşmıştır. Devletlerin kendi aralarındaki STA kapsamının genişlemesi sayesinde birçok ülke mal ve eşya ihtiyacını STA ortaklarından karşılamaktadır. STA kapsamı dışarısında kalan ülkeler tercihli ticaretin sağladığı imkânlardan faydalanamamıştır. Devletleri STA'lara yönelten bu yeni durum, beraberinde tüm ülkelerin artan şekilde STA bağlantıları oluşturmaya sebep olmuştur.

Bu bağlamda, Türkiye, gerek dış ticaretteki STA bağlantıları gerçekleştirme yönündeki gelişmelere uygun olarak gerekse Gümrük Birliği kapsamında AB'nin Serbest Ticaret Anlaşmaları imzaladığı devletlerle benzer anlaşmalara imza atmaktadır. Gümrük Birliği, taraflar arasındaki anlaşma kapsamında mevcut gümrük vergileri, eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamalarıyla, her türlü tarife dışı engelin ortadan kaldırıldığı ve ayrıca kapsam dışında kalan üçüncü ülkelere dönük olarak da, ortak gümrük politikasının uygulandığı bir ekonomik birleşme modelidir. Gümrük birliğinde malların serbest dolaşımı ve bunun yanı sıra gümrük birliği dışındaki ülkelere karşı ortak bir gümrük politikası anlayışı benimsenmesi esastır. Bu çerçevede, taraflarca ortak ticaret politikaları ile ortak rekabet kurallarının geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Serbest ticaret anlaşmalarında ise taraflar arasındaki ticarete malların tercihli rejimden yararlanmaları menşee kurallarına göre olmaktadır. Ayrıca, serbest ticaret anlaşmalarında ortak ticaret politikaları ve ortak rekabet kuralları uygulama zorunluluğu bulunmadığı gibi, taraflar üçüncü ülkelere karşı kendi gümrük tarifelerini uygulamaktadırlar. Bu bağlamda, STA'ları, anlaşma gerçekleştirilen ülkelerle dış ticaretin geliştirilmesi; ihracatçıların dış pazarlarda rakipleri ile eşit şartlarda rekabet edebilmesinin temini; karşılıklı yatırımların ve ortak girişimlerle ülkenin uluslararası rekabet gücünün artırılması bakımından önem arz etmektedir. Bu kapsamda, ülkemizin AB tarafından görüşülüp karara bağlanan STA'ların içeriğini aynen kabul etme yükümlülüğü

¹¹Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı,
<https://ticaret.gov.tr/data/5b872ada13b8761450e18f4b/%C3%9Ckımızın%20STA%20politikası%C4%B1na%20ili%C5%9Fkin%20detaylı%C4%B1%20bilgi.pdf>, Erişim Tarihi: 13.12.2019.

ihracat kapasitesiyle birlikte doğrudan ve dolaylı birçok önemli sonuca yol açmaktadır. Ülkelerin sınır güvenliği ile doğrudan bağlantılıdır. Gümrük kontrollerinin yeterli seviyelerde yapılamaması durumunda ülke güvenliği önemli ölçülerde sarsılmaktadır. Sadece güvenlik değil aynı zamanda toplumsal yapılarda değişimler meydana gelmekte ve bu değişimler de toplumun temellerini derinden etkilemektedir. Bunun dışında gümrük politikaları, ülkedeki kalkınma hızlarını belirleyebilmektedir. Gümrük politikaları, ülkelere belirlenen kalkınma yöntemine göre iç piyasaları korumak veya iç piyasalara hammadde tedarik etmek gibi çok önemli noktalarda görevler üstlenebilirler. Buna ilave olarak gümrük politikaları, ihracatı artırmak adına teşvik ve sübvansiyon desteklemeleri ile küresel rekabetleri etkileyebilmektedirler.

1.4. Gümrük Politikalarının Etki Alanları

Gümrük politikası, bir ülkenin sadece dış ticareti değil, dış ticarete etki eden tarife dışı önlemler de dâhil olmak üzere, ülkeye herhangi bir şekilde girecek veya çıkacak olan eşya ile gümrükçe önem arz eden tüm unsurların, icracı bir şekilde denetlenerek dış ticaret politikasına uyumlu hale getirilmesi ve bu konuda gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasını kapsamaktadır.

Günümüzde gümrük politikalarını uygulayarak sadece dış ticaret politikasının desteklendiğini düşünemeyiz. Gümrük politikaları çevre, sağlık, tarım, güvenlik başta olmak üzere, hayatımıza etki eden birçok farklı alanda rol oynayabilmektedir. Çocuklarımızın oynadığı oyuncaklardan giydiğimiz kıyafetlere, gözümüze taktığımız gözlüğe, tükettiğimiz gıdalara ve hatta ektiğimiz tohumlara kadar aklımıza gelen her alanda, gümrük kontrolünün bir etkisi ve bu etkilerin birçok sonucu olabilmektedir. Bunun yanı sıra, ülkeye giren insanları ilk karşılayan ve ilk izlenimi veren yer de gümrük idareleridir. Dolayısıyla fark edilse de edilmese de hayatımızın büyük bir alanında gümrük politikalarının olumlu veya olumsuz etkileri yaşanmaktadır.

Son olarak Amerika Birleşik Devletleri ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında geçen ve “Ticaret Savaşları” olarak adlandırılan müzakerelerde de, en etkili kullanılan yöntemler gümrük politikalarıdır. Vergi oranlarının arttırılması, ithalat

yasakları, standartların değiştirilmesi gibi uygulamaları kullanarak politika üretilmesi hedeflenmektedir. Ancak hacim olarak dünyanın en önemli ticaret gücüne sahip iki ülkesinin en ufak bir hamlesi bile, dünyanın geride kalan diğer ülkeleri için çok önemli çıktılar üretebilmektedir. Örneğin; Amerika Birleşik Devletleri'nin, Çin Halk Cumhuriyeti'nden ithal edilen demir-çelik sektörü ürünlerine ek vergi getirmesi sonucu, Türkiye'nin Amerika Birleşik Devletleri'ne demir-çelik ihracatında artış yaşanabilmektedir. Farklı olarak Çin Halk Cumhuriyeti'nin Amerika Birleşik Devletleri'nden gelen kuru üzüm cinsi eşyaya ek vergi getirmesi sonucunda ise Türkiye'den, Çin Halk Cumhuriyeti'ne giden kuru üzüm daha ucuz bir duruma gelebilmektedir.

Gümrük politikaları, bir ülkenin uluslararası sermaye, yolcu, eşya, dolaşımı açısından gibi çok kapsamlı alanlarda etkili olabilmektedir. Bu açıdan gümrük politikalarının uygulama yöntemine göre küreselleşme veya yerelleşme ile benzer etkiler de yaratabileceği görülmektedir. Gümrük politikaları, küreselleşme önünde ki en büyük engellerden birisi olmakla birlikte aynı zamanda küreselleşmenin en önemli gelişim araçlarından birisidir.

2. MODERN DEMİR İPEKYOLU PROJESİ

İpek Yolu Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden geçip Avrupa'da son bulan bir ticaret yolunu temsil etmektedir. Adını en önemli simgesi olan ipek' ten alan bu ticaret yolu, yalnızca ticari malların değil insanların, kültürlerin ve fikirlerin taşınmasında da aracı bir rol oynamıştır. Doğu ile Batı kültürü arasındaki etkileşimi tarih boyunca sağlamış olan yol, alternatif güzergâhların bulunmasıyla birlikte önemini yitirmiş olmasına rağmen, Çin Halk Cumhuriyeti'nin “One Belt One Road(OBOR)” diye nitelendirdiği “Bir Kuşak Bir Yol” projesini açıklamasının ardından son yıllarda tekrar dünya gündemine girmiştir.¹²

Tarihi Büyük İpek Yolu, Güney Kafkasya ülkelerinden geçerek Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en kısa yoldur. İpek yolunun yenilenmesi fikri ilk olarak Sovyetler

¹² Erdal Tanas KARAGÖL, “Modern İpek Yolu Projesi”, **SETA Perspektif**, S. 174, Mayıs 2017, s.1-6.

Birliği'nin dağılmasından sonra Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru TRACECA projesi ile gündeme gelmiştir. Avrupa Birliği'nin hazırladığı TRACECA Programı, AB'nin desteği ile teknik yardım çerçevesinde gelişmekte olan ÷lkelere sunduğu özel bir projedir. Bu proje ile İpek Yolu eski önemini kazanması ve dünya ekonomisinin gelişimine katkı sağlaması hedeflenmiştir. Dünya ekonomisinin gelişimi incelendiğinde nasıl incelenirse incelenir ana hatlarıyla ekonomik ağrılık merkezinin doğuya doğru kaydığı ve bu akışın en önemli kısmının, finans, mal ve bilgi akış olarak ABD, Avrupa, Asya üçgeni üzerinde yoğunlaştığı gör÷lmektedir. Günümüzde, Asya ile Avrupa arasındaki mal ve eşya değiş tokuşu iki trilyon ABD dolarını geçmiştir. Sadece iki yüz milyar ABD doları, ulaşım masrafları için harcanmıştır ve ulaşımın önemi gitgide artmaktadır. Bu minvalde, Avrupa Birliği tarafından, zengin yer altı kaynaklarına sahip Orta Asya devletlerini Kafkaslar üzerinden Avrupa'ya ulaştırmayı hedefleyen ve ağrıklık olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerini içeren bir hat kurulması tasarlanmıştır. Doğu – Batı Koridoru olarak da nitelendirilen TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) projesi, uluslararası kurum ve kuruluşlardan büyük mali ve teknik destek alan, Avrasya bölgesi ulaşım koridoruyla ilgili büyük çaplı ilk projedir. Avrupa Birliği'nin yeni bağımsızlığını kazanan (Bağımsız Devletler Topluluğu-BDT) bu devletlere yönelik politikasını oluşturan ve bu politikanın temel taşlarından biri olan TRACECA projesi, "21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi" olarak adlandırılmıştır. Asya ile Avrupa arasında köprü vazifesi gören Türkiye'nin jeostratejik konumu, bu proje ile bir kez daha önemini göstermiş ve Türkiye bu projenin en önemli ortakları arasında gösterilmiştir. Bu ulaştırma koridorunda oluşan değerlerden Türkiye'nin de yarar sağlaması kaçınılmazdır. Avrupa'ya, alternatif bir ulaşım imkânı getirmesi nedeniyle stratejik önemi bulunan TRACECA projesi, ayrıca, Orta Asya ÷lkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını kurmasına ve tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline gelmesine zemin hazırlamayı hedeflemektedir. Demiryolu sayesinde tarihi "İpek Yolu'na yeniden önem kazandıracağı için "İpek Demiryolu" olarak nitelenen proje, İstanbul'dan boğazın altından Marmaray demiryolu tüneliyle Avrupa demiryolu ağına, doğuda ise Kazakistan üzerinden Çin demiryolu hatlarına bağlanacak şekilde planlanmıştır. Üç yıl içinde dört yüz milyon

dolar harcanması planlanan proje tamamlandığında, İngiltere'den hareket eden bir trenin Çin'e kadar kesintisiz bir şekilde gidebilmesi amaçlanmaktadır. Böylece Avrupa'yla Orta Asya arasındaki yük ve eşya taşımacılığının büyük oranda demiryolu vasıtasıyla gerçekleştirilmesi hedefleniyor. Demiryolu taşımacılığının genel anlamda diğer taşıma şekillerine kıyasla daha güvenli olması ve diğer ulaşım ağlarının üzerindeki yoğunluğu azaltmak amacıyla yatırımların büyük kısmı bu alana yönlendirilmesi planlanmaktadır.¹³

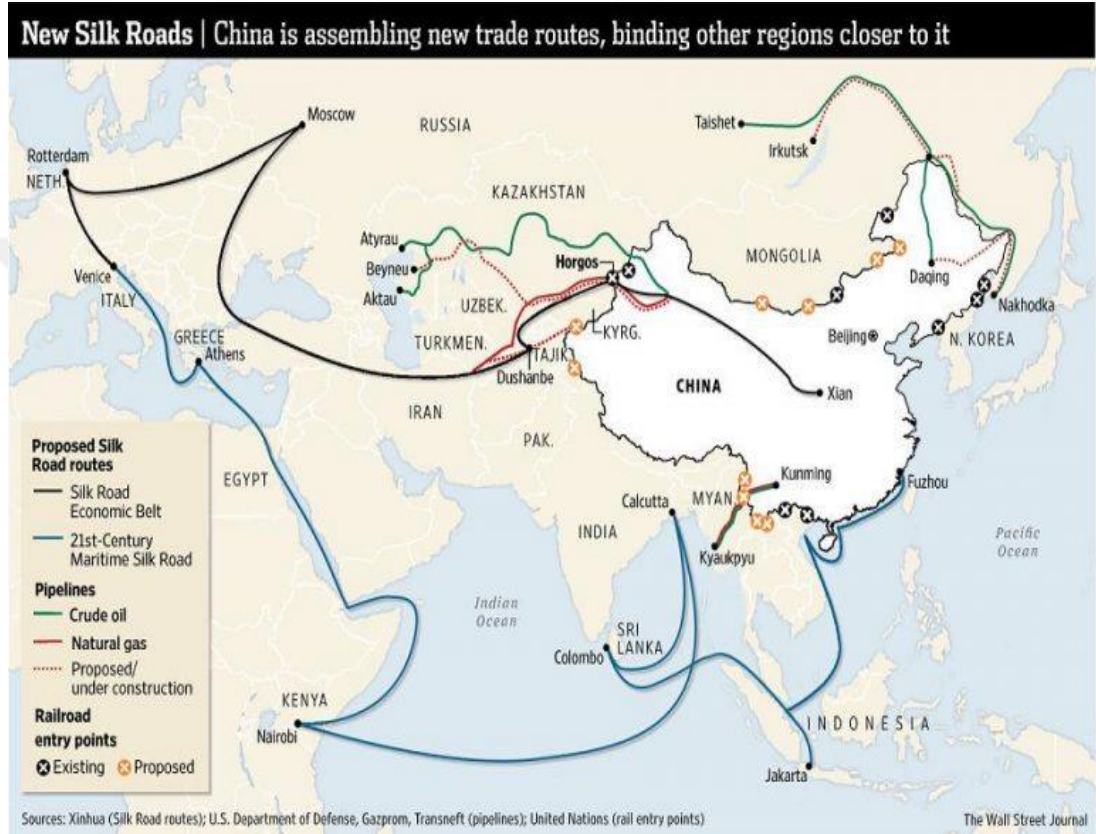
Ancak gerek Türkmenistan gibi bu koridorda önemli bazı ülkelerin projeye olumsuz yaklaşması gerekse de Avrupa Birliği'nin projeye gerekli desteği yeterince sunamaması üzerine TRACECA projesi beklenen etkiyi yaratmaktan çok uzak kalmıştır.

Bu bağlamda Çin'in reformlarının üçüncü aşamasının, Çin'in uluslararası ticarete olan genel yaklaşımında bir değişime işaret ettiğini belirterek, 2013 yılının Eylül ayında Şi'nin Orta Asya'ya gerçekleştirdiği 10 günlük ziyaret sırasında Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Şi Jinping'in büyük stratejisi olarak nitelendirilen Kuşak ve Yol Girişimi, duyuruldu. Çinli liderler, Başkan Şi Jinping ve Başbakan Li Keqiang, birlikte aralarında Çin'in yakın komşularının da bulunduğu 23 ülkeyi ziyaret etti. Çinli liderler, Çin'in komşuları başta olmak üzere: Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Rusya, Türkmenistan, Malezya, Brunei, Vietnam, Tayland, Hindistan ve Pakistan dâhil olmak üzere Asya, Avrupa ve Afrika'dan Latin Amerika ve Kuzey Amerika'ya kadar neredeyse her ülkeyi ziyaret etti ve Kuşak ve Yol projesini bu ülkelere tanıttı. Kuşak ve Yol projesi deniz yollarının yanı sıra kara yollarını da kapsamaktadır. Kara yolu üç ana hattan oluşmaktadır. Birinci hat, Orta Asya ve Rusya üzerinden geçerek Çin'i Avrupa'ya bağlıyor. İkinci hat, Orta ve Batı Asya üzerinden geçerek Çin'i Körfez bölgesi ve Akdeniz'e bağlıyor. Üçüncü hat, Çin'de başlayıp, Doğu ve Güney Asya ve Hint Okyanusu'na kadar devam ediyor. Deniz yolu ise iki ana hattan oluşuyor. Birinci hat, Çin'in kıyı limanlarından başlayarak Güney Çin Denizi üzerinden Hint Okyanusu'na

¹³ Erdinç TUTAR, Filiz TUTAR, Mehmet Vahit EREN: “Uluslararası Ulaşım Koridorunda Yeni Bir Açılım: TRACECA Projesi ve Türkiye”, **Mevzuat Dergisi**, S.139, Temmuz 2009, s.1-5.

ulaşıyor ve Avrupa sahillerinde bitiyor. İkinci hat ise Çin'in kıyı limanlarını Pasifik Okyanusu'nun güneyine bağlıyor.¹⁴

Şekil 1: Kuşak ve Yol Projesi Haritası



Kaynak: Ozan Örmeci, “Yeni İpek Yolu Projesi Nedir?”, Politika Akademisi, 2017, <http://politikaakademisi.org/2017/12/23/yeni-ipek-yolu-projesi-nedir/>, Erişim Tarihi: 10.11.2019.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinping’in, Eylül 2013’te ilk olarak “Yeni İpek Yolu Projesini” açıklamasının ardından “Bir Kuşak Bir Yol” olarak anılan ve son olarak “Kuşak ve Yol Girişimi” diye adlandırılan projeye göre, Çin’den Avrupa ve Afrika başta olmak üzere, Batı’ya uzanan yeni ticaret rotaları kurulması hedeflenmektedir. Planlanan proje sayesinde hem ihracat yolları çeşitlendirilmiş hem de ithalat yolları

¹⁴ Khadija KARİMİ, “Çin’in Orta Asya’da Ekonomik Diplomasisi: Yeni İpek Yolu Projesi”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2018, s.61.

üzerinde alternatifli bir seçeneğin tesis edilmesi beklenilmektedir. Eski İpek Yolu güzergahını izleyen kara hattı ise, projenin temel direğini oluşturacaktır.¹⁵

Bu çalışmada ise, tez konusuyla sınırlı olarak orta koridor güzergâhı ismiyle adlandırılan ve Hazar Denizi üzerinden geçen kara hattı olan tren yolu ele alınmaktadır.

2.1. Demir İpek Yolu Projesinin “Gümrük Politikaları” Açısından Önemi

Günümüzde Orta Asya’da yer alan ülkelerin en önemli dış ticaret engellerinden birisi ülkelerin dış ticaretinin maliyet açısından çok yüksek olmasıdır. Buna sebep olarak ise günümüzün en ekonomik navlun yöntemi olan denizyolu ile taşımacılık yapılamamasıdır. Serbest piyasa koşullarında dış ticaret yapmak için maliyet etkin bir politika ortaya koymak ve küresel piyasalarla rekabet edebilmek gerekmektedir. Orta Asya ülkelerinin maliyetini artıran en önemli unsur ise navlun işlemleridir. Bu noktada “Demir İpek Yolu Projesi” ortaya koymuş olduğu hedefler ile Orta Asya ülkelerinin navlun maliyetlerini azaltmak adına çok önemli bir görev üstlenmektedir. Proje kapsamında henüz hedeflenen koşulların gerçekleşmemiş olmasına karşın projenin tamamlanmasıyla birlikte ilerleyen aşamalarda bu maliyetlerin çok aşağıya inecek olması, güzergâh üzerinde yer alan tüm ülkelerin en büyük beklentileri arasında yer almaktadır.

Maliyetlerin dış ticaret açısından rekabet edilebilir bir düzeye gelmesiyle birlikte, projede yer alan ülkelerin dış ticarete serbestleşme yolunda önemli bir engel ortadan kalkmış olacaktır. Artan dış ticaret ile birlikte ülkelerin gümrük politikalarının da önem kazanacağı ve bu dış ticaretten daha çok faydalanmak adına ne tür gümrük politikası uygulamaları gerçekleştirecekleri de son derece önem arz etmektedir.

Yukarıda sayılan etkilerin dışında Çin Halk Cumhuriyeti’nin sahip olduğu muazzam üretim kapasitesinin diğer ülkeler üzerinde önemli bir baskı yaratmaktadır.

¹⁵ Hüseyin VODİNALI, “Modern İpek Yolu: Bir Türk Koridoru Kuşak ve Yol”, E. ‘Burcu Aktaş, Burak Kuru, Derviş Şentekin’ ,Kırmızı Kedi Yayınevi, Ocak 2018 İstanbul, S. 2, s.4-9.

Bu baskı neticesinde birçok devlet Çin Halk Cumhuriyeti'ne karşı çeşitli gümrük politikaları uygulamaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti ise bu politikaları güzergâh üzerinde yer alan ülkelerde serbest bölgeler oluşturarak ve üretiminin bir kısmını bu serbest bölgelere kaydırarak üretimlerine o ülkelerde yer alan serbest bölgeler üzerinden gerçekleştirmektedirler. Netice itibariyle bu da üretimin yapıldığı ülkenin gayri safi yurtiçi hasılası üzerinde ciddi bir artış sağlamaktadır. Ayrıca üretimin gerçekleştiği ülkeye işsizliğin azaltılması yönünde de çok önemli bir katkıda bulunmaktadır.

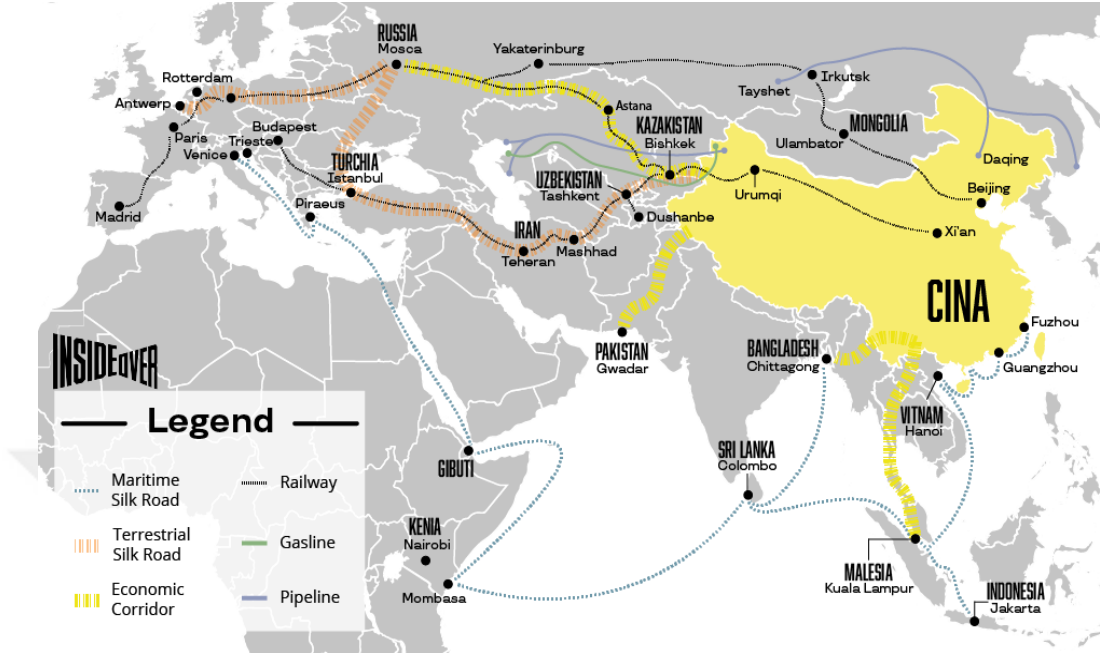
2.2. Demir İpekyolu Projesinde Yer Alan Ülkeler

Kuşak ve Yol projesi, rota üzerinde bulunan karayolu, demiryolu, petrol-gaz boru hatları ve diğer altyapı projelerinden oluşan bir ulaştırma ağı bütününden oluşmaktadır. Çin'deki Hangzhou'dan başlayıp, Beijing ve Urumçi'den geçtikten sonra Orta Asya'da, Özbekistan, Kazakistan, Tacikistan'ı kat ederek, Türkmenistan, Pakistan, İran'dan Türkiye'ye geçip, Sivas üzerinden İstanbul'a, oradan Balkanlar ve Kuzey ülkelerini aşarak Amsterdam ve Madrid'e kadar ulaştırmaktadır. Bu noktada Kuşak ve Yol projesini oluşturan beş rotadan üç tanesi İpek Yolu Ekonomi Kuşağı içinde bulunmaktadır. Çin'den başlayarak Orta Asya ve Rusya'dan geçip Avrupa'ya ulaşan hat, birinci hattı teşkil etmektedir. Orta Asya ve Güney Batı Asya'dan geçerek Basra Körfezi ve Akdeniz'e uzanan hat, ikinci hattı oluşturmakta; üçüncü hat olarak ise Çin'den başlayarak Güneydoğu Asya'yı takip edip Güney Asya ve Hint Okyanusu'na gelen güzergâh bulunmaktadır. Söz konusu rotaları incelediğimizde ise üç rotadan ikisinin; özelde Orta Asya'yı, genelde Avrasya'yı içerdiği görülmekte ve bu nedenle söz konusu coğrafyanın, İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nın inşa edilmesinde çekirdek alanı oluşturduğu anlaşılmaktadır.¹⁶

“Kuşak ve Yol İnisiyatifi” olarak da adlandırılan proje, çok geniş bir alanda çok büyük çaplı birçok alt projeden oluşmaktadır. Bu çalışmada tez konusu ile sınırlı olarak “Orta Koridor” biçiminde adlandırılan güzergâhta yer alan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ni kapsayan proje incelenmektedir.

¹⁶ Ceren HAKYEMEZ, “Hegemonya Kuramları Çerçevesinde Rusya ve Çin'in Avrasya Stratejilerinin Değerlendirilmesi”, *Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi*, 2019, s. 75.

Şekil 2 Kuşak ve Yol Girişimi Planlanan Rotalar



Kaynak: Pepe Escobar ve Alberto Bellotto, Inside Over, 2019, <http://www.insideover.com/economy/the-new-silk-roads-will-shape-the-21st-century.html>, Erişim tarihi: 19.08.2020.

Resmi olarak “Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomi Koridoru” adıyla ifade edilen Çin Halk Cumhuriyeti’nin “Orta Koridoru”, Avrasya’dan geçerek tarihi “İpek Yolu’nun” ana arterlerinin olduğu Asya, Kafkaslar ve Orta Doğu’dan geçmektedir. Bu sayede, ekonomik işbirliğini teşvik etmenin yanı sıra; Avrupa ve Çin’in uzak pazarlarını birbirine bağlayarak eski bir güç, kültür ve ticaret bağıni yeniden canlandırmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda Çin’in küresel politik ve ekonomik etkisini güçlendirmek, Çin’i bölgesel ekonomilere bağlamak ve Çin’in küresel çapta siyasi gücünün yükselişini kolaylaştırmaya yardımcı olmak için fırsat sunmaktadır.¹⁷

Orta Koridor kapsamında Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan, Azerbaycan, Gürcistan, İran, Irak ve Türkiye yer almaktadır.¹⁸ Ancak

¹⁷ Sefa ÇATAL, “Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve Türkiye’nin Ekonomi Güvenliği”, **Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Ankara 2019, s. 76.

¹⁸ İktibas Dergisi, <http://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-proje-dahil-olan-65-ulke-hangileri/>, Erişim Tarihi: 12.11.2019.

söz konusu koridor zamanla inşa edileceğinden, alternatif rotalar üzerinde de çalışmalar bulunmaktadır.

Şekil 3 Orta Koridor Alternatif Rotalar



Kaynak: <https://railynews.com/2013/12/new-silk-route-to-the-world-trade/>, Erişim Tarihi 19.08.2020.

Şekil 3’de yer alan iki farklı rota alternatif olarak oluşturulmuş olup ileride yaşanabilecek olumsuzluklar karşısında önlem olması amacıyla planlanmıştır. Yine bu rotaların kendi içlerinde de değişiklik yapılması ihtimali mevcuttur. Buna göre Hazar Denizi üzerinden geçen rota Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ile Türkiye üzerine gelmektedir.

2.3. Proje Kapsamında Yapılması Planlanan Yatırımlar

Günümüzde bir yıl içinde Çin’den Avrupa’ya gönderilen on milyona yakın konteyner yükünün yüzde doksan altısı denizyolu, yüzde dördü ise Kuzey Koridoru olarak adlandırılan Trans-Sibirya demiryolu hattı üzerinden gitmektedir. Orta Koridor Kuzey Koridoru ile karşılaştırıldığında iki bin kilometre daha kısa, maliyet açısından daha ucuz, coğrafya olarak daha kolay, iklim koşulları bakımından da daha elverişlidir. Bu sayede deniz yoluna ve alternatif güzergâhlara kıyasla ulaşım süresini üçte bir oranda azaltarak ürünlerin hedeflerine yaklaşık olarak on beş gün daha önce

varmasını sağlayacaktır. Türkiye, şimdiye kadar coğrafya kitaplarında okuttuğu ama bir türlü kullanamadığı coğrafi konum avantajını fırsata çevirmek ve bu koridoru tamamlamak için bu projeyi de bir fırsat olarak tanımlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte Çanakkale boğazı köprüsü, 3 Katlı Tüp Geçit Projesi, Filyos, Çandarlı ve Mersin limanları inşası ve Edirne-Kars hızlı tren ile bağlantıları demiryolu projesine yönelik çalışmaları, 2015 yılında Çin ile imzaladığı mutabakat çerçevesinde devam ettirmektedir.

Çin hükümetinin Bir Kuşak Bir Yol projesini açıklamasından bu yana proje kapsamında hedeflenen birçok yatırımın inşası hızla devam etmektedir. Çin Ticaret Bakanlığı tarafından açıklanan verilere göre Pekin hükümetinin Kuşak Yol' u açıkladığı 2013 yılından bu yana projeyi kabul eden ülkelere yaptığı yatırımlar yüz milyar doları geçti. 2013 ile 2018 yılları arasını kapsayan verilere göre Kuşak Yol' u onaylayan ülkelerden Çin'e gelen doğrudan yabancı yatırım miktarı da kırk sekiz milyar dolara ulaştı.¹⁹

Kuşak Yol Projesi ile Asya'yı Avrupa'nın en batısına kadar bağlayıp altmış beş ülkede işbirliğini canlandırmaya çalışan Çin, bu projede önemli bir eşiği daha geçti. Buna göre Çin Eximbank'ının verdiği Kuşak Yol Proje kredileri bir trilyon yuan barajını aştı. Bir trilyon yuan yaklaşık olarak yüz kırk dokuz milyar dolara denk gelmektedir.²⁰

Tüm bu veriler ışığında projenin, çok önemli altyapı yatırımlarına olanak sağlayacağı ve bu sayede gelişmekte olan veya az gelişmiş birçok ülkenin, maddi yetersizlikler yüzünden gerçekleştiremeyeceği onlarca yatırımın hayata geçmesini sağlayacağı düşünülmektedir. Gerçekleşen bu yatırımlar sayesinde ileriki dönemlerde ticaretin yapılabilirliğinin çok daha kolaylaşması beklenilmektedir.

2.4. Projeden Beklenenler

¹⁹Çin Haber, <https://cinhaber.net/1-kusak-1-yol/kusak-yol-yatirimlari-100-milyar-dolari-gecti-h3062.html>, Erişim Tarihi: 02.11.2019.

²⁰ Çin Haber, <https://cinhaber.net/1-kusak-1-yol/cinin-kusak-yol-kredileri-1-trilyon-yuani-asti-h801.html>, Erişim Tarihi: 01.12.2019.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinping ve çevresi söz konusu projeyle, ülkesinin son otuz yılda, ayrı coğrafi alanları arasında oluşan iktisadi gelişmişlik farklılıklarının neden olduğu toplumsal huzursuzluğu bertaraf etmek ve ekonomideki gerilemeyi durdurmak adına, tarihi ve geleneksel İpek Yolu’nu yeniden gündeme taşıyarak, ülkenin kalkınma süreçlerini merkezden çevreye yaymayı amaçlamaktadır. Bu anlamda oluşturulan Kuşak ve Yol projesi esasen; Cinping’in Eylül 2013’de Kazakistan’da yaptığı bir konuşma sırasında açıkladığı İpek Yolu Ekonomi Kuşağı’nın ve Ekim 2013’te Endonezya’da gerçekleştirilen bir toplantıda açıkladığı 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun birleştirilmesini hedefleyen bir çatı proje mahiyetindedir.

Eylül 2013’ de yapılan açıklamalardan sonra 28 Mart 2015’te Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı tarafından ortaklaşa bir eylem planı yayınlanarak Çin tarafından başlatılan bu girişimin, öngörülere ve bu proje kapsamında gösterilen çabalar açıklanmıştır. Bu bakış açısıyla hazırlanmış olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Müşterek İnşa Edilmesini Teşvik Yaklaşımı ve Faaliyetler” isimli proje çerçevesinde, tüm paydaşların çıkarını sağlamak üzere müzakere yoluyla ortaklaşa bir şekilde geliştirilmesi gereken çok paydaşlı sistematik bir proje şeklinde sunulmuştur.²¹

Kuşak ve Yol Projesi, Asya kıtası ile diğer komşu kıtaların ilişkilerini geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu kıtaların aralarındaki bağlantılarını geliştirmesi de son derece önem arz etmektedir. Kolay bir şekilde taşımacılık ve seyahat yapılması, insanların sık sık seyahat etmesini sağlayacaktır. İnsanların sıklıkla seyahat etmesi karşılıklı etkileşimi de artıracığından ülkeler arasındaki bağımlılığı da güçlendirecek ve toplumların kültürel değişimlerine yol açacaktır. Kuşak ve yol, güzergahı üzerinde yer alan ülkeler arasında birçok farklı alanda ortaklıklar oluşturmayı da öncüllerinden birisi olarak belirlemektedir. Aynı zamanda bu ortaklıkları geliştirerek

²¹ Ceren HAKYEMEZ, “hegemonya Kuramları Çerçevesinde Rusya ve Çin’in Avrasya Stratejilerinin Değerlendirilmesi”, **Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek lisans Tezi**, 2019 Giresun, s. 70-75.

söz konusu ülkeler arasında çok katmanlı olarak oluşturulan ilişkiler ağının birbirinden etkilenmeyen bir yapı meydana getirmesi gerekmektedir.

Bu ülkelerin öncüllerinden birisi de sürdürülebilir kalkınma hamlelerini gerçekleştirebilmektir. Ayrıca yine bu Girişim içerisinde; Proje kapsamındaki ülkelerin üretim kaynakları ve tüketim ihtiyaçları açısından kendilerine göre avantajlarının olduğu ve ekonomilerinin de birbirlerini karşılıklı olarak tamamladıkları belirtilmektedir. Bu kapsamda politika koordinasyonu, ulaşım ve ticaretin birbirine bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal bütünlük ve insanlar arasında doğrudan bağların oluşturulmasının desteklenmesi beş ana hedef olarak görülmektedir. Bu konularda ilerlenme sağlanması ve işbirliğinin güçlendirilmesi adına gerekli girişimlerin yapılması ve gelişmelerin hızlıca ilerlemesine çalışılmaktadır.²²

Politika koordinasyonunun sağlanması hedefi ile hükümetler arası işbirliğini arttırmak gayesi güdülmekte olup bu hedefe ulaşmak için ülkeler arasında iletişim mekanizmalarını geliştirmek gerekmektedir. Proje ile devletlerin ortak menfaatleri doğrultusunda hareket etmek, karşılıklı siyasi güveni tesis etmek ve işbirliğini arttırmak amacıyla farklı alanlarda yeni adımların atılması hedeflenmektedir. Aynı zamanda devletlerin olanaklarının geliştirilmesi adına devletlerin birbiri ile olan ilişkilerinin arttırılması ve özellikle ulaştırma altyapıları gibi ülkelerin sahip olduğu mevcut altyapıların birbirine birleşik bir yapıya sahip olmasına odaklanılmaktadır.

Çin yönetimine göre, Kuşak ve Yol güzergâhında bulunan ülkelerin, altyapılarının birbiri ile olan ilişkisini geliştirmek, standartlara uygun hale getirmek ve uluslararası ulaşım rotalarını tamamlamak üzere hep birlikte gayret göstermeleri gerekmektedir. Tek taraflı yapılacak uygulamaların projeden beklenen etkinin doğmasına engel olabileceği düşünülmektedir. Yatırım ve ticaretin önündeki engellerin ortadan kaldırılması ve buna ek olarak özel sektör ve yatırımcılara güvenli bir ortamın oluşturulması yoluyla yatırım ve ticaretin kolaylaştırması

²² Ceren HAKYEMEZ, “hegemonya Kuramları Çerçevesinde Rusya ve Çin’in Avrasya Stratejilerinin Değerlendirilmesi”, **Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek lisans Tezi**, 2019 Giresun, s. 70-79.

hedeflenmektedir. Proje güzergâhında bulunan ülkeler arasında serbest ticaret bölgeleri kurulması ve bu ülkeler arasında gümrük mevzuatının tek tipleştirilmesi de hedefler arasında yer almaktadır.²³

Finansal alt yapının geliştirilmesi ve bütünlüğün sağlanması ile para birimleri ve bankalar için istikrarlı bir ortam oluşacaktır. Aynı zamanda sağlam ve güvenli bir finansal sistem, yatırım ve kredi sistemi tesis edilerek Asya’da finansal işbirliğinin arttırılması da hedefler arasındadır. BRICS Kalkınma Bankası, İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası, Şanghay İşbirliği Organizasyonu gibi kurum ve kuruluşlar aracılığıyla proje güzergâhındaki ülkelerin finansal imkânlarının geliştirilmesi ve yapılacak yatırımlara kaynak sağlanması amacıyla bir tahvil piyasası oluşturulması öngörülmektedir.

Tüm bu gelişmelerin dışında kültürel ve akademik enformasyon paylaşımının, personel işbirliğinin; medya işbirliğinin sağlanması; yolcuların daha rahat seyahat edebilmesi ve gönüllü hizmetler konularındaki engellerin kaldırılması, öğrenci değişim programlarının çoğaltılması, turizm alanında işbirliğinin arttırılması gibi toplumları birbirine yakınlaştıracak birçok küçük ölçekli projeler de planlanmaktadır. Proje güzergâhında yer alan devletlerin birbirleri arasında daha fazla kültür yılı, televizyon haftaları, sanat festivalleri, kitap fuarları, film festivalleri düzenlemeleri öngörülmektedir. Sinema programları ve sinema çevirilerinde ortaklıklar kurulması, ortak radyo ve televizyon programları geliştirilmesi gibi projeler de uygulanması planlanan diğer hedefler arasında bulunmaktadır.²⁴

Kısacası Kuşak ve Yol Projesi, güzergah üzerinde yer alan ülkeler arasında ticaret temelleri üzerinde ancak sadece ticaret olmayan, kültürden iletişime, turizme kadar birçok farklı alanda ülkelerin entegrasyonunu da öngören çok boyutlu bir girişim olarak öngörülmektedir.

2.5. Projenin Riskleri

²³ Umut ERGUNSÜ, “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, *Asya Araştırmaları Dergisi*, Mayıs 2017, s. .3

²⁴ Umut ERGUNSÜ, “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, *Asya Araştırmaları Dergisi*, Mayıs 2017, s. 3-4.

Kuşak ve Yol Projesi için ülkelerin uygulama sürecinde karşılaşılabileceği problemler ya da maruz kalacağı riskler arasında; güvenlik problemleri, siyasi istikrarsızlık, ekonomik riskler, kredileri ödeme zorlukları, altyapı eksiklikleri öne çıkmaktadır. Bunlardan hangilerinin Çin Projesinin önünde engel teşkil edebileceği hususu tartışmalıdır ve proje uygulandıkça, zamanla kavranabileceklerdir. Fakat ÇHC için, Kuşak ve Yol Projesi'nin uygulanması aşamasında cevaplanması gereken en önemli risk; altyapı ekonomik yatırımlarının, yatırım yapılan bölgede siyasi istikrarı sağlayıp sağlayamayacağı meselesidir.²⁵

Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu projede hedeflediği gayelerine ulaşması uzun bir süre alacaktır. Girişimin başarıya ulaşması için birçok önemli zorluğun bertaraf edilmesi gerekmektedir. Bu zorluklara ÇHC açısından dış sebepler olarak bölge ülkeleri tarafından ÇHC'nin sahip olduğu düşünülen emperyalist hedeflerden kaynaklanan endişeleri ile proje rotasında yer alan ülkelerin iç gerilimleri ve kendi aralarındaki başta sınır problemleri olmak üzere diğer pek çok çatışma sebebinin olmasını gösterilebilir. Ayrıca başta ABD olmak üzere Dünya'da söz sahibi büyük güçlerin olumsuz yaklaşımları da buna eklenebilir. ÇHC'nin kendisinden kaynaklanan iç zorluklar olarak ise ÇHC içindeki bölgesel gelişmişlik farklılıkları, Çin'li şirketlerin girişim kapsamındaki projelerde alacağı rol ve bu projelerde karşılaşılabilecek engeller ve muhtemel yüksek işletim giderleri olmak üzere altı ana başlıkta irdelenebilir.²⁶

Güzergâh üzerinde yer alan ülkelerde Girişime şüpheyile yaklaşan kesimler arasında, Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak ve Yol projesini uygularken emperyalist hedefler gibi bilinenden farklı bir ajandaya sahip olabileceği veya iç piyasalarının ÇHC'nin görece düşük maliyetli mallarının istilasına uğrayacağı ve böylelikle iç üreticinin zarara uğrayacağı fikirleri oldukça yaygın olarak düşünülmektedir. Bunun dışında yeraltı ve yer üstü hammadde kaynaklarının ÇHC tarafından kullanılacağı endişeleri, projenin gerçekleşmesi yolunda başlıca engellerdir. Kuşak ve Yol

²⁵ Figen AYDIN, “Kuşak ve Yol Projesinin Ekonomi Politikası ve Türkistan”, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Eylül 2018.

²⁶ Umut ERGUNŞÜ, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’ Girişimini Gerçekleştirmenin Zorlukları – 1’’,**Çin Hakkında Her Şey**, Şubat 2016,s.3.

projesinin başarılı olması için Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin hayati derecede önemli yeri vardır. Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinde yer alan Girişime karşı muhalif görüşlere sahip bazı siyasetçilere göre, ÇHC'nin bu ülkelerdeki ekonomik varlığı arttıkça, daha çok Çin'li işçinin ülkelerine geleceğini, bu nedenle de yerel halk ve işletmelerin kazançlarının olumsuz yönde etkileneceğini, iç piyasaların gelişmekten çok gerileyeceği düşünülmektedir. Devletlerin Girişimden kaynaklanan kazanç dağılımının adil yapılmayacağı korkusu da ciddi bir engel olarak projenin önüne çıkmaktadır. Ayrıca Çin'li akademisyenlere göre, Çin'in siyasi güç alanını genişletmesinden hoşnut olmama ihtimalleri yüksek olan bu ülkeler, girişimde önemli bir rol üstlenmeleri durumunda bölgesel ve küresel güçlerle ilişkilerinin olumsuz yönde etkileneceğini ve bunu da ülkelerinin çıkarlarına karşı bir tehdit olarak düşünmektedirler.²⁷

Suriye, Irak ve Afganistan gibi çeşitli sebeplerle iç karmaşıklıklar bulunan ve Kuşak ve Yol güzergâhı üzerinde yer alıp da ekonomilerindeki serbest piyasa koşulları ve dışa açıklık seviyesi yeterli düzeylere ulaşamamış ülkelerde yatırım yapıp girişimde bulunmak büyük ölçüde zorluklar içermektedir. Diğer taraftan, daha eskilerden gelen sorunları, sınır anlaşmazlıkları ve dini farklılıkları olan devletleri de kapsayan bu proje kapsamında ülkeler arası bağlantıyı oluşturmak ve bu alanda tecrübe sahibi olmayan Çin diplomasisi açısından görev oldukça zorlaşacaktır. Amerika Birleşik Devletlerin' de önemli ölçüde, "ÇHC'nin 'Kuşak ve Yol' girişiminin ABD penceresinden bir tehdit olduğunu ve ÇHC'nin tek amacının proje kapsamında altyapı yatırımları yapmak olmadığını, bu yolla farklı amaçlara ulaşma hedefinde olduğunu düşünenler bulunmaktadır. Bu sebeple, ABD yönetimi tarafından, projeye gerekli finansmanı sağlayacak kuruluşlardan en önemlisi olarak gösterilen Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kuruluşuna destek vermemiştir. Buna ek olarak Avrupa ülkelerine de katılmamaları konusunda telkinlerde bulunmuştur. Bunun dışında, RF, Orta Asya'da ÇHC ile jeopolitik bir yarışa girmekten çekinmektedir. Hindistan ise Hint Okyanusu'ndaki etkisinin azalmasından endişe duymaktadır. Bu sebeplerle, söz konusu bu önemli bölgesel ve küresel güçlerin

²⁷ Lin Yueqin, "Kuşak ve Yol' Girişimi: Zorluklar ve Çözümleri", **Hunan Finans ve Ekonomi Üniversitesi Dergisi**, Nisan 2015, s. 11.

projeye dâhil olmayıp ya da faal olmayarak projenin gerçekleştirilmesine engel olacak şekilde politikalar uygulamaları ihtimali göz ardı edilmemelidir. Girişim, ÇHC içerisinde büyük ilgi ve alaka ile karşılanmış, hakkında birçok araştırma yapılmış ve yazı yazılmıştır yazılmaya da devam etmektedir. Tüm bunlara karşın, projeyi hayata geçirmek için gerekli olan bölgeler arası ve devlet kurumları arasındaki koordinasyon hâlen yeterli seviyelere gelememiştir. Koordinasyon sorunlarının devlet kurumları arasında ne kadar varsa özel sektör kuruluşları ilişkilerinde de o kadar mevcut olduğunu bilinmektedir. Mevcut bu durum, girişime katılacak özel sektör şirketleri açısından önemli sorunlar yaratma potansiyeli göstermektedir. Projenin en önemli gücü olacak olan Çin’li firmaların ciddi bir bölümü henüz küreselleşememiştir. Bu firmaların uluslararası serbest ticaret kuralları, uluslararası yönetim standartları ile ilgili bilgi eksikleri olduğu gibi proje onaylama, şeffaflık, finansal altyapı gibi konularda eksikleri, işletme noktasında esnek olamama gibi kurumsallaşma noktasında çok önemli sorunları mevcuttur. Çin’li birçok şirket yurt dışında faaliyet gösteriyor olsa da, bazıları henüz, çalıştıkları ülkelerin kültürü, gelenekleri, dinleri hakkında yeterli bilgiye sahip değiller. Ayrıca bu şirketler faaliyet gösterdikleri ülke halkını çalıştırmak yerine Çin’den kendi işçilerini getirdikleri için, faaliyette bulundukları ülkelerde endişeye sebep olarak kimi durumlarda faaliyet gösterdikleri ülkenin halkı ve devlet yöneticileri tarafından istenmeyen firmalar konumuna düşebilmektedirler. Ayrıca Çin’li firmaların “Kuşak ve Yol” girişiminden sağlayacakları fayda ve oluşan beklentileri, Çin’in bu girişim ile belirlediği hedeflerden farklılık gösterebilmektedir. Firmaların girişimden beklentileri daha çok mal ve eşya ihracatı ile hammadde kaynaklarının ithalatı yönündedir. Çinli firmalar, Çin’in belirlediği şekilde “Dışarıya Çıkma” hedefi doğrultusunda yurt dışında fabrika kurma, marka yaratma ve satış sonrası servis hizmet bağlantıları kurma gibi konularda çok istekli görünmemektedirler. Bu kapsamda yukarıda ifade edilen nedenlerin etkisiyle altyapı yatırımlarının inşa ve işletim giderlerinin hesaplanandan çok daha maliyetli olması ihtimali bulunmaktadır. Kuşak ve Yol girişimi çerçevesinde yatırımların maliyetinin doğru hesaplanabilmesi ve Kuşak ve Yol’ un geçeceği rotanın iyi etüt edilmesi gerekmektedir. Ayrıca güzergâhta yer alan ülkelerin aralarında mevcut olan sorunların ve bölgedeki

atışmaların, girişimin başarılı olup olmayacağı noktasında oluşacak risklerin başında gelmesi nedeniyle bu sorunlara çözüm üretilmesi büyük önem arz etmektedir.²⁸



²⁸Umut ERGUNSÜ, “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, **Çin Hakkında Her Şey**, Mayıs 2017, s. 7-8.

İKİNCİ BÖLÜM

3. TÜRKİYE’NİN GÜMRÜK POLİTİKALARI

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu günden bu yana zaman zaman değişen gümrük politikaları uygulamıştır. Ülkenin kurulduğu ilk yıllarda her ne kadar büyük ölçüde serbest piyasa koşullarının gerçekleştiği görülse de yine aynı yıllarda koruyucu gümrük politikaları uygulamaları da görülmektedir.

1929 Büyük buhran sonrasında dünya genelinde yaşanan ekonomik krizden Türkiye de etkilenmiştir. Kriz sonrasında birinci beş yıllık kalkınma planı kabul edilmiş ve uygulamada önemli kazanımlar elde edilmiştir. Bu çerçevede kısmen ithal ikameci politika benimsenmiş ve ithal girdi mallarına konulan yüksek gümrük vergileri yeni sanayi tesislerinin kurulması için kullanılmıştır. Özellikle ithal ikameci bir politika belirlenen bu dönemin devamında tüm dünyayı kasıp kavuran İkinci Dünya Savaşı bastırmış ve ekonomik gelişmeler arka plana atılmıştır.

1950’li yıllara geldiğimizde ise ülkede yaşanan iktidar değişikliği bütün politikaları olduğu gibi gümrük politikalarını da derinden etkilemiştir. Yeni durumda ülke ekonomisi, serbest piyasa koşullarında dışarıya daha açık, korumacılığı uygulamayan ve ithalata dayalı bir büyümeye sahne olmuştur. 1960 yılı itibariyle korumacılığın da ötesinde “İthal İkameci” bir politika benimsenmesi gündeme gelmiştir.²⁹

1980’li yıllarla birlikte ithal ikameci politikalar yerini “İhracata Dayalı Büyüme” modeline bırakmıştır. Ülkemizde ihracata dayalı büyüme modeli anlayışı günümüzde de geçerliliğini korumaktadır.

3.1. Tarihsel Süreçte Türkiye Gümrük Politikaları

Sanayi devrimi ile birlikte sermaye birikimi noktasında yetersiz kalan Osmanlı Devleti, bunun yanına bir de vermeye mecbur olduğu kapitülasyonları ekleyerek ülkenin, sanayileşen devletlerin pazarı haline gelerek başarısız bir gümrük politikası izlemesine yol açmıştır. Bu nedenle Türkiye Cumhuriyeti ise kurulduğu

²⁹ Yusuf İNTEPE, “Dünya’da Artan Korumacılık ve Türkiye’nin Dış Ticaret Politikası”, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2015, s. 5-12.

günlerde kapitülasyonlara ve ülkenin gümrük vergilerine bile el koyan Duyun-u Umumiye'nin faaliyetlerine son vermekle en önemli noktadan işe başlamak zorunda kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu aşamasında Lozan Antlaşmasında yer alan maddelerden dolayı beş yıl boyunca gümrük politikalarında herhangi bir değişiklik yapılamamıştır. Lozan antlaşmasında yer alan maddelere göre Batılı devletler bu geçiş süresi boyunca mallarını gümrüksüz olarak Türkiye'ye ihraç etmekte serbesttiler. 1928'de bu hükümlerin geçerliliğinin dolmasıyla birlikte koruyucu tedbirler içeren 1499 sayılı “Gümrük Tarife Kanunu” kanunlaştırılmıştır. Çıkarılan bu kanunla birlikte gümrük vergileri artırılmış ve iç piyasayı koruyucu hükümler hayata geçirilmiştir. Bu kanun aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nin gümrük teşkilatının da temellerini teşkil etmiştir. Bu kanunla birlikte ülkenin farklı sınır noktalarında da kaçakçılık fiillerinde artış başlamıştır. Bunun üzerine kaçakçılık fiillerine ağır cezalar getirilmiştir.³⁰

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ekonomik açıdan birçok olumsuzluğun yaşandığı bir dönemde gerçekleşmiştir. Dünya ekonomilerinde, “1929 Büyük Bunalımı”nın öncü dalgalanmaları görülürken, ulusal düzeyde geri bir iktisadi yapı ile birlikte, savaş yıkımlarının getirdiği olumsuzluklar da bu süreci ağırlaştırmıştır. Bu nedenle Dünya’da ve ülkede yaşanan olumsuzlukların üstesinden gelmek adına, 1923 tarihinde İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiştir. Söz konusu kongredeki temel amaç, ülkede gelişmiş bir üretim kapasitesinin kurulması ve yeni devletin ekonomi politikasının belirlenmesi olmuştur.³¹ Bununla bağlantılı olarak 1929 yılından itibaren de gümrük politikalarında korumacı bir yaklaşım benimsenmiştir.

1970 yılında o zaman ki adıyla Avrupa Topluluğu ile imzalanan katma protokol ile birlikte serbest ticaret yolunda önemli bir adım atılmış ve bu tarihten itibaren dış ticarete serbestleşme uygulamaları gittikçe yaygınlaşmıştır.

³⁰ İlhan ÇOPUR, “Gümrük Kaçakçılığıyla Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri; Türkiye Gümrükleri Üzerine Bir Araştırma”, **Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Mayıs 2014, s. 5-6.

³¹ Yusuf İNTEPE, “Dünya’da Artan Korumacılık ve Türkiye’nin Dış Ticaret Politikası”, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2015, s.10-27.

1996 yılında Avrupa Birliği ile gümrük birliği anlaşmasının imzalanması ile birlikte gümrük politikası olarak farklı bir aşamaya geçilmiştir. Bu anlaşma ile birlikte ilk yıllarda dış ticaret açığımız oldukça artmıştır. Ancak ülkeye gelen yabancı yatırım ve sıcak para ile birlikte bu kriz bir süre sonra atlatılmıştır. Bu süreçte değişen yaklaşım ve yaşanan gelişmeler ışığında, gümrük mevzuatımız da yenilenerek 4458 sayılı gümrük kanunu 2000 yılında yürürlüğe girmiştir.

Aslında Avrupa Birliği ile yapılan gümrük birliği anlaşmasının Türkiye açısından birçok olumsuz sonucu olmasına rağmen olumlu yanları da mevcuttur. Olumlu yanlarından en önemlisi Türk ihracatçısına belirli standartları sağlama yükümlülüğü de getirmesidir. Avrupa Birliğine ihracat yapmak isteyen ihracatçıların Avrupa Birliği CE standartlarını sağlama yükümlülüğü ile birlikte, üreticilerimizin ürettikleri ürünlerde kalite artışı gerçekleşmiştir. Kalitede yaşanan artış ise ihracatta nitelik ve nicelik olarak artış yaşanmasını sağlamıştır. Hem yapılan ihracatın kıymeti artmıştır hem de miktar olarak daha fazla ihracat yapılması sağlanmıştır. İhracatta elde edilen birim fiyatın yukarı yönlü artması ülkeye giren dövizin miktarının artmasının bir sonucudur. İşte bu kalite kontrolü aslında tam olarak gümrük politikalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Avrupa Birliği ile yapılan bu anlaşmadan sonra da özellikle Serbest Ticaret Anlaşmaları ile dış ticaretin yaygınlaştırılması ve ihracata dayalı büyüme modeli ile kalkınma hamlesi tamamlanmaya çalışılmaktadır.

3.2. Türkiye’de Gümrük İşlemlerinin Organizasyonu

Son yıllarda Türkiye’de artan dış ticaret hacmi sonucunda gümrükler de, artık kendini yenilemek ve bu ticaretin organizasyonunu sorunsuz bir şekilde nihayete erdirmek için, teknolojik gelişmelerden faydalanarak çalışmak durumunda kalmıştır. Bu kapsamda gümrük idareleri, teknolojik gelişmelerden en çok ve en hızlı faydalanan kurumların başında gelmektedir. İnternet altyapısı üzerinden gümrük işlemlerinin tesis edildiği “BİLGE” intranet sistemi, internet altyapısı üzerinden E-devlet aracılığıyla “Tek Pencere Sistemi” oluşturularak belgelerin kontrol aşamasında çok ciddi bir bürokratik engeli ortadan kaldırmıştır. Son olarak 2019 yılı

içerisinde ihracat beyannamelerinde kâğıtsız işlem uygulamasının başlaması ile gümrüklerdeki iş yoğunluğunun azaltılması hedeflenmektedir.

Bunun dışında, gümrüklerde yaşanan en önemli sorunlardan biri olan zaman kaybının da önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Kâğıtsız işlemlerde ihracat beyanı tamamen elektronik ortamda ve gümrük “BİLGE” sistemine bütünleşmiş bilgisayar programları aracılığıyla yapılabilmektedir. Bu sayede firma temsilcileri veya gümrük müşavirleri, gümrük idaresine gelmeden beyan işlemlerini tamamlayabilmektedir. Türkiye’de gümrük işlemleri ya doğrudan temsil ya da dolaylı temsil yoluyla yapılabilmektedir. Doğrudan temsilde ithalat veya ihracat yapacak firmanın imza yetkilisi gümrük idaresine dilekçe ile başvurarak ‘BİLGE’ sistemine tanıtılmakta olup işlem yapmak için firma adına şifre oluşturularak sistem üzerinden yetki kapsamında işlemler gerçekleştirilmektedir. Dolaylı temsilde ise, firmanın sözleşme imzaladığı gümrük müşavirliği tarafından firma adına işlem tesis edilmektedir. Doğrudan temsilde sorumlu tamamen firma iken, dolaylı temsilde firma ve gümrük müşavirliği müteselsil sorumluluk sahibi olmaktadır.

Bunun yanı sıra ithalat veya ihracat beyanname işlemleri tamamlandıktan sonra, transit işlemleri gerçekleştirilmektedir. Bu işlem de, lojistik kuruluşu gerçekleştirmektedir. Lojistik firmanın sahip olduğu yetki kapsamında sistem üzerinden transit refakat belgesi düzenlenmektedir. Eğer 4458 sayılı Gümrük Kanunu’na göre, eşyanın transitinde teminat, aranması gerekiyorsa eşyanın kıymeti üzerinden hesaplanan tutarda teminat, kefil kuruluş tarafından yatırılmaktadır. Belgeler onaylandıktan ve muayene kriterlerine göre işlemleri tamamlandıktan sonra, araca gümrük mührü tatbik edilmekte ve eşya hareket gümrük idaresinden varış gümrük idaresine doğru yola çıkarılmaktadır.

Gümrük Yönetmeliği’nde gümrük kontrol işlemleri gümrük idaresince belirlenen risk kriterleri çerçevesinde hatlara ayrılmaktadır. En risklisinden başlayarak hatlar; kırmızı, sarı, mavi ve yeşil hat olarak sınıflandırılmaktadır. Bu

hatlara ilişkin tanımlara aşağıda yer verilmiştir: ³²

- Kırmızı hat; eşyanın muayenesi ile birlikte belge kontrolünün de yapıldığı hattır.
- Sarı hat; muayeneye gerek görülmeksizin eşyaya ait beyanname ve eklerinin doğruluğunun ve birbiriyle uygunluğunun kontrol edildiği hattır.
- Mavi hat; Ticaret Bakanlığı'na belirlenen onaylanmış kişi statüsüne sahip kişilerin ihracatta yararlandığı, eşyanın çıkış işlemlerinin tamamlanmasından önce belge kontrolüne veya muayeneye tabi tutulmadığı hattır. Mavi hatta işlem gören ihracat beyannamelerine ilişkin beyanın kontrolü, eşyanın çıkış işlemlerinin tamamlanmasını müteakip Bakanlıkça belirlenen usul ve esaslar dâhilinde gerçekleştirilir.
- Yeşil hat; eşyanın belge kontrolüne veya muayeneye tabi tutulmadığı hattır.

Eşya ihracat eşyası ise sınırı terk edeceği yerde 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 180. Maddesi kapsamında muayene kriterleri çerçevesinde kontrol edilerek veya kontrol edilmeden ihracatı gerçekleştirilir ve eşya Türkiye gümrüklü sahasından dışarıya çıkartılır.

Eğer eşya ithalat eşyası ise hareket gümrük idaresinden varış gümrük idaresine sevk edilmektedir. Varış gümrük idaresi, eşyanın varmasından önce denizyolu, havayolu, karayolu veya demiryolu ile gelmesine göre belirli bir süre öncesinden gümrüğe özet beyan verilmek zorundadır. Özet beyan işlemi gerçekleştirildikten sonra gelen eşya için ya doğrudan ya da dolaylı temsilciler tarafından varış bildirimi yapılması gerekmektedir. Eşyaya, antrepo rejimi beyannamesi veya serbest dolaşıma giriş beyannamesi uygulanmaktadır. Yine 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'na göre eşya belge kontrolü veya fiziki kontrol seçeneklerinden biriyle kontrol edilmekte ve beyan ile tespitin uyumlu olması halinde, ayrıca rejim yönünden gerekli belgelerin tamamlanması durumunda, eşyanın gümrük vergilerinin tahsili yapılmaktadır. Daha sonra işlemleri tamamlanan eşya, beyanname türüne göre antrepoya alınmakta veya serbest dolaşıma girdirilmektedir.

³² Osman ŞAHPAZ, “Gümrük Kontrolü Uygulamalarının Kaçakçılık Üzerine Etkileri”, **Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2019, s. 10.

Eğer antrepoya alınmışsa, işlem süresi içerisinde serbest dolaşıma giriş beyannamesi açılmakta ve böylece eşyanın serbest dolaşıma giriş işlemleri tamamlanmaktadır.

Yukarıdaki bilgiler ışığında görüleceği üzere gümrük işlemlerinin tesis edilmesi esnasında, işin uzmanları tarafından yapılmasını gerektiren önemli birçok aşama bulunmaktadır. Bunun çok haklı sebepleri mevcuttur. Yükümlü işlemleri neticesinde ağır cezalarla muhatap olabilmektedir. Buna ilave olarak, 5607 Kaçakçılık Kanunu gereğince suç teşkil eden durumlarda da, sorumlular için çok ciddi önlemler bulunmaktadır. Dolayısıyla alanında yetkin kişilerin yapacağı iş ve işlemlerle bu prosedürlerin uygulanması hem zaman açısından hem de hataya dayalı yaptırımlarla karşılaşmamak adına önem arz etmektedir.

Türkiye’de gümrük işlemlerinin diğer Orta Asya ülkelerine göre kıyaslanması halinde daha şeffaf ve ulaşılabilir bir yapıda olduğunu söylenebilmektedir. Bunun yanı sıra Türkiye’nin jeostratejik konumundan kaynaklanan birçok önemli avantaja sahip olduğu ifade edilebilmektedir. Ülkenin birçok farklı konumunda sahip olduğu limanlar sayesinde demiryolu ile gelen yüklerin kolaylıkla dağıtımı yapılabilecektir. Ayrıca Türkiye, AB ile gümrük birliği kapsamında yer almasından dolayı birçok büyük pazara kolayca giriş imkânı tanımaktadır. Türkiye’de gümrük işlemleri tamamlanan mal ve eşyalar serbest dolaşım belgesi eşliğinde AB ve STA’ları sayesinde herhangi bir gümrük engeline takılmadan sadece standart kontrolünün yapılması ile birlikte satışa sunulabilmektedir.

3.3. Gümrük Birliği Ve Serbest Ticaret Anlaşmaları Kapsamında

Türkiye’nin Konumu

Uluslararası ticaretin yapısına ve tarihsel gelişimine bakıldığında, uluslararası ticaretin birbirine zıt iki olgu etrafında şekillendiği görülmektedir. Bunlardan birincisi ticaretin serbestleştirilmesine yönelik girişimler diğeri ise ülkelerin kendi ekonomilerini ve yerli üreticilerini korumak amacıyla ticarete belirli kurallar çerçevesinde getirdikleri kısıtlamalardır. Ticaretin serbestleştirilmesinin özellikle de gelişme yolundaki ülkelerin küresel pazara entegre olması açısından önemi büyüktür. Ticaretin serbestleştirilmesine ilişkin girişimlere bakıldığında bunun da kendi içinde

iki ayrı olgu etrafında şekillendiği görülmektedir: Bir tarafta ticaretin serbestleştirilmesine yönelik olarak DTÖ bünyesinde yürütülen çok taraflı müzakereler, diğer tarafta ise iki veya ikiden fazla ülkenin bir araya gelerek kendi aralarındaki ticareti serbestleştirdikleri ikili veya çok taraflı ekonomik bütünleşmeler.³³

1961 tarihli çalışmasında Balassa, ekonomik entegrasyonu ticaret engellerinin kaldırılması eylemi olarak tanımlamıştır.³⁴ Ekonomik entegrasyonların temel ve ortak karakteristiği, tarafların birbirlerine diğer ülkelere göre ayrıcalıklı bir ticaret politikası bir başka deyişle tercihli rejim uygulaması olarak özetlenebilir. Farklı derinliklerde olsa da hemen hemen tüm entegrasyonlarda gümrük politikasından kaynaklı tarife engellerinin azaltılması veya tamamen ortadan kaldırılması öngörülmektedir. Spektrum, anlaşmaya bağlı olarak taraflar arasındaki küçük boyuttaki bir tarife indiriminden tam ekonomik entegrasyona kadar değişebilmektedir.³⁵

Ekonomik entegrasyonlar içerisinde en sık rastlanılanı STA'lardır.³⁶ STA'nın taraflar arasında karşılıklı olarak vergi indirimi sağlamaya yönelik olması ancak diğer ülkelere karşı ortak bir tarife uygulanmasına ilişkin bir zorunluluk getirmemesi bu anlaşmaların taraflar arasında sonuçlandırılmasını kolaylaştırmaktadır. STA'lar nispeten yüzeysel entegrasyonlardır. Bugün tüm dünyada STA örneklerine sıklıkla rastlanılmaktadır. AB, MERCOSUR ve Güney Afrika Gümrük Birliği (SACU) gibi gümrük birliği örnekleri de bulunmakla birlikte bu entegrasyon türüne STA'lar kadar sık rastlanılmamaktadır. Gümrük birliğinde birlik dışındaki ülkelere ortak bir gümrük tarifesi uygulanması zorunluluğuna bağlı olarak taraflar arasında ticaret politikasının

³³ Özlem DEMİROĞLU, “Serbest Ticaret Anlaşmalarının Dış Ticarete Etkisi: Türkiye İçin Karşılaştırmalı Analiz”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul 2019, s. 5

³⁴ Balassa, B, *The European Union: Readings on the Theory and Practice of European Integration*, Editör: F. Nelsen, Alexander C.G. Stubb, Palgrave, London 1994, s.125-137.

³⁵ Snorri Thomas SNORASSON, *Asymmetric Economic Integration Size Characteristics of Economies, Trade Costs and Welfare*, Physica VerlagSpringer, Berlin 2012, s. 13-46.

³⁶ Sampson, G.P, *Regionalism, Multilateralism and Economic Integration: The Recent Experience*, Editör: G.P. Sampson, S. Woolcock, Hong Kong: United Nations University Press, 2003 Hong Kong, s. 3-18.

uyumlulaştırılması gümrük mevzuatının yeknesaklaştırılması gerekmekte olup bu da gümrük birliklerini STA'lara göre daha zor hale getirmektedir.³⁷

Ülkeleri STA veya tercihli ticarete dayanan diğer anlaşmaları imzalamaya iten sebepler İkinci Dünya Savaşını takip eden yıllarda ilk anlaşmalar imzalanmaya başladığı günden bu yana gündemde olan bir konu olmuştur. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kurulduğu günlerde tartışmalar konunun güvenlik ve barış gibi jeopolitik sebeplerine odaklanmıştır.³⁸

Jeopolitik sebeplere ilaveten günümüzde ülkelerin tercihli ticaret anlaşmalarına taraf olmalarının en önemli sebeplerinden biri de ekonomik refahın arttırılması isteğidir. STA'lar sonucunda üretici firmaların ürünleri için daha geniş bir pazara sahip olmaları, bu pazara vergisiz veya daha düşük bir vergi ödeyerek giriş imkânı olması, üretimdeki artışa bağlı olarak ölçek ekonomisi etkisinin ortaya çıkması, ülkeleri anlaşma imzalamaya yönlendiren ekonomik sebepler arasında sayılabilmektedir. Hizmetler veya kamu alımları gibi sektörlerde ticareti serbestleştirmek de bir başka sebep olarak değerlendirilebilir.³⁹

AB'ne üye olmak amacıyla başlatılan süreç dâhil olmak üzere Türkiye'nin serbest ticarete ihracata dayalı büyüme hedefi doğrultusunda en kritik hamlesi olan ve AB ile imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması ile birlikte olumlu ve olumsuz görüş ayrılıkları meydana gelmiştir. Avrupa Birliği ile 6 Mart 1995'te imzalanarak 01.01.1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) ile Gümrük Birliği gerçekleştirilerek tam üyelik yolunda müzakerelerin başlatılması kararlaştırılmıştır.⁴⁰ Bu karar ile birlikte iç piyasanın AB sanayisi ile rekabet edemeyeceği ve dış ticaret dengesinin bozulacağı yönünde olumsuz görüşler ile birlikte üretim süreçleri ve kalite altyapısında önemli gelişmeler sağlayacağı yönünde olumlu etkiler oluşturacağı yönünde farklı fikirler beyan edilmiştir.

³⁷Walter GOODE, "Negotiating Free Trade Agreements: A Guide", **Australian Government APEC Branch Department of Foreign Affairs and Trade Publication**, 2005 Canberra, s. 23-66.

³⁸Andreas DÜR, Manfred ELSIG, "The Purpose, Design and Effects of Preferential Trade Agreements", Editör: A. Dür, M. Elsig, Cambridge University Press, Cambridge 2015, s. 1-22.

³⁹ Ulaş CANDAŞ, "Çok Taraflılık mı İki Taraflılık mı? Tercihli Ticaret Anlaşmalarının Uluslararası Ticaret Sistemiyle İlişisine Dair Bir Değerlendirme", **Uluslararası Hukuk ve Politika**, Cilt 6, S. 22, s.55-76.

⁴⁰ Osman ÖZKOÇ, "Gümrük Birliğinin Türkiye Ekonomisine Etkileri", **Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Ordu 2019, s. 33.

Aslında tüm bu fikirlerin doğruluk payı bulunmasına karşın buradaki eksiklik her sektörde farklı rekabet şartlarının bulunması ve üretimde kullanılan farklı tekniklerden kaynaklanmaktadır. Emek yoğun sektörlerde AB'ye kıyasla Türkiye'nin daha fazla bir rekabet gücünün bulunduğu, emek gücü piyasasının daha ucuz olması nedeniyle Gümrük Birliği Anlaşmasından sonra, tarım ürünleri ihracatında ve emek yoğun sektörlerde dış ticaretimizde önemli bir artış yaşandığı görülmüştür. Ancak imzalanan anlaşma ile dış ticaret açığımız katlanarak artmaya devam etmiştir. Bunda da özellikle uluslararası piyasada rekabet gücümüzün düşük olduğu üretimde yoğun teknoloji gerektiren sektörlerde ciddi anlamda piyasa pazar kaybı yaşanması önemli rol oynamıştır.⁴¹

Türkiye, uzun süredir dış ticaret açığı veren ülkelerden biridir. Bunda ekonominin temellerinde yer alan birbirinden bağımsız pek çok farklı yapısal sorunun bulunması önemli bir etki yaratmaktadır. Özellikle Ar-Ge'ye yapılan yatırımların çok az olması ve yeterli miktarda ileri teknoloji ürünü üretilmemesi, üretimde daha çok katma değeri düşük ürünlerin ortaya konması dış ticaret açığını önemli ölçüde ortaya çıkarmaktadır.

4. AVRASYA ÜLKELERİ VE GÜMRÜK POLİTİKALARI

Çalışmamızda Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Özbekistan, Azerbaycan olmak üzere 5 ülke ve buna ek olarak Türkiye incelenecektir.

4.1. Kazakistan

Kazakistan Orta Asya'da yer alan Türk devletlerinden biridir. Kuzeyinde Rusya, Ural Dağları ve Güney Sibiry, doğusunda Moğolistan ve Doğu Türkistan, güneyinde Kırgızistan, Özbekistan, Aladağ, Tanrı Dağları ve Aral Gölü, batısında ise Hazar Denizi yer alır. Doğu ve batı sınırları arası 3000 km, kuzey ve güney sınırları arası 1500 km'dir. Yüzölçümü 2.717.300 km²'dir.⁴²

⁴¹ Kağan BAHÇEKAPILI, "Gümrük Birliği Teorisi ve Gümrük Birliğinin Türkiye Ekonomisine Etkisi", **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul 2006, s. 65-71.

⁴² İpekyolu Derneği, <https://www.ipekyoluasya.org/kazakistan-hakkinda-genel-bilgiler/>, Erişim Tarihi: 25.12.2019.

Yer altı ve yer üstü zenginlikleri bakımından çok önemli kaynaklara sahiptir. Orta Asya Cumhuriyetlerinden yalnızca Kazakistan iki büyük ülke yani Rusya (6846 km) ve Çin (1533 km) ile ortak sınıra sahiptir. Üstelik Hazar Denizi'ne de en büyük kıyısı olan (2340 km) ülke konumundadır. Kazakistan, zengin enerji kaynaklarına sahip olduğu gibi ülkede önemli bir sanayi altyapısı da bulunmaktadır. Ülke, topraklarının büyük bir kısmı tarımsal üretime elverişli olduğundan dolayı bölgenin en önemli tahıl üretim merkezidir.⁴³

Parlamenter rejime sahip bir cumhuriyet olan Kazakistan Cumhuriyeti devleti, 16 Aralık 1991 tarihinde Sovyetler Birliği'nden ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. Bu tarihten itibaren de Nursultan Nazarbayev başkanlığında yönetilmektedir. Nazarbayev, 1991 yılında göreve gelmiş, daha sonra Ocak 1999'da yedi yıllığına tekrar Cumhurbaşkanı olarak seçilmiştir. Nazarbayev, Aralık 2005'de gerçekleştirilen en son seçimde yeniden Cumhurbaşkanlığına seçilmiştir.

Yönetmel alanlarda cumhurbaşkanının yetkisiyle yapılan düzenlemeler, Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri ve Bakanlık kararları ile yapılmaktadır. Bununla beraber, Nur Sultan Nazarbayev, Kazakistan'ın politik istikrarında anahtar konumunda yer almaktadır. Nazarbayev'in özellikle 1995'den sonra Kazakistan'ın politik yapısı üzerindeki etkisi giderek artmıştır. Bunun sebebi ise, 1995 yılında gerçekleştirilen referandumlarda Nazarbayev oldukça etkili olmuştur. Bu gelişme sonrasında 30 Ağustos 1995 tarihinde cumhurbaşkanının yetkilerini genişleten Kazakistan'ın bağımsızlığı sonrasındaki ikinci anayasası kabul edilmiştir. Bu Anayasa metinlerine göre Kazakistan Cumhuriyeti demokratik, laik bir hukuk devleti olarak ifade edilmektedir.

Kasım 1998'de, parlamento, cumhurbaşkanının yetkisini artıran bir dizi karar almıştır. Bu kararlara göre cumhurbaşkanlığında yaş sınırı ve cumhurbaşkanının en fazla iki dönem seçilebilmesi sınırı kaldırılmıştır. Cumhurbaşkanlığının bir dönemlik görev süresi beş seneden yedi seneye çıkartılmıştır. Ayrıca cumhurbaşkanına

⁴³Abbas KARAĞAÇLI, "Kazakistan'ın Sosyoekonomik ve Siyasal Yapısı", <http://www.bilgesam.org/incele/185/-kazakistan%E2%80%99in-sosyoekonomik-ve-siyasal-yapisi/#.XgOGqKp0KUk>, Mart 2012, Erişim Tarihi: 25.12.2019.

dokunulmazlık hakkı tanınmıştır. 1994 yılında, Kazakistan'ın başkentinin Almatı'dan Astana'ya taşınması kararı Nur Sultan Nazarbayev tarafından alınmıştır. Taşınma ise Aralık 1997'de tamamlanmıştır. Tüm devlet kurumlarının Astana'ya taşınması ise 1998 yılında ancak tamamlanabilmiştir. Taşınma kararı devlet bütçesini oldukça etkilemiştir. 2005 yılında, anayasada yapılan değişiklikle Nur Sultan Nazarbayev'in görev süresi üzerindeki tüm kısıtlar kaldırılmıştır. Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in Mart 2019'da istifa etmiştir. Sonrasında Haziran 2019'da yapılan Cumhurbaşkanlığı seçiminde Kasım Cömert Tokayev galip gelmiş ve 12 Haziran 2019 tarihinde yemin etmiş ve görevinin başına geçmiştir. Yeni Cumhurbaşkanı Tokayev göreve geldikten kısa bir süre sonra başkent Astana'nın adı Nursultan olarak değiştirilmiştir. Kazakistan'da yasama organı iki kanatlı olarak parlamento ve senatodan oluşmaktadır. Senatoda kırk yedi üye bulunurken bunların otuz iki üyesi altı yıllığına seçilmektedir. Geri kalan on beş üye ise Cumhurbaşkanı tarafından atanarak gelmektedir. Parlamento ise yüz yedi üyeden oluşmakta ve bunların doksan sekizi halk tarafından seçilerek gelmektedir. Bunların dışında kalan dokuz üye ise ülkedeki etnik azınlıkları temsil eden Kazakistan Halkları Asamblesine ayrılmıştır.⁴⁴

Kazakistan, petrol ve doğal gaz rezervleri yönünden zengindir. Ülkenin petrol rezervleri doğal gaz rezervlerine göre daha fazladır. Kazakistan eski Sovyet Cumhuriyetleri içinde Rusya'dan sonra ikinci büyük petrol üreticisidir. Ülke ekonomisi büyük ölçüde petrol ihracatı gelirlerine dayalıdır. British Petroleum (BP) tarafından yayımlanan Statistical Review of World Energy isimli süreli yayının tahminlerine göre ülkenin toplam petrol rezervi 39,8 milyar varil civarındadır. Bu rakam, toplam dünya rezervinin yüzde 2,9'unu oluşturmaktadır. Ülkenin rezerv seviyesi Hazar Denizi'ndeki yeni bulunan rezervler ile birlikte giderek artış göstermektedir. Kazakistan'ın doğal gaz rezervi ise dünya toplam rezervinin yüzde birini oluşturmakta olup, toplam 1.8 trilyon metreküpe tekabül etmektedir. Ayrıca, ülke dünya kömür rezervinin de yüzde 3,9'una (33,6 milyar ton) sahiptir. Kazakistan altın rezervleri bakımından da zengin bir ülkedir. Ülkenin Vasilkovskoye madeninde

⁴⁴ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/kazakistan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi: 25.12.2019.

yaklaşık 370 ton altın rezervi bulunmaktadır. Ayrıca zengin demir filizi, bakır, krom, kurşun, tungsten, wolfram ve çinko yatakları da bulunmaktadır.⁴⁵

Zengin hammadde yatakları bulunan Kazakistan açısından Kuşak ve Yol Girişimi'nin en önemli kazançlarından birisi hammadde ihracatında RF'na olan bağımlılığını azaltması olacaktır. Mevcut durumda Avrasya Ekonomik Topluluğu(AET) üyesi olan ve RF, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Belarus ile Gümrük Birliği içerisinde bulunan Kazakistan, mevcut pazar alternatiflerini çeşitlendirmesiyle birlikte hem siyasi hem de ekonomik olarak önemli kazanımlar elde edecektir. Bu kazanım aynı zamanda güzergâh üzerinde yer alan ve hammadde ihtiyacı bulunan diğer ülkeler açısından da bir kazanç olarak görülmektedir. Ancak diğer ürünlerde, Kazakistan'ın rekabet gücünün düşük olması nedeniyle önemli bir kazanımı olması beklenmemektedir. Bu sebeplerle de Kazakistan'ın gümrük politikalarında uluslararası piyasalarda rekabet şansının yüksek olduğu maden ve enerji sektörünün kalkınmasını öncelikli olarak tercih edeceği ve bu sektörlerde yatırımları teşvik edici, üretimi artırıcı gümrük politikaları izleyeceği düşünülmektedir.

4.2. Türkmenistan

Türkmenistan Cumhuriyeti, Orta Asya'nın güneyinde yer almaktadır. Hazar Denizi kıyısında bulunan Türkmenistan, kuzeydoğudan Özbekistan, kuzeybatıdan Kazakistan, güneyden İran ve güneydoğudan Afganistan ile komşudur. Dört yüz seksen sekiz bin yüz km²'lik yüzölçümüne sahip olan Türkmenistan, yüzölçümü bakımından bağımsız devletler topluluğunun en büyük dördüncü devletidir. Ülke büyük ölçüde çöllerle kaplıdır. Kara Kum çölü ülke yüz ölçümünün yüzde seksenini kaplamaktadır. Ülkede Ceyhun, Tejen ve Murgab olmak üzere başlıca üç akarsu bulunmaktadır. Bin yüz kilometre uzunluğundaki Karakum kanalı tarım sektörü

⁴⁵ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/kazakistan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi: 25.12.2019.

açısından hayati önem arz etmektedir. Nüfusun yarısına yakını da kanal etrafında yerleşmiştir.⁴⁶

Türkmenistan, Sovyetler Birliğinin dağılmasının ardından 27 Ekim 1991 tarihinde bağımsızlığını kazanmış, bilahare “Türkmenbaşı” soyadını alan Saparmurat Niyazov, Devlet Başkanlığını üstlenmiştir. Bağımsızlığının ilk yıllarında yaşanan önemli bir gelişme, 12 Aralık 1995 tarihinde BM Genel Kurulunda alınan bir kararla Türkmenistan’a “Daimi Tarafsız Ülke” statüsünün tanınması olmuştur. Türkmenistan’da tarafsızlık, devletin en önemli ilkelerinden biri olarak kabul edilmekte, dış politika bu statü temelinde belirlenmektedir. Bu nedenle Türkmenistan, güvenlik ve askeri nitelikli ittifaklara katılmamakta, topraklarında yabancı askeri üsler kurulmasına veya topraklarının yabancı askeri güçler tarafından kullanılmasına izin vermemekte, tarafsızlık statüsünü zedeleyeceğini düşündüğü politikalardan kaçınmaktadır. Türkmenbaşı’nın 21 Aralık 2006 tarihinde hayatını kaybetmesinin ardından, dönemin en kıdemli Bakanlar Kurulu Başkan Yardımcısı Gurbangulu Berdimuhamedov, 11 Şubat 2007 tarihinde yapılan seçimlerle Türkmenistan’ın ikinci Devlet Başkanı seçilmiştir. Son olarak, 12 Şubat 2012 tarihinde yapılan Devlet Başkanlığı seçimlerini Gurbangulu Berdimuhamedov ikinci kez kazanmıştır.⁴⁷

Türkmenistan’ın en önemli doğal kaynakları petrol, doğal gaz, sülfür ve tuz olarak tespit edilmiştir. Türkmenistan önemli miktarda gaz ve petrol rezervlerine sahiptir. Başlıca gaz rezervleri ülkenin doğusunda, Amuderya havzasında yer almaktadır. Hazar Denizi yakınlarında da gaz rezervleri bulunmaktadır. Gaz rezervleri bakımından, Türkmenistan, eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri arasında Rusya’dan sonra gelmektedir. Bunun yanı sıra ülkede, hidrokarbon sanayinin geliştirilmesi yönünde önemli projeler ortaya koyulmaktadır. 2030 yılı itibarı ile doğal gaz üretiminin yılda iki yüz elli milyar metreküpe, ham petrol üretiminin ise yılda yüz on milyon tona çıkacağı tahmin edilmektedir. Yeterli boru hattı olmaması

⁴⁶ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/turkmenistan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi:25.12.2019.

⁴⁷ Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, <http://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 25.12.2019.

sebebiyle ihracat kapasitesinin arttırılamaması ve ülkedeki iş ortamının yeterince gelişmemiş olması sebebiyle hidrokarbon sanayinin gelişimi sınırlı düzeyde seyretmektedir. Devlet Başkanı Berdimuhamedov, yabancı yatırımcıları ülkenin boru hatları kapasitesinin arttırılması yönünde yatırıma teşvik etmek için çalışmalar yürütmektedir. Ülkenin Rusya'ya olan bağımlılığının sona erdirilmesi amacıyla Çin ve İran'a doğal gaz ulaştırılmasını sağlayacak boru hatları 2010 yılı başında faaliyete geçirilmiş olup, ülkenin doğal gazı için yeni satış alanları yaratılmış ve böylece Rusya'ya olan bağımlılık azaltılmıştır.⁴⁸

Türkmenistan'da tıpkı Kazakistan gibi özellikle enerji alanında sahip olduğu hidrokarbon kaynakları sayesinde hammadde açısından oldukça zengin bir ülke olarak kabul edilmektedir. Türkmenistan, son yıllarda gerçekleştirdiği önemli altyapı yatırımları sayesinde hâlihazırda mevcut olan satış pazarını eskisine kıyasla oldukça genişletmiş bulunmaktadır. Türkmenistan'ın coğrafi konumu ile paralel olarak uluslararası piyasalarda rekabet gücü oldukça zayıftır. Bunun yanı sıra Hazar Denizi üzerinde sahip olduğu ulaşım olanakları ve liman imkânı da önemli bir lojistik kazanç potansiyeli teşkil etmektedir.

Türkmenistan zengin hidrokarbon yatakları sayesinde ekonomik kalkınma çabalarını enerji piyasası üzerine bir politika kurarak takip etmektedir. Diğer ticari alanlarda ve sanayide çok önemli bir yatırıma sahip değildir. Sanayisinin diğer alanlarda yatırım almamasının sonucu olarak Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte ülkede özellikle gümrük politikalarında önemli bir değişiklik olması beklenmemektedir. Ancak tüm bu beklentiler siyasi istikrarın devam etmesi durumunda geçerli olacaktır. Siyasi yönden yaşanabilecek gelişmelerde özellikle iktidara gelecek hâkim görüşlerin sanayileşme alanında izleyeceği yol belirleyici olacaktır. Siyasi iktidarın iç piyasanın gelişmesini sağlayacak bir anlayışla hareket etmesi durumunda mevcut olan sermaye ile çok daha güzel bir gelişme kaydedebileceği düşünülmektedir. Bu durumda da gümrük politikalarında önemli bir değişiklik yapılması gerekmektedir.

⁴⁸ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/turkmenistan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi 25.12.2019.

4.3. Kırgızistan

Kırgız Cumhuriyeti, SSCB'nin dağılmasıyla 31 Ağustos 1991'de bağımsızlığını kazanmıştır. Coğrafi bakımdan Kırgızistan dünya okyanuslarından uzakta, Avrasya kıtasının merkezinde bulunan bir ülkedir. Kuzeyden güneye doğru 453.9 kilometre, batıdan doğuya doğru 925 kilometre, yüzölçümü ise 198.5 bin kilometre karedir ve yaklaşık olarak Portekiz, Hollanda, Belçika, İsviçre topraklarının toplamına eşittir. Bununla birlikte Kırgızistan Orta Asya topraklarının yüzde beşini, nüfusu bölge halkının yüzde dokuzunu, Gayrisafi Yurtiçi Hasılası bölge devletlerinkinin toplamının yüzde 6.5'ni oluşturmaktadır. Ülke topraklarının yüzde 4.2'sinde ormanlar, yüzde 4.4'ünde sular bulunmaktadır. Kırgızistan'ın komşu ülkelerle sınırı üç bin sekiz yüz yetmiş sekiz kilometredir ve Çin ile sekiz yüz elli sekiz km, Kazakistan ile bin elli bir km, Tacikistan ile sekiz yüz yetmiş kilometre ve Özbekistan ile 1099 kilometredir.⁴⁹

Kırgızistan bağımsızlığı kazandığı 1991 yılından sonra sosyal ve siyasi çok sayıda reform gerçekleştirmeye başlamıştır. Ülkede siyasi partilerin kurulması, toplumsal hareketlerin artması ve bağımsız medyanın oluşması teşvik edilmiştir. 1998 yılında gerçekleşen referandum sonucunda yeni kanun ve yasalar kabul edilmiştir (KC Stratejisi ve Planı 2002). 1990'dan 2005'e kadar Kırgızistan'ın Cumhurbaşkanı Askar Akaev olmuştur. 2005 yılının Mart ayında, parlamento seçimleri sonrasında ayaklanmalar neticesinde Askar Akayev istifa etmiştir. Devrim sonrası cumhurbaşkanı olarak K. Bakiyev gelmiştir.⁵⁰

Kırgızistan' da bağımsızlığını kazandığı günden sonra tıpkı diğer Orta Asya devletleri gibi “Başkanlık” sistemi ile yönetilmiştir. Nisan 2010'da başlayan halk ayaklanmaları ile Cumhurbaşkanı Bakiyev görevinden uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Haziran 2010 tarihinde muhalefet lideri Roza Otunbayeva başkanlığında yeni anayasa hazırlanmıştır. Kabul edilen bu yeni anayasa ile parlamenter sisteme

⁴⁹ Zynat ABDYLDAEVA, “Orta Asya Jeopolitiği ve Jeoeconomisinde Kırgızistan'ın Yeri”, **Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Sakarya 2019, s. 29.

⁵⁰ Myrzagul BAIALİEVA, “Orta Asya Ülkelerinin Yatırım Ortamı, Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Büyüme:Kırgızistan ve Kazakistan Örneği”, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, Ankara 2015, s. 30.

geçilmiş ve Ekim 2011 tarihinde siyasi geçiş süreci ile birlikte gerçekleştirilen Cumhurbaşkanlığı seçimlerinde yüzde altmış iki oy oranı alan Başbakan Almazbek Atambayev bu oy oranı ile ilk turda Cumhurbaşkanı seçilmiştir. Bununla birlikte Kırgızistan, Orta Asya’da Cumhurbaşkanlığı makamının demokratik seçimle el değiştirdiği ilk ülke olmuştur. Kabul edilen yeni anayasa ile birlikte, bir kişinin birden fazla dönem Cumhurbaşkanı seçilmesi engellenmiştir. Cumhurbaşkanlığı seçimleri altı yılda bir gerçekleştirilmektedir. Mevcut parlamenter yapıya rağmen Cumhurbaşkanı en güçlü siyasi aktördür. Ülkede Ekim 2015 tarihinde yüzde elli altı katılımı ile gerçekleştirilen genel seçimlerden sonra Cumhurbaşkanı Atambayev, genel seçimlerden birinci parti olarak çıkan Kırgızistan Sosyal Demokrat Partisi (SDPK) ve lideri Çınbay Tursunbekov’u 29 Ekim 2015 tarihinde hükümeti kurmakla görevlendirmiştir. SDPK, Kırgızistan Partisi, Ata Meken ve Önüggü Progress partileri tarafından “Jogorku Keneş’te (Kırgız Parlamentosu) İstikrar, Güven ve Yeni Fırsatlar” başlıklı koalisyon protokolü imzalanmış, Temir Sarıyev’in Başbakanlık görevini üstlendiği yeni hükümet 5 Kasım 2015’te göreve başlamıştır. 11 Nisan 2016 tarihinde Başbakan Sarıyev’in istifa etmesinin ardından, 13 Nisan 2016 tarihinde Sooronbay Ceenbekov Başbakanlığında yeni hükümet kurulmuştur. Kırgızistan’da 11 Aralık 2016 tarihinde anayasa değişikliğine ilişkin referandum ve yerel seçimler birlikte gerçekleştirilmiştir. Yüzde seksen oranında evet oyu kullanılan referandum sonuçlarına göre Kırgızistan anayasasında cumhurbaşkanının yetkilerini kısıma ve parlamentonun, dolayısıyla başbakanın yetkilerini arttırmaya yönelik değişiklikler kabul edilmiştir. 15 Ekim 2017 tarihinde gerçekleştirilen Cumhurbaşkanlığı Seçimleri sonucunda ise, Başbakanlık görevinden istifa ederek Cumhurbaşkanlığına aday olan Sooronbay Ceenbekov geçerli oyların yüzde elli beşini alarak seçimleri kazanmış ve 24 Kasım 2017 tarihinde görevine başlamıştır.⁵¹

Bağımsızlığına kavuştuktan sonra Kırgızistan’da eski Sovyet Ülkeleri ekonomisine kapalı bir şekilde entegre olmuş Kırgız ekonomisini uluslararası alana çıkarma çabaları başlatılmıştır. Öncelikle, dışa açık politika benimsenmesi ile beraber kurumsal ve hukuksal düzeyde yenilenmeler ve düzenlemeler yapılmıştır.

⁵¹ Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, <http://www.mfa.gov.tr/kirgizistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, Erişim: 25.12.2019.

Yabancı sermaye ve teknoloji akışını ülke içine çekmek amacıyla bazı serbest ticaret bölgeleri kurulmuştur. Benzer şekilde Gümrük Danışma Kurulu'nun, Maliye ve Ekonomi Bakanlığı'nda dış ticaret temsilcilerinin kurulması ülkelerle olan mal alım satımında kolaylık sağlamıştır. Bağımsızlığın ilk beş yılında dış ticarete önemli bir seviyede gerileme yaşanmıştır.⁵²

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Kırgızistan Sovyetler Birliği'nin kaynaklarından faydalanamamış, tüketimde düşüş yaşanmış ve kamu giderleri artmıştır. Bunun sonucu olarak 1995 yılına gelince Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) 1990'daki seviyesinin yarısına kadar inmiştir. Bütün ekonomik çıktılar kötüye gitmiş, yüksek enflasyon, yüksek işsizlik ve reel gelirde yaşanan düşüş yoksulluğun hızla artmasına sebep olmuştur. 1993 yılında ulusal para kullanıma girmiş, fiyatlar serbest bırakılmış, dış ticaret mevzuatı ile tarım sektöründe düzenlemeler yapılmış, varlıklar özelleştirilmiş ve ticaret serbestleştirilmesi çalışmaları taviz verilmeden gerçekleştirilmiştir. Tüm bu çalışmalar ve ekonomik politikadaki kararlı duruş sayesinde, ekonomi 1996 yılından itibaren normalleşmeye başlamıştır. 1998 yılında yaşanan Rusya Krizi sonrasında Kırgızistan ekonomik istikrara kavuşarak yılda yaklaşık yüzde beş oranında büyümüştür. Kırgızistan'da tarım ve madencilik sektörleri eskiden beri güçlü olarak faaliyet gösteren sektörlerdir. Bunların yanı sıra, enerji ve inşaat ile ulaştırma, ticaret ve hizmet sektörü alanlarında da düzenli bir büyüme göze çarpmaktadır.⁵³

Kırgızistan'ın denize kıyısı olmamasının yanı sıra demiryolu ve karayolu bakımından da yeterli seviyede ulaşım ağına sahip olmaması ve ithalata olan bağımlılığı, eski Sovyetler Birliği ülkeleri dışında ticaret ilişkilerinin gelişmesinde önemli bir engel oluşturmuştur. 1997 yılından itibaren, küresel piyasalarda artan altın fiyatları ve artan altın ihracatı sayesinde farklı pazarlara ulaşılmıştır. Ancak, altın ihracatına verilen önem nedeniyle de ihracatta ürün farklılaştırması sağlanamamıştır. Kırgız Cumhuriyeti 1998 yılında Dünya Ticaret Örgütüne katılarak Orta Asya

⁵² Zhazgul MAKKAMBAEVA, “Türkiye-Kırgızistan Dış ticareti ve Kırgızistan Ticaret Kültürü”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul 2019, s. 21.

⁵³Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/kirgizistan/ulke-profil/genel-ekonomik-durum>, Erişim Zamanı: 25.12.2019.

Cumhuriyetlerinde bu üyeliği gerçekleştiren ilk ülke olmuştur. Kırgızistan, Rusya Federasyonu, Kazakistan, Belarus ve Tacikistan'ı da içine alan Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun da bir üyesidir. Kırgızistan temelde liberal bir ekonomi ve ticaret politikası benimsemektedir. Kırgızistan ticaret yapısının bölgesel ağırlıklı olması bölge içerisindeki ikili veya ayrıcalıklı ticaret anlaşmalarını önemli kılmaktadır. Nitekim ülkeye gelen yabancı yatırımcıların büyük bölümü bölgeyi hedef olarak algılamaktadır. Kırgızistan'ın dünya ticaretinden aldığı pay oldukça düşük olup, on binde ikiye yakındır. İhracatının özellikle komşularının ithalat performansına bağımlı olduğu görülmektedir. Rusya Federasyonu'nda gerçekleşen 1998 krizinde rublenin kısa bir süre içerisinde ciddi değer kaybetmesiyle birlikte Rusya'nın ithalatında yaşanan düşüş ve bu düşüşün yarattığı domino etkisi ile birlikte Kazakistan'ın da Rusya'dan ithalatı azaltmak adına yüzde iki yüzlere ulaşan oranlarda gümrük vergisini artırmasına, Kırgızistan'ın ihracatını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu dönemde Rusya'dan ithalatın artarak devam etmesi, ödemeler dengesinde açık verilmesine neden olmuştur. Rusya krizi sırasında Orta Asya ülkeleri gümrüklerini kapatarak, yüksek tarifeler uygulamış ve korumacı bir politika izlemişlerdir. Bu dönemde, ülkeler arasında kurulmuş olan Gümrük Birliği uygulanamamış, gümrük sistemi çalışmaz hale gelmiştir. Kırgızistan ise bu gelişmede dışarıda kalmıştır. Kısa vadede çok zarar görmüş ancak gümrükleri kapatmak yerine batılı ülkeler ve Çin ile ticareti artırmaya gayret göstermiştir.⁵⁴

Demir ipek yolu ile birlikte Kırgızistan kendisi için en önemli sorunlardan birisi olan bölgeler arası gelişmişlik farkını azaltmayı planlamaktadır. Aşırı dağlık bir coğrafyaya sahip olan Kırgızistan için bir diğer önemli sorun da yeterli ulaşım alt yapısına sahip olamamaktır. Bu proje ile ülke içindeki kalkınma farklılıklarının giderilmesi beklenilmektedir. Ayrıca Orta Asya ülkeleri içerisinde serbest dış ticaret uygulamaları bakımından daha istikrarlı bir ülke olma konumunda ilerlemektedir. Bu nedenle de doğrudan yabancı yatırımlar için tercih edilebilir bir ülke olarak görülmektedir. Çin'li yatırımcılar için de serbest bölgelerde önemli yatırım avantajları sunmaktadır. Çin'e yakınlığı sayesinde de Çin'li firmalar tarafından

⁵⁴ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/kirgizistan/ulke-profil/dis-ticaret>, Erişim Zamanı: 25.12.2019.

yatırım yapılabilir bir ülke olarak görülmekte ve her geçen gün yabancı yatırımlar artmaktadır. Bu sayede Kırgızistan, ekonomisinde altına olan bağımlılığını azaltabilmeyi hedeflemektedir. Kırgızistan'ın gümrük politikalarında yatırımları teşvik eden ve serbest bölgeler üzerinden üretimi ve gayri safi yurt içi hasılayı artırıcı uygulamalara devam edeceği düşünülmektedir. Ayrıca kalkınmasını da ülke geneline yayarak bölgeler arası gelişmişlik farkını azaltmaya çalışacaktır.

4.4. Özbekistan

Orta Asya'nın ulaşım yollarının kesiştiği ve tüm bu yolların üzerinde merkez konumunda bulunan Özbekistan'ın komşuları Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Afganistan ve Türkmenistan'dır. Özbekistan'ın yüzölçümü dört yüz kırk yedi bin dört yüz kilometrekaredir. Ülke güneybatıdaki Ceyhun⁵⁵ ile kuzeydoğudaki Seyhun⁵⁶ ırmakları arasında uzanan ve karasal iklimin hüküm sürdüğü toprakların büyük bölümünü kapsar. Ülkenin kuzeyi ile güneyi arasında dokuz yüz yirmi beş km, doğusu ile batısı arasında ise bin dört yüz km bulunmaktadır. Sınırlarının toplam uzunluğu altı bin iki yüz yirmi bir km'dir. Özbekistan topraklarının yüzde 46'lık kısmı step ve bozkırlardan ve yüzde kırk biri de çöl ve diğer kurak arazilerden meydana gelmektedir. Özbekistan'ın toplam kara sahasının sadece yüzde 3'ü orman ve koruluk alanı oluştururken, yüzde onluk bir alanı ise tarıma elverişlidir. Buna rağmen ekilebilir ve dikilebilir alanların hemen hemen tamamı sulanabilmektedir. Bu özelliği sayesinde Özbekistan, Orta Asya cumhuriyetleri içinde en iyi sulu tarım yapılabilen ülke konumunda bulunmaktadır.⁵⁷

Özbekistan, Başkanlık sistemiyle yönetilmektedir. Yürütme erkinin başında bulunan Cumhurbaşkanı, aynı zamanda fiilen yasama ve yargı'yı da kontrol etmektedir. Özbekistan, bağımsızlığını kazandığı 1991 yılından 2016 yılına kadar Devlet Başkanı İslam Karimov tarafından yönetilmiştir. İslam Kerimov'un 2 Eylül 2016 tarihinde hayatını kaybetmesinin ardından 4 Aralık 2016 tarihinde yapılan

⁵⁵ Amuderya.

⁵⁶ Sirderya.

⁵⁷ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/ozbekistan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi: 26.12.2019.

Cumhurbaşkanlığı seçimlerini Şevket Mirziyoyev yüzde seksen sekiz oy oranıyla kazanmış ve Cumhurbaşkanlığı görevini üstlenmiştir.⁵⁸

Özbekistan yüzden fazla yeraltı maden çeşidine sahiptir. Bunlardan başlıcaları; altın, gümüş, bakır, çinko, kurşun, uranyum ve benzeri maden kaynaklarından meydana gelmektedir. Özbekistan'ın altın, volfram, doğal gaz ve diğer hammadde kaynakları bakımından önemli bir zenginliği mevcuttur. Özbekistan'ın sahip olduğu en önemli maden kaynağı altın yataklarıdır. Özbekistan, altın madenleri açısından dünyada dördüncü sırada bulunmaktadır. Altın üretiminde ise Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri içinde Rusya'dan sonra ikinci sırada, dünyada ise dokuzuncu sırada bulunmaktadır. Ülkedeki altın madenlerinin merkezi Nevai vilayetindeki Muruntov yerleşkesidir. Yaklaşık yirmi yıl önce burada altın bulunmuş ve işlenmeye başlanmıştır. Muruntov altın madeni, açık usulde altın kazılan Endonezya'daki "Grosberg" yatağından sonra dünyada en büyük ikinci sıradaki altın yatağıdır. Özbekistan'ın bir diğer önemli doğal kaynağı ise bakırdır. Özbekistan'ın toplam bakır rezervleri bir milyon üç yüz bin ton olarak hesaplanmaktadır. Toplam rezerv bakımından dünyada onuncu sırada gelmektedir. Ülkede yaklaşık kırk yıl daha ticari anlamda verimli bir şekilde işletilebileceği öngörülen bakır madenleri, aynı zamanda ülkenin önemli ihrac kalemleri arasında bulunmaktadır. Dünyadaki uranyum üretiminin yedinci büyük üreticisi ve ihracat açısından ise beşinci ihracatçısı olan Özbekistan'da 2006 yılında, uranyum üretimi iki bin iki yüz yetmiş ton olarak tespit edilmiştir. Özbekistan'ın ortalama yıllık iki bin üç yüz ton olan uranyum üretimi 2011 yılında üç bin tonun üzerine çıkarılmıştır. Özbekistan'ın bilinen uranyum rezervleri ise yüz seksen beş bin beş yüz ton civarındadır. Bu madenlerin dışında, Özbekistan topraklarında, çok miktarda tuz kaynakları, mermer, alüminyum, granit, değerli taşlar ve inşaat malzemeleri hammaddesi bulunmaktadır. Kalitesi açısından dünyaca meşhur Gazdan mermer yatağı Özbekistan'da bulunmaktadır. Bu mermerler bir çok sektörde hammadde olarak kullanılmaktadır. Ayrıca çakmak taşı, seramik, porselen mineralleri gibi farklı

⁵⁸ Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, <http://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 26.12.2019.

hammadeler de vardır. Manganez, demir, ve krom yatakları mevcut olup, bunları işlemek için Bekabad şehrinde bir metalurji fabrikası kurulmuştur.⁵⁹

Özbekistan kendisi bakımından stratejik ürünler olan pamuk ve pamuk ürünleri, altın, petrol ve gaz gibi ürünlerde fiyatları kontrol altında tutmaktadır. Bu nedenlerle iç ve dış ticareti de çok sıkı bir şekilde takip etmektedir. Gümrük politikası olarak özellikle tarife dışı yöntemlerden kota uygulamasını sıklıkla kullanmaktadır. Ülkede işsizlik oldukça yüksek oranlara ulaşmaktadır. Bunun bir sonucu olarak yurt dışına işçi göçü vermektedir. Özellikle Rusya'da çok sayıda Özbekistan vatandaşı işçi bulunmaktadır. Özbekistan jeostratejik konumu itibarıyla oldukça önemli bir kavşak noktasında bulunmasına rağmen özellikle siyasi baskılar ve istikrarsızlıklar nedeniyle yabancı yatırımlarda istenilen seviyelere gelememiştir. Ülkedeki ekonomik istatistiklerin birçoğunun da gerçeği yansıtmadığı düşünülmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi, Özbekistan için son derece önemlidir. Komşularıyla birçok problemi bulunan Özbekistan bu proje ile birlikte birçok sorununa çözüm sağlayabilir. Özellikle iş gücü piyasasının düşük ücretlerde bulunması sayesinde birçok yabancı yatırımı ülkeye çekme kapasitesine sahiptir. Yine bu sayede ihracatını da kolaylıkla artırabilir ve navlun maliyetlerinin düşmesi sayesinde uluslararası piyasalarda rekabet gücünü de artırması beklenmektedir.⁶⁰

4.5. Azerbaycan

Kafkasların hâkim noktası üzerinde bulunan Azerbaycan Cumhuriyeti, Büyük Kafkaslar ile Küçük Kafkaslar arasında geçiş konumunda yer almaktadır. Bölgenin en önemli özelliklerinden birisi tarihi öneme haiz geçit ve ticaret yolları üzerinde yer almasıdır. Kuzeyinde dört yüz seksen kilometre sınır ile Gürcistan ve üç yüz doksan kilometre sınır ile Rusya Federasyonu'na bağlı Dağıstan Özerk Cumhuriyeti bulunmaktadır. Güneyinde ise yedi yüz elli altı kilometre sınır ile İran İslam Cumhuriyeti bulunurken, batısında bin yedi kilometre ile en uzun sınıra sahip olduğu Ermenistan yer almaktadır. Türkiye Cumhuriyeti ile de Nahcivan Özerk Cumhuriyeti

⁵⁹ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/ozbekistan/ulke-profil/genel-ekonomik-durum>, Erişim Tarihi: 26.12.2019.

⁶⁰ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/ozbekistan/ulke-profil/genel-ekonomik-durum>, Erişim Tarihi: 02.12.2019.

arasında on bir kilometre uzunluğunda ortak sınırı bulunmaktadır. Doğusunda ise Hazar denizi bulunmaktadır. Azerbaycan dünyanın çok değişik sayıda iklim tiplerine sahip olan ender ülkelerden birisidir. Doğu ve orta kısımları alçak ve düzlük olduğu ve Hazar denizinin etkisi altında kaldığı için, kışları ılık, yazları ise çok sıcak geçmektedir. Güney doğu bölgesinde ise nemli subtropikal iklim hâkimdir. Bölgeye düşen yıllık yağış bin iki yüz ile bin dört yüz milimetre arasındadır. Diğer bölgeler de ise, kurak ve yarı kurak bir iklim hâkimdir. Tarımsal faaliyetler genellikle Aras ve Kür nehirleri etrafında gerçekleştirilmektedir.⁶¹

31 Ağustos 1991 tarihinde, Azerbaycan Parlamentosu tarafından ülkenin bağımsızlığı tüm dünyaya ilan edilmiştir. Meclis, 18 Ekim 1991 tarihinde de bağımsızlık kanununu yasalaştırarak kabul etmiştir. Azerbaycan, 1991'den Kasım 1995 tarihine kadar 1991'de kabul edilen bu bağımsızlık kanunun verdiği yetkiyle idare edilmiştir. Günümüzde ise Azerbaycan, Kasım 1995 tarihinde halkoyuna sunulan ve yüzde doksan iki evet oyu ile kabul edilen anayasa ile idare edilmektedir. Bu anayasaya göre ülkenin yönetim şekli cumhuriyettir. Ülke “Başkanlık” sistemi ile yönetilmekte ve ülkede, Cumhurbaşkanı seçimi beş yılda bir olmak üzere tekrarlanmaktadır.⁶²

Azerbaycan bağımsızlığını kazandığı 1991 tarihinden bu yana gümrüklerde korumacı bir politika uygulamıştır. Azerbaycan'ın ihracatının büyük kısmı petrol ve petrol türevlerinden oluştuğu için ihracatında genel olarak bir sorun yaşamamaktadır. İhracatında büyük bir sıkıntı yaşamamakla birlikte kıymet yönünden petrol fiyatlarında oluşan dalgalanmalar önemli değişiklikler meydana getirmektedir.

Bunun dışında ithalatta ise genel anlamda korumacı bir politika izlemektedir. Tarife dışı engeller sıkça uygulanmaktadır. Birçok eşyanın ithalatı esnasında yetkilendirilmiş sınırlı sayıdaki firmaların tercih edilmesini sağlama yönünde vergilerde değişiklik yaşanmaktadır. Bu sebeple de ithalat aşamasında ithalata yetkili ve vergi indirimine sahip firmalar dışında rekabet etme şansı bulunmaktadır

⁶¹ Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/azerbaycan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi: 26.12.2019.

⁶² Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/azerbaycan/ulke-profil/genel-bilgiler>, Erişim Tarihi: 26.12.2019.

İthalatının büyük bölümü mamul maddelerden oluşmaktadır. Ayrıca Azerbaycan ile Kazakistan, Belarus, Özbekistan, Moldova, Tacikistan, Kırgızistan, Rusya, Ukrayna, Gürcistan ve Türkmenistan arasında STA bulunmakta olup bu ülkeler karşı vergi muafiyeti tanınmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte navlun maliyetlerinde yaşanacak düşüşün de dış ticarete ithalat yönünde bir artışa sebep olacağı öngörülmektedir.⁶³



⁶³Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-asya/azerbaycan/ulke-profil/dis-ticaret-politikasi-ve-vergiler>, Erişim Tarihi: 07.12.2019.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

5. MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN TAMAMLANMASI SONRASINDA GÜMRÜK POLİTİKALARI AÇISINDAN MUHTEMEL TEHDİTLER

Çin'in yeni pazarlara alternatif ulaşım yolları araması ve ülke içerisinde ki bölgeler arası kalkınmışlık farklılıklarının giderilmesi yönündeki çabalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmış bir fikirdir. Buna ek olarak Çin açısından onlarca daha farklı kazanç sağlayacağı da öngörülmektedir. Ayrıca Çin'in artan siyasi ve ekonomik gücünü ve küresel hegemonyasını yaygınlaştırması için de Çin tarafından önemli bir fırsat sunmaktadır. Çin'in kazan kazan olarak nitelendirdiği bu Girişim bazı kesimler tarafından ise tehdit olarak algılanabilmektedir. Bu tehditlerden gümrük politikalarını ilgilendirebilecek olanları değerlendirmeye çalışılacaktır.

5.1. Türkiye Açısından Muhtemel Tehditler

Türkiye sahip olduğu konum itibariyle çok kritik bir kavşak konumunda bulunmaktadır. Gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında ticaret yollarının tam ortasında kavşak konumunda bulunmaktadır. Bu bölge uzun yıllar boyunca ticaret yollarının merkezi olmayı başarmıştır. Ancak sanayi devrimi, coğrafi keşiflerin yaşanması ve Ümit Burnu'nun keşfi ile birlikte nispeten ucuz ve güvenli olan denizyolu taşımacılığı önemini artırmıştır. Bu gelişmelerle birlikte ulaşım güzergâhları yer değiştirmiş, ticaret politikaları farklı bir evreye taşınmıştır. Günümüzde de tam böyle bir gelişmeye şahitlik etmekteyiz. Gelişen teknoloji ve mühendislik imkânları sayesinde imkânsız gibi görülen ve çok maliyetli olan kara yolları ve demir yolları çok daha ucuz maliyetlerle kolayca inşa edilebilmektedir. Bu gelişmeler sadece Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında değil aynı zamanda tüm dünyada yaşanmaktadır. İngiltere ve Fransa arasındaki Manş Tüneli de bu kapsamda tarif edilebilecek yatırımlardan birisidir. Yine Türkiye üzerinde de Marmaray Projesi benzer şekilde deniz altından inşa edilmiş bir ulaşım ağı olarak dikkat çekmektedir. Tüm bu gelişmelerin hızlı tren seferleri ile birleştirilmesi sonrasında yük taşımacılığının daha hızlı ve daha güvenli olması ile taşımacılıkta tercih edilen konuma gelecektir. Ancak bu Girişim önündeki en önemli engel yapılması gereken

yatırımlardır. Güzergâh üzerinde tamamlanması gereken birçok aşama bulunmaktadır. Türkiye üzerine düşen kısımlarda çok hızlı bir şekilde çalışmalarını tamamlamaya gayret göstermektedir. Bunun ilk aşaması olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesi tamamlanarak hizmete açılmıştır. Avrupa ile kesintisiz demiryolunu sağlayacak olan Marmaray Tüp Geçit Projesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Hızlı tren taşımacılığı ve lojistik merkezler ile liman inşaatlarında çalışmalar devam etmektedir.

Tüm bu gelişmelerin yanında Türkiye açısından en büyük tehditlerden birisi küresel güç mücadelelerinin ortasında kalması olarak düşünülebilir. Asya-Pasifik hattında denizyolu taşımacılığı ve enerji kaynaklarını kontrol altında tutmaya çalışan ABD ile ve Orta Asya üzerinde hegemonya kurmaya çalışan Rusya kaynaklı gerilimler ülkemiz adına dış ticarete ve gümrük politikalarında önemli sonuçlar doğurabilecektir.

5.2. Avrasya Ülkeleri Açısından Muhtemel Tehditler

Türkiye için geçerli olan sebepler Orta Asya ülkeleri için çok daha önem arz etmektedir. Özellikle SSCB'nin dağılmasından sonra RF ile ABD arasında kalan ülkeler önemli siyasi değişiklikler yaşamışlardır. Bu siyasi değişikliklerin bir sonucu olarak dış politika başta olmak üzere iç ticarete, dış ticarete ve gümrük politikalarında önemli değişikliklere gitmek zorunda kalmışlardır. Yaşanan her gelişmenin de farklı sonuçları olmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte bu değişimlere bir yenisi eklenecektir. Özellikle Orta Asya ülkelerinin başta petrol ve doğal gaz olmak üzere hammadde kaynaklarını kendi kontrolü altında tutmak isteyen RF'nun bu alanda yeni inşa edilecek petrol ve doğal gaz boru hatlarına tepki vermesi beklenebilir. Ayrıca küresel piyasalarda en büyük petrol ihracatçısı konumuna gelen ve enerji yolları üzerinde de kontrol sağlamayı amaçlayan ABD'nin de yeni inşa edilecek bu petrol ve doğal gaz boru hatlarına olumsuz tepki vermesi beklenebilir. Yine hasım ülkelere karşı çevreleme politikası uygulayan ABD, Çin için de son yıllarda bir çevreleme politikası uygulamaları yapmaktadır. ABD, Asya-Pasifik çizgisinde deniz ticaret yolları üzerinde ve ticaret geçiş noktalarında Çin'in etkisini kırmaya çaba göstermektedir. ABD, Güney Kore ve Japonya ile işbirliği içerisinde

bölge üzerinde çeşitli askeri faaliyetlerde bulunmaktadır. İşte Çin'de tüm bu faaliyetlere alternatif olarak ticaretini ABD'nin kontrol altında tutamayacağı Orta Asya üzerinden gerçekleştirerek herhangi bir çevreleme politikasını etkisiz kılmak istemektedir. ABD'de bazı düşüncelere göre, Kuşak ve Yol Girişimi güzergahında istikrarı bozucu unsurlara destek verilerek başta güvensizleştirme, sonrasında ise Girişimi etkisiz kılacak düşmanlıkları besleme şeklinde hareket edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Böyle bir gelişme de olağan şekilde Girişim'e tehdit olarak ortaya çıkacaktır.

Orta Asya'da merkez konumda yer alan ve birçok ülke ile sınırı bulunan Afganistan uzun yıllardır istikrar sorunu yaşamaktadır. Önce SSCB sonrasında ise ABD tarafından işgale uğrayan Afganistan bölgede terör için önemli bir besleyici konumunda görülmektedir. Afganistan'da gelişen terör faaliyetlerinin bölgede özellikle Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yer alan ülkelere sıçraması ihtimali Orta Asya ülkeleri için en büyük tehlikelerden birisi olarak görülmektedir.

SONUÇ

Teknolojik gelişmeler ve küresel çaptaki sermaye hareketlerinin artmasıyla birlikte ülkelerin dış ticaretlerinde de önemli bir artış yaşanmıştır. Uluslararası şirketlerin bütçeleri birçok ülkenin bütçesinden çok daha fazla miktardadır. Bu sebeple sermaye akışının engellenmediği serbest piyasalarda uluslararası şirketlerin hareketleri yıkıcı ya da yapıcı yönde büyük etkiler oluşturabilmektedir. Bu etkilerin ülkelere zarar vermesini engellemek ve belirli kurallar etrafında şekillendirmek üzere Dünya Ticaret Örgütü üzerinden üye ülkelerle birlikte bir takım çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan günümüze kadar Dünya Ticaret Örgütü üzerinden yapılan görüşmeler sonucunda dış ticarete bazı standartlar üzerinde uzlaşıya varılmıştır ve günümüzde DTÖ'ye üye olmak isteyen ülkeler bu şartları yerine getirmek ile yükümlüdürler. Ancak her ülke kendi çıkarları doğrultusunda yer yer farklı kurallar ile dış ticarete engellemeler veya sübvansiyonlar yapmaktadırlar. Bunların organize bir şekilde dış ticarete kullanılması ve bu sayede dış ticarete yön verilmesinde gümrük politikalarının önemli katkıları bulunmaktadır. Ayrıca gümrük politikaları, ülkelerin kalkınmaları ve bölgeler arası kalkınma farklılıklarını gidermek için de kullanılmaktadır.

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi ile hem dış ticaretine yön vermeyi hem de bölgeler arası kalkınmışlık farklılıklarını gidermeyi bunun yanı sıra siyasi gücünün etkisini yaymayı ve ürettiği ürünün pazarlanmasında ki engelleri ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Bu sayede dünyanın en büyük pazarlarına kolaylıkla ulaşım sağlayabilecektir. Aynı zamanda başta enerji hammaddeleri olmak üzere ihtiyaçlarını da tek bir kaynağa bağımlı kalmadan temin edebilecektir.

Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte küresel anlamda gümrük politikalarını etkileyecek bir devinim olur mu bunu kestirebilmek çok mümkün olmamakla birlikte özellikle Orta Asya ülkelerinin dış ticaretleri ve gümrük politikalarında kısa sürede olmasa da uzun vadede bir değişiklik gerçekleştireceği düşünülmektedir. Orta Asya ülkelerine gelen doğrudan yabancı yatırımlarda önemli bir artış gerçekleşmesi

öngörülmektedir. Bu doğrudan yabancı yatırımlar Çin kaynaklı olabileceği gibi AB kaynaklı da olması muhtemeldir. Nüfusun oldukça yoğun ve hareketli olduğu iki bölge arasında gerçekleşecek olan proje, güzergâhta yer alan her ülkeye farklı kazanımlar sağlamaktadır. Bu sebeple birçok ülke kendisi açısından bir fırsat olarak gördüğü Kuşak ve Yol Girişimini günümüzde desteklemektedir. Ancak projeye olumlu yaklaşan bu ülkeler, zamanla ortaya çıkması muhtemel başta siyasi ve ekonomik risk ve tehditlerin ülkelere karşı oluşturacağı baskı ve zorlamalar veya çıkar çatışmaları neticesinde bu Girişim' e destek vermeye devam edip etmeyecekleri Girişim' in geleceği açısından son derece önem arz etmektedir.

Son olarak, uzun yıllardır yaygınlaşarak devam eden serbest dış ticaret politikaları günümüzde hala bazı engellerle karşılaşabilmektedir. Serbest dış ticareti en çok önemseyen ve savunan ülke olan ABD, Çin'e karşı korumacı gümrük politikaları uygulayabilmekte ve tarife dışı engellerle dış ticarete yön verebilmektedir. Ancak Çin gibi yıllarca korumacı politikalar uygulayan bir ülke bunun tersi olarak dış ticarete serbestleşmeyi savunabilmektedir. Buradan şu sonuca ulaşılabilmektedir ki her ülke dış ticarete ve gümrük politikalarında kendi çıkarlarını en üst düzeyde korumaya çalışmaktadır. Bu açıdan baktığımız zaman hem ABD'nin tarife dışı engellerini hem de Çin'in serbest dış ticareti savunması kolaylıkla anlaşılabilir. Çin, son yıllarda yaşadığı ekonomik kalkınma ve üretim gücündeki ciddi artış ve küresel piyasalardaki rekabet gücü sayesinde çok önemli kazanımlar elde etmiştir. Bu kazanımlarını devam ettirebilmek adına ürettiği ürünleri pazarlamaya devam etmesi gerekmektedir.

ABD'nin Asya-Pasifik bölgesinde ticaret yolları üzerinde oluşturduğu baskı ve Çin'in enerji ve hammadde kaynaklarını engelleme çabalarını tehdit olarak algılayan Çin, ürettiği ürünleri en hızlı ve en güvenli şekilde pazarlayabilmek için yeni yollar aramaktadır ve bu yolu Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında inşa etmeyi planlamaktadır. Ancak Çin'in sahip olduğu nüfus ve ekonomik gücü bir tehdit olarak kullanması ve özellikle ülke dışında üstlendiği ihalelerde kendi işçisini götürmesi gibi bazı sorunları bulunmaktadır. Çin kültürü ile Orta Asya devletlerinin kültürleri

birbirinden oldukça farklıdır. Orta Asya devletleri bu ve benzeri şekilde kültürel çatışmalara yol açacak nüfus hareketlerini olumlu karşılamamaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında gümrük politikalarının ne şekilde etkileneceğini projenin tamamlanıp tamamlanmayacağı ve inşa sürecinde karşılaşılan zorluklar belirleyecektir. Siyasi, askeri ve ekonomik olarak güçlü konumda bulunan ve bu projenin mevcut konumlarını olumsuz etkileyeceğini düşünen devletlerin kendi çıkarlarını korumak adına yapacakları hamleler de Girişim için önemli bir engel kapasitesi taşımaktadır.

Proje tamamlandıktan sonra ülkeler arası gelişmişlik farkının azalması hedeflenmektedir. Orta Asya ülkelerinin, ulaşım koridorlarının açılması sayesinde ekonomilerinde toparlanma olması ve bu ülkelerde yeni yatırım fırsatlarının gündeme gelmesi beklenilmektedir. Her ülkenin kendi çıkarını en üst seviyeye taşıma gereksinimi nedeniyle gümrük politikalarında tarife dışı önlemlerin ve dolayısıyla korumacı politikaların artarak uygulanmaya devam edeceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

KİTAP

BALASSA, Bela, **The European Union: Readings on the Theory and Practice of European Integration**, Brent F. Nelsen, Alexander C-G. Stubb (Eds.), London Palgrave, 1994.

KARLUK, Rıdvan, **Uluslararası Ekonomi Teori ve Politika**, 7. Baskı, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2003.

SAMPSON, G.P, **Regionalism, Multilateralism and Economic Integration: The Recent Experience**, Editör: G.P. Sampson, S. Woolcock, Hong Kong: United Nations University Press, Hong Kong, 2003.

SEYİDOĞLU, Halil, **Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama**,16. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul, 2007.

SNORRASON, Snorri Thomas, **Asymmetric Economic Integration Size Characteristics of Economies: Trade Costs and Welfare**, Physica Verlagspringer, Berlin, 2012.

TEZ

ABDYLDÆVA, Zynat, Orta Asya Jeopolitiği ve Jeoekonomisinde Kırgızistan'ın Yeri, Sakarya 2019.

ABUTALİPOV, Murat, Kazakistan-Rusya-Belarus Gümrük Birliği Anlaşmasının Kazakistan'ın Dış Ticareti Üzerine Etkisi, Antalya, 2016.

AKTAŞ, Samet, Bir Kuşak Bir Yol Projesi Özelinde Çin'in Yeni Süper Güç Olabilme Kapasitesi, Ankara, 2019.

ALIEV, Bekhruz, Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Türkiye-Tacikistan Dış Ticareti: İstanbul Ve Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli Üzerine Bir Araştırma, Antalya, 2019.

ASLAN, Sevinç, Enerji Ticaret Yollarına Jeopolitik Yaklaşım: Kuşak Ve Yol İnisiyatifi Örneği, İstanbul, 2019.

AYDIN, Figen, Kuşak ve Yol Projesinin Ekonomi Politikası ve Türkistan, 2018

BAHÇEKAPILI, Kağan, Gümrük Birliği Teorisi ve Gümrük Birliğinin Türkiye Ekonomisine Etkisi, İstanbul 2006.

BAİALİEVA, Myrzagul, Orta Asya Ülkelerinin Yatırım Ortamı, Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Büyüme: Kırgızistan ve Kazakistan Örneği, Ankara 2015.

ÇATAL, Sefa, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve Türkiye'nin Ekonomi Güvenliği, Ankara, 2019.

ÇOPUR, İlhan, Gümrük Kaçakçılığıyla Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri; Türkiye Gümrükleri Üzerine Bir Araştırma, Mayıs 2014.

ÇOR, Zeynep, Uluslararası Ticaret, Türkiye Avrupa Birliği İlişkileri Ve Gümrük İşlemleri Uygulaması, İstanbul, 2016.

DEMİROĞLU, Özlem, Serbest Ticaret Anlaşmalarının Dış Ticarete Etkisi: Türkiye İçin Karşılaştırmalı Analiz, İstanbul, 2019.

FA, Yonggui, Bir Kuşak, Bir Yol" Projesinin Avrasya Turizmüne Potansiyel Etkileri, Antalya, 2019.

GUNYASHEV, Elman, Kazakistan Lojistik Sektörü Ve Sektör Paydaşlarının Lojistik Köy ile İlgili Görüşlerinin SWOT Analiz ile Değerlendirilmesi, Eskişehir, 2016.

HAKYEMEZ, Ceren, Hegemonya Kuramları Çerçevesinde Rusya ve Çin'in Avrasya Stratejilerinin Değerlendirilmesi, Giresun, 2019, s. 75.

İNTEPE, Yusuf, Dünya’da Artan Korumacılık ve Türkiye’nin Dış Ticaret Politikası, Haziran, 2015.

KARİMİ, Khadija, Çin’in Orta Asya’da Ekonomik Diplomasisi: Yeni İpek Yolu Projesi, İstanbul, 2018, s 61.

KİRACI, İsmail, China’s Belt And Road Initiative And Its Possible Outcomes On Global Politics From A Neo-Gramscian Perspective, İstanbul, 2019.

KYZY, Guldarkhan Makhamatzhan, Kırgızistan’ın Dış Ticaret Modeli ve Avrasya Gümrük Birliğinden Beklentiler, İstanbul, 2017.

MAKKAMBAEVA, Zhazgul, Türkiye-Kırgızistan Dış ticareti ve Kırgızistan Ticaret Kültürü, İstanbul 2019.

MAMMADOV, Umid, Azerbaycan’da Gümrük Politikaları, Haziran 2019.

MYRADOV, Dovletgeldi, 2000’lerden İtibaren Çin’in Yükselişinin Orta Asya’daki Etkilerine Realist Ve Liberal Bir Yaklaşım: Türkmenistan Ve Kazakistan Örnekleri, İstanbul, 2017.

ÖZKOÇ, Osman, Gümrük Birliğinin Türkiye Ekonomisine Etkileri, 2019.

SEYMEN, Dilek Aykut, Dış Ticarete Yeni Korumacı Eğilimler ve Türk Dış Ticareti Açısından Değerlendirilmesi, İzmir, 2000.

SHANG, Congcong, Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile Türkiye, Ankara, 2017.

ŞAHİN, Mehmet, Atatürk Dönemi Gümrük Politikaları Ve Uygulamaları, Erzurum, 2019.

ŞAHPAZ, Osman, Gümrük Kontrolü Uygulamalarının Kaçakçılık Üzerine Etkileri, Haziran, 2019.

TEKBAŞ, Murat, Dünya ve Türkiye’de Yeni Korumacılık Politikaları, Gaziantep, 2014.

UÇAR, Umut Ulaş, Stratejik Dış Ticaret Politikaları Ve Uluslararası Rekabet Gücü, İstanbul, 2017.

YAĞMUR, Devrim, Doğal Kaynak Laneti Ve Kazakistan'ın Ekonomik Politikaları, Ankara, 2019.

YAŞAR, Muhammed, Ekonomik Büyüme İle Dış Ticaret Politikaları Arasındaki İlişki: Türkiye Ekonomisinde Serbest Ticaret İle Korumacı Politikaların Karşılaştırılması, Gaziantep, 2018.

MAKALE

AŞÇI, Süleyman Adil, “Piyasa Ekonomisi ve Türk Cumhuriyetleri: Sovyetler Birliği'nin Dağılmasından Sonraki Süreç Üzerine Bir Değerlendirme”, **İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi**, Cilt 1, S.1, 2016, s. 57-72.

CANDAŞ, Ulaş, “Çok Taraflılık mı İki Taraflılık mı? Tercihli Ticaret Anlaşmalarının Uluslararası Ticaret Sistemiyle İlişkisine Dair Bir Değerlendirme”, **Uluslararası Hukuk ve Politika**, Cilt 6, S. 22, s.55-76.

ÇAVUŞ, Tuba, “Dış Politikada Yumuşak Güç Kavramı ve Türkiye'nin Yumuşak Güç Kullanımı”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 2, S. 2, Ocak 2012, s. 25.

DÜR, Andreas, ELSİG, Manfred, “The Purpose, Design and Effects of Preferential Trade Agreements”, Editör: A. Dür, M. Elsig, **Cambridge University Press, Cambridge** 2015, s. 1-22.

ERGUNSÜ, Umut, “İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, **Asya Araştırmaları Dergisi**, Mayıs 2017, s. .3

ERGUNSÜ, Umut, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu' Girişimini Gerçekleştirmenin Zorlukları – 1”, **Çin Hakkında Her Şey**, Şubat 2016, s.3.

GOODE, Walter, ‘‘Negotiating Free Trade Agreements: A Guide’’, **Australian Government APEC Branch Department of Foreign Affairs and Trade Publication**, Canberra, 2005.

KARAAĞAÇLI, Abbas, ‘‘Kazakistan’ın Sosyoekonomik ve Siyasal Yapısı’’ , **Bilgesam**, Mart 2012, Erişim Tarihi: 25.12.2019.

KARAGÖL, Erdal Tanas, ‘‘Modern İpek Yolu Projesi’’, **SETA Perspektif**, S. 174, Mayıs 2017, s. 1-7.

TUTAR, Erdiñ, TUTAR, Filiz, EREN, Mehmet Vahit, ‘‘Uluslararası Ulaşım Koridorunda Yeni Bir Açılım: TRACECA Projesi ve Türkiye’’, **Mevzuat Dergisi**, Yıl:12, S. 139, Temmuz 2009.

VODİNALI, Hüseyin, ‘‘Modern İpekyolu: Bir Türk Koridoru Kuşak ve Yol’’, ed. Burcu Aktaş, Burak Kuru, Derviş Şentekin, **Kırmızı Kedi Yayınevi**, S. 2, İstanbul, Ocak 2018, s. 7-12.

YUEQİN, Lin, ‘‘Kuşak ve Yol’ Girişimi: Zorluklar ve Çözümleri’’, **Hunan Finans ve Ekonomi Üniversitesi Dergisi**, Nisan 2015, s. 11.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

İktibas Dergisi, Web: <http://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-projeye-dahil-olan-65-ulke-hangileri/> (Erişim Tarihi: 12.11.2019)

Gümrük TV, Web: <https://www.gumruktv.com.tr/advalorem-vergi-sistemi-nedir> (Erişim Tarihi: 09.12.2019)

İktibas Dergisi, Web: <http://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-projeye-dahil-olan-65-ulke-hangileri/> (Erişim Tarihi: 12.11.2019)

Çin Haber, Web: <https://cinhaber.net/1-kusak-1-yol/kusak-yol-yatirimlari-100-milyar-dolari-gecti-h3062.html> (Erişim Tarihi: 02.11.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/kirgizistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa> (Erişim tarihi: 20.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 28.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/kazakistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 22.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/kazakistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 22.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 28.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-ekonomisi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 01.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 01.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-ekonomisi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 25.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-siyasi-gorunumu.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 25.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, Web: <http://www.mfa.gov.tr/kirgizistan-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 20.12.2019)

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Web: <https://ticaret.gov.tr/data/5ed8e6c613b876d8ec73d58f/K%C4%B1rg%C4%B1sıztan%20%C3%9Clke%20Profili.pdf> (Erişim Tarihi: 12.01.2020)

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Web: https://ticaret.gov.tr/data/5ee21c4a13b876e308cc15c5/kazakistan_ulke_profili.pdf (Erişim Tarihi: 12.01.2020)

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Web:
https://ticaret.gov.tr/data/5ef20f4213b876b1f88518d8/ozbekistan_ulke_profil.pdf
(Erişim Tarihi: 12.01.2020)

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Web:
https://ticaret.gov.tr/data/5f05d4d213b8761868766d8d/Turkmenistan_ulke_profil.pdf
(Erişim Tarihi: 12.01.2020)

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Web:
<https://ticaret.gov.tr/data/5eb6749913b8767e5c4b1fcd/Azerbaycan.pdf>
(Erişim Tarihi: 12.01.2020)

Ozan Örmeci, “Yeni İpek Yolu Projesi Nedir?”, Politika Akademisi, 23.12.2017,
Web: <http://www.politikaakademisi.org/2017/12/23/yeni-ipek-yolu-projesi-nedir/>
(Erişim Tarihi: 10.11.2019)

İpek Yolu Derneği, Web: <https://www.ipekyoluasya.org/kazakistan-hakkinda-genel-bilgiler/>, (Erişim Tarihi: 25.12.2019)

ÖZGEÇMİŞ

Osman YILDIRIM, 14.05.1988 tarihinde Sivas'ta doğdu. İlköğrenimini Kütahya Porsuk İlkokulu'nda, ortaöğrenimini Kütahya Konuralp Ortaokulu'nda, lise eğitimini Kütahya Konuralp Lisesi'nde, lisans eğitimini ise 2006- 2012 yılları arasında Ege Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde tamamlayarak mezun oldu.2012 Yılında Kuveyt Türk Katılım Bankası A.Ş.' de işe başladı. 2013 Yılı Ocak Ayında Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nda Muayene Memurluğu görevine geçti. Değişik illerde görev yaptıktan sonra 2016 Yılından beri Giresun Gümrük Müdürlüğü'nde görev almaktadır. 2016 yılında Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya Araştırmaları Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. 2020 yılında “Demir İpek Yolu Güzergâhında Türkiye Avrasya Karşılaştırmalı Gümrük Politikaları” konulu tez çalışmasını savunarak Yüksek Lisans eğitimini tamamladı.