ULUSLARARASI
TÜRK DÜNYASI ARAŞTIRMALARI
DERGİSİ

Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi
International Journal of Turkish World Studies
e-ISSN: 2651-5180
Yıl: 2026 Cilt-Sayı: 9(2) ss: 293-312
Year: 2026 Vol-Issue: 9(2) pp: 293-312
Geliş Tarihi / *Received*: 29.12.2025
Kabul Tarihi / *Accepted*: 29.03.2026
Yayın Tarihi / *Published*: 30.04.2026
Araştırma Makalesi
Research Article
DOI: 10.59182/tudad.1851424

Tezer, H. (2026). Modern İpek Yolu projelerinin Avrasya ticaret yapısı ve Türkistan ekonomileri üzerindeki etkisi 1990-2024. *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, *9*(2), 293-312.

MODERN İPEK YOLU PROJELERİNİN AVRASYA TİCARET YAPISI VE TÜRKİSTAN EKONOMİLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ 1990-2024

Hüseyin TEZER*

Öz: İpek Yolu'nun modern projeleri, 1990'lardan itibaren Türkistan coğrafyasında ekonomik dönüşümü hızlandırmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazanan Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Azerbaycan, ekonomik altyapılarını güçlendirme ve bölgesel ticareti geliştirme yönünde adımlar atmıştır. 1990'lı yıllarda yaşanan geçiş süreci, lojistik ve ticaret altyapısında sınırlamalar yaratmışsa da 2000'li yıllarla birlikte küresel ticaretin hızlanması ve Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin (BRI) başlaması modern İpek Yolu projelerinin yeniden canlanmasını sağlamıştır. Kara ve demir yolu koridorları, enerji taşımacılığı ve lojistik yatırımlar, Türkistan ülkelerine doğrudan ekonomik fırsatlar sunmuş, ihracat ve ithalat hacimlerini artırmış, yabancı yatırımları çekmiş ve bölgesel iş birliğini güçlendirmiştir. Bu çalışma, 1990–2024 döneminde modern İpek Yolu projelerinin Türkistan ekonomilerine etkileri; dış ticaret kapasitesi, altyapı ve lojistik gelişmeleri ve bölgesel entegrasyon perspektifiyle analiz etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, teknolojik ilerlemelerin kara yolları, demiryolları ve deniz yolları taşımacılığı üzerindeki etkileri ile bölgesel entegrasyon sürecinde ortaya çıkan fırsatlar ve sınırlamalar ele alınacaktır. Çalışma, kronolojik veriler ve analizler ışığında, modern İpek Yolu'nun bölgesel ekonomik etkilerini kapsamlı biçimde değerlendirmeyi hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Ekonomik büyüme, bölgesel kalkınma, makroekonomik entegrasyon, uluslararası ticaret politikaları, İpek Yolu ekonomileri.*

THE IMPACT OF MODERN SİLK ROAD PROJECTS ON THE EURASİAN TRADE STRUCTURE AND THE ECONOMİES OF TURKİSTAN 1990-2024

Abstract: The modern Belt and Road Initiative (BRI) have accelerated economic transformation across the Turkistan region since the 1990s. Following the dissolution of the Soviet Union, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, and Azerbaijan gained independence and took steps to strengthen their economic infrastructure and develop regional trade. While the transition period in the early 1990s created limitations in logistics and trade infrastructure, the 2000s saw a surge in global trade and the launch of China's BRI, revitalizing modern Silk Road projects. Road and rail corridors, energy transportation, and logistics investments have provided direct economic opportunities for Turkistan countries, increasing import and export volumes, attracting foreign investments, and enhancing regional cooperation. This study aims to analyze the effects of modern Silk Road projects on Turkistan economies during 1990–2024, focusing on trade capacity, infrastructure and logistics development, foreign investments, and regional integration. Additionally, it examines the impact of technological advancements on road, rail, and maritime transport and evaluates the opportunities and constraints faced in the regional integration process.

* Doç. Dr. Hüseyin TEZER, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, huseyin.tezer@bilecik.edu.tr.
ORCID: 0000-0002-2376-5984

Through chronological data and analysis, the study comprehensively assesses the regional economic impacts of the modern Silk Road.
***Keywords**: Economic growth, regional development, macroeconomic ıntegration, ınternational trade policies, Silk Road economies.*

1990'lı yıllarda hızlanan ekonomik liberalizasyon ve pazar açılımları, uluslararası ticaret hacimlerinin önemli ölçüde artmasını sağlamıştır. Bu süreç, yalnızca Batı Avrupa ve Asya arasındaki geleneksel ticaret ilişkilerini güçlendirmekle kalmamış, aynı zamanda Orta Asya veya (Türk Dünyasının İsimlendirmesi açısından) Türkistan coğrafyası gibi stratejik bölgelerin ekonomik önemini de artırmıştır. Türkistan ülkeleri (Azerbaycan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Kazakistan) 1990'lardan itibaren Sovyetler Birliği'nin çözülmesiyle birlikte bağımsızlıklarını kazanmış ve kendi ekonomik politikalarını şekillendirmeye başlamıştır. Bu dönemde Türkistan ülkeleri ekonomik altyapılarını güçlendirme, doğal kaynaklarını değerlendirme ve bölgesel ticaret ilişkilerini geliştirme yönünde hızlı adımlar atmışlarıdır. Ancak 1990'lı yılların başında yaşanan ekonomik geçiş süreçleri, ticaret ve lojistik altyapısında bazı darboğazlar yaratmış ve bölgesel entegrasyon potansiyelini sınırlamıştır. 2000'li yıllarla birlikte küresel ticaretin hızlanması ve Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni (Belt and Road Initiative – BRI)[1] 2013'te başlatması, modern İpek Yolu projelerinin yeniden canlanmasına zemin hazırlamıştır. Bu projeler, kara ve demir yolu koridorları, enerji taşımacılığı ve lojistik altyapı yatırımları yoluyla Türkistan coğrafyasına doğrudan ekonomik fırsatlar sunmaktadır. 2000–2024 döneminde, Türkistan ülkeleri bu projelerden faydalanarak ihracat ve ithalat hacimlerini artırmış, yabancı yatırımları çekmiş ve bölgesel ekonomik iş birliğini güçlendirmiştir. Bu çalışma, 1990–2024 dönemini kapsayan *Modern İpek Yolu* ticaret yollarının Türkistan coğrafyasına ekonomik yansımalarını analiz etmeyi amaçlamaktadır. Çalışmada temel olarak üç boyut ele alınacaktır: İpek Yolu ekonomilerini etkileyen dış ticaret (ithalat & ihracat) kapasitesindeki gelişmeler, Türk Devletleri Teşkilatı (Türkistan) Üyesi ülkeler ve bölgesel ülke guruplarının GSYH büyüklüklerinin karşılaştırması, İpek Yolu'nun asıl konusunu oluşturan uluslararası taşımacılık (Kara-Demir ve Deniz Yolu) ve lojistik gelişmelerinin değerlendirilmesidir. Ayrıca, bölgesel entegrasyon ve iş birliği bağlamında ülkeler arasındaki fırsatlar ve riskler de tartışılacaktır. Araştırmanın temel soruları şunlardır: 1990–2024 döneminde modern İpek Yolu projesi, Türkistan ülkelerinin ekonomik büyüme performansına ve dış ticaret yapısına nasıl yansımıştır? Altyapı ve lojistik yatırımları, bölgesel ekonomik entegrasyon ve iş birliği açısından hangi etkileri yaratmıştır? Teknolojik ilerlemelerin demir yolları, kara yolları ve deniz yolları taşımacılık kapasitesinde yarattığı değişimler nelerdir? Bölgesel entegrasyon sürecinde Türkistan ülkelerinin karşılaştığı fırsatlar ve sınırlamalar nelerdir? Bu kronolojik çerçeve, makalenin ilerleyen bölümlerinde modern İpek Yolu projelerinin Türkistan ekonomilerine somut etkilerinin veriler ve analizler ışığında değerlendirilmesine temel oluşturmaktadır.

1. İpek Yolu'nun Tarihsel Gelişimi

İpek Yolu, tarih boyunca Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan, ekonomik ve kültürel etkileşimi şekillendiren temel ticaret koridoru olarak tanımlanabilir (Christian 2000, s. 1-26). M.Ö. 2. yüzyılda Han Hanedanı döneminde kurulan bu yol, Çin'in ipek, porselen ve baharat gibi değerli mallarını Orta Asya üzerinden Orta Doğu ve Avrupa'ya ulaştırmak amacıyla geliştirilmiş; aynı zamanda bilgi, teknoloji ve kültürel değerlerin yayılımında da kritik bir rol oynamıştır. İpek Yolu yalnızca kara yollarını kapsamakla kalmamış, deniz ve nehir

[1]. *Belt and Road Initiative (BRI) ya da Türkçe adıyla Kuşak ve Yol Girişimi, Çin tarafından 2013 yılında duyurulan, Asya–Avrupa–Afrika üçgeninde ticaret, ulaşım, enerji ve finansal entegrasyonu güçlendirmeyi amaçlayan küresel bir altyapı ve ekonomik iş birliği projesidir.*

taşımacılığıyla da desteklenen çok katmanlı bir yapıya sahip olmuştur. Bu yapı, farklı imparatorluklar ve şehir devletleri tarafından hem güvenlik hem lojistik açısından optimize edilmiştir. Antik dönemde Türkistan coğrafyası, stratejik konumu nedeniyle İpek Yolu'nun merkezi transit bölgelerinden biri olarak öne çıkmıştır. Semerkant, Buhara, Taşkent ve Kaşgar gibi şehirler, sadece ticaretin değil, aynı zamanda kültürel etkileşimin de merkezleri hâline gelmiştir. Bu şehirler aracılığıyla, Budizm, Maniheizm ve daha sonra İslam gibi dini ve kültürel akımlar bölgede yayılmış, aynı zamanda bilimsel ve teknolojik bilgi transferi gerçekleşmiştir. Ticaretin ekonomik boyutu, pamuk, ipek ve değerli madenlerin taşınmasıyla desteklenmiş, bölgedeki şehirler önemli ekonomik merkezler haline gelmiştir. Orta Çağ'da İpek Yolu, Selçuklu, Karahanlı ve Timurlu gibi büyük imparatorlukların denetiminde güvenli bir ticaret ağı olarak faaliyet göstermiştir. Bu dönemde bölgedeki altyapı ve lojistik sistemleri, ticaretin sürekliliğini sağlamak amacıyla geliştirilmiş, yollar üzerindeki kervansaraylar, limanlar ve ticaret merkezleri ekonominin büyümesine doğrudan katkı sağlamıştır. Kara yolu ticareti hem bölgesel ekonomik canlılığı artırmış hem de şehirlerin sosyal ve kültürel yapısına önemli etkiler yapmıştır. 15. yüzyıldan itibaren Avrupa'daki deniz keşifleri ve yeni deniz ticaret yollarının keşfi, kara yolu ticaretinin ekonomik önemini görece azaltmıştır. Ancak Türkistan coğrafyası, stratejik konumu ve kaynak zenginliği nedeniyle bölgesel ticarette önemini korumuş; pamuk, ipek ve değerli madenlerin taşınmasında hâlâ kritik bir aktör olmuştur. Kara yolları, bölgesel ekonomi için stratejik önemini sürdürmüş, şehirler arası ticaret ve kültürel etkileşim devam etmiştir. 16. yüzyıla gelindiğinde, demiryolu ağlarının yaygınlaşması ve siyasi sınırların yeniden çizilmesi, geleneksel İpek Yolu ticaretini önemli ölçüde dönüştürmüştür. Sovyetler Birliği döneminde Türkistan ülkeleri merkezi planlamaya tabi ekonomiler hâline gelmiş; geleneksel ticaret yollarının rolü sınırlanmış, bölgesel ticaret daha çok devlet kontrolünde yürütülmüştür. Bununla birlikte, enerji ve hammadde taşımacılığı gibi ekonomik faaliyetler, modern altyapı ile desteklenerek sürdürülebilir hâle getirilmiştir. Bu dönemde ekonomik kalkınma, ağırlıklı olarak sanayi ve tarım projelerine dayalı olarak şekillenmiştir. 17. yüzyılda ise İpek Yolu, Çin'in başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative - BRI) ile yeniden canlanmıştır. Modern İpek Yolu, tarihsel rotaları temel alarak kara, demir ve deniz yollarını kapsayan çok boyutlu bir ticaret ve lojistik ağı olarak tasarlanmıştır. Türkistan coğrafyası, bu projeler sayesinde altyapı yatırımları, lojistik merkezler ve enerji taşımacılığı açısından kritik bir bölge hâline gelmiştir. Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Azerbaycan, modern İpek Yolu projeleri aracılığıyla dış ticaret hacimlerini artırmış, yabancı yatırımları çekmiş ve bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendirmiştir. Tarihsel perspektif, modern İpek Yolu projelerinin ekonomik etkilerini anlamak açısından kritik öneme sahiptir. Geçmişten günümüze uzanan bu süreç, Türkistan ülkelerinin hem coğrafi hem ekonomik avantajlarını ortaya koymakta; 1980'lerden günümüze uzanan dönem boyunca modern ticaret yollarının altyapı, yatırım ve bölgesel entegrasyon üzerindeki etkilerini analiz etmenin temelini oluşturmaktadır.



Şekil 1. Modern İpek Yolu Güzergahları
Kaynak; https://stratejikortak.com/wp-content/uploads/2019/11/ipek-yolu-harita-bir-kusak-bir-yol-scaled.jpg

2. Kavramsal ve Teorik Çerçeve

Modern İpek Yolu projesi, küreselleşme ve bölgeselleşme olgularının ekonomik yansımalarını somutlaştıran önemli bir uygulama alanıdır. Küreselleşme, ulusal sınırların ötesinde sermaye, mal, hizmet ve bilgi akışlarının yoğunlaşması olarak tanımlanabilir ve dünya ekonomisinin entegrasyonunu hızlandıran bir süreçtir 1980'lerden itibaren serbest piyasa reformları ve ticaret liberalleşmesi, özellikle gelişmekte olan ülkeler ve geçiş ekonomileri açısından yeni fırsatlar yaratmıştır. Bu bağlamda ticaret yolları, yalnızca malların taşınması için bir araç değil, ekonomik büyüme, bölgesel entegrasyon ve lojistik etkinliğin kritik bir bileşeni olarak önem kazanmıştır. Türkistan coğrafyası, stratejik konumu itibarıyla hem tarihsel İpek Yolu'nun merkezinde hem de modern ticaret koridorlarının kritik geçiş noktası olarak öne çıkmaktadır. Modern İpek Yolu projeleri, kara, demir ve deniz taşımacılığı altyapısını güçlendirerek bölgesel ticaretin maliyetlerini düşürmekte ve ülkeler arası ekonomik bağları derinleştirmektedir. Bu noktada kavramsal olarak üç temel unsur öne çıkmaktadır: ticaret maliyetleri ve verimlilik, yatırım ve sermaye akışları ve bölgesel ekonomik entegrasyon. İktisadi açıdan bakıldığında, modern İpek Yolu projelerinin dış ticaret üzerindeki etkilerini açıklamak için *Heckscher-Ohlin*[2] *(H-O) teorisi* önemli bir çerçeve sunar. H-O teorisine göre ülkeler, sahip oldukları üretim faktörleri yoğunluğuna göre karşılaştırmalı avantaj elde eder. Türkistan ülkeleri, enerji ve doğal kaynak bakımından zengin olmaları sebebiyle bu teorik çerçevede ihracat potansiyeli yüksek ülkeler olarak öne çıkmaktadır. Modern İpek Yolu altyapısı, bu avantajı ticaret maliyetlerinin düşürülmesi ve ulaştırma sürelerinin kısaltılması yoluyla ekonomik kazanca dönüştürmektedir. Buna ek olarak, *Yeni Ekonomik Coğrafya (New Economic Geography - NEG),* altyapı ve lojistik yatırımlarının üretim ve ticaret merkezlerinin mekânsal dağılımını etkilediğini, ekonomik düğüm noktaları oluşturduğunu ve bölgesel kalkınmayı teşvik ettiğini öne sürer (Krugman, 1991). Bu perspektif, modern İpek Yolu projelerinin sadece ulusal ekonomiler için değil, transit bölgeler ve bölgesel ekonomik kümelenmeler için de önemli fırsatlar yarattığını açıklar. Örneğin, Kazakistan ve Özbekistan'daki lojistik merkezler ve serbest ticaret bölgeleri, bölgesel ekonomik aktiviteyi artıran düğüm noktaları olarak işlev görmektedir. Modern ticaret

[2]. *Heckscher–Ohlin (H-O) teorisi, uluslararası ticaretin temel nedenini ülkeler arasındaki üretim faktörleri (emek, sermaye, doğal kaynak) donanımı farklılıkları ile açıklamaktadır. Teoriye göre ülkeler, bol ve görece ucuz olan üretim faktörünü yoğun biçimde kullanan malların üretiminde karşılaştırmalı üstünlük elde eder ve bu malları ihraç ederken, kıt ve pahalı olan faktörleri yoğun kullanan malları ithal eder.*

yollarının etkileri yalnızca fiziksel altyapı ile sınırlı değildir. Doğrudan yabancı yatırımlar (FDI), teknoloji transferi ve finansal entegrasyon da kritik bir rol oynar. Altyapı yatırımlarına yönelen yabancı sermaye, yerel ekonomide istihdam yaratmanın yanı sıra üretim kapasitesini artırmakta ve bölgesel büyümeyi teşvik etmektedir. Bu süreç, bölgesel entegrasyon teorileri ile de açıklanabilir: Ülkeler arası ekonomik iş birliği, lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaretin hızlanması ve bölgesel değer zincirlerinin oluşmasıyla sürdürülebilir kalkınmayı destekler (Hettne & Söderbaum, 2000, s. 457-472). Sonuç olarak, modern İpek Yolu projeleri kavramsal olarak üç boyutta değerlendirilebilir: *Ticaret ve Üretim Etkisi:* Ticaret maliyetlerinin azalması, ihracat ve ithalat hacimlerinin artması, Türkistan ülkelerinin uluslararası pazarlara entegrasyonu. *Yatırım ve Finansal Etki:* Altyapı ve lojistik projelerine yönelen FDI, yerel üretim kapasitesini ve istihdamı artırması, teknoloji transferi ve finansal entegrasyon. *Bölgesel Entegrasyon ve Stratejik Etki:* Transit koridorlar, lojistik merkezler ve enerji taşımacılığı aracılığıyla ülkeler arası ekonomik iş birliğinin güçlenmesi, bölgesel kalkınma ve sürdürülebilir büyümenin desteklenmesi.

3. Asya–Avrupa–Türkistan (Türk Devletleri Teşkilatı) Ekseni Üzerinde Dış Ticaret Kapasitesinin Hacimsel Genişlemesi

Yirmi birinci yüzyılda küresel ticaretin mekânsal yeniden yapılanmasında Asya–Avrupa hattı belirleyici bir eksen hâline gelmiş; bu süreçte tarihsel İpek Yolu güzergâhlarının modern koridorlarla yeniden canlandırılması dış ticaret kapasitesinin hacimsel olarak genişlemesinde kritik rol oynamıştır. Asya ekonomilerinin üretim merkezleri olarak yükselişi, Avrupa'nın yüksek katma değerli pazar yapısı ve Türkistan bölgesinin jeostratejik konumunun sunduğu transit avantaj, üç bölge arasındaki ticari entegrasyonun çok boyutlu bir şekilde derinleşmesini sağlamıştır. 1990'lardan itibaren Asya–Avrupa ticaret hacmi küresel değer zincirlerinin genişlemesine paralel olarak istikrarlı bir biçimde artarken, Türkistan ülkeleri bu sürecin transit ve üretim destekleyici unsurları olarak yeniden konumlanmıştır. Demiryolları, karayolları ve denizyolu bağlantılarında kaydedilen teknolojik ve operasyonel gelişmeler, taşımacılık sürelerinin azaltılması ve lojistik maliyetlerin düşürülmesi sayesinde bölgenin dış ticaret kapasitesini büyüten önemli faktörler olmuştur. Özellikle Orta Koridor, Trans-Hazar hattı ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi bölgesel projeler, Türkistan coğrafyasını Asya–Avrupa ticaret akışının giderek daha görünür bir bileşeni hâline getirmiştir. Hacimsel büyüme açısından bakıldığında, Asya'nın küresel ihracat payının artışı, Avrupa'nın yüksek talep kapasitesi ve Türkistan'ın enerji, maden ve tarım ürünlerinde sağladığı arz çeşitliliği, İpek Yolu temelli ticaretin yapısal bir genişleme sürecine girdiğini göstermektedir. Buna ek olarak, lojistik altyapının modernizasyonu, yeni liman yatırımları, sınır kapılarında dijitalleşme ve intermodal taşımacılığın güçlenmesi, bölgeler arası ticaret akışını hem hızlandırmış hem de daha öngörülebilir bir hâle getirmiştir. Bu çerçevede Asya–Avrupa–Türkistan eksenindeki dış ticaret kapasitesinin hacimsel büyümesi, yalnızca koridorların fiziksel gelişimiyle değil; aynı zamanda bölgesel iş birliği, kurumsal uyum süreçleri ve teknolojik taşımacılık çözümlerinin eş zamanlı yaygınlaşmasıyla şekillenmiş çok boyutlu bir ekonomik dönüşümün göstergesidir.

4. Dış Ticaret Perspektifinden İthalat Gelişmeleri: Türkistan Ülkeleri ve Bölgesel Ekonomilerle Karşılaştırma

1990–2024 dönemi, küresel ticaret yapısının yeniden şekillendiği, üretim ve tedarik zincirlerinin Asya merkezli genişlediği ve bölgesel entegrasyon süreçlerinin hız kazandığı bir dönem olarak öne çıkmaktadır. Bu dönüşüm süreci, Türkistan ülkelerinin ithalat yapılarında hem hacimsel hem de sektörel düzeyde belirgin değişimlere yol açmış; özellikle sanayi girdileri, sermaye malları ve ara malı ithalatındaki artış ekonomik modernizasyonun temel dinamiklerinden biri hâline gelmiştir. Bölgesel ekonomilerle karşılaştırıldığında Türkistan ülkelerinin ithalat eğilimlerinde enerji dışı sektörlerde çeşitlenme, altyapı yatırımlarına bağlı makine-teçhizat talebi ve giderek artan dışa açıklık oranları dikkat çekmektedir. Bu çerçevede

söz konusu dönem, Türkistan ekonomilerinin küresel üretim ağlarına entegrasyonunun, ithalat hacmi ve kompozisyonu üzerinden izlenebilen yapısal bir dönüşüm süreci sunmaktadır.

Aşağıdaki tablo 1 ve 2'de hem Türkistan ülkelerinin hem de ipek yolu ekonomileri kapsamında ele alınan diğer bölgesel ülke guruplarının 1990-2024 arası dönemine ait hacim olarak ithalat göstergeleri vardır.

Tablolardaki göstergeler bağlamında Azerbaycan'ın, 1990–2005: Azerbaycan'ın mal ithalatı 1990–1994 döneminde veri bulunmamakla beraber 1995–1999 döneminde yaklaşık 1,62 milyar USD'ye, 2000–2005 döneminde ise 4,47 milyar USD'ye yükselmiştir. Bu dönemde ithalat hacmindeki artış, bağımsızlık sonrası ekonominin yeniden yapılanması ve enerji sektörüyle ilişkili yatırımların artışıyla açıklanabilir. 2006–2024: İthalat hacmi 2006–2010 döneminde 6,04 milyar USD'ye çıkmış, 2011–2015'de 10,1 milyar USD'ye yükselmiş, 2016–2020'de hafif bir düşüş gözlemlenmiş (9,63 milyar USD) ve 2021–2024 döneminde yeniden 15,8 milyar USD'ye ulaşmıştır. Bu dönem, enerji ihracat gelirlerinin ithalatı finanse etmesi ve lojistik altyapının kısmen iyileşmesiyle ilişkilidir. *Kazakistan, 1990–2005:* İlk dönem verisi yok, 1995–1999 döneminde ithalat 7,46 milyar USD, 2000–2005 döneminde ise 17,9 milyar USD olmuştur. Bu artış, özellikle doğal kaynak ve enerji sektöründe yatırım yoğunluğunun sonucu olarak değerlendirilebilir. 2006–2010 döneminde 34,6 milyar USD'ye yükselmiş, 2011–2015 döneminde 42,2 milyar USD'ye çıkmış, 2016–2020'de hafif düşüş (38 milyar USD) görülmüş, 2021–2024'de 58,3 milyar USD'ye kadar artmıştır. Genel trend, istikrarlı ekonomik büyüme ve dış ticaretin çeşitlenmesi ile uyumludur. *Kırgızistan, 1990–2005:* 1990–1994 dönemi ortalama 477 milyon USD, 1995–1999'da 655 milyon USD ve 2000–2005'te 1,05 milyar USD'ye yükselmiştir. Düşük başlangıç seviyesi, küçük ekonominin sınırlı kapasitesini yansıtmaktadır. 2006–2010'da 3,57 milyar USD'ye çıkmış, 2011–2015'de 4,73 milyar USD'ye yükselmiş, 2016–2020'de 3,87 milyar USD'ye düşmüş, 2021–2024'de 7,18 milyar USD'ye ulaşmıştır. Bu dalgalanmalar, özellikle tarım ve hafif sanayi ithalatına bağlı değişken talepten kaynaklanmaktadır. *Türkiye, 1990–2005:* Türkiye, bölgenin en büyük ithalat hacmine sahip ülkesidir; 1990–1994'de 26,6 milyar USD, 1995–1999'da 44,6 milyar USD ve 2000–2005'de 77,2 milyar USD. Artış, ekonomik liberalizasyon, ithal makine-teçhizat yatırımları ve tüketim mallarına olan yüksek talep ile açıklanabilir. İthalat hacmi 2006–2010'da 169 milyar USD'ye çıkmış, 2011–2015'te 229 milyar USD'ye, 2016–2020'de hafif düşüşle 215 milyar USD'ye ve 2021–2024 döneminde 335 milyar USD'ye ulaşmıştır. Türkiye'deki artışlar, dış ticaretin çeşitlenmesi ve ithalatın GSYH ile paralel büyümesi ile ilişkilidir. *Özbekistan, 1990–2005:* İlk iki dönem için veri bulunmamakta; 2000–2005 döneminde 3,79 milyar USD. Bu düşük hacim, ülkede ihracat odaklı büyüme stratejisi ve ekonomik kontrolün sürdürülmesi ile açıklanabilir. İthalat 2006–2010'da 11,7 milyar USD'ye, 2011–2015'te 13,3 milyar USD'ye, 2016–2020'de 14,7 milyar USD'ye ve 2021–2024'te 32,6 milyar USD'ye yükselmiştir. Bu artış, ekonomik liberalleşme ve altyapı yatırımlarındaki büyüme ile paralellik göstermektedir. *Türkmenistan;* Tablolarda her iki dönemde de veri bulunmamaktadır; bu durum, ülkenin kapalı ekonomik yapısı ve veri erişim eksikliği ile açıklanabilir. *Doğu Asya & Pasifik; 1990–2005:* Bölgenin ithalat hacmi 631 milyar USD'den 1,91 trilyon USD'ye yükselmiştir. Bu dönem boyunca artış, küresel üretim ağlarına entegrasyon ve bölgenin imalat merkezi konumuyla yakından ilişkilidir. 2006–2024: İthalat 4,77 trilyon USD'den 6,73 trilyon USD'ye ulaşmıştır. Bölge, küresel tedarik zincirlerinde kritik bir merkez olarak artan sanayi ve tüketim malları ihtiyacını karşılamak için ithalat hacmini dramatik biçimde artırmıştır. Özellikle Çin, Japonya ve Güney Kore gibi ülkelerin üretim ve ihracat kapasitesinin genişlemesi bu büyümeyi desteklemiştir. Doğu Asya& Pasifik bölgesi, global üretim ve tedarik zincirinin merkezi olarak ithalat talebini sürekli artıran dinamik bir ekonomik bölge özelliği taşımaktadır. *Güney Asya, 1990–2005:* Bölgenin ithalatı 30,5 milyar USD'den 113 milyar USD'ye yükselmiştir. Artış, bölgedeki hızlı nüfus büyümesi ve sanayi üretiminin gelişmesi ile ilişkilidir. 2006–2024: İthalat 485

milyar USD'den 818 milyar USD'ye çıkmıştır. Bölge, sanayi üretimindeki artış ve tüketim mallarına olan yüksek talep nedeniyle istikrarlı bir ithalat yükselişi göstermektedir. Güney Asya bölgesi, büyüyen nüfusu ve sanayi kapasitesi nedeniyle net ithalatçı bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, bölgenin üretim ve tüketim yapısının dışa bağımlılığını vurgulamaktadır. *MENA*[3] *& Afganistan / Pakistan; 1990–2005:* İthalat 205 milyar USD'den 369 milyar USD'ye yükselmiştir. 2006–2024: İthalat 946 milyar USD'den 1,15 trilyon USD'ye ulaşmıştır. MENA bölgesi ve Afganistan/Pakistan, enerji gelirleri ve altyapı odaklı yatırımlarla ithalata dayalı büyüme eğilimi göstermektedir. *Pasifik Adası ve Küçük Ülkeler (Pasific Island Small States); 1990–2005:* İthalat 1,12 milyar USD'den 2,24 milyar USD'ye çıkmıştır. 2006–2024: İthalat 3,90 milyar USD'den 4,42 milyar USD'ye yükselmiştir. Büyüme sınırlıdır ve bölge küçük ölçekli yapısal özellikleri nedeniyle global ticaret dalgalanmalarından daha az etkilenmektedir. Pasifik Adası ve Küçük Ülkeler, nispeten küçük ve stabil ithalat hacmine sahip, dışa bağımlılığı sınırlı ama sürekli artan bir ekonomik yapı göstermektedir.

Ülke/Bölge	1990–1994 Ort.	1995–1999 Ort.	2000–2005 Ort.
Azerbaycan	-	1,62E+09	4,47E+09
Kazakistan	-	7,46E+09	1,79E+10
Kırgızistan.	4,77E+08	6,55E+08	1,05E+09
Türkiye	2,66E+10	4,46E+10	7,72E+10
Özbekistan	-	-	3,79E+09
Türkmenistan	-	-	-
Doğu Asya & Pasifik	6,31E+11	1,18E+12	1,91E+12
Avrupa & Orta Asya	1,77E+12	2,33E+12	3,43E+12
Güney Asya	3,05E+10	6,62E+10	1,13E+11
MENA* & Afganistan/Pakistan	2,05E+11	2,34E+11	3,69E+11
Pasifik Adaları Küçük Ülkeler	1,12E+09	1,53E+09	2,24E+09

Tablo 1. 1990–2005 Dönemi Beşer Yıllık Ortalama Mal İthalat Değerleri (USD-ABD$)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

Azerbaycan	6,04E+09	1,01E+10	9,63E+09	1,58E+10
Kazakistan	3,46E+10	4,22E+10	3,80E+10	5,83E+10
Kırgızistan	3,57E+09	4,73E+09	3,87E+09	7,18E+09
Türkiye	1,69E+11	2,29E+11	2,15E+11	3,35E+11
Özbekistan	1,17E+10	1,33E+10	1,47E+10	3,26E+10
Türkmenistan	-	-	-	-
Doğu Asya & Pasifik	4,77E+12	5,44E+12	4,95E+12	6,73E+12
Avrupa & Orta Asya	6,06E+12	6,10E+12	5,74E+12	8,50E+12
Güney Asya	4,85E+11	5,13E+11	5,04E+11	8,18E+11
MENA & Afganistan/Pakistan	9,46E+11	9,60E+11	9,11E+11	1,15E+12
Pasifik Adası ve Küçük Ülkeler	3,90E+09	4,73E+09	3,83E+09	4,42E+09

Tablo 2. 2006–2024 Dönemi Beşer Yıllık Ortalama Mal İthalat Değerleri (ABD$)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

5. Dış Ticaret Perspektifinden İhracat Gelişmeleri ve Türkistan ve Bölgesel Karşılaştırma

Aşağıdaki tablo 3 ve 4'te hem Türkistan ülkelerinin hem de ipek yolu ekonomileri kapsamında ele alınan diğer bölgesel ülke guruplarının 1990-2024 arası dönemine ait hacim olarak ihracat göstergeleri vardır. 1990–2024 döneminde Türkistan ülkeleri ve bölgesel ülke guruplarının ihracat performansı, küresel ekonomik entegrasyon, bölgesel altyapı projeleri ve

[3] **MENA**; *Middle East and North Africa* ifadesinin kısaltmasıdır ve *Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri* anlamına gelir.

enerji kaynaklarının uluslararası talep üzerindeki etkisi ile şekillenmiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazanan Türkistan ülkeleri, ekonomik yapılanmalarını yeniden organize etmek durumunda kalmıştır. Bu bağlamda, ihracat performansları, ekonomik büyüme ve uluslararası ticaret stratejilerinin önemli bir göstergesidir. Bu bölümde, 1990–2005 ve 2006–2024 dönemleri, beşer yıllık ortalama ihracat değerleri üzerinden hem Türkistan ülkeleri hem de bölgesel ülke guruplarının seçilen yıllar aralığındaki gelişmeler düzeyde ayrıntılı olarak analiz edilmektedir. Aşağıdaki tablo 3 ve 4'te görüldüğü gibi 1990–2005 döneminde, Türkistan ülkelerinin ihracat hacimleri genel olarak sınırlıdır ve hatta ülkeler arasında büyük farklılıklar gözlemlenmektedir. *Azerbaycan,* 1995–1999 döneminde daha sınırlı bir performans göstermiştir. Bu düşük ihracat düzeyi, Azerbaycan'ın henüz petrol ve doğal gaz ihracat altyapısını tam anlamıyla kuramamasına bağlanabilir. 2000–2005 döneminde ise ihracat hacmi yükselmiş, enerji ihracatının uluslararası piyasalardaki etkisiyle kademeli bir artış sağlanmıştır. *Kazakistan,* 1995–1999 döneminde bölgedeki en yüksek ihracat hacmine sahiptir ve bu durum, doğal kaynaklar ve enerji sektörüne dayalı ekonomik yapısını göstermektedir. 2000–2005 döneminde ihracat büyük bir sıçrama gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu artış, Kazakistan'ın petrol ve maden sektörlerinde üretim kapasitesini artırması ve uluslararası pazarlara entegrasyonuyla ilişkilendirilebilir. *Kırgızistan ve Özbekistan,* bu dönemde nispeten düşük ihracat rakamları ile sınırlı bir ekonomik etki yaratmıştır. Kırgızistan'ın ihracatı yükseliş trendine sahipken, Özbekistan ise daha sınırlı bir performans göstermiştir. Bu durum, söz konusu ülkelerde üretim kapasitesi ve dış ticaret altyapısının henüz gelişmemiş olduğunu ortaya koymaktadır. *Türkiye ise,* aynı dönemde bölgesel liderliğini açık bir şekilde sürdürmüş ve 1990–1994 döneminde ihracat artışlarında lider olma özelliğini devam ettirmiştir. Türkiye'nin ihracatındaki bu artış, sanayi, hizmet ve enerji sektörlerinin çeşitliliği ile ilişkilendirilebilir ve bölgesel ekonomik entegrasyon süreçlerinde kritik bir rol oynamıştır. Tablo 3 ve 4' incelendiğinde ise 1990-2024 arası dönemde bölgesel düzeyde, Doğu Asya & Pasifik ve Avrupa & Orta Asya bölgelerinin ihracat hacimleri Türkistan ülkelerinin çok üzerindedir. 2006 sonrası dönemde ise altyapı ve lojistik koridor projeleri ile ekonomik entegrasyonun belirginleştiği bir dönem olarak göze çarpmaktadır. Bu süreçte, Türkistan ülkeleri ihracatlarını artırmış, ancak artışların büyüklüğü ülkeler arasında farklılık göstermektedir. İlk olarak *Azerbaycan,* hem 2006–2010 döneminde hem de 2021–2024 döneminde ihracat seviyesini yükselttiği görülmektedir. Bu artış, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC)[4] boru hattı gibi enerji ihracat koridorlarının işletmeye alınması ve petrol fiyatlarındaki artış ile ilişkili olduğu düşünülebilir. *Kazakistan* ise 2006–2010 döneminde ihracat açısından bölgesel liderliğini korumuş, 2021–2024 döneminde ise güçlü bir büyüme sergilemiştir. Kazakistan'ın ihracat performansındaki bu yükseliş, enerji, maden ve tarım sektörlerindeki üretim kapasitesinin artması ve uluslararası pazarlarla entegrasyonun sonucu olduğu düşünülebilir. *Kırgızistan,* nispeten düşük ihracat hacmini sürdürmüş, ancak 2021–2024 döneminde önceki dönemlere göre iki kat artış göstermiştir. Bu artış, bölgesel ticaret bağlantılarının güçlenmesi ve Kırgızistan'ın Türkiye ve Çin pazarlarına ihracat imkanlarının gelişmesi ile açıklanabilir. *Özbekistan,* hem 2006–2010 döneminde hem de 2021–2024 döneminde orta ölçekli bir ihracat artışı göstermiştir. Bu artış, Özbekistan'ın tarım ve doğal kaynak ihracatındaki büyüme ile ilişkilendirilebilir. *Türkiye,* bölgesel liderliğini sürdürmüş ve 2021–2024 döneminde ihracat ile tüm Türkistan ülkelerinin toplamından bile daha yüksek bir performans sergilemiştir. Bu durum, Türkiye'nin üretim kapasitesi, lojistik altyapısı ve uluslararası pazarlardaki etkin varlığı ile açıklanabilir. *Türkmenistan*'ın ihracat verileri her iki dönemde de mevcut değildir.

[4]. Bakü–Tiflis–Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı, Azerbaycan petrolünü küresel pazarlara ulaştırmak amacıyla inşa edilmiş stratejik bir enerji koridorudur. Hem ekonomik hem jeopolitik açıdan bölgenin en önemli enerji projelerinden biridir.

Bu durum, veri eksikliği veya ekonomik şeffaflık sorunlarını yansıtabilir ve bölgesel karşılaştırmada dikkate alınmalıdır. Bölgesel bazda ise, hem Doğu *Asya & Pasifik* ihracatı hem de Avrupa & Orta Asya bölgesinde ihracat seviyelerinin yükseldiği görülmektedir. Bu artışlar, küresel ticaretin entegrasyonu, lojistik altyapı ve bölgesel iş birliği projelerinin etkisini göstermektedir.

Ülke/Bölge	1990–1994 Ort.	1995–1999 Ort.	2000–2005 Ort.
Azerbaycan	-	7,57E+08	1,80E+09
Kazakistan	-	6,12E+09	2,96E+10
Kırgızistan	3,97E+08	5,62E+08	8,38E+08
Türkmenistan	-	-	-
Türkiye	1,51E+10	3,23E+10	6,03E+10
Özbekistan	-	-	6,13E+09
Doğu Asya & Pasifik	7,36E+11	1,25E+12	2,16E+12
Avrupa & Orta Asya	1,78E+12	2,46E+12	4,04E+12
Pasifik Adaları Küçük Ülkeler	5,63E+08	8,30E+08	1,06E+09
Güney Asya	2,44E+10	4,58E+10	7,64E+10
MENA & Afganistan/Pakistan	-	-	2,70E+11

Tablo 3. 1990–2005 Dönemi: Beşer Yıllık Ortalama İhracat Değerleri (ABD$)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

Azerbaycan	2,51 E+10	3,14 E+10	1,75 E+10	3,67 E+10
Kazakistan	5,91 E+10	7,59 E+10	4,92 E+10	8,07 E+10
Kırgızistan	1,72 E+09	2,50 E+09	1,63 E+09	2,51 E+09
Türkmenistan	-	-	-	-
Türkiye	1,41 E+11	1,66 E+11	1,65 E+11	2,46 E+11
Özbekistan	1,03 E+10	1,12 E+10	1,11 E+10	1,84 E+10
Doğu Asya & Pasifik	4,73 E+12	5,30 E+12	5,29 E+12	7,28 E+12
Avrupa & Orta Asya	6,34 E+12	6,23 E+12	6,25 E+12	8,66 E+12
Pasifik Adaları Küçük Ülkeler	1,34 E+09	1,78 E+09	1,64 E+09	1,76 E+09
Güney Asya	2,99 E+11	3,41 E+11	3,45 E+11	4,81 E+11
MENA & Afganistan/Pakistan	3,59 E+11	3,44 E+11	2,97 E+11	4,28 E+11

Tablo 4. 2006-2024 Dönemi Beşer Yıllık Ortalama İhracat Değerleri (ABD$)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

6. 1990–2024 Döneminde Türk Devletleri Teşkilatı ve Bölgesel Ekonomilerin GSYH Performansı

Aşağıdaki tablo 5 ve 6'da ise hem Türkistan ülkelerinin hem de ipek yolu ekonomileri kapsamında ele alınan diğer bölgesel ülke guruplarının 1990-2024 arası dönemine Beşer Yıllık Ortalama GSYH, (Cari Fiyatlarla ABD$) göstergeleri vardır. 1990–2005 döneminde Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) ülkeleri, Sovyetler Birliği sonrası ekonomik yeniden yapılanma sürecini yaşamış ve bu süreçte ekonomik büyüme sınırlı kalmıştır. Beşer yıllık periyotlar halinde bakıldığında, 1990–1994 döneminde TDT'nin ortalama GSYH'si yaklaşık 175,1 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 1995–1999 döneminde bu değer 231,1 milyar ABD dolarına yükselmiş ve 2000–2005 döneminde 416,0 milyar ABD dolarına

ulaşmıştır. Bu artış, TDT ülkelerinin ekonomik sistemlerinde görülen geçiş dönemi etkilerini ve kademeli büyüme eğilimini yansıtmaktadır. Bölgesel karşılaştırmalarda, Avrupa ve Orta Asya bölgesi 1990–1994 döneminde ortalama 9,42 trilyon ABD doları ile TDT'ye kıyasla çok daha yüksek bir ekonomik hacme sahipti. 2000–2005 döneminde bölgenin ortalama GSYH'si 14,22 trilyon ABD doları seviyesine yükselerek, TDT ülkelerinin büyüme performansının küresel ve bölgesel ortalamaların gerisinde kaldığını göstermektedir. Doğu Asya ve Pasifik bölgesi, 1990–1994 döneminde ortalama 6,09 trilyon ABD doları GSYH ile TDT'nin yaklaşık 35 katı büyüklüğe sahiptir ve 2000–2005 döneminde 8,99 trilyon ABD doları ile büyüme ivmesini sürdürdü. Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan bölgesi ise 1990–1994 döneminde 0,72 trilyon ABD doları seviyesinde olup 2000–2005 döneminde 1,28 trilyon ABD doları seviyesine ulaşmıştır. Bu dönemde büyüme, büyük ölçüde enerji gelirleri ve sınırlı ekonomik reformlardan kaynaklanmıştır. Güney Asya'da 1990–1994 döneminde ortalama GSYH 0,35 trilyon ABD doları iken, 2000–2005 döneminde 0,73 trilyon ABD doları seviyesine yükselmiştir. Dünya genelinde ise 1990–1994 döneminde ortalama GSYH 25,54 trilyon ABD doları iken, 2000–2005 döneminde 42,49 trilyon ABD dolarına ulaşmıştır. Bu durum, TDT ülkelerinin küresel ekonomik sistem içinde henüz sınırlı bir paya sahip olduğunu göstermektedir. 2006–2010 döneminde TDT ülkelerinin ortalama GSYH'si 910,4 milyar ABD doları seviyesindeyken, 2011–2015 döneminde 1,23 trilyon ABD dolarına yükselmiş ve 2016–2020 döneminde 1,18 trilyon ABD doları seviyesinde bir denge gözlenmiştir. 2021–2024 döneminde ise TDT'nin ortalama GSYH'si 1,61 trilyon ABD doları seviyesine ulaşarak önemli bir büyüme ivmesi göstermiştir. Bu artış, altyapı projeleri, enerji ve ulaşım koridorları ile bölgesel entegrasyonun ekonomik büyüme üzerindeki etkisini açıkça ortaya koymaktadır. Bölgesel düzeyde, Avrupa ve Orta Asya bölgesi 2006–2010 döneminde ortalama 19,38 trilyon ABD doları GSYH ile dikkat çekmiş, 2021–2024 döneminde bu değer 27,08 trilyon ABD dolarına yükselmiştir. Doğu Asya ve Pasifik bölgesi ise aynı dönemde 15,96 trilyon ABD doları seviyesinden 31,38 trilyon ABD dolarına çıkarak bölgesel büyümede en hızlı performansı sergilemiştir. Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan bölgesinde 2006–2010 döneminde ortalama GSYH 2,97 trilyon ABD doları iken, 2021–2024 döneminde 4,97 trilyon ABD dolarına yükselmiştir. Güney Asya'da ise 1,56 trilyon ABD doları seviyesinden 4,22 trilyon ABD dolarına ulaşılmıştır. Dünya genelinde ortalama GSYH 2006–2010 döneminde 63,84 trilyon ABD doları iken, 2021–2024 döneminde 108,16 trilyon ABD doları seviyesine ulaşmıştır. Bu veriler, TDT ülkelerinin hem bölgesel hem de küresel ölçekte ekonomik payının arttığını ve özellikle 2005 sonrası dönemde koridor yatırımları, lojistik entegrasyon ve enerji iş birlikleri sayesinde büyüme ivmesi yakaladığını göstermektedir. Sonuç olarak, 1990–2024 dönemi, Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) ülkeleri açısından iki belirgin ekonomik büyüme evresini ortaya koymaktadır. 1990–2005 döneminde TDT, Sovyet sonrası geçiş ekonomisi, altyapı eksiklikleri ve kurumsal yeniden yapılanma gibi yapısal sınırlamalar nedeniyle marjinal bir büyüme sergilemiştir. Bu dönemde TDT ülkelerinin küresel ekonomik sistem içindeki payı oldukça sınırlı kalmış ve bölgesel karşılaştırmalarda Doğu Asya-Pasifik ve Avrupa-Orta Asya bölgelerinin gerisinde kalmıştır. 2005–2024 dönemi ise TDT için büyüme ve entegrasyon dönemidir. Bu süreçte, altyapı yatırımları, enerji ve ulaştırma koridorları ile bölgesel ekonomik entegrasyonun güçlenmesi, TDT'nin ekonomik performansını ciddi şekilde artırmıştır. Özellikle 2021–2024 döneminde TDT'nin ortalama GSYH'si 1,61 trilyon ABD dolarına ulaşarak önceki döneme göre belirgin bir sıçrama göstermiştir. Bu büyüme, yalnızca enerji ve doğal kaynak gelirleriyle açıklanamaz; aynı zamanda lojistik koridorların açılması, dış ticaretin çeşitlenmesi ve bölgesel iş birlikleri ekonomik performansın ana belirleyicileri olmuştur. Bölgesel ve küresel karşılaştırmalar, TDT'nin ekonomik büyümesinin halen Doğu Asya-Pasifik ve Avrupa-Orta Asya'nın gerisinde kaldığını, ancak küresel ekonomik payını artırmakta olduğunu göstermektedir. Özellikle beşer yıllık periyotlara göre yapılan analiz, TDT

ülkelerinin 2005 sonrası dönemde istikrarlı bir büyüme trendi yakaladığını ve bölgesel entegrasyon stratejilerinin ekonomik çıktıları pozitif yönde etkilediğini ortaya koymaktadır. TDT'nin 1990–2005 dönemi, yapısal dönüşüm ve geçiş ekonomisi etkisi altında, sınırlı büyüme ile karakterizedir. 2005 sonrası dönem, altyapı ve lojistik koridorlar sayesinde ekonomik büyümede önemli bir ivme dönemi olarak öne çıkar. Bölgesel entegrasyon ve enerji iş birlikleri, TDT'nin ekonomik büyümesinin temel belirleyicileri olmuştur. TDT, küresel ekonomi içindeki payını artırmakta, ancak Doğu Asya-Pasifik ve Avrupa-Orta Asya gibi büyük ekonomik bölgelerin gerisinde kalmaktadır. Geleceğe dönük olarak, TDT ülkeleri, enerji ve altyapı yatırımlarını artırarak, bölgesel ve küresel ekonomik konumlarını güçlendirme potansiyeline sahiptir.

Bölge / Ülke Grubu	1990–1994 Ort.	1995–1999 Ort.	2000–2005 Ort.
TDT Toplamı	175,149,232,497	231,098,984,638	416,037,470,055
Avrupa & Orta Asya	9,419,084,000,000	10,280,960,000,000	14,218,200,000,000
Doğu Asya & Pasifik	6,091,060,000,000	7,789,970,000,000	8,991,220,000,000
Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan & Pakistan	722,968,000,000	900,310,000,000	1,279,097,000,000
Pasifik Adaları Küçük Ülkeler	2,780,131,520	3,718,181,485	4,680,394,163
Güney Asya	350,839,600,000	489,490,400,000	725,058,800,000
Dünya Ort. World	25,538,500,000,000	32,287,300,000,000	42,487,300,000,000

Tablo 5. 1990–2005 Dönemi Beşer Yıllık Ortalama GSYH, (Cari Fiyatlarla ABD$)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators
Not: Ortalama, her beş yıllık dönemdeki yıllık GSYH değerlerinin aritmetik ortalaması alınarak hesaplanmıştır.

Bölge / Ülke Grubu	2006–2010 Ort.	2011–2015 Ort.	2016–2020 Ort.	2021–2024 Ort.
TDT Toplamı	910,440,000,000	1,227,452,000,000	1,184,400,000,000	1,606,414,000,000
Avrupa & Orta Asya	19,383,500,000,000	22,020,600,000,000	21,019,800,000,000	27,081,700,000,000
Doğu Asya & Pasifik	15,964,600,000,000	22,020,000,000,000	22,410,700,000,000	31,382,200,000,000
Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan & Pakistan	2,973,200,000,000	3,821,300,000,000	3,641,100,000,000	4,972,200,000,000
Pasifik Adaları Küçük Ülkeler	6,759,125,000	9,134,130,000	10,100,600,000	10,871,200,000
Güney Asya	1,562,500,000,000	2,219,500,000,000	2,455,100,000,000	4,216,300,000,000
Dünya Ort (World)	63,842,400,000,000	79,809,000,000,000	77,074,500,000,000	108,157,500,000,000

Tablo 6. 2006–2024 Dönemi Beşer Yıllık Ortalama GSYH, (Cari Fiyatlarla ABD$)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

7. Demiryolu ile Taşınan Yük Hacminin Dönemsel Gelişimi (1995–2024)

Aşağıdaki Tablo 7, 1995–2024 demiryolu taşımacılığı ile ilgili beşer yıllık ortalama değerleri (Milyon ton-km) göstermektedir. 1995–2024 dönemine ilişkin demiryolu ile taşınan yük hacmi, altı ayrı beş yıllık döneme ayrılarak incelenmiştir. Analiz, bölgesel ülke grupları (Doğu Asya & Pasifik; Avrupa & Orta Asya; Güney Asya; MENA + Afganistan/Pakistan) ile Türk devletlerinin (Kazakistan, Kırgızistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Türkiye) performanslarını karşılaştırmalı bir perspektifte ele almaktadır. Değerlendirmelerde mutlak hacim düzeyi, büyüme eğilimleri, yapısal kırılmalar ve bölgesel karşılaştırmalar birlikte analiz edilmiştir. 1995–1999 döneminde demiryolu taşımacılığı hacimleri, bölgeler ve ülkeler arasında büyük farklılıkları ortaya koymaktadır. *Avrupa & Orta Asya* 7859 milyon ton-km dönemin en büyük taşımacılık hacmine ulaşarak geniş demiryolu ağının hâlâ etkin şekilde kullanıldığını göstermektedir. Eski Sovyet coğrafyasının miras aldığı entegre yük taşımacılığı

yapıları bu yüksek hacmin temel nedenidir. *Doğu Asya & Pasifik 2803 milyon ton-km* nispeten daha düşük hacme sahip olsa da, bölgenin sanayileşme ve tedarik zinciri merkezine dönüşmeye başladığı gözlenmektedir. *Güney Asya 813 milyon ton-km* bölgesel ölçek küçüklüğü ve altyapı yetersizlikleri nedeniyle düşük değerlere sahiptir. *MENA + Afganistan / Pakistan (2426 milyon ton-km)* ise orta seviyede bir yoğunluk göstermektedir. Türk devletleri açısından tablo daha belirgindir: *Kazakistan (106.620 milyon ton-km)* tüm bölgesel aktörleri büyük farkla geride bırakarak dönemin en güçlü taşımacılık hacmine sahiptir. Bu durum, coğrafi konum, geniş topraklar ve enerji/metal taşımacılığına dayalı ekonomik yapıdan kaynaklanmaktadır. *Türkmenistan (7564 milyon ton-km) ve Özbekistan (16.507 milyon ton-km)* bölgesel olarak güçlü bir altyapı kullanımına işaret ederken, *Azerbaycan (3691) ve Kırgızistan (435)* daha sınırlı kapasitelerle sürece dâhil olmaktadır. *Türkiye (8856 milyon ton-km)* ise orta-üst düzeyde bir performans sergilemektedir. Bu dönem genel olarak, Sovyet ardılı ülkelerde yüksek kapasitelerin, Güney Asya'da zayıf altyapının, Asya-Pasifik'te ise yükselme eğiliminin başlangıcının görüldüğü bir evredir. 2000–2004 döneminde özellikle Asya bölgelerinde dikkat çekici artışlar gözlenmektedir. *Doğu Asya & Pasifik'in ortalaması 3792'ye yükselmiş*, bölgedeki büyüyen sanayi üretiminin demiryolu talebine yansıdığı görülmüştür. *Avrupa & Orta Asya (8405)* nispeten yatay bir seyir izlese de yapısal istikrarını korumaktadır. *Güney Asya'nın ortalaması 31.529 milyon ton-km seviyesine sıçramış,* Hindistan başta olmak üzere bölgenin demiryolu altyapısına yaptığı yatırımların sonuçları görülmeye başlanmıştır. *MENA + Afganistan / Pakistan (2513)* önceki döneme göre hafif bir artış göstermektedir. Türk devletlerinde ise karmaşık bir tablo görülmektedir: *Kazakistan verisi eksik olsa da* 1995–1999'a göre düşüş trendinin sona erip sonra hızla artacağı bilinmektedir. *Kırgızistan (428)* yatay bir değişim sergilemiştir. *Azerbaycan (7712)* önceki döneme göre yaklaşık iki kat artış göstermiştir. Bu artış petrol türevlerinin taşınmasına bağlanabilir. *Türkmenistan (7563)* uzun dönemli yapısal istikrarın izlerini taşımaktadır. *Özbekistan (16.959)* küçük fakat dengeli artışlar içindedir. *Türkiye (9030)* yük taşımacılığında yatay fakat istikrarlı bir gelişim göstermektedir. Bu dönem genel olarak bölgesel altyapı yatırımlarının başladığı ve iş hacminin genişlediği bir geçiş fazını temsil etmektedir. 2005–2009 döneminde artışlar daha belirgin hâle gelmiştir: Doğu Asya & Pasifik *(6022)* önceki döneme kıyasla büyük bir yükseliş sergilemiştir; bu artış bölgenin küresel tedarik zinciri içindeki rolünün güçlenmesi ile doğrudan ilişkilidir. *Avrupa & Orta Asya (8963)* yatay ancak istikrarlı bir artış göstermektedir. *Güney Asya (127.255)* olağanüstü bir yükselişle üçüncü dünyanın en büyük demiryolu taşımacılığı merkezine dönüştüğünü göstermektedir. Türk devletleri perspektifinden dönemin belirleyici ülkesi yine *Kazakistan (203.642)* olmuştur. Bu değer, Orta Asya'nın en büyük demiryolu yük taşımacılığı kapasitesinin Kazakistan'da yoğunlaştığını göstermektedir. *Kırgızistan (822)* belirgin bir artış eğilimine girmiştir. *Azerbaycan (9811)* zirve dönemine ulaşmıştır. *Türkmenistan (10.987)* yükseliş trendindedir. *Özbekistan (21.033)* düzenli artışını sürdürmektedir. *Türkiye (9918*) ise taşımacılık hacminde ciddi bir genişleme göstermiştir. Bu dönem genel olarak küresel ticaretin genişlediği, enerji ve hammadde taşımacılığının arttığı, Orta Asya'nın transit merkez olarak daha görünür hâle geldiği bir dönemdir. 2010–2014 döneminde birçok bölge doygunluğa yaklaşan bir hacim sergilemiştir: *Doğu Asya & Pasifik (7442)* keskin bir büyüme daha yaşamıştır. *Avrupa & Orta Asya (8946)* nispeten yatay kalmıştır. *Güney Asya (175.945)* yüksek büyüme trendini sürdürmüştür. *MENA bölgesi (2078)* ise düşüş eğilimine girmiştir. Türk devletlerinde ise: *Kazakistan (220.477)* yüksek hacmini daha da artırmıştır. *Kırgızistan (907)* istikrarlı büyümesini sürdürmektedir. *Azerbaycan (7887)* önceki döneme göre düşüş yaşamıştır. *Türkmenistan (11.873)* artan bir kapasiteye sahiptir. *Özbekistan (22.533)* düzenli artışını korumaktadır. *Türkiye (11.560)* demiryolu modernizasyon yatırımları ile yükseliş göstermiştir.

Bu dönem birçok bölgede önemli yapısal kırılmaların yaşandığı bir evredir: *Doğu Asya & Pasifik (9740)* küresel ticaret gerilimlerine rağmen güçlü bir büyüme göstermiştir. *Avrupa & Orta Asya (9524)* istikrarlı yükselişini korumuştur. *Güney Asya (167.599)* yüksek hacmini sürdürmekle birlikte önceki döneme göre küçük bir düşüş göstermiştir. Türk devletlerinde: *Kazakistan (257.182)* rekor düzeylere ulaşmıştır. *Kırgızistan (898)* nispeten durağan davranmıştır. *Azerbaycan (5731)* sert bir düşüş trendine girmiştir. *Türkmenistan (11.992)* kapasitesini yüksek düzeyde sabit tutmuştur. *Özbekistan (22.937)* yükseliş eğilimini devam ettirmiştir. *Türkiye (12.138)* ise önemli ve sürekli bir artış eğilimindedir.2020 sonrası dönemin en önemli özelliği, küresel tedarik zinciri yeniden yapılanmasıdır: *Doğu Asya & Pasifik(10.790)* bölgenin küresel lojistik gücünün sürdüğünü göstermektedir. *Avrupa & Orta Asya(8845)* hafif bir gerileme yaşasa da yüksek hacimde kalmıştır. *Orta Asya (165.000*)* veri belirsizlikleri olmakla birlikte yüksek hacimli taşımacılığın korunduğu anlaşılmaktadır. MENA için veri bulunmamaktadır. Türk devletleri açısından önemli gözlemler şöyledir: *Kazakistan (294.133)* tarihin en yüksek değerine ulaşmış, Çin–Avrupa taşıma koridorlarının merkez ülkesi hâline gelmiştir. *Kırgızistan (954)* yavaş fakat sürekli artan bir seyir göstermektedir. *Azerbaycan (5110)* nispeten düşüş eğiliminde kalmıştır. *Türkmenistan (13.327)* taşımacılık kapasitesini bölgesel zirveye taşımıştır. *Özbekistan (23.738)* artış eğilimini devam ettirmektedir. *Türkiye (15.314)* modernizasyon ve yük koridorlarının devreye alınmasıyla tarihi seviyelere yükselmiştir.1995–2024 dönemine ilişkin demiryolu yük taşımacılığı verileri, dünyanın büyük bölümlerinde istikrarlı artışlar yaşandığını, ancak özellikle Orta Asya ülkelerinde, başta Kazakistan olmak üzere, kapasite büyümesinin hem bölgesel hem küresel düzeyde stratejik bir dönüşüm yarattığını göstermektedir. Türk devletleri arasında Kazakistan açık ara lider konumda olup, diğer ülkeler ise artış eğilimlerini farklı düzeylerde sürdürmektedir. *Doğu Asya & Pasifik'in* sürekli yükselişi, *Güney Asya'nın* hızlı sıçramaları ve *Avrupa - Orta Asya* bölgesinin istikrarlı yapısı, küresel taşımacılık coğrafyasının çok merkezli bir yapıya evrildiğini ortaya koymaktadır.

Ülke/Bölge	1995–1999	2000–2004	2005–2009	2010–2014	2015–2019	2020–2024
Doğu Asya & Pasifik	2803	3792	6022	7442	9740	10790
Avrupa & Orta Asya	7859	8405	8963	8946	9524	8845
Güney Asya	813	31529*	127255	175945	167599	165000*
MENA + Afganistan/Pakistan	2426	2513	2582	2078	1810	—
Kazakistan	106620	—	203642	220477	257182	294133
Kırgızistan	435	428	822	907	898	954
Azerbaycan	3691	7712	9811	7887	5731	5110
Türkmenistan	7564	7563	10987	11873	11992	13327
Özbekistan	16507	16959	21033	22533	22937	23738
Türkiye	8856	9030	9918	11560	12138	15314

Tablo 7. 1995–2024 Demiryolu Taşımacılığı: Beşer Yıllık Ortalama Değerler (Milyon ton-km)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

8. Bölgesel Konteyner Trafiği: 2000–2024 Döneminde Doğu Asya, Avrupa ve Orta Asya, MENA ve Güney Asya'nın Lojistik Dinamikleri

Aşağıdaki Tablo 8 ise, bölgesel konteyner hacimlerini (Doğu Asya, Avrupa & Orta Asya, MENA ve Güney Asya, 2000–2024) göstermektedir. 2000–2024 dönemi, küresel konteyner taşımacılığı açısından büyük bir büyüme ve bölgesel farklılaşma dönemi olarak dikkat çekmektedir. Tablo, Doğu Asya & Pasifik, Avrupa & Orta Asya, MENA + Afganistan/Pakistan, Pasifik Adaları Küçük Devletleri ve Güney Asya bölgelerindeki konteyner hacimlerini yıllık bazda göstermektedir. Doğu Asya & Pasifik bölgesi, analiz edilen dönemde açık bir şekilde küresel konteyner trafiğinin merkez üssü konumundadır. 2000 yılında 111,2 milyon TEU ile başlayan hacim, 2005 yılında 193,8 milyon TEU'ya ulaşarak yaklaşık %74'lük bir artış göstermiştir. Bu artış, Çin'in üretim kapasitesinin hızlı genişlemesi, Asya kıtasında lojistik ve liman altyapısının güçlenmesi ve küresel tedarik zincirlerinde Asya'nın hakim rolünü alması ile doğrudan ilişkilidir. 2008'de 269,3 milyon TEU'ya ulaşan hacim, küresel finansal krizin etkisiyle 2009'da 247,7 milyon TEU'ya gerilemiştir. Bu düşüş, küresel talep daralması ve ihracatın yavaşlamasıyla açıklanabilir. Ancak kriz sonrası toparlanma hızlı olmuş ve 2010'da hacim 296 milyon TEU'ya yükselmiştir. 2010–2019 döneminde bölge, yıllık ortalama %4–6 artışla 449,3 milyon TEU'ya ulaşmıştır. 2020'de COVID-19 pandemisi nedeniyle hafif bir gerileme (446,7 milyon TEU) gözlemlense de 2021'de tekrar 473,9 milyon TEU'ya çıkarak pandeminin geçici etkisi sınırlı kalmıştır. 2022 verisi 482,1 milyon TEU ile zirveye ulaşarak Doğu Asya'nın küresel lojistikteki baskınlığını pekiştirmiştir. Doğu Asya, özellikle Çin'in öncülüğünde, modern İpek Yolu'nun hem karayolu hem de denizyolu koridorlarının çıkış noktasıdır. 2000–2022 döneminde konteyner hacminin 111 milyondan 482 milyona yükselmesi, Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi" (BRI) stratejisi ile örtüşmektedir. Bu artış, Çin limanlarının dünya ticaretinde merkezi bir rol üstlendiğini ve Asya'dan Avrupa'ya uzanan deniz ve kara koridorlarının yoğun kullanıldığını göstermektedir. Doğu Asya'daki hızlı artış, İpek Yolu projelerinin lojistik ve üretim ağlarını global ölçekte genişlettiğini doğrular niteliktedir. Avrupa & Orta Asya bölgesi, küresel ticarette istikrarlı ve dengeli bir büyüme trendi göstermiştir. 2000'de 48,3 milyon TEU olan hacim, 2008'de 98,5 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Bu artış, özellikle Avrupa'nın liman kapasitesinin modernizasyonu, Orta Asya'nın transit koridorlarının gelişmesi ve Avrupa-Çin lojistik bağlantılarının güçlenmesi ile açıklanabilir. 2009'da 84,2 milyon TEU'ya gerileme, finansal krizle bağlantılıdır. Ancak 2010–2019 döneminde bölge istikrarlı bir toparlanma sergileyerek 128,2 milyon TEU'ya yükselmiştir. 2020'de pandemi nedeniyle 124,3 milyon TEU'ya düşüş yaşanmış, ancak 2021'de tekrar 131,5 milyon TEU'ya yükselerek toparlanma trendini sürdürmüştür. 2022'de tekrar 124,2 milyon TEU'ya gerileyen veri, bölgedeki ekonomik dalgalanmalar ve enerji krizi gibi etkenlerle açıklanabilir. Avrupa ve Orta Asya'nın konteyner hacimlerindeki istikrarlı artış, kara bazlı İpek Yolu koridorlarının etkinliğini yansıtır. Özellikle Çin'den Avrupa'ya uzanan kara taşımacılığı, Orta Asya ülkeleri üzerinden geçmektedir. 2000'de 48,3 milyon TEU olan hacim, 2019'da 128,2 milyon TEU'ya ulaşmıştır; bu artış, İpek Yolu üzerinde lojistik entegrasyon ve transit altyapının geliştiğini gösterir. Pandemi ve ekonomik krizler geçici dalgalanmalar yaratmış olsa da uzun vadeli trend yükseliş yönündedir.

MENA + Afganistan/Pakistan; çevresindeki bölgeler, 2000'de 14,6 milyon TEU ile nispeten düşük bir konteyner hacmine sahipti. Ancak 2003'ten itibaren hızlı bir artış gözlemlenmiş ve 2010'da 44,6 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Bu artış, Körfez ülkelerinin lojistik altyapı yatırımları, Dubai ve Katar gibi hub limanların büyümesi ve bölgenin Asya-Avrupa ticaret koridorlarındaki stratejik öneminden kaynaklanmaktadır. 2020'de 66,4 milyon TEU ile zirveye ulaşan hacim, bölgenin küresel ticarette artan rolünü göstermektedir. Pandemi sonrası 2021 ve 2022'de hafif dalgalanmalar görülmüş, ancak bölgesel artış trendi devam etmiştir. MENA ve Pakistan, İpek Yolu'nun denizyolu koridorları açısından kritik transit bölgeleridir.

Liman ve hinterland yatırımlarının artması, bölgedeki konteyner hacimlerinin 14,6 milyon TEU'dan 66,4 milyon TEU'ya yükselmesini sağlamıştır. Bu, özellikle Çin'den Avrupa'ya uzanan deniz koridorlarının ve Orta Doğu üzerinden enerji ve ticaret taşımacılığının artan önemini ortaya koyar. Güney Asya, 2000'de 4,6 milyon TEU ile küçük bir paya sahipken, 2021'de 30 milyon TEU seviyelerine ulaşmıştır. Bu büyüme, Hindistan, Bangladeş ve Pakistan'ın üretim ve ihracat kapasitesindeki artışla doğrudan ilişkilidir. Bölge, özellikle tekstil ve elektronik sektörlerindeki üretim artışı sayesinde konteyner trafiğinde istikrarlı bir yükseliş göstermiştir. Pasifik Adaları ve küçük devletlerin konteyner hacimleri, 2010'dan itibaren yıllık yaklaşık 0,5–0,9 milyon TEU arasında sınırlı bir hacimle sınırlı kalmıştır. Bu, bölgenin küçük ölçekli ekonomileri ve sınırlı ticaret kapasitesi ile uyumludur. Güney Asya, özellikle Hindistan ve Bangladeş, İpek Yolu projelerinin deniz bağlantıları açısından önemlidir. Konteyner hacimlerinin 4,6 milyon TEU'dan 30 milyon TEU'ya yükselmesi, bölgenin üretim kapasitesinin ve ihracat potansiyelinin artması ile ilişkilidir. Bu artış, İpek Yolu denizyolu koridorlarının yalnızca Çin-Avrupa odaklı olmadığını, Güney Asya'yı da kapsadığını gösterir. 2000–2022 döneminde tüm bölgelerde artış eğilimi gözlemlenmiştir. Doğu Asya & Pasifik ve MENA bölgesi büyümede öne çıkmaktadır. Doğu Asya & Pasifik küresel konteyner trafiğinde baskın güç konumundadır. Avrupa & Orta Asya ise istikrarlı büyüme ile ikinci sıradadır. MENA ve Güney Asya hızlı büyüme trendleri ile stratejik önem kazanmaktadır. Pasifik Adaları küçük hacmi ile sınırlı paya sahiptir. Doğu Asya ve MENA'nın Asya-Avrupa ticaretinde artan rolünü, Güney Asya'nın üretim kapasitesine bağlı yükselişini ve Avrupa'nın istikrarlı lojistik konumunu açıkça göstermektedir. Doğu Asya & Pasifik, İpek Yolu'nun üretim ve deniz çıkış noktası olarak merkezi bir rol oynamaktadır. Avrupa & Orta Asya, kara koridorları üzerinden lojistik entegrasyonu desteklemektedir. MENA ve Güney Asya, denizyolu koridorları ile Asya-Avrupa ticaretinde kritik transit ve üretim noktaları olarak öne çıkmaktadır.

Yıl	Doğu Asya & Pasifik	Avrupa & Orta Asya	MENA + Af/Pak*	Pasifik Adaları Küçük Devl.	Güney Asya
2000	111,180,913	48,312,150	14,597,148	–	4,639,518
2001	115,948,099	50,660,187	–	–	4,977,651
2002	137,479,148	55,628,833	–	–	5,557,320
2003	151,803,542	60,321,993	18,530,824	–	6,501,328
2004	174,201,309	71,190,112	20,854,896	–	7,267,808
2005	193,780,272	75,798,358	–	–	8,246,313
2006	217,761,320	81,291,535	–	–	10,121,808
2007	252,296,411	97,542,316	–	–	12,111,259
2008	269,311,779.7	98,520,362.34	38,221,812	–	12,504,772
2009	247,674,210.4	84,176,404.36	43,932,621.92	–	12,716,905.2
2010	296,038,569.6	91,239,453.65	44,603,081.32	491,658.155	14,769,531
2011	323,355,666.3	99,031,668.36	50,209,230.86	629,416.219	15,612,243
2012	342,982,329.3	101,980,027.5	53,572,748.31	617,020.391	15,828,329
2013	357,059,606.9	104,816,377.8	55,138,077.04	853,454.873	16,543,111
2014	375,349,328.3	109,629,342.6	56,368,110.54	875,886.811	18,425,859
2015	381,776,238.2	107,002,030.6	59,520,405.4	783,270.723	19,653,732
2016	392,800,641.3	111,039,447	61,123,589.1	817,138.749	21,927,807
2017	419,122,781.1	117,971,615.5	61,711,645.2	885,807.372	24,316,833
2018	438,510,957.5	124,223,081.7	64,328,350.7	891,804.814	27,025,800.5
2019	449,307,188	128,186,701.3	64,859,592.65	605,131.14	27,971,268.2
2020	446,717,559	124,304,408	66,443,632.83	–	27,344,771
2021	473,917,784	131,580,248	65,687,842	–	30,083,501
2022	482,148,456	124,229,056	66,196,409	–	29,777,404
2023	–	–	–	–	–
2024	–	–	–	–	–

Tablo 8. Bölgesel Konteyner Hacimleri: Doğu Asya, Avrupa ve Orta Asya, MENA ve Güney Asya (2000–2024) *(TEU* – 20 ft eşdeğeri konteyner)*
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators
**TEU (Twenty-foot Equivalent Unit); konteyner taşımacılığında kullanılan standart bir ölçü birimidir ve 20 feet (yaklaşık 6,1 metre) uzunluğundaki bir konteyneri ifade eder.*

9. İpek Yolu Koridorları ve Kara Yolu Taşımacılığı (1990–2024)

Bu çalışmanın son göstergesi olan Tablo 9'da da görüldüğü gibi İpek Yolu - Kara Yolu koridorları tahmini taşımacılık hacimlerini yansıtmaktadır. İpek Yolu, tarih boyunca Asya ve Avrupa arasında ticareti mümkün kılan bir arter olmuştur. Modern dönemde, özellikle 21. yüzyılda kara yolu taşımacılığı, bu güzergâhın kritik bir bileşeni hâline gelmiştir. Küresel ticaretin artışı ve lojistik entegrasyonun önemi, kara yolu taşımacılığının hem hız hem esneklik açısından demiryolu ve denizyolu ile birlikte tercih edilmesini sağlamıştır. Modern İpek Yolu projeleri (BRI, Orta Koridor, Hazar Koridoru) kara yolu taşımacılığını artırmış, transit yük hacmi ve koridorun ekonomik stratejik önemi büyümüştür.

Kuzey koridoru; Çin'in kuzeybatısından başlayıp Kazakistan, Rusya üzerinden Avrupa'ya uzanır. Geniş, çok şeritli karayolları ve modern sınır kapılarıyla donatılmıştır. Transit taşımacılık yoğun ve hızlıdır.

Taşıma Tipleri: Konteyner, dökme yük, sanayi ürünleri.

Tarihsel Dönem: 1990'larda altyapı eski Sovyet sistemi ile sınırlıydı; 2000 sonrası modernizasyon başladı.

Orta koridor; rota, Çin → Kazakistan → Hazar Denizi → Azerbaycan → Gürcistan → Türkiye → Avrupa. *Altyapı:* Kara yolu ile demiryolu kombinasyonu (ör. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu) transit süreyi kısaltır.

Avantajlar: Yüksek kapasite, sınır kapılarında etkin gümrük ve lojistik merkezleri.

Dönemsel Gelişme: 2005 sonrası BRI projeleri ile önemli artış, 2015 sonrası modern kombine taşımacılık.

Güney koridoru; rota, Çin'in güneybatısı → Pakistan → İran → Türkiye → Avrupa. *Altyapı:* Kara yolu + liman entegrasyonu, Pakistan ve İran sınır geçişleri.

Zorluklar: Altyapı eksiklikleri, güvenlik riskleri, transit süre uzunluğu.

Gelişim: 2010 sonrası liman ve lojistik yatırımları ile kısmen kapasite artışı.

Ton-km ve Araç Geçişleri: Kuzey Koridoru, yüksek hacimli transit taşımacılıkta liderdir; Orta Koridor daha dengeli, Güney Koridor nispeten düşük kapasitelidir.

Lojistik Merkezleri: Modern koridorlarda ara depolama, sınır kapılarında gümrükleme ve konteyner terminali ile entegre lojistik merkezleri kritik rol oynar.

Sınır ve Gümrük: Transit süresini etkileyen en önemli faktörlerden biridir; farklı ülkelerin prosedürleri, altyapı kapasiteleri ve gümrük politikaları doğrudan taşıma maliyetini etkiler.

1990–1994	Kuzey	50–60	25–30	Sovyet sonrası altyapı, düşük transit kapasite
	Orta	20–25	10–12	Orta Asya kara yolu altyapısı sınırlı
	Güney	10–12	5–6	Pakistan/İran altyapısı sınırlı
1995–1999	Kuzey	60–75	30–35	Altyapı iyileştirmeleri, transit artışı
	Orta	25–35	12–15	Hazar koridoru projeleri başlangıcı
	Güney	12–15	6–7	Lojistik kapasite artışı sınırlı
2000–2004	Kuzey	75–90	35–40	Transit taşımacılık büyüyor
	Orta	35–45	15–18	BRI projeleri hazırlık dönemi
	Güney	15–18	7–8	Kara yolu + liman entegrasyonu
2005–2009	Kuzey	90–110	40–45	Modern sınır kapıları, artan kapasite
	Orta	45–60	18–22	Hazar ve Kafkasya altyapısı gelişiyor

	Güney	18–22	8–10	Transit kapasite artışı sınırlı
2010–2014	Kuzey	110–130	45–50	Transit hacim artışı ve lojistik merkezler
	Orta	60–75	22–28	Modern kombine taşımacılık (kara+demir)
	Güney	22–28	10–12	Lojistik projeler ve liman entegrasyonu
2015–2019	Kuzey	130–150	50–55	Kapasite doluluk artışı, hızlı transit
	Orta	75–90	28–35	Türkiye ve Avrupa yönünde yoğunlaşma
	Güney	28–35	12–15	Altyapı ve güvenlik iyileştirmeleri
2020–2024	Kuzey	150–170	55–60	COVID sonrası toparlanma, yüksek talep
	Orta	90–110	35–40	Hazar ve Kars-Tiflis-Kars koridoru öne çıkıyor
	Güney	35–40	15–18	Güney koridor kapasitesi sınırlı ama büyüyor

Tablo 9. İpek Yolu - Kara Yolu Koridorları Tahmini Taşımacılık Hacimleri (1990–2024)
Kaynak; https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

Sonuç ve Değerlendirmeler

1990–2024 dönemi, Türk Devletleri ve İpek Yolu ekonomileri açısından iki temel büyüme ve entegrasyon evresini ortaya koymaktadır. 1990–2005 dönemi, Sovyet sonrası geçiş ekonomisi, altyapı eksiklikleri ve kurumsal yeniden yapılanma nedeniyle sınırlı ekonomik büyüme ile karakterize edilmiştir. Bu dönemde Türk Devletleri'nin GSYH'si ve lojistik kapasitesi, Doğu Asya ve Pasifik ile Avrupa ve Orta Asya gibi büyük ekonomik bölgelerin gerisinde kalmıştır. Demiryolu ve kara yolu taşımacılığı açısından ise eski Sovyet altyapısı, Kazakistan ve bazı Orta Asya ülkelerinde yüksek hacimlerle sınırlı bir kapasiteye olanak sağlamıştır.

2005–2024 dönemi ise bölgesel ve küresel entegrasyon açısından bir sıçrama dönemidir. Altyapı yatırımları, lojistik merkezler, enerji ve ulaştırma koridorları (Orta, Kuzey ve Güney Koridorlar) ile Türk Devletleri, hem ekonomik performans hem de lojistik kapasite bakımından belirgin bir artış göstermiştir. Özellikle Kazakistan, demiryolu taşımacılığında bölgesel lider konumunu güçlendirirken, Özbekistan, Türkmenistan ve Türkiye istikrarlı artış trendleri ile öne çıkmıştır. Azerbaycan ve Kırgızistan dönemsel dalgalanmalar yaşasa da bölgesel entegrasyon süreçlerinden fayda sağlamıştır.

Konteyner taşımacılığı verileri, Doğu Asya ve Pasifik'in küresel lojistiğin merkezi hâline geldiğini, Avrupa ve Orta Asya'nın kara koridorları üzerinden istikrarlı büyüme sağladığını ve MENA ile Güney Asya'nın denizyolu transit ve üretim odaklı stratejik noktalar hâline geldiğini göstermektedir. Kara yolu taşımacılığı, modern sınır kapıları, gümrükleme ve lojistik merkezleri ile ticaretin hızlanmasına ve bölgesel entegrasyonun güçlenmesine katkı sağlamıştır.

Genel olarak, 1990–2024 dönemi analizleri, Türk Devletleri'nin hem GSYH hem de taşımacılık altyapısı açısından önemli bir büyüme trendine girdiğini ortaya koymaktadır. Bölgesel entegrasyon ve ulaştırma altyapılarının modernizasyonu, ekonomik büyümenin temel belirleyicisi olmuş; İpek Yolu koridorları, hem transit yük hacmi hem de ticaret çeşitliliği açısından stratejik önem kazanmıştır. Bu süreç, Türk Devletleri ve İpek Yolu ekonomilerinin küresel tedarik zincirlerinde daha görünür, etkili ve rekabetçi aktörler hâline gelmesine olanak tanımıştır.

1990–2005 dönemi, yapısal dönüşüm ve geçiş ekonomisi etkisi altında sınırlı büyüme ile karakterizedir; 2005 sonrası dönem, altyapı ve lojistik koridor yatırımları sayesinde belirgin bir büyüme ve entegrasyon dönemi olmuştur. Kazakistan, demiryolu taşımacılığında

lider; diğer Türk devletleri ise artış trendlerini farklı düzeylerde sürdürmüştür. Türkiye ise kara yolu ve kombine taşımacılık ile bölgesel lojistik ağda önemli bir aktör hâline gelmiştir.

Doğu Asya ve Pasifik, küresel konteyner taşımacılığında baskın rol oynarken, Avrupa & Orta Asya kara koridorları üzerinden lojistik entegrasyonun istikrarlı göstergesini sunmaktadır. MENA ve Güney Asya ise denizyolu koridorları ile stratejik önem kazanmıştır. Modern İpek Yolu projeleri, çok modlu taşımacılık entegrasyonu ve sınır-gümrük modernizasyonları ile Türk Devletleri ve bölgesel aktörlerin küresel lojistik sistemde görünürlüğünü artırmıştır. Gelecekte, altyapı ve enerji yatırımlarının sürdürülmesi, kara, demir ve deniz taşımacılığının bütüncül entegrasyonu, bölgesel ekonomik dayanıklılık ve küresel rekabet gücü için kritik öneme sahiptir. Sonuç olarak, 1990–2024 dönemi, Türk Devletleri ve İpek Yolu ekonomileri açısından ekonomik büyüme, lojistik kapasite ve bölgesel entegrasyon açısından temel bir dönemi temsil etmekte, stratejik altyapı yatırımları ile küresel tedarik zincirlerinde kalıcı bir rol elde edilmesini sağlamaktadır.

Kaynakça

Christian, D. (2000). Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. *Journal of World History, 11*(1), 1–26.

Hettne, B. & Söderbaum, F. (2000). Theorising the rise of regionness. *New Political Economy, 5*(3), 457–472.

International Transport Forum (ITF) & OECD. (2022). *Road Freight Statistics and Trends (2000–2022)*.

Krugman, P. (1991). *Geography and Trade*. MIT Press.

Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.

Türkiye Karayolları Genel Müdürlüğü. (2024). *Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2024*. https://www.kgm.gov.tr

World Bank. (2019). *Belt and Road Initiative: Transportation corridors and logistics*. https://www.worldbank.org

World Bank. (2020). *World Development Report 2020: Trading for Development in the Age of Global Value Chains*. World Bank Publications. https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators

Extended Summary

The economic liberalisation and market-oriented reforms that gained momentum from the early 1990s onwards have significantly expanded the volume and geographical scope of international trade. This transformation has not only strengthened traditional trade relations between Western Europe and East Asia, but has also enhanced the strategic economic importance of intermediate regions, particularly Central Asia—referred to in this study as 'Turkistan' within the conceptual framework of the Turkic World. The dissolution of the Soviet Union marked a critical turning point for the Turkistan countries—such as Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan and Turkmenistan—as these states gained independence and began to formulate their own economic and trade policies. The post-Soviet transition period introduced both opportunities and structural challenges, including disruptions in production networks, underdeveloped transport infrastructure, and limited integration into global markets. During the 1990s, Turkistan economies focused on establishing institutional frameworks, stabilizing macroeconomic conditions, and exploiting natural resource endowments, particularly in energy and raw materials. However, deficiencies in trade logistics, transport connectivity, and cross-border coordination constrained the region's capacity to fully benefit from expanding global trade flows. These structural bottlenecks limited the realization of Turkistan's potential as a transit and trade hub between Asia and Europe. The early 2000s marked a new phase characterized by the acceleration of globalization, rising demand for alternative trade corridors, and increasing investments in infrastructure and logistics. Within this context, the revival of the Silk Road concept through modern transport and energy corridors gained renewed importance. A major milestone in this process was the launch of China's Belt and Road Initiative (BRI) in 2013, which provided a comprehensive framework for revitalizing overland and maritime trade routes across Eurasia. The BRI, often described as the modern Silk Road, encompasses large-scale investments in railways, highways, ports, pipelines, and logistics centers, directly affecting the economic landscape of Turkistan. These projects have aimed to reduce transportation costs, shorten delivery times, and enhance regional connectivity, thereby

integrating Turkistan economies more closely into global value chains. Between 2000 and 2024, Turkistan countries increasingly benefited from these developments through expanding export and import volumes, rising foreign direct investment inflows, and deepening regional economic cooperation. This study aims to analyze the economic implications of modern Silk Road trade routes for the Turkistan region over the period 1990–2024. It adopts a comprehensive and multidimensional analytical framework that combines trade dynamics, macroeconomic performance, and transportation-logistics development. The analysis is structured around three main dimensions. First, it examines the evolution of foreign trade capacity, focusing on changes in export and import volumes, trade openness, and diversification patterns in Turkistan countries within the broader context of Silk Road economies. Second, it compares the gross domestic product (GDP) sizes and growth trajectories of member states of the Organization of Turkic States with selected regional and global country groups, highlighting relative economic performance and convergence trends. Third, it evaluates developments in international transportation and logistics—particularly land, rail, and maritime transport corridors—that form the physical backbone of the modern Silk Road. The study also addresses the role of technological progress in transforming transportation capacity and efficiency. Advancements in railway technology, intermodal transport systems, digital logistics platforms, and port infrastructure have significantly altered the cost structure and speed of trade flows across Eurasia. These changes have enhanced Turkistan's potential as a transit economy, positioning the region as a critical link between East Asian manufacturing centers and European consumer markets. At the same time, the study recognizes that the benefits of these transformations have been unevenly distributed across countries, reflecting differences in institutional quality, investment capacity, geopolitical positioning, and policy coordination. Beyond quantitative indicators, the paper explores regional integration and cooperation from a political economy perspective. It assesses the opportunities and constraints faced by Turkistan countries in leveraging modern Silk Road projects to strengthen economic integration within the framework of the Organization of Turkic States. While infrastructure investments have created new avenues for cooperation, challenges such as regulatory fragmentation, financing risks, external dependency, and geopolitical competition continue to shape the region's development trajectory. The study therefore highlights both the opportunities and limitations associated with Silk Road–driven integration. The central research questions guiding the analysis are as follows: How have modern Silk Road initiatives affected the economic growth performance and foreign trade structures of Turkistan countries between 1990 and 2024? To what extent have infrastructure and logistics investments contributed to regional economic integration and cooperation? How have technological advancements reshaped transportation capacity across rail, road, and maritime routes? What opportunities and constraints characterize the integration process of Turkistan economies within evolving Eurasian trade networks? By addressing these questions, the study contributes to the literature on regional development, trade corridors, and infrastructure-led growth in post-Soviet and emerging economies. The chronological and analytical framework presented in this paper provides a foundation for evaluating the concrete economic impacts of modern Silk Road projects on Turkistan economies using empirical data and comparative analysis. In doing so, the study aims to offer policy-relevant insights for regional stakeholders seeking to enhance sustainable growth, trade diversification, and economic integration in the context of shifting global trade dynamics.