

**T.C
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT FAKÜLTESİ TURİZM İŞLETMECİLİĞİ BÖLÜMÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KAZAKİSTAN TURİZMİNDE İPEK YOLU’NUN
YERİ VE ÖNEMİ**

**Aiman ABLAYEVA
2501101259**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Suna MUGAN ERTUĞRAL**

İSTANBUL – 2013



Y Ü K S E K L İ S A N S T E Z O N A Y I

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : AİMAN ABLAYEVA

Numarası : 2501101259

Anabilim/Bilim Dalı : TURİZM İŞLETMECİLİĞİ

Tez Savunma Tarihi: 09.07.2013

Danışman : YRD.DOÇ.DR.SUNA MUGAN ERTUĞRAL Tez Savunma Saati : 13.00

Tez Başlığı : KAZAKİSTAN TURİZMİNDE İPEK YOLUNUN YERİ VE ÖNEMİ

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜ'NE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR.FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER		Kabul
2-PROF.DR.İSMAİL KIZILIRMAK		Kabul
3-YRD.DOÇ.DR.SUNA MUGAN ERTUĞRAL		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ.DR.ORHAN AKOVA		
2- YRD.DOÇ.DR.OĞUZHAN ÖZÇELEBİ		

KAZAKİSTAN TURİZMİNDE İPEK YOLU'NUN YERİ VE ÖNEMİ

Aiman ABLAYEVA

ÖZ

İpek Yolu uygarlık tarihinde hiç kuşkusuz çok önemli bir yere sahiptir. Bu yol sayesinde Çin' in Orta Asya ülkeleri ile ticari bağlantıları derinleşmiş, Orta Asya ülkelerinden Avrasya ve Yakın Doğu ülkeleri ile ilişkileri daha da gelişmiştir. İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde iki bin yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların izlerini taşımış ve asırlar boyu bu yol sayesinde tüccarlar, misyonerler, seyyahlar yolculuk ve ticaret yaparak bölgede uluslararası ilişkileri geliştirmiştir. Dolayısıyla, Ulu İpek Yolu sayesinde Batı ve Doğu arasında ticari ilişkiler gelişmiş, dünyanın her tarafından çok değerli ve pahalı egzotik malların ticareti yapılmıştır. Günümüzde yapılan arkeolojik kazılar neticesinde bulunan değerli eşyalar, bu tarihi yolun değerli kanıtlarıdır. İnsanoğlu medeniyetinin ortak hazinesine dönüşen, dünya çapındaki eserlerin her ülkeden ortak kültürler içermesi şüphesiz bu İpek Yolu'ndan geçen ilişkiler sonucudur. Bu çalışmada, İpek Yolu'nun tarihi ve tarihsel gelişimine değinilerek, esas konumuz İpek Yolunun Kazakistan ve turizminde önemi ve etkileri incelenmektedir.

Bu çalışmada, günümüzdeki Kazakistan'ın bağımsızlık sonrası ortaya çıkan gelişmeler, değişimler, ülkenin gündeme getirdiği Yeni İpek Yolu'nun tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması, artık kullanılmayan eski yapıların yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları çerçevesindeki çalışmaları değerlendirilecektir. Bunun yanı sıra, bu çalışma Kazakistan'da Yeni İpek Yolu programı çerçevesinde yapılmakta olan çalışmalar, ülkelerarası ya da uluslararası ilişkilerin gelişmesi bakımından iyi bir fırsat olmakla birlikte ülkenin ekonomisine, turizmine, şehir, kültürlerarası ilişkiler ve bilime sağlayacağı katkılarından dolayı önemli sayılmaktadır.

Anahtar kelimeler: Ulu İpek Yolu, Kazakistan, Turizm

THE IMPORTANCE OF THE SILK ROAD IN THE TOURISM OF KAZAKHSTAN

Aiman ABLAYEVA

ABSTRACT

There is no doubt of the fact that the Silk Road has a very important place in the history of civilization. Due to this way China has deepening trade relations with the countries of all Eurasia especially Central Asia, the Middle East countries. Silk Road beyond being a trade route connecting Asia to Europe for two thousand years carried the traces of the cultures, religions, races of this region and for centuries thanks to this road the traders, missionaries, travelers by travelling and trade has developed international relations in the area. Thus, the Great Silk Road developed trade relations between the West and the East and the trade of very valuable and expensive exotic goods all over the world were available. Today, the valuables conducted in archaeological excavations are the evidence of this historic road. The world-wide co-cultures containing artifacts from each country being the common treasure of mankind civilization are the result of relations of the Silk Road. In this study, with reference to the historical development of the Silk Road history we discussed topic of the Silk Road based on the importance and effects on tourism in Kazakhstan.

This study, we present the developments in Kazakhstan after independence, changes brought about by the country's historical and cultural value of the revitalization of the New Silk Road, will be assessed the work containing the protection, restoration of old buildings and giving them new functions. In addition, this work is carried out in the framework of the New Silk Road in Kazakhstan, studies or international relations between countries are a good opportunity for the development of the country's economy, tourism, cities and are considered to be important because of contributions to cross-cultural relations and science.

Key words: The Great Silk Way, Kazakhstan, Tourism

ÖNSÖZ

Tarihi İpek Yolu, eski Çin medeniyetini Batı'ya ulaştıran önemli bir yol olmakla birlikte, aynı zamanda Çin ve Batı arasındaki ekonomik ve kültürel ilişkilerdeki önemli bir köprü olmuştur. Avrupa, doğunun kaliteli ipek ve baharatı ile tanışınca, bu ürünlere büyük bir talep doğmuş ve *İpek Yolu* olarak adlandırılan tarihi ticaret yolları yapılmıştır. Çin'in en uç noktasından başlayıp Orta Asya'nın çeşitli yerlerinden geçerek Doğu ve Avrupa'nın içlerine giden bu yol boyunca, yükleri taşıyan kervanlar sadece ticaretin gelişmesini değil, Asya ile Avrupa arasında günümüzde de izleri görülen kültür alışverişi sağlamıştır.

İpek Yolu, Orta Asya coğrafyası açısından büyük öneme sahiptir. Çünkü İpek Yolu ticareti güzergâhlarında bozkırlı Orta Asya'nın da yaşam sahaları bulunmaktaydı ve bu sebeple İpek Yolu ticaretinin etkileri olmuştur. Bu yol, sadece ticari değil, siyasi, askeri, iktisadi, dini ve kültürel ilişkiler açısından da Doğu-Batı dünyaları arasında önemli görevi üstlenmiştir. İpek Yolu'na adını veren ürün olan ipek, bu yolun en önemli ticaret malı olmasının yanı sıra, ipekten başka da birçok mal ve ürün İpek Yolu'nun ticaretinde yer almıştır.

Bu çalışmada, İpek Yolu ticaretinin ne ölçüde Orta Asya ve merkezinde bulunan Kazakistan'ı etkilediği ortaya konmaya çalışılmaktadır. Yani, İpek Yolu'nun tarihsel gelişiminden itibaren, İpek Yolu ve ticareti sonucunda Orta Asya'nın nasıl etkilendiği ve bu etkilerin Kazakistan ve günümüzdeki turizmi için ne tür katkılar sağladığı irdelenmektedir.

Dolayısıyla, Kazakistan turizminde İpek Yolu'nun yeri ve önemi ortaya konulabilmesi amaçlanan bu çalışmada tezin başlangıcından bitimine kadar teşvik edip desteği ve alakasını esirgemeyen değerli hocam, tez danışmanım Yrd.Doç.Dr. Suna Mugan ERTUĞRAL'a, ders aşamasında bilgilerinden yararlandığım tüm değerli hocalarıma, aileme ve arkadaşlarıma destekleri için teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

1. ÖZ	ii
2. ABSTRACT	iii
3. ÖNSÖZ	iv
4. TABLO VE ŞEKİLLER	ix
3. KISALTMALAR	xi
4. GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLUNUN KAZAKISTAN AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ

1.1. İPEK YOLU’NUN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	5
1.1.1. İpek Yolunun Tanım	6
1.1.2. İpeğin ve İpek Yolunun Ticari Açıdan Değerlendirilmesi.....	8
1.1.3. İpek Yolu Ticaretinin Doğu ve Batı Açısından Önemi.....	11
1.1.4. Kuzey İpek Yolu	12
1.1.5. Güney İpek Yolu	17
1.2. İPEK YOLU EKSENİNDE ORTA ASYA VE KAZAKİSTAN	19
1.2.1. Kazakistan Üzerinden Geçen Kervan Yolları ve Orta Asırlık Şehirler..	22
1.2.1.1. Sayram	24
1.2.1.2. Türkistan	25
1.2.1.3. Otrar.....	27
1.2.1.4. Sauran	28
1.2.1.5. Sarayşık	29
1.2.1.6. Taraz	30
1.2.1.7. Almatı	32
1.2.2. İpek Yolu’nun Kazakistan Açısından Önemi.....	33
1.2.3. İpek Yolunun Yeniden Canlanması	36
1.2.4. İpek Yolunun Kazakistanda Sosyo-Kültürel Etkileri.....	38

İKİNCİ BÖLÜM

KAZAKİSTAN'DA TURİZM SEKTÖRÜ

2.1. KAZAKİSTAN HAKKINDA GENEL BİLGİ.....	40
2.1.1. Ülkenin Siyasi ve İdari Yapısı..	40
2.1.2. Ekonomik Yapı..	42
2.1.3. Kazakistan Ekonomisinde Sektörel Gelişme..	47
2.1.3.1. Tarım ve Hayvanlık Sektörü	48
2.1.3.2. Sanayi Sektörü.....	49
2.1.3.3. Hizmetler Sektörü.....	50
2.1.4. Dış Ticaret..	50
2.1.5. Yabancı Yatırımlar..	52
2.2. KAZAKİSTAN'DA TURİZM SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ.....	54
2.2.1. Sovyetler Birliği Döneminde Turizm Gelişimi.....	54
2.2.2. Kazakistan Turizminde 1991-2011 Yıllar Arasında Gelişmeler.....	55
2.2.3. Kazakistan'ın Turizm Arzı.....	62
2.2.3.1. Konaklama İşletmeleri.....	65
2.2.3.2. Ulaştırma İşletmeleri	69
2.2.3.3. Seyahat İşletmeleri	73
2.2.3.4 Yiyecek-İçecek İşletmeler.	75
2.2.3.5. Diğer Turistik İşletmeler.....	76
2.2.4. Kazakistan'ın Turizm Talebi.....	77
2.2.5. Kazakistan Turizminin Ekonomik Etkileri..	80
2.2.5.1. Turizmin Ödemeler Bilançosuna Etkileri.....	81
2.2.5.2. Turizmin İstihdam Üzerine Etkileri.....	85

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
KAZAKİSTAN TURİZM POLİTİKASI VE
UYGULAMALINDA İPEK YOLUNUN ÖNEMİ

3.1. KAZAKİSTAN TÜRİZM POLİTİKASI VE UYGULAMALARINDA İPEK YOLUNUN ÖNEMİ.....	89
3.2. KAZAKİSTAN TURİZM POLİTİKASININ GELİŞİMİ VE İPEK YOLU.....	92
3.2.1. Temmuz 1992 Tarihli Turizm Kanunu.. ..	92
3.2.2. 13 Haziran 2001 Tarihli 211 sayılı 2001 tarihli 211 sayılı ‘Kazakistan Cumhuriyeti Turistik Faaliyetler Mevzuatı’.. ..	93
3.2.3. Temmuz 2011 Tarihli 461-IV Sayılı ‘KC Turistik Faaliyetler ile ilgili Kanun Değişikleri’.. ..	95
3.2.4. Turizm Endüstrisi Komitesi.. ..	95
3.2.5. İpek Kolu Kazakistan Ulusal Şirketleri.....	97
3.3. İPEK YOLU ÇERÇEVESİNDE BAŞLATILAN VE DEVAM ETMEKTE OLAN BAZI ÖNEMLİ PROJELER	99
3.3.1. Kenderli Projesi.....	102
3.3.2. Baykonur Projesi.. ..	104
3.3.3. TRACECA Projesi.. ..	107
3.3.4. BTK İpek Demiryolu Projesi.. ..	111
3.3.5. Asya Ana Karayollar Projesi.....	114
3.3.6. Avrupa E - Yolları Projesi.....	116
3.3.7. Türkiye-Kazakistan Yeni Sinerji-Ortak Ekonomi Programı Eylem Planı.....	119
3.3.8. İpek Yolu 2012- 2013 Eylem Planı.. ..	121
3.3.9. EXPO 2017 – Astana.. ..	124
3.3.10. Kazakistan 2011 – 2014 Turizm Programı.. ..	125
3.3.11. Kazakistan - 2030 Stratejisi.....	129
3.3.12. Kazakistan - 2050 Stratejisi.....	131
3.3.13. Kazakistan – Türkiye İşbirliği.....	134

3.4. İPEK YOLUNUN KAZAKİSTAN TURİZMİNİN GELİŞMESİNE YÖNELİK ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ AMACIYLA SWOT ANALİZİ VE TOWS MATRİSİ	139
3.4.1. Swot Analizi Tanımlaması.....	139
3.4.2. İpek Yolunun SWOT Analizi.....	140
3.4.2.1. Güçlü Yönler	142
3.4.2.2. Zayıf Yönler	145
3.4.2.3. Fırsatlar.....	147
3.4.2.4. Tehditler	149
3.4.3. İpek Yolunun TOWS Matrisi.....	151
3.4.4. Değerlendirme.....	155
SONUÇ	161
KAYNAKÇA.....	164

TABLO VE ŞEKİLLER

Tablo: 1. Tarım Sektörü Katma Değeri (%GSMH).....	46
Tablo: 2. Konaklama Tesislerinde Gösterilen Hizmetlerin Hacmi 2007-2012.....	63
Tablo: 3. Konaklama Hizmetinin Sağladığı Gelirin Kazakistan Bölgelerine Göre Dağılımı (Milyon Tenge)	67
Tablo: 4. Konaklama Gelirinin Kazakistan Turizm Gelirindeki Payı (%).....	68
Tablo: 5. Ulaştırma Yolları Hizmetinden Yararlanan Yolcu Taşımacılığının Değişimi 2005 – 2011. (Milyon Kişi).....	70
Tablo: 6. Uluslararası Turizmde Kazakistan'ın yolcu Taşıma Geliri ve Ülkenin Turizm Geliri İçindeki Payı	72
Tablo: 7. Kazakistan'da Bulunan Turistik Şirketlerin Sayısı	73
Tablo: 8. Seyahat Acentaların Hizmet Verdiği Turist Sayısı.....	74
Tablo: 9. 2007-2011 yıllarında Kazakistan Yiyecek-İçecek İşletmelerinin Hizmet Hacmi ve Bölgelere Göre Dağılımı (Milyon KZT)	76
Tablo: 10. Kazakistan'ın Yiyecek-İçecek İşletmeleri Gelirinin Toplam Turizm Geliri İçindeki Payı (2007-2011).....	77
Tablo: 11. Diğer Turistik İşletmeler.....	78
Tablo: 12. Kazakistan'da Dış Turizm Gelirlerinin GSYİH İçindeki Payı (2003-2007).....	80
Tablo: 13. Ödemeler Bilançosu (Milyon ABD Doları)	83
Tablo: 14. 2011 Yılında Dış Turizm Bilançosu (Bin ABD Doları).....	84
Tablo: 15. 2011 Yılında Kazakistan'ın Turizm Sektöründeki İstihdamı.....	87
Tablo: 16. Kazakistan'da Çalışan Nüfus İstatistikleri (2007-2011).....	88
Tablo: 17. Tarihi Merkezler ve Turizm Altyapısını Geliştirme Giderleri (Milyon ABD Doları).....	98
Tablo: 18. Uluslararası “Kenderli” Tatil ve Dinlenme Projesi 2012-2015.....	103
Tablo: 19. TRACECA ve TransSib Güzergâhları.....	109
Tablo: 20. ASYA AH Yolları	115
Tablo: 21. Kazakistan'ın Yer Aldığı Avrupa E-Yolları.....	119

Tablo: 22. Kazakistan Turizm Endüstrisinin Geliştirilmesine Yönelik 2010 – 2014 Turizm Programı	128
Tablo: 23. Türkiye – Kazakistan Arasındaki Ticaret Durumu (milyon dolar)	135
Tablo: 24. İpek Yolunun TOWS Analiz	153
Şekil: 1. İpek Yolu güzergahları	7
Şekil: 2. GSYİH’teki Artış Hızı	49
Şekil: 3. Enflasyondaki Gelişme	44
Şekil: 4. Kişi Başı Milli Gelirde Gelişim	45
Şekil: 5. Kişi Başı Milli Gelirde Dünyadaki Konumu	46
Şekil: 6. 2011 yılında Kazakistan GSYİH’nın Sektörel Dağılımı	45
Şekil: 7. Kazakistan’ın Dış Ticaret Hareketi.....	51
Şekil: 8. Kazakistan'a Yapılan DYY Büyüme Dinamiği	53
Şekil: 9. Turistlerin Seyahat Tercihleri	63
Şekil: 10. Konaklama Tesisleri ve Ziyaretçi Sayısı	66
Şekil: 11. Seyahat İşletmelerinde İstihdam.....	77
Şekil: 12. TRACECA Projesi Haritası ve Kazakistan	110
Şekil: 13. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesinin Haritası	112
Şekil: 14. İpek Yolu 2012 – 2013 Planı	123
Şekil: 15. İpek Yolu Planında Katılımcılar	124

KISALTMALAR

a.g.b.	Adı Geçen Bülten
a.g.d.	Adı Geçen Dergi
a.g.e.	Adı Geçen Eser
a.g.m.	Adı Geçen Makale
a.g.r.	Adı Geçen Rapor
a.g.s.	Adı Geçen Site
a.g.t.	Adı Geçen Tez
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABN AMRO	Dutch Private bank group
ADB	Asian Development Bank (Asya Kalkınma Bankası)
AEA	Association of European Airlines (Avrupa Havayolları Derneği)
AER	Assembly of European Regions (Avrupa Bölgeleri Meclisi)
AET	Avrasya Ekonomi Topluluğu
AGİT	Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AH	Asian Highway (Asya Karayolları)
AİGK	Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı
ALTID	Asya Kara Ulaşımı Altyapı Geliştirmesi
AMG	Administration Management Company
AVET	Avrasya Ekonomik Topluluğu
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
BDT	Bağımsız Devletler Birliği
BM	Birleşmiş Milletler
BMÖ	Birleşmiş Milletler Örgütü
BTK	Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı
CAETTTI	Central Asian External Trade and Transit Transport Initiative
CAIEC	Orta Asya Uluslararası Fuar Şirketi
CICA	Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia - Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı

CIS	Commonwealth of Independent States (Bağımsız Devletler Topluluğu)
CİA	The Central Intelligence Agency (Merkezi İstihbarat Teşkilatı)
CSTO	The Collective Security Treaty Organization (Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü)
DAAD	Deutscher Akademischer Austausch Dienst (Alman Akademik Değişim Servisi)
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
EAEC	Eurasian Economic Community (Avrasya Ekonomik Topluluğu)
EAPC	The Euro-Atlantic Partnership Council (Avrupa-Atlantik Ortaklık Konseyi)
EBRD	European Bank for Reconstuction and Development (Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası)
ECHOR	European Castle Hotels and Restaurants (Avrupa Şato Oteller ve Restoranlar)
ECO	Economic Cooperation Organization (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı)
ESCAP	Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
EXPO	Exhibition, Exposition (Sergi)
FAO	Food and Agriculture Organization (Gıda ve Tarım Örgütü)
FCO	Foreign and Commonwealth Office (Yabancılar ve Milletler Topluluğu Ofisi)
FEKA	Avrupa Kazak Dernekleri Federasyonu
GCTU	General Confederation of Trade Unions (İşçi Sendikaları Konfederasyonu)
GSMH	Gayri Safi Millî Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GZFT	Güçlü, Zayıf, Fırsat, Tehdit analizi
IAEA	The International Atomic Energy Agency (Uluslararası Atom Enerji Ajansı)

IBRD	International Bank for Reconstruction and Development (Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası)
ICCA	International Congress and Convention Association (Uluslararası Kongre ve Toplantı Birliği)
ICCL	International Council of Cruise Lines (Uluslararası Denizyolu Seyahat Konseyi)
ICAO	The International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
ICRM	The International Red Cross and Red Crescent Movement (Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Hareketi)
IDA	The International Development Association (Uluslararası Kalkınma Birliği)
IDB	İslamic Development Bank (İslam Kalkınma Bankası)
IFITT	International Federation for IT and Travel & Tourism (Uluslararası BT, Seyahat ve Turizm Federasyonu)
IFRCS	The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Dernekleri Federasyonu)
IFC	International Finance Corporation (Uluslararası Finans Şirketi)
IFAD	The International Fund for Agricultural Development (Uluslararası Tarımsal Kalkınma Fonu)
IFRCS	Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Dernekleri Federasyonu
IGA	Independent Grocers Alliance
IGC	International Grains Agreement
ILO	International Labour Organization (Uluslararası İş Örgütü)
IMF	The International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IOC	The International Olympic Committee (Uluslararası Olimpiyat Komitesi)
IOM	International Organization for Migration (Uluslararası Göç Örgütü)
IPU	Inter-Parliamentary Union (Parlamentolar Birliği)
ISO	International Organization for Standardization (Uluslararası

	Standardizasyon Örgütü)
ITE	An Organiser Of Exhibitions And Conferences
ITU	Uluslararası Telekomünikasyon Birliği
ITSO	The International Telecommunication Union (Uluslararası Telekomünikasyon Uydu Örgütü)
İİT	İslam İşbirliği Teşkilatı
İKT	İslam Konferansı Teşkilatı
İMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
İnterpol	International Criminal Police Organization (Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı)
KC	Kazakistan Cumhuriyeti
KCIA	Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansı
KLM	Королевские Нидерландские Авиалинии / Royal Dutch Airlines
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
KOICA	Uluslararası Kore İşbirliği Ajansı
KTM	KazakTurMunay
M.Ö.	Millattan önce
M.S.	Millattan sonra
MIGA	The Multilateral Investment Guarantee Agency (Çok Taraflı Yatırım Garanti Ajansı)
MLA	Member of the Legislative Assembly
NAM	The Non-Aligned Movement (Nonaligned Hareketi)
NSG	Nuclear Suppliers Group (Nükleer Tedarikçiler Grubu)
OAB	Orta Asya Birliği
OAS	Organization of American States (Amerikan Devletleri Örgütü)
OIC	Organization of Islamic Cooperation (İslam İşbirliği Örgütü)
OPCW	The Organization for the Prohibition of Chemical Weapons (Kimyasal Silahların Yasaklanması Örgütü)
OSCE	The Organization for Security and Co-operation in Europe
PFP	Partnership for Peace (Barış İçin Ortaklık)
SCO	Shanghai Cooperation Organization (Şanghay İşbirliği Örgütü)

SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STK	Sivil Toplum Kuruluğu
SWOT	Strenght Weakness Opportunity Threat (Güçlü, Zayıf, Fırsat ve Tehdit yönleri araştırma Yöntemi)
ŞİÖ	Şangay İşbirliği Örgütü
TAR	Trans Asian Roads (Trans-Asya Demiryolu)
TOO	Товарищество Ограниченной Ответственности
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TRACECA	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Avrupa-Kavkasya-Asya Ulaştırma Koridoru)
TransSib	Trans Siberian Railway
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
UN	United Union (Birleşmiş Milletler)
UNCTAD	The United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)
UNIDO	The United Nations Industrial Development Organization (Birleşmiş Milletler Sınâî Kalkınma Örgütü)
UPU	The Universal Postal Union (Üniversal Posta Birliği)
UNICEF	The United Nations Children's Fund
UNDP	The United Nations Development Programme (Birleşmiş Milletler Gelişme Programı)
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşik Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu)
UNWTO	World Tourism Organization (Dünya Turizm Örgütü)
USAİD	United States Agency for International Development
VSO	Voluntary Service Overseas (Uluslararası Gönüllü Hizmeti)
WATA	World Association of Travel Agencies (Dünya Seyahat Acenteleri Birliği)
WAN	World Association of Newspapers (Dünya Gazeteciler Birliği)
WB	World Bank (Dünya Bankası)
WCL	The Eorld Combat League (İşçi Konfederasyonu)

WCO	The World Customs Organization (Dünya Gümrük Örgütü)
WFTU	World Fereration of Trade Unions (İşçi Sendikaları Dünya Federasyonu)
WHO	World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)
WIPO	The World Intellectual Property Organization (Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü)
WMO	World Meteorological Organization (Dünya Meteoroloji Örgütü)
UNWTO	The World Tourism Organization (Dünya Turizm Örgütü)
WTO	World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)
WWF	World Wide Fudfor Nature (Doğal Hayatı Koruma Vakfı)

GİRİŞ

İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla batıya taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Orta Çağda, ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Şian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşmıştır¹.

Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette, daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan bir yol şebekesinden yararlanılmıştır. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanında kıtalar arasındaki kültür alışverişine de imkân sağlayan bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları, zaman içinde *İpek Yolu* olarak adlandırılmıştır.

İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, iki bin yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihi ve kültürel zenginlik sunmaktadır. İpek yolunun diğer ülkeler üzerine olduğu etkileri gibi, Orta Asya coğrafyası üzerine de etkisi büyük olmuştur. Çünkü, İpek Yolu ticareti güzergâhlarında bozkırlı Orta Asya'nın da yaşam sahaları bulunmaktaydı ve bu sebeple, Orta Asya İpek Yolu ticaretinin etkilerinde kalmışlardır. İpek Yolu'na adını veren ürün olan ipek, bu yolun en önemli ticaret malı olmasının yanı sıra, ipekten başka da birçok mal ve ürün İpek Yolu'nun ticaretinde yer almıştır.

Bu çalışmanın *amacı*, sadece geçmişte değil, gelecekte de insanlık menfaati için hizmet edecek uygarlıkların ve barış ile uyuşmanın beşiği olan Ulu İpek yolunun, Orta Asya ve özellikle bu coğrafyada bulunan Kazakistan turizmi üzerine etkilerini ortaya koymaktır. Dolayısıyla, İpek Yolu'nun tarihsel gelişimi sırasında

¹ **Orta Çağ'daki Kazakistan Tarihi**, Almatı, Atamura Yayınları, 2003, s. 11.

iktisadi, askeri, dini, kültürel ilişkileri ve ticareti sonucunda Orta Asya'nın nasıl etkilendiği ve bu etkilerin Kazakistan'a ne tür katkılar sağladığını irdelemektir. İpek Yolu'nun Kazakistan ve Kazakistan turizmi üzerindeki etkilerinin yanı sıra, ülkenin turizm endüstrisi içerisinde yer alan sorunların ortaya konulması ve bu sorunlara çözüm yollarının aranması da bu çalışmanın temel amacı arasındadır.

Çalışmanın *önemi* ise, Orta Asya Türk cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolunun hem bir ticaret yolu, hem de tarihi ve kültürel değeri olarak yeniden canlandırılması bakımından önemlidir. Günümüzde *Yeni İpek Yolu* gündeme gelerek, artık kullanılmamakta olan eski yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlatılmıştır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, sadece Kazakistan için değil bu yoldan geçen tüm ülkeler için de önem taşımaktadır. İpek Yolu programı çerçevesinde yapılmakta olan çalışmalar, ülkelerarası ya da uluslararası ilişkilerin gelişmesi bakımından iyi bir fırsat olmakla birlikte ülkenin ekonomisine, turizmine, şehir, kültürlerarası ilişkiler ve bilime sağlayacağı katkılarından dolayı önemli sayılmaktadır.

İpek Yolu'nun bir değil birçok ülke üzerinde etkisi olduğu şüphesizdir. Ancak, bu çalışma konunun sınırlandırılması açısından çok geniş ve büyük tarihe sahip olan İpek Yolunun bir kısmı olan Orta Asya coğrafyasındaki Kazakistan ülkesi ve turizm sektörünü *kapsamaktadır*.

Çalışmanın *yöntemi*, literatür taraması yapılarak, elde edilen kaynaklar ışığında İpek Yolu'nun önemi, bu yolun Kazakistan ve günümüzdeki turizmi üzerine etkilerini incelemektir. Bunun yanı sıra, grafik, resim, tablo ve şekiller de çalışmamızı zenginleştirmek ve aydınlatmak bakımından önemli yer almaktadır.

Araştırmamızın *varsayımı* olarak ise, günümüz Kazakistan bölge haritasından Ulu İpek Yoluyla aynı yöndeki XXI asırda yeni petrol, doğal gaz boru hatları yollarının, kara yol ve demir yollarının mevcut ve gelecekteki projelerinden bahsetmek mümkündür. İpek Yolu projesi çerçevesinde Orta Asya'daki bütünleşmeye dair faaliyetler yalnız ekonomiyle sınırlanmamaktadır, bunun yanı sıra kültürel ve manevi bağlantılar da hızını artırmaktadır.

Kazakistan, coğrafik, deniz, kum, güneş, kültür ve doğal kaynaklarının zenginliği ve her bölgenin birbirinden farklı yapısı itibariyle de bir cazibe merkezi olma özelliğini bünyesinde barındırmaktadır. Bu özelliklere rağmen, *çalışmadaki konunun problemi*, Kazakistan'ın doğal, kültürel ve tarihi değerlerin yeterince değerlendirilememesi sayılmaktadır. Ülkenin turizm sektöründeki gelişimi için gerek kamu kesimi, gerek özel sektör tarafından çeşitli adımlar atılıyorsa da gerçekleştirme süresi çok uzamaktadır. Bunun yanı sıra, turizm sektöründe yer alan işletmelerin karşılaştıkları sorunlar ülke turizminin gelişimine engel olan en önemli olumsuz unsurlar olarak dikkati çekmektedir. Bu nedenle ülke turizminin gelişiminde arzu edilen ilerlemenin gerçekleşmesinde, turizm endüstrisi içerisinde faaliyet gösteren işletme sorunlarının çözümü öncelikle ele alınması gereken konuların başında gelmektedir.

İpek Yolu'ndan yola çıkarak çalışmamız birbiriyle bağlantılı olarak üç ana bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın *birinci bölümünde*, İpek Yolu'nun ortaya çıkışı, gelişimi, ipek ve ipeğin ticari açıdan ekonomik değeri ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Bunun yanı sıra çalışmamız, ipek ticaretinin yolunu oluşturan İpek Yolu güzergâhları, bu yoldaki ticari faaliyetler, ticari mallar ve kervan yollarına değinerek, bu bilgiler ışığında Kazakistan'ın İpek Yolları yani, orta asırlık şehirler üzerinde durmaktadır.

Çalışmanın *ikinci bölümünde* ise, İpek Yolunun en uzun kollarından biri olan ve Orta Asya'nın merkezinde yerleşen Kazakistan ve Kazakistan turizmi irdelenmektedir. Bu bölümde, ülkenin siyasi, idari ve ekonomik yapısı, doğal kaynakları, çevresi, sosyal hayatı ve ülkenin bölgeleri ile özellikleri gibi genel bilgiler yer almaktadır. Bu bilgiler ışığında Kazakistan turizmine geçiş yaparak, ülkenin turizm işletmeleri olan, ulaştırma yolları, konaklama, seyahat işletmeleri, İpek Yolu'nun geçtiği tarihi turizm yerleri, kısaca Kazakistan turizminin genel yapısı değerlendirilmektedir.

Çalışmamızın *üçüncü bölümünde*, İpek Yolu'nun Kazakistan turizmi üzerine etkileri incelenmektedir. Bu bölümde, Orta Asya'daki İpek Yolu'nun kapısı olan

Kazakistan'ın girişimcilik faaliyetleri ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra ekonomik dönüşümü etkileyen unsurlar, yabancı yatırım ve Yeni İpek Yolu çerçevesinde ele alınan projeler değerlendirilmektedir. Üçüncü bölümde ele alınan tüm çalışmaların amacı ise, artık kullanılmayan eski yapıların ve eski ticari yolların yeni işlevler kazandırılarak korunması, yaşatılması ve canlandırılması kaygısını taşımaktadır.

Çalışmamızın son bölümünde ise, Kazakistan turizm sektöründe karşılaşılan sorun ve önerilere yer verilmekte ve ülkenin turizm sektörüne ilişkin swot analizi yapılmaktadır.

Bu araştırmada yerli ve yabancı kaynaklar kullanılarak, bunun yanı sıra görsel unsurlar ile zenginleştirilmeye çalışılmaktadır. Ayrıca, Kazakistan'a seyahat edecek turistler için kolaylık sağlamak amacıyla Kazakistan'daki turizm işletmelerinin adresleri verilmektedir.

Bu çalışma ile amaçlanan, ilk çağlardan itibaren bugüne dek İpek Yolu'nun kendi değerini kaybetmemesi, Kazakistan açısından önemini, İpek Yolu merkezli toplumların birbirleriyle etkileşimleri ve bu yolun toplumlara ticari açıdan olsun, kültürel açıdan olsun gelişmelerine ne ölçüde katkı sağladığını ortaya koymak olmuştur. Bunun yanı sıra, günümüzdeki Yeni İpek Yolu projesinin yeni bakış açısıyla sağlayacağı katkıları şüphesizdir.

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLUNUN KAZAKİSTAN AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ

1.1. İPEK YOLU'NUN TARİHSEL GELİŞİMİ

İpek Yolu, Doğu ve Batının arasında bir köprü ve yollar ağıdır. İpek Yolu Çin, Türk, Hindistan, İran ve Roma arasındaki bir ticaret kanalıdır. Tarih boyunca İpek yolunda başta ipek dokumalar olmak üzere, çeşitli kumaşlar, cam ve çini kaplar, baharat, hayvanlar ve diğer zengin ürünler o zamanlardaki ticaretin temelini oluşturmuştur. Bunun yanı sıra, bilim, savaşlar, din ve inançların bu yol güzergâhları üzerinde yayıldığı bilinmektedir. Ayrıca İpek Yolu boyunca canlanan ekonomi sayesinde şehirler inşa edilmiş ve medeniyetler gelişmiştir. Buna günümüzde kendi değerini korumuş eski tarihi binalar, eserler ve kültürler birer ispatır.

İpek Yolu boyunca Çin'in yerleşik bir medeniyet olmasından dolayı birçok icat ve keşif buradan dünyaya yayılmıştır. İpek, bunların arasında sadece sembolik bir üründür. Çünkü, ipek ticari ve kültürel hareketlenmenin canlanmasına yol açmıştır. İpeğin ortaya çıkışıyla ilgili tarihi bilgilere göre, Çin'de bir zamanlar sadece sarayın tüketim oranına göre üretimi yapılmaktaydı. Ancak, hükümdar ailelerinin gittikçe artması sonucunda ipeğe duyulan talep çoğalmış, dolayısıyla ipek üretimindeki hacim gittikçe artmıştır². Eski Çin'de ipeğin maddi yönden ilk kullanım ayrıcalığı, önce ve yalnızca imparatorluk ailesine, sonraları da zenginlere ait olmuştur. İpeğin genel olarak tarihsel gelişimine baktığımızda ise, Avrasya uygarlığının tarih sürecinde sosyal hayatın statü simgesini taşıdığı bilinmektedir.

İpek, Batı için ne denli değerliyse, aynı zamanda Çin için de çok önemliydi ve bu değer olgusu Çin efsanelerine kadar işlenmiştir³. İpeğin ve ipek dokuma sanatının keşfi, insanoğlunun tutkularının bir sonucuydu ki, süslenme ve bu şekilde diğer insanların beğeni ve takdirini kazanma dürtüsüne dayanmaktadır. Bu insani

² Helmet Uhlig, **İpek Yolu – Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü**, Çev. Alev Kırım, İstanbul, Okyanus Yayınları, 2000, s. 24.

³ Hans Wilhelm Haussig, **İpek Yolu Ve Orta Asya Kültür Tarihi**, Çev. Müjdat Kayayerli, Kayseri, Geçit Yayınları, 1997, s. 67-70.

dürtüler sonucunda, ipek başlangıçta Çin topraklarında, zaman içerisinde ise Doğu Asya ve Roma arasındaki bütün Antik Dünya’da toplumsal statü ile dâhil edilen sınıfın imzasını taşımakta olan en eski simgelerden biri haline gelişmiştir⁴. O zamanlar ipeğin değeri artmış, dolayısıyla İpek Yolları da büyük önem kazanmıştır.

İpek ticaretinin gelişimi ipeğin geçtiği yolların önem kazanmasına sebep olmuştur. Ticaretin yapıldığı yolları birbirine bağlayan ticaret yolları ve bu yol güzergâhındaki yerleşim alanları önemli gelişim merkezleri olarak belirlenmiştir.

1.1.1. İpek Yolunun Tanımı

Tarihsel araştırmalarda *İpek Yolu* kavramının anlamı, İpek yolunun geliştiği dönemlerdeki ticaretle ilişkilidir. Ancak, bu Ulu İpek Yolu (*The Great Silk Road*) kavramındaki “Ulu” ekinin nasıl ortaya çıktığına dair bilgiler pek rastlanmasa da bu kavramın, Doğu ve Batı ülkeleri arasındaki ilişki ile geniş bir coğrafyayı birbirine bağladığından dolayı tarihte yer aldığından söz edilebilir. *İpek Yolu* kavramı, XIX. yüzyılın sonlarına doğru kullanılmaya başlanmıştır. İlk defa *İpek Yolu* kavramını Çin’in batı coğrafyasını araştıran Alman coğrafyacı ve jeolog Baron Ferdinand von Richthofen kullanmıştır. Baron Ferdinand von Richthofen, Çin’i ilk defa anlatmış ve araştırmış bilim adamı unvanına sahiptir. Gerçekleştirdiği gezileri sırasında ve kaleme aldığı önemli çalışmasında tüm hatlarıyla “İpek Yolu” tabirini kullanmıştır⁵.

Richthofen’den sonra İpek Yolu kavramını, Asya ile Avrupa arasında bin yıldır devam eden ticari faaliyetlerden bahseden yazarlarda kullanmaya başlamıştır.

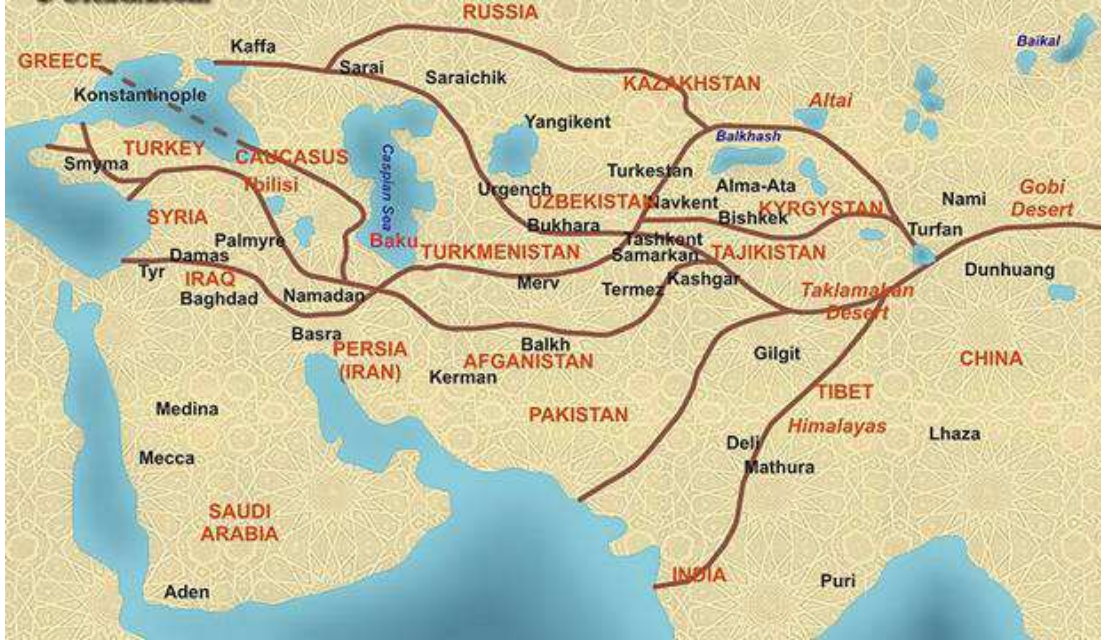
Ulu İpek Yolu, eski zamanlardan 2000 yıl tarih öncesine kadar Akdeniz ve Çin arasında Avrasya kıtasının tamamını geçen, dünyanın her bir yanına kadar uzanan ve doğuyu batı ile bağlayan eski kervan yollarından oluşan yoldur. Şekil 1’de gösterildiği gibi, Ulu İpek Yolu doğuda Çin topraklarından başlayıp, bütün Orta Asya ülkeleri sınırlarından geçerek batıya yol açmıştır. İpek Yolu, Dünya tarihinin en

⁴ Uhlig, **a.g.e.**, s. 75-79.

⁵ Ferdinand von Richthofen, **China**, Vol. I, Berlin, 1877; Richthofen, **Tagebücher aus China**, Vol. II, Dietrich Reimer, Berlin, Ausgew, 1907. (Aktaran: Cengiz Yıldızdağ, VII. – X. YY.’larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, **Yüksek Lisans Tezi**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, SBE., İstanbul, 2005, s. 19).

eski ticaret yoludur. Bu yol sayesinde ticari, ekonomik, kültürel, dini birçok faaliyet ve ilişkiler Doğu-Batı coğrafyası arasında taşınmıştır⁶.

Şekil:1. İpek Yolu güzergahları



Kaynak: <http://www.orexca.com/silkroad.php>

Dolayısıyla, tarihin en eski ticaret yolu durumundaki İpek Yolu, iktisadi, kültürel ve dini pek çok etkinin karşılıklı olduğu görülmektedir. Bu yola adını veren ipek, en eski devirlerden beri insanların dikkatini ve ilgisini çekmiştir. İpeğe sahip olmak, ayrıca, toplumda statü sahibi kıldığı gibi ipeğin önemini de kat kat arttırmıştır. İpek yolu aracılığıyla ipeğin dışında başka da değerli mallar taşınmıştır. İpek Yolu'nun bu özelliği, tarihin çeşitli devirlerinde bu yola sahip olabilme mücadelelerini de beraberinde gerektirmiştir.

İpek Yolu'nun oluşumu ile ilgili pek çok tarihi kaynaklarda ağırlıklı olarak karşımıza Çin çıkmaktadır. Çin, eski medeniyettir ve bu medeniyeti oluştururken uzun bir süreçten geçtiği anlaşılmaktadır. Son dönemlere kadar Çin ve Batı dünyası arasında sadece tek bir yolun varlığına inanılmış ve bu yolun yüzyıllarca değişmeden

⁶ Joldasbayev S., Babayev D., **Orta Çağlarda Kazakistan Tarihi**, Almatı, Atamura Basması, 2003, s. 65-68.

takip edildiği sanılmıştır. Bunun yanı sıra, güney ve güneybatıda Hindistan ve İran'a giden yol ve Akdeniz'in doğusuna kadar gelen yolun batı ile tek bağlantı yolu olduğuna inanılmıştır⁷.

Ancak, Eskiçağ Roma dönemine ait notların uzun yıllardır bilinmesine rağmen, tarihi bilgilerde İpek Yolu'nun üç ayrı güzergâhı dikkate alınmaması sonucu Orta Asya ve Doğu Asya'ya uzanan İpek Yolu hakkında kesin bilgiler ortaya konulmamıştır. İsimler yüzyıllar içinde değiştiği gibi, aynı zaman diliminde metinlerin yazıldığı dile göre de farklı adlara vasıflandırılmıştır. Bu açıdan değerlendirildiğinde İpek Yolu bölgesi gibi çok büyük bir tarihi alanın tanımlamasında bütünlük gösteren veriler en ince ayrıntısıyla titizlikle incelenmesinde yarar vardır⁸.

İpek Yolu kavramını açıklığa kavuşturduktan sonra, İpek Yolu güzergâhlarının belirleyici en önemli ticari malı olan ipeğin ortaya çıkışına dair bilgilere değinmekte yarar vardır. Çünkü İpek Yolunun oluşumuna ve ticari ilişkilerin gelişmesine sebep olan "ipek" olduğu şüphesizdir.

1.1.2. İpeğin ve İpek Yolunun Ticari Açıdan Değerlendirilmesi

İpek, Çin tarihinde Han hanedanlığı devrinde büyük önem kazanmıştır. Bu dönemde ipek mamulü, sadece endüstri alanında kullanılan bir materyal olmaktan çıkarak ekonomik değer kazanmıştır. Ayrıca ipek, imparatorluğun emrindeki memur ve görevlilere, imparatorluğa hizmet karşılığı çalışanlara emekleri ve çabaları karşılığında ödemedede kullanılan ekonomik bir enstrüman halini almıştır. İpeğin ekonomik değer kazanmaya başlamasıyla beraber birtakım uygulamalar da yürürlüğe girmiştir. Örneğin, altının değeri belli kurallar dâhilinde nasıl ölçülüyorsa, ipeğin de değeri o şekilde ölçülmüştür. Dolayısıyla, ipeğin Çin'in diğer ülkelerle

⁷ Uhlig, **a.g.e.**, s. 65.

⁸ Uhlig, **a.g.e.**, s. 67-68.

gerçekleştirdiği ticari ilişkilerde para, diğer bir deyişle döviz şeklinde faydalanılması fazla zaman almamıştır⁹.

İpek, tarihi sürecinde kazandığı ekonomik ve iktisadi açıdan Doğu-Batı dünyası arasındaki ilişkilerde en önemli özelliği taşımıştır. İpeğin ekonomik öneminin sürekliliğini sağlayan en önemli unsur, ipek üreticiliğini gerçekleştiren her eyalette bu işle uğraşan ailelerin sıkı çalışmalarıydı. Her ailenin kız çocukları, anne ve büyük anneleri yılın altı ay süresince çalışırlardı. Neredeyse zamanlarının çoğunu ipek böceğinin bakımı, ipeğin mamul ve ekonomik değerini hak etmesi için geçirdiği işleme evreleri, yani ipeğin çözülmesi, eğrilmesi, dokunması, boyanması gibi işlemlere ayırmak zorundaydılar¹⁰.

O zamanlarda savunma hattı amacıyla sınır boyunca “Çin Seddi” inşa edilmiştir. Dolayısıyla bu sayede, sınır komşularına yollanan haraçlarda azalma olmuştur. Parça parça inşa edilen kaleler sur yardımıyla birleştirilmiş ve böylece, Çinlileri rahatsız eden göçler de bitmiştir. Böylece, Çin Seddi yüksek miktarda paraya ve insan gücüne mal olmuştur. Fakat ipeğin dış dünyaya satışı yoluyla ele geçen paralar ile Batı dünyasından lüks mallar da satın alınmıştır. Batı dünyasından alınan lüks mallar, imparatorluk sarayının ihtiyacına yönelikti, dolayısıyla çok küçük bir grubun mutluluğunu sağlamaktaydı. Ekonomik yapı ve politikada geline bu nokta, Çin halkının büyük kısmına yarar getirmemekteydi. Çin topraklarında çok az yetişebilen pamuğun ithali yerine inci, mercan, kehribar, yakut ve türkuaz gibi değerli taşlar ve mücevherat gibi lüks tüketim malları Çin’e ithal edilmekteydi¹¹.

Ancak, ipek ihracatının olumsuz etkileri Çin halkını sefalete sürüklemiş ve ekonomik yaşam kaosa dönüşmüştür. Bu duruma gelmenin nedeni, o devirde ipek üretiminin çok büyük hacimlere ulaşmasına karşın, fiyatlardaki düşüş olmuştur. Ayrıca, dışarıda da ekonomik çekişme yaşanmaktaydı. Çin’in dışında ipek üreten merkezler Hindistan, Kuça ve Turfan gibi bölgeleri vardı. Kuça ile Turfan’da,

⁹ Cengiz Yıldızdağ, VII. – X. YY.’larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, **Yüksek Lisans Tezi**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, SBE., İstanbul, 2005, s. 11.

¹⁰ Ahmet Rıza Bekin, **İpek Yolu**, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Ankara, 1981, s. 7.

¹¹ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 12.

İranlılar (Acemler) ve Bizanslılardan çok zaman önce, kendilerine özgü ipek üretimi gerçekleştiriliyordu. Bu sebeplerden dolayı, Batı sahasında yarı mamul ipekte olmasa bile, hem ipekte büyük bir çekişme izlenmekteydi¹².

İpek Yolu'ndaki ticari faaliyetlere bakılırsa, Asya açısından Kuzey yolu ticaretine göre Hindistan coğrafyasını İran'a, Arabistan'a, Mısır'a ve Ön Asya'ya bağlayan Güney ticaretinin önemi daha üstün olmuştur. Bu ticaretin geçmişi, M.Ö. III. bin yıla değin gidebilmektedir. Hatta o dönemlerde, Mısır, Mezopotamya ve günümüz Pakistan'daki İndus vadisi uygarlığının kentleri arasında görüldüğü gibi, Hindistan yarımadasının kuzeybatısı ile de kara ve deniz yolu bağlantıları oluşturulmuştur. Pers İmparatorluğu devrinde, adı geçen ticari faaliyetler büyük çapta gerçekleştirilmekteydi. Dareios'un Kuzey seferindeki esas neden, yalnızca, İskitler'e hâkimiyet kurmak değil, Kuzey ticaret yollarına da hâkim olmaktı¹³. Çünkü Kuzey Yolu, Rusya ve Avrupa'nın öteki bölgeleri ile gerçekleştirilen ticari faaliyetleri artışa geçirmektedir¹⁴.

Göktürkler, daha çok transit ticaretle ilgileniyorlardı. Bu sıralarda hem Sasaniler, hem Bizanslılar çok yaygın şekilde kendi ipek imalathanelerini oluşturmuşlarsa da Doğu ithalatına bağımlılıkları bulunmamaktaydı¹⁵. Çünkü Göktürkler demircilik işine ağırlık vermektedir. O zamanlar göçebe halkların en bilinen geleneksel sanatı durumunda "demircilik" bulunmaktaydı ve demircilik göçebe halklar için büyük önem taşımaktaydı. Göçebeler, demirciliği yalnızca silah imalatında değil, tahta kalıplardan faydalananarak, dokuma malzemelerinin sıkıştırılması sayesinde metal levhalar elde edilmesinde de kullanılmaktaydı. Demircilik, Göktürklerde olduğu gibi, aynı zamanda siyasi geçmişe de sahip idi. Onlar, kağanlıklarını oluşturmadan önce Juan-Juanların demircileri, yani, silah imalatçıları olmuştur¹⁶.

¹² Haussig, **a.g.e.**, s. 86.

¹³ Haussig, **a.g.e.**, s. 124-126.

¹⁴ Wilelm von Heyd, **Yakın Doğu Ticaret Tarihi**, Çev. Enver Ziya Karal, C. I, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1975, s. 6.

¹⁵ Bury J.B., **History of the Later Roman Empire**, Vol. II, London, Published by Macmillan and Co., Ltd., 1923, (Aktaran: Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 64.)

¹⁶ Haussig, **a.g.e.**, s. 161.

İpek Yolu üzerindeki coğrafyada iklim şartlarının uygunluk sağladığı tüm yerlerde üretimi yapılan ipeğe, eski dönemlerde büyük çapta talep gösterilmekteyse de sonraları ipeğin yerini, ipekle aynı uluslararası üne sahip durumdaki Çin porseleni ve seramik eşyalar almıştır. Çin işi seramik kaplar, zencefil suyu ve eczacılıkla alakalı maddelerin Batı'ya naklinde faydalanılması ve baharatların korunması amacıyla imalatı yapılmıştır. Bunların arasında zencefil kapları, ya da “al berelli” olarak nitelendirilen, sonraki tarihlerde eczacıların yararlandığı eşyalar da bulunmaktadır. Bunların üzerindeki desenler Çin motiflerini taşımaktaydı¹⁷.

O zamanlar İpek yolundaki ticaret faaliyetlerinde sadece ipek değil başka malların da geniş bir şekilde etkinliği yayılmıştır. Tarihi süreçte, ticaret yolları ağı genişlemiş ve bu yayılım sonucunda uluslararası ticarete rol onayan tüccar ve tüketiciler sayısının da arttığı görülmüştür.

1.1.3. İpek Yolunun Doğu Batı Ticareti Açısından Önemi

İpek, Çin için ne kadar değerliyse Batı için de o denli değerli olmuştur. İpeğe karşı tüketici kesimden aşırı bir talep vardı. Bu talep, Doğu - Batı ticari ilişkilerinde Çin hanedanlığı Batı sahasına yayılma isteği nasılsa, Roma imparatorlarının da Doğu sahasın yayılma isteği olmuştur. Dolayısıyla İpek, Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır.

Büyük ölçüde talep alan malların ekonomik kazançlarını göz ardı edemeyen cesur girişimciler, ilk zamanlarda değişim yoluyla ticaret gerçekleştirmiş, sonraki dönemlerde ise altın ve parayla değil, ipek ya da diğer istek gören lüks tüketim mallarını da kapsayan kalemlerden oluşan güçlü ve konvertible değerlerle gerçekleştirilen ticari gelişim sağlamıştır¹⁸.

Ekonomik açıdan değerli, türlü ticari malın İpek Yolu aracılığıyla Doğu-Batı arasında getirilip götürülmesi, o coğrafyadaki devletlerin iştahını kabartan ve

¹⁷ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 68.

¹⁸ Haussig, **a.g.e.**, s. 73-75.

ticaretten pay almak için arzuları arttıran karşı konulamaz bir isteğe yol açmıştır¹⁹. Dolayısıyla, İpek Yolu'na hâkim olma mücadelesinde birçok kan dökülmüştür. Bu sebeplerden dolayı İpek Yolu, başlangıcından itibaren dünyanın en tehlikeli transit yolu olarak nitelendirilmesine neden olmuştur.

Araştırmalara göre, İpek Yolu üç esas güzergâhtan geçmektedir. Bunlar: Kuzey İpek Yolu (Bozkır yolu olarak ta ifade edilmektedir), Güney İpek Yolu ve birbirine bağlı Kara ve Deniz Yolu olarak bilinir²⁰. Çalışmamız bu İpek Yolu'nun esas güzergâh bilgileriyle devam etmektedir.

1.1.4. Kuzey İpek Yolu

Kuzey İpek Yolu, Orta Asya'da²¹ birkaç kola ayrılmaktadır. O dönemlerde politik ve ekonomik açıdan birçok kollara ayrılan Kuzey Asya ve Doğu Avrupa bölgelerinde, Kuzey Avrupa'nın içlerine kadar uzanan güzergâhlar bulunmaktaydı²². İpek Yolu güzergâhları, onu kontrolü altında bulunduran güçler tarafından değiştirebilmiştir.

Dünya'nın doğu ve batı bölümü arasında ulaşım amacıyla kullanılan İpek Yolunda Tarım Havzasından geçen Kuzey yolu, Altay Dağlarıyla Pamir arasındaki geçide oranla daha çok tercih edildiği ve yapılan arkeolojik kazılar sonucunda orda bulunan tarihi eserler sayesinde ortaya çıkmaktadır. Heredot'un M.Ö. 430'da tuttuğu kayıtlar neticesinde Kuzey İpek Yolu, Çin'in batı eyaleti Kansu'ya kadar izlenebilmektedir. Yolun başlangıç kısmını Don nehrinin denize döküldüğü alan oluşturmaktadır. Yol doğuda Partların oturduğu topraklara varmadan kuzeye kıvrılmakta, oradan hem Tanrı dağlarının kuzeyine giden deve kervanları tarafından kullanılmakta, Heredot'un kayıtlarına göre hem Turfan ve Hami üzerinden Kansu eyaletine ulaşılmaktadır²³.

¹⁹ Haussig, **a.g.e.**, s. 74-75.

²⁰ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 13-14.

²¹ Jean-Paul Roux, **Orta Asya, Tarih ve Uygarlık**, Çev. Lale Arslan, İstanbul, Kabalcı Yayınevi, 2001, s. 22-31.

²² Uhlig, **a.g.e.**, 65.

²³ Haussig, **a.g.e.**, s. 27-28.

Kuzey İpek Yolu'nun başlangıç noktasını, Hanların İpek Yolu, yani eski Çin'in ortasından Sarı Irmak ve Vey vadilerinden, özellikle güney Çin'den gelindiğinde Chang'an (bugünkü Si-an=Xian) oluşturmaktaydı. Han Hanedanı zamanında bu merkezden ticari malları alarak hareket eden Çinli tüccarlar, mallarını Dunhuang'a kadar getirirlerdi. Dunhuang'ın yakınındaki Yümen-Kuan'dan (Yeşim Kapısı) sonra yol üçe ayrılmaktaydı. Bu yollardan biri Hotan, biri Lo-lan, diğeri de Hami ve Turfan üzerinden gitmekteydi. Buna ek olarak Doğu Türkistan'ın batısından başlayan daha sayısız kol bu yola eşlik ediyordu. Si-an'dan batıya ve kuzeybatıya, Dunghuan dolaylarına kadar İpek Yolu tek bağlantıdır²⁴.

Dunghuan'dan sonra Orta Asyalı tüccarların aldığı mallar, Tanrı Dağları'nın eteklerinden geçer, Takmakalan Çölü'nü aşar ve bu çölün kuzey ve güneyindeki vahalara varılır. Kervanlar, Hami'ye yönelerek Kuzeye doğru üç gün müddetle yürünüldüğünde Barkul (Pului) gölüne yaklaşarak buradaki dağları aşar. Pu-ta dağlarından itibaren kuzeye doğru fazla yürünürse Hsi-shin vadisine varılır. Doğuda sıcak göl denilen göl (Issık-Göl) vardır. Issık-Göl'de oturan halk, ipek alım satımıyla uğraşmaktaydılar. İslam yazarlarının verdikleri açıklamalar neticesinde Kuzey ve Güney yollarının birleştiği Issık-Göl bölgesinde ne derece canlı ve faal bir ticaret merkezi olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır²⁵.

Batıda ise, Sui-Cbih (Tokmak) yer alır. Bugünkü Cungarya'yı geçerek Balkaş Gölü yakınlarından batıya uzanarak Talas Nehri üzerindeki Talas şehrine gelir. Bu bölge batıda Talas şehrine bağlıdır. Buradan itibaren batı denizine varılır. Bu şehirlerarasındaki mesafe doğudan batıya doğru Kuzey İpek yolu Beşbalık ile Tokmak arasında uzanmaktadır. Bu şekilde Çin'in Beşbalık bölgesinden İli nehrine kadar olan bölüme verdiği önem anlaşılmaktadır. Yol daha sonra Sırderya (Seyhun) Nehrini aşarak Bizans topraklarına ulaşılmaktadır²⁶.

²⁴ Sven Anders Hedin, **The Silk Road**, Translation of: Sidenvagen, London, Routledge, 1938, s. 228.

²⁵ Cevdet Gökalp, **Kaynaklara Göre Orta Asya'nın Önemli Ticareti Ve Askeri Yolları**, Ankara, Emel Matbaacılık, 1973, s. 227.

²⁶ Lajos Ligeti, **Bilinmeyen İç Asya**, Çev. Sadrettin Karatay, C. II, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1970, s. 31; Uhlig, **a.g.e.**, s. 65.

İpek Yolu kollarının bir başkası ise, Oral Gölü kıyısındaki Alanların ülkesinden, Samarkand ve Taşkent'ten, Amuderya ve Usboy'nun eski yatağından Hazar denizine kadar uzanmaktaydı. Buradan da Kura üzerinden Karadeniz ve Bizans'a gitmekteydi²⁷. Tang-çu (Tang Yıllıkları) resmi belgelerine göre, Aksu'ya gelen yolcular Sogdian'ya gideceklerse, doğrudan Issık-Göl ve Tokmak şehrine inmeye yarayan Bedel Geçit (4000 metre yüksekliğinde) seçerler ve buradan da hiçbir engelle karşılaşmadan Çu ve Sırderya vadisine inerlerdi. Bu yol ile Doğu Türkistan'dan Ferğana, Toharistan ve Sogd'dan gelen yollar Aral çevresi kuzeyinde ve Hazar çevresinde birleşiyorlardı²⁸.

Asıl güzergâh, Aral gölü sahilinden Horezm'e dönerek, sahil boyunca Kuzey Batıya doğru Oral nehrinin aşağı çıkışına gelir, nehri aşarak Volga'ya geçer, buradan da Kalaç kıstasından Don nehrine gelinir. Don nehrini Pantikapaion (Kerç) boğazında denize dökülen ağzına değin takip ettikten sonra, buradan diğer Yunan ticaret merkezlerinin bulunduğu Kırım'a gelir. Pantikapaion'a ulaşan bu yol üzerinde, gümrük istasyonları vardır. Antik yazar Heredotos'un aktardığı bilgilerde bu ticaret yolunun devamının Thyssagtlarin oturdukları bölgeden geçerek, "Var" ırmağına ulaşıldığı zikredilmektedir. "Var" adıyla geçen Volga nehri kıyısındaki Budinler'in başkenti ile Sarmatlar'ın yaşam sürdürdükleri Don nehrinin ağzında gümrük yerleri vardı ve bu gümrük istasyonlarının bulunduğu menzillerde, genel olarak, aynı zamanda kervan rehberi de olan tercümanların ve bir bölüm yük hayvanlarının değişimi gerçekleştirildi²⁹.

Bu yerler sadece tercümanların değil, aynı zamanda içlerinden altı tanesinde kervan kılavuzlarının da değiştirildiği anlaşılan menzillerdir. Bu durum mesafenin çok büyük olmasından ileri gelmektedir. Ama tercümanların mutlaka 7 defa değiştirilmesi zorunluydu. Arguppoaiou'de Pazar yerinde rastlanan İssedonlar için bir tercümana ihtiyaç duyuluyordu. Burada tercüman kullanılması İssedonlara kadar gidebilen tüccarların bir kısmının Grekçe anladıklarını göstermektedir. Yol oradan

²⁷ Hedin, **a.g.e.**, s. 227.

²⁸ Boris Stavisky, "İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi", **Türkler**, Çev. Mehmet Tezcan, C. III, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 222-234.

²⁹ Haussig, **a.g.e.**, s. 33.

itibaren Orta Asya'dan Part ülkesine ulaşmakta ve Part'tan Arguppoaioi'a devam etmektedir. Argımbaylar hakkında, dış kısmı keçe ile örtülmüş yurtlarda oturdukları yolunda verilen bu gibi bilgiler, onların Türk kavimlerinden olduğunu düşündürmektedir. Heredot'un notlarında Kuzey İpek Yolunun Don ırmağı ağzından başlayıp, Kansu eyaletinin batı kısmına devam ettiği sonucuna varılır³⁰.

Kertilen, Orhon ve Selenga (Baykal gölünün güneyinde) ırmakları kıyısında Balkaş gölüne kadar uzanan bozkırlardan geçen yol, uçsuz bucaksız genişlikteydi. Bu bölgeden geçişte büyük altı birlikler ve hayvan sürüleriyle yol alan göçebeler için hiçbir doğal engel yoktu. Tanrı Dağlarıyla birleşiyor gibi görüldüğü yerde bile geniş bir yol bu bölgenin kolayca aşılmasını sağlamaktaydı³¹.

Hazar denizinin kuzeyinden Avrasya'ya gemilerle Karadeniz'e kıyısı olan Anadolu kentlerine, Bizans'a, Tuna Nehri ve kolları vasıtasıyla Orta Avrupa'ya, Volga, Don ve Dniyeper nehirleri ve bu nehirlerle de bağlı su yolları aracılığıyla Baltık Denizine, oradan da İskandinav, Kuzey Avrupa ve İngiltere ülkelerine kadar ulaşırdı³².

Aynı şekilde, Horezm'den ayrılan bir diğer güzergâh, Hazar denizi sahillerinden geçmektedir. Buradan gemilerle, o devirde Araxes (günümüzdeki Aras) olarak bilinen Kura nehrinin denize döküldüğü ağız kısmına gelirdi. Aras ırmağı aşılarak, eski zamanlarda Ermenilerin başkenti olan Artaxata'ya gelir ve Roma sınırını aşardı. Bir diğer yol Aras'ı boydan aştıktan sonra, o devirde İberya olarak nitelendirilen Gürcistan'a saparak, İberya'nın başkenti Mcheta'yı aşar ve Karadeniz kıyısındaki Kolais'e gelen yol idi. Strabon'un aktardığı bilgilere bakılırsa, bu her iki ticaret yolu, M.Ö. son iki yüzyıl içerisinde oluşmuştur³³.

Bir diğer yol ise, Kuzey ve Güney güzergâhları arasındaki bağlantı yolu idi. Her iki yol, birbirinden ayrı güzergâhlarda devam ettikten sonra, ilerki zamanlarda

³⁰ Haussig, **a.g.e.**, s. 34-35.

³¹ Uhlig, **a.g.e.**, 78.

³² Turgay Kürüm, "Avrasya'da Runik Yazı", **Türkler**, C. III, Ed. Salim Koca vd., Ankara Semih Ofset, 2002, s. 776.

³³ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 13.

Semerkant adı verilen eski adıyla Marakanda’da tekrar birleşmekteydi. Fergana vadisinden gelen Kuzey güzergâhı ile Kaşgar’dan gelen Güney güzergâhları burada birleşirlerdi. Ptolemaios’un, Ustrusuna olarak kaleme aldığı, o devirdeki Kuruskath (Kiros şehri) eski Ahemen Devleti’nin sınırını asan bu yol, İskender Romanı’nda “Demir Kapı” adı verilen geçide ulaşırdı. Oxus (günümüzdeki Amuderya), Kusanlar ile Parthlar arasındaki sınır idi. Nehir kıyısı boyunca, sınır karakolları oluşturulmuştur³⁴.

Sasani İranı sahasında, dış dünyaya para akışını durdurma düşüncesiyle Çin ipeğinin girişine sınırlama getirilmişti. Bu sınırlamanın temelinde, Çin ile Sasani İran arasındaki ticarete aracılık rolünü üstlenen Orta Asya pazarlarının İran malının satın alınmaması yatıyordu. Diğer yönden, Hindistan sahası kullanılarak denizyoluyla İran’a nakledilen Çin ipeği, rekabette önemli rol oynamaktaydı. Bu ipek, Hint limanı, Baryazaga’dan Basra körfezine, buradan da Mezopotamya’ya getirilmekteydi. Yani, Hint tüccarları ipek ticaretinde zaman içinde yükselen bir grafikte, bir hâkimiyet oluşturmuşlardı. Hintli tüccarlar, ipek transit ticaretini büyük oranda Sugdaklılar’ın elinden alabilmişlerdi ve Tarım havzasının tüm büyük şehirlerinde, M. S. I. yüzyıldan başlayarak, Hint tüccar kolonilerinin görülmesi bu gelişmenin bir kanıtıdır. Yalnızca Kuzey İpek Yolu, Sasani İran’ındaki gelişmelerin ve Hint tüccarlarının istila hareketlerinin dışında kalabilmiştir³⁵.

İpek Yolu’nun tam güzergâhını bilme imkânımız bulunmamaktadır. Son zamanlara gelinceye kadar, Çin ve Batı dünyası arasında yalnızca tek bir yolun varlığına inanılmıştı ve bu yolun da, yüzyıllarca değişime uğramadan takip edildiği sanılmaktaydı. Akdeniz’in doğusuna kadar gelen yol, Kansu bölgesi ve Tarım havzasının kuzeyini ve Pamir dağlarının geçitlerini aşarak, Afganistan üzerinden Kuzey İran, Suriye, Anadolu ve Akdeniz kıyılarına ulaşmakta idi.

İpek Yolu’nun Kuzey bağlantısının güzergâhı³⁶ ile ilgili bilgileri arkeolojik kazılardan elde edilen verilerden öğrenebiliriz. Bu verilerin büyük kısmı

³⁴ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 14.

³⁵ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 15.

³⁶ Haussig, **a.g.e.**, s. 13-14.

günümüzdeki Rusya Federasyonu sınırları içinde kalan bölgelerdeki İskit mezarlarından sağlanmakla beraber, eski Yunanistan ve Orta Avrupa bölgesi de önemli bilgiler sunmaktadır. Kazılarda ele geçirilen ipek örneklerinden yola çıkarak, Çinliler olsun Yunanlar olsun İskitlerle ticari faaliyetlerde bulunmaktaydı. Yani, en yoğun ilişkideki halk, Karadeniz'in kuzeyindeki geniş bozkırlarda yaşayan ve Doğu sahasının iç kesimlerine kadar yayılım sağlamış olan İskitlerdi³⁷.

1.5. Güney İpek Yolu

İpek Yolu'nun Güney güzergâhı en erken M.Ö. VII. ve VII. Yüzyıllarda İskitlerin Batı'ya doğru göçleri sırasında meydana gelmiştir³⁸. Güney Yolları'nın sınırlarının dar olmasından dolayı Güney güzergâhları nispeten net hatlarıyla ortaya konulabilmektedir. Çin'den batıya giden kuzey ve güney yolu diye isimlendirilen yolları birbirinden ayıran doğal engel Tanrı dağlarıdır. Bu dağlar, incelemelere göre, başlıca üç yerden kuzey yolu ile güney yolunun birbirine bağlamaktadır. Tang-Shu'ya göre, bu yollardan *biri*, Chiai-ho (Yar-khoto) ile Pe-t'ing (Beşbalık)'ı birbirine bağlayan 204km uzunluğundaki yoldur. *İkinci yol*, Turfan'ı Ürimçi'ye birleştiren yoldur. Turfa'dan başlayan bu yol kuzey batıya doğru devam etmekte olup her iki şehir arasında ve aşağı yukarı yolun yarısında en önemli mevki olarak "Dawachin" bulunmaktadır. *Üçüncü yol*, Karaşar'ı İli nehri vadisine birleştiren yoldur. Karaşar'dan başlayan bu yol, Kaydu-gol ırmağından sonra büyük Yulduz vadisini takip ederek Narat geçidini aşar ve İli nehrinin bir kolu olan Kunges ırmağına ulaşarak kuzey yolu ile birleşir³⁹.

Herodot'un notlarında Kuzey İpek Yolu ile ilgili verdiği bilgiler ile Güney İpek Yolu bilgileri karşılaştırıldığında, Güney İpek Yolu ilgili bilgiler sınırlı bulunmaktadır. Bu yolla ilgi en eski kayıt, M. Ö. VII. Yüzyıla ait Akadça yazılmış bir kil tablet üzerindeki metindir. Bu metin Mezopotamya'dan Ekbatan'a kadar uzanan güzergâh ile ilgilidir. Güzergâh'ın Orta Asya'ya kadar devam eden kısmı hakkında bilgiler mevcuttur. Bu bilgiler Karakslı İsidor'dan elde edilmiş Partlar

³⁷ Yıldızdağ, **a.g.t.**, s. 17.

³⁸ Haussig, **a.g.e.**, s. 40.

³⁹ Gökalp, **a.g.e.**, s. 41.

dönemine ait bilgiler bulunmaktadır. Bu kayıtlara göre, İpek Yolu Mezopotamya'dan, Ekbatan üzerinden Kireşata'ya (Kuros'un şehri) uzanmaktadır⁴⁰.

Güney Yolunun başlangıç noktaları, Han Hanedanlığı'nın İmparatorluk kenti ve aynı anda Çin ticaretinin merkezi olan Ch'ang-an olmuştur. Bu şehirden Kuzey Batı'ya doğru gidilir. Lan-chou, takiben Kanchou koridoru da aşılıp Wu-wei ve Çin Seddi'nin batı ucu durumundaki Tunhuang'a gelinirdi. İnsanlar ve mallar, Yü men Kuan'ı (Yeşim Kapısı Geçidi) kullanarak, Çin'in güvenli topraklarından göçebelerin seyahat ettiği sahaya girmektedir⁴¹.

Sonrasında Tun-huang'da yolların dağıldığı görülmüştü. Güney'deki yol, Yang Kuan geçidi aşılıp Tarım havzasına girmektedir. Devamında Lop-nor (Lop) gölü, Lou-lan, Miran, Dandan-oilik (bir Budist tapınak), Hoten ve Kaşgar'dan geçerek Pamir'e gelinirdi. Buradan da Kırgızlar'ın hayatlarını devam ettirdiği bir platoda Kuzey Yolu ile birleşmekteydi⁴².

Güney İpek Yolunun her iki güzergâhı da uzun zamandır aynı ticaret yolları olarak kullanılıyordu. Bu durum Herodot'un zikrettiği, Suriye'den Mezopotamya'ya giden yol için en geçerli yollardır. O zamanlar şarap Suriye'den Babil'e buradan ihraç ediyordu. Bu yoldan Herodot'un "Med kumaşı" diye kaydettiği, yabancı ipek böceği kozalarından imal edilen ipek kumaşlar taşınmaktaydı. Yabancı ipek böceği kozalarından elde edilen ipekler İran Kral yolu üzerinden Anadolu'nun batısındaki Sard'a Efes'e kadar gönderilmekteydi. Anadolu'nun batı kıyılarında da İyon kumaşları bulunmaktaydı⁴³.

Güney Yolu'nun Batı-Doğu istikametinde ise şu sonuç ortaya çıkmaktadır. Akdeniz limanlarından başlayarak Kızıldeniz ve Hint okyanusu boyunca uzanan yolun Hint Okyanusu'ndan sonraki bölümü iki farklı kola ayrılmaktadır. Birinci kısmını Güney Hint Yarımadası'nın kuzey batısında Romalılar tarafından kurulan limanlara kadar uzanan ve oradan karayoluyla Hindikuş Dağlarındaki geçitlerle

⁴⁰ Haussig, **a.g.e.**, s. 36-37.

⁴¹ Uhlig, **a.g.e.**, s. 79.

⁴² Roux, **a.g.e.**, s. 31-35.

⁴³ Haussig, **a.g.e.**, s. 41.

kuzeye ilerleyen oradan da esas İpek Yolu'yla birleşen yol oluştururken, ikinci kısmını ise denizden güney-doğu Asya'yı dolanarak doğuya giden güzergâh takip etmekteydi⁴⁴.

Bu güzergâh Orta Asya'dan güneye doğru Hindu Kuş geçitlerinden geçerek Hindistan'a, bu arada Hindistan'ın batı kıyısındaki limanlara gelmekteydi. Ayrıca Ganj vadisine doğru bir yol ayrılmaktadır. Aynı şekilde Amuderya (Oxus) ve onun erken Orta Çağda Hazar Denizi kıyısına giden ve artık kurulmuş olan kolu Uzboy'a, Hazar denizine ve Kafkas ötesindeki ırmaklar boyunca Kuzey Mezopotamya'ya, Anadolu'ya ve öyle görünüyor ki Karadeniz'in doğu ve güneyindeki limanlara doğru bir su yolu geçmekteydi⁴⁵.

Hazar Deniz'ine gelindiğinde iki kola ayrılan İpek Yolu güzergâhlarının bir kolu Hazar Denizi'nin güneyinden Orta Doğu ve Arap yarımadasına, oradan *kara ve deniz yoluyla* Mısır, Kuzey Afrika ülkeleri gemilerle Akdeniz'e kıyısı olan Anadolu, Bizans ve diğer Avrupa ülkelerine ulaşırdı. Dolayısıyla ilk başlarda uzun süredir kullanılan bu güney yolu olmuştur⁴⁶.

Bu iki koldan ayrılan yolların ipek yolu ticaretindeki önemi son derece büyüktür. Bu yollar üzerindeki güzergâhların gelişimleri sosyo-ekonomik ilerleme açısından da önemlidir. Bu sebeple bu yol güzergâhları incelenmeye değerdir.

1.2. İPEK YOLU EKSENİNDE ORTA ASYA VE KAZAKİSTAN

Çinli imalat mallarının Batı'ya transit nakliyatında Türkler de büyük rol oynamıştır. Dolayısıyla İpek Yolu ekseninde Orta Asya'nın önemi ayrıdır. Orta Asya, tarih boyunca insanların, ticari malların ve fikirlerin Avrupa, Batı Asya, Doğu Asya ve Güney Asya'ya yayılmasında ana nokta rolünü üstlenmiştir. Çünkü, IV. ve V.

⁴⁴ Anka İerusalimskaya, "İpek Yolu'nda Kafkaslar", **Türkler**, C. III., Ed. Salim Koca vd., Semih Ofset Yayınları, Ankara, 2002, s. 243.

⁴⁵ Stavisky, **a.g.e.**, s. 225.

⁴⁶ Turgay Kürüm, **a.g.e.**, s. 776.

yüzyıllarda Orta Asya coğrafyasındaki ticaret şehirleri, birer ticaret merkezi karakteri kazanmaktaydı⁴⁷.

Orta Asya, yeryüzünün en büyük kara parçası olan Asya'nın tam ortasındadır. Orta Asya, dünyanın farklı bölgesi olarak tanımlanması ilk kez 1843 yılında bir yer bilimcisi olan Alexander von Humboldt tarafından ortaya atılmıştır⁴⁸.

Geniş bir coğrafi alana sahip olan Orta Asya, kendine has medeniyetlere ev sahipliği yapmış ve tarih boyunca Türklerin anavatanı olmuştur. Tanrı dağları Orta Asya'yı Kuzey ve Güney olarak ikiye ayırarak, Türk topluluklarının yerleşik ya da göçebe hayat yaşamları itibarı ile hemen hemen bir sınır vazifesi görür. Kuzey Orta Asya halkı tanrı dağlarının kuzeyinde yer alan ve daha çok uçsuz bucaksız bozkırların, geniş çöllerin ve yüksek yaylaların içinde yer aldığı için daha çok bozkır veya atlı medeniyete dâhil olmuşlardır⁴⁹.

Orta Asya'nın Kazakistan coğrafyasında bu bozkırların yanı sıra Hazar Denizi, Aral ve Tengiz gölleri ve akarsuları vardır. Hazar denizine dökülen iki büyük nehir Jayık ve Cem'dir. Aral gölünü besleyen büyük nehir ise Sırderya'dır. Balkaş gölüne güneyden İle, Karatal, Aksu, Lepsi ve kuzeyden Ayagöz, Bakanas, Tokırau nehirleri akarlar. Başlıca büyük göller ise, Aral, Balkaş, Zaysan, Alaköl, Teniz ve Seleliteniz vd. Bu göllerin geneli, Kazakistan'a dahil olan Batı Sibiryası ovasının güneyinde yer alır. Çoğunluğu tuzlu olan bu göllerden tuz elde edilir. Balkaş ve Zaysan gölleri, ülkede bulunan tatlı su göllerinden en önemlileridir. Ayrıca, ülke bölgelerine göre kuzeyde sahip toprak, güneyde kahverengi toprak ve çöl kumları, dağlarda kahverengi, gri orman toprağı ve dağ çayır siyah toprak dikkat çekicidir⁵⁰. Dolayısıyla bu coğrafyanın bu özellikleri İpek Yolu geçitlerinde önemi büyük olmuştur.

⁴⁷ Turhan Atan, **Türk Gümrük Tarihi; Başlangıcından Osmanlı Devletine Kadar**, C. I, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990, s. 118.

⁴⁸ Ferdinand von Richthofen, **China**, Vol: I, Berlin, 1877; Richthofen, **Tagebücher aus China**, Vol: II, Dietrich Reimer, Berlin, Ausgew, 1907. (Aktaran: Yıldızdağ, 2005, s. 19).

⁴⁹ Yaşar Bedirhan, "Türk Tarihinde İpek Yolu Hâkimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İlk İstila Projesi", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:4, 1998, s. 237.

⁵⁰ Aliya Beysenova, **İssledovania Prirodi Kazaxstana i Razvitiya Fiziçesko – Geografiçeskih İdei**, Almatı, 1989, s. 30-45.

Richthofen, Orta Asya'nın, sadece bir dağ değil her şeyden önce çöllerini geçen, savaşan veya barışı getiren, ticarete katkı sağlayan, din propagandası yapan veya bilgi edinme amacıyla seyahat eden herkesin kültürel zenginliğine katkı sağlayan bir nitelikte olduğunu ifade etmiştir⁵¹. Bozkır kavimleri için Moğolistan, Sibirya ve Ukrayna'dan Macaristan ve Polonya'ya kadar uzanan geniş Rusya stepleri arasındaki bölgede binlerce yıl boyunca dünyanın en eski hızlı taşıma aracı ata sahip olan göçmen halkların dinamik yaşamlarının batı-doğu ve doğu-batı yönündeki hareketlerine sahne olmuştur⁵².

M.Ö. VI. - IV. yüzyıllarda Saka bozkırlarındaki nüfus artımı, göçebelerin Orta Asya vahaları ve İran ülkeleriyle ticari ilişkilerin hızlanmasına olanak sağladığı araştırmacılar tarafından da kaydedilmektedir. Çin kaynakları, Davan, Kangüy, Yantsay ve Yantsı'ya, yani aral boyu ve Doğu Hazar boyu bölgesindeki göçebe kabilelere kadar uzanan loşa (Yaksart) ırmak yolundan bahsetmektedir. Bu yolla hayvancılık ürünleriyle mübadele etmek için hububat, silah ve kumaş taşınırdı. Göçebelerin bozarlardan geçen ulaşım hatları giderek Avrasya'nın bölgelerarası yollarına bağlanırdı⁵³.

Nitekim, İpek Yolunun Altay dağlarından geçerek Fergana'ya, Orta Sırderya'ya ve Kazakistan bozkırlarına uzanan Avrasya hattının kuzey kolları, Sibirya'dan batıya uzayan göçebe yolu ile birleştiği gibi Sogd'u bu yolla birleştirdi. Yolun bir kısmı Kızılıkum Çölü'nden geçerek Sırderya'nın aşağı bölgelerine, daha sonra Aral boyuna ve göçebelerin meridyen hattı boyunca Oral boyuna ya da Orta Sırderya'dan geçerek Kızılıkum Çölü'ne ve Nuratin dağları boyunca Buhara'ya veya kuzeyde Harezm'e kadar uzanıyordu. Bu yol henüz Ahemeniler döneminde Harezm'i batıdaki merkezlere bağlıyordu. Arkeolojik kaynaklarda Amuderya'nın kuzeyinde, doğusunda ve batısında yaşayan göçebelerle ticarete ilginç bulgulara rastlanmaktadır. Tüm bu kanıtlar Sakalardan başlayarak göçebe halkların eski

⁵¹ Vadime Eliseef, "Approaches Old and New To The Silk Roads", **The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce**, Paris, Berghahn Books, 2000, p. 1-2.

⁵² Roux, **a.g.e.**, s. 36.

⁵³ Yuri Buriakov, "Eski ve Ortaçağ Dönemlerinde Büyük İpek Yolu Üzerindeki Orta Asya Türkleri", **Türkler**, Çev. Alesker Aleskerov, C. III, Ed., Salim Koca vd., Ankara, Semih Ofset, 2002, s. 237.

zamanlardan beri Orta Asya ticaretine katıldığını ve ticaret yollarının oluşumunda ve değişiminde etkili olduklarını söylememize imkân vermektedir⁵⁴.

Sonuç itibariyle, Orta Asya’da yer alan Türk topluluklarının Çin ile olan siyasi ve ekonomik ilişkiler uzun senelerdir çok önemli bir yer teşkil etmiştir. Çin’in diğer toplumlarla yaptığı ticarete olduğu gibi Türklerle olan alışverişinde de ipek her zaman önemli yer tutmuştur. İki topluluğun gerek askeri, gerekse kültürel alanlarda birbirlerine üstünlük sağlamaları ve birbirlerinden etkilenmeleri çeşitli biçimlerde etkisini göstermiştir⁵⁵. İpek Yolu Orta Asya ve Kazakistan’da sadece ticari malların değil, bunun yanı sıra, ilim, kültür, sanat, din gibi karşılıklı etkileşimin olduğu da bilinmektedir. Dil, din ve hatta hastalıklar da ipek yolu boyunca yayılmıştır. Tüccar ve tacirlerin seyahatleri dönemin tehlikeli hastalıklarının bir bölgeden diğerine taşınmasına da sebep olmuştur.

1.2.1. Kazakistan Üzerinden Geçen Kervan Yolları ve Orta Asırlık Şehirler

İpek Yolu’nun Orta Asya ticaret şehirleri üzerine arkeolojik kazılar yapan Baypakov’a göre, İpek Yolu zaman bağlarının bir sembolüdür. İpek Yolu’nun geçmişini bilmeden Avrasya sahasında meydana gelen medeniyetlerin sonraki gelişmelerini tespit edecek pek çok tarihi olayları takip etmek oldukça zordur. Ancak yine de günümüzdeki arkeolojik kazılar ve bilimsel çalışmalar sayesinde İpek Yolu ile ilgili birçok kanıtlar ortaya konulmaktadır. Örneğin, Kazakistan topraklarından geçen İpek Yolları, Otırar, Sayram, Sıganak, Sayran, Sozak, Türkistan ve Taraz gibi birçok tarihi kentler bulunmuştur⁵⁶. Bu şehirler sadece ticari merkez olarak kalmayıp, bilim ve kültür merkezi olduğuna dair tarihi, arkeolojik ve mimari eserler gün ışığına çıkmıştır.

⁵⁴ Buriakov, **a.g.e.**, s.237.

⁵⁵ Özkan İzgi, “XI. Yüzyıla Kadar Orta Asya Türk Devletlerinin Çin’le Yaptığı Ticari Münasebetler”, **Tarih Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 9, İstanbul, 1978, s. 87.

⁵⁶ Karl Baypakov, **Srednevekovie Goroda na Velikom Şelkovom Puti**, Gılım Yay., Almatı, 1998, s. 10.

Dolayısıyla, bazı kaynaklarda Kazakistan üzerinden geçen İpek Yolu'nun VI-VIII asırlarda yönleri aşağıdaki şekildedir⁵⁷:

1. Suriye – İran – Orta Asya – Güney Kazakistan – Talas bölgesi – Şu bölgesi – Issık-Göl – Doğu Türkistan.
2. Bizans – Derbent – Hazar Denizi kenarındaki bölgeler – Manğışlak – Aral – Güney Kazakistan – Semireçe – Doğu Türkistan – Çin.

İpek Yolu'nun ana yönleri, Kazakistan aracılığıyla Güney Kazakistan'ın Semireçe kentinden geçmiş ve 4 ana yöne ayrılmıştır. Bunlar⁵⁸:

1. Batı'dan Doğu'ya yönü;
2. İle yönü;
3. Avrupa yönü;
4. Merkez ve Doğu Kazakistan'a giden yön;
 - a) Sarısu yolu – Otırar'dan Ertis ve İşim'e giden yol;
 - b) Han yolu – Taraz'dan Atasu'ya giden yol;
 - c) Kuzey İle yolu – Çingeldi'den Balkaş'a giden yol.

İpek Yolunun geçtiği en önemli şehirleri olarak Taşkent, Taraz, İspidjab, Kaşgar, Samarkand, Ferğana, Turfan, Madjar, Kattakurgan, Yarkent, Buhara, Aşhabat, İstanbul, Ankara ve Tebriz şehirleridir. Kazakistan sınırlarındaki en önemli yerler ise, İspidjab, Şavgar, Djuvukat, Jamukat, Kulan, İkiöğüz, Kayalık, Otırar, Keder⁵⁹ (eskide kullanılan isimler) ve diğerleridir.

Çalışmamızın devamında Kazakistan'dan geçen İpek Yolu üzerindeki bazı kentler değinilecektir. Eski dönemlerde orta asırlık bu tarihi kentlerin isimleri bir değil birkaç kere değiştirdiğinden dolayı, konu başlıklarındaki kent isimleri günümüzde kullanılmakta olan isimleri yer almaktadır.

⁵⁷ Karl Baypakov, Arnabay Nurjanov, **Ulı Jibek Jolı Jane Ortağasırlık Kazakstan**, Almatı, Kazakistan, 1992, s. 9-20.

⁵⁸ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 9-20.

⁵⁹ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 9-20.

1.2.1.1. Sayram

İpek Yolu'nun Kazakistan bölgesindeki en büyük şehirlerinden İspidjab olmuştur. Yazılı kaynaklarda İspidjab, VII. yüzyılda Siyuan-Tsian'ın yolculuğunda “Beyaz nehirdeki şehir” olarak adlandırılmaktadır⁶⁰. Diğer kaynaklarda ise İspidjab'ın başka isimleri de rastlanır. Örneğin, Mahmud Kaşgari'nin kaynaklarında Sayram olarak yazmakta ve eski ismi beyaz şehir, Al-Meinat al Bayda'dır. Ancak, Sayram olarak ta kullanılır⁶¹. XIII yüzyılın başlarında ise, Kazakistan'ın Güneyindeki en büyük şehirlerine dönüşmüş kenttir⁶².

Sayram, eski isimleri *Saryam*, *Saryon*, *İsfidjab*, *Beyza* ve şimdi *Şımkent* de denilir. Sayram'la ilgili bilgiler M.Ö. öncesi yüzyılda Farsların secere kitabı “Avesta”da geçmektedir. Çin'in “Bayşu” adlı eserinde de yer almaktadır. Bu şehirlerle ilgili bilgiler XIII. yüzyılda Sayram İsfidjab ismiyle tanınmaktadır⁶³.

Şehirlerle ilgili ilk bilgiler 629 yılındaki Siyutsana'nın coğrafik eserinde yer almaktadır. Şehrin tarihsel gelişme aşamalarına baktığımızda şehir⁶⁴:

1. 893 yılında İsfidjab Samanid devletine bağımlı olmuştur.
2. 990 – 1141 yılları arası Karahan Hanedanlığına egemenliğine geçmiştir.
3. XIII yüzyıldan sonra İsfidjab, Sayram adıyla tanınmaya başlamıştır.
4. 1220 yılı Cengizhan tarafından işgal altına alınmıştır.
5. 1224-1340 yıllarda Çağatay ulusuna girmiştir.

Sırderya (Seyhun) havzasında Kazakistan'ın güney doğusunda Sayram, Su nehri kıyısında ve aynı isimdeki Sayram Su dağlarının yamacında yerleşik olan ülkenin en eski bir tarihi şehridir. Kazakistan'da ilk cami burada yapılmıştır. Sofi Hoca Ahmet Yesevi Hicri beşinci asrın ikinci yarısında, Kazakistan'ın Sayram kasabasında doğmuştur. Babası *Nesep-name* isimli eserin yazarı, İbrahim'dir. Yedi

⁶⁰ Zuev Y. A., *Kitaiskie İzvestia o Suyabe*, KazSSR, III. Baskı, 1960, s. 91.

⁶¹ Volin S.L., *Svedeniya İstočnikov o Doline*, TİİAE AN KazSSR, T. 8, 1960, s. 78-80.

⁶² Baypakov, Nurjanov, *a.g.e.*, s. 51.

⁶³ *A.e.*, s. 11.

⁶⁴ Koçnev B.D., *Numizmatičeskaya İstoria Karahanidskogo Kaganata* (991-1209), Moskova, Sofya Yayınları, 2006, s. 150.

yaşında iken babasının ölmesi üzerine ablası ile Yasi ehrine gitmiş ve ilköğrenimini Yesi'nin meşhur alimlerinden olan Arslan Baba'dan almıştır⁶⁵. Kendisi Türk mutasavvıf ve şairdir. Alevi inancının yol önderlerinden olup, aynı zamanda tarihte bilinen ilk Türk mutasavvıfı unvanını taşır.

Sayram, sadece siyasi, ticari değil dini ve medeni özellikleri de taşımaktaydı. Bunun kanıtı olarak bölgede yapılan arkeolojik kazı ve bilimsel araştırmalarda günümüze kadar ulaşan el yazıları, edebiyat eserleri, şehirleri, kurganlar, duvarlar, evler, ziraat malzemeleri, günlük hayata gerekli malzemeler ve eşyalar bulunmuştur.

2.1.2. Türkistan

Türkistan (eski adları VII-XII. yüzyılda *Şavgar*, *Yassı*, *Hazreti Türkistan*) Orta Asya ve Kazakistan'daki en eski şehirlerden biridir. Kazakistan'ın güney kesminde Seyhun nehrine yakın bir kenttir. Şehrin inşası V-VI. yüzyıllara dayanmaktadır. Arapların kaynaklarında şehrin adı IV-IX. yüzyıl aralarında Şavgar adıyla geçmektedir. Bölgedeki İkan, Karaşık, Uınkı ve Suri gibi şehirlerin arasında ismi en önde gelen şehirlerden biridir⁶⁶.

Tarihçi ve coğrafya uzmanı Al-İstahri ibn Kordaubeh at-Tanrazi kendi eserlerinde, eski Şavgar XI. yüzyıla kadar yaşamış olup, XI yüzyıldan itibaren de Yassı'ya taşındığını belirtmektedir. Kazak arkeologları da aynı fikre sahiptirler. Ancak, ilmi araştırmalar ve Çin Sanskrit yazıtlarına göre, Türkistan şehrinin varlığı M.Ö. II-III yüzyıllara kadar dayanmaktadır. O zamanlarda bile medeni ve manevi merkez olduğu belirtilmektedir. Bunun kanıtı olarak, Karahan, Oturar Emirlerinin, Sığay Han, Esim Han, Jangir Han, Tauke Han, Abılay Han, Kazıbek Bi, Aiteke Bi, Kanjıgalı Bögenbay, Tobıktı, Mamay, Sırğak, Dulat gibi batırların burada defnedilmesi, Sayram'da dünyaya gelen Hoca Ahmet Yesevi'nin burada yaşamını geçirmesi ve Yesevi'nin mezarı burada bulunması tesadüf değildir. Doğu araştırmacısı ve akademik B.Bartold'a göre, XIV. yüzyılda Ahmet Yesevi türbesi

⁶⁵Fuad Köprülü, "Hoca Ahmed Yesevi Çağatay ve Osmanlı Edebiyatları Üzerindeki Tesiri", Ankara, **Bilgi Yayınları**, 2000, s. 611-645.

⁶⁶ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 77.

inşa edildikten sonra bu şehir “Hazret-i Türkistan” veya “Küçük Mekke” olarak ta adlandırılmıştır⁶⁷.

Hoca Ahmet Yesevi Türbesi, Kazakistan’ın güney kesiminde günümüzde, Türkistan şehrinin kuzey-doğu kesiminde kervan yolu üzerinde, eskiden Hazret ve daha sonra Yesi olarak bilinen eski bir yerleşim yerinde konumlanır. Yapı, tarihi bir kale yakınında, şimdi Arkeolojik Sit alanındadır. Arkeolojik Alan başka türbeleri, cami ve hamam gibi ortaçağ yapıların kalıntıları içerir.

Türk Dünyasında İslam dininin yayılmasında en etkili erenlerden olan Hoca Ahmet Yesevi’nin fikirleri, ilkeleri ve tasavvuftaki yerinin yaşatılması için türbe 1993 yılında Türkiye tarafından restore edilmiştir. 1993 yılında UNESCO tarafından Ahmed Yesevi Yılı’ ilan edilmiş ve 2000 yılında da Ahmet Yesevi türbesinin bulunduğu Türkistan şehrinin 1500. kuruluş yıldönümü kutlanmıştır. 13 Temmuz 2002 yılında ise Ahmet Yesevi türbesi, UNESCO dünya mirası listesine girmiştir⁶⁸.

Türkistan İpek Yolu’nda da rolü önemli olmuştur. Şehir, İpek Yolu boyunca ve Deşti Kıpçak ile Orta Asya’nın ortasında yer alması, geçit olarak coğrafik açıdan kolay olması, bunun yanı sıra ibadet için türbenin bulunması, ticaretin ve şehrin gelişmesine etkilemiş olan Kazakistan’ın en eski şehirlerinden biridir.

1.2.1.3. Otrar

Otrar, (*Turarband, Turar, Tarband, Farab*) Kazakistan’ın güneyinde orta asırlık bir tarihi şehirdir. Otrar, birçok kervan yollarını bağlayan yol olmuştur. Otrar VIII yüzyılda Tarband (Traban) olarak bilinmektedir. Otrar, Türk ve İslam dünyasının en büyük filozofu Farabi’nin doğduğu şehirdir. Farab aslında bölgenin adıydı ve Otrar bu bölgenin merkeziydi. Günümüzde Otrar beş köşeli bir tepedir.

⁶⁷ Ensiklopedia, **Abay**, Almatı, Atamura Yayınları, 2011.

⁶⁸ İsmetullah Yesevi, “Türkistan Şehri Uluğ Türkistan’ın Kalbi”, **Yesevi Dergisi**, Sayı:198, Haziran 2010, s. 23.

Şehir duvarla kaplanmış kale gibidir. Duvarları kuzey-doğu taraftarı iyi korunmuş üç kapısı olan bir kaledir⁶⁹.

Ottrar, Oğuzeli'nin en önemli şehriydi. Cengiz Han tarafından yerle bir edilen Ottrar'ın kalıntıları geniş bir alana yayılmıştır. Ottrar vahası, arkeolojik kalıntıları, Orta Çağ yerleşim yerleri ve sulama yapılarını kapsar. Ottrar, IX yüzyılda bile çok büyük şehir olmuştur⁷⁰.

İpek Yolu'ndaki geçen olaylarla ilgili tarihi kaynaklarda, 1218 yılında Horezm Şah Muhammed'in Ottrar'daki Emri Kairhan'ın emriyle Cengiz Han'ın tüccarları öldürülür. Bu olay, Cengiz Han'ın Orta Asya'ya savaş açmasına bahane olmuştur. Neticede savaş sonrası şehir harp olmuştur. Ancak, Ottrar 1219 yılında tekrar düzene getirilerek eskisi gibi dünya çapında İpek Yolu boyundaki ticaretini canlandırmıştır. Ayrıca, 1320 yılındaki Florensa eserlerinde de İpek Yolunda Ottrar'dan Doğu'ya kadar yol alan tüccarların ticareti ile ilgili bilgiler vermektedir. XIV yüzyılda ise, Ak Orda Hanları Burada medreseler, Hanaklar ve mescitler inşa etmiştir. Bunun yanı sıra, şehirde o dönemlerde bile dünyanın en büyük kütüphaneleri bulunmaktaydı⁷¹. Ottrar, Sırderya boyundaki büyük şehirler arasında anılmaktadır.

Arkeolojik kazılarda yapılan çalışmalarda kalenin birkaç kattan oluştuğunu tespit edilmiştir. Örneğin⁷²:

- 1.katta (M.Ö. 1-6 yüzyılda) eşyalar az bulunmuştur. Bulunan eşyalar da sürahi ve benzeri eserlerdir;
- 2.katın (7-8 yüzyıl) kalınlığı 3 metreye yakındır;
- 3.katında (IX-X yüzyıl) duvarları ham kerpiçten yapılan evler, bilezikler, kolyeler, demir kalıntıları, şarap için kullanılan malzemeler, tabaklar vs.;

⁶⁹ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 62.

⁷⁰ Baybosinov K., **Jambıl Önerindegi Tas Müsinder**, Almatı, Öner Yayınları, 1996, s. 22.

⁷¹ Bernştam A. N., **Drevnii Otrar**, AN KazSSR, Arkeolji Serisi, 1951, s. 108; Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 321.

⁷² Ensiklopedi, **Otrar**, Almatı, Arıs Yayınları, 2005; Baypakov K., Ejelgi jane Orta Ğasırlardağı Ottrar Almatı, Kazıgurt, 2007, s. 10-23.

- 4.katında (XII yüzyıl) tekrardan inşaa edilen evler ve binalar vardır. Bunun yanı sıra, kılıç, el bilezikleri, cam tabakların kalıntıları, camdan yapılan eşyalar;
- 5.katında (XIV yüzyıl) duvarları pişmiş kerpiçten yapılan binalar rastlanmıştır. Binanın kenarında tandır, ziraatta kullanılan malzemeler, depolar, demir bıçaklar, iğne ve benzeri eşyaların kalıntıları bulunmuştur;
- 6.katta ise (XV-XVI yüzyıl), demir bıçaklar, kemikten yapılan çekikler, at statüleri bulunmuştur;
- 7.kat ise (17-18 yüzyıl) şehrin harp olmaya başladığı dönemi göstermektedir.

Otutar şehrinin arkeolojik araştırması sırasında o zamanlardaki sokakların yapısı, evlerin birbirine benzerliği fark edilmiş, birçok el sanatı ve sembolik malzemeler bulunmuştur.

2.1.4. Sauran

Sauran, Güney Kazakistan'da bulunan ortaasırlık tarihi şehirdir. Sauran, Güney Kazakistan Eyaletindeki günümüz Türkistan şehrine bağlı bir bölgedir. VI-XIII. yüzyılda Sauran şehri, güney-doğu tarafından 3 km uzaklıktaki Karatöbe'de idi. Şimdiki Sauran ise temelini XII-XIII. yüzyılda kurmuştur. Sauran, zamanında Kervan yolunun ticaret ve ekonomi merkezi olarak bulunmakla beraber, Karatau ve Sırderya girişini denetleyen kapı olmuştur. O zamanlar bu şehrin nüfus sayısı 3 ile 15 bin civarında olmuştur. Arap coğrafya uzmanı Makdisi şehri, "Sauran (Savran, Sabran), 7 yüksek duvarlarla kaplı, içinde mescid barındırmış şehirdir" diye tanımlamıştır. Şehir kalesi oval şeklindedir. Kale duvarları ham kerpiçten inşa edilmiş 7 metre yüksekliğindedir. Bölgede yeraltı su kuyuları bulunmuştur. XV. Yüzyılın ilk dönemlerinde Sauran Ak Ordu'nun başkenti olmuştur⁷³.

Sauran şehrini arkeolojik açıdan araştırma 100 yıl öncesi başlanmıştır. Bu konuyla ilgili bilgiler, P.İ.Lerh ve P.İ.Paşinon'un seyahat yazılarında geçmektedir.

⁷³ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 82-83.

Arkeolojik kazılarda şehrin genel yapısı bulunmuştur. Örneğin, sokaklar, pişmiş kerpiçten yapılan binalar, tepeler, evler, duvarlar ve sulama sisteminin geliştiği görülmektedir⁷⁴.

2.1.5. Sarayşık

Sarayşık Kazakistan'ın orta asırlık şehirlerden biri ve orta asırdaki Altın Ordu'nun en büyük ticaret ve ekonomi merkezi olan şehirdir. Eski zamanlarda ismi Küçük Saray, Saray Cuk, Sar-Uçuk, Sarayçikk olarak değişe gele günümüzde Sarayşık ismini almıştır. Şehir şimdiki Atırau şehrinin 50 km yukarısında yerleşiktir. Araştırma kaynaklarında, şehrin gelişmiş sanatı ve gelişmiş ticari merkezi olduğu zikredilir. Arkeolog S.P.Tolstov ve G.İ.Patseviç'e göre, Saksin (Sarayşık) X-XI. yüzyılda Horezm esirlerinin yardımıyla ticaret yapılan İpek Yolu'nun boyunda inşa edilmiştir. Arkeolog araştırmacılar Sarayşık şehrinin oluşumunu üç döneme ayırmaktadır. Bunlar⁷⁵:

1. XII. yüzyıl, şehrin inşaaı;
2. XII-VIV. yüzyıl, Altın Ordu zamanındaki Avrupa'nın, Orta Asya, Kazakistan'daki Moğollar ve Çin'le bağlayan en büyük ticaret merkezi oluşu ve şehrin gelişen devri;
3. XV-XVI. yüzyıl Nogay Ordusu'nun merkezi olması ve Rus-Kazak çatışmasından sonra şehrin harap oluşudur.

Kazak arkeologu Alkey Marğulan ise, kendisinin 1950 yıllarda yaptığı kazı çalışmaları sonucunda şehrin XII. Yüzyıla ait olduğunu belirtmektedir. Kazı çalışmalarında⁷⁶:

1. Döneme ait kerpiç kızdırma, demir hazırlama merkezleri ve para hazırlama atölyeleri;

⁷⁴ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 87-90.

⁷⁵ Ensiklopedi, **Kazak Medeniyeti**, Almatı, Aruna, LTD JŞS, 2005; Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 11.

⁷⁶ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 205.

2. Bunun yanı sıra, günlük hayatta ihtiyaç olan balçıktan yapılan sürahiler, gece lambaları, eski döneme ait piyalalar (çay bardakları), tabak kırıntıları, kemikten ve demirden yapılan el sanatları ve benzeri birçok eşyalar;
3. Orta asırlık hamamlar, medreseler, kervan saraylar, büyük binalar; tüccarlar ile gezi yapan kişilerin hikâyeleri ve yazıtlar;
4. XII-XIV. Yüzyıllar arasındaki Doğu ile Batıyı bağlayan yol olarak kervan yolları olarak, sokaklar, kervan sarayları, su kuyuları vb. bulunmuştur.

Arkeolojik araştırma sırasında şehirde Doğu sanatının etkisi fark edilmektedir. Bu gün izleri halen mevcut olan doğu sanatının etkilerinin sembolleri bölgenin önemli merkezlerinde görülmektedir. Ayrıca, kervan yolundan kazanılan ticari gelir, vergi ve ucuz emek gücünün sayesinde Sarayşık hızlı gelişmiştir. Ticaretin gelişmesinin güzergah üzerindeki bölgelerdeki gelişmeleri ne şekilde etkilediğini Sarayşık'ı inceleyerek görmek mümkündür. Ticaret bölgenin gelişmesinde önemli etki sağlamıştır.

1.2.1.6. Taraz

Taraz eski zamanlarda Kazakistan'ın merkez şehirlerinden biri olmuştur. Talas nehrinin boyunda ve Kırgızistan sınırına yakın bir bölgedir. Eskide *Auliye-Ata*, *Mirzoyan*, *Jambıl*, sonra da *Taraz* olarak adlandırılmıştır. Şehir ismi bazı yazılı kaynaklarda (568) Tolos olarak da rastlanmaktadır. M.Ö. VII-VIII yüzyıllarda Talas'ın boyunda Sak ve Uisun Birliklerinin oluştuğu bilinmektedir⁷⁷.

Taraz aynı zamanda İpek Yolu'nun altın çağını yaşayan ve ünlü Yeşil Bazar'ıyla ticaretin ana noktası olmuştur. Çin'in Kuldja şehrinden gelen tüccarlar Taraz'a gelerek buradan eski Türkistan şehrine geçiş yaparak, oradan da Sırderya yoluyla devam ederlerdi. Şehir sadece ticaret yeri değil savaş dönemlerini yaşayan tarihi bir mekândır. Örneğin⁷⁸;

⁷⁷ Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 117-120.

⁷⁸ Gumilev L. N., **Drevnie Turki**, Moskova, Tovarişestvo Klišnikov Komarov i K., 1993, s. 524; Baypakov, Nurjanov, **a.g.e.**, s. 211.

- 751 yıllarında eski ismiyle Talas'ta Arap askerleriyle Ziyaddin ibn Salih yerli Karluklarla beraber Çin Tan'ıyla savaşmıştır. Neticede Araplar bu Kıpçak yerlerine İslam dinini getirmişlerdir;
- 893 yılı Taraz kapılarına İsmail Samani girmiştir. Taraz'da kendi erkleriyle kapılarını açmış ve İslam dinini kabul etmişlerdir. Dolayısıyla Hristiyan kiliseleri camiye dönüştürülmüştür;
- VII-X yüzyıllarda şehir Karluk Hanlığına girmiştir;
- 999 yılı Karahanlar, Samanid hanedanlığını yenerek şehri fethetmişlerdir;
- XIII-XV. yüzyıllarda şehrin Moğol İmparatorluğunun Çağatay ulusuna girdiği bilinmektedir;
- 1465-1718 yılları arasında şehir Kazak Hanlığının şehirlerinden biri olmuştur;
- 1723-1765'larda Djungarların fethettiği ve XVIII-XIX. yüzyıllarda Kokand Hanlığına dâhil olmuştur;
- 1856 yılında şehir ismi Auliye-Ata olarak değiştirilmiştir. (Karahan Hanedanlığının kurucusu anısına verilen isimdir);
- 1864 yılında ise, Rusya'nın Orta Asya'ya girmesiyle beraber, şehir Rus askerleri tarafından fethedilmiştir.

Bazı kaynaklarda şehrin ismi Auliya-Ata iken, o zamanlar çok büyük pazarın ve şehirde geçit yollarının olduğu, bunun yanı sıra o zamanlarda bile 3 kilise, 21 cami, telgraf istasyonları, hastane, askeri bölümler, fabrikalar ve 1 791'e yakın evlerin olduğuna dair veriler rastlanır⁷⁹.

Taraz, Kazakistan Cumhurbaşkanı ve hükümetin oluşturduğu bir komisyonun kararıyla Taraz olarak değiştirilmiştir. 2001 yılında, UNESCO'nun da kabul ettiği gibi şehrin 2000 yıllık⁸⁰ bayramı kutlanmıştır.

⁷⁹ Brokgauz, Efron, "Auliye – Ata", *Ensiklopedičeski Slovar*, 82 T, 4.Baskı SBP., 1890-1907.

⁸⁰ **General Conference**, "Proposals by Member States for the Celebration of Anniversaries in 2000-2001", 30th Session, Paris, 30 C/18, 1999, p. 2.

2.1.7. Almatı

Almatı, (eski adı Vernıy, Almalı, Alma-Ata) 1921 yılına kadar ismi tarihi kaynaklarda da sık zikredildiği gibi başta Vernıy olarak adlandırılmıştır. Orta asırlarda ise şehrin ismi Almalı olarak geçmektedir. Şehir Tyan-Şan dağlarının kuzeyinde İle Aladağlarının boyunda ve Kazakistan'ın güney-doğusunda yerleşmektedir. Şehrin tarihsel gelişimi tarihi kaynaklarda göstermektedir ki, M.Ö. VII asırlarda Sakların, daha sonra Uisunların yaşadığı bir mekân olmuştur. Arkeolojik kazılar neticesinde adı geçen yüzyılda eski kaleler (en ünlüsü “Esik Korğan”) bulunmuştur⁸¹.

M.Ö. VIII-X yüzyıllar ise, orta asır dönemi olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemde şehrin gelişimi göç, el sanatlarının gelişimi, üretim dönemi olduğu tahmin edilmektedir. Arkeolojik kazılarda bulunanlar seramikler, silahlar, demir ve kemikten yapılan malzemeler bulunmuştur. Dolayısıyla, X-IV yüzyıllara ait Ulu İpek Yolu'nun izleri görülmektedir. Bu döneme ait olarak 13. asrın gümüş dirhemleri bulunmuştur. Bazı kaynaklara göre bu dirhemlerde şehir ismi geçmektedir⁸².

XV-XVIII yüzyıllarda ise, İpek Yolu öneminin zayıfladığı fark edilmektedir. Daha sonra başka da olayların gelişimi yer almıştır. Örneğin, bölgede etno siyasi süreçler, Jetisu medeniyetinin oluşumu, Jungar çatışmalar, bağımsızlık için Kazak batırlarının mücadelesi gerçekleşmektedir. İşte bu Jetisu'da 1560-1564 yılları Kazak Hanlığının temeli kurulmuştur⁸³.

Kazakistan bağımsızlığını kazanmasından bu yana, Almatı şehri tekrar Batı pazarlarına açılıp, çok hızlı bir değişime uğramıştır. Almatı eski başkent olmasına rağmen (şu andaki başkent Astana'dır) halen ülkenin kültürel, ekonomik ve ticari merkezi durumundadır.

⁸¹ Kozıbayev M.K., “Alma-Ata”, *Ensiklopedia*, Alma-Ata, 1983, s. 12-13.

⁸² Bartold B.B., *Otčet o Poezdke v Sredniu Aziu s Nauçnoi Tseliu*, T. 4, Moskova, 1963, s. 85-86; *Oçerk İstorii Semireçya*, T. 2, Moskova, 1963, s. 83.

⁸³ Kozıbayev, *a.g.e.*, s. 609.

Bunların yanı sıra, İpek Yolu'nun geçtiği önemli büyük yerler Arıstan, Şayan, Torğay, Esil, Betpakdala, Jarkent, Jezkazgan, Moyunkum, Keder, Kostöbe, Konırt, Kengir, Satisu, Sus, Kel, Lugovoe, Aspora, Sarnarka, Taşgar, Labar, Turgen, Koilak, Ekiögüz, Şelji, Tarbağatay, Sisak, Sarısu, Karatau, Şu, Ertis, Ulıtau, Uzınaral, Balkaş, Aral, İle Jazığı, Şelek, Kegen, Alaköl, Arıs, Sığanak, Jentke, Yangikent, Kumkent, Aba-Ata, Sozak, Kengir, Nura, Jetisu, Merke, Sırderya, Amuderya, Koylık, Talhiz, Almalık, Boran, Akbeşim, Kulan, Aspara, Tokmak⁸⁴ ve başka da irili ufaklı şehirler, dağlar ve nehirlerdir.

Bunların yanı sıra, bilim ve kültür merkezi olduğuna dair tarihi, arkeolojik ve mimari eserler gibi kanıtlar bulundurmaktadır. İpek Yolu boyunca yer alan şehirlerde yapılan arkeolojik kazılarda günlük hayatta gerekli malzemeler, tiyatro medeniyetine ait malzemeler, yani X-XI. yüzyıla ait olan balçıktan ve ağaçtan yapılan sanatçı, dansçı ve kızların büstleri bulunmuştur. Sanatçıların yüzleri Orta Asyalılara çok benzemektedir⁸⁵.

Görüldüğü gibi, İpek Yolu'nu geçen birçok şehirler vardır. Ancak bu bölümde İpek Yolu'nun geçtiği bütün bu şehirler üzerinde durulmamaktadır. Çünkü esas konumuz İpek Yolu'nun Kazakistan turizmi üzerindeki etkisi ve önemi ile devam edecektir.

2.2. İpek Yolu'nun Kazakistan Açısından Önemi

İpek Yolu denildiğinde ilk olarak akla Orta Asya gelmektedir. Dolayısıyla İpek Yolunun Kazakistan için önemi büyüktür. Sovyet Birliği dağıldıktan sonra Kazakistan'ın İpek Yoluna olan ilgisi tekrar artmış ve İpek Yolunun canlandırılması gündeme gelmiştir. Dolayısıyla ülkenin İpek Yolları hem ticari, hem ekonomik, hem siyasi ve kültürel miras açısından önem kazanmaya başlamıştır. Bütün bu değerlerin tekrar kazanılmasında etken olan faktör ise, küreselleşme süreci olmuştur.

⁸⁴ Baypakov, Nurjanov, a.g.e., s. 11-25.

⁸⁵ Karl Baypakov, *Gorodişe Kuiruktöbe Pamiatniki İstorii i Kulturi Kazahstana*, Almatı 5. Baskı, 1992, s. 157-158.

Küreselleşme süreci, Kazakistan ve Orta Asya'nın kapılarını dünyaya açarak İpek Yolunun önemini arttırmıştır.

Dolaysıyla, Kazakistan bağımsızlık sonrası ülkedeki İpek Yolu şehirlerinin canlandırılması, tarihi ve kültürel mirasın korunmasına dair çalışmalara başlamıştır. Kazakistan İpek Yolu şehirlerinin en önemli kavşaklarını yukarıda da değindiğimiz gibi, Türkistan, Sayram, Almatı, Kızılorda, Sauran, Sarayşık, Taraz ve diğer şehirler oluşturmaktadır. Bilindiği gibi Orta Çağda ipek yolları Çin'den başlayıp Orta Asya'nın bu şehirleri, aracılığıyla geçip Asya – Doğu – Avrupa arasında bir bağ köprüsü niteliğini taşımıştır. 2000 yılında Kazakistan Hükümetinin N: 1809 nolu otoyollarla ilgili kararname çerçevesinde, turizmin gelişmesi ve canlanmasına yönelik aktif kullanılan ana yollar olarak aşağıdaki rotalar belirlenmiştir⁸⁶:

- Taşkent – Şımkent – Taraz – Almatı – Horos;
- Şımkent – Kızılorda – Aktöbe – Oral – Samara;
- Almatı – Karağandı – Astana – Petropavl;
- Astrahan – Atırau – Aktau – Türkmenistan sınırı;
- Omsk – Pavlodar – Semey – Maykapçağay;
- Astana – Kostanay – Çelyabinsk – Ekaterinburg.

Turizm pazarında önemli yer almak için Kazakistan, üç ana ülkelerle ilişkilerin gelişmesine yönelik 2007-2011 yıllar arasında devlet programı öngörmüştür. Bu programın ilk aşaması 2007-2009 yıllarını, ikinci aşama ise 2010-2011 yıllarını kapsamaktadır. Bu program kapsamındaki ülkeler şunlardır⁸⁷:

- Rusya, Almanya, İngiltere, Güney Kore, Türkiye, Çin;
- Fransa, Japonya;
- ABD, Asya ve deniz ülkeleridir.

Bu ilişkiler sayesinde turizmde yeni stratejiler üretmek ve gelişmeler kaydederek, hedeflenen amaç, Kazakistan'ı Orta Asya ve Avrasya'daki turist çeken

⁸⁶ **Ukaz**, “O Gosudarstvennoi Programme Razvitiia Turizma v Respublike Kazahstana na 2007-2011 Godı”, Ukaz Prezidenta RK, Astana-Akorda, 29 Aralık 2006, No:23 (1).

⁸⁷ **A.e.**

ülkeye dönüştürmektedir. Dolayısıyla ülke turizminde üretim sistemini rasyonel hale getirmek, makro bazda konaklama işletmelerinin doluluk oranlarını arttırmak, ülkenin turistik reklam ve tanıtımını isabetli olarak uygulamak ve turizm pazarında yeniliği yakalamaktır.

Bu hedefe doğru ülkede yapılmakta olan çalışmaların bazıları şunlardır⁸⁸:

- Hazar denizi etrafında uluslararası turistik tatil (kruiz) organizasyonlarının geliştirtmesi;
- Bu bölgeler: Aktau – Astrahan (Rusya), Mahaçkala (Dağıstan) – Bakü (Azerbaycan) – Enzeli (İran) – Türkmenbaşı (Türkmenistan) – Aktau’dır;
- Turizm endüstrisine büyük katkı sağlanması için bu bölgenin Aktau şehri turizm merkezine dönüştürülmesi öngörülmüş ve bu program çerçevesinde çalışmalar yapılmaktadır. Örneğin Kenderli dinlenme tatil yerinin plaj yeri olarak geliştirilmesi örnek çalışmalardan biridir.

Bunun yanı sıra, “İpek Yolu İncisi” turistik rotaları olarak⁸⁹:

- İlk aşamada Almatı – Taraz – Şımkent – Taşkent – Samarkand – Ürgenç – Bişkek – Rıbaçe – Almatı;
- İkinci aşamada Almatı – Tegeran;
- Üçüncü aşamada ise, Çin’in Pekin şehri belirlenmiştir.

Bunun yanı sıra, Güney Kazakistan Eyaletinin aynı zamanda ülkenin tarihi ve manevi şehri Türkistan, Akmola Eyaletinin Kökşetau, Zerenda ve Şu bölgeleri, Almatı Eyaletinin Tekeli ve Jarkent bölgeleri, Jambıl Eyaletinin Taraz şehri ve Bayzak bölgeleri, Doğu Kazakistan Eyaletinin Alaköl ve Maralköl gölleri, Güney Kazakistan’ın Şımkent – Samarkand yolları, Atırâu Eyaletinin Sarayşık şehri, Pavlodar Eyaletinin Bayanaul gibi tarihi bölgelerin turistik mekâna dönüştürme ve geliştirmeye yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar yol inşaatları, oteller,

⁸⁸ A.e.

⁸⁹ Baypakov, a.g.e., s. 190.

dinlenme ve eğlenme yerleri, müze ve kültürel mekânların yeniden yapılanmasını kapsamaktadır⁹⁰.

Hoca Ahmed Yesevi Türbesi (Türkistan şehrinde /2003) ve Tamgalı Arkeolojik Peyzaj içindeki Petroglyphs (2004), UNESCO'nun Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü tarafından Dünya Miras Listesindeki Kazakistan'ın tarihi varlıklardır⁹¹.

1.2.3. İpek Yolunun Yeniden Canlanması

XVI yüzyıldan başlayarak Orta Asya ve Çin arasındaki ticaret ve diplomatik ilişkilerin önemli ölçüde zayıflamasıyla İpek Yolu'nun varlığı sona ermiştir. Bunun nedenleri deniz yollarının açılması, savaşların artması, İran ve Orta Asya devletleri arasındaki siyasi ilişkilerin kötüleşmesidir. Hemen hemen tüm Ortaçağ kentleri bu etkiler sonucunda yıkılmıştır⁹².

Orta Asya İpek Yolunun önemini kaybettiği dönemlerde gittikçe fakirleşmiş ve geri kalmıştır. Bu dönemde Rus hegemonyası başlamıştır. 1917 Bolşevik devriminden sonra ise Sovyetler Birliği'nin egemenliğine girmiştir. Kapılar bu dönemle dünyaya tamamen kapanmıştır. Çin'de 1949 Ekim devrimi ile birlikte İpek Yolu ve Orta Asya unutulmaya başlanmıştır. Dünya uzun süre bu bölgede nereler olup bittiğinden habersiz yaşamıştır. Bölgeye gidip gelmek ve haber almak oldukça zor bir durumdu. Bilişim devriminin etkisi ve soğuk savaşın sona ermesiyle birlikte ancak bölgenin kapıları aralanmış ve İpek Yolu güçlü tarihi bir tema olarak bölgeye dikkati çekmeyi kolaylaştırmıştır. Yani, Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra bağımsızlığını kazanan Orta Asya ülkelerine ilgi artmıştır⁹³.

⁹⁰ Ukaz, a.g.e.

⁹¹ Oriental Express Centar Asia, "UNESO'nun Dünya Miras Değerleri", (Çevrimiçi) http://orexca.com/rus/world_heritage.shtml, 1 Ocak 2013.

⁹² Litvinskii B.A., *İstoriçesie Sudbi Vostoçnogo Turkestana i Srednei Azii: Vostoçni Turkestan i Srednyia Azia*, Moskva, 1984, s. 4-28.

⁹³ Fahri Atasoy, "İpek Yolu Üzerinde Türklüğünün Kendisini Keşfi", *Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu*, Türk Ocakları Genel Merkezi, Milli Kütüphane Konferans Salonu, Ankara, 3 - 4 Ekim 2012, s. 3.

Bu coğrafyanın öne çıkan en önemli ortak değeri ipek yolu olarak dikkat çekiyordu. İpek yolu konusunda hem kültürel mirasın açığa çıkarılması, hem de buna dayalı bir turizm hareketi oluşturması için projeler gündeme gelmiştir. Küreselleşme süreci Asya'nın kapılarını dünyaya açarak İpek Yoluna yeniden ilgiyi artırmıştır. Bu ilgi hem ticaret, hem turizm, hem de kültürel miras bakımından önem kazanmaya başlamıştır. Özellikle yeni dönemde Çin'in bir üretim merkezi olarak öne çıkması gerçek anlamda yol ihtiyacını gündeme getirmiştir. Çin'de ucuz olarak üretilen malların dünya pazarlama ulaşması için karadan Batı dünyasına ulaşacak olan yol güzergâhları tekrar gündeme girmiştir⁹⁴.

Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra Birleşmiş Milletler kuruluşlarının devreye soktuğu İpek Yolu projeleri son derece önemlidir. Yeni İpek Yolu konusunda en somut adım TRACECA (Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru) projesidir. TRACECA programı Orta Asya'dan Avrupa'ya uzanan bir ulaşım koridoru olarak eski ipek yoluna benzetilmekte ve Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan bir ulaşım koridoru bakımından Çağdaş İpek Yolu şeklinde değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, UNESCO bünyesinde 1995 yılında Özbekistan'ın Semerkant şehrinde IICAS (Uluslararası Orta Asya Çalışmaları Enstitüsü) kurulmuştur. Bu enstitü, İpek Yolu üzerindeki kültürel mirasa uluslararası camianın dikkatini çekmek amacıyla çalışmalarını sürdürmektedir. Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) ise 1993 yılında Endonezya'daki genel kurul toplantısında bu konuyu gündemine alarak sembolik bir İpek Yolu kenti olan Semerkant'ta, 1994 yılında 19 katılımcı ülke tarafından "İpek Yolu Turizmi Semerkant Deklarasyonu", 2002 yılında Özbekistan'ın Buhara kentinde düzenlenen dördüncü uluslararası İpek Yolu toplantısında "Buhara Deklarasyonu" imzalanmıştır. 2004 yılında ise Semerkant'ta Dünya Turizm Örgütü "İpek Yolu Turizm Ofisi" kurulmuştur. Ayrıca, Türkiye ve Türk Dünyasını oluşturan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri de bu çalışmalarda yer almaktadır⁹⁵.

⁹⁴ A.e., s. 3.

⁹⁵ Atasoy, **a.g.m.**, s. 3-4.

Bu ve benzeri projeler, Türk Dünyası ülkeleri için atalarımızın miras bıraktığı İpek Yolunu yeniden ve iyi değerlendirmemiz için bir fırsat olarak değerlendirebiliriz.

2.4. İpek Yolunun Kazakistan Sosyo-Kültürel Etkileri

Orta Asya'nın merkez bölgesi Kazakistan dünyanın en eski uygarlıklarının ve ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunmaktadır. Ayrıca, doğu – batı, kuzey – güney ve Avrasya'nın diğer ülkelerinin arasında var olan ekonomik ve kültürel etkileşimin en çok hissedildiği ülkelerdendir. Anayasayla teminat altına alınan din ve dil özgürlüğü sayesinde Kazakistan'da yaşayan farklı etnik gruplar kendi kültürlerini koruma olanağı bulmuş ve bu durum da Kazakistan'ı zengin bir kültür mozaiki haline getirmiştir⁹⁶.

Eskideki Çin, Bizans, Moğol, Arap, Ari, ve Slav medeniyetleriyle olan karşılıklı ilişkiler Kazak kültürüne zarar vermemiş, etnik-siyasi tarih olaylarıyla düzenini bozmamıştır. Kazak kültürü diğer kültürlerle etkileşiminde özgünlüğünü korumuştur⁹⁷.

Kazaklar üç defa alfabeyi değiştirmiştir. Bunlardan biri 1929 yılına kadar kullanılan Arap dili, 1929-1940 yılları arasında Latin, 1940 yılından sonra Kiril alfabesini kullanmıştır. Günümüzde Kiril alfabesi kullanılmaktadır, ancak ülkenin Latin harflerine dayanan bir alfabe üzerinde de çalışılmaktadır. Kazak edebiyatının ilk eseri olarak Türk dünyasının ortak dil eserleri olan Orhun yazıtları kabul edilmektedir. Bunları Oğuzname ve Dede Korkut kitabı takip etmektedir⁹⁸.

Ayrıca, Kazak stepleri Yenisey Türk kültür izlerini taşımaktadır. Kazakistan'da Hun devletine Devletine ait Sarıgöl, Cengiz Dağı, Berkarın Korganlarında bulunan eserlerden ortaya çıkarılan mezar taşları üzerindeki yazılar ile simgelerin aynısını Yenisey kalıntılarında görmek mümkündür. Özellikle Göktürkçe mezar kitabeleri üzerinde çalışan O. Avancula, A.N. Bernstam, O. Batmanov, O.

⁹⁶ DEİK, **Kazakistan İş Yapma Rehberi 2**, Kasım 2007, s. 17-20.

⁹⁷ Lev Gumilev, **Ritmii Evrazii**, Moskva, Kristall Yayınları, 2003, s. 45.

⁹⁸ Ahmet Ercilasun, **Türk Lehçeleri Grameri**, Ankara, Akçağ Yayınları, 2007, s. 33.

Akişev gibi Türkolog ve arkeologlar Kazakistan'daki Türk varlığının eksikliği konusunda çok önemli belgeler ortaya çıkarmışlardır. Bundan başka Altay dağlarında demir eritme ocaklarına rastlanmaktadır. Radolf'a göre, Altay bıçakçıları Rus bıçakçılara tercih edilmiştir. Altaylı demircilerin bilhassa kaynak tekniğinde çok usta oldukları belirtilmiştir⁹⁹. Kazak halkının kültürü, Kazak bozkırlarına gelen birçok etnik grubun da etkisi ile zenginleşmiştir.

Bu kültürel zenginlikler Kazakistan'ın gelişmesine etki etmektedir. Özellikle doğal, sosyal ve kültürel zenginliklerle beslenen faaliyetlerin öne çıkmasına sebep olmaktadır. Ayrıca ekonomik ilerlemeler sosyo-kültürel gelişmelerin sağlanmasında önemli olduğu gibi, sosyo-kültürel gelişmeler ekonomik açıdan ilerlemesini sağlamaktadır. Buna bağlı olarak bazı sektörler önem kazanmaktadır. Bu sektörel içinde turizm sektörü son derece önemli olmaktadır. Kazakistanda turizm sektörü ekonomik ve sosyo-kültürel gelişmesinde son derece önemlidir.

⁹⁹ Aygöl Bokayeva, "Kazak Göçebe Kültürünün Karakteri", **Türkler Türk Dünyası**, Çev. Özgür Çınarlı, Arzu Güler, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 429.

İKİNCİ BÖLÜM

KAZAKİSTAN'DA TURİZM SEKTÖRÜ

2.1. KAZAKİSTAN HAKKINDA GENEL BİLGİ

Kazakistan Cumhuriyeti, Başkanlık yönetim sistemi olan üniter bir devlettir. Kazakistan Cumhuriyeti Başkanı (Prezident), devletin dış ve iç politikalarının esaslarını belirleyen, Kazakistan'ı içeride ve dışarıda temsil eden en yüksek devlet görevlisidir.

Ülkenin başkenti Astana olup, yönetim biçimi Cumhuriyettir. Yüzölçümü 2 724 900 km² (1 052 085 mil²) dir. Nüfusu 2012 verilerine göre, tahmini 16,7 milyon'dur¹. Bu nüfusun %63,1'i Kazak Türkleri, %23,7'i Ruslar, %2,8'i Özbek Türkleri, %2,1'i Ukraynalılar, %1,4'ü Uygur Türkleri, %1,3'ü Tatarlar, %1,1'i Almanlar ve %4,5'i diğerleridir².

Bugünkü bağımsız Kazakistan'ın komşuları olarak kuzeyde Rusya, güneyde Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan, doğuda Çin Halk Cumhuriyeti bulunur. Ülkenin ayrıca Hazar Denizi ve Aral Gölü'ne kıyısı vardır.

Ülkenin resmi dili Kazak Türkçesidir. Ancak, Rusça da yaygın şekilde kullanılmakla birlikte resmi dille eşit konumdadır. Milli para birimi ise, Tenge'dir.

Kazakistan Cumhuriyeti, Orta Asya'daki bağımsız ve dünyanın en büyük dokuzuncu ülkesidir. Müslüman ülkelerin ve Türk devletlerinin yüz ölçümü bakımından en büyüğü ve doğal kaynaklar bakımından da en zenginidir. Kazakistan Türk tarihinin önemli devletlerinden olan Saka, Hun, Göktürk, Kıpçak, Karahanlı, Altın Orda gibi devletlerin merkez üssü ve Kıpçak, Oğuz, Karluk gibi Türk boylarının beşiği olmuştur.

Kazakistan, tam bağımsızlığını ancak 1990 yılı meydana gelen ekonomik kriz neticesi ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği'nin yıkılmasından sonra 1991

¹ Genel Bilgiler, Invest In Kazakhstan,
<http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=1&itemid=65>

² Kazakistan Cumhuriyeti, <http://www.akorda.kz/kz/category/kazakhstan>, t.y.

yılında bağımsız olarak dünya arenasında yerini almıştır. Bu süreç (bağımsızlığa kavuşma) sadece Kazakistan için değil, Orta Asya’da yer alan eski Sovyet cumhuriyetleri için oldukça zor geçmiştir. Bu zorluk, coğrafi ve ekonomik konumdan daha çok, bağımsız bir devlet geleneğine sahip bulunmama faktörü ile ilgili olmuştur. Böyle bir zeminden fazlasıyla nasibini alan Kazakistan, Sovyet döneminde elde ettiği tecrübelerle dayanarak ve bunları çağdaş ihtiyaçlarla geliştirerek oldukça özgün bir ekonomik ve politik gelişme modeli sergilemiştir.

2.1.1. Ülkenin Siyasi ve İdari Yapısı

Parlamente bir cumhuriyet olan Kazakistan Cumhuriyeti, 16 Aralık 1991 tarihinde Sovyetler Birliği’nden bağımsızlığını kazanmasından bu yana Nursultan Abişulı Nazarbayev başkanlığında yönetilmektedir. Nazarbayev, 1991 yılında göreve gelmesinin ardından 1999 yılı Ocak ayında yedi yıllık için yeniden Cumhurbaşkanı olarak seçilmiştir. 2005 yılı Aralık ayında gerçekleştirilen en son Cumhurbaşkanlığı seçiminde Nazarbayev, yeniden Cumhurbaşkanlığına seçilmiştir. Cumhurbaşkanı Nazarbayev’in otoritesi her alanda hissedilmektedir³.

Yaşama organı parlamento ve senatodur. Kırk yedi üyeli senatonun otuz iki üyesi altı yıllığına seçilmektedir. Geri kalan on beş üye ise Cumhurbaşkanı tarafından atanmaktadır. Parlamento ise, yüz yedi üyeden oluşmakta olup, doksan sekizi seçilmektedir. Geri kalan dokuz koltuk ise ülkedeki etnik azınlıkları temsil eden Kazakistan Halkları Asamblesine ayrılmıştır. 2007 Ağustos ayında gerçekleştirilen seçimlerde Nazarbayev’in partisi Nur Otan, parlamentodaki tüm koltukları kazanmıştır.

Ülke, içinde Almatı’nın da yer aldığı bazı seçilmiş şehirler için ayrı yönetim yapılarına sahip 14 idari bölgeden (eyalet) oluşmaktadır. Yerel hükümet bütçesi yerel meclis tarafından onaylanmaktadır. Bölgesel temsilcilerin görev süresi beş yıldır. Bölgesel yönetim (Akimat-Valilik) idarecisi olan Valiler, Cumhurbaşkanı tarafından

³Kazakistan Cumhurbaşkanı sitesi, <http://www.akorda.kz/kz/category/kazakhstan,t.y>.

atanmaktadır⁴. Bölgesel hükümetlere sınırlı özerklik tanınmıştır. Ancak, Almatı'nın istisna olarak kapsamlı otoritesi bulunmaktadır.

Ülkenin eski başkenti Almatı olup, 1997 yılından itibaren günümüzdeki yeni başkenti Astana şehridir.

2.1.2. Ekonomik Yapı

Kazakistan, zenginliğe geçiş trendinde en hızlı ülkelerden biridir. Son yıllarda ülke ekonomisinin istikrarlı bir şekilde büyümekte göstermekte ve ekonomide yaratılan katma değer büyük bir bölümünü *petrol* sektörü ve yer altı zenginlikleri ihracatı oluşturmaktadır. Petrol üretimi ülkenin batısındaki Hazar Denizi'ne yakın bölgelerde yoğunlaşmıştır. Ağır sanayi sektörü ülkenin kuzeyinde konumlanmış olup, güneyinde de bir miktar petrol bulunmakla birlikte bu bölgede daha çok tarımsal üretim gerçekleştirilmektedir. Ülkenin kuzeyi ise sanayinin de yer aldığı bölge olduğu için, daha çok tarım sektöründe yoğunlaşan nüfusun yer aldığı güneye göre daha gelişmiştir⁵.

Geniş petrol yataklarının yanı sıra çeşitli maden ve metal kaynaklarına sahip olan ülke, *tarım ve hayvancılıkta* da büyük bir potansiyele sahiptir. *İnşaat* sektörü tamamen petrol sektörüne bağımlı olup, sektörün GSYİH içindeki payı petrol sektöründeki yatırımlarla birlikte aşamalı olarak artmıştır⁶.

Bağımsızlık öncesi Kazakistan'ın Sovyet sistemi içindeki rolü, buğday üretimi, metalürji ve mineral üretimi üzerine yoğunlaşmaktı. Sovyetler Birliği'nin dağılması ve merkezi planlı ekonominin çöküşü ile birlikte Kazakistan'ın üretiminde ciddi bir düşüş meydana gelmiştir. Ekonomisi büyük ölçüde Rusya'ya bağlı bir Orta Asya ülkesi olan Kazakistan'ın bağımsızlık sonrası yaşadığı durgunluk döneminde tüketim malları üretimi gibi bazı alt sanayi sektörü büyük zarar görmüştür. Sonuç olarak, 1990'lar süresince GSYİH içinde sanayi sektörünün payı gerilemiştir. 2000

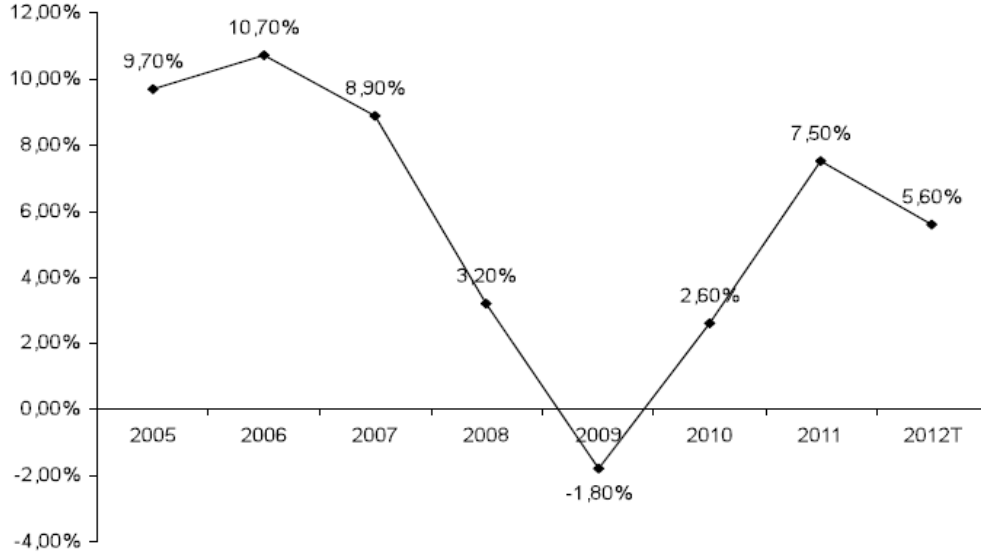
⁴ A.g.s.

⁵ **Kazakistan Ülke Raporu**, Mart – 2012. <http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/Kazakistan.pdf>

⁶ **Kazakistan Ülke Raporu**, Mart – 2012.

yılı itibarıyla sanayi sektörünün GSYİH payı yeniden yükselmeye başlamıştır. Burada şuna da değinmek gerekir ki, ekonominin yükselmesinde önemli rolü yatırımlarla ivme kazanan petrol sektörü almıştır⁷.

Şekil: 2. GSYİH'teki Artış Hızı



Kaynak: İMF.

<http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/Kazakistan.pdf>.

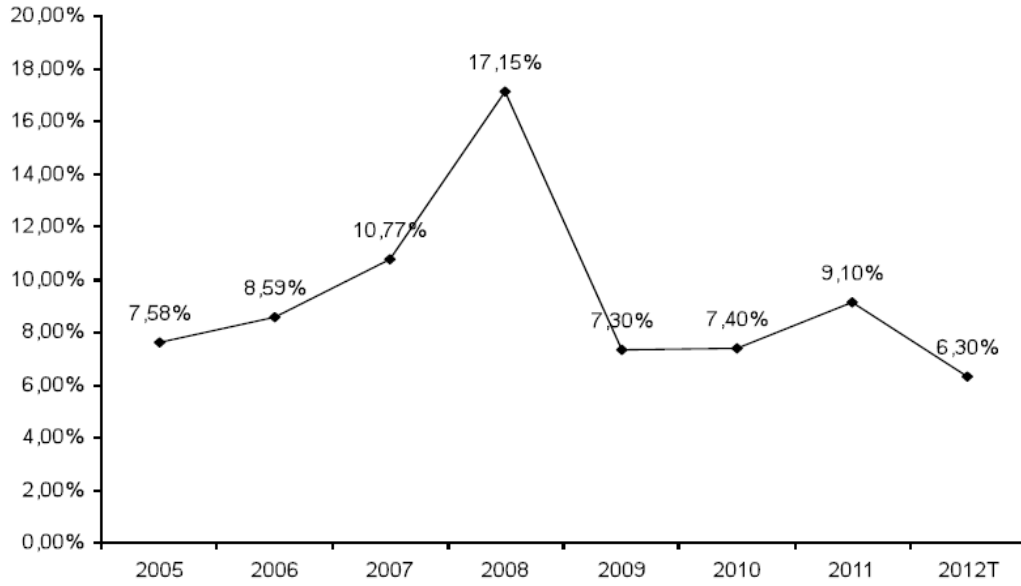
Şekilde görüldüğü gibi, GSYİH büyüme hızı 2008 yılında %3,2'dir. Büyüme hızında 2007 yılına kıyasla yaklaşık yarı yarıya bir yavaşlama gözlemlenmiştir. Sektör verileri 2008 yılında hem sanayi üretiminde, hem de finansal hizmetlerde düşüş göstergesini göstermektedir. Mali sektördeki likidite sıkışıklığı, sanayi üretimindeki düşüş ve zayıf dış ekonomik koşullar 2009 yılında da ekonomide durgunluğa neden olmuştur.

2009 yılı genelinde ilişkin mevcut beklentilere göre reel GSYİH'da yaklaşık %1,8 oranında bir düşüş olmuştur. Küresel ekonomik durumun düzelmeye başlaması tekrar sağlanması beklenmiştir. 2009-2010 yıllarına yönelik büyüme tahminlerinin gerçekleşmesi büyük ölçüde hükümetin alacağı tedbirlere, petrol fiyatlarına ve mali piyasalara bağlı olmuştur. 2010-2011 yıllarında ise, ekonomik büyümenin

⁷ A.e.

canlanması ve GSYİH hızı artmıştır. Ancak, 2012’de tekrar biraz gerileme gözükmemektedir⁸. Ülke ekonomisinin yeniden canlanması aynı zamanda dünya emtia fiyatlarına da bağlıdır.

Şekil: 3. Enflasyondaki Gelişme



Kaynak: IMF.

<http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/Kazakistan.pdf>.

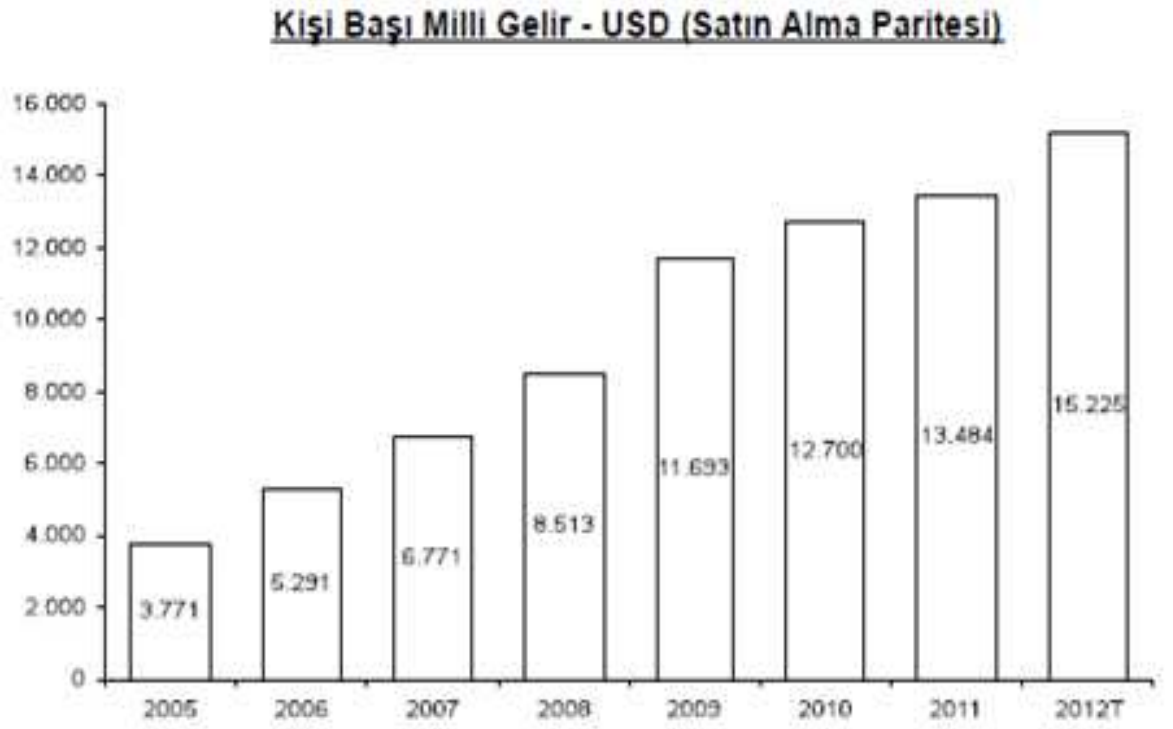
Şekilde görüldüğü gibi enflasyondaki gelişme 2005 yılından itibaren 2008 yılına kadar bir yükselme göstermektedir. En yüksek doruk nokta 2008 yılında gerçekleşmiştir. Ancak, 2008 yılından itibaren 2009 yılına kadar birden %7.30 oranıyla bir düşüş görülmektedir. 2009 yılından bu yana enflasyondaki gelişme neredeyse aynı seviyeyi göstermektedir.

Kazakistan’ın ekonomi politikası bağımsızlığından bu yana, neredeyse tüm varlıkların devlet mülkiyetinde olduğu merkezi planlamadan, özel sektörün ağırlık kazandığı piyasa temelli ekonomiye geçiş üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu geçişin ilk 5 yılında Sovyet sistemi içinde kurulan ihracat piyasasının çöküşü ve büyük ölçekli Sovyet mali yardımlarının kaybedilmesi nedeniyle çok şiddetli üretim düşüşü

⁸ A.e.

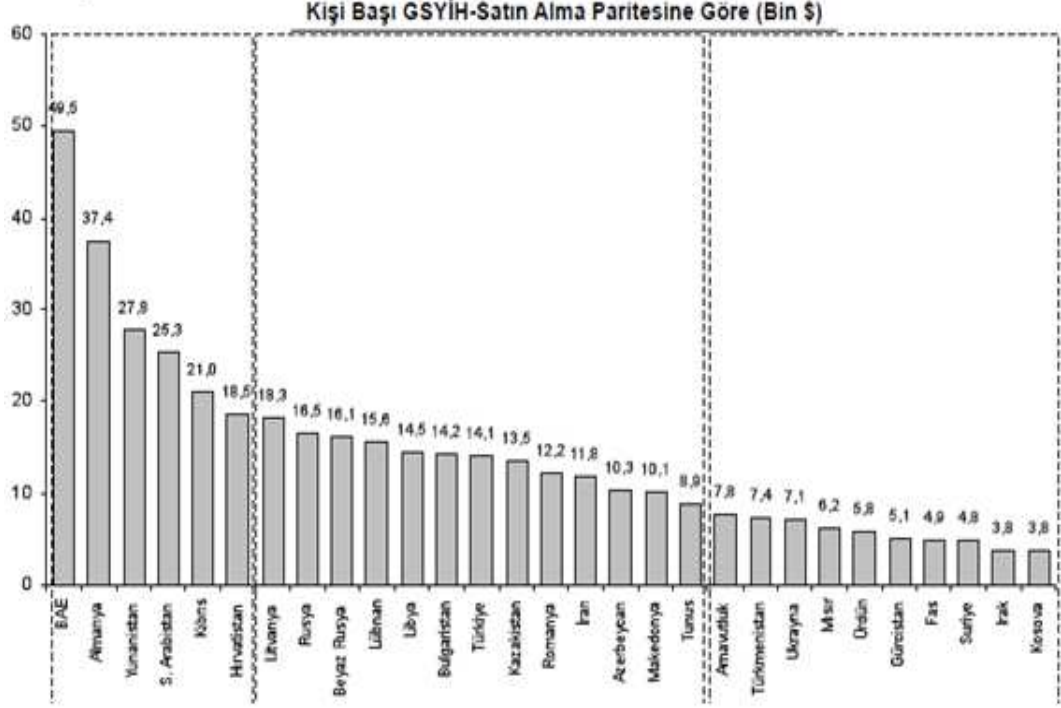
yaşanmıştır. Sovyetler Birliği'nin çöküşü, Kazakistan için çok büyük ölçekte verimliliği artırma fırsatı olmasına rağmen, dünya piyasası ile rekabete girmek için girişimlerin yeniden yapılanma süreci yavaş olmuştur.

Şekil: 4. Kişi Başı Milli Gelirde Gelişim



Kaynak: CIA World Factbook /Kazakistan Ülke Raporu 2012.
<http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/Kazakistan.pdf>

Şekil: 5. Kişi Başı Milli Gelirde Dünyadaki Konumu



Kaynak: CIA World Factbook /Kazakistan Ülke Raporu 2012.
<http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/Kazakistan.pdf>.

Ülke ciddi ekonomik reformlar uygulamaya ancak 1994 yılından itibaren bir istikrar, özelleştirme ve yabancı yatırım paketi ile başlamıştır. Pazar ekonomisi için gereken reformların gerçekleştirilmesi ne kadar zaman almış olsa da, son yıllarda ülke bu yönde önemli gelişmeler göstermiştir.

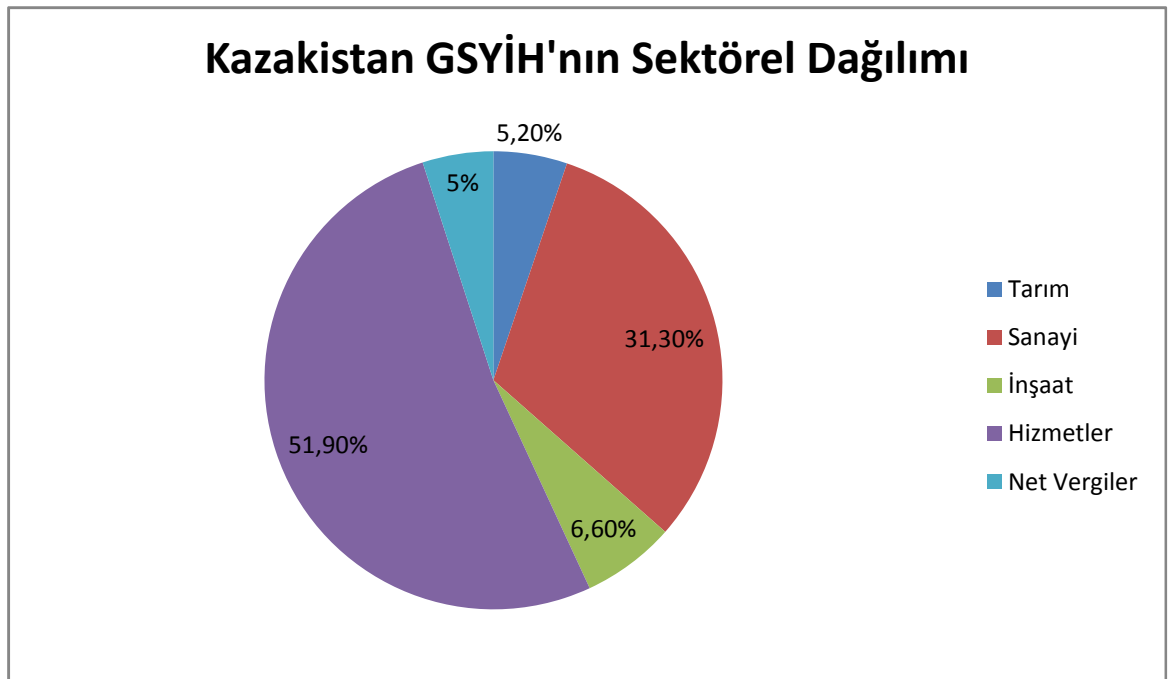
2003-2015 yıllar için uygulamaya öngörülen Yenilikçi Sınâî Kalkınma Programı, ekonomide sektörel çeşitlendirme sağlayan ve uzun vadede hizmet ve teknoloji sektörü bakımından güçlü bir ekonomi yaratmayı amaçlayan bir programdır. Kazakistan'ın 2030 Stratejisinde ise, ulusal güvenlik, siyasal istikrarın sağlanması, sağlık ve eğitiminin iyileştirilmesi, enerji kaynaklarının etkin kullanımı, ulaşım ve telekomünikasyon altyapısının geliştirilmesi hedeflenmektedir⁹.

⁹ <http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=6&itemid=99>, Güncelleme: 26 Eylül 2012.

2.1.3. Kazakistan Ekonomisinde Sektörel Gelişme

Kazakistan ekonomisinde GSYİH içindeki paylar temel alındığında, ağırlığın sanayi alanında olduğu görülmektedir. Ön planda yer alan sanayiler ise, enerji ve madenciliktir. Bununla birlikte, tarım ve hayvancılık da Kazakistan ekonomisindeki önemini korumaktadır¹⁰.

Şekil: 2. 2011 yılında Kazakistan GSYİH'nın Sektörel Dağılımı



Kaynak: DEİK. Kazakistan Ülke Bülteni, 2012, s. 4.

Yukarıda verilen şekle göre, Kazakistan'ın sektörel dağılımında hizmet sektörü % 51,90 oranla ön planda yer almaktadır. Daha sonra ise %31,30 oranla sanayi sektörü, % 6,60 oranla inşaat sektörü, %5, 20 oranla tarım sektörü ve son olarak ta % 5 oranla net vergiler, ülkenin sektörel dağılımında önemli yere sahiptir. Sonuç olarak şekle baktığımızda ülkede en çok hizmet sektörünün geliştiği görülmektedir.

¹⁰ DEİK, Kazakistan Ülke Bülteni, 2012, s. 4-5

2.1.3.1. Tarım ve Hayvancılık Sektörü

Kazakistan, dünyanın başlıca tahıl üreticisi ve ihracatçılarından birisidir. Nitekim 2011 yılında toplan hububat üretimi 27 milyon ton, buğday üretimi ise 22,7 milyon ton olarak açıklanmıştır. Ülkenin özellikle kuzey bölgelerinde çok kaliteli buğday çeşitleri yetişmektedir. Son dönemlerde hayvancılık da öne çıkmakta olup, ülkenin önemli bir ihracat kalemine dönüşmesi için adımlar atılmaktadır¹¹.

Kazakistan'ın ihracat kalemine dönüşmesi, işlenebilir geniş topraklara sahip olmasına bağlanabilir. Kazakistan'ın 271 milyon hektar olan yüzölçümünün yaklaşık 35 milyon hektarı tarımsal üretim için her yıl işlenmektedir. Toplam tarımsal üretimin % 40'nı bitkisel ve % 60'ını hayvansal üretim oluşturmaktadır. Kazakistan, önemli ölçüde tarım ürünü ihracatçısı ve üreticisidir. Tarım sektörü, toplam işgücünün büyük bir bölümünün istihdamını sağlasa da yatırım yetersizliği nedeniyle sektörün GSYİH içerisindeki payı azdır¹².

Bazı planlı yapılmayan reformlar, tarım sektörünün duraklamasına ve gerilemesine neden olmuştur. Tarımsal arazi için serbest mülkiyet haklarının olmayışı ve buna bağlı olarak iyi işleyen bir arazi piyasasının gelişmemesi, gerçek anlamda bir tarımsal gelişmeyi engellemektedir. Finansman ve kredi yetersizlikleri, Kazakistan tarımının gelişmesinin önündeki en önemli engeldir. Finans güçlükleri nedeniyle; tohumluk, gübre, tarım ilacı ve uygun mekanizasyon gibi verim artırıcı girdiler kullanılmamış, özelleştiren tarım işletmeleri, ülkenin gereksinim duyduğu verim ve üretim düzeyine erişememişlerdir. Günümüzde Kazakistan hükümeti tarafından geliştirilen programlarda, tarım ürünlerinin, özellikle et ve süt ürünlerinin işlenmesi öncelikli konular olarak ortaya çıkmıştır¹³.

Aşağıda tarım sektörü katma değeri (%GSMH) verileri tablo şeklinde yer almaktadır. Tabloda 1992 yılından itibaren 2011 yılına kadar tarım sektöründeki gelişmelerin verileri verilmiştir.

¹¹ TİKA, **Kazakistan Ülke Bülteni**, 2012, s. 7.

¹² DEİK, a.g.e., s. 5.

¹³ Abdulvahap Kara ve Okan Yeşilot, **Avrasya'nın Yükselen Yıldızı**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011., s. 173.

Tablo: 1. Tarım Sektörü Katma Değeri (%GSMH)

Yıllar	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Tarım sektörü Katma Değeri %GSMH	26,71	17,51	15,45	12,89	12,79	11,96	9,11	10,48	8,69	9,37
Yıllar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarım sektörü Katma Değeri %GSMH	8,62	8,43	7,58	6,79	5,88	6,1	5,72	6,44	5,4	5,4

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı,
http://www.stat.kz/digital/selskoe_hoz/Pages/default.aspx, (Erişim) 15 Temmuz 2012.

Bununla birlikte, petrol ihracatındaki hızlı artış, Tengenin değer kazanmasına yol açmakta ve bu durum da tarım ürünlerinin ihracatını zorlaştırmaktadır. Ekonomik kalkınma program çerçevesinde belirlenen öncelikli sektörlerle ilgilenmesi başarılararak finans girdisi sağlanmış ve yatırımların devam etmesi için yatırım ortamını iyileştirici çeşitli tedbirler alınmıştır. Tarım sektörünün ise ne yazık ki yatırımcıları diğer sector kadar cezbetmemiştir. Sağlanan tüm teşviklere rağmen, tütün sektörüne ‘Philip Morris’ şirketi tarafından yapılan yatırım dışında, tarım sektöründe önemli miktarda yabancı yatırım çekilememiştir. Oysa, Kazakistan; geniş tarım alanları, verimli toprakları ve gelişmiş hayvancılığı ile SSCB döneminde dahi bugünkünden daha önemli bir konuma sahip olmuştur¹⁴.

2.1.3.2. Sanayi Sektörü

Ülkede sanayi sektörünün GSYİH içindeki payı % 31,3’tür. Ülkenin sanayi sektöründe imalat, madencilik ve enerji en önemli bölümleri oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra demir ve demir metalurjisi, kimya, petrokimya, makine inşaatı, inşaat malzemeleri ile hafif sanayi önemli alt sektörlerdir.

¹⁴ Konya Ticaret Odası, 2008, a.g.e., s. 16.

2.1.3.3. Hizmetler Sektörü

Ülkenin GSYİH içinde hizmet alt gruplarının payı incelendiğinde elde edilen bulgular şu şekilde yer almaktadır: 2008 yılındaki verilere göre ulaştırma, iletişim, toptan ve perakende ticaret, finans kurumları ve sigorta hizmetleri, sosyal ve kültürel hizmetler GSYİH'in %70 payını aşmaktadır. Bu alt gruplar rakamsal olarak incelendiğinde; finans 475,5 milyar (% 9), eğitim 321,7 milyar (% 6,1), iletişim hizmetleri 227,4 milyar (% 4,3), devlet yönetimi 190,9 milyar (% 3,6), sosyal, toplumsal ve kişisel hizmetler 171,1 milyar (% 3,2), sağlık ve sosyal hizmetler 15,8 milyar (% 3), konaklama ve yiyecek – içecek 84,2 milyar tenge (% 1,6) oluşturmaktadır¹⁵.

2011 verilerine göre, Kazakistan'da hizmet sektöründe çalışanların toplam istihdamdaki payı % 60 düzeyindedir. 2012 verilerine göre 2011 yılında Kazakistan'ın hizmet sektörünün GSMH'ye katma değeri 14.139.6 milyar tenge (% 51,8) olmuştur¹⁶.

2.1.4. Dış Ticaret

Kazakistan'ın zengin maden yatakları ile dünya piyasasına çıkmasının ardından diğer ülkeler de bu fırsatı değerlendirmek için, bu ülkeyle devletler düzeyinde ekonomik, bilimsel, kültürel ilişkiler kurmaya çalışmaktadır. Şu anda Kazakistan'ın ihracat potansiyeli hammadde üzerine odaklanmıştır. Bunu metalurji, enerji kaynakları ve kimyasal maddeler oluşturmaktadır.

Kazakistan ihracatının başlıca payını etrol ve petrol ürünleri oluşturur (% 35). Diğer önemli ticari grubu ise demir dışı metalurji ürünleri (% 17), demir metalurji (% 16), maden cevheri (% 12) oluşturmaktadır. Bununla birlikte ihracatın belli bir

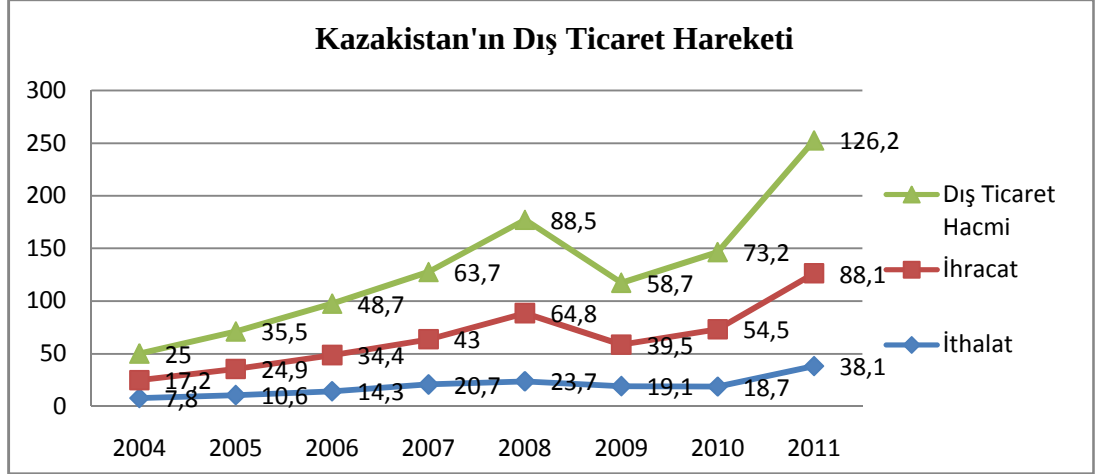
¹⁵ Kazakistan İstatistik Ajansı, <http://www.stat.kz/Pages/default.aspx>, (Erişim) 13 Haziran 2012.

¹⁶ KC Merkez Bankası, <http://www.nationalbank.kz/?docid=343>, (Erişim) 13 Haziran 2012.

kısmını tahıllar (% 9) oluşturmaktadır. Başlıca ithal ürünleri ise ulaştırma araçları, kimyasal ürünler, mineral yakıt, gıda, makine ve teçhizatır¹⁷.

Şekil: 7. Kazakistan'ın Dış Ticaret Hareketi

(ABD milyar dolar)



Kaynak: Gümrük Birliği Üye Ülkelerinin Dış Ticaret İstatistik Gümrük Verileri http://www.tsouz.ru/db/stat/Documents/eCU1Q2011/table_RU_v08.pdf, (Erişim Tarihi) 13.06.2012.

İstatistik verilere göre, Kazakistan'ın 166 ülkeyle ticari ortaklığı vardır. 2011 yılında Kazakistan toplam ticari hacmi içinde BDT ülkelerinin payı % 25,8; Avrupa ülkeleri % 43,9; Asya ülkeleri % 24,8; Amerika ülkeleri % 5,2 ve Afrika ülkeleri % 0,3 oluşturmaktadır¹⁸.

Geleneksel ortakları BDT ve Baltık ülkeleri ile ticaret payı hala yüksektir. Bu pay ihracatın yaklaşık % 59, ithalatın % 63'ünü oluşturmaktadır. Ülkenin başlıca ticaret ortağı Rusya'dır. Aynı zamanda Almanya, Türkiye, İsviçre, Çek Cumhuriyeti,

¹⁷ Rahman Alşanov, "Ekonomika Kazahstana za 20 Let", **Kazahstanskaya Pravda Gazetesi**, 7 Ekim 2011.

¹⁸ KC Merkez Bankası İstatistik Verileri, <http://www.nationalbank.kz/?docid=343>, (Erişim Tarihi) 15 Mart 2012.

İtalya, Çin, ABD, Birleşik Krallık, Güney Kore vb. ile ticari ilişkileri hızla gelişmektedir¹⁹.

2.1.5. Yabancı Yatırımlar

Kazakistan’da yatırım alanında öncelikli alanlar: yakıt – enerji, tarım sanayi kompleksleri ve altyapı çalışmalarıdır. Dolayısıyla Kazakistan’ın yabancı yatırımcıları ülkeye çekmekle ilgili faaliyetleri devam etmektedir. Kazakistan Cumhuriyetinin pazar büyüklüğü, doğal kaynaklara erişimin kolaylığı, stratejik konumunun önemi, ülkeye hakim olan siyasi istikrar ve ticarete kolaylık tanıyan uygun yasal çerçeve, Kazakistan pazarını yabancı yatırımcıların açısından cazibesini arttırmaktadır. 1991 yılından bu yana, Kazakistan ekonomisine yapılan doğrudan yabancı yatırım (DYY) 13 milyar ABD dolarına ulaşmıştır²⁰.

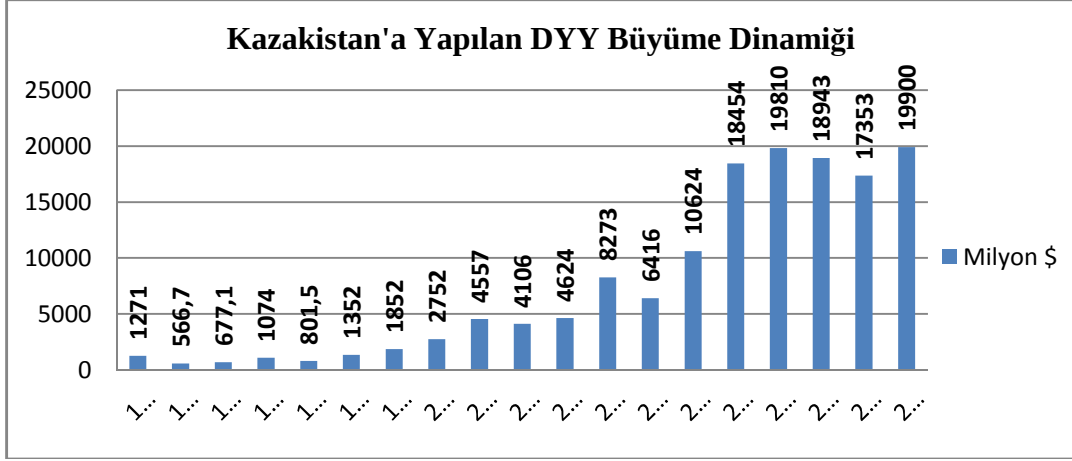
DYY önceleri daha ziyade gelişmiş ülkelerde yoğunlaşırken son on yıldan beri gelişmekte olan ülkelere yönelmiş, böylece gelişmekte olan ülkeler de küresel DYY pastasından gitgide daha fazla pay almaya başlamıştır. Uluslararası DYY akımının seçmekte olduğu bazı ülkelerin diğerlerine göre DYY’yi çekme konusunda daha başarılı oldukları görülmektedir²¹.

¹⁹ <http://www.ca-news.org/news:1047866/>, (Erişim Tarihi) 14 Kasım 2012.

²⁰ http://www.rusya.ru/Content/15773-Lukoil%E2%80%99den_+Kazakistan%E2%80%99a+6+milyar+dolarl%C4%B1k+yat%C4%B1r%C4%B1m, (Erişim Tarihi) 21 Ağustos 2012.

²¹ Bekir Gövdere, Hüseyin Kaleli, “Kazakistan’daki Doğrudan Yabancı Yatırımlar”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 20, 2008, <http://yordam.manas.kg/ekitap/pdf/Manasdergi/sbd/sbd20/sbd-20-01.pdf>, (Erişim Tarihi) 08 Temmuz 2012.

Şekil 8. Kazakistan'a Yapılan DYY Büyüme Dinamiği (Milyon ABD Doları)



Kaynak: KC Merkez Bankası Verileri, <http://www.nationalbank.kz>, (Erişim Tarihi) 25.08.2012.

Son 20 yıl içerisinde ülke başarılı bir yatırım politikası izlemiştir. Stratejik yatırım yolu belirlenmesi, uzun vadeli yatırımların yasal olarak garantilenmesi, yapılan anlaşmaların sabit şartlarla korunması, bağımsızlığa ulaştıktan sonraki yıllar içerisinde ülke ekonomisinde olumlu değişikliklerin meydana gelmesini sağlamıştır. Kazakistan Cumhuriyeti'ne yapılan toplam yatırım miktarı, 131,9 milyar ABD dolarıdır. Bu rakamın % 71'i ise son 5 yılda yapılan çalışmalar sonrasında sağlanmıştır²².

Dünya Bankasının (*Worldbank*) verilerine göre 2011 yılında Kazakistan, Hedef Pazarlar arasında en çok yabancı yatırım çeken 3. ülke olmuştur. Sıralamaya göre Almanya ilk sırada (46,127 milyar dolar) ve Suudi Arabistan ikinci sırada (21,560 milyar dolar) ve Kazakistan ise (15,900 milyar dolar) üçüncü sırada gelmektedir²³.

²² DEİK, 2012, a.g.e., s. 6.

²³ DEİK, 2012, a.g.e., s.7

2.2. KAZAKİSTAN’DA TURİZM SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

2.2.1. Sovyetler Birliği Döneminde Turizm Gelişimi

Sovyetler Birliği dönemindeki turizm, işçilerin yıllık ücretli izinleri ile bağlantılı olarak ortaya çıkmıştır. Bu aynı zamanda insanlara boş zaman ve dinlenme hakkının tanındığını göstermektedir. Bu dinlenme, gezme, görme eylemi ile oluşan kişisel gelişim, halklar ve toplum arasında karşılıklı anlayış sağlayan önemli bir faktör olmuştur²⁴.

Sovyetler Birliği döneminde Kazakistan turizmi, kar gütmeye politikasından ziyade, daha çok kültür ve eğitim politikasını yürütmüştür. Bu dönemde uluslararası turizm hareketleri çok sınırlı sayıda ve sıkı devlet kontrolü altında gerçekleşmiştir ve ideolojik dogmalar Sovyetler Birliği vatandaşlarını dünyanın geri kalan kısmından ayrı tutmayı amaçlamıştır. Böyle bir siyaset neticesinde yurtdışına çok az insan çıkabilmiştir. Bunlar çoğunlukla diplomatlar, yurtdışında çeşitli nedenlerle yaşamakta olan akrabaları veya arkadaşlarından özel davetler alarak onları ziyarete gidenler ve sınırlı sayıda turistik gruplar halinde ve genellikle sosyalist ülkelere seyahat eden insanlardı²⁵.

Sovyetler Birliğine de aynı şekilde turistik gruplar halinde düzenlenen turlarla sınırlı sayıda yabancı turist gelebiliyordu. Ancak, Sovyetler Birliği’nde sendika hatlarıyla iç turizm, sosyal turizm gelişmiştir; bu hizmetler yerli turistlere, yabancı turistlere sunulan fiyatın yaklaşık onda biri tutarında sunulmuştur²⁶.

Sovyetler Birliği döneminde Kazakistan’da turizm alanında “Kazakistan Turizm ve Seyahat Konseyi”, “İnturist” ve uluslararası gençlik turizm bürosu “Sputnik” adlı üç örgüt faaliyet göstermiştir. Tüm SSCB ülkelerinde olduğu gibi

²⁴Nadezhda Anatolyevna Ogienko, “Turizm, Kak Sredstvo Poznania Sobstvennoi Civilizacii, Problemy, Puti Reshenia”, **Materialy Nauchnoy Konferencii**, Astana, 2006, s. 450.

²⁵Ogienko, **a.g.e.**, s.453

²⁶Igor Timofeevich Balabanov, **Ekonomika Turizma: Finansı i Statistika**, Moskva, İzd. Finansı i Statistika, 2006, s. 106.

Kazakistan'ın da hemen hemen her şehrinde "İnturist" oteller zinciri grubuna ait konaklama tesisleri bulunmuştur²⁷.

Bağımsızlığına ulaşmadan önce Kazakistan'da turizm sektörü, tüm diğer ekonomi sektörleri gibi merkez tarafından yönetilmiştir. SSCB'nin başlıca turistik faaliyet gösterdiği bölgeler Kafkas, Kırım, Baltık Ülkeleri, Rusya'nın ve Orta Asya'nın tarihi merkezleri olmuştur. Böylece, Kazakistan'ın bir dizi tarihsel önem taşıyan mimari, arkeolojik, kültürel alanları sahipsiz kalmıştır²⁸.

1875 yılında Talgar dağına A. V. Horoşkin öncülüğünde bir dağcı grubunun tırmanması ve Vernıy şehrinde (şimdiki Almatı) Rus Dağcılar Kurumu'nun kuruluşu, 1910-1912 yıllarında Alibi Jangeldin'in yaya "dünya gezisi", 1925 yılında Almatı'da Dağcılık Eğitim Kursunun açılması, 1936 yılında ülkede ilk turizm kampı "Gorelnik'in" kuruluşu, 1938 yılında 200 kişilik ilk kitlesel turizm olayı olan Kokjaylau Buluşmasının gerçekleşmesi, 1952 yılında Kazakistan Turistik Gezi Yönetimi (TEU) kuruluşu, 1960 yılında Kazakistan Sovyet Sendikasına bağlı Cumhuriyet Turizm Yöneticiliği'nin kuruluşu, 1988 yılında Turistik Gezi Üretim Örgütü'nün (TEPO) kuruluşu v.b. gelişmeler SSCB döneminde Kazakistan'ın turizm alanındaki faaliyetlerinin kısa bir panoramasıdır²⁹.

2.2.2. Kazakistan Turizminde 1991-2011 Yıllar Arasında Gelişmeler

Kazakistan, bağımsızlığına kavuştuktan sonra halkın tarih ve kültürel mirasını canlandırmak, bununla beraber turizm faaliyetlerinin oluşturulup, geliştirilmesi amacıyla çalışmalar düzenlemiştir. Kazakistan Cumhuriyetinin turizm potansiyeli gün geçtikçe gelişen ve büyüyen bir hacme sahiptir. Kazakistan'ın bağımsızlaşması bu turizm potansiyelinin gerçekleştirilmesine olanak sağlamıştır.

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazandıktan sonra İpek Yolu, hem siyasi, ekonomik, ticari, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden

²⁷ Erdauletov, 2003 a.g.e., s.45

²⁸ Yuri Stepanovich Nakatkov, *İstoria Turizma Kazahstana*, Almatı, İzd. Rauan, 2001, s. 196.

²⁹ Erdavletov, 2003, a.g.e., s.215

canlandırılması gündemde yer almıştır. Dolayısıyla, artık kullanılmayan yapıların yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatmaları için çalışmalar başlamıştır.

1998 yılında kabul edilmiş olan “İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Yerlerin Canlandırılması, Türk Cumhuriyetleri’nin Kültür Mirasının Korunması ve Turizm Altyapısının Oluşturulması” adlı devlet programı sayesinde program kapsamına giren ülkenin dokuz vilayetinde 115 tarihi ve kültürel değeri olan merkez ve eserlerin restorasyonu ve turistik altyapısının geliştirilmesinde yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Genel olarak Kazakistan topraklarında 27.000 tarihi ve kültürel eser bulunmaktadır, fakat pek çoğu tahrip olmuş durumdadır. İpek Yolu üzerindeki tarihi ve kültürel değerlerin onarımına öncülük verilmesinin sebebi ise, İpek Yolu’nun sadece Kazakistan için değil İpek Yolunun geçtiği her ülke için çok büyük önem taşımasıdır. Bugünlerde, kültür turizmi açısından ülke seyahat işletmeleri tarafından geliştirilen 111 ve İpek Yolu üzerinde 67 tur güzergâhı bulunmaktadır³⁰.

Kazakistan’ın “2030 programı” çerçevesinde 2002’de başlatılan “2003-2005 Turizm Sektörünün Geliştirme Programı”nı “2007-2011 Kazakistan’ın Turizm Geliştirme Devlet Programı” tamamlamakta olup, bu programı uluslararası danışmanlık şirketleri ve Dünya Turizm Örgütü uzmanlarının tavsiyeleri ve değerlendirmeleri dikkate alınarak geliştirilmektedir. Bu programın kapsamında ilk önce rekabet edilebilir turistik altyapının kurulması, istihdamın sağlanması, dış ve iç turizm hareketlerinin artırılarak ülke gelirinin yükseltilmesi öngörülen planın başında gelmektedir. Dolayısıyla, Kazakistan’ı Orta Asya bölgesinin turistik merkezine dönüştürülmesi hedeflenmektedir³¹.

Örneğin, Kazakistan ekonomisinin büyümesine katkıda bulunacak enerji kaynakları ve madencilik hariç sektörlerin belirlenmesi amacıyla 2004 yılında Ekonomi Bakanlığı’nın Analitik – Pazarlama Araştırmacılar Merkezi ile “J.E.Austin Associates Inc” şirketi tarafından “Faaliyetteki İşletmelerin Rekabet Edebilirliği ve Kazakistan Ekonomisinin Öncelikli Sektörlerinin ve Gelişme Stratejilerinin

³⁰ İbragimov B, “İpek Yolu İnci Projesi”, Almatı, **Ahıska Türkleri Derneği’nin Dergisi**, 2003, s. 12-13.

³¹ “Kazakhstan İmeet Unikalmie Vozmojnosti Dlia Razvitia Vseh Vidov Turizma”, http://www.iteca.kz/ru/newspaper/2009/14_27-14.11.2009/002, 15 Kasım 2009.

Belirlenmesi” adı altında çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonucunda öncelikli sektörlerden biri olarak turizm sektörü seçilmiştir. Uzmanlara göre, Kazakistan’ın turizm alanındaki avantajlarını, kültürü (kültür, etnoturizm), zengin doğası (ekoturizm), büyüyen iş ortamı (iş turizmi) ve spor-macera turizmi oluşturmuştur³².

Proje çalışmalarında İtalya, ABD, BAE ve Türkiye gibi ülkelerin turistik merkezlerinin gelişimi dikkate alınmıştır. Proje sonucuna göre, hükümet kararıyla 2005 yılında Almatı, şehri pilot bölge seçilmiş ve “International Consulting Group on Tourism - IPK” tarafından bölgenin turizm potansiyeli incelenmiştir. Araştırma sonuçlarına göre de Kazakistan’ın turizm endüstrisinin gelişme stratejileri belirlenmiş ve projelerin gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.

Aşağıda Kazakistan turizm endüstrisinin gelişme stratejileri çerçevesinde yapılan ve devam etmekte olan bazı gelişmeler hakkında bilgiler verilmiştir. Örneğin³³:

- 1992 yılında ülkenin parlamentosu tarafından ilk ‘Turizm Kanunu’ kabul edilmiştir;
- Kazakistan, 1993 yılında Dünya Turizm Örgütü³⁴ üyesi olmuş ve 2000 yılından beri örgütün tüm uluslararası organizasyonlarına etkin bir şekilde katılmaktadır. Ayrıca, hükümet tarafından ülkede turizm faaliyetlerinin yeniden düzenlenmesi amacıyla bir dizi kararnameler geliştirilmiştir;
- 1992-1994 yıllarında uluslararası turizm işbirliği konusunda yedi anlaşma imzalanmıştır. Kazakistan – İran; Kazakistan – Pakistan; Kazakistan’ın Turizm ve Spor Bakanlığı ile Moldova Cumhuriyetinin Turizm, Spor ve Gençlik Bakanlığı arasında; BDT ülkeleri ile turizm işbirliği konusundaki Aşkabat anlaşması; Kazakistan ve Özbekistan Cumhuriyetleri arasındaki kültür, sağlık, bilim, eğitim, turizm ve spor işbirliği derinleştirilmesi

³² Ukaz Prezidenta RK. O Gosudarstvennoi Programme Razvitia Turizma v Respublike Kaahstan na 2007-2011 Godii Astana, Akorda, 29 Aralık 2006, No:231.

³³ A.e.

³⁴ Dünya Turizm Kongresi’nin Ardından UNWTO Gözlemleri, Son Güncelleme: 03.02.2012, <http://Kariyer.Turizm gazetes i.Com/Articles/Article.aspx?İd=50568>.

anlaşması; Kazakistan Turizm, Spor ve Gençlik Bakanlığı ve Macaristan Sanayi ve Ticaret Bakanlığı arasında anlaşmalar imzalanmıştır³⁵;

- 1997 yılında her sene düzenlenen dünyanın en büyük uluslararası turistik borsası '1 TV - Berlin'de DTÖ Genel Kurulu toplantısında yer almıştır. Bu dönemde turizm alanında bir dizi uluslararası işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır. Kazakistan Cumhuriyetinin Gençlik, Turizm ve Spor Bakanlığı ve Kırgızistan Cumhuriyetinin Turizm ve Spor Komitesi arasında; KC Gençlik, turizm ve Spor Bakanlığı ve Mısır Devlet Bakanlığı arasında; Kazakistan ve İsrail Hükümetleri arasında; Kazakistan'ın Eğitim ve Kültür Bakanlığı ve Kırgızistan Hükümeti Yanındaki Kırgızistan Devlet Acentesi arasında; Kazakistan ve Türkmenistan Hükümetleri arasında; Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan Hükümetleri arasında turizm alanında işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır³⁶;
- 27 Şubat 1998 yılında Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın 3850 sayılı kararnamesi ile 'İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Yerlerin Canlandırılması, Türk Cumhuriyetlerinin Kültür Mirasının Korunması ve Turizm Altyapısının Oluşturulması' adlı devlet program kabul edilmiş ve bu program sayesinde 'İpek Yolu Kazakistan' ulusal şirketi kurulmuştur. Bu program sayesinde program kapsamına giren ülkenin dokuz vilayetinde 115 tarihi ve kültürel merkez ve eserin restorasyonu ve turistik altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. İpek Yolu üzerindeki tarihi ve kültürel değerlerin onarımına öncülük verilmesinin nedeni, İpek Yolu'nun her medeniyet için çok büyük önem taşımasıdır. Bugün kültür turizmi açısından ülke seyahat işletmeleri tarafından geliştirilen 111 ve İpek Yolu üzerinde 67 tur güzergâhı bulunmaktadır³⁷;
- 1999 yılında 'Kazakistan Turist Birliği' kurulmuştur;
- 1999 yılının Eylül ayında Ulaştırma, İletişim ve Turizm Bakanlığı ve Kazakistan Dışişleri Bakanlığı arasında turizm sektörüne yatırımcı çekmeyi, turist akışının artmasını ve yurtdışında Kazakistanlı turistlerin haklarını ve

³⁵ Ukaz Prezidenta RK. a.g.e.

³⁶ A.g.e.

³⁷ A.g.e.

çıkarlarını koruma amaçlı ‘Kazakistan Cumhuriyetinin Büyükelçiliklerinin turizm ilişkilerini geliştirme’ programı kabul edilmiştir;

- 1998-2000 yıllarında Kazakistan Cumhuriyetinin Eğitim, Kültür ve Sağlık Bakanlığı ve Çin Halk Cumhuriyetinin Turizm İşleri Bakanlığı arasında; Kazakistan Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında; Kazakistan Cumhuriyeti Hükümeti ve Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti arasında turizm işbirliği anlaşmaları yapılmıştır³⁸;
- 2001 yılının 13 Haziran’ında ise ‘Kazakistan Cumhuriyeti Turistik Faaliyetler Mevzuatı’ yürürlüğe girmiştir;
- 2002 yılından itibaren ise, “İpek Yolu İncisi Projesi”nin 1.aşamasında Almat – Taraz – Şımkent – Taşkent – Samarkand – Urganç – Bişkek – Ribaçye – Almatı uluslararası yolunda özel tren seferleri düzenlenmiştir. Projenin ikinci aşaması dâhilinde tren seferleri Tegeran’a kadar ve üçüncü aşamasında ise Pekin’e kadar uzamaktadır³⁹;
- 2004 yılından bu yana KC İstatistik Kurumu tarafından turizm sektörünün veri bilgileri hazırlanmaktadır.
- 2005 yılı 17 Eylül tarihinde çıkan turizm sektörü ile ilgili №927 Kazakistan Cumhuriyeti Hükümeti kararına göre, Turizm sektörü, öncelik tanıyan ekonomik faaliyetlerin listesine dâhil edilmiştir. Bu yıl Kazakistan – Rusya Hükümetler Komisyonu arası toplantıda “Baykonur” uzay alanında iç ve dış turizmi geliştirme faaliyetleri ile ilgili protokol yer almıştır⁴⁰. 2005 yılının 25 Kasım – 2 Aralık tarihler arasında Dakar şehrinde (Senegal) gerçekleşen Dünya Turizm Örgütünün XVI Genel Kurulu’nda 2007 yılında Dünya Turizm Örgütü Yönetim Kurulu için Kazakistan’ın atanması sunulmuştur. Yine aynı yılı Kazakistan Sanayi ve Ticaret Bakanı tarafından turizm alanında yetkili *Turizm Danışma Kurulu* kararlaştırılmıştır;
- 2006 yılının 25-27 Nisan ayında, Almatı şehrinde Dünya Turizm Örgütü ve Dünya Turizm Örgütü Komisyonu Üye Ülkeleri Ulusal Turizm İdareleri

³⁸ Ukaz Prezidenta RK. **a.g.e.**

³⁹ **A.g.e.**

⁴⁰ **A.g.e.**

tarafından desteklenen, sürdürülebilir turizm gelişimi konusunda, Dünya Turizm Örgütü'nün 45. Oturumu gerçekleştirilmiştir;

- 2000-2007 yılları arasında, Kazakistan'da etkili turizm endüstrisini oluşturmak amacıyla çok önemli önlemler kabul edilmiştir. Turizm sektörünün reform amaçları, 6 Mart 2001 yılında 333 sayılı Kazakistan Cumhuriyetinin Hükümet Kararı'nda turizm geliştirme politikalarının amaçları ve ilkeleri şu şekilde belirlenmiştir.
- Kazakistan'ın "2030 programı" çerçevesinde 2002'de başlatılan "2003-2005 Turizm Sektörünü Geliştirme Programı"nı, "2007-2011 Kazakistan'ın Turizm Geliştirme Devlet Programı" tamamlamakta olup, bu programı uluslararası danışmanlık şirketleri ve Dünya Turizm Örgütü uzmanlarının tavsiyeleri ve değerlendirmeleri dikkate alınarak geliştirilmektedir. Bu programın kapsamında ilk önce rekabet edilebilir turistik altyapının kurulması, istihdamın sağlanması, dış ve iç turizm hareketlerinin artırılarak ülke gelirinin yükseltilmesi planlanmaktadır. Dolayısıyla, Kazakistan'ı Orta Asya bölgesinin turistik merkezine dönüştürülmesi hedeflenmektedir⁴¹;
- 2005 yılında turistik küme yaratmanın önemi dikkate alınarak Kazakistan Hükümeti, turizm sektörünün gelecek stratejisini belirlemek amacıyla Kazakistan bölgelerinin turizm potansiyeli pazarlaması araştırmaları için 65 milyon Tenge tutarında fon tahsis edilmiştir. Bu araştırmaları geliştirmek için, turistik hizmetlerin ve turistik ürünlerin dünya pazarında tanıtım stratejilerini yürüten lider şirketlerin biri "International Consulting Group on Tourism - IPK" uluslararası turizm danışmanlık grubu görevlendirilmiştir. Yapılan araştırma sonuçlarına göre Kazakistan'ın uzun vadeli kümelenme girişimciliği rekabet avantajlarını dikkate alarak, bir dizi ülkenin turizm sektörünün kalkınma stratejileri üretilmiştir;
- Bunlardan biri "2007-2011 yılları için Kazakistan Cumhuriyeti'nin Turizm Geliştirme Devlet Programı"dır. "Turizm" pilot kümesini oluşturma ve geliştirmeye yönelik plan kapsamında aşağıda yer alan çalışmalar yapılmıştır;

⁴¹ "Kazahstan İmeet Unikalınie Vozmojnosti Dlia Razvitia Vsex Vidov Turizma, http://www.iteca.kz/ru/newspaper/2009/14_27-14.11.2009/002, 15 Kasım 2009.

- 2008 yılında “Kazakistan Cumhuriyeti’nde Turizm Faaliyetleri” Kanunu çıkmıştır. Uluslararası ve iç turizmin geliştirilmesi için Kazakistan Cumhuriyeti beş yıllık ulusal turizm gelişim programı öngörmüştür. Bu programda altyapı geliştirilmesi, turistlerin güvenliğinin sağlanması, Kazakistan’ın turistik imajının oluşturulması ve turizmde istatistik işlemler kalitesinin artırılması hedeflenmiştir⁴². 2008 yılındaki Cumhurbaşkanı Kararnamesine göre Şuçinsk-Borovskoy dinlenme ve tatil yerlerinde 370 hektarlık “Burabay” isimli ekonomik alan oluşturulmuştur. Bu plan çerçevesinde “Burabay” uluslararası turistik merkezini geliştirme master planı yapılmış ve yetkili (operatör) firma atanmıştır. Bunun yanı sıra, Manğıstau bölgesinde iş turizminin geliştirilmesi ve desteklenmesi amacı ile “Aktau-City” projesi başlatılmıştır. Birleşik Arap Emirliklerinin ve Avrupa Birliği ülkelerinin mimarlık eserleri örnek alınmıştır. “Millenium Development”, “KazEmirAktau”, “KazEmirDevelopmentAlmaty”, “HatibAndAlami” şirketleri, altyapı geliştirme ve “Aktau-City”’yi uluslararası turistik merkezine dönüştürme ile ilgili master planı sunulmuştur;
- Ayrıca, bu bölgede 2015 yılı için “Kenderli” turistik merkezinin kuruluş projesi onaylanmıştır⁴³;
- 2009 yılının 2-8 Ekim tarihinde UNWTO’nun her sene gerçekleşen 18. Genel Toplantısı başkent Astana’da gerçekleşmiştir. Toplantıda, “İpek Yolu” projesi ile ilgili “Astana Deklarasyonu” kabul edilecek olup, bu deklarasyon sayesinde daha çok yabancı yatırım yapılacağı düşünülmüştür⁴⁴;
- 2010 yılının 11-12 Ekim tarihinde Astana şehrinde Manğıstau Eyaleti günleri gerçekleşmiştir. Devlet turizm geliştirme programında Manğıstau eyaletinde plaj turizminin geliştirilmesi konusu öncelikli konu olmuştur. Bu bağlamda iddialı bir atılım projesi “Kenderli tatil beldesi” projesi hayata geçirilmiştir. Tatil beldesini oluşturmak için ihtiyaç duyulan yatırım hacmi 2,8 milyar doları oluşturmuştur. Projenin uygulanması için toplam 1700 hektarlık arsa tahsis edilmiştir. Potansiyel turistlerin taleplerine göre burada 2 yıldızdan 5

⁴² A.g.m., http://www.iteca.kz/ru/newspaper/2009/14_27-14.11.2009/002, 15 Kasım 2009.

⁴³ Uskenbayev, **a.g.m.**, s. 3-4.

⁴⁴ Uskenbayev, **a.g.m.**, s. 3-4.

yılza kadar 21 000 kişilik 23 otel, 150 konforlu ve 300 düşük maliyetli lojman, 4 ev ve özel mülkiyet olacak 500 villa inşa edilecektir. Şu anda yaklaşık 100 yatırımcı bu projeye ilgi göstermektedir⁴⁵;

- 2007-2011 Devlet Turizm Kalkınma Programında Kazakistan gezegenin ilk uzay noktası projesiyle Baykonur kentinde uzay turizminin gelişimi planlanmıştır⁴⁶. “Kazakistan – Dünya Birinci Uzay Limanı” projesi çerçevesinde Baykonur şehrinin yakınlarında turistik, eğlence tesislerinin, ayrıca uzay müzesinin, uçuşları kontrol merkezinin ve alışveriş merkezinin kurulması planlanmıştır;
- Ayrıca, Astana’da 30 km’lik mesafede, Martınovka köyünün, “Şeber Aulı”na dönüştürülme projesi kapsamında El Sanatları Sarayı’nın kurulması, geleneksel Kazak el sanatları, göç hayat tarzı ve folklorun sergilenmesi amaçlanmaktadır. Kapşağay şehrinde Almatı bölgesinde Las-Vegas ve Disney Land parklarının inşaa projeleri başlatılma aşamasındadır⁴⁷;
- “Jana İle” isimli uluslararası turistik merkezi geliştirme genel projesi tasarlanmıştır. Bu projeye göre “Jana İle” merkezinin yaratılması iki aşamada gerçekleştirilecektir. İnşaatın birinci aşamasında 2012 yılına kadar kurulacak olan tesisler – 3500 hektar, bir sonraki aşama ise gelecekte 2020 yılına kadar yapılacak olan binalardır⁴⁸.

Bunların yanı sıra, devlet turizm politikasının ana hedeflerinden biri turizm sektörüne küçük ve orta ölçekli işletmeleri teşvik etmektir. Günümüzde Kazakistan’ın turizm pazarında 600’den fazla turistik işletmeler hizmet vermektedir.

2.2.3. Kazakistan’ın Turizm Arzı

Kazakistan’ın turizm arzı turistik talep doğrultusunda artış göstermektedir. Turizm politikası hedeflenmeside turistik arzı teşviki yer almaktadır.

⁴⁵ Gazeta Kazhstanskaya Pravda, 07 Ekim 2011.

⁴⁶ Ukaz Prezidenta RK, **a.g.e.**

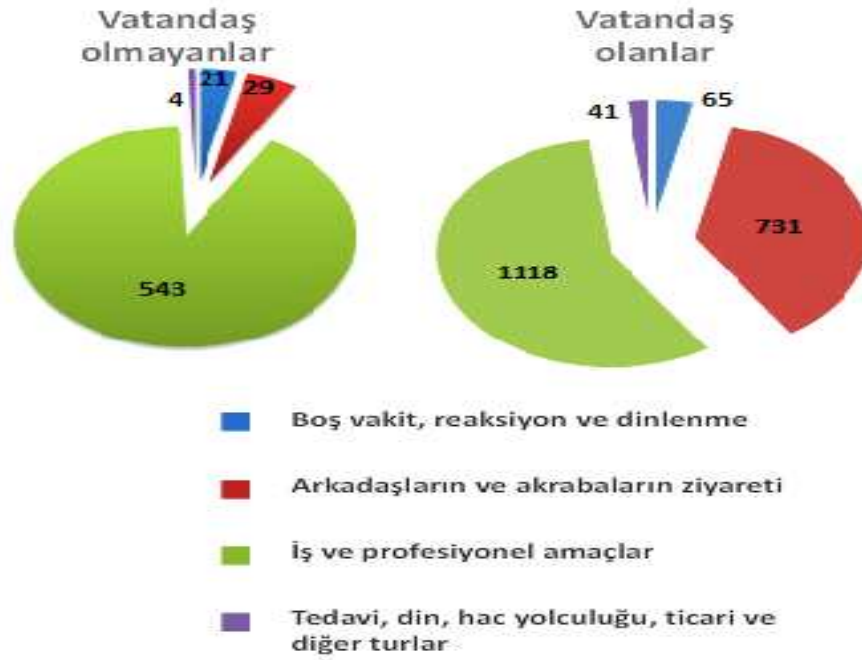
⁴⁷ Ukaz Prezidenta RK, **a.g.e.**

⁴⁸ Uskenbayev, **a.g.m.**, s. 3.

Turizm arzı, belirli bir piyasada belirli bir fiyata ya da bedelsiz olarak turistik tüketicilere sunulan mal ve hizmetler bütünüdür⁴⁹. Diğer bir tanımda ise turizm arzı; “turistik tüketimde yer alan ve turizm talebinin gereksinimlerini karşılamak için gerekli mal ve hizmetlerin tedarik edilmesini içeren üretime dayalı işlemlerin tümü” olarak tanımlanmaktadır⁵⁰.

Kazakistan, dünya seyahat pazarına erişim için gerekli olan nesnel önkoşullara sahiptir. Kazakistan’ın turizm arzı iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Birincisi, tüm doğal, tarihi ve turistik kaynakların oluşturduğu arzıdır. Diğeri ise turistlerin yer değiştirmelerine ve tatil yapmalarına olanak veren turistik hizmetlerin tamamıdır.

Şekil: 9. Turistlerin Seyahat Tercihleri



Kaynak: Turizm Seyahat Tercihlerin Analizi Analizi
<http://invest.gov.kz/?option=content&itemid=243&lang>

⁴⁹ Orhan İçöz ve Metin Kozak, **Turizm Ekonomisi: Turizmin Mikro ve Makro Ekonomik Etkileri**, Turhan Yayınevi, 1998, s. 22

⁵⁰ Şehnaz Demirkol, Kutay Oktay, **Turizm Politikalarına Alternatif Yaklaşımlar**, Sakarya, Sakarya Kitabevi, 2004, s. 26.

Yukarıda ki şekilde görüldüğü gibi, en çok iş ve profesyonel amaçlı turistlerin potansiyeli yüksektir. İkinci sırada arkadaş ve akrabaların ziyareti, daha sonra boş vakit geçirmek ve dinleme amaçlı, son olarak ta tedavi, dini, haç yolculuğu, ticari ve diğer amaçlı gelen turistler yer almaktadır. Ülkenin turistik durum analizine baktığımızda iş amaçlı gelen turistlerin ağırlıklı olduğu görülmektedir.

Tablo: 2. Konuklama Tesislerinde Gösterilen Hizmetlerin Hacmi 2007-2012

(bin tenge)

	2007	2008	2009	2010	2011
Restoranlı otellerle sağlanan hizmet	31.490.533,4	40.133.056,0	39.426.639,4	47.545.506,6	50.562.382,0
Restoranlar	9.221.674,5	10.180.159,7	10.868.100,1	13.016.097,9	15.299.018,5
Restoransız otellerle sağlanan hizmet	7.167.945,7	7.492.893,6	6.499.672,8	8.057.183,8	9.654.397,1
Tatil için kısa vadeli konutlar	1.391.725,5	2.253.664,9	1.856.253,6	2.367.164,3	2.457.698,1
Turistik kamplar, dinlenme ve eğlence parkları	335.614,3	570.525,4	424.543,4	171.457,6	181.923,5
Diğer tatil konutları	28.240,8	109.242,6	101.616,0	120.625,2	279.552,4
Toplam	40.414.059,7	50.559.382,5	48.308.725,1	58.261.937,5	63.135.953,1

Kaynak: Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansı.
<http://stat.kz/digital/turizm/Pages/default.asp>.

2.2.3.1. Konaklama İşletmeleri

Kazakistan turizm altyapısının önemli unsurlarından biri, konaklama işletmeciliğidir. Birçok ülkede konaklama işletmeciliği yüksek karlı hizmetinden dolayı ekonominin en önemli sektörlerinden biri haline gelmiştir. Bu sektöre, gelmekte birçok devlet büyük ilgi göstermektedir. Konaklama işletmeleri, insanların geçici süreyle bulundukları yerlerde konaklama, yeme içme, temizlik gibi doğal ihtiyaçlarının yanında kısmen eğlence ve diğer sosyal ihtiyaçlarını karşılayan işletmelerdir.

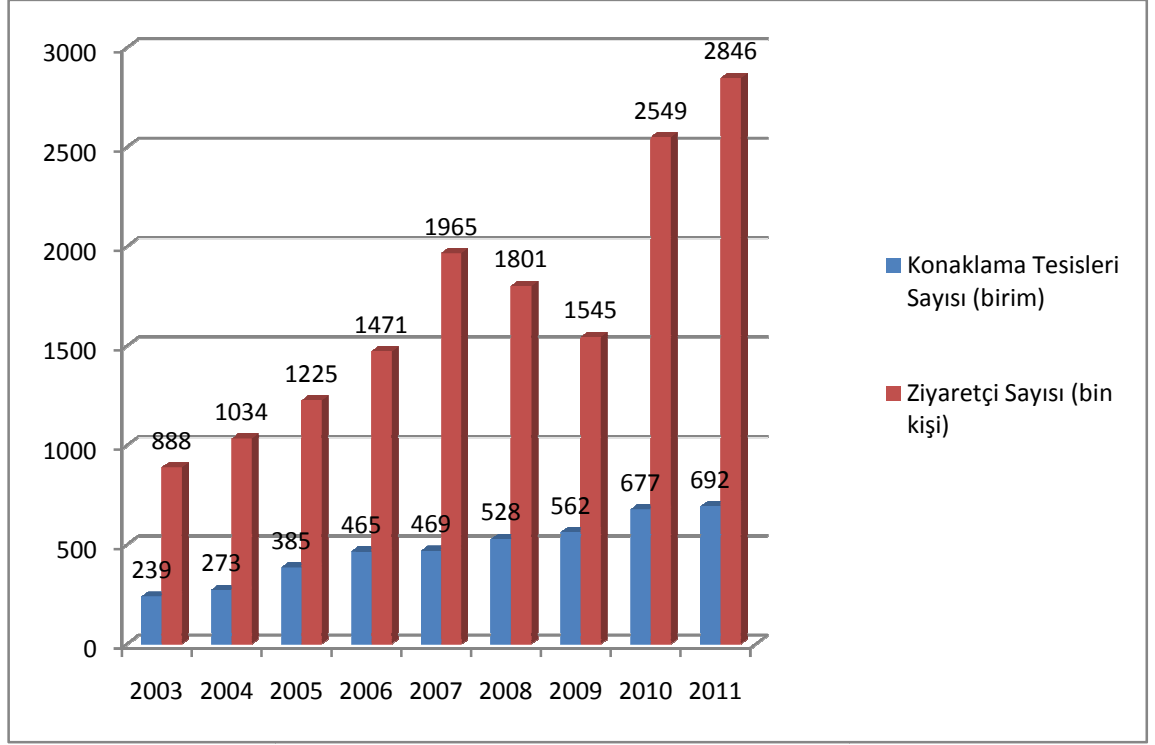
Ülkemizdeki konaklama işletmelerinin tümü konukların doğal ihtiyaçlarını karşılamakla beraber yer, verdikleri hizmet ve hacmi bakımından birbirinden ayrılmaktadır. Bunlar, otel, motel, tatil köyü, pansiyon, kamping, apart otel ve hostel gibi çeşitlerdir. Kazakistan’da konaklama endüstrisinde konaklamanın yanı sıra bazı özel işlevi sağlayan kuruluşlar da yer almaktadır. Örneğin bunlar, dinlenme tesisleri, spor tesisleri ve konferans merkezleri gibi turistik hizmet sunan faaliyetlerdir.

Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansının 2012 verilerine göre, Kazakistan’da 667 turistik tesis hizmet vermektedir. Bunun içinde 385’i otel, 7’si kamping, 36’sı sanatoryum, 15’i tedavi amaçlı sanatoryum, 12’si sağlık pansiyonu, 5 ‘i sağlık ve tedavi merkezi, 4’ü pansiyon, 29’u dinlenme merkezi, 27’si dinlenme evi, 24’ü turistik bazı, 35’i tedavi kampı, 4’ü dağ-kayak bazı, 13’ü konaklama evi, 9’u avcılar evi, 2’si çocuk ve yetişkin turizm merkezi, 7’si sağlık tedavi kompleksidir. Kazakistan’da bulunan 385 otelin 340’ı özel sektöre aittir⁵¹.

Konaklama tesisleri içinde uluslararası standartları sağlayabilen oteller Almatı şehrinde “*Ridgent Almatı*”, “*Hayat Ridgensı*”, “*Dostık*” gibi beş yıldızlı otelleri bulunmaktadır. Astana şehrinde ise, “*Astana*” ve “*Premyer Alatau*”, yüksek dağda “*Kumbel*” VIP oteli, beş yıldızlı “*Astana Intercontinental*” otelidir.

⁵¹ Kazakistan 2011 İstatistik Raporu 2012, s.274, <http://www.stat.kz/digital/turizm/20102/>

Şekil: 10. Konaklama Tesisleri ve Ziyaretçi Sayısı



Kaynak: Kazakistan’da 2003-2011 yılları arasında Konaklama Tesisleri ve Ziyaretçi sayısı. Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı 2011.
<http://www.stat.kz/digital/turizm/20102/>

Yukarıdaki şekilde görüldüğü gibi, konaklama tesislerinde 2003 yılından 2010 yılına kadar yavaş bir büyüme görülmektedir. Ziyaretçi sayısına bakıldığında ise, hız her geçen sene daha yükselmiştir. 2009 yılında ise, ülkenin ekonomisi ve diğer sektörlere grüldüğü gibi turizm sektöründe de bir durgunluk ya da gerileme görülmüştür. Ancak, bir yıl sonra bu durgunluğun ardından turizmdeki gelişmeler, daha doğrusu ziyaretçi sayısı hızla artış göstererek dikkat çekebilmiştir.

Konaklamalar ziyaretçi sayılarındaki artışa paralel artma eğilimindedir. Bunun sonucunda da elde edilen gelir ekonomik kazanç sağlayarak bölgesel katkı oluşturmaktadır. Bu kapsamda birinci bölge ve ikinci önemli gelişmiş şehir açısından değerlendirme izleyen tabloda görülmektedir.

Tablo: 3. Konaklama Hizmetinin Sağladığı Gelirin Kazakistan’ın Bölgelerine Göre Dağılımı (Milyon Tenge)

	Eyaletler	2007	2008	2009	2010	2011
1	Akmola	551,6	659,7	687,3	1.170,7	1.457,6
2	Aktöbe	755,9	864,0	763,9	853,3	1.090,6
3	Almatı	773,7	1.061,4	1.449,9	1.527,4	1.300,3
4	Atrau	3.050,2	5.227,9	6.068,6	7.842,4	6.028,5
5	Batı Kazakistan	541,7	1.397,2	1.160,6	1.411,9	1.184,3
6	Jambıl	227,2	262,3	258,1	284,8	355,4
7	Karagandı	1.445,6	2.281,6	1.817,9	1.925,3	2.381,1
8	Kostanay	361,5	418,1	424,5	533,1	666,4
9	Kızılorda	270,6	376,6	383,5	569,2	695,0
10	Mangıstau Bölgesi	2.129,3	2.637,2	3.380,2	3.166,8	3.528,3
11	Güney Kazakistan	374,4	412,4	355,2	518,1	681,3
12	Pavlodar	668	702,2	758,4	970,3	1.221,3
13	Küzey Kazakistan	203,7	258,2	355,2	281,9	320,5
14	Doğu Kazakistan	1.217,7	1.401,4	1.440,6	1.845,2	2.259,2
1)	Astana Şehri	5.596,7	6.944,7	5.963,6	8.209,6	10.443,5
2)	Almatı Şehri	12.997,5	15.474,4	12.290,2	14.136,0	14.223,9
	Kazakistan’da Toplam	31.192,5	40.379,2	37.440,6	45.245,8	47.836,9

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı 2012 verilerinden yararlanarak hazırlanmıştır.
<http://stat.kz/digital/turizm/Pages/default.asp>

Tablo: 4. Konaklama Gelirinin Kazakistan’ın Turizm Gelirindeki Payı (%)

Yıl	Kazakistan’ın Konaklama Geliri/ Milyon ABD Doları	Kazakistan’ın Turizm Geliri/ Milyon ABD Doları	Konaklama Gelirinin Turizm Geliri İçinde Aldığı Payı (%)
2007	212,2	1.213,0	17,47
2008	274,7	1.255,0	21,91
2009	254,7	1.185,0	21,60
2010	307,8	1.236,0	24,92
2011	325,4		

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı Verilerinden Yararlanarak Hazırlanmıştır
<http://stat.kz/digital/turizm/Pages/default.asp>

Yukarıdaki tablodan ülkenin konaklama geliri, turizm geliri ve konaklama gelirinin turizm geliri içinde aldığı payına baktığımızda 2009 yılı hariç düzenli bir şekilde yükselme göstermiştir. Bu gösterge, yerli ve yabancı ziyaretçileri çekelbilmek açısından gösterdiği hizmetlerin iyileşmesi ve gelişmesidir. 2009 yılındaki gerileme ise, sadece turizm değil diğer sektörleri de etkileyen bir yıl olarak bilinmektedir. Buna bağlantılı olarak şunu diyebiliriz ki, ziyaretçiler seçtiği konaklama işletmelerinden kaliteli, farklı ve önemli beklentilerde bulunurlar. Bu beklentileri karşılamada en önemli etken, onları beklentilerine uygun şekilde konaklama işletmelerine yönlendirebilmektir. Bu yönlendirme doğru şekilde yapılmadığı takdirde güzel bir tatil için yola çıkan turistler hayallerini sona erdirir. Bu yüzden doğru yerde, doğru kişileri bir araya getirmeyi ancak doğru stratejiyi uygulayabilen turistik işletmeler başarabilirler.

2.2.3.2. Ulaştırma İşletmeleri

Ulaştırma yolları arasında demir yolları ülke ekonomisi için stratejik önem taşımaktadır. Kazakistan Cumhuriyetinin Avrasya kıtasının merkezinde olması ülkenin belirgin ulaşım ve iletişim potansiyelini transit taşımacılık alanında ortaya koymakta ve dünyanın çeşitli ülkelerinin ilgisini çekmektedir. Dolayısıyla, ülkedeki iç turizm ve dış turizm için ulaşım ihtiyaçlarını karşılama konusunda istikrarlı öncelik demiryolu, havayolu ve karayolu taşımacılığına aittir.

Son yıllarda ulaştırma sektöründe gelişme gösteren demiryolu bağlantısı en çok Kuzey Kazakistan bölgesinde yer almaktadır. Eskide bu bölgeden Sovyet Birliği'nin Doğu – Batı magistraleri geçmekteydi.

Kazakistan'ın dünyada tüm ülkelerle hava taşımacılık bağlantısı vardır. Uluslararası uçuşlar, ulusal ve uluslararası havacılık şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Kazakistan'ın transit havayolları Avrupa ve Güney Doğu Asya ülkeleri arasında uçuş yapan şirketler için yol mesafesinin azlığından dolayı karlıdır.

Kazakistan'a günümüzde altı uluslararası hava taşıma şirketleri sürekli uçuş seferleri düzenlemektedir. Bunlar, “KLM”, “Luthansa”, “British Airlines”, “Asiana Air Arabia”, “China South Airlines”, “Turkish Airlines” tir. Milli bayrak taşıyıcı havayolları “Air Astana” tarafından Türkiye'ye, Almanya'ya, Çin'e, Güney Kore'ye, Tayland'a, İngiltere'ye, Hindistan'a, Birleşik Arap Ülkeleri'ne, Hollanda'ya sürekli uçuşlar yapılmaktadır. Ayrıca, Kazakistan'ın Astana, Almatı, Aktöbe, Atırâu, Karağandı, Kostanay, Pavlodar, Petropavlovsk, Semey, Taraz, Oral, Oskemen ve Şımkent gibi şehirlerinde uluslararası uçuşları karşılamaya nitelendirilen havalimanları bulunmaktadır⁵². Dolayısıyla, Kazakistan'da turist taşıma aracılığında hava yolları önemli bir role sahiptir.

⁵² Karlığaş Muhtarova, Samal Tajiyeva, “Sovremennii Uroven Razvitiia Turtskoi Industrii v Respublike Kazahstan”, **Sayaset Dergisi**, No.12, 2009, s. 15.

Tablo: 5. Ulaştırma Yolları Hizmetinden Yararlanan Yolcu Taşımacılığının Değişimi 2005 – 2011. (Milyon Kişi)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Demiryolu	16,5	17,8	18,1	17,7	18,6	19,6	20,5
Otobüs	6.960,9	7.470,1	7.750,4	7.927,8	8.691,7	10.594,4	13.259,2
Denizyolu	0,04	0,04	0,05	0,1	0,1	0,1	0,1
Havayolu	1,7	1,9	2,7	2,8	2,7	3,4	4,1
Diğer Ulaşım Araçları	2.944,9	3.102,4	3.388,7	3.377,0	3.093,4	2.568,6	3.362,5
Tüm Ulaşım Türleri	9.924,0	10.592,8	11.160,1	11.325,4	11.806,5	13.186,5	16.647,2

Kaynak: Kazakistan Ulaştırma ve Kömünikasyon Bakanlığı Veriler Raporu 2012
http://stat.kz/digital/tran/Pages/Archiv_2010.asp.

Tablodan görüldüğü gibi 2003-2011 yılları arasında yolcu kapasitesi deniz yolu ulaşımı dışında tüm ulaştırma türlerinde oldukça artış görülmektedir. Buradan turizm programları ihtiyaçlarını deniz ve nehir taşımacılığını kullanarak ulaşım modernizasyonu yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Turizm sektöründe ulaştırmada en çok kullanılan ulaştırma türü demiryolu olarak bulunmaktadır. Bu, ulusal taşıyıcı “Kazakistan Demir Yolunun” turizm taşımacılık pazarında güçlü yönünün göstergesidir.

Ulaştırma taşımacılığında ikinci sırada otomobil ulaşımı yer almaktadır. Ülkenin kapsadığı büyük alandan dolayı Kazakistan turizm pazarının büyük kısmını

oluşturan bağımsız seyahati tercih eden turistler güvenilir otobüs ve raylı ulaşımı tercih etmektedirler.

Kazakistan'ın deniz yollarından uzak olması, ekonomik kalkınma açısından ciddi sorunlar yaratmaktadır. Deniz yolu, ana transit yük taşıma Aktau limanında gerçekleştirilmektedir. Kazakistan'da bulunan altyapı şimdiye kadar ağırlıklı olarak BDT ülkelerine hizmet odaklıdır. Kazakistan'ın batısında bulunan büyük petrol rafineleri ile kuzey – doğu ve güneydeki petrol fabrikalarının bulunduğu alanları bağlayan boru hatları halen yetersizdir.

Günümüzde Kazakistan çağdaş ulaştırmanın bütün türleriyle bağlantılıdır. Avrupa ve Asya ülkelerinden Çin Cumhuriyetinin ve Güney – Doğu Asya ülkelerinin bütün bölgelerine mal taşıyabilmektedir. İran'la deniz yolu bağlantısı açıktır. İran'dan demiryolu ve otomobil yolu bağlantısıyla Türkiye'ye açılmaktadır. 1996 yılında İran ve Türkmenistan arasında demir yolu bağlantısı yapılmıştır.

Ülkeye gelen turistler genelde hava yolu ulaşımını tercih etmektedir. Ülke içi seyahat için ise, genelde otoyollar kullanılmaktadır. Yıldan yıla ulusal öneme sahip güzergâhlar sayısı, bunun içinde önemli turistik yerlere giden yollar artış göstermektedir.

Bu artışın göstergesi aşağıdaki tabloda verilmektedir. Bu tabloda 1995 yılı ile 2010 yılı arasında uluslararası turizmde Kazakistan'ın yolcu taşıma geliri ile ülkenin turizm geliri içindeki payı yer almaktadır. Tabloya göre, ülkenin turist taşıma geliri 1995, 1998, 1999 ve 2009 yıllarında gerileme göstermiş olup diğer tüm yıllarda artış göstermiştir. Kazakistan'ın turizm gelirindeki payına baktığımızda ise 1997, 1998, 1999, 2001 ve 2002 yıllarında gerileme göstermiş olup diğer yılların tümünde artış kaydetmiştir. Uluslararası turizmde Kazakistan'ın yolcu taşıma geliri ile ülkenin turizm geliri içindeki payı olgusuna genel olarak baktığımızda ise, ancak 2003 yılından itibaren bu yana düzenli ilerleme ve gelişme göstermiştir. 2009 yılındaki gerileme ise ülke ekonomisini olumsuz etkilediği gibi turizmi de etkilememiştir.

**Tablo: 6. Uluslararası Turizmde Kazakistan'ın yolcu Taşıma Geliri ve
Ülkenin Turizm Geliri İçindeki Payı**

	Turist Taşıma Geliri, Milyon ABD Doları	Kazakistan Turizm Gelirindeki Payı (%)
1995	33	21,3
1996	59	22,9
1997	61	17,4
1998	47	10,4
1999	31	7,9
2000	47	11,7
2001	50	10
2002	58	8,5
2003	74	11,6
2004	85	10,6
2005	100	12,5
2006	135	13,9
2007	200	16,5
2008	243	19,4
2009	222	18,7
2010	231	18,7

Kaynak: <http://www.indexmundi.com/facts/kazakhstan/international-tourism>

2.2.3.3. Seyahat Hizmetleri

Turizm hizmetlerinin ana tedarikçileri turizm organizasyonlarıdır. Turistik faaliyeti gerçekleştirme etkisini veren lisansa sahip turistik organizasyon, bireysel girişimciler tarafından temsil edilmektedir. Aşağıdaki tabloda Kazakistan bölgelerindeki büyük şehirlerde bulunan turistik şirketler sayısı gösterilmektedir.

Tablo 7. Kazakistan’da Bulunan Seyahat Şirketlerinin Sayısı

	2007	2008	2009	2010	2011
Akmola Bölgesi	136,6	169,4	201,7	289,9	360,8
Aktöbe Bölgesi	151,6	147,4	179,5	235,4	212,0
Almatı Bölgesi	127,9	482,4	894,6	804,4	799,3
Atırau Bölgesi	1.460,0	2.024,5	2.639,5	3.024,6	2.933,1
Batı Kazakistan	287,3	366,9	484,8	342,7	299,9
Jambıl Bölgesi	8,6	3,9	6,2	5,8	7,5
Karagandı Bölgesi	292,1	329,4	344,7	303,4	400,3
Kostanay Bölgesi	17,8	17,0	43,6	35,2	90,5
Kızılorda Bölgesi	14,6	9,3	12,0	41,0	46,1
Mangıstau Bölgesi	649,2	978,3	1.100,8	914,0	1.192,6
Güney Kazakistan	32,7	29,0	28,3	30,6	32,5
Pavlodar Bölgesi	90,2	77,1	100,3	159,7	229,2
Küzey Kazakistan	21,8	6,4	79,7	38,2	51,0
Doğu Kazakistan	124,0	160,6	230,6	299,9	333,6
Almatı	4.039,0	4.251,8	2.907,4	3.886,4	5.129,5
Astana	1.768,3	1.126,7	1.614,2	2.605,5	3.181,2
Kazakistan’da Toplam	9.221,7	10.180,2	10.868,1	13.016,1	15.299,0

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı,
<http://www.stat.kz/digital/turizm/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi) 28.08.2012

Yukarıdaki taboda Kazakistan'ın turistik şirket ve organizasyon işletmeciliğinin en çok Atırau ve Almatı şehrinde olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra bu şirketlerin % 20'si diğer ülkelerden Kazakistan'a turist çekmekle ilgilenmiştir. Hizmet veren şirketlerin kalan kısmı ise ülkeden dışarıya turist taşımakla ilgilenmiştir. Bu durumun değiştirilebilmesi amacıyla devlet tarafından dış aktif turizm ve iç turizmi geliştirmek için elverişli ortamlar oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu yönde hizmet gösteren tur operatörleri katma değer vergisi (KDV) ödemesinden muaf tutulmaktadır⁵³.

Turizm örgütlerinin çoğu küçük ve orta ölçekli işletmelerden oluşmaktadır ve dünyanın birçok ülkesinde inovasyona dayalı ekonomik büyümenin etkin dinamiği olmaktadır. Ayrıca bu işletmelerle birlikte ulusal turistik pazarda 37 yurt dışı işletmesi hizmet vermektedir. Büyük turistik işletmelerin sayısı ise sadece sekiz tanedir. “Kazakhstan Travel International”, “Central Asian Corporation”, “Otrar Avia”, “İpek Yolu Turistik Ajansı” v.b. bu işletmeler arasında adı geçenlerdir⁵⁴.

Tablo: 8. Seyahat Acentalar Tarafından Hizmet Verilen Turist Sayısı (bin)

	Dış Aktif Turizm	Dış Pasif Turizm	İç Turizm	Toplam
2003	44.990	94.692	89.332	229.014
2004	31.367	154.885	106.486	292.738
2005	39.872	210.692	184.379	434.943
2006	56.203	255.626	209.143	520.972
2007	62.117	286.691	193.122	541.930
2008	37.937	261.070	174.940	473.947
2009	31.246	193.951	122.216	347.413
2010	39.640	261.709	157.988	459.337
2011	36.096	375.923	189.502	601.521

⁵³Gulmira Tusibayeva, “Osobennosti Ucheta i Nalogooblazhenia v Turisticheskikh Firmah”, Astana, KazUEFİMT, 2006.

⁵⁴Agenstvo RK po Statistike, **Statisticheski Sbornik Regiony Kazahstana**, Astana, 2011, s. 23.

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı,
<http://www.stat.kz/digital/turizm/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi) 29.08.2012

Yukarıdaki tabloya göre, 2011 yılında 1515 turizm acentası, toplam 601.521 turiste hizmet vermiştir. Ülkeye gelen turist sayısı 2007 yılından bu yana % 42 oranında azalma göstermiştir. Ancak, ülkeye giren turist sayısının tek kaynağı ülke içi acentalar olduğundan, kendi ülkelerindeki acentalar vasıtasıyla veya bireysel olarak ülkeye giren turist sayısı tespit edilememektedir. Kazakistan İstatistik Ajansı'nın ülkedeki turizm talebi ile ilgili detaylı bilgileri sadece seyahat acenteleri hizmetinden faydalanan kişiler açısından mevcuttur. Devlet hazinesine oldukça yüksek gelir getiren ekonominin önemli sektörlerinden biri olan ülkelerdeki gibi ilgili kurumlar tarafından yabancı ziyaretçilere sınır kapılarında anket çalışmaları yapılarak yabancı turistlerle ilgili gerekli bilgiler elde edilebilir.

2.2.3.4. Yiyecek - İçecek İşletmeler

Turizm hizmetlerinin içinde önem taşıyan diğer bir işletme de yiyecek-içecek işletmeleridir. Yiyecek-içeceğin turizmdeki önemi, turistlerin damak tadı tatminini sağlamak ve ülkenin kültürel yiyeceklerini tanıtmaktır.

Kazakistanda turistik amaçlı hizmetler veren yiyecek içecek işletmelerini bölgere göre ayırarak incelediğinizde bölgelerin gelişmişliğinde bu yöredeki talebin değerlendirilmesini yapmamız mümkündür. Yıllar itibarıyla bölgelere göre ve iki gelişmiş önemli şehri yiyecek-içecek işletmeleri açısından incelediğimizde artış olduğunu görmekteyiz.

Tablo: 9. 2007-2011 yıllarında Kazakistan Yiyecek-İçecek İşletmelerinin Hizmet Hacmi ve Bölgelere Göre Dağılımı (Milyon KZT)

	2007	2008	2009	2010	2011
Akmola Bölgesi	136,6	169,4	201,7	289,9	360,8
Aktöbe Bölgesi	151,6	147,4	179,5	235,4	212,0
Almatı Bölgesi	127,9	482,4	894,6	804,4	799,3
Atırau Bölgesi	1.460,0	2.024,5	2.639,5	3.024,6	2.933,1
Batı Kazakistan	287,3	366,9	484,8	342,7	299,9
Jambıl Bölgesi	8,6	3,9	6,2	5,8	7,5
Karagandı Bölgesi	292,1	329,4	344,7	303,4	400,3
Kostanay Bölgesi	17,8	17,0	43,6	35,2	90,5
Kızılorda Bölgesi	14,6	9,3	12,0	41,0	46,1
Mangıstau Bölgesi	649,2	978,3	1.100,8	914,0	1.192,6
Güney Kazakistan	32,7	29,0	28,3	30,6	32,5
Pavlodar Bölgesi	90,2	77,1	100,3	159,7	229,2
Küzey Kazakistan	21,8	6,4	79,7	38,2	51,0
Doğu Kazakistan	124,0	160,6	230,6	299,9	333,6
Almatı	4.039,0	4.251,8	2.907,4	3.886,4	5.129,5
Astana	1.768,3	1.126,7	1.614,2	2.605,5	3.181,2
Kazakistan'da Toplam	9.221,7	10.180,2	10.868,1	13.016,1	15.299,0

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır, <http://www.stat.kz/digital/turizm/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi) 19 Ağustos 2012.

Kazakistan İstatistik Ajansı verilerine göre; ülke boyunca yiyecek-içecek işletmeleri en çok Almatı ve Astana şehirlerinde kurulmuş, dolayısıyla en çok tüketim bu yerlerde gerçekleştirilmiştir. Bunun sebebi ise, artan kentleşme, yükselen harcanabilir gelir seviyesi ve iş yaşamıdır. Kazak kültüründe yerli halkın dışarıda yemek yeme alışkanlığı çok azdır. Genelde akşam yemekleri ailece yenmektedir. Ayrıca, Fast-food yeme alışkanlığı da çok azdır. Bu yüzden yiyecek-içecek işletmelerinin geliri yerli halk tarafından değil, daha çok turistler tarafından sağlanmaktadır. Kazakistan'ın 14 bölgesi içinde Atırau ve Mangıstau bölgeleri bu alanda ön sırada yer almaktadır. Bu durum Batı Kazakistan'da petrol ve doğal gaz rafinelerinin bulunmasından kaynaklanmaktadır. Yiyecek-içecek işletmeleri geliri, ülkenin konaklama geliri ile paralel bir gelişme göstermiştir.

Tablo: 10. Kazakistan'ın Yiyecek-İçecek İşletmeleri Gelirinin Toplam Turizm Geliri İçindeki Payı (2007-2011)

Yıllar	Kazakistan'ın Yiyecek – İçecek Geliri (Milyon ABD Doları)	Kazakistan'ın Turizm Geliri (Milyon ABD Doları)	Yiyecek İçecek Gelirinin Turizm Gelirindeki Payı (%)
2007	62,7	1.213,0	5,2
2008	69,3	1.255,0	5,5
2009	73,9	1.285,0	5,7
2010	88,5	1.236,0	7,2
2011	104,0	1.380,5	7,5

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.
http://stat.kz/vs_scheta/vs_scheta/Pages/default.aspx, (Erişim Tarihi) 13.06.2012

Yukarıdaki tabloda yiyecek – içecek işletmelerin turizm gelirinde ki payını incelediğimiz zaman çok az yere sahip olduğunu ancak son yıllar içerisinde artış gösterdiğini görüyoruz.

2.2.3.5. Diğer Turistik İşletmeler

Diğer turizm işletmelere konaklama, ulaştırma, yiyecek içecek ve seyahat işletmelerinin yanında kültürel önemi ve yan hizmetler olarak ihtiyaçlara gidermeye yönelik diğer işletmelerin turizmin gelişimin de önemi büyüktür.

Uluslararası turizm ile ülkede geniş iktisadi kazançların sağlanabilmesi için yiyecek-içecek işletmelerine, tiyatrolara, müzelere, sinemalara, kültür merkezlerine yapılacak yatırımların artırılması zorunludur⁵⁵. Kazakistan'da mevcut kültürel kurumlar tablo 11'de gösterilmiştir.

Tablo: 11. Diğer Turistik İşletmeler

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tiyatro Sayısı	51	53	55	57	57	59	64
Kütüphaneler	3664	3848	3935	4071	4116	4137	4171
Müzeler	187	185	195	198	204	210	216
Konserlik Organizasyonlar	66	61	67	73	69	67	74
Konserler sayısı	6906	6796	7100	7464	6391	7400	6686
Sinemalar	86	76	77	77	83	87	94
Ek Sinemalar	190	194	149	136	124	123	118
Kültür Merkezleri	2409	2600	2824	3050	3119	3200	3205
Eğlence ve Dinlenme Parkları	50	53	63	66	80	84	92
Hayvanat Bahçeleri	4	4	4	4	4	5	6

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır, <http://stat.kz/digital/kultura/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi) 12.06.2012

⁵⁵ Erdavletov, 2004, a.g.e., s.47

Kazakistan’da konaklama ve seyahat sektörünün yanı sıra ziyaretçilere eğlence, alış-veriş ve araba kiralama gibi yardımcı hizmetleri sunan işletmeler genel olarak büyük şehirlerde yoğunlaşmaktadır. Ülkenin çoğu şehrinde farklı büyüklükte tarihi, arkeolojik ve tabii güzelliklerin sergilendiği müzeler mevcuttur. Özelleştirilen ve yenilenen park ve luna-parkların çoğu hafta sonu dinlenme amacıyla gelenlerin eğlenebileceği, gezebileceği mekanlar olarak yaygınlık kazanmaktadır⁵⁶.

2.2.4. Kazakistan’ın Turizm Talebi

Turistlerin, seyahat amaçlarının ne olduğu, ne istedikleri, ihtiyaçları, davranış biçimleri ve fikirleri turizm talebinin şekillenmesine yol açmaktadır. Kazakistan’ın turizm yapısı da dünya turizminde olduğu gibi üç bileşenden oluşmaktadır⁵⁷:

1. Dış aktif;
2. Dış pasif;
3. İç turizm.

Kazakistan’ın turizm gelişimini değerlendirebilmek için bu bileşenlerin rakamsal durumlarına göz atılması gerekmektedir. Turizm talebini turist sayısı belirlemektedir.

Kazakistan’da turizm sektörünün gelişmesini sağlayan, turistik hizmetlerdeki artış öncelikle ülke vatandaşlarının ülke dışı talebinin artışından kaynaklanmaktadır. Ülke dışı talebi; vatandaşların ülkeleri dışında turistik ihtiyaçlarını karşılamaları sonucu oluşmaktadır. Ülke içi turizm talebi ise; ülke vatandaşlarının kendi ülkelerinde turistik ihtiyaçlarını karşılamaları sonucu oluşmaktadır⁵⁸. Kazakistan’a yönelik turistik talep yıllar itibariyle artma eğilimindedir.

Yurtdışına giden turist sayısı, 2009 yılında krizin etkisinden dolayı azalmakla beraber, kriz sonrasında istikrarlı bir şekilde artışını sürdürmüştür. 2011 yılında ülke turizmine katılan kısmın % 6’lık dilimini yabancı turistler, % 62,5’lik dilimini yurt

⁵⁶ A.g.e., s. 47

⁵⁷ A.g.e., s.32

⁵⁸ Erdavletov, 2004, a.g.e.,s.45

dışına çıkan ülke vatandaşları ve % 31,5'lik dilimi ise iç turizme katılanlar oluşturmaktadır.

2.2.5. Kazakistan Turizminin Ekonomik Etkileri

Turizm, günümüzde döviz girdisini artırıcı özelliği ile ulusal ekonomiye katkıda bulunan, uluslararası kültürel ve toplumsal iletişimi sağlayıcı ve bütünleştirici etkisiyle dünya barışının korunmasında büyük payı olan bir sektördür. Turizmin ekonomik etkisi; ülkenin gayri safi milli hasılasında, gayri safi yurt içi hasılasında, ödemeler dengesinde ve istihdamda aldığı payın verimliliğiyle ölçülür⁵⁹.

Kazakistan'ın ülkeye gelen turist sayısı bakımından dünya turizmindeki oranı % 1,02 ve turizm gelirleri ise % 0,12 düzeyinde düşük bir paya sahiptir⁶⁰. Nitekim, Kazakistan ekonomisinde turizm alanı, henüz genç bir sektör sayılır ve dolayısıyla olgun bir endüstri pazarı oluşturmamıştır. Ülkenin turizm sektörünün önemi, gittikçe artmasına ve sektör büyümeyi hızlı bir biçimde sürdürmesine rağmen ülkenin GSYİH'sine sektörün katkısı, özellikle diğer ülkelerle karşılaştırınca düşüktür.

Tablo:12. Kazakistan'da Dış Turizm Gelirlerinin GSYİH İçindeki Payı (2003-2007)

	GSYİH (Milyar ABD Doları)	Turizm Gelirleri (Milyon ABD Doları)	GSYİH İçinde Turizmin Payı
2003	29,8	564,0	1,9
2004	43,2	706,0	1,6
2005	57,6	700	1,2
2006	81	837,9	1
2007	104,9	1.013,1	0,9
2008	133,4	1.200,6	0,9

⁵⁹ Erdavletov, 2004, **a.g.e.**, s.50

⁶⁰ KC Merkez Bankası İstatistik Verileri, **a.g.e.**

2009	115,3	1.153,0	1
2010	148,1	659,86	0,4
2011	133,7	557,82	0,4

Kaynak: KC Merkez Bankası ve KC İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Çevrimiçi) <http://stat.kz/digital/turizm/Pages/default.aspx>, 25.06.2012

Turizm geliri yıldan yıla artmaktadır, fakat Kazakistan'ın GSYİH her yıl artış gösterdiğinden dolayı GSYİH içinde turizm payının yükselmediği görülmektedir. Tablo 12'de verilere göre 2003 yılında GSYİH içinde turizmin payı 1,9 ise 2011 yılı sadece 0,4. 1998 yılında turizm faaliyetlerinin ülke bütçesine toplam geliri ve vergi payı % 0,1'lik bir dilimi oluşturmuştur. 1999 yılı verileri, bir önceki yıl ile karşılaştırılınca ülkenin GSYİH'si içindeki turizmin payı, % 1,1 oranında artmıştır. Parasal anlamda turizm faaliyetlerinden elde edilen gelir 2006 yılında 35 milyar tenge üzerindedir, bu miktarın 53,4 milyonu devlet bütçesine alınmıştır⁶¹.

2.2.5.1. Turizmin Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi

Turizm, özellikle gelişmekte olan ülkeler tarafından şiddetle ihtiyaç duyulan döviz girdisi sağlayan, istihdam olanakları yaratarak işsizliğin azaltılmasına katkıda bulunan bir ekonomik faaliyet olarak kabul edilmektedir. Kimi ülkeler turizmi başlı başına bir ekonomik gelişme aracı olarak kabul etmişler ve yetersiz ekonomik kaynakların önemli bir bölümünü turizmin gelişimine ayırmışlardır⁶².

Kazakistan'da gerçekleşen 2005-2010 yılları arasında sabit sermaye yatırımları, turizm sektörü iyi gelişmiş olan Türkiye (% 1,1) ve Avusturya (% 1,4) gibi ülkelerin turizm alanındaki sabit sermaye yatırımlarına yaklaşarak % 1,2 oranına ulaşmıştır. Ancak, gelir oranı Avusturya'da (% 4,4) ve Türkiye (% 4,1) rakamlarını

⁶¹ A.g.e.

⁶² Ali Çımat, Ozan Bahar, "Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme", *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi* (6), 2003, 1/18, s. 9.

gösterirken, Kazakistan'ın turizm gelir oranı % 1,8'lik bir rakamı oluşturmuştur. Çek Cumhuriyeti % 1,1 sabit sermaye yatırımları ile % 3 gelir elde etmektedir⁶³.

Uzmanların düşüncelerine göre, Kazakistan'ın, turizm yatırım verimliliğini artırmak için turizm sektörü gelişmiş ülkelerin deneyimlerini kullanmak, bunun yanı sıra yabancı yatırım ve yöneticilerin sermaye birikimi ve ilgisini ülkeye çekmek gerekmektedir. Kazakistan'da da turizmi başlı başına bir ekonomik gelişme amacı olarak kabul etmek ve sadece petrol, doğal gaz gibi kaynaklara yatırım yaparak değil, turizm geliştirmeye de yatırım yapılmalıdır⁶⁴.

Turizm ürününün bir çok parçadan oluşması nedeniyle turizm, ulusal ekonomi içindeki bir çok sektörü etkilemektedir. Örneğin, turist harcamaları otelleri, alışveriş merkezlerini, restoranları, rekreasyon hizmeti veren işletmeleri, ulaştırma işletmelerini vb. gibi bir çok sektörü doğrudan etkilerken; yerel yönetimlerin gelirleri, altyapı hizmetleri vb. gibi alanları dolaylı olarak etkilemektedir⁶⁵.

Ödemeler dengesi, bir ülkenin ekonomik durumunu en açık şekilde gösteren ölçüdür. Kazakistan'ın dış ticaret yapısındaki dengesizliklerden dolayı zaman zaman ödemeler dengesi açığı ile karşı karşıya kalınmaktadır. İhracatının büyük kısmını petrol ve ana metaller oluşturan ülkenin ihracat gelirleri bu ürünlerin dünya piyasasındaki değişimlerinden önemli ölçüde etkilenmektedir⁶⁶.

⁶³ Martina, N. A. ve Tsay, L. G. "O Konceptii Razvitiya Turizma v Respublike Kazahstan", <http://www.kazatur.narod.ru/zakon/1.HTML>. (Erişim Tarihi) 16 Eylül 2011.

⁶⁴ Kseniya Kolorash, "Turizm: Dohody Otstayut ot Investicii", **Gazeta Megapolis**, 01.08.2011, http://megapolis.kz/art/Turizm_dohody_otstayut_ot_investitsiy, (Erişim Tarihi) 15 Nisan 2012.

⁶⁵ İçöz ve Kozak, **a.g.e**, s.186.

⁶⁶ Alevtina Donskih, "Proficit Platezhnogo Balansa Kazahstana", **Gazeta Kazahstanskaya Pravda**, 07.02.2012, <http://www.kazpravda.kz/c/1328614899>, (Erişim Tarihi) 14 Haziran 2012.

Tablo: 13. Ödemeler Bilançosu (Milyon ABD Doları)

	Ödemeler Bilançosu Kalemleri	2007	2008	2009	2010	2011
1	Cari İşletmeler Dengesi	-8321,9	6325,52	-4113,97	2408,52	14110,04
A	Ticaret Dengesi	15090,95	33518,85	14969,39	28881,63	47262,72
a	İhracat (FOB)	48196,98	71770,10	43809,07	61364,75	88222,97
	Bavul Ticareti	441,64	586,56	613,31	679,04	896,36
	Transit Ticaret	151,12	194,09	114,32	213,85	243,99
b	İthalat (FOB)	-33076,85	-38280,33	-28880,01	-31883,15	-41098,61
	İthalat (CİF)	-32756,36	-37889,03	-28408,68	-31126,68	-36974,31
	Bavul Ticareti	-2100,30	-2290,55	-2078,91	-2566,78	-3427,23
	Transit Ticaret	-45,02	-71,87	-39,46	-39,39	-64,37
c	Hizmetler	-8165,48	-6693,57	-5803,73	-7078,77	-6412,43
	Diğer Mal ve Hizmet Gelirleri	-13087,88	-19515,10	-12557,26	-18702,02	-26484,43
2	Sermaye Hareketleri	11263,68	-566,44	4926,03	-13302,34	-8296,64
a	Doğrudan Yatırımlar	7965,90	13117,91	10082,27	2931,32	8380,07
b	Portföy Yatırımlar	-4583,09	-9377,51	3047,79	8523,11	-13469,62
c	Diğer Uzun Vadeli Sermaye Harcamaları	-3751,25	-1131,83	1412,88	3505,03	2184,82
d	Kısa Vadeli Sermaye Harcamaları	-597,65	-360,32	1349,87	-58,80	28,24
3	Net Hata ve Noksan	-2966,36	-5746,50	-782,59	3003,64	-5822,66
4	Toplam Genel Denge	-3028,66	2188,75	2461,78	4718,92	294,77

Kaynak: K.C.Merkez Bankası, “Kazakistan Cumhuriyeti’nin Ödemeler Dengesi”, www.nationalbank.kz, (Erişim Tarihi) 14.06.2012

Bir ülkenin dış turizm bilançosu, yıllık olarak oluşturulurken verileri, üç bölümde incelemek mümkündür⁶⁷:

a) Denk Dış Turizm Bilançosu; dış turizm bilançosunun denk olması, bir yıl içinde turistik hareketlerden doğan döviz giriş ve çıkışının eşit olduğunu ifade eder.

b) Aktif Dış Turizm Bilançosu; aktif dış turizm bilançosu, turistik hareketler sonucu ülkeye giren dövizin, çıkan dövizden fazla olduğunu gösterir. Bu durumda, dış ödemeler bilançosu açıklarının kapatılmasında turizmin rolü ortaya çıkar ve bu, arzu edilen bir durumdur.

c) Pasif Dış Turizm Bilançosu; turistik hareketlerin yarattığı döviz çıkışının, döviz girişinden fazla olmasıdır. Arzu edilmeyen bu durumun giderilmesi, diğer bir deyişle turistik döviz talebinin azaltılması amacıyla, hükümetler tarafından bazı tedbirler alınır.

Tablo: 14. 2011 Yılında Dış Turizm Bilançosu (Bin ABD Doları)

Aktif (Döviz Girdileri)		Pasif (Döviz Çıktıları)	
1. Turistlerin yeme-içme için yaptığı ödemeler		1. Turistlerin yeme-içme için yaptığı ödemeler	
2. Konaklama için yaptığı ödemeler	124.703,18	2. Konaklama için yaptığı ödemeler	195.970,32
3. Turistlerin ulaştırma hizmetlerine yaptığı ödemeler	279.943,35	3. Turistlerin ulaştırma hizmetlerine yaptığı ödemeler	266.287,74
4. Turizm ajansların ve tur operatörlerin hizmetlerine yaptığı ödemeler	236.917,16	4. Turizm ajansların ve tur operatörlerin hizmetlerine yaptığı ödemeler	222.556,07
5. Turistlerin park, müze ve kültürel yerler için yaptıkları ödemeler	39.140,24	5. Turistlerin park, müze ve kültürel yerler için yaptıkları ödemeler	85.262,51
6. Yabancıların eğlence yerlerindeki harcamaları	59.080,95	6. Yabancıların eğlence yerlerindeki harcamaları	33.151,07
7. Diğer döviz girdileri	100.070,12	7. Diğer döviz girdileri	100.960,32
8. Özgül olmayan ürünler	72.062,05	8. Özgül olmayan ürünler	164.562,42
	326.339,46		371.274,78
Toplam	1.238.257	Toplam	1.440.025

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı verilerinden yararlanarak ve N.Kozak “Genel Turizm 1997, s. 61 Dış Turizm Bilançosu” temel alınarak hazırlanmıştır

⁶⁷ Hasan Olalı, Alp Timur, **Turizm Ekonomisi**, İzmir, Ofis Ticaret Matbaacılık, 1988, s. 92.

Olalı ve Timur’a göre, ülkenin turistik döviz kazançları, turistik döviz kayıplarından daha fazla olduğu sürece turizmin ödemeler dengesine olumlu katkısından söz etmek olasıdır. Giderlerin gelirlerden büyük olması durumunda bu etki olumsuz yani negatif yönde olacak ve eğer ülkenin ödemeler dengesi açık veriyorsa bu açık daha da büyüyecektir.

$$\frac{\text{döviz gideri}}{\text{döviz geliri}} > 1; \quad \text{veya} \quad \frac{\text{döviz gideri}}{\text{döviz geliri}} < 1;^{68}$$

Tablo 14’te elde edilen veriler incelendiğinde, döviz giderleri ile döviz gelirleri arasındaki orana bakılarak Kazakistan’ın dış turizm bilançosunun negatif yönde olduğu söylenebilir.

Kazakistan için:

$$\frac{1.440.025 \text{ Bin D\text{ö}llar}}{1.238.257 \text{ Bin D\text{ö}llar}} = 1,2$$

Olalı ve Timur’a göre, gerçek değişim oranının 1’den büyük olması, net turizm kazançlarının, bu kazanç sağlamak için yapılan ve ulusal para ile belirtilen toplam giderlerden toplam giderlerden fazla olması demektir. Bu sonuca bakılarak, arzu edilmeyen bir durum olmasına rağmen Kazakistan’da, pasif dış turizm bilançosunun mevcut olduğu görülmektedir. Bu demektir ki turistik hareketlerin yarattığı döviz çıkışı, döviz girişinden fazladır.

2.2.5.2. Turizmin İstihdam Üzerine Etkileri

Turizm sektörünün emek-yoğun üretim tekniğinden kaynaklanan bir sektör olması ve otomasyona diğer sektörlerden çok daha az imkan sağlaması bu sektörde insan gücüne olan ihtiyacı daha da artırmaktadır. Turizm sektörünün bu özelliği,

⁶⁸ Olalı, a.g.e. s.86

özellikle gelişmekte olan ülkelerde bu sektörün geliştirilmesi ile yeni iş olanaklarının artırılmasında, dolayısıyla istihdam üzerinde önemli rol oynayacaktır⁶⁹.

Turizm sektörünün gelişmesi ile istihdam arasındaki ilişkiler üç aşamalı bir süreç göstermektedir. İlk aşamada başlangıç yıllarında yaratılan işbaşına ortalama maliyetler oransal olarak yüksek olmaktadır. Bir taraftan; modern turizmin gerektirdiği yüksek niteliklere sahip tesislerin yapılması zorunluğu, diğer taraftan da altyapıya ilişkin ve çoğu zaman önemli boyutlara ulaşan genişleme ve iyileştirme yatırımları, yapılan işbaşına ortalama maliyeti yükseltmektedir. Bu maliyeti arttıran bir faktör de deneyim ve örgütlenme yetersizlikleri olmaktadır⁷⁰.

İkinci aşamada, daha basit gereksinimleri bulunan turistlere yönelik ve fazla lüks olmayan tesislerin yapımına geçilmesi, deneyim birikiminin ve örgütlenme yeteneğinin kazanılması ve düşük yatırım gerektiren otel dışı yatırımların yoğunlaşması, yaratılan işbaşına ortalama maliyetleri düşürecektir⁷¹.

Üçüncü aşamada ise yaratılacak bir iş birimi başına sermaye maliyeti yeniden yükselmektedir. Daha az uygun yerlerde inşaat yapılması gerekliliği arazi maliyetlerinin yükselmesi, artan inşaat maliyetleri, mevcut tesislerin konfor düzeyini yükseltmek için gereken yatırımların yüksek harcamalar gerektirmesi, haberleşme ve kaliteyi daha yüksek kapasiteye ulaştırma zorunluğu gibi nedenlerle sermaye maliyeti yüksek olmaktadır⁷².

Günümüzdeki Kazakistan turizmi, yukarıda bahsedilen aşamaların ilk basamağındadır. Kazakistan'da Sovyet dönemi işletmelerinin kapatılmasının da etkisi ile ülkenin ekonomik sorunlarının başında işsizlik gelmektedir. Hızla gelişen petrol ve madencilik sektörlerinin emek-yoğun bir sektör olmaması da sorunun önüne geçilmesini geciktirmiştir. Petrol sektörü ile ivme kazanan ekonomik

⁶⁹ Orhan İçöz, "Turizm Sektörünün Gelişmesinde İnsan Unsurunun Önemi", **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi**, Sayı 23, Ankara, 1991.

⁷⁰ Erdem Hepaktan ve Serkan Çınar, "Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri", **Sosyal Bilimler Dergisi**, 2010, Cilt 8, Sayı 2, Celal Bayar Üniversitesi S.B.E. s. 148.

⁷¹ **A.g.e.**, s. 148

⁷² **A.g.e.**, s. 148

büyümenin etkileri başta hizmet sektörü olmak üzere diğer sektörlerle de yansımıştır. Hizmet sektörü ülkede en fazla istihdam sağlayan sektör konumundadır⁷³.

Tablo: 15. 2011 Yılında Kazakistan'ın Turizm Sektöründeki İstihdamı

Turizm Endüstrisi	Kurumlar Sayısı	İş Alanları Sayısı	Çalışan Sayısı
Konaklama İşletmeleri	445	25.634	32.688
Yiyecek-içecek İşletmeleri	1.433	56.790	72.418
Demiryolu Taşımacılığı	35	62.064	61.967
Otoyolu Taşımacılığı	593	68.569	116.512
Denizyolu Taşımacılığı	7	3.423	3.418
Havayolu Taşımacılığı	61	8.305	8.283
Yolcu Taşımacılığı Alanında Destekçi Hizmetler	4.395	161.674	215.628
Araç Kiralama İşletmeleri	263	6.218	7.673
Turizm Acentaları	1.916	8.369	11.229
Kültürel Hizmetler	936	30.284	48.771
Spor ve Eğlence Hizmetleri	1.925	13.613	21.924
Toplam	12.009	444.943	600.511

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı,

http://www.stat.kz/vs_scheta/vs_scheta/Pages/default.aspx, (Erişim Tarihi)

25.06.2012

Yukarıdaki tabloda turizm sektöründeki kurumve kuruluşlar, sayısı ve çalışanların verilmiştir⁷⁴. Verilere göre, taşımacılık ve onunla bağlı olan hizmetler

⁷³ Martina ve Tsay, **a.g.e.**

⁷⁴ Kazakistan İstatistik Ajansı resmi web-sitesi, http://stat.kz/vs_scheta/vs_scheta/Pages/default.aspx, (Erişim Tarihi) 25.06.2012.

215,628 çalışana istihdam sağlayan en büyük sektördür. En az çalışana sahip olan sektör Turizm acentalarıdır.

Tablo: 16. Kazakistan’da Çalışan Nüfus İstatistikleri (2007-2011)

Yıllar	Toplam Nüfus (Bin Kişi)	Sivil İşgücü (Bin Kişi)	Sivil İstihdam (Bin Kişi)	İşsiz Kişi (Bin)	İşsizlik Oranı (%)	Turizm Sektöründe Çalışanlar (Bin Kişi)
2007	15396,9	8028,9	7403,5	625,4	7,8	620,8
2008	15571,5	8228,3	7631,1	597,2	7,8	692,5
2009	15982,3	8469,2	7937,4	531,8	6,3	657,2
2010	16204,6	8616,1	8141,4	474,7	5,5	600,5
2011	16442	8906,4	8429,1	477,3	5,4	600,5

Kaynak: Kazakistan İstatistik Kurumu verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır
<http://www.stat.kz/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi) 05.06.2012

Kazakistan’da turizm sektöründe çalışanlar incelendiğinde yeterli nitelik ve nicelikte olunmadığı görülmektedir. Sektörde çalışan insanların büyük bölümü hem mesleki bilgi ve beceri açısından, hem de yabancı dil açısından yabancı turistlere yeterli hizmet vermekten uzak bir konumdadır. Bunun yanı sıra ülkede turizm alanında mesleki eğitim veren kurumların nicelik ve nitelik açısından yetersiz kalması, ülkede bu konudaki eksikliklerin giderilmesini de engellemektedir⁷⁵.

⁷⁵ Martina ve Tsay, **a.g.e.**

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAZAKİSTAN TURİZM POLİTİKASI VE UYGULAMALARINDA İPEK YOLUNUN ÖNEMİ

3.1. KAZAKİSTAN TÜRİZM POLİTİKASI VE UYGULAMALARINDA İPEK YOLUNUN ÖNEMİ

Turizm politikası kavramı hükümetler, politikacılar, ekonomi ve turizm girişimcileri tarafından sıklıkla kullanılan bir kavramdır. Turizm politikası kavramı ile turizmin gelişmesine yönelik faaliyetler ve çabalar anlaşılmaktadır. Ayrıca, bu faaliyet ve çabalara yön verecek olan ekonomi biliminin ve ekonomi politikasının bir dalı olarak da düşünülebilmektedir¹.

Turizm politikası gelişen ve değişen turizm anlayışı doğrultusunda yeni anlamlar, boyutlar ve hedefler kazanmıştır. Politikanın dinamik karakteri; turizm sektörünün ülkenin koşullarından soyutlanamamasını ve koşullar değiştikçe değişen verilere göre, önerilerin ve önlemlerin değişeceğini, böylece uygulamalara bilinçli bir esnekliğin getirilmesini ifade eder². Böylece turizm politikasından anlaşılan, kamu yönetiminin turizm alanına dolaylı ve dolaysız olarak yaptığı her türlü müdahaledir. Diğer bir deyişle turizm politikası, örgütlenmiş toplumlarda, özellikle devlet tarafından turistik gelişmenin gidişatına bilinçli bir biçimde müdahale etmektir³.

Turizm politikası araçları ise, turizm planı, örgüt, parasal kaynaklar, otorite, koordinasyon, esneklik, çevre ilişkileri, denge, insan ilişkileri ve kontrolden oluşmaktadır⁴. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında bu unsurların Kazakistan'daki mevcut uygulamaları ayrıntıları ile ele alınarak incelenmeye çalışılacaktır.

Kazakistan turizminde İpek Yolunun önemi ise, İpek Yolunun insanlık tarihindeki Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan kıtalararası ticaret yollarından biri olmasıdır. Ayrıca, günümüzde İpek Yolu, bu önemli rolünü turizm sektörüne

¹Şehnaz Demirkol ve Kutay Oktay, **Turizm Politikalarına Alternatif Yaklaşımlar**, Sakarya, Sakarya Kitabevi, 2004, s. 6.

² Hasan Olalı ve Alp Timur, **Turizm Ekonomisi**, İzmir, Ofis Ticaret Matbaacılık, 1998, s. 30.

³ Demirkol ve Oktay, **a.g.e.**, s. 6.

⁴ Olalı, **a.g.e.**, s. 17-19.

taşımıştır. Son yıllarda Dünya Turizm Örgütü (DTÖ) tarafından İpek Yolu güzergahı boyunca turizmin gelişimi ve tanıtımı için birçok faaliyet gerçekleştirilmiştir. Turizm sektörü günümüzde diğer bir dizi sektörün ve sanayinin gelişimine de katkıda bulunduğu için, bu proje birçok ülke ve uluslararası kuruluşlar tarafından desteklenmiştir. DTÖ 12. Genel Kurul Oturumu, “Yeni Binyıl İçin Dünya Mirasının Korunması” kararını onaylamıştır. Katılımcılar, uluslararası turizmin, kültürel değerlerin karşılıklı zenginleşmesi ve yayılması, medeniyetler arası diyalogun teşviki konusunda güçlü bir faktör olduğunu dile getirmiştir⁵.

Dünyadaki tüm kıtalarda yüzlerce gelişmiş turizm yolları vardır. Bunun içinde Büyük İpek Yolu, 12.800 km uzunluğuyla dünyanın en uzun ve en çekici yollarından biridir. Geçmiş yüzyıllarda seyahat eden tüccarlar, misyonerler ve coğrafyacıların seferlerine artık turistler de yönelmişlerdir⁶.

İpek Yolu boyunca düzenlenen yol sistemleri sayesinde, insanlığın küresel mirasa erişimi, coğrafi bölgelerle sınırlanmaksızın büyük ölçüde sağlanmıştır. DTÖ Genel Kurulu Oturumu katılımcılarına göre, Büyük İpek Yolu, başka yollardan farklı olan, bir dizi özelliklerinden dolayı turistik ürün olarak eşsiz bir turizm fırsatını temsil etmektedir. Örneğin, klasik bir tur seyahati genelde bir ülkeye düzenlenmektedir ve o ülkeyi tanıma fırsatı sunmaktadır. “İpek Yolu Projesinde” ise ülkeler arası tur esnasında, turistin bir dizi ülkeleri ziyareti, o ülkelerin antik kültürü ve bugünkü yaşam tarzı ile ilgili daha fazla bilgi edinme ve izlenim kazanmasından bahsedilmektedir⁷.

1994 yılında Özbekistan’ın Semerkand şehrinde düzenlenen DTÖ’nün “Büyük İpek Yolu Turizmi” projesinin ilk Uluslararası Oturumunda 19 katılımcı ülke tarafından “İpek Yolu Turizmi Boyunca Semerkand Deklarasyonu” kabul edilmiştir.

⁵ Rustam Mirzayev, **İpek Yolu Efsanesi ve Gerçekleri**, Moskova, Rusya Diplomasi Akademisi Yayını, 2005, s. 98.

⁶ Mirzayev, **a.e.**, s. 304.

⁷ Yulia Nikolayevna Gilek, **Turistiçeskie Marşrutı Sentralnogo Kaahstana**, Karagandı, KarGU Yayınları, 2005, s. 22-23.

Aynı zamanda projede yer alan kamu ve özel kuruluşlar tarafından kullanılmak üzere tek bir ortak logo onaylanmıştır⁸.

Toplantı sırasında “İpek Yolu Turizmi” projesine katılacak ülkeler ve turizm gelişimine ilişkin rolleri tespit edilmiştir. Bunun için ülkelere göre üç bölgesel alan belirlenmiştir. İlk bölge, turizm için sınırlarını açmaya başlayan ve buna uygun bağımsız dış politikasını düzenlemekte olan Orta Asya ülkelerini içermektedir. DTÖ çalışmaları, bu ülkelerde eylem planları ve sınır kapısı işlemlerinin kolaylaştırılması için mevzuat kurma ve turizm eğitimi ile ilgili yardımcı olmayı amaçlamaktadır⁹.

İkinci bölge, turizmde yeterince deneyime sahip Çin, Hindistan, Pakistan, İran ve Türkiye’yi içermektedir. DTÖ desteği ile bu ülkelerdeki mevcut kapasitenin daha da geliştirilerek proje işbirliğinin genişletilmesi hedeflenmektedir¹⁰.

Üçüncü bölge ise Büyük İpek Yolu’nu tamamlayıcı noktalar olan, Japonya, Kore Yarımadası, Asya-Pasifik bölgesi, Arap ve Avrupa ülkelerini kapsamaktadır. Bu bölge başlıca turistik pazarın bulunduğu alandır. DTÖ’nün ana hedefi bu bölgede İpek Yolu dallarının canlanması için tüm imkanları tamamlamak ve önceki belirlenen iki bölge ile bağ kurarak, turizm alanında işbirliği yapmaktır¹¹.

DTÖ, “Devlet Sınırlarına Rağmen İşbirliği ve Ortak Çalışmalar” sloganıyla kıtalararası bir entegrasyon geliştirmeyi hedeflemiştir. Böylece, turizm potansiyeli sağlayan, ancak şimdiye kadar faaliyet dışı kalan kaynaklar önemli bir entegre turizm ürünü haline gelmiştir. Bu faaliyet oldukça karmaşık ve yenidir. Bu görevde konaklama ve seyahat işletmeleri, yerel yönetimler dahil olmak üzere turizm endüstrisinin çeşitli sektörlerini içermesi gerekmektedir. Gerekli ortak çalışmalarda ortaya çıkabilecek her türlü problemi aşmak için öncelikle ulusal seyahat işletmelerinin detaylı pazarlama stratejileri ile ilgili sorumlulukları üstlenmeleri gerekmektedir¹².

⁸ Mirzayev, **a.g.e.**, s.98

⁹ **A.g.e.**, s.98

¹⁰ **A.g.e.**, s.100

¹¹ Mohammad Salmaş Zade, **Veliki Şelkoviy Put**, Tegeran, İzdatelstvo Amudarya, 2000, s. 41-43.

¹² Nikitinskij, Vukolov, **a.g.e.**, s. 215-220.

İpek Yolu Projesinin hızlı bir şekilde gelişmesini sağlayan önemli unsurlardan biri, İpek Yolu güzergahında bulunan tüm ülkelerin turizm sektörünü geliştirmek için istekli olmaları ve verimli biçimde çalışmaya başlamalarıdır. Kazakistan topraklarından geçen İpek Yolu, Otrar, Sayram, Sıganak, Sayran, Sozak, Türkistan, Taraz, Şımkent şehirlerinden geçmiştir. Bu şehirlerin sadece ticari merkez olarak kalmayıp bilim ve kültür merkezi de olduğuna dair tarihi, arkeolojik ve mimari eserlerden oluşan kanıtlar bulundurmaktadır¹³.

Kazakistan topraklarında bulunan, İpek Yolu güzergahında önemli rolü sahiplenilen şehirlerden biri de Yarkent şehridir. M.Ö. 330-327 yıllarında Makedonyalı İskender, Sirderya nehrini geçtikten sonra yeni şehirler inşa ettirmiştir. Selefki hükümdarlarından Antiochos (M.Ö. 282-261) Siriderya'nın kuzeyinde Antiochie şehrini kurmuştur. Destanlara göre Oğuz Han'ın tesis ettiği, Karahanlılar zamanında da önemini koruyan Yenikent (Yengi kent, Yangı kent) bir dönem başşehir olmuştur¹⁴.

3.2. KAZAKİSTAN TURİZM POLİTİKASININ GELİŞİMİ VE İPEK YOLU

3.2.1. Temmuz 1992 Tarihli Turizm Kanunu

1992 yılında ülkenin parlamentosu tarafından ilk “Turizm Kanunu” kabul edilmiştir. Söz konusu turizm kanunu, Kazakistan Cumhuriyeti sınırlarında turizmin ve turizm faaliyetlerinin, hukuki, ekonomik, sosyal ve kurumsal temellerini tanımlar. Temel amacı, uluslararası turizm belgelerinde yer alan ilkelere dayanarak her bir insanın tatil yapma hakkını savunarak, halklar arasında kültürel ve manevi değişimi, yeni istihdam kaynağı oluşturacak aktivitelerin yaratılması ve sosyal kalkınmayı teşvik etmektir¹⁵.

Amacı, KC'nin coğrafi, tarihi ve kültürel değerleri ile sanat ve sanayi nesnelerinin turistlere tanıtılmasıdır. Ülke vatandaşların yurtdışı turizmin yanında ve

¹³ Daurenbekov, **a.g.e.**, s. 202.

¹⁴ Dana Moldabayeva, “Sır Derya Havasının Türk Tarihindeki Yeri ve Önemi”, BİLİG, Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Bakanlığı, 2005, Sayı 35, s. 7.
<http://www.yesevi.edu.tr/bilig/biligTur/pdf/35/01-16.pdf>, (Erişim Tarihi) 21.10.2011.

¹⁵ “Kazakistan’ın Turizm Yasası”, **a.g.e.**

özellikle yurtiçi turizme yönelterek bölgenin doğal ve kültürel yerlerine aşına olurken ulusal turizm işletmelerinin faaliyetlerinden yararlanmasını da teşvik etmektedir. Ayrıca Kazakistan'ın uluslararası insani ilişkilerinin genişletilmesi ve güçlendirilmesidir¹⁶.

Bu Kanunun bölüm başlıkları arasında; genel turizm pozisyonu, turizm sektörü yönetim ve organizasyon prensipleri, turistlerin temel hakları ve görevleri, turizm fonu organizasyonunun faaliyetleri, turistik faaliyet sürecinde KC doğal ve kültürel mirasının korunması, turizm ve kadro, turizm sektöründe Kazakistan'ın uluslararası faaliyetleri, KC Turizm Kanununa yönelik sorumluluk bölümleri ele alınmaktadır¹⁷.

Turizm Fonu Organizasyonu Faaliyetleri bölümünde yer alan 15. Maddeye göre finansal destekleme; devletin doğrudan yatırımları, özel yatırımlar, kredi veren kurumlar ve bankalar tarafından turistik faaliyet kar kesintisi normatifi aracılığıyla, yardım, bağış, hibe ve diğer hayırsever eylemleri amaçlayan işletmeler, kuruluşlar ve bireyler, KC mevzuatında belirtilen kurallar çerçevesinde hareket eden yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmektedir¹⁸.

Yukarıda da belirtildiği gibi, uluslararası turizm belgelerinde yer alan ilkelere dayanarak herbir insanın tatil yapma hakkını savunarak, halklar arasında kültürel ve manevi değişimi, yeni istihdam kaynağı oluşturacak aktivitelerin yaratılması ve sosyal kalkınmayı teşvik eden bu kanunlar çerçevesinde yapılmakta olan çalışmalar İpek yolunun canlanmasına büyük katkılarda bulunmaktadır.

3.2.2. 13 Haziran 2001 Tarihli 211 sayılı ‘Kazakistan Cumhuriyeti Turistik Faaliyetler Mevzuatı’

13 Haziran 2001 tarihli 211 sayılı “KC Turistik Faaliyetler Mevzuatı” değişiklik ve düzeltmelerin yapılması aşamasında 3 Temmuz 1992 tarihli Z9221

¹⁶ Martina, Tsay, **a.g.e.**

¹⁷ <http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=00158&ogl=all>, (Erişim Tarihi) 05.10.2012

¹⁸ Martina, Tsay, **a.g.e.**

sayılı “Turizm Kanununun” yetersiz kaldığı alanlara değinilmiştir¹⁹. Yeni turizm mevzuatının değinildiği başlıca noktalar aşağıda belirtilmiştir:

- Mevcut olan ve gelecekte gerçekleşmesi gözlenmekte olan programların geliştirilmesinde kullanmak için turistik objelerin durumunun periyodik denetlemelerinin izlenmesi gerekmektedir,
- Turistik bölgelere ulaşım sağlayan güzergahların altyapısının inşası ve işletilmesi esnasında modern, çevre dostu ve kaynak tasarrufu sağlayan teknolojilerin kullanılmasını sağlamak ve geliştirmek,
- Doğa koruma özel alanlarında sadece ekoturizmin uygulanmasının mümkün olduğunu özellikle belirtmek gerekmektedir.
- Doğal, yapay ve kültürel kaynakların korunması konusunda sorumlu olan bilimsel araştırma kuruluşları, turizm sektörü yönetici ve çalışanları arasındaki yakın işbirliğine ihtiyaç vardır. Bu durum devlet kanunlarını yürüten üç ana kurumun aralarındaki işbirliği sayesinde gerçekleşebilmektedir; Kazakistan Turizm Kurumu, Kazakistan Cumhuriyeti Çevre Koruma Bakanlığı, Kazakistan Cumhuriyeti Kültür Bakanlığıdır²⁰.

13 Haziran 2001 tarihli 211 sayılı “Kazakistan Cumhuriyeti Turistik Faaliyetler Mevzuatı”, KC ekonomik sektörlerinden biri olarak turizm faaliyetlerinin yasal, ekonomik, sosyal, kurumsal temellerini tanımlar²¹.

Bu mevzuat çerçevesinde turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi, aynı zamanda tarihte önemli yer alan İpek Yolunun tekrar canlanmasına etkilemektedir.

¹⁹ Upravlenie Turizma, Fizicheskoy Kultury i Sporta Akmoliskoy Oblasti, “Zakon O Turistskoy Deyatelnosti v Respublike Kazahstan 13.06.2001 goda N211”, **Vedodmost Parlamenta Respubliki Kazahstan**, Astana, 2001, N 13-14, s. 175.

²⁰Kuratov S., İ.Rudenko, S.Svitelman, Y.Eydinov, “KC Turizm Kanunu”, KC Turistik Etkinlik Kavramı Üzerine Yorum ve Uyarılar, 1, Mart, 2001, <http://www.greensalvation.org/old/Russian/Facts/Laws/tourist.htm>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

²¹ “Normativnaya Baza: Zakon O Turisticheskoy Deyatelnosti v RK”, **Kazahstanskaya Pravda**, 23 Haziran 2001, N149-150.

3.2.3. 15 Temmuz 2011 Tarihli 461-IV Sayılı ‘Kazakistan Cumhuriyeti Turistik Faaliyetleri ile İlgili Kanun Değişikleri’

15 Temmuz 2011 tarihli 461-IV sayılı “Kazakistan Cumhuriyeti Lisans Verme Sistemini Geliştirme” üzerine bazı yasal eylemlerde değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır. Bu esnada 13 Haziran 2001 tarihli 211 sayılı “Kazakistan Cumhuriyeti Turistik Faaliyetler Mevzuatı’na” yapılan değişiklikler eklenmiştir²².

Yeni uygulama ile beraber turistik işletmelerin faaliyetlerinde yapılan değişiklikler ve turizm rehberlik bilgilerinin genel çerçevesinde yapılan değişiklikler eklenmiştir. Kazakistan ekonomisinde turizm sektörüne öncelik tanınmıştır. Fakat turizmin geliştirilebilmesi için yapılması gereken daha pek çok şeyin olduğu bilinmektedir. Turizmi öncelikli olarak ilgilendiren hukuki kanunların eksiklikleri vardır. Bu nedenle iç ve dış faktörler tarafından konunun hassasiyetinin kavranıp gerek turizmin geliştirilmesi ile ilgili yasaların değiştirilmesi veya bunlara eklemeler yapılması esneklik konusu açısından çok önemlidir²³.

3.2.4. Turizm Endüstrisi Komitesi

Kazakistan Cumhuriyeti Sanayi ve Yeni Teknolojiler Bakanlığı Turizm Endüstrisi Komitesi, Kazakistan Cumhuriyeti yasal mevzuatlara bağlı olarak turizm alanında denetim ve uygulama fonksiyonlarını Kazakistan Cumhuriyeti Sanayi ve Yeni Teknolojiler Bakanlığı yetkileri dâhilinde yürütülen aktif bir kuruluştur²⁴.

Başkanlığın amacı doğrultusunda Komitenin başlıca sorumlulukları:

- Turizm faaliyetleri alanında devlet politikalarını oluşturma ve uygulanmasına yardımcı olma;

²² Zarina Sızdıkova, “Zakon RK “O Vnesenii i Dopolnenii v Nekotorye Zakonodatelnye Akty RK po Voprosam Sovershenstvovaniya Razreshitelnoy Sistemi”: İzmeneniya Perechnya Vidov Licenziruyemoy Deyatelnosti, <http://www.gratanet.com/ru/publications/462>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

²³ S.Kuratov, İ.Rudenko, S.Svitelman, Y.Eyidinov, “KC Turizm Kanunu”, KC Turistik Etkinlik Kavramı Üzerine Yorum ve Uyarılar, 1 Mart 2001, <http://www.greensalvation.org/old/Russian/Facts/Laws/tourist.htm>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

²⁴ A.g.e.

- Turizm sektöründe doğrudan yabancı yatırım çekmede ortak politikanın oluşturulmasını ve uygulanmasını sağlama;
- Turistik faaliyetlerin Kazakistan Cumhuriyeti mevzuatı gözetilmesi dahilinde uygulanmasının kontrolünü sağlamaktır.

Turizm faaliyetleri alanında devlet politikasının oluşumu ve uygulanmasında katılım hedeflerine ulaşmak için²⁵:

- Turizm faaliyetleri alanında turizm endüstrisinin sektörel gelişimini sağlayacak devlet planlama ve stratejilerini oluşturur,
- Turistik faaliyet alanında sektörler ve bölgeler arası koordinasyonu sağlama, yurt içi ve yurtdışındaki turizm kurumlarının işbirliğini gerçekleştirir,
- Turizm faaliyetleri alanında eğitim ve uzmanlaşma programları oluşturur,
- Turizm standartlaşma çalışmalarını düzenler,
- Uluslararası turizm piyasasında ulusal tanıtım bilgilerini oluşturur,
- Periyodik olarak turizm endüstrisi için stratejik yönü öngöründe bulunan turizm sektörünün gelişme durumunu izleyen kapsamlı bir analiz gerçekleştirmektedir,
- Konaklama işletmelerinin sınıflandırılma kurallarını oluşturur,
- Turizm faaliyeti alanındaki mevzuat etkilerini özetler ve geliştirmeye yönelik önerilerde bulunur.

Bunun yanı sıra, Kazakistan Turizm Birliği (KTA) vardır. KTA, KC Cumhurbaşkanlığı'nın desteği ile 1999 yılında kurulmuştur. KTA, kar amacı gütmeyen sivil toplum kuruluşu olmakla birlikte bir sektörel dernektir. KTA yapısını, Kazakistan Otel ve Restoranlar Birliği (KAGİR), turistik, sigorta ve havayolu işletmeleri, yükseköğretim kurumları ve medya oluşturmaktadır²⁶.

KTA'nın İlerleme Raporuna göre 2009 yılında yapılan stratejik eylemler arasındaki ilk konu, Hükümet ve Turizm pazarı arasındaki ilişkileri düzenleme

²⁵ A.g.e.

²⁶ Kazakistan Turizm Birliği (KTA), Örgütün Amaç ve Hedefleri, <http://www.kztour-association.com/hta2-1.htm>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

açısından derneğin rolünün güçlendirilmesidir. KTA Turizm ve Spor Bakanlığı tarafından, turizm şirketleri akredite edilmiştir. Turizm yasalarının ve konaklama işletmeleri kurallarının, turizm imajı yaratma faaliyetlerinin yürürlüğe girmesi için kararnamelerin hepsi KTA'nın onayını almak zorundadır. 2009 yılı sonunda KTA'ya dahil olan şirket sayısı 105'e ulaşmıştır. 2010 yılında ise Birliğe dahil olan şirket sayısı 127'ye ulaşmıştır²⁷.

Bunun yanında, Turizm Bilgi Merkezi oluşturulmuştur, Finlandiya ile ortak turizm çalışması kulübü düzenlenmiştir, Kazakistan'da ilk defa turizm sektöründe "Turizm Endüstrisi Mesleki Standartları" düzenlenmiştir. Jambıl Bölgesi için bölgesel turizm planlaması yapılmıştır. KTA'nın önerisi üzerine Kazakistan Cumhuriyeti Vergi Kanununda, turizm işletmeleri menfaatine uygun değişiklikler yapılmıştır. IATA-Kazakistan Konseyi oluşturulmuştur. İlk defa "Turizm Sektöründe En İyi İşletmeler" olimpiyatları gerçekleştirilmiştir²⁸.

Dolayısıyla, turizm endüstrisi komitesinin bu ve benzeri faaliyetleriyle İpek Yolunun canlanmasına büyük katkılar sağlamakta olduğu söylenebilir. Turizm komitesinin başlıca sorumluluklarının arasında yer alan faaliyetler, İpek Yolu üzerindeki ülkelerin ve medeniyetlerin birbirlerini daha derin tanınmasına, ekonomik, ticari, kültürel anlamada modern yaklaşımlar sağlayacağı şüphesizdir.

3.2.5. İpek Yolu Kazakistan Ulusal Şirketleri

27 Şubat 1998 tarihinde Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın 3850 sayılı kararnamesi ile "İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Yerlerin Canlandırılması, Türki Cumhuriyetlerin Kültür Mirasının Korunması ve Turizm Altyapısının Oluşturulması" adlı devlet programı kabul edilmiş ve bu program sayesinde "İpek Yolu Kazakistan" ulusal şirketi kurulmuştur. Bu kararnamede, Milli Eğitim, Kültür, Sağlık, Enerji, Bilim, Sanayi ve Ticaret Bakanlıklarına ayrıca KC Bilimler Akademisine, KC Hükümetine öngörülen şekilde ulusal "İpek Yolu Kazakistan" şirketinin kurulması

²⁷ Şakira Adilbekova, *Otchet o Prodelannoy Rabote KTA za 2009 g.*, s.7, Kazakhstan Tourist Association, 31 Aralık 2009.

²⁸ *Otchet o Prodelannoy Rabote KTA za 2010 God*, 2011, s. 5. 31 Aralık 2010, <http://www.kaztour-association.com/plan/otchet2010.pdf>, (Erişim Tarihi) 21.09.2012

çerçevesinde ortak payda etrafında çalışma süreci kararı alınmıştır. Kararnamenin amacı; turizm kuruluşları ve bireyler arasında etkileşimi sağlamak, tarihi şehirleri canlandırmak amacıyla gerekli bilimsel ve sanayi birliğini sağlamak, Kazakistan turizminin altyapısını geliştirmektir²⁹.

14 Ocak 2008 tarihli 511 sayılı Kazakistan Cumhurbaşkanı Kararında yukarıdaki kararnameye yeni düzenlemeler getirilerek kararnamenin şartları geliştirilmiştir. Bu kararnamenin IV. Bölümünde adı geçen, “Sosyo-Ekonomik ve Hukuki Boyutlar” kısmında, “Turizm Endüstrisinin Kaynaklar Potansiyeli ve Maddi Temeli” başlıklı planlamada, turizm altyapısını geliştirme programı iki aşamalı uygulamadan oluşmaktadır³⁰.

Birinci aşama, tarihi merkezleri kapsayan Almatı, Taraz, Türkistan ana yollarının inşası ve geliştirilmesi ayrıca bu güzergahlar üzerindeki eski ve yeni toplam 88 adet turizm kompleksinin inşası ve iyileştirilmesini içermektedir³¹. Çünkü bu ve benzeri bazı şehirler, bir zamanlar İpek Yolu üzerinde yer almış ve zamanında büyük öneme sahip olmuş tarihi değerlerdir.

Tablo: 17. Tarihi Merkezler ve Turizm Altyapısını Geliştirme Giderleri (Milyon ABD Doları)

Finansman Kaynakları	Toplam	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Devlet Bütçesi	26,9	7,4	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
Yerel Yönetimler Bütçesi	15,0	5,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Yatırımlar (bunun içinde %75 yabancı yatırımlar)	306,4	56,4	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
Toplam	348,3	68,8	55,9	55,9	55,9	55,9	55,9

²⁹ 19 Mart 1998 Tarihli KC Başbakanı Kararı, http://adilet.minjust.kz/rus/docs/R980000054_, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

³⁰ Şakira Adilbekova, *Otchet o Prodelannoy Rabote KTA za 2009 God.*, s. 6, Kazakhstan Tourist Association, 31.12.2009.

³¹ A.g.e., s.7

Kaynak: KC Yasal Eylemler Veritabanı,
http://adilet.minjust.kz/rus/docs/U980003859_, (Erişim Tarihi) 05.10.2012

Tablo 18’de, 1998-2003 yılları arasında mevcut program için yapılmış harcamalar toplamı 348,3 milyon ABD dolarıdır. Bu rakamın 26,9 milyon ABD dolarlık bölümü Devlet Bütçesinden, 15 milyon ABD dolarlık bölümü Yerel Yönetimler Bütçesinden, en büyük payı oluşturan 306,4 milyon ABD dolarlık bölümü ise % 75’ini yabancı yatırımcıların yanında muhtelif yatırım şirketleri de oluşturmuştur.

Böylece, bu yatırımlar sayesinde İpek Yolu üzerindeki tarihi yerlerin canlandırılması, kültürel mirasımızın korunması ve turizm altyapısının geliştirilmesi için kurulan “İpek Yolu Kazakistan” ulusal şirketinin önemi büyüktür.

3.3. İPEK YOLU ÇERÇEVESİNDE BAŞLATILAN VE DEVAM

ETMEKTE OLAN BAZI ÖNEMLİ PROJELER

1993 yılında Dünya Turizm Örgütü’nün kabul ettiği “İpek Yolu Turizmi Konsepti” turizm alanında gelişmeye umut vermiştir. Dolayısıyla, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Çin Halk Cumhuriyeti, BM’in Kalkınma Programı olan “İpek Yolu Bölgesel İşbirliği” projesine katılmışlardır. Programın amacı, bölgenin ekonomik kalkınmasıyla birlikte İpek Yolu ve bölgesel sürdürülebilir turizmin gelişmesini sağlamaktır³².

Proje çerçevesinde yapılacak faaliyetler; özel sektörün katılımı ile İpek Yolu güzergâhlarındaki yöre ve merkezlerde turistik hizmet kalitesinin artırılmasını ve doğa ile tarihi eserlerin korunmasını içermekte olup bu konuda başarılı olanlara, “BM İpek Yolu Şehri” unvanı verilmesi planlanmıştır. Bu sayede Orta Asya Cumhuriyetleri’nin, gerekli çabayı gösterdikleri takdirde hem bölgesel hem de ülke içi turizm büyük bir ivme kazanacaktır.

³²UNDP. Shelkoviy Put: Uskorenie Potensiala V Tselyah Regionalnogo Sotrudnichestva I Razvitiya, 2000, s. 5.

Kazakistan'ın Turizmi Geliştirme Programı çerçevesinde aşağıdaki projeler öncelikli olarak belirlenmiştir³³:

- Almatı ve Batı Kazakistan bölgesinde kış turizmine yönelik alt ve üst yatırımlar;
- Astana, Aktau, Ufa, Ust-Kamenogorsk, Kokşetau, Uralsk şehirlerinde 3 yıldızlı oteller zincirinin geliştirilmesi;
- Akmola bölgesinde Burabay Milli Park çerçevesinde ekoturizm için gerekli yatırımlar;
- Yine bu bölgede Şuçinsk – Burabay tatil alanının oluşturulması, rekreasyon, dinlenme ve golf turizmi için yatırımlar;
- Balhaş gölünün etrafında Balhaş-Nursoya uluslararası dinlenme merkezinin oluşturulması;
- Baykonur şehrinde, Space World uzay turizmi merkezinin ve İpek Yolu köyünün oluşturulması;
- Kızılorda bölgesinde Korkıt-Ata köyünde kültürel ve ekoturizme cevap verecek ve Kambaz Gölü etrafında iç turizme yönelik yatırımlar;
- Güney Kazakistan bölgesinde yer alan Türkistan ve Otrar'da büyük İpek Yolu merkezleri için yatırım projeleri;
- Atırau bölgesi Sarayışık tarihi şehirde rekreasyon ve tarih turizmine yönelik yatırımlar;
- Batı Kazakistan bölgesinde Alaköl ve Markaköl gölleri ve Buhtarma su barajı etrafının turizm amaçlı geliştirilmesi vb.

Tüm bunlarla birlikte, Turizm Geliştirme Programı'nda Kazakistan'ın turistik ürünlerinin tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin artırılması, kalifiye personel yetiştirilmesi ve geliştirilmesi, enformasyon faaliyetlerinin yürütülmesi, çocuk ve gençlik turizmini destekleyen politikalar öngörülmüştür.

Bunun yanı sıra:

³³ Ukaz Prezidenta RK, a.g.e.

- Günümüzde “KOICA” Uluslararası Kore İşbirliği Ajansı’nın desteği ile Kazakistan’daki İpek Yolu üzerindeki şehirlerinin turizmini canlandırma çalışmaları yürütülmektedir³⁴;
- “İpek Yolu İncisi Projesinin” 1. aşaması çerçevesinde 2002 yılından beri Almaty – Taraz – Şimkent – Taşkent – Samarkand – Urgenç – Bişkek – Ribaçye - Almatı uluslararası yolunda özel tren seferlerinin düzenlenmesi gerçekleştirilmektedir. Projenin ikinci aşamasında tren seferleri, Tegeran’a kadar ve üçüncü aşamasına göre Pekin’e kadar uzamaktadır³⁵;
- Almatı bölgesinin Kapçağay şehrinde Las-Vegas ve Disney Land parklarının inşa projeleri başlatılma aşamasındadır³⁶ Kazakistan’ın “Las Vegas’ı” olacağı belirtilen bu eğlenc şehir projesi 7 lüks otelin, kumarhanelerin ve her türlü eğlence aktivitesine olanak verecek tesislerin yapılmasını kapsamaktadır. Bu proje inşaatı Türkiye yatırımcılarına teslim edilmiş ve bugüne kadar bir Türk inşaat firması tarafından yapımı gerçekleştirilecek en büyük projedir³⁷;
- “Jana İle” isimli uluslararası turistik merkezin geliştirme genel projesi tasarlanmıştır. Bu projeye göre “Jana İle” merkezinin yaratılması iki aşamada gerçekleştirilecektir. İnşaatın birinci aşamasında 2012 yılına kadar kurulacak olan tesisler - 3 500 hektar’dır. Bir sonraki aşama ise, 2020 yılına kadar yapılacak olan binalardır. “Jana İle” projesinin hayata dönüştürmesi için 2008 yılında “Eighth Wonder International Limited” isimli uluslararası şirket ile anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmaya göre projenin yürütülmesi ve gerçekleştirilmesi amacı ile master planı yapılmıştır³⁸;
- 2008 yılında Cumhurbaşkanının Kararnamesine göre, Shuchinsk-Borovskoy dinlenme ve tatil yerlerinde 370 hektarlık “Burabay” isimli ekonomik alanı oluşturulmuştur. “Burabay” uluslararası turistik merkezinin geliştirme master planı yapılmış ve yetkili (operatör) firma atanmıştır;
- Mangistau bölgesinde iş turizminin geliştirilmesi ve desteklenmesi amacı ile “Aktau-city” projesinin gerçekleştirilmesi başlatılmıştır. Birleşik Arap

³⁴Kairat Uskenbayev, ‘Maliy Bisnes Prirastay Turizmom’, **Kazaxstanskaya Pravda**, No.56, 2008, s.

4.

³⁵ Ukaz Prezidenta RK, **a.g.e.**

³⁶ **A.e.**

³⁷ <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=5577489>

³⁸ Uskenbayev, **a.g.m.**, s. 3.

Devletlerinin ve Avrupa Birliği ülkelerinin mimarlık harikaları örnek alınmıştır. “Millenium Development”, “KazEmirAktau”, “KazEmirDevelopmentAlmaty” ve “HatibAndAlami” şirketleri altyapı geliştirme ve “Aktau-city”yi uluslararası turistik merkezine dönüştürme ile ilgili master planlarını sunmuşlardır. Ayrıca, bu bölgede 2015 yılında “Kenderli” turistik merkezinin kuruluş projesi onaylanmıştır³⁹;

- “Kazakistan, Dünya Birinci Uzak Limanı” proje çerçevesinde Baykonur şehrinin yakınlarında turistik, eğlence tesislerinin, ayrıca uzay müzesinin, uçuşları kontrol merkezinin ve alışveriş merkezinin kurulması planlanmaktadır⁴⁰.

Buraya kadar İpek Yolu programı çerçevesinde Kazakistanda başlatılmış ve devam etmekte olan çalışmalara kısaca değinilmiştir. Çalışmamızın devamında ise ülkede ve uluslar arası piyasada uluslararası seviyede başlatılmış ve devam etmekte olan bazı önemli projelere yer verilmektedir.

3.3.1. KENDERLİ Projesi

Kenderli tatil ve dinlenme projesi Hazar denizi kıyısında Mangıstau Eyaletinin Aktau şehrinde gerçekleştirilmesi planlanmış bir projedir. Bu bölgenin seçilmesinin nedeni ya da bu bölgenin özelliği, Hazar denizinin doğusunda, ülkenin Atırau, Aktau bölgesinin ve Türkmenistan, Azerbaycan ülkelerinin sınırında yer almaktadır. Mangıstau Eyaletinin merkezi deniz kıyısında yerleşen Aktau şehridir. Ayrıca, M.Ö.binyıl öncesi Horezm, Hiva’dan itibaren Avrupa ve Ortadoğu’ya giden Büyük İpek Yolunun kesiştiği tarihi yoldur⁴¹.

Bölgenin turistik cazibesini geliştirmedeki bir öncelik Hazar Denizi üzerinde kruvaziyer ve plaj turizmini geliştirmektir. Bu projenin gerçekleştirilmesi için ülkede Hazar Denizi boyunca Aktau (Kazakistan) – Astrahan (Rusya) – Mahaçkale (Dağıstan) – Bakü (Azerbaycan) – Anzali (İran) – Türkmenbaşı (Türkmenistan) –

³⁹ Uskenbayev, a.g.m., s. 3-4.

⁴⁰ ‘Gosudarstvennaya Programma Razvitiya turizma v Respublike Kazakistan na 2007-2011 godi’, Astana, s. 7-8.

⁴¹ Mangıstau Oblısı, http://kk.wikipedia.org/wiki/Маңғыстау_облысы, Son güncelleme: 03 Ocak 2013.

Aktau uluslararası bir seyir hazırlanması için gereken şartlar oluşturulmaktadır. Devlet turizm geliştirme programında Mangıstau Eyaletinde plaj turizminin geliştirilmesi konusu öncelikli konuların başında yer almaktadır.

Tablo: 18. Uluslararası “Kenderli” Tatil ve Dinlenme Projesi 2012-2015

Proje Bilgileri	
Projenin amacı⁴²:	Sabit turizmin gelişmesini sağlamak, turistik hizmetleri geliştirmek, rekabet gücüne sahip olan turizm sanayisini oluşturmak vs
Önerilen bölgesel yerleşim:	Mangıstau Eyaleti
Proje Maliyeti:	\$ 2,3 milyon (ABD)
Proje Kapasitesi:	23 otel ve 4 000 villa (22 000 yatak kapasitesi üzerine)
Turist Akışı Beklentisi:	500 000 (senede)
Bunların İçinde:	Rusya’dan %50 Kazakistan’dan %30 Diğer ülkelerden %20 Avrupa ve Körfez ülkeleri ⁴³
Yerleşke Planlaması:	15 000 işçi yerleşkesi ve 60 000 nüfuslu köy yerleşkesi

Kaynak: “Программа развития международного курорта «КЕНДЕРЛИ» на 2012 – 2015 годы”, г. Астана, 2012 год.

‘2012-2015 yıllar arası ‘Kenderli’ uluslararası tatil merkezinin geliştirme programı’, Astana, 2012.<http://www.aef.kz/upload/iblock/dd2/Asanbayeva.pdf>.

Kenderli projesi, dünyada ilk ve uygulamada sürdürülebilir kalkınmayı hedefleyen bir projedir. Sürdürülebilir kalkınmayı hedefleyen bu projenin stratejisi⁴⁴:

- Projenin bozulmamış doğada alternatif enerji kaynakları uygulayarak

⁴² Kenderli Uluslar Arası Sanatoryumun İnşaatı, Güncelleme: 04/01/2013 09:59:48, <http://www.invest.gov.kz/?option=content&itemid=243>

⁴³ Курорт «Кендерли» в Актау ожидает наплыва 500 тыс туристов, Çevrimiçi: 25 Nisan, 2012, 06:07. <http://news.mail.ru/inworld/kazakhstan/economics/8757830/>

⁴⁴ “Programma razvitia mejdunarodnogo kurorta Kenderli na 2012 – 2015 Godı”, Astana 2012.. <http://www.aef.kz/upload/iblock/dd2/Asanbayeva.pdf>.

geliştirilmesi;

- Doğa koruma mevzuatına konu olan veya alanı çekici kılan özel kıyı peyzajının veya habitatlarının korunması ve geliştirilmesi;
- Ekonominin turizm sektörü ile aralarında bağlar bulunan bölgeye özel sektörlerinin gelişmesi (örneğin, doğa, turizm, kültür, sanat, mutfak vs);
- Turizm yatırımlarından elde edilecek gelirin azami derecede artırılması;
- Bölgede kendiliğinden gelişen kültürel yapıya izin verilmesi vs.

3.3.2. BAYKONUR Projesi

Kazakistan, 2007-2011 Devlet Turizm Kalkınma Programında “Kazakistan, Gezegenin İlk Uzak Noktası” projesini planlamıştır. Amaç Baykonur kentinde uzak turizminin gelişimini sağlamaktır. Projenin uygulanması son teknolojiler kullanılarak, Baykonur kenti yakınındaki turistik kompleksin yapımını içermektedir. Baykonur eskiden İpek Yolu üzerinde olduğu nedeniyle şimdi de İpek Yolu canlanmasında büyük rol oynuyor.

Dünyada ilk uzak üssü olarak bilinen Baykonur uzak üssü, Kazakistan’ın güney-batı bölgesinin Sırdarya nehri kıyısında, Kızılorda Eyaletine bağlı Karmakşı bölgesinde 12 Ocak 1955’te kurulmuştur. Baykonur’un insan ve uzak araştırmalar tarihindeki önemli olayları, ilk uzak aracının (04.10.1957), Ay’a gönderilen ilk Layka köpeğinin (3.11.1957), ilk insan Yuri Gagarin’in (12.04.1961) ve bizim için önemli olan Türk halklarından ilk Kazak astronotu Toktar Aubakirov’ un bu uzak üssünden uzaya fırlatılmasıdır. “Kainatın kıyısı da vatanımızın kutsal yeri” diyen Ruslar “kutsal yerlerine” de ilk olarak Baykonur uzak üssünden gitmişlerdi. Bununla birlikte birçok yabancı ülkelerin astronotları, ilk uzak turisti Dennis Tito da Baykonur’dan uzaya gönderilmişti⁴⁵.

Dünyada aktif çalışan 15 uzak üssünün içindeki en büyüğü sayılan Baykonur uzak üssü, hala astronotların uzaya en çok gönderildiği uzak üssülerinin lideri durumundadır. Aşağı yukarı astronotların çoğunluğu Baykonur’dan gönderilmiştir. Baykonur uzak üssü bu güne kadar 1145 taşıyıcı roket, 1181 uzak aracı ve 100

⁴⁵ Baykonur, http://kk.wikipedia.org/wiki/Байқоңыр_космодромы, 02 Temmuz 2012.

kıtalararası balistik füzenin uzaya gönderilmesiyle ünlüdür. Bununla birlikte roketlerin 40 tipi ile 80’den fazla uzay aracının değişik tipleri denenmiştir⁴⁶.

Baykonur’dan, günümüze kadar yaklaşık 1100 kadar fırlatma yapılmıştır. 1980 - 1990 arasında Mir Uzay Programını destekleyen üs, Columbia felaketinden sonar Amerika Birleşik Devletleri’nin uzay mekiği programın, programına ara vermesi ile Uluslararası Uzay İstasyonu’nun tek destekleyici üssü haline gelmiştir⁴⁷.

Baykonur uzay üssü, dünyada eşi olmayan teknik donanıma sahip komplekstir. Uzay üssünün toplam alanı 6717 kilometre karedir. Baykonur üzerinden geçen güzergahlar Rusya ve diğer komşu devletler topraklarına binlerce kilometre uzanmaktadır. Dünyanın ilk yapay Yer uydusu ve ilk Güneş, Ay, Venüs uyduları Baykonur’dan uçurulmuştur ve insanoğlunun ilk defa uzaya uçuş gerçekleştirdiği yer Baykonur’dur.

Kazakistan Cumhuriyeti Turizm ve Spor Bakanlığı tarafından desteklenen bu projede Kızılorda, Atırau ve Baykonur bölgelerine odaklanılmıştır. Bu bölgelerin seçilmesi için temel kriter “Batı Avrupa – Batı Çin” uluslar arası İpek Yolu transit koridorunun güzergahında bulunmasıdır.

Eşsiz rekabet önceliği olan dünyada en büyük “Baykonur” uzay kompleksine sahip olan Kazakistan, 2020 yılına kadar önde gelen dünya uzay ülkelerinin arasında gereken tüm önkoşullarına sahiptir. Bu proje şu anda öncelik tanıtılan ve temel projedir. Planlanan faaliyetlerin uygulanması Kazakistan’ın turizm ürününü dünya turizm pazarına çıkaracağı ve ülkenin turistik, ekonomik ve diğer noktaları üzerinde olumlu etki sağlayacağı beklenmektedir⁴⁸.

“Baykonur” kompleksi sınırlarında şunlar yer almaktadır⁴⁹:

- “Proton”, “Soyuz”, “Zenit”, “Dnepr” uzay füze kompleksleri;

⁴⁶ <http://www.turkbilim.org/uzay/uzaya-giden-anayol-baykonur-uzay-ussu-2.html>, t.y.

⁴⁷ Baikonur, Encyclopedia Astronautica, astronautix.com. Erişim tarihi: 19 Ekim 2012.

⁴⁸ Uzay Çalışmaları, <http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=6&itemid=102&lang=tr>, Güncelleme: 04/01/2013 09:59:48.

⁴⁹ Uzay Çalışmaları, a.g.s.

- Uzay iletişimi yönetimi yer kompleksi;
- Yeryüzü uzaktan algılama uydularından uzay bilgileri üç kabul Merkezini içeren Ulusal uzay gözetim sisteminin temel elementleri;
- Kozmik ışınlar santralleri, bilimsel laboratuvar, gökbilimsel gözlem evlerini içeren bilimsel-teknoloji alt yapılarının ana elemanları vs.

Günümüzde Kazakistan’da uzay hizmetleri, tam olarak uzay bağlantı sistemleri, yüksek hassasiyetli uydu syrüsefer sistemleri hizmetlerinde ihtiyaç duyulmaktadır. Kazakistan uzay sektörünün ana hedefi, ülkenin endüstriyel-yenilikçi gelişmesinin hızlanmasına, ulusal güvenlik ve savunmanın güçlendirmesine, bilim ve yüksek teknolojinin gelişmesine yardımcı olan eksiksiz uzay sektörünün ekomonîğın yüksek teknoloji sektörü olarak yapılması.

Kazakistan’ın ulusal uzay projeleri şunlardır;

- Rusya-Kazakistan’ın ortak “Bayterek” Projesidir. İşbu proje çerçevesinde birkaç yıl sonra zamanla ekolojik tehlikeli olan “Proton” taşıyıcının yerini alacak yeni etkili “Angara” taşıyıcı roketi Baykonur’dan atılacaktır;
- Bunun yanı sıra, MKS gemisinde bilimsel araştırmalar ve deneyleri gerçekleştirme Kompleks programının gerçekleştirilmesi;
- Hedef uzay bağlantı sistemleri, seyrüsefer, onlının merkezinde gösterilen uzay hizmetleri, yer uzay alt yapının yapımı ve uzay sektörü için profesyonel personelin oluşturulması;
- Baykonur’da kendine ait uzay tekniği özel proje-teknoloji bürosu ve montaj-deneme kompleksinin organizasyonu kapsamaktadır.

Uluslararası uzay gözlem evinin yapımında morötesi diyapazonunda çalışacak uzay aygıtı, gözlem evinin Dünyadan 1,5 mln km uzaklığa atılması ve uluslararası kooperotifte inşaatı yer almaktadır. Bu Proje’ye Rusya dahil olmak üzere 16 ülke katılmaktadır⁵⁰.

⁵⁰ Uzay Çalışmaları, a.g.s.

3.3.3. TRACECA Projesi

Orta Asya Cumhuriyetleri pazar ekonomisine geçiş sürecinin sancıları ve sorunlarını yavaş yavaş atlatmakta olup, ülkelerin ve bölgenin gelişmesini amaçlayan çeşitli uluslararası işbirliklerine gitmektedirler. Bunlardan biri, bölgenin coğrafi izolasyonunu ortadan kaldıracak ve dış dünya ile entegrasyonunu hızlandıracak olan TRACECA Projesi'dir⁵¹.

TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia - (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru), Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Orta Asya cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ağırlıklı olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerini kapsayan bir Doğu – Batı Koridorudur. TRACECA, uluslararası kuruluşlardan büyük mali ve teknik destek alan Avrasya bölgesi ulaşım koridoruyla ilgili tek projedir. Avrupa Birliği'nin yeni bağımsız devletlere yönelik politikasının temel taşlarından biri olan TRACECA programı, "21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi" olarak adlandırılmaktadır⁵².

Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olan TRACECA, Doğu Avrupa'dan başlayıp (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna), Türkiye'ye uzanmaktadır. Karadeniz üzerinden Gürcistan'daki Poti ve Batum limanlarına ulaşp, Güney Kafkasya ulaştırma ağları ile bölgeyi kara yolundan Türkiye'ye bağlamaktadır. TRACECA, Azerbaycan üzerinden Hazar feribotları (Bakü-Türkmenbaşı, Bakü-Aktau) ile Orta Asya devletleri Türkmenistan ve Kazakistan'a demiryolu ağları ile ulaşmaktadır. Bu ülkelerin ulaştırma ağları Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Çin ve Afganistan sınırına dayanmaktadır. Avrupa'ya alternatif ulaşım hattı sunması nedeniyle stratejik önemi bulunan TRACECA, ayrıca, Orta Asya ülkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını sağlayıp, tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline gelmesine zemin hazırlamaktadır. Tarihi "İpek Yolu"nu demiryolu ağlarında yeniden canlandıracağı için "İpek Demiryolu" olarak nitelenen proje, batıda boğaz geçişli Marmara demiryolu tüneliyle Avrupa demiryolu ağına, doğuda da Kazakistan ve Çin demiryolu hatlarına bağlanacaktır. En geç üç yıl

⁵¹ <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>

⁵² <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>, 22 July, 2010.

içinde 400 milyon dolar harcanarak gerçekleştirilecek proje tamamlandığında, İngiltere’den hareket eden bir trenin kesintisiz bir biçimde Çin’e kadar gidebilmesi öngörülmektedir. Avrupa Birliği, projenin hayata geçirilmesi yönünde mali anlamda da desteğini sürdürmektedir. Böylece Avrupa’yla Orta Asya arasındaki yük taşımacılığının büyük oranda demiryoluna kaydırılması hedeflenmektedir⁵³.

TRACECA (Transport Corridore Europe-Caucasus-Asia) Projesi 1993 Mayıs’ında Brüksel’de Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin katılımıyla gerçekleştirilerek AB konferansında belirlenmiştir. 1995 yılında da BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı’nda CAETTTI (Central Asian External Trade and Transit Transport Initiative) programı kabul edilmiştir⁵⁴.

2000 yılında ise, Temel Anlaşmanın (MLA) hükümlerini uygulamak ve tamamlamak için TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (IGC), 2001 yılında ise IGC’nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği (PS) Azerbaycan /Bakü’de kurulmuştur. Daimi Sekreterliğin her üye ülkede Daimi temsilcileri (Ulusal Sekreterlikler) bulunmaktadır⁵⁵.

TRACECA’nın amaçları, Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi bölgesi ve Asya’da ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimine yardım etmek, uluslararası karayolu, demiryolu ve denizcilik pazarına girişi garantilemek, trafik güvenliğini, kargo önemiyetini ve çevresel korunmayı garanti etmek, ulaştırma alanında ulaştırma politikalarını ve yasal yapıyı uyumlaştırmak, ulaştırma işlemleri arasında eşit rekabet oluşturmak şeklinde belirlenmiştir⁵⁶.

TRACECA Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları projesi kapsamında “TRACECA’nın Çin Sınırından Kazakistan’la başlayıp, Türkiye ile Avrupa Sınırında son bulacak güzergâhta çalışacak olan ve “İpek Rüzgarı Blok Tren Projesi” olarak adlandırılan projenin amacı, kapıdan kapıya yapılan yük trafiğinin Avrupa-Kafkasya-

⁵³ <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>, 22 July, 2010.

⁵⁴ Kaiser, M., “Evraziya: Sotsialnaya Realnost ili Mif?”, **Jurnal Sotsiologii i Sotsialnoy Antropologii**, Sayı:4, 2002, s.46.

⁵⁵ TRACECA - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru, <http://www.traceca.org.tr/>

⁵⁶ <http://www.traceca-org.org/ru/strany/>, 02 February, 2012.

Asya koridoruna kaydırılması amacıyla gelişmiş elektronik altyapı ile bilgi alışverişi yapılması ve hızlı taşımalık blok tren rotasının oluşturulmasını kapsamaktadır. Bu proje ile gümrük ve sınır geçişleri prosedürleri kolaylaştırılacak, transit ve yolculuk süresi azalacak ve çevre üzerindeki olumsuz etkiler azalacaktır⁵⁷.

Kazakistan Ulusal Sekreteri Saduov, Türkiye'nin katkıları ile bu projenin 2016 yılı sonuna kadar tamamlanabileceğini ve ayrıca konu ile ilgili olarak önümüzdeki günlerde daha teknik toplantıların yapılacağını ifade belirtmiştir⁵⁸.

Projenin tamamlanmasıyla Orta Asya Cumhuriyetleri, Avrupa ve Asya-Pasifik Bölgesi'ne doğrudan bağlanacak olup mevcut TransSib demir yoluna alternatif bulacaktır⁵⁹.

Aşağıdaki tabloda TRACECA ve TransSib güzergâhlarının özellikleri verilmektedir.

Tablo: 19. TRACECA ve TransSib Güzergâhları

TransSib Demiryolu Güzergahı (km)	TRACECA Demiryolu Güzergahı (km)
Tiyantszin – Pekin – Novosibirsk – Almatı – Taşkent = 12469	Tiyantsin – Urumçi – Drujba-Almatı- Taşkent-Seraks- İstanbul= 11180
Lyanyungan – Pekin – Nauşki – Novosibirsk – Almatı – Taşkent – Seraks – İstanbul = 13360	Lyanyungan – Lançjou – Urumçi-Drujba- Almatı- Taşkent – Seraks- İstanbul = 11010
Şahghay – Pekin – Nauşki – Novosibirsk – Almatı – Taşkent – Seraks – İstanbul=13780	Şanghay – Lançjou – Urumçi- Drujba – Almatı – Taşkent – Seraks – İstanbul= 11460
Hong-Kong – Novosibirsk – Almatı – Taşkent – Seraks – İstanbul= 15615	Hong – Kong – Uhan – Lançjou – Urumçi- Drujba – Almatı – Taşkent- Seraks – İstanbul= 12070
Yokogama – Lyanuyngan – Pekin – Nauşki – Novosibirsk – Almatı – Taşkent – Seraks – İstanbul =15460	Yokogama- Lyanyungan – Lançjou – Urumçi – Drujba – Almatı – Taşkent – Seraks – İstanbul= 13110

⁵⁷ <http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/41326/baris-tozar-jolistik-us-kazakistan-binali-yildirim-denizhaberajansi.html>, 06 Nisan 2012 /.

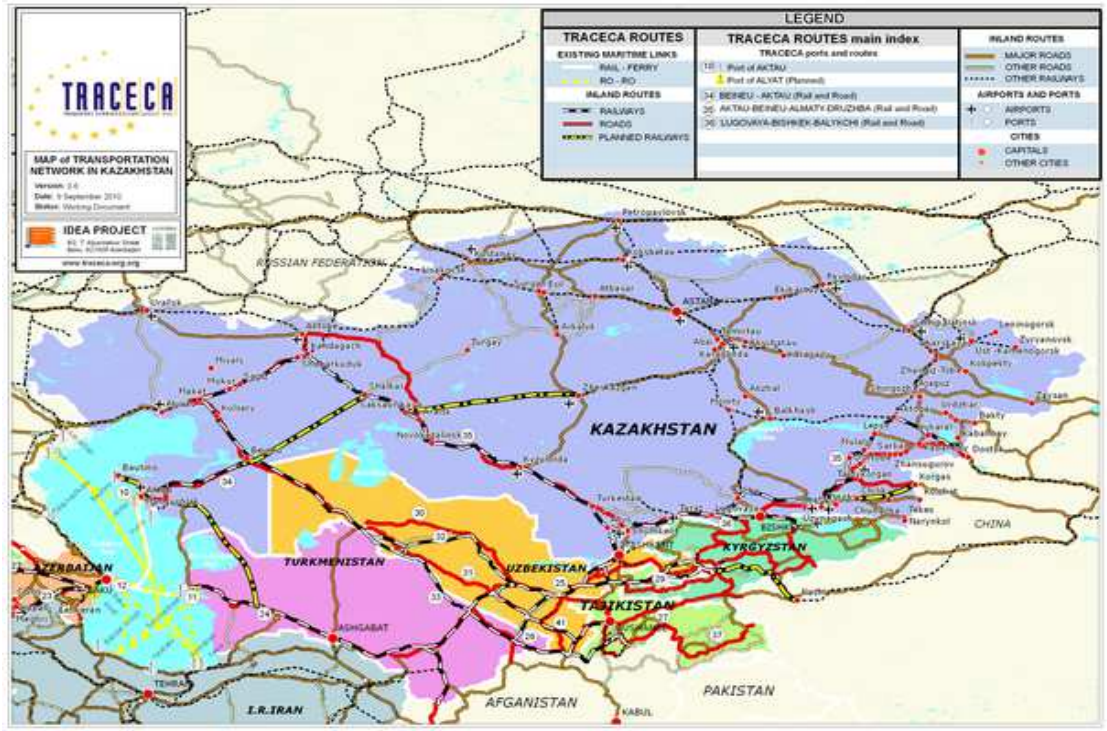
⁵⁸ İpek Yolu Rüzgarı Projesi start alıyor, 06 Nisan 2012.

<http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/41326/baris-tozar-jolistik-us-kazakistan-binali-yildirim-denizhaberajansi.html>.

⁵⁹ 21. Yüzyılda Büyük İpek Yolu, <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke/>, 09 Ağustos 2010.

Kaynak: Zhukov S.V., Reznikova O.B., Central Asia in Socio-Economic Structures of The Modern World, Moskova, 2001, s.444.

Şekil: 12. TACECA Projesi Haritası ve Kazakistan



Kaynak: <http://www.traceca-org.org/ru/strany/kazakhstan/map/>

Görüldüğü gibi, TRACECA Projesi'nin güzergâhlarına, Orta Asya ülkelerinin ulaştırma alanındaki gelişme stratejileri de uyum sağlamaktadır. Ülke, Asya Kalkınma Bankası'nın desteği ile bölgede, özellikle demir yolu ağını geliştirme faaliyetleri yürütmektedir.

Kısaca bu proje, İpek Yolunun yeniden canlandırılması amacıyla çok modlu ulaşım için şekillendirilen ve geliştirilen bir doğu-batı koridoru ve çok yönlü çabaların ürünüdür denilebilir. Artık, dünya ekonomisinin gelişiminin ana yönlerine ilişkin analizlerden anlaşılacağı üzere, 21. yüzyılın önemli finans, mal ve bilgi akışı ABD-Avrupa-Asya üçgeni üzerinde yoğunlaşmaktadır.

3.3.4. BTK İPEK DEMİRYOLU Projesi

Uluslararası piyasalarda artan rekabet, üretilen malların küresel piyasalara cazip fiyatlarla, zamanında ulaşımını gerektirmektedir. Bu açıdan bakıldığında günümüz ekonomilerinde “taşıma sektörünün”, üretim sektörü kadar önemli bir paya sahip olduğunu söylemek yerindedir.

Bu konu bağlamında BTK (Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı) projesi hızla ilerlemektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi, uzun yıllardan bu yana gündemde bulunan bir demiryolu projesidir. İsmi Demir İpek Yolu olarak ta adlandırılır⁶⁰.

Türkiye’nin Azerbaycan ve Türk Cumhuriyetleri ile doğrudan bağlantısını sağlayacak olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu projesi ile ilgili 7 Şubat 2007 tarihinde Gürcistan’ın başkenti Tiflis’te Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında bir çerçeve anlaşma imzalanmıştır. Proje kapsamında Kars-Ahılkekek arasındaki 105 km’lik hattın altyapısı ve çift hatta göre inşa edilecek olup, üst yapısı ise tek hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak inşa edilecektir. Ahılkekek-Marabda-Tiflis arasındaki 176 km’lik mevcut tek hattın ise rehabilitasyonunun yapılması planlanmaktadır⁶¹.

Türkiye’nin Azerbaycan-Ermenistan Savaşı sırasında Ermenistan sınır kapılarını 1993’te kapatması, Ermenistan üzerinden demiryolu ile eski Sovyet Cumhuriyetlerine bağlanan Türkiye’nin doğrudan demiryolu bağlantısının kesilmesine yol açmıştır. Bu nedenle, Avrupa-Asya demiryolu ağı halen kullanılamamaktadır. Dolayısıyla Türkiye, Ermenistan’dan Gürcistan’a; Gürcistan üzerinden Rusya Federasyonu ve Azerbaycan’a; Rusya ve Azerbaycan üzerinden Ukrayna’ya, Orta Asya’ya ve Çin’e bu yollar üzerinden ulaşamaz hale gelmiştir. Bugün Türkiye ile Orta Asya ve Çin arasında demiryolu taşımacılığı İran üzerinden gerçekleşmektedir. Türkiye-Ermenistan sınırının kapalı olmasından dolayı doğu-batı koridorunu oluşturan Avrupa-Asya demiryolu ağını kullanamayan Ermenistan ise demiryolu ile dünyaya açılmasını sadece İran üzerinden gerçekleştirmek zorunda

⁶⁰ Kars-Ahılkekek-Tiflis-Bakü DemirYolu Projesi, <http://www.rayhaber.com/kars-ahilkekek-tiflis-baku-demiryolu-projesi/>, 06/01/2012.

⁶¹ Kars-Ahılkekek-Tiflis-Bakü DemirYolu Projesi, a.g.s.

kalmaktadır. Çünkü Ermenistan, 1992 Abhaz-Gürcü Savaşı'ndan beri kapalı olan kuzey-güney koridorunu oluşturan Rusya Federasyonu-Abhazya-Gürcistan-Ermenistan güzergâhını da kullanamamaktadır⁶².

Şekil: 13. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesinin Haritası



Kaynak: <http://media.haberrus.com/images/eurasia/09-08/btk-demiryolu.jpg>

Şekilde kırmızı sınır çizgizinden de görüldüğü gibi, Türkiye-Ermenistan sınır kapısı açılrsa bile Türkiye, Kafkasya ve Orta Asya ile demiryolu bağlantısının sadece Ermenistan'dan geçmesini güvenli bulmamaktadır. Dolayısıyla, Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısı kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmak amacını taşımaktadır. Gürcistan'da, Tiflis'ten Ahılkelek'e kadar Sovyetler Birliği döneminden kalma halen kullanımda olan bir demiryolu bulunmaktadır. Kars ile Ahılkelek arasında demiryolu inşası ile Türkiye, Tiflis'e ve oradan da Bakü'ye ve Güney Kafkasya'ya bağlanma olanağına kavuşacaktır. Böylece Türkiye'nin Sovyetler Birliği döneminden kalma, Ermenistan'dan geçen Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis demiryolu güzergâhına olan ihtiyacı ortadan kalkacaktır⁶³.

⁶² Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü DemirYolu Projesi, a.g.s.

⁶³ Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü DemirYolu Projesi, a.g.s.

Projenin amacı, Gürcistan, Azerbaycan, Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki kesintisiz demiryolu bağlantısını sağlayarak tarihi İpek Yolunun canlandırılması suretiyle Londra'dan Çin'e kadar kesintisiz demiryolu ulaşımın sağlanması ve bu şekilde ülkelerarası ekonomik ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesidir.

Kazakistan'ın projeye dahil olması ise, Çin'in Avrupa'ya taşımacılığı açısından çok önemlidir. Kazakistan'ın BTK'ye destek vermesi demiryolunun ekonomikliğini artıracaktır. Böylece, projeye ilgi duyan Çin'in de, Rus topraklarını kullanmadan mallarını Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırması mümkün olabilecektir. Bu durumda BTK Demiryolu gerçekten Demir İpek Yolu'na dönüşecektir. Kafkaslardaki son gelişmeler bu projeyi etkilememekte, proje planlandığı gibi devam etmektedir⁶⁴.

Demiryolu hattı projesinin bir diğer bağlantısının da Çin'den Kazakistan'a uzanacak demiryolu hattının Hazar Denizi'nin doğusundaki Aktau Limanı ve Bakü arasında feribot tren taşımacılığıyla birlikte birbirine bağlanması planıdır. Böylece Avrupa'yla Orta Asya arasındaki yük taşımacılığının büyük oranda demiryoluna kaydırılması hedeflenmektedir⁶⁵.

Batı Kazakistan'daki Aktau Limanı'nı Çin'le birleştiren Dostuk- Aktau demiryolu da tamamlandıktan sonra, bu hat üzerinden Kafkaslara ve Avrupa'ya, Kazakistan ve Çin yüklerinin taşınması sağlanacaktır. Bu nedenle, projeye ilgi duyan Pekin de, Rus topraklarını by-pass ederek mallarını Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması planlanmaktadır. Bu durumda BTK Demiryolu gerçekten 'Demir İpek Yolu'na dönüşmüş olacaktır⁶⁶. Ayrıca, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile Türk Cumhuriyeti ülkelerine gidip gelme, turist getirme yönünden de çok büyük önem taşımaktadır.

⁶⁴ Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü DemirYolu Projesi, <http://www.rayhaber.com/kars-ahilkelek-tiflis-baku-demiryolu-projesi/>, 06 Ocak 2012.

⁶⁵ Doğu'nun Çılgın İpek Yolu Projesi, <http://haber5.com/ekonomi/dogunun-cilgin-ipek-yolu-projesi> 05 Mayıs 2011.

⁶⁶ Doğu'nun Çılgın İpek Yolu Projesi, a.g.s.

Böylece, Avrupa-Kafkasya-Asya'yı birbirine bağlayan Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması anlamına gelen "Demir İpek Yolu", yük taşımacılığı ve insan taşımacılığı alanında, Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan hızlı, güvenilir, çağdaş bir ulaştırma koridoru olmasını hedeflemektedir. Demiryolu-denizyolu taşıma metodunun yaygınlaştırılmasıyla, kombine taşımacılığın gelişmesine imkân vererek bölgedeki liman faaliyetlerine ivme kazandıracak olması, BTK Demiryolu Projesi'nin bölge ülkelerine sağlayacağı katkısı büyüktür.

3.3.5. ASYA ANA KARAYOLLAR Projesi

Asya Ana Karayollar Projesi (İngilizce: Asian Highway Project-AH), Asya'daki ana karayollar sistemini geliştirmek hedefli olarak Asya ve Avrupa'da bulunan 32 ülke ile Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) arasında yapılmış olan bir kooperatif projedir. Bu proje Komisyonu'nun 48. Toplantısında 1992'de kabul edilmiş olan Asya Kara Ulaşımı Altyapı Geliştirmesi (ALTID) ana projesinin üç genel kısmından biridir. Bu kısımlar şunlardır⁶⁷:

- Asya Ana Karayollar Projesi (AH projesi);
- Trans-Asya Demiryolu (TAR);
- Asya karadan taşımacılık projeleri için teşvik.

Asya Ana Karayolları Projesi, Asya kıtasında uluslararası karayolu ile taşımanın geliştirilmesini teşvik etmek hedefiyle 1959 yılında başlatılmıştır. Projenin 1960-1970 arasındaki birinci aşamasında önemli gelişmeler başarılmış, 1975'de ise finansal destek kesildikten sonra gelişmeler çok yavaşlamıştır. Ancak, 1992 yılında yeni (ALTID) projesi kabul edildikten sonra *BM Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu* Asya Anayollar Projesine katılan üyelerle aşama aşama işbirliği yapmayı öngören birkaç proje çalışmasına girişmiştir. Asya Ana Karayollar Ağı üzerinde Hükümetlerarası Anlaşma 13 Kasım 2003 yılındaki Hükümetlerarası Toplantı'da kabul edilmiştir. Bu anlaşmadaki Ek I, 32 üye ülkede toplam olarak yaklaşık

⁶⁷ **Priority Investment Needs for the Development for the Asian Highway Network**, Asian Highway, UNESCAP, New York, 2006, s. 4.
http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/priority_investment.asp#profiles.

140.000km (87.500 mil) uzunlukta bir Asya Ana Karayollarını tanımlamaktadır. Ek II ise Sınıflandırma ve Tasarım Standartları'nı tesbit etmektedir. Bu IGA Anlaşması Nisan 2004'de 23 ülke tarafından imzalanıp kabul edilmiş ve 2007'de ise bu sayı 28 ülkeye çıkmıştır⁶⁸.

Kabul edilen “Asya Ana Karayolları Projesi”nin başında **AH 1 - yolu** (Asian Highway/Asya Ana Karayolları) gelmektedir. Bu yol Tokyo'dan başlayıp her iki Kore'den, Çin'den, Orta Asya, Güneydoğu Asya ve Güney Asya ülkelerinden geçip İstanbul'un batısındaki Edirne'ye kadar uzanmaktadır. Bu yolu koridoru, Çin, Rusya ve Hindistan gibi büyük arazili ve büyük nüfuslu Asya ülkeleri arasındaki ticaret bağlantılarını geliştireceği öngörülmektedir. Bu proje çerçevesinde Asya'daki ana karayollar numaralı sistemle uygulanmaktadır⁶⁹. Bunlar:

Tablo: 20. ASYA AH Yolları

Tek Basamaklı Asya AH Yolları:	Tek basamaklı numaralar tüm Asya kıtasının bir ucundan diğer ucuna giden yolları gösterir;
Güney-Doğu Asya içindeki yollar:	Güney-Doğu Asya içindeki yollar için 09-29 ile 100-299 numaraları kullanılmıştır;
Doğu Asya ve Kuzey Doğu Asya içindeki yollar:	Doğu Asya ve Kuzey-Doğu Asya içindeki yollar için 30-39 ile 300-399 numaraları kullanmıştır;
Güney Asya içindeki yollar:	Güney Asya içindeki yollar için 40-59 ile 400-599 numaraları kullanmıştır;
Kuzey Asya, Orta Asya ve Güney-Batı Asya içindeki yollar:	Kuzey Asya, Orta Asya ve Güney-Batı Asya içindeki yollar için 60-89 ve 600-899 numaraları kullanılmıştır.

⁶⁸ Asian Highway Handbook, United Nations, New York, 2003, p. 1, http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2303/Full%20version.pdf.

⁶⁹ Asian Highway Handbook, United Nations, a.g.e. s.2.

Bu projedeki amaç ise, adı geçen ülkeler arasında ulaşım karayollarını kolaylaştırmak, güvenilir ve etkili ulaşım bağlantılarının kurulmasını sağlamak, üyeleri arasında ilişkileri güçlendirmek, uluslararası ticaret ve turizmi hızlandırmak ve Asya Karayolu ağını geliştirmektir.

3.3.6. AVRUPA E - YOLLARI Projesi

İpek Yolunun dünya tarihindeki en önemli rolü, öncelikle Doğu ve Batı kültürleri arasında uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamış olmasıdır. Bu yol aracılığıyla ipek ve diğer ürünlerin, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla batıya taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Orta Çağda, ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Şian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşmıştır⁷⁰.

Dolayısıyla, tarihte büyük öneme sahip olan İpek Yolları, hem ticari, hem tarihi ve hem kültürel değer olarak yeniden canlandırılmakta ve gündemde yerini almaktadır. Çalışmamız konuyla bağlantılı olarak Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından geliştirilmiş olan, Avrupa E-yolları (International E-road network) ile devam edecektir.

Avrupa E-yolları, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından geliştirilmiş olan, Avrupa'da bulunan ana karayollarını numaralandırma sistemidir. Avrupa ana karayollarına dahil olan, çok defa ülkelerarası sınırları da geçen bu yollar E 01'den başlayarak artar şekilde numaralandırılmıştır. Bu numaralama sistemi ilk defa 1975 yılında uygulanmış ve 1993de sistemde büyük bir revizyon yapılmıştır. Bu numaralama Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'na üye olan tüm ülkeleri kapsadığı için, Avrupa E-yolları ağına bağlı Kafkas ülkeleri Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan ve bazı Orta Asya ülkeleri

⁷⁰ Orta Ğasırdağı Kazakistan Tarihi, Almatı, Atamura Yayınları, 2003, s. 11.

Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan ana karayolları da Avrupa E-yolu numaralandırma sisteminde yer almaktadır⁷¹.

Sisteme dahil birçok ülkede hem ulusal karayolu numarası ve hem de Avrupa E-yolu numarası yollar üzerinde bulunan tabelalarda gösterilmektedir. Bazı ülkeler (İsveç ve Belçika) sadece Avrupa E-yolları numaraları kullanmakta ve E-yolları ağına dahil yollar için değişik ulusal karayolu numaralama sistemi kullanmamaktadır. İrlanda Cumhuriyeti'nde yollarda genellikle sadece ulusal numaralama sistemi numaraları verilmektedir; ama 2007'den itibaren yenilenen Avrupa E-yolları ağına dahil yollarda hem ulusal hem de Avrupa E-yolu numaraları gösterilmektedir. Birleşik Krallık içinde Avrupa E-yolu numaraları resmen kabul edilmemiştir ve bu ülkede hiçbir yol Avrupa-E yolu numarasını göstermemektedir⁷².

Dünyanın diğer kıtalarında da benzer ülkelerarası karayolları ağı geliştirme sistemleri bulunmaktadır. Örneğin, bunlar Amerika kıtası için Panamerikan Karayolu, Afrika kıtası için Trans-Afrika Ana Karayolu Ağı ve Asya ana karayollar projesi'dir. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNICE) tarafından Avrupa E-yolları için sınıflandırma ve numaralama şu prensiplere göre hazırlanmıştır. Referanslı yollar ve referanslılar arası yollar ana ağ sistemi karayolları olup **A-sınıfı** E-yolları olarak adlandırılmaktadır. İkinci derecede branş, bağlayıcı ve birleştirici yollara **B-Sınıfı** Avrupa E-yolları adı verilmiştir.

Genel olarak ikili sayılı numara verilen A - Sınıfı Avrupa E-yolları numaralaması için şu prensipler uygulanmıştır⁷³:

- *Kuzey-Güney referanslı yollar*: Bunlara numara 5 ile biten ikili numara verilmiştir; (örneğin E95). Bu tip yollara verilen numaralar batıdan doğuya doğru artmaktadır; (örneğin E95 E5'e kıyasla daha doğudadır.);

⁷¹International E-road network, http://en.wikipedia.org/wiki/International_E-road_network, 15 October 2012.

⁷² International E-road network, a.g.s.

⁷³ European Agreement On Main International Traffic Arteries (AGR), CE/TRANS/SC.1/384, 14 March 2008, p 13, AnnexI, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384e.pdf>.

- *Batı-Doğu referanslı yollar:* Bunlara numara 0 ile biten ikili numara verilmiştir; (örneğin E70). Bu tip yollara verilen numaralar kuzeyden güneye doğru artmaktadır; (örneğin E80 E70'e kıyasla daha güneydedir.);
- *Kuzey-Güney referanslılar arası yollar:* Bunlara tek ikili numara verilmiştir ve bu tek ikili numara, arası birleştirilen kuzey-güney referanslı yolların numaraları arasındadır. Örneğin tek ikili numaralı E87 kuzey-güney referanslı E85 ile E95 yollarının arasını birleştirir. Bu tip yollara verilen numaralar batıdan doğuya doğru artmaktadır;
- *Batı-Doğu referanslılar arası yollar:* Bunlara çift ikili numara verilmiştir ve bu çift ikili numara, arası birleştirilen batı-doğu referanslı yolların numaraları arasındadır. Örneğin çift ikili numaralı E84 batı-doğu referanslı E80 ile E90 yollarının arasını birleştirir. Bu tip yollara verilen numaralar kuzeyden güneye doğru artmaktadır;E 99 yolunun doğusunda bulunan kuzey-güney A-sınıfı yollara, 101'den 129'a kadar olabilen, tek olan üçlü numara verilmiştir. Paragraf 2de verilen diğer kurallar bu yolların numaralanmasında uygulanmıştır.

Genel olarak üç sayılı numara verilen B - Sınıfı Avrupa E-yolları numaralaması için uygulanan prensipler şunlardır:

- *B-Sınıfı* Avrupa E-yollarına verilen üçlü sayıdan birincisi kuzeyindeki en yakın referanslı yolun ilk sayısı, ikincisi batısındaki en yakın referanslı yolun numarasının ilk sayısı ve üçüncü ise bir seri numarası olur;
- E 101 doğusunda bulunan B-sınıfı yollara 0'la başlayan ve 001'den 099'a kadar üçlü numara verilmiştir.

Aşağıda Kazakistan'ın yer aldığı B Sınıfı Avrupa E-Yolları yer almaktadır. B Sınıfı Avrupa E-Yolları yukarıda da değindiğimiz gibi üçü sayıdan oluşan rotalardır.

Tablo: 21. Kazakistan’ın Yer Aldığı Avrupa E-Yolları

E121 - 2700 km (1688 mil): Samara – Uralsk – Atyrau – Beineu – Shetpe – Zhetybai – Fetisovo – Bekdaş –Türkmenbaşı – Kızılarbat – İran İslam Cumhuriyeti sınırı;
E123 - 2840 km (1775 mil): Chelyabinsk – Kostanai – Esil – Derzhavinsk – Arkalık – Zhezkazgan – Kızılorda – Çimkent – Taşkent – Aynı – Duşanbe – Nizhniy Panj;
E125 - 2600 km (1625 mil): İshim – Astana – Karagandi – Balkhaş – Burubaytal – Almatı – Bişkek – Narin – Torugart ;
E127 - 1330 km (831 mil): Omsk – Pavlodar – Semey – Georgiyevka – Maikapshagai .Kaynak: European Agreement On Main International Traffic Arteries (AGR), CE/TRANS/SC.1/384, 14, March 2008, p. 19, Annex I.

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384e.pdf>

E - Karayolu ağı tüm Avrupa genelini ve Orta Asya'ya uzanan rotaları belirleyen uluslararası bir sistemdir. 2001 yılında E – Karayolları Ağı Orta Asya ve Kavkasya’ya kadar uzatılmıştır⁷⁴.

Dünyanın farklı kıtalarında yer alan bu karayolları ağlarının geliştirilmesi, unutulmaya ışık tutmuş İpek Yolunun modern anlamda tekrardan canlanmasını, ülkeler arası iletişimin ve bağın yenilemesini sağlayacaktır.

3.3.7. Türkiye-Kazakistan Yeni Sinerji-Ortak Ekonomi Programı Eylem Planı

Türkiye-Kazakistan Yeni Sinerji-Ortak Ekonomi Programı'na Yönelik Eylem Planı, Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül ile Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in imzalarıyla 3 yıllık süreyle hayata geçen bir plandır. Eylem

⁷⁴ E - Roads, <http://www.aaroads.com/europe/eroads/index.htm>.

Planı'nın ticaret, yatırım, sanayi, ulaştırma, bilim, inovasyon, yeni teknoloji, tarım, enerji, madencilik, bankacılık, ve mali sektör, bölgesel işbirliği, sanayi bölgeleri ve teknoloji parklarının geliştirilmesi ile turizmin ana başlıkları altındaki işbirliklerini daha da geliştirmek ve konuların sistematik bir bakış açısıyla ele alınarak somut projelerle desteklenmesi amacını hedeflemektedir. Türkiye-Kazakistan Yeni Sinergi-Ortak Ekonomi Programı 2012-2015 Dönemi Eylem Planı'nın, alt başlıklar itibarıyla şunları içermektedir⁷⁵:

1. Ticaret ve yatırım alanındaki işbirliği: Ticari temsilciliklerin artırılması, Türk-Kazak İş Konseyi faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması, ticari alanda yaşanan sorunların ivedilikle çözümlenmesi, karşılıklı yatırımların ve ticaret hacminin dengeli biçimde artırılması, YKTK Anlaşmanın günümüz koşullarına göre tadil edilmesi hususları amaçlanmaktadır.

2. Sanayi alanında: Metalürji, kimya ve petrokimya, makine sanayi, hafif sanayi, gıda sanayi, inşaat malzemeleri sektörü, metroloji ve standardizasyon alanları başta olmak üzere bu alandaki işbirliği faaliyetlerin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

3. Ulaştırma: Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının Hazar denizi üzerinden Kazakistan'a ulaştırılması, uluslararası ulaşım koridorlarının (TRACECA, SILKWIND) geliştirilmesi, karayolu taşımacılığının geliştirilmesi, lojistik merkezlerinin inşası ve işletilmesi, ulaştırma alanındaki her yeniliğin takibi öncelikli çalışmaların başında gelmektedir.

4. Bilim, inovasyon ve yeni teknolojiler: TÜBİTAK, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Kazakistan Sanayi ve Yeni Teknolojiler Bakanlığı arasındaki mevcut işbirliğinin daha da ilerletilmesi temel gayelerdendir.

5. Tarım: Damlama ve mikro sulama, pamuk üretimi, bitki koruması ve karantinası, hayvansal ürünlerin sevkiyatı gibi konularda teknik işbirliği yapılması amaçlanmaktadır.

⁷⁵ Avrasya İncelemeleri Merkezi, Sayı: 1023, 12.Ekim, 2012.
<http://www.avim.org.tr/bultentekli.php?haberid=58295>.

6. Enerji ve madencilik: Maden Tetkik Arama ile KazGeologia A.Ş. arasındaki işbirliği faaliyetlerinin artırılması hedeflenmektedir.

7. Bankacılık ve Mali Sektör: Türkiye'nin sahip olduğu bankacılık tecrübesinin Kazakistan ile paylaşılması noktasında bir işbirliği öngörülmektedir.

8. Bölgesel işbirliği, sanayi bölgeleri ile teknoloji parklarının gelişmesi: Türk-Kazak Ortak Sanayi Bölgesi'nin Güney Kazakistan'da kurulması, Kazakistan'ın Morport Aktau, Kurik Köyü, Ontustik, Öndırs gibi özel ekonomik bölgelerinin geliştirilmesi, bu bölgelere yatırımcıların çekilmesine yönelik gerçekleştirilecek projeler, inceleme ziyaretleri, tanıtımlar, Ekonomi Bakanlığımız, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız ile Kazakistan Sanayi ve Yeni Teknolojiler Bakanlığı, Bölgesel Valilikleri, Kaznexinvest gibi kurumlarca konuların yakından takibi hedeflenmektedir.

9. Turizm: Türkiye'nin turizm tecrübesinin Kazak tarafına aktarımı, Kazakistan'ın Almatı, Mangıstau, Doğu Kazakistan ve Akmola gibi bölgelerinde turizm projelerinin gerçekleştirilmesi, Büyük İpek yolu projesi çerçevesinde turizmin tekamül ettirilmesi konularını kapsamaktadır.

Bu Eylem Planı çerçevesinde mevcut işbirliği iradesiyle başta karşılıklı olarak ticaret ve yatırıma ilişkin mevzuatların kolaylaştırılması, ticaret şartlarının iyileştirilmesi, ikili ve çok ortaklı şirketlerin bütün bölgelerde ekonomik aktivitelerde bulunmaları olmak üzere, ileriye dönük olarak daha güçlü ticari ve ekonomik ilişkiler kurulması ve geliştirilmesi beklenmektedir.

3.3.8. İpek Yolu 2012- 2013 Eylem Planı

Dünya Turizm Örgütü bilindiği gibi sekreteryası Madrid'de bulunan seyahat ve turizm alanından faaliyet gösteren uluslar arası bir örgüttür. Birleşmiş Milletlerin ilkeleri çerçevesinde görev yapan Örgütün amacı, uluslar arası anlayış, barış, refah ve evrensel değerler ile insan haklarına saygı ilkeleri doğrultusunda, özellikle üye ülkelerin ekonomik gelişmelerini destekler mahiyette dünya turizmine katkıda bulunmaktır.

Dolayısıyla, UNESCO’nun 1987 yılında “Büyük İpek Yolu Projesi” kapsamında Orta Asya ülkelerindeki envanter ve koruma çalışmaları başlamıştır. 1998 yılına kadar süren çalışmalar bu bölgedeki kültür mirasına dikkatleri çekmiştir. Bu mirasın turizm amaçlı değerlendirilmesi için Sovyetler Birliği yıkıldıktan sonra Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) 1993 yılında İpek Yolu Girişimi adıyla bir proje başlatmıştır. Bu proje kapsamında çalışmalar devam etmekte olup 2010 yılında İpek Yolu turizmini bilinir marka haline getirmek üzere 2011 yılı eylem planı çıkarmıştır⁷⁶.

Bu bölümde Kazakistan’ın da yer aldığı Dünya Turizm Örgütü’nün “İpek Yolu 2012 – 2013 Planı” ele alınmaktadır. Bu planın amacı, İpek Yolu ülkeleri pazarlama, ortak turizm ürününün geliştirilmesi, turistik rotalar, turist vizesi ve sınırötesi formalitelerin geliştirme gibi alanlarda kendi çabaları ve işbirliğini birleştirerek ekonomik faydayı elde etmek için birbirlerine yardım etmek için eşsiz bir fırsat olan İpek yolu ülkelerin turizm gelirleri ve faaliyetlerini arttırmaktır⁷⁷.

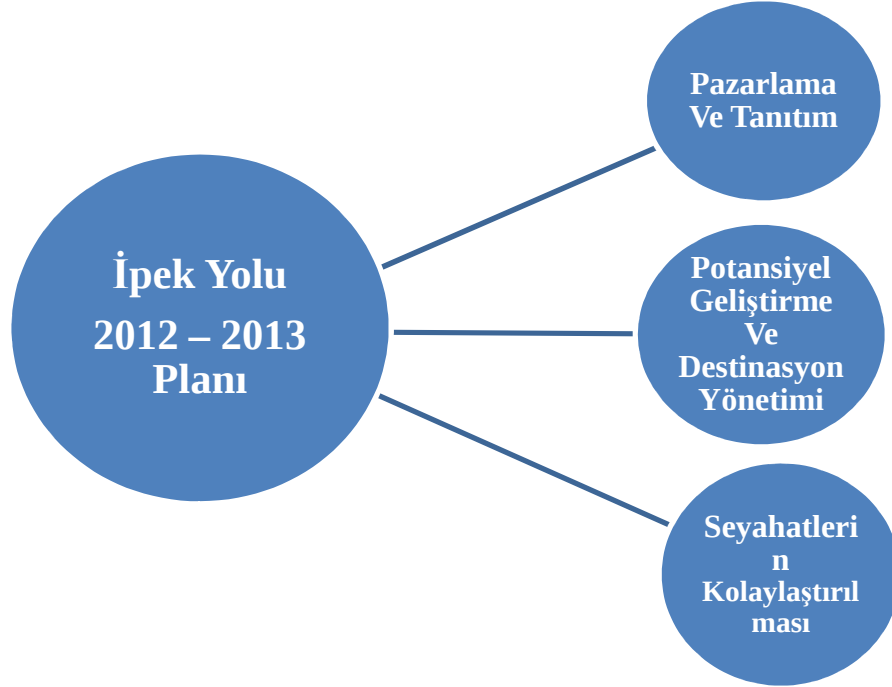
Bu İpek Yolu programına katılan ülkeler ise şunlardır: Arnavutluk, Ermenistan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Mısır, İsrail, İran, Irak, İtalya, Kazakistan, Çin, Kırgızistan, Moğolistan, Halk Demokrat Kore Cumhuriyeti, Pakistan, Kore Cumhuriyeti, Rusya, Suudi Arabistan, Suriye, Türkiye, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan, Ukrayna, Hırvatistan ve Japonya’dır. Dolayısıyla bu eylem planının gerçekleşmesi için bazı programlar hazırlanmıştır. Hazırlanan plan aşağıdaki şekildedir:⁷⁸

⁷⁶ Silk Road Action Plan 2012/2013, World Tourism Organization (UNWTO), p.4. Last modified October 2012, <http://silkroad.unwto.org/en/content/silk-road-action-plan>

⁷⁷ Silk Road Action Plan 2012/2013, a.g.e.

⁷⁸ Silk Road Action Plan, 2012/2013, **a.g.e.**, s. 4.

Şekil: 14. İpek Yolu 2012 – 2013 Planı



Kaynak: Silk Road Action Plan 2012/2013, World Tourism Organization (UNWTO), p.6. Last modified October 2012.
<http://silkroad.unwto.org/en/content/silk-road-action-plan>

“İpek Yolu 2012 – 2013 Planı” üç faaliyet alanına odaklanmaktadır. Bunlar, pazarlama ve tanıtım; potansiyel geliştirme ve destinasyon yönetimi; son olarak seyahatlerin kolaylaştırılması yönündeki çalışmalardır. İpek Yolu Eylem Planı’nın ana faaliyetleri ise şu şekildedir⁷⁹:

- Evrensel İpek Yolu kimliği ve imajını pazarlamada koordine etmek;
- Kapsamlı İpek Yolu web sitesini geliştirmek;
- Destinasyon hakkında bilgileri erişebilir hale getirmek ve destinasyonla ilgili olumlu tanıtım yapmak;
- Bölgesel alanlarda uygulama programlarının hedef odaklı yönetimi ve miras koruma;

⁷⁹ Silk Road Action Plan 2012/2013, a.g.p, s. 6.

- Turizm güzergâhı gelişimini koruma aracılığıyla bağlantıların artırılması;
- Üye ülkeleri arasındaki işbirliği artırma ve uluslararası çerçevede daha sorunsuz seyahatin geliştirilmesi;
- İpek Yolu turist vizesi çalışmalarının geliştirilmesi vs.

Kazakistan'ın da üye olduğu bu "İpek Yolu 2012 – 2013 Planı", ülke turizmi için hem ticaret, hem turizm açısından katkı sağlayacağı gibi, ülkenin tarihi kültürel mirasının korunması ve tanınması bakımından önemli sayılmaktadır.

3.3.9. EXPO 2017 - Astana

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşaa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır. Bu bağlamda Kazakistan Cumhuriyeti de dünya arenasında faaliyetlerde bulunmakta ve ülkenin gelişmesi ve kalkınması doğrultusunda çaba sarf etmektedir. Örnek olarak, Kazakistan'ın 10 Haziran 2011 tarihinde yapmış olduğu başvuru ile EXPO 2017'ye resmen aday olan Astana'ya EXPO 2017 sürecinde oteller, iş ve eğlence merkezleri başta olmak üzere yeni yatırımlar yapılması beklenmektedir.

EXPO 2017'nin Astana'da gerçekleşmesi Orta Asya ve BDT ülkeleri açısından büyük önem taşımaktadır. EXPO 2017 Fuarının düzenleneceği ülkenin 161 ülkenin oluşturduğu Uluslararası Sergiler Bürosu tarafından Fransa'nın başkenti Paris'te yapılan gizli oylama usulüyle belirlenmiştir. Yapılan gizli oylamada 103 ülke EXPO 2017'nin Astana'da olması yönünde oy kullanırken 44 ülke de Belçika'nın Liege şehri için oy⁸⁰ kullanmıştır.

EXPO 2017 Astana'da düzenlenmesi Orta Asya'da ve BDT ülkelerinden düzenlenen büyük çaplı fuar olması beklenmektedir. Her 5 yılda bir yapılan fuar uluslararası çapta gerçekleştirilmekte ve birçok ülkenin temsilcileri bu fuarda yer

⁸⁰ Astana, <http://www.expo2017astana.com/kk/astana-%E2%80%93-zhenimpaz-kala>

almaktadır. Kazakistan, EXPO 2017 için proje olarak "Geleceğin Enerjisi"⁸¹ konusuyla hazırlanmıştır.

Kazakistan, merkezi Paris'te (1928'de kurulan) olan Uluslararası Sergiler Bürosuna 04 Haziran 1997 tarihi itibarıyla üye olmuştur. Uluslararası Sergiler Bürosu olarak anılan EXPO, "exposition"ın kısaltmasıdır ve evrensel sergileri ifade etmektedir. Söz konusu sergilerde bir tema belirlenerek farklı ülkelerin çok çeşitli ürünleri bir araya getirilmektedir⁸².

Ancak burada amaç, bu ürünlerin pazarlanmasından çok temsil ettikleri ülkelerin kültür, tarih ve sahip oldukları değerlerin ortaya konmasıdır.

EXPO'nun uluslararası sergiler olmak üzere iki başlık altında gerçekleştirilmektedir. Bunlar⁸³:

1. Uluslararası Üyeliği Olan Sergiler (Universal). Bu sergi düzenlemeleri belirli kurallara uygun olarak 5 yılda bir kez gerçekleşen ve konusu sınırlanmayan herkese açık sergidir;
2. Uluslar Tanınan Sergiler (Profesyonel). Bu sergi düzenlemeleri belirli kurallara uygun olarak konusu sınırlıdır.

Kazakistan'ın 10 Haziran 2011 tarihinde yapmış olduğu başvuru ile EXPO 2017'ye resmen aday olan Astana'ya EXPO 2017 sürecinde oteller, iş ve eğlence merkezleri başta olmak üzere yeni yatırımlar yapılması beklenmektedir.

Bunun yanı sıra Kazakistan şimdiden Milan'da 2015 senesinde gerçekleşecek olan sergiye hazırlık aşamasındadır⁸⁴.

3.3.10. Kazakistan 2011 – 2014 Turizm Planı

Kazakistan Cumhuriyeti Turizm ve Spor Bakanlığı turizm altyapısının uluslararası standartlara uygun olarak iyileşmesine yönelik 2011 – 2014 stratejik turizm

⁸¹ Sergi Konusu, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/117>.

⁸² Uluslararası Sergiler Bürosu, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/98>.

⁸³ Uluslararası Sergiler Bürosu, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/98>.

⁸⁴ Gelecek EXPO Sergileri, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/102>.

programı hazırlamıştır. Bu program, turizmin iyileşmesi ve gelişmesini hedefleyen, dolayısıyla kamu ve özel sektörün yönetişim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulamasına yönelik açılımlar sağlamasını hedefleyen bir çalışmadır⁸⁵.

Kazakistan 2011 – 2014 Turizm Programı, turizm alanında daha önceki hedeflere ile uyum içinde olup turizm sektörünün uzun vadeli ve sağlıklı gelişmesini sağlamaktır.

Ülkemiz kıyı turizmi, sağlık ve termal turizm, kış sporları dağ ve doğa turizmi, yayla turizmi, kırsal ve eko turizm, iş ve fuar turizmi gibi birçok turizm türleri açısından elverişli konumdadır. Bununla birlikte, bu potansiyel rasyonel anlamda kullanılamamaktadır. Dolayısıyla, Kazakistan 2011 – 2014 Turizm Programı, ülkemizin doğal, kültürel, tarihi, coğrafi değerlerini koruma ve kullanma dengesi içinde kullanmayı ve turizm alternatiflerini geliştirerek ülkemizin turizmden alacağı payı arttırmayı⁸⁶ hedef almaktadır.

Bunun yanı sıra, çalışma kapsamında, kıyı alanlarında turizm potansiyeli yüksek olan alanların turizm kentleri şeklinde bölgesel ölçekte ve özel sektör yatırımlarını özendirici ‘arazi geliştirme modeli’ anlayışında planlanması ve geliştirilmesi söz konusudur. Bu konuyla ilgili yukarıdaki bölümlerde detaylı olarak Hazar kıyısındaki Mangıstau eyaletinin Aktau, Atırâu, Aktöbe ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Kazakistan Turizm endüstrisinin gelişmesine yönelik 2010-2014 programının uygulama aşamaları şu şekildedir:

2010- 2013 yıllar arasında:

- Yol ve uzman mühendisleri altyapısını ve uzman inşaat şirketleriyle “Batı Avrupa – Batı Çin” uluslar arası ulaştırma koridorunun turistik kümesini oluşturmak;

⁸⁵Programma po razvitiu perspektivnıh napravlenii turistskoi industrii respubliki Kazahstan na 2010 - 2014 Godı, Astana, 11 Ekim 2010, N:1048.

⁸⁶ **A.g.e.**

2010- 2014 yıllar arasında ise:

- Turistik merkezler, konaklama, eğlence ve diğer tesislerin inşası (Burabay, Jana İle, Kenderli, Alaköl ve diğer bölgeler);
- Kayak turizmi altyapısının oluşturulması;
- Eko-turizmin gelişimi;
- Kazakistan Turizm Pazarlama Stratejisinin oluşturulması;
- Turizm endüstrisinde insan kaynaklarının geliştirilmesi vs.

Kazakistan 2011 – 2014 Turizm Programı çerçevesinde yapılması beklenen bazı hedefler:

- Rekabete dayalı turizm ürünü oluşturmak;
- Bunun için “Batı Avrupa – Batı Çin” uluslar arası ulaştırma koridorunun turistik kümesini oluşturmak;
- Ülkedeki turistik yerlerdeki ve turistik yerlere aday bölgelerde yol çalışmalarının hızlandırılması ve yoğunlaşması (örneğin, Almatı, Jambıl, Aktöbe, Güney Kazakistan Eyaleti vb.);
- Her bölgede turistik merkezlerin inşası;
- Turistik İpek Yolları boyunca büyüklü ufaklı oteller, tatil ve dinlenme yerleri, eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri, restoran, otopark, araba tamirhanesi, benzin istasyonları ve benzeri turistlere ihtiyaç duyulan faaliyetlerin geliştirilmesi;
- Eğlence ve spor merkezlerinin geliştirilmesi;
- Turizmin her dalı ve hizmetin geliştirilmesi;
- Organizasyon faaliyetlerinin yaygınlaştırılması ve benzeri çalışmalar öngörülmüştür.

Bu programla hedeflenen amaç, turizm çeşitliliğinin artırılması, mevcut yerleşmelerin iyileştirilmesi ve dönüşümlerinin sağlanması vs. dolayısıyla, bu politikalar, turizm sektörünün sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından önemlidir.

Dolayısıyla aşağıda, Kazakistan Turizm Endüstrisinin Geliştirilmesine Yönelik planlanan programın kısa özeti tablo şeklinde verilmektedir.

**Tablo: 22. Kazakistan Turizm Endüstrisinin Geliştirilmesine Yönelik
2010 – 2014 Turizm Programı**

Kazakistan 2010 – 2014 Turizm Planı	
Turizm Programının Adı:	Kazakistan Turizm endüstrisinin gelişmesine yönelik 2010-2014 programı
Programın Temeli:	Program hızlandırılmış sanayi ve yenilikçi kalkınma devlet programına uygun olarak geliştirilmiş ve 2010-2014 senelerini kapsamaktadır. Dolayısıyla, Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın 19 Mart 2010 N=958 Kararıyla kararlaştırılmıştır. İş bu karar ve turizm programın stratejik planı “Kazakistan 2020 stratejik gelişme” programında yer almaktadır.
Programın Uygulamasında Devlet Tarafından Sorumlu:	Kazakistan Turizm ve Spor Bakanlığı
Amaç	Turizm endüstrisinin sürdürülebilir kalkınması
Hedef:	Rekabete dayanıklı turizm ürününün oluşturulması; Kazakistan Turizm pazarlama stratejisinin oluşturulması; Turizm endüstrisinde insan kaynaklarının geliştirilmesi.
Uygulama Süresi:	2010-2014 yıllar
Hedef Göstergesi	Seyahat ve Rekabet Endeksi: 2015, -90,2009.
Kaynak Gözleri ve Finans:	Devlet bütçesi, yerel bütçe ve devlet yasalarına uygun yasak olmayan yerel yerel bütçeler.
Toplam Tutar:	Turizm endüstrisinin gelişmesine yönelik 2010-2014 program için toplam tutar: 4 252 108 966,8 Tenge'dir. Bunların içinde: <u>Devlet bütçesinden:</u> 2010 yılı için - 757 564,0 Tenge; 2011 yılı için - 2 767 881,0 Tenge; 2012 yılı için - 269 625,0 Tenge; 2013 yılı için - 269 625 Tenge; 2014 yılı için - 268 825,0 Tenge; <u>Yerel bütçeden:</u> 2010 yılı için - 8 766,8 Tenge; 2011 yılı için - 361 180,0 Tenge; <u>Yatırım yoluyla:</u> Toplam: 4 247 405 500,0 Tenge'dir.
Kapsam alanı:	İpek yolları, deniz kıyısı olan bölgeler ve diğer turistik dğerlere uygun bölgeler.

Kaynak: Программа по развитию перспективных направлений туристской индустрии Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы, Утвержден постановлением Правительства Республики Казахстан от «11» октября 2010 года, №1048. Астана.

Programma po razvitiyu perspektivnyh napravleniy turistckoi industrii Respubliki Kazakhstan na 2010 - 2014 godi, Utverjden postanovleniem Pravitelstva Respubliki Kazakhstan ot «11» oktyabrya 2010goda, №1048. Astana.

Kazakistan 2011 – 2014 Turizm Programı’nın öngördüğü hedeflerle, Kazakistan turizm sektörü, tanıtım ve pazarlama aşamalarında da varış noktaları bazında tek elden organize edilerek, yöresel yatırım, tanıtım ve pazarlama imkanlarının bir bütün halinde değerlendirilmesi ve dengelenmesi mümkün olabilecektir. Bunun yanı sıra, güçlü bir turizm güzergahı ve bölgesel varış noktası oluşturulması ile bu bölgeler içinde zayıf kalan yerleşmelerin kültür, el-sanatları, yeme-içme tesisleri ve konaklama imkanları ile güçlenmeleri de sağlanacaktır.

3.3.11. Kazakistan - 2030 Stratejisi

Kazakistan, bağımsızlığın ilk yıllarında, dünyaya entegre olmaya çalışan Kazakistan’ın piyasa ekonomisine geçiş döneminde ekonomik, sosyal, siyasal vb gibi alanlarda birtakım sorunlarla karşılaşması kaçınılmazdı. Ülke yeni sıfatıyla uluslararası sistemde yerini almaya hazırlanırken, bu süreci hızlandıracak ve ‘tam devlet’ olarak kabul edilmesini sağlayacak unsurların oluşturulmasına dair çözüm arama çabaları sonucunda, ülkenin istikametine ışık tutacak strateji kamuoyuna açıklanmıştır. Bu strateji, “Kazakistan – 2030 stratejisidir”.

‘Kazakistan – 2030 Stratejisi, bütün Kazakistanlıların refah, güvenlik ve hayat şartlarının iyileştirilmesi’ni ve 2030 yılına kadar ülkenin birtakım konuda gelişmesini hedefleyen bir stratejidir. Strateji, Kazakistan Cumhurbaşkanı N.A.Nazarbayev’in 1997 yılındaki halka seslenişinde açıklanmıştır⁸⁷. Aynı zamanda 10 Ekim 1997 yılında N.Nazarbayev’in Kazakistan’ın 2030 yılına kadar gelişim stratejisi yayınlanmıştır. Kazakistan - 2030 adlı bu strateji belgesinde Kazakistan’ın

⁸⁷ “Kazakistan Respublikasının 2030 jılğa deingi damu strategiası”, http://akorda.kz/kz/category/gos_programmi_razvitiya.

gelişmesindeki olumlu ve olumsuz faktörler sıralanmıştır. Bu strateji, Kazakistan'ın dört aşamada gelişmiş ülkeler safına katılmasını öngörmektedir. Bu aşamalar:⁸⁸

- 1997-2000 yıllar arası hazırlık aşaması;
- 2000-2010 yılları arası birinci aşama;
- 2010-2020 yılları arası ikinci aşama;
- 2020-2030 üçüncü aşamadan sonra Kazakistan ileri ülkeler arasında girmesi öngörülmüştür.

Kazakistan'ın nasıl ve hangi yolla ulaşması gerektiğini anlatan bu Stratejinin, hükümetin yanı sıra, halk için de önemi büyük olmuştur. Çünkü, bağımsızlığını henüz yeni kandiği yıllarda kendisini nelerin beklediğini bilemeyen vatandaşın, sahip olabileceği gelecek konusunda aydınlatılması gerekliydi. Sözünü ettiğimiz Stratejinin öncelikli hedef kitlesi bu doğrultuda belirlenmiş ve Kazakistan halkı böylece bir dizi sorularına cevap alabilmiştir⁸⁹.

Günümüzde, Kazakistan'ın stratejik gelişim yollarını belirleyen Kazakistan - 2030 Kalkınma Programı'nda öngörülen esas sorunların yarısından fazlası çözülmüş durumdadır. Yani, bu programın bir kısmı zamanından önce gerçekleştirilmiş ve bir kısmı da devam etmektedir. Kazakistan - 2030 stratejisi şu ilkeleri öngörmüş ve bağımsızlığından bu yana bu ilkeler çerçevesinde uygulamaya devam etmektedir. Bunlar⁹⁰:

1. Kazakistan Ekonomisinin Gelişmesine Dair Mevcut Durumun Özeti Değerlendirilmiştir;
 2. Kazakistan'ın Misyonu Belirlenmiştir;
 3. Öncelikli Amaç ve Gelişme Stratejileri Belirlenmiştir. Bunlar:
- Ulusal Güvenlik;
 - İç Siyasetin İstikrarı Ve Konsolidasyon Toplumu;

⁸⁸ Nursultan Nazarbayev, Kazakistan - 2030, Almatı, 1997.

⁸⁹ Almagül İsina, "Geleceğin Stratejisi", ASAM, http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/961/yerini_zirvede_arayan_ulke_kazakistan, Yayın Tarihi : 21.10.2008.

⁹⁰ "Kazakistan Respublikasının 2030 jılga deingi damu strategiası", http://akorda.kz/kz/category/gos_programmi_razvitiya.

- Yabancı Yatırım Düzeyi Yüksek Olan Gelişmiş Bir Piyasa Ekonomisine Dayalı Ekonomik Büyüme;
- Kazakistan Vatandaşlarının Sağlık, Bilim ve Refahı;
- Enerji Güç Kaynakları;
- Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısı;
- Temel İşlevlere Kadar Sınırlı Profesyonel Devlet;

1. 1998 – 2000 Gündemi;
2. 1998 Yılı İçin Hükümete 8 Temel Görev Sunulmuştur.

Kazak hükümeti, bağımsızlığından bu yana ‘dünyaya entegre olma’ baş hedeflerden biri iken, zamanın koşul ve şartlarına göre üretilen planlama ve hesaplamaların daha doğru olacağını farkındadır. Kazakistan “2030 Stratejisi”nde belirtilen ilkelere sadık kalmaya çalışmaktadır. Benimsediği ilkelere saygı duymanın, çifte standartları önleyeceğinden, devletin belirli prensip ve anlayış geliştirmesi, onun izlediği siyasetinin süreklilik ve tutarlılığını yansıtmada yardımcı olacaktır.

3.3.12. Kazakistan - 2050 Stratejisi

Bugünlerde, Kazakistan’ın stratejik gelişim yollarını belirleyen Kazakistan - 2030 Kalkınma Programı’nda öngörülen esas sorunların yarısından fazlası çözülmüş durumdadır. Bu programın bir kısmı zamanından önce gerçekleştirilmiş bir kısmı da devam etmektedir. Ayrıca, küresel şartların değişmesi, finans krizi gibi faktörler de yeni bir programın yapılmasını gerektirmiştir. Dolayısıyla, ülkenin 2050 yılına kadar gelişmesini belirleyen yeni stratejik programı, son iki yıl içerisinde titiz ve detaylı olarak dünyaca tanınmış uzmanların da katılımıyla hazırlanmıştır.

Kazakistan – 2050 Stratejisi, 16 Aralık Kazakistan’ın Bağımsızlık günü dolayısıyla 14 Aralık 2012 tarihinde Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev’in halka seslenişiyle orta atılan bir stratejidir. Kazakistan – 2050

Stratejisi, ülkenin gelişmesini, dolayısıyla Kazakistan'ın 2050 yılına doğru dünyanın en gelişmiş 30 ülkesi arasında yer almasını hedeflemektedir⁹¹.

Kazakistan'ın yeni 2050 Kalkınma Programı'nın kısaca özeti ise şu şekildedir⁹²:

1. Ülkenin ekonomik politikası bundan böyle kazançlılık, pragmatizm, kaynakların tasarrufu, verimliliği ve korunması prensiplerine binaen yürütülecektir. Bunun için yeni gelişim kaynakları ve piyasalarının aranması, yatırımlar için verimli şartların sağlanması, devlet ve özel sektör işbirliğinin sağlanması düşünülmektedir. Ayrıca yeni kadro politikası, bütçe ve vergi sistemi ıslah ve kontrol edilecektir. Yeni teknoloji ve yeniliklere elverişli vergi şartları düşünülecektir. Paraların ancak devlet ihtiyaçlarına göre harcanılmasına dikkat edilecektir. Ülke büyük bir şirket gibi işleyecek ve kaynaklar doğru ve kanuni şekilde yönetilecektir. Bunun için ciddi idari ve hukuki reformlar gerçekleştirilecektir.

2. Kazakistan'da birkaç yıldır *Endüstriyel ve Yenilikçi Kalkınma* programları gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Dolayısıyla, ülkenin hammadde ihracatına bağlılığını maksimum ölçüde azaltmak için yerel sanayi geliştirilecektir. 2025 yılına doğru Kazakistan'ın ihracatındaki hammadde dışı malların 2 kat, 2040 yılına kadar 3 kat artırılması, ayrıca köy işlerinin modernleştirilmesi ve işletmecilik sahasının devletçe desteklenmesi gerekecektir. Bunun için tarımcılık ve hayvancılığın geliştirilmesine önem verilecektir. Bütün işletmeciler artık Ticaret Odasına üye olmaya mecbur olacaktır. 2030 yılına doğru özel sektörün 2 kat artması, 2050 yılına doğru ise ulusal ekonominin omurgası haline geleceği planlanmaktadır. Bunun için işletmelerin gelişmesi yönünde gerekli verimli şartlar sağlanacaktır.

3. Yeni sosyal politikanın amacı fakirliği azaltarak hayat standartlarının yükselmesini sağlamaktır. Bunun için bölgesel idarecilerin kontrolü, iç göçlerin

⁹¹“Kazakistan 2050” Startegiası Kalıptaskan Memlekettin Jana Sayasi Bağıtı, Kazakistan, Astana-Akordai 2012.

http://akorda.kz/kz/page/page_kazakistan-respublikasynyn-prezidenti-n-a-nazarbaevty-n-kazakistan-khalkyna-zholdauy-2012-zhyly-14-zheltoks_1355499089, (Güncelleme) 14 Aralık 2012.

⁹² A.g.e.

denetimi, yeni iş alanlarının yaratılması, anne ve çocukların korunmasına yönelik düzenlenmelerin yapılması ve sağlık sisteminin modernleştirilmesi planlanmaktadır.

4. Eğitim sisteminde uzman ve kadroların yeniden yetiştirilmesi düşünülmektedir. Rekabet edebilir bir millet olmak için Kazakistanlıların dünyanın bilimsel donanımına sahip halklarından biri olması gerekiyor. Bu yüzden, teknik eğitime, özellikle mühendislik dallarına büyük önem verilecektir. Üretim ve eğitimin işbirliğinin geliştirilmesi, eğitim ve öğretim sisteminin modernleştirilmesi ve yeni araştırmaların yürütülmesinde teknolojiler nakline önem verilecektir.

5. Devlet yönetiminin modernleştirilmesi ve demokratikleşmesi konusunda Kazakistan'da yeni bir devlet yapılanması başlayacaktır. 2013 yılında merkezi yönetim, bazı yetkilerini yerel yönetim organlarıyla paylaşacak, toplumsal katılım arttırılacak, kırsal bölgelerin yöneticileri seçim yoluyla gelecektir. Devlet memurluğunda idari reformlar yapılacak ve sistem daha şeffaf olacaktır. Parlamentonun rolü arttırılarak, Adli sistemin yeniden düzenlenip iyileştirilmesi planlanmaktadır. Kazakistan'da halkın mahkemeye olan saygı ve güvenin arttırılması ve Bağımsız yargının kurumsallaşması planlanmaktadır. 2013'te hukuk koruma memurlarının teftiş edilecek ve maaşlar arttırılacaktır.

6. Dış politika ve bölgesel güvenlik konusunda ülkenin en yakın bölgesel ortağı, Rusya, Çin, Orta Asya, ABD, AB ve diğer Asya ülkeleridir. Dolayısıyla, Kazakistan'ın dış politikasında başlıca hedef ve öncelik Avrasya Ekonomik Birliği'nin kurulmasıdır. Avrasya Birliği'nin her türlü kararları ortak anlaşma ile alınacak ve adaletsizliğin oluşmasına imkan verilmeyecektir. Ayrıca, Orta Asya'nın bütünleşmesi ve güvenliğine de önem verilecektir.

Kazak dış politikasının öncelikleri ise şunlardır: Bölgesel ve ulusal güvenliği arttırmak, ekonomik ve ticari diplomasisini devam ettirmek, uluslararası kültürel ve bilimsel bağları arttırmak ve daima ülkenin ekonomik çıkarlarını hedef tutmaktır. Güvenlik meselelerinde KGAÖ ile işbirliğine devam edilecektir.

7. Yeni vatanseverlik ve eşitlik anlayışı, ülkenin gelecek başarılarının temelidir. 2012 yılında Londra'da düzenlenen Dünya Olimpiyat Oyunlarında

Kazakistan'ın 7 altın madalya kazanarak dünya on ikincisi olduğunu hatırlatan Nazarbayev, ülkede yaşayan farklı etnik grupların dostluğu ve uyumu sayesinde Kazakistan'ın daha nice büyük başarıları gerçekleştireceğini vurgulamıştır. Bunun yanı sıra, 2025 yılından itibaren günümüzde Kirilce alfabesini kullanmakta olan Kazakçanın Latin harflerine geçilmesi planlanmaktadır. Kazakistan bunun için şimdiden hazırlıklara başlayacaktır. Latin harflerine geçiş sayesinde Kazakça modernleştirilecek ve zamanla uyum sağlayacaktır.

Bu stratejinin içinde yer alan ekonomik politikalar, endüstriyel ve yenilikçi programmlar kapsamında İpek Yolu Projesi önemli yer almaktadır. Bu proje altındaki yeni turistik merkezler, tesisler yollar hemen hemen Kazakistan'ın tüm bölgelerinde yapılmak üzere ülkenin ekonomisinde şüphesiz büyük rol oynayacaktır.

Kazakistan'ın 2050 yılına doğru dünyanın en gelişmiş 30 ülkesi arasında yer alma hedefinin küresel rekabet şartlarında pek kolay olmayacaktır. Ancak, ülke bağımsızlığın ilk senelerindeki yaşadığı zorlukları aşarak başarı ve istikrarı yakaladıysa, biriktirdiği tecrübesiyle bu hedefi de başaracağı kuşkusuzdur.

3.3.13. Kazakistan – Türkiye İşbirliği

Türkiye ile Kazakistan arasındaki ticari – ekonomik ilişkiler Kazakistan'ın bağımsızlığını kazanmasından hemen sonra başlamış olup, bugün çok önemli bir boyuta ulaşmıştır. 2008 ise yılında Türkiye – Kazakistan ticaret hacmi bir önceki yıla göre yüzde 36,3 oranında yükselerek 3,2 milyar dolara çıkmıştır. 2009 yılında bu rakamın gerilediği ve 1,7 milyar dolara indiği görülmektedir. Bu gelişme, Türkiye Kazakistan dış ticaretinin normal koşullarda azalmasına sebebiyet verecek olumsuzluklar söz konusu değildir⁹³.

Kazakistan Türkiye arasındaki ticaretin boyutun incelenmesi iş amaçlı kararlı ziyaretleri tespit açısından önemlidir karşılıklı olarak iş amaçlı seyahatler turizmin gelişiminde önemli rol oynar. Bu sebeple bağımsızlık sonrası yıllar temel alınarak ithalat ve ihracat inceelenerek bu konuda değerlendirme yapmak

⁹³ DEİK, Kazakistan Ülke Bülteni – 2012, s. 8-9.

mümkündür. Özellikle İpek yolunun bir ticari yol olması sebebiyle 2 ülke arasındaki ticaret durumunu önemli olmaktadır. İpek yolunun canlandırılması ise önem kazanacaktır.

Tablo: 23. Türkiye – Kazakistan Arasındaki Ticaret Durumu (milyon dolar)

	İthalat	İhracat	Grubel-Lloyd Endeksi
1992	10.510.514	19.378.887	70,33
1993	43.740.880	67.838.444	78,4
1994	32.305.221	131.803.076	39,37
1995	86.631.482	150.774.830	72,98
1996	100.595.245	164.043.537	76,02
1997	165.285.250	210.577.801	87,95
1998	253.668.028	214.306.776	91,59
1999	295.911.002	96.595.591	49,22
2000	346.375.953	118.701.179	51,05
2001	90.342.703	119.795.053	85,98
2002	203.851.624	160.152.590	87,99
2003	266.638.012	233.993.792	93,48
2004	440.955.908	355.555.121	89,28
2005	557.595.225	459.834.314	90,39
2006	993.728.450	696.822.999	82,44
2007	1.284.049.193	1.079.886.739	91,36
2008	2.331.992.471	890.568.203	55,27
2009	1.348.903.402	633.441.316	63,91
2010	2.470.966.578	818.899.512	49,78
2011	1.995.337.643	948.258.027	64,43

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu. DEİK, Kazakistan Ülke Bülteni – 2012, s. 9.

Kazakistan – Türkiye dış ticaret hacmi, özellikle Kazakistan- Türkiye arasındaki endüstri içi ticaret hacmine dair çıkarsama yapıyoruz. İki ülke arasında endüstri içi ticaret anlamak için Grubel-Lloyd endeksi türetiyoruz.

$$T = 1 - \frac{|X - M|}{X + M}$$

Endüstri-içi ticareti (T) ölçmede yaygın olarak Grubel-Lloyd indeksi kullanılır. Bunun formülü aşağıdaki gibidir:

Formülde X, belli bir mal veya mal grubunun ihracatını, M de onun ithalâtını gösterir. Paydaki dikey çizgiler mutlak değerleri yansıtmaması içindir. Buna göre indeks 0 ile 1 arasında değişir. Eğer ülke söz konusu malı yalnızca ithal veya yalnızca ihraç ediyorsa (yani endüstri-içi ticaret yoksa) indeks sıfırdır. Eğer aynı malın ithal ve ihracı birbirine eşitse indeks 1 olur ve bu durumda endüstri-içi ticaret maksimuma ulaşmıştır⁹⁴.

Türkiye Cumhuriyet Bankasından temin ettiğimiz verileri kullanarak aylık ve yıllık frekansta endeksi elde ediyoruz. Bulduğumuz değerler iki ülke arasında endüstri ticaretinin boyutu göstermektedir. Dolayısıyla iki ülkenin ekonomik aktivitelerin ilişki etkileşim haline geldiği sonucuna gelebiliriz. Bu sonuç bize iki ülke arasındaki turizm hareketlerin de endüstri içi ticareti arttıran dış ticaret hacmi gibi olumlu etki donanmaktadır.

Her iki ülke arasında karşılıklı yatırımlar konusunda da sıkı bir işbirliği mevcuttur. Kazakistan İstatistik Ajansı verilerine göre, Kazakistan'daki yabancı sermayeli şirket sayıları dikkate alındığında Türkiye, Rusya ve Çin'den sonra Kazakistan'da en fazla yabancı hisseli şirkete sahip olan üçüncü ülkedir. Bu bağlamda iş amaçlı seyahetlerin sayısı da son yılları İpek Yolu projelerin yapılması nedeniyle artmaktadır.

İkili işbirliği alanında potansiyel arz eden sektörler: tarım, gıda sanayi, tekstil ve diğer hafif sanayi sektörü, enerji, madencilik, gemi inşaatı, özel bölge işletmeciliği, tıbbi hizmetler ve malzemeler, inşaat malzemeleri üretimi, otomotiv

⁹⁴ Grubel, H.G. and Lloyd, P.J. (1975). Intra-Industry Trade. Macmillan. London, s.14

sektörü, mobilya imalatı, finans ve bankacılık (özellikle faizsiz bankacılık) vs. Özellikle ülkede Türk ürünlerinin imajı çok olumludur⁹⁵.

Ticari ilişkilerde Türkiye, Kazakistan'a yapılan taşımalarda varış adresine göre 4 farklı güzergah kullanmaktadır. Bunlar⁹⁶:

- Zonguldak – Ukrayna (ro-ro) – Rusya – Kazakistan;
- Samsun – Rusya (ro-ro) – Kazakistan;
- Gürbulak – İran –Türkmenistan – Özbekistan – Kazakistan;
- Sarp – Gürcistan – Azerbaycan – Kazakistan (ro-ro).

Ayrıca, haftada bir kere sefer yapan İstanbul – Almatı treni vardır.

Kazakistan, Türkiye'nin Orta Asya Türk Cumhuriyetleri içinde en fazla yatırımlarının bulunduğu ülkelerden biridir. Kazakistan Milli Bankası verilerine göre 2010 yılında ülkeye giren doğrudan Türk yatırımları 62,8 milyon dolar düzeyindedir. 1993 – 2010 yılları arasında gerçekleşen doğrudan Türk yatırımlarının toplam tutarının ise, 2,5 milyar dolardan fazla olduğu tahmin edilmektedir. Ülkedeki Türk şirketlerinin faaliyetleri ticaret, telekomünikasyon, otel işletmeciliği, süpermarket işletmeciliği, petrol ürünleri ve gıda imalatında yoğunlaşmıştır. Türkiye, Kazakistan'ın maden çıkarma sektöründe faaliyet gösteren 10 büyük yatırımcı ülkeden biridir⁹⁷.

Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı TPAO, Kazakistan'daki en büyük Türk yatırımcısıdır. TPAO, Kazakoil ile ortaklaşa kurulan Kazakturmunay (KTM) isimli şirketin çoğunluk hissesine sahiptir. Bunun yanı sıra, Okan Holding Kazakistan'da otel işletmeciliği, gıda üretimi, pazarlama, inşaat ve finans alanlarında faaliyet göstermekte olup, 1996 yılından bu yana, Sultan Makarna fabrikasında ayda 3400 tonluk kapasiteyle, ülke paketli makarna ihtiyacının yaklaşık yüzde 85'ini karşılamakta ve Tacikistan, Kırgızistan, Rusya ve Ukrayna'ya ihracat yapmaktadır. Telekomünikasyon alanında ise, Türkcell, K'cell ile kurduğu ortaklık Kazakistan'ın

⁹⁵ DEİK, a.g.r., s.10.

⁹⁶ DEİK, a.g.r., s.12.

⁹⁷ DEİK, a.g.r., s.12-13.

önemli GSM operatörleri arasındadır. Ayrıca, Türk firmaları ülkede Astana Uluslararası Havaalanı, Parlamento Binası, Cumhurbaşkanlığı Konutu, Regent Ankara Otel, Okan Intercontinental Astana, Çocuk Rehabilitasyon Merkezi, Ulusal Müze, Devlet Konukevi, Ahmet Yesevi Üniversitesi, Astana İkiz Kuleler, GSM Telekomünikasyon altyapısı, Tengiz - Novorossiysk boru hattının Kazakistan bölümü gibi önemli projeleri tamamlamıştır⁹⁸.

Bunun yanı sıra, 1992 yılında kurulmuş olan Türk - Kazak İş Konseyi, Türk-Avrasya İş Konseyleri bünyesinde faaliyet göstermektedir. Her iki ülkede de sadece merkezi bölgelerle sınırlı kalmadan değişik bölgelerle işbirliğini geliştirmek, toplantı ve seyahatler organize ederek Türk ve Kazak işadamları arasındaki temasları canlı tutmak, Kazakistan'ı Türkiye'nin sahip olduğu KOBİ tecrübesi ile tanıştırmak, ülkelerimiz arasında karşılıklı yatırımların genişlemesine katkıda bulunmak konseyin temel hedefleri arasındadır⁹⁹.

Görüldüğü gibi, Kazakistan bağımsızlığından bu yana gelişmekle beraber ülkeler arası ilişkilerinde, özellikle Türkiye arasındaki ilişkilerini daha ileri seviyeye getirerek başarıyı yakalamıştır. İki ülke arasındaki bu başarı, yukarıda örnek verilmeye çalışılan çaba ve çalışmaların neticesidir. Ayrıca, bu bağın temeli, sadece Kazakistan ve Türkiye arasındaki siyasi, ekonomik ve ticari ilişkide yatmamakta, ülkeleri asıl birleştiren ve yakınlaştıran temel dili, dini ve ortak kökü de denilebilir.

⁹⁸ DEİK, a.g.r., s.13.

⁹⁹ DEİK, a.g.r., s.15.

3.4. İPEK YOLUNUN KAZAKİSTAN TURİZMİNİN GELİŞMESİNE YÖNELİK ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ AMACIYLA SWOT ANALİZİ VE TOWS MATRİSİ

3.4.1. Swot Analizi Tanımlaması

SWOT analizi stratejik planlamada kullanılan analitik bir yöntemdir¹⁰⁰. SWOT analizi 4 bileşenden oluşmaktadır. İngilizce SWOT analizi olarak bilinen GZFT, aşağıdaki İngilizce kelimelerin baş harflerinden oluşturulmuş bir kısaltmadır:

S: Strength, üstün/ güçlü olunan yönlerin belirlenmesini;

W: Weakness, güçsüz/ zayıf olunan yönlerin belirlenmesini;

O: Opportunity, sahip olunan fırsatları;

T: Threat, karşı karşıya bulunulan tehditleri/ tehlikeleri ifade etmektedir.

GZFT analizinde amaç, iç ve dış etkenleri göz önünde bulundurarak, mevcut güçlü yönlerden ve fırsatlardan en üst düzeyde yararlanmak, tehditlerin ve zayıf yönlerin etkisini en aza indirecek plan ve stratejileri geliştirmektir. GZTF analizi, sadece güçlü olunan ve büyük fırsatların bulunduğu alanlara odaklanmayı sağlamakla kalmayıp, zayıf olunan ve gelecekte ülkeyi, kurumu veya kişiyi bekleyen tehditlerinde önceden görülmesine yardımcı olmaktadır¹⁰¹.

SWOT analizi yardımıyla planlaması yapılacak alan tespit edilir, planlanacak konu belirlenir, planlanacak alanın doğal ve beşeri özellikleri belirlenir ve mevcut potansiyele en uygun planlama önerileri geliştirilir.

¹⁰⁰ Zhang ve Yang, 2008, s.100. Aktaran: Barış Taş, Tarım Alanlarının Planlaması Sürecinde SWOT Analizi Kullanımına Bir Örnek: Sandıklı İlçesi, Coğrafi Bilimler Dergisi, CBD 9 (2), 189-207 (2011), s.191, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/33/1641/17557.pdf>.

¹⁰¹ M. Dinçer, Ö. Aslan, Sürdürülebilir Kalkınma, Yenilenebilir Enerji Kaynakları ve Hidrojen Enerjisi: Türkiye Değerlendirmesi; İstanbul, 2008, s. 151.

Dolayısıyla bu çalışmada Kazakistan'ın turizm alanının kuvvetli ve zayıf yönlerinin tespiti, fırsatlar ve tehditler araştırılması ve anlaşılması Swot analizi yöntemiyle ele alınmıştır.

3.4.2. İpek Yolunun SWOT Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
• Küreselleşme ile sınırların kalkması • Refah ve turistik etkinliklerin artması • Kazakistan'ın İpek Yolu boyunca yer alması • Bölgenin zengin ve çekici tarihi, İslam dünyasının kutsal yerleri de dahil olmak üzere tarihi ve kültürel yerler çok sayıda bulunması • Avrupa ve Asya yollarının kavşağında yer alan elverişli konuma sahip olması • Komşu ülkelerle nispeten yol ve ulaşım bağlantılarının iyi bir altyapısı • Turizm alanında hükümetin ve uluslararası yatırımcıların destek girişimleri, özel girişimcilerin artan faaliyetleri • Turizm sektörünün gelişmesi için olumlu etki yaratan hukuki yasaların olması • Turistlerin güvenliğini sağlamakta önemli yer alan siyasi istikrar ve ekonomik büyüme • Turizmin çeşitlendirilmesine olanak veren coğrafi ve doğal yapının varlığı, flora ve fauna açısından zengin doğal güzellikler, dağ, çöl ve step manzaraların bulunması • Zengin kültür, örf ve adet, Kazak halkının geleneksel konukseverliği	• Neredeyse tüm altyapı olanaklarının sadece büyük şehirlerde sağlanmış olması • Altyapının uluslararası kriterlere uygun olmaması • Bölgelerdeki tur operatörlerin geliştirilmesi gereken turizm türleriyle ilgili ikilemde bulunmaları • Bu konuda kapsamlı ve koordineli bir katkıda bulunabilecek bir koordinasyon organının olmaması • Otellerdeki hizmet düzeyinin düşük olması; • İşletme maliyetlerinin fiyat yüksekliği • Turistlerin ilgi duyduğu bölgelerde uzun süreli konaklama olanaklarının oluşmaması • Yatırımcılar için bir sübvansiyon mekanizması, vergi kesintisi kolaylıklarının sağlanmaması • Turistik eğitim programlarının turizm piyasasının gerçek ihtiyaçlarına uygun hazırlanmaması • Yeni bir nitelikli turistik tesislerin yetersizliği • Sovyetler zamanında yapılmış, günümüzde ise çağdaş standartların gerisinde kalmış, yeterince talep görmeyen ve atıl duruma

• Kayak turizmin iyi gelişmesi • Ekoturizm, uzay turizmi, aktif (alpinizm, rafting, safari turları) turizmi geliştirme olanakları • İç turizmdeki hareketlenme • Turizm sektörünün gerçek anlamda sağladığı katkıyı değerlendirmek için geliştirilen turizm veri tabanları • Kazakistan turizm potansiyeli aktif dinlenmeyi sevenler için son derece elverişli olması ülke turizminin güçlü yönleri sayılmaktadır • Kazakistan - Türkiye iki ülke arasında endüstri ticaretin olumlu durumu	düşmüş, düşük kapasiteli tesislerin rehabilite edilerek tekrar turizme kazandırılmamış olması • Havalimanlarının tüm bölgelere en kısa sürede ulaşım rahatlığını sağlayacak bağlantı yollarının tamamlanmamış olması • Tahsisleri yapılmış ve yatırımları planlanmış Golf ve Futbol sahaları, Kongre merkezleri gibi turizme çeşitlilik katacak ve altyapı oluşturacak yeni tesislerin yatırımlarının tamamlanma süreçlerinin uzaması • Pazarlara ve turizm arzına ilişkin araştırmaların yetersizliği vs
Fırsatlar	Tehdit ve Riskler
• Bakir ya da neredeyse bozulmamış dağlık ve başka doğal kaynakların çok sayıda bulunması • Küreselleşme olgusu içerisindeki Avrasya bölgesinin artan önemi ve Kazakistan'ın siyasi ve ekonomik yönden stratejik önem kazanmış olması • İç ve dış turizm akımlarındaki artış • Yabancı yatırımcı potansiyelindeki artış • Ulusal turizm ürünlerinin oluşturulması • Turizmde eğitilebilir genç nüfusun çok sayıda bulunması • Asya ülkelerine coğrafi yakınlık • İç ve dış turizm akımlarının artması	• Gününbirlik konaklama sayısının artması Hizmet sunma niteliğinde Sovyetler anlayışı • Teknolojik yetersizlik • Altyapı yetersizliği • Yatay ve dikey birleşmeler ve satın almalarla dev boyutlara ulaşan uluslararası tur kartellerinin modern teknik donanım ve ölçek ekonomileri gibi avantajları kullanarak piyasaya egemen olmaları • Dolayısıyla hem dış talep, hem de işletmelerin kar marjları üzerindeki baskılarını arttırmaları • Gelişen ulaşım olanaklara rağmen ulaşım genel seyahat maliyetlerinde yaşanan artış • Turizm piyasasında rekabet gücünün hızla

• Turizmin ülke ekonomisine katkısı • İpek Yolu proje ve programları aracılığıyla ülkenin dünyaya tanınması ve imaj oluşturmaları • Şehir ve bölgelerin yeniden yapılanması ve canlanması • İstihdam oluşturmada fırsatlar	artışı • Bürokratikleşme • Gümrük işlemlerinin zorluğu • Politik risk tek kişiye bağlı siyaset • Turizmde zayıf özel sektör vs
---	--

3.4.2.1. Güçlü Yönler

Kazakistan, yeni bir turizm destinasyonudur. Dünya turizminde yaşanan gelişmeler, standart turist tipinin ve turist beklentilerinin değişmesi, turistler için cazip kabul edilecek farklı doğal çekicilikleri ve özellikleri bünyesinde barındıran Kazakistan'ı turizmin yeni çekim merkezi boyutuna taşımıştır. Kapladığı geniş coğrafi alanı göz önünde bulundurarak, Kazakistan'ı bir makro destinasyon olarak tanımlanmakla beraber, Almatı, Astana, Aktau, Karagandı gibi büyük şehirleri kongre turizmi; Sarıağaç, Burabay, Rahman Kaynağı gibi kaplıcaları sağlık turizmi; Altay, Alatau, Şımbulak, Medeu gibi dağlık alanları kış turizmi; Kapşagay, Kenderli gibi projeleri eğlence turizmi; Baykonur uzay üssü uzay turizmi; Katonkaragay, Markagöl, Naurızım, Barsakelmes gibi milli parkları ekoturizm turist çekim alanı olarak mikro destinasyonlar da tanımlanabilir.

Kazakistan'ın İpek Yolu güzergahında yer alması turizmin gelişmesi için ülkenin en güçlü kozlarından (yanlarından). Kazakistan topraklarında, Karakum ve Kızılkum'dan, Merv ve Harezmi vahalarından Sarıarka'nın ovalarını geçerek Pamir ile Tanrı Dağları, Altay ve Karadağ'ın zirvelerinden geçip Murgap, Amuderya, Siriderya, Jayık ve Şu nehirlerinin kıyılarından öteye yol alan bu kervan yolu Doğu Türkistan ile Jetisu arasındaki Aksu'dan yola çıkarak Issık Gölü'ne kadar uzanmaktadır. Kazakistan'da İpek Yolu'nun 1700 km'lik bölümü mevcuttur, bu toplam İpek Yolu'nun yüzde 15'lik kısmını oluşturmaktadır.

Bir diğer güçlü yanı ülkenin Avrupa ve Asya yol kavşaklarında bulunmasıdır. Sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle Kazakistan hem Asya hem de Avrupa

ülkesidir. Ülke iki kıtayı birbirine bağlayan uluslararası öneme sahip güzergahlar üzerindedir. Kazakistan'ın Almatı, Jambıl ve Güney Kazakistan bölgelerinden geçen uluslararası öneme sahip A2 karayolu Avrupa uluslararası E40 karayolu ve Asya uluslararası AH5 karayollarını birbirine bağlamaktadır. AH karayolu Asya Ana Karayollar Projesinde, uzunluğuna göre 32 ülke arasında Çin (25.579 km) ve Rusya (16.869 km)'dan sonra Kazakistan (13.189 km) üçüncü sırada yer almaktadır.

Bölgenin zengin ve çekici, tarihinin yanında İslam dünyasının kutsal yerleri de dahil olmak üzere birçok kültürel yer mevcuttur. Ülkede dokuz binden fazla arkeolojik ve tarihi anıt bulunmaktadır. Bu tarihi anıtlar sadece Kazak halkının değil aynı zamanda tüm Türk dünyasının mirası olarak kabul edilmektedir.

Ülkenin çarpıcı güçlü yanlarından bir diğeri de turizmin çeşitlendirilmesine olanak veren coğrafi ve doğal yapısı, flora ve fauna açısından zengin doğal güzellikler, dağ, çöl ve step manzaralarının aynı coğrafyada bulunarak ilgi merkezi olmasıdır.

Ülkenin turizm potansiyeli, dinlenirken aktif olmayı da sevenler için son derece elverişlidir. Örneğin, bu anlamda turistlerin özellikle tercih ettikleri yerlerinden biri dağ kayak sayfiye şehri Şımbulaktır. Medeu buz pateni alanı ve Şuçins-Burabay sayfiye şehri sayesinde kayak turizminin gelişmiş olması Kazakistan'ı kış turizminde güçlü kılmaktadır.

Uzay turizmi, alpinizm, rafting, safari turları gibi maceraya dönük alternatif turizm geliştirme olanaklarının da bulunması Kazakistan'ı tûristik ürün çeşitlemesinde yeni destinasyon olarak avantajlı konuma getirmektedir.

Zengin ve köklü kültürü, örf ve adeti, Kazak halkının geleneksel konukseverliği ülkeye turist akışı açısından etkin öğelerdir.

Ülkenin turizm destinasyonunda son zamanlardaki en önemli konulardan biri olan sürdürülebilir ekoturizm olanaklarına sahip olunması güçlü bir etkidir. Bu olanağı destekleyen projelerin varlığı ve geliştirilmesi ülkenin başlıca politikaları arasındadır, bu bağlamda Almatı şehrinde Ekolojik Turizm Bilgi Kaynak Merkezi

faaliyet göstermektedir. Uluslararası turizmde ekoturizme ilgi duymakta olan turist sayısının 8,9 milyon, toplam kapasitenin % 63'ünü oluşturmakta olduğunu dikkate alırsak, Kazakistan'ın ekoturizm geliştirme potansiyelinin çok yüksek olması büyük bir avantajdır.

Ekonomi politikalarında müdahaleci stratejiler izleyen Kazakistan hükümetinin asıl amacı, petrol gelirlerini kullanarak ekonominin, yenilenemeyen enerji dışındaki sektörlerde de kalkınmasını sağlamaktır. Bu kapsamda, devlet yönetimi, uzun vadeli kalkınma programında ekonominin en önemli sektörlerinden biri olarak turizmi ön plana çıkarmıştır. Finansal desteğin devlet eliyle garantiye alınması sürdürülebilir turizmin gelişmesindeki en güçlü faktörlerdendir.

Kazakistan Hükümeti turizm politikalarını uygulama sırasında turizm sektöründe hızlı bir şekilde büyüyen ve dünya turizm piyasasında önemli bir paya sahip olan Türkiye ve Malezya gibi ülkelerin tuttuğu yolu örnek almıştır. Bu ülkeler gibi turizm politikası uygulama sırasında karşılaştığı zorlukları ve yanlışlıkları dikkate alarak; eğitim, tecrübe ve bilgi paylaşımında bulunarak turizmin gelişmesinde doğru ve güçlü bir yönetime ulaşmıştır.

Türkiye-Kazakistan dış ticaret hacmi verilerine göre türettiğimiz Grubel-Lloyd endeksi iki ülke arasında ki ticaret boyutunu olumlu şekilde gösterdi.

Ülkede turizm endüstrisinin geliştirilmesi gidişatına bilinçli bir biçimde devlet tarafından müdahale edilmektedir. İç ve dış aktif turizmdeki pozitif hareketlenme; gerek personele verilen eğitim, gerek sektörün gerçek anlamda sağladığı katkıyı değerlendirmek için geliştirilen turizm veri tabanları, turizm sektörünün gelişmesi için olumlu etki yaratan hukuki yasaların olması, turizm alanında hükümetin ve uluslararası yatırımcıların destek girişimleri, özel girişimcilerin artan faaliyetleri, turistlerin güvenliğini sağlamakta önemli yer alan siyasi istikrar ve ekonomik büyüme, komşu ülkelere nispeten yol ve ulaşım bağlantılarının altyapısının iyi olması sonucunda ülkenin turizm pazarındaki payı artmaktadır.

3.4.2.2. Zayıf Yönler

Ülkenin turizm bölgelerinin sahip olduğu yüksek potansiyel ile paralellik gösteren gelişmiş turizm imkanlarına karşı bu alanların dışında kalan, olumsuz altyapı problemleri yaşayan bölgelerdeki negatif süreç, ülkede gelişen turizmi sekteye uğratmaktadır. Altyapının uluslararası kriterler bakımından yetersiz oluşu turizmin gelişimi açısından zayıf bir nokta olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülkenin altyapı olanaklarındaki dengesiz dağılım, turizmdeki gelişimi zorlaştıran unsurlardan biridir. Olanakların büyük bir kısmının şehirlerde ve il merkezlerinde toplanmış olması, yeterli altyapı olanağına ulaşamamış olan kırsal bölgelerin yaygınlığı, dar alanda turizm yapmak zorunda kalma, sorununun temelini oluşturmaktadır. Bunun sonucunda ise turistler bir tüketim noktası olan turizm bölgelerini tercih etmek zorunda kalmaktadır.

Altyapı olanaklarındaki aksaklıklar, ülkenin gelişmekte olan turizm imajını olumsuz yönde etkileyen zaaflarından birisidir. Yeni ve nitelikli tesis azlığı, eski dönemlerde yapılmış; günümüzde ise çağdaş standartların gerisinde kalmış, yeterince talep görmeyen ve atıl duruma düşmüş, düşük kapasiteli tesislerin rehabilite edilerek tekrar turizme kazandırılmamış olması uluslararası turizm pazarında ülke imajını zedeleyen unsurlardandır.

Altyapı alanının önde gelen sorunlardan birisi, konaklama kapasitesinin düşüklüğüdür. Bu durumun oluşmasında uluslararası standartlara uygun otel sayısının az olması, otellerdeki hizmet düzeyinin düşük olması ve yüksek işletme maliyetleri nedeniyle fiyatların yüksekliği en önemli etkenlerdir.

Turistlerin ilgi duyduğu bölgelerde uzun süreli konaklama olanaklarına izin vermeyen altyapı aksaklıkları nedeni ile günübirlikçi turistlerin oluşturduğu karlılığı yüksek olmayan basit turizm pazarı meydana gelmiştir, bu durum gelişmekte olan turizm endüstrisindeki olumsuz paydalardan biridir.

Misafir ağırlama esnasında kullanılan ürünlerin, tesislerin yapımında kullanılan inşaat malzemelerinin çoğu ithal edilmektedir. Bunun sonucunda Kazakistan turizm

sektörü dışa bağımlı olarak gelişmektedir. Bu bağımlılıktan kaynaklanan aksaklıklar turizm gelişimini engelleyen ya da geciktiren başka bir faktördür.

Altyapı alanında önde gelen sorunların bir diğeri, ulaşım koşullarının kısıtlıdır. Turistik bölgelerdeki ulaşım imkanları yetersiz düzeydedir. Havalimanlarından tüm bölgelere en kısa sürede ulaşımın rahatlıkla sağlanacağı bağlantı yollarının tamamlanmamış olması Kazakistan turizminin gelişmesini etkileyen zayıf yanlardandır. Ülke turizminde ulaşımın ve ulaşım vasıtalarının geliştirilmesi ve daha sağlıklı işletilebilmesi için ulaştırma türleri arasında bir entegrasyonun yeterli düzeyde sağlanamamış olması turizm sektöründeki açıklardan biridir.

Turizm piyasasındaki hizmet veren kimselerin yeterince kalifiye olmayışı başka bir zayıf yöndür. Eğitim programlarının turizm piyasasının gerçek ihtiyaçlarına uygun hazırlanmaması, sektörde çalışacak personelin yeterince uluslararası standartlara uygun eğitilemeyişi, modern dillere vakıf konaklama, seyahat acenteliği ve rehberlik gibi konularda uzmanlaşmış kişi sayısının azlığıdır.

Tahsisleri yapılmış ve yatırımları planlanmış golf ve futbol sahaları, kongre merkezleri gibi turizme çeşitlilik katacak ve altyapı oluşturacak yeni tesislerin yatırımlarının tamamlanma süreçlerinin uzaması, rekabet gücü yüksek, gelişen ve değişen tercihleri göz önünde bulunduran turistik ürünlerin yaratılmasında eksikliklere yol açmaktadır.

Pazarlama ve turizm arzına ilişkin araştırmaların yetersizliği nedeniyle sağlıklı stratejik kararların alınmasında yaşanan güçlükler sektörü zor durumda bırakan etmenlerdendir.

Ülkedeki tur operatörlerinin koordinasyon eksikliğinden dolayı ülke vatandaşlarını yurtdışına çıkarmayı daha kolay ve karlı bulurken, yurtdışından gelecek turistler için aynı hizmet ağını oluşturma sorunları ile karşılaşmaları sonucunda sektörün sekteye uğramasının yanında ülkeye yabancı turist çeken tur operatörlerinin, turistleri yönlendirecekleri turizm türü ile ilgili tecrübe eksikliği de gelişmekte olan turizmin bir başka sorunudur.

Ülke tanıtımında önemli rol oynayan reklam ve tanıtım ağının eksikliklerinin olması, sahip olunan değerlerin gerek ülke çapında gerekse yurtdışında tanıtım ve pazarlamasının yapılması yönünde gerçekçi bir enformasyon ağının sağlam temellere henüz oturtulamayışı turizm endüstrisini geriye götürmektedir.

Turizm politikasının başarısı; merkeziyetçi bir planlama modelinden ziyade yerel yönetim ve etkin sivil toplum kuruluşları ile işbirliği halinde çalışmasına bağlıdır. Yerel yönetimlerin beklenti ve isteği ile devlet tarafından uygulanmaya konulan turizm politikalarının yeterince paralel olmayışı turizm gidişatını yavaşlatmaktadır.

Devlet tarafından uygulanmaya konulan turizm kalkınma planlarının amaç sayısının fazlalığına karşın kaynak miktarının azlığı ile karşı karşıya olması turizm politikalarının uygulanmasını zorlaştırmaktadır.

Turizm kalkınma teşvikinin yeterince cazip hale getirilmemesi özel sektörü bu alanda atıl kalmasına sebep olmaktadır. Yatırımcılar için bir sübvansiyon mekanizmasının ve vergi kesintisi kolaylığının sağlanması noktasında eksiklerin bulunması politikaların yetersizliğini göstermektedir.

3.4.2.3. Fırsatlar

Dünya turizm pazarında değişen turizm algısı ve turist olgusuna da bağlı olarak, doyuma ulaşılan, güneş-deniz-kum üçlemesinin alternatifi olabilecek turizm olanaklarına sahip oluşu Kazakistan'ı dünya turizm piyasasında pay sahibi olma fırsatı sunmaktadır.

Avrasya bölgesinin küreselleşme olgusu ile daha da artan önemine paralel olarak Kazakistan'a siyasi ve ekonomik yönden stratejik önem kazandırmıştır. Bu durum uluslararası turizm piyasasında turistik güven açısından ülke için önemli fırsatlardan biridir.

Bu fırsatlar aynı zamanda İpek Yolunun sunduğu fırsatlar olarak da değerlendirilebilir. Örneğin Kazakistan'ın sahip olduğu geniş turizm skalası; çok

sayıda bakir ya da neredeyse bozulmamış dağlık alanların ve tarihi yolların bulunması önemli fırsatı teşkil etmektedir.

Kazakistan'da uygulanmaya başlayan kırsal kalkınma politikalarının da etkisi ile kırsal turizmde var olan alanların aktif hale getirilmesinin yanında, yeni istihdam alanlarının yaratılması, dünya turizm piyasası şartları göz önünde bulundurulduğunda başlı başına bir fırsattır.

Çünkü, Orta Asya Türk cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolunun hem bir ticaret yolu, hem de tarihi ve kültürel değeri olarak yeniden canlandırılması bakımından önemlidir. Günümüzde *Yeni İpek Yolu* gündeme gelerek, artık kullanılmamakta olan eski yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlatılmıştır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, sadece Kazakistan için değil bu yoldan geçen tüm ülkeler için de önem taşımaktadır. İpek Yolu programı çerçevesinde yapılmakta olan çalışmalar, ülkelerarası ya da uluslararası ilişkilerin gelişmesi bakımından iyi bir fırsat olmakla birlikte ülkenin ekonomisine, turizmine, şehir, kültürlerarası ilişkiler ve bilime sağlayacağı katkılarından dolayı önemli sayılmaktadır.

Turizmin çarpan etkisi sonucunda, sektörde yaşanacak hızlı gelişme diğer sektörleri de pozitif yönde etkileyerek alternatif ekonomik kalkınma fırsatı yaratacaktır.

Kazak yatırımcıların yanında yabancı yatırımcıların da büyük bir ilgiyle yöneldikleri ülkenin turizm pazar potansiyeli imkânları; sektörde istihdam edilebilecek etkin nüfusun bulunması, turizm alanında koordinasyon, yönetim ve işlerin kontrolü için devlet kurumlarının da eşgüdümlü projeler oluşturması hızlı ve güvenli turizm kalkınma fırsatı yaratmaktadır.

Ülkedeki teşviklerin miktarı, şartların, bölgesel özelliklerin ve uygulama dönemlerinin ayrıntılı olarak belirlenmiş olması, devlet eliyle hazırlanan geliştirme programları ile ilgili hedeflerin iyi derecede planlanmış olması uzun vadede sektörün devamlılığı açısından iyi bir fırsattır.

Dünya turizm pazarına yeni turistik ürün sunmanın en doğru zamanı, olduğunu fark eden Kazakistan, ülkenin mevcut potansiyelini dikkate alarak turizm sektörünü geliştirmiş, böylece de rakiplerinin çok önünde bir fırsatı yakalamıştır. Örneğin, uzay turizminin geliştirilmesi, Kazakistan'ı dünya turizm piyasasında önder ülkeler arasına dahil olma fırsatı yaratmaktadır.

Ülkenin sahip olduğu turistik ürünler, hem ulusal pazarda, hem de uluslararası pazarda diğer turistik ürünlerle rekabet halindedir. Bu hareketlilik ürünün durağan kalmasını önleyerek her geçen gün kalitesini artırma fırsatını ortaya çıkarmaktadır.

İç pazara yönelik tanıtım faaliyetlerini ve iç pazarı geliştirme programlarını artıran bilinçli seyahat acentelerinin, bunun yanında ülke turizmini tanıtmak ve etkinleştirmek için reklam ve turların sayısını da artırmış olması, iç turizm potansiyelinin değerlendirilmesi için özendirici olmuştur. Bu akım iç turizm artışı fırsatını yaratmıştır.

3.4.2.4. Tehditler

Ülkenin turizm politikaları sürdürülebilir ekoturizm alanlarını koruma altına alarak geliştirmeyi hedeflemektedir. Fakat, bu hedef her daim uygulanamamaktadır. Örneğin konaklama işletmeleri, makro ve mikro düzeydeki çevresel etkilerin daha hassas yaşandığı ekosistemler, tarihi alanlar gibi yerlerde planlanmaktadır. Gününbirlik konaklama sayısının artması, konaklama işletmelerinde çevre dostu bir yönetimin ortaya konabilmesini zorlaştırarak tehdit unsuru oluşturmaktadır.

Komşu ülkelerin de Kazakistan'la rekabet edebilecek turizm destinasyonlarının bulunduğu göz önüne alındığında, ülkeye olabilecek turist akışı hacminin azalma tehlikesi ile karşı karşıya olması, sektörde ciddi bir tehdit yaratmaktadır.

Turizm endüstrisinde; müşteri memnuniyeti, kaliteli hizmet, tüketicinin beklenti ve isteklerinin tam olarak karşılanması ile dünya standartlarına ulaşılması bir zorunluluk haline gelmiştir. Hizmet sunma niteliğinde hala uygulanagelen eski dönemlerden kalma eksik vizyonlu yöntemler Kazakistan'ın turizmini gelişmesine engel olarak tehdit unsuru taşımaktadır.

Siyasi istikrarsızlık, bir ülke için lokal olmaktan çok öte bir şekilde domino etkisiyle, birden çok bölgeyi, sektörü, işletmeyi etkileyebilen, hatta ülkeye ve komşu ülkelere giriş ıkışları sıkıntıya sokan en büyük tehditlerden biridir. Kazakistan'ın coğrafi konumu nedeniyle yakın çevrede yaşanan siyasi istikrarsızlıklardan olumsuz yönde etkilenebilecek olması turizm alanındaki siyasi tehditlerden biridir. (rneğın Kırgızistan'da yaşanan siyasi sorunlar).

Yatay ve dikey birleşmeler ve satın almalarla dev boyutlara ulaşan uluslararası tur kartellerinin rasyonel çalışma yöntemleri, modern teknik donanım ve ölçek ekonomileri gibi avantajları kullanarak piyasaya egemen olmaları ve hem dış talep, hem de işletmelerin kar marjları üzerindeki baskılarını artırmaları yerel yatırımcılar için ciddi bir tehdit konusudur.

Gelişen ulaşım olanaklarına rağmen, muhtelif istikrarsızlıklar sebebiyle sürekli değişen petrol fiyatları ulaşım ve genel seyahat maliyetlerinde artış yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu durum ekonomik vizyonda istikrarsızlık tablosu yaratarak turizm potansiyelini tehdit etmektedir.

AB yesi rakip ülkelerin birliğin bilgi ve finans desteklerinden yararlanarak rekabet güçlerini hızla arttırmalarına karşın diğer ülkelerin bu bilgi birikimine yetişemiyor olmaları Kazakistan'ın da uluslararası standartlara uygun turizm destinasyonu yaratmasının önünde ciddi bir tehdittir.

Turizmin yanlış yönde geliştirilmesi tehdidi, coğrafi çevrede bozulma, kirlenme ve geri kazanılması imkansız doğal kaynak kayıplarına neden olabilir. İnsan, flora ve fauna üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir. Çevresel duyarlılık ile ilgili sorunlar ortaya çıkarabilir.

Turizm politikası, sosyo-kültürel ve ekonomik bütünlük içeren bir faaliyet türü olarak, ülkenin, para, bayındırlık, ulaşım, i ve dış ticaret gibi sektör düzeyindeki politikalarından oluşan genel ekonomi politikasına uygun bir nitelik taşımının yanında ülkenin iç dinamikleri ile de koordinasyon halinde olabilmelidir. Bu yönde yaşanabilecek aksaklıklar ülkenin turizm sektöründeki gelişimini sekteye uğratabacak bir tehdittir.

Devlet apındaki Kayıt Dışı Ekonomi Takip Merkezi sisteminin yeterli alışamıyor olması nedeniyle gümrükte ve vergi ödeme esnasında kayıt dışı ekonominin devam etmesine sebep olmuştur. Kayıt dışı ekonomi, ülke kaynaklarının turizm alanında yeterince kullanılmıyor oluşu tehdidini yaratmaktadır.

Turizmin gelişmesine olumsuz yönde etkileyebilecek bürokratik koşullar yabancı sermaye yatırımlarının ülkeye akışının önünde ciddi bir tehdittir.

Devlet desteğinin bulunmasına ve turizmi geliştirmeye yönelik kalkınma politikasının mevcudiyetine karşın uygulama noktasında karşılaşılabilecek aksaklıklar, sürdürülebilir turizm politikalarını tehdit etmektedir.

3.4.3. İpek Yolunun TOWS Matrisi

SWOT ( ZFT) analizinden türetilen TOWS matrisi (TFZ ) başlangıçta şirket stratejilerini formüle etmek amacıyla geliştirmiştir. Daha sonra bireysel kariyer stratejilerinin geliştirilmesi için kavramsal bir ereve olarak kullanılmaya başlanmıştır. TOWS matrisi, bir ulusun üstünlüklerini ve zayıflıklarını analiz ederek bunları küresel fırsatlar ve tehditler ışığında ele alıp alternatif stratejiler geliştirilmesi için bir ereve oluřurmaktadır¹⁰².

Bu modeli bir ülkenin rekabet üstünlüğünü analiz etmek için kullanan Weihrich, ister bir şirket ister bir ülke bir stratejinin geliştirilebilmesi için yapılsın, o sistemin içindeki * st nl k* ve *zayıflıkların* sistematik bir analizinin yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. Yapılan bu analiz daha sonra büyük bir dış evre içinde potansiyel *fırsatlar* ve *tehditler* ışığında değerlendirilmektedir.

TOWS matrisi bu dört faktörün dört ayrı stratejinin temelini oluşturuyordur. Weihrich, bunları Güçlü Yönler – Fırsatlar Stratejisi, Güçlü Yönler – Tehditler Stratejisi, Zayıf Yönler – Fırsatlar Stratejisi, Zayıf Yönler – Tehditler Stratejisi olarak adlandırmaktadır. Bunları daha açıklığa kavuşturmak gerekirse Weihrich’e göre, bir ulus kendi güçlü yönlerini kullanarak fırsatlar oluşturabilir ve bunlardan

¹⁰² Weihrich, H., “Analyzing the competitive advantages and disadvantages of Germany with the TOWS Matrix-an alternative model to Porter’s model”, **European Business Review**, MCB University Press, 1999, 99 (1), s.9-22.

yararlanabilir. Burada Güçlü Yönler – Fırsatlar stratejisi söz konusudur. Ancak, küresel rekabete dayalı bir piyasada bir ülke aynı zamanda birtakım tehditlerle de karşılaşabilir. Böyle bir durumda Güçlü Yönler – Tehditler stratejisi düşünülebilir. Çünkü temel amaç, tehditleri en aza indirerek güçlü yönleri arttırmaktır. Aynı zamanda her ülke dış fırsatlardan yararlanmak için üstesinden gelmek ve güçlendirmek zorunda olduğu zayıflıklara sahiptir. Böyle bir durumda ise, Zayıf Yönler – Fırsatlar stratejisi uygulanabilir. Bu stratejide daha çok bir ulusun zayıflıklarını güçlü yönlerine dönüştürecek çabaları içeren bir gelişme planı uygulanır. En az arzulanan durum ise, Zayıf Yönler – Tehditler Stratejisidir. Bu stratejideki amaç, hem iç zayıflıkları minimize etmek, hem dış tehditlerden korunmaktır¹⁰³.

Konuyla bağlantılı olarak, Kazakistan turizmine ilişkin yapılan çalışmadan elde edilen veriler daha sistematik olarak değerlendirilerek, Kazakistan turizminin güçlü, zayıf, fırsat ve tehditlerinin belirlenmesine yönelik aşağıdaki tabloda TOWS matrisi yapılmıştır. Bu analizde Kazakistan'ın turizm yapısına ilişkin güçlü, zayıf, fırsat ve tehditler ortaya konularak, bu kriterler doğrultusunda izlenmesi gereken stratejiler geliştirilmiştir.

Yani, aşağıdaki tablo 33'te gösterilen TOWS matrisinin temelinde, anahtar rolündeki iç (üstünlükler, zayıflıklar) ve dış (fırsatlar, tehditler) etkenleri en iyi şekilde eşleştirilerek ÜF, ZF, ÜT ve ZT stratejileri geliştirilmiştir. ÜF stratejileri, fırsatlardan yararlanmakta kullanılacak üstünlükleri vurgularken; ZF stratejileri, fırsatların kaçmasına sebep olacak zayıflıkların ortadan kaldırılmasını önermektedir. ÜT stratejileri, tehditleri engelleyecek veya azaltacak üstünlükleri vurgularken, ZT stratejileri ise, zayıflık ve tehditleri azaltmaya yönelik savunma stratejilerini göstermektedir.

¹⁰³ Weihrich, H., a.g.e., s.9-22.

Tablo: 24. İpek Yolunun TOWS Analizi¹⁰⁴

İÇ ETKENLER DİŞ ETKENLER	<u>ÜSTÜNLÜKLER</u> 1. Asya – Avrupa yollarının kavşağında yer alan elverişli konuma sahip olması 2. İpek Yolu boyunca yer alması 3. Doğal ve çekici kültürel ve tarihi zenginlikleri 4. Turizmin çeşitlendirilmesine olanak veren coğrafik ve doğal yapısı 5. Yerli halkın konukseverliği 6. Turizmde hareketlenme ve turistik etkinliklerin artması 7. Turizm sektöründe hükümetin ve yatırımcıların destek girişimleri ve girişimcilerin artan faaliyeti	<u>ZAYIFLIKLAR</u> 1. Altyapı yetersizliği 2. Uluslararası kriterlere uygun olmaması 3. Hizmet kalitesinin yetersizliği 4. Fiyat yüksekliği 5. Denize uzak olması 6. Turistik sektördeki eğitimin zayıflığı 7. Turistik koordinasyon kurumlarının yetersizliği (tek sektöre bağımlılık)
<u>FİRSATLAR – F</u> 1. Küreselleşme sürecinde Asya bölgesinin artan önemi ve Kazakistan’ın siyasi ve ekonomik yönden stratejik önem kazanmış olması 2. Asya ülkelerine karasal coğrafi yakınlık 3. İpek Yolu projesi sayesinde ülkenin dünyaya tanıtılması ve imajın oluşturulması 4. Turizmin ülke ekonomisine katkısı 5. Bakir ya da neredeyse bozulmamış doğal kaynakların mevcudiyeti 6. İstihdam oluşturmada fırsatlar 7. Ülke turizminin tanıtımı ve işlemlerin kolaylaştırılması bakımından internetin katkısı	<u>ÜF</u> (fırsattan yararlanmak) 1. Turizmin çeşitlendirilmesi; 2. Şehir ve bölgelerin yeniden yapılanması ve canlandırılması; 3. Tanıtım ve pazarlamada aktif olmak; 4. Uzun dönemli paket turların geliştirilmesi; 5. Turizm alanında iç ve dış akımlardaki artış; 6. nitelikli işgücünün turizm piyasasına katılmasını teşvik etmek; 7. Tanıtım aracılığıyla turizm ekonomisine katkı sağlamak, ülke imajını oluşturmak gerekmektedir.	<u>ZF</u> (zayıf yönü güçlüye dönüştürmek) 1. Mevcut altyapıyı tasarruflu değerlendirmek; 2. Komşu ülkelerle ilişkilerin güçlendirilmesi, anlaşmaların yapılması ve alış-verişin geliştirilmesi; 3. Hizmet kalitesini yükseltmek için eğitim ve tecrübe alış-verişinin güçlendirilmesi ve ülke imajının olumlu yönde tanıtılmasına katkıda bulunulması; 4. Milli ve ulusal turizm ürünlerinin çoğaltılması 5. denize uzak olmasına, hem mevsimlik turizme karşı alternatif turizmin geliştirilmesi; 6. Gençlerin turizm sektörüne teşvik edilmesi ve eğitim reformunun yapılması;

¹⁰⁴Ukaz Prezidenta RK, a.g.e. http://www.elibrary.kz/download/zhurnal_st/st15116.t.y.

		7. Özel sektörün desteklenmesi, sanal ortamdaki mevcudiyetin arttırılarak ve tanıtım açığını düşük maliyetle kapatılması gerekmektedir.
<u>TEHDİTLER – T</u> 1. Altyapı yetersizliği 2. Teknolojik yetersizlik 3. Turizm piyasasında rekabet gücünün hızla artışı 4. Ulaşım altyapısının yetersizliği 5. Fiyat yüksekliği 6. Bürokratikleşme 7. Turizmde özel sektörün zayıf rolü	<u>ÜT</u> (tehditleri engellemek) 1. Devlet ve özel sektör tarafından desteğin sağlanması ve yatırımcıların teşvik edilmesi; 2. Maddi destek, teknolojik alanda uzmanların yetiştirilmesi ve ülkelerarası anlaşmaların yapılması; 3. Rekabetin önüne geçebilmek ve rekabete dayanıklı tecrübeye sahip olmak için turizm alanında gençlerin yetiştirilmesi (yurt içi, yurt dışı); 4. Ulaşım yollarının yapılandırılması için devlet ve özel sektör tarafından maddi destek, alan uzmanlarının teşviki ve modern nitelikli tesislerin yapılması; 5. Yüksek fiyatın önüne geçebilmek için ulusal turizm ürünlerinin üretilmesi; 6. Halkın bilinçlenmesi ve bu yolda medyadan yararlanılması; 7. Devletin özel sektörü desteklemesi ve teşvik etmesi gerekmektedir. Bunun için girişimci ve yatırımcılara vergi vs. gibi konularda kolaylıklar sağlanmalıdır.	<u>ZT</u> (tehditleri azaltmak) 1. Altyapının neredeyse sadece büyük şehirlerde sağlanmıştır. Bunun yanı sıra tarihi mirasa sahip İpek yolu boyundaki diğer bölgeler canlandırılabilir; 2. Mevcut teknik donanımların doğru değerlendirilmesi; 3. Rekabete dayalı pazar ve turizm arzına ilişkin bilimsel araştırmaların arttırılması ve gençlerin turistik eğitim programlarının turizm piyasasının gerçek ihtiyaçlarına göre hazırlanması; 4. Maddi destek ve ulaşım alanında uzmanların teşvik edilmesi; 5. Turizm işletmeciliğindeki yüksek fiyatı azaltmak veya dengelemek için turistik girişimcileri desteklenmesi ve engellerin kaldırılması; 6. Torpil ve rüşvete boyun eğmemek, turizmde hizmet sunma niteliğinde Eski Sovyet anlayışından arındırılması; 7. Küresel değişime ayak uydurabilmek için gençlerin özel sektörde desteklenmesi ve engellerin kaldırılması gerekmektedir.

3.4.4. Değerlendirme

İpek Yolu Projesi çerçevesinde Kazakistan'ın turizm altyapısının gelişmesi, sadece turizmin geliştirilmesi gözlemlenen stratejik bölgelerde değil, tüm ülkenin

yaşam şartlarını iyileştirecek şekilde gerçekleştirilmesine ihtiyaç duymaktadır. Bunun yanı sıra, ülkenin her tarafına güvenli ulaştırma hizmeti, enerji sağlama, temizleme tesislerinin kurulması, yeni oteller kuruluşu, sanatoryum ve pansiyonların, spor tesislerinin inşaatı, modern plajların oluşturulması gibi altyapının geliştirilmesi büyük ölçekli çalışmaları kapsamakta ve ciddi finans kaynaklarını gerektirmektedir. Konuyla bağlantılı olarak aşağıda projeye alakalı ülkenin turizm sektöründe karşılaşılan sorunları daha kapsamlı bir şekilde yer almakta, arkasından hemen sonra sorunlara çözüm yolu olarak öneriler verilmektedir.

Bu sorunların özeti şu şekildedir:

- Ülkede özel sektörden ziyade devlet kurumları ve devlet yönetimi ağırlıklıdır. Bu yüzden devlet işletmelerinde görevi kötüye kullanma ve onlarla mücadele etme gibi sorunlar, her ülkenin başta idari reformlarından biri olduğu gibi¹⁰⁵. Kazakistan için de geçerli eksikliklerin başında gelmektedir. Dolayısıyla, sadece turizm sektöründe değil ülkenin her sektöründe görevi kötüye kullanma, devlete karşı güvensizliğe neden olabilmektedir. Bu tür sorunlar devlet tecridi söz konusu ve yatırımcılar tarafından güvensizliğe yol açabilmektedir.
- Turizm sektöründe iç kaynak yetersizliği, teknoloji, etkin ve profesyonel yönetim bilgisi eksikliği mevcuttur. Bu gibi nedenlerden dolayı İpek Yolu Projesi kapsamında yerli yatırımlardan çok yabancı yatırımları çekilmeye çalışılmaktadır.
- Kazakistan'da modern gelişmiş turizm altyapısı henüz oluşturulmuş değildir. Günümüzde gelişmiş ülkelerdeki işletmeler, yeni teknolojik uygulamaların etkisiyle (elektronik pazarların oluşumu, online değişim bölgesel iş ağıları) global işletmelere dönüşmüştür¹⁰⁶. Ancak, Kazakistan'ın turizm sektöründeki bazı işletmeler, teknolojiye yaşanan hızlı gelişmeleri takip etmekte oldukça zorlanmaktadır. En ihtiyaç olan teknolojik sistemin dünyadaki bilgisayar ağıları ile bağlantısını temin etmesi, son derece güç ve maliyetli olmaktadır.

¹⁰⁵ Ulan Raisov, 'Korruptsiya v Gosudarstvennih Organah i Eye Sozialniye Posledstviya ', **Sayasat-Policy** dergisi, No. 11, 2009, s. 45.

¹⁰⁶ Erdly M, and Kesterson L, "Experience Rules:A Scenario For The Hospitality and Leisure Industry Circa 2010 Envision Transformation", *Strategy and Leadership* 31 (3) (2003), 12-18.

Kazakistan’da, tüm gelişmelere rağmen internet ve bilgisayar kullanımı lüks tüketime girmekte ve bu tüketimin fiyatı çok yüksektir. Oysa İpek Yolunun geliştiği eski dönemlerde modern teknolojiler olmaksızın ticaret ve diğer ilişkiler dünyaca yaygındı.

- Büyük şehirler hariç ülkedeki turizm sektörü uluslar arası standartlardan uzaktır. Dolayısıyla, ülkenin turizm sektöründe, uluslararası standartlara dayanan sertifikasyon ve sınıflama çalışmaları yürütecek mesleki kuruluşlar eksiktir.
- İpek you üzerinde yer alan Kazakistan’ın turizm sektöründe iş (kongre) turizmi yaygındır. Bir ülkenin veya şehrin, kongre ülkesi ya da şehri olması, oranın çağı yakalamışlığını gösterir. Dolayısıyla, Kazakistan gibi dünya ile bütünleşmeye çabasında olan ülkeler, bilim adamı, bürokrat, işadamı ve üst düzey yöneticilerin katıldığı kongrelerden azami faydayı sağlamaya çalışmaktadır. Çünkü kongre turizmi, ülke turizmine saygınlık kazandırarak ülkenin dış pazarlarda tanıtımına katkıda bulunmaktadır. Ancak kongre turizmine yönelik tanıtım eksiklikleri mevcuttur. Genel olarak büyük şehirler dışında (Astana, Almatı) diğer bölgeler büyük organizasyon faaliyetlerinde yer almamaktadır. Oysa İpek yol üzerinde geçen tarihi şehirler sadece bu şehirlerle sınırlı değildir.
- Dolayısıyla, ülkede kongre turizmi alanında sorunların başında ne yazık ki, büyük ölçekli kongrelerin düzenlenmesine imkân sağlayan kongre mekânlarının az olması, kongre pazarlamasındaki eksiklikler ve turizmin sorunları, kongre turizminin gelişmesini engelleyen ve yavaşlatan unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kazakistan’a iş/kongre amaçlı seyahatlerin artması ve bunun sürdürebilir olması, ancak gidilecek yer ve sunulacak imkânlar hakkında bilgi ve olumlu imaj sahibi olunmasıyla mümkündür.
- Turizm sektöründe alt ve üst yapı yatırımlarının yetersizliği, tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin yetersizliği, yenileme çalışmalarının eksikliği gibi ve diğer sorunların temelindeki yatan sebeplerden biri finansman yetersizliğidir. Maddi ve teknik açıdan zayıf temelle turizm altyapısını geliştirmek zor olduğundan dolayı ülkede yabancı yatırım çekme uygulanmıştır. Turizm yoğun sermaye gerektiren bir sektör olduğundan

dolayı gelişmiş turizm hizmetlerini oluşturmak için yatırım fonlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

- İpek Yolunu yaygın olarak geliştiği dönemlerdeki ulaşım uçak ve tren gibi lüks araçlarla değil de kara yollarla gerçekleştiği bilinmektedir. Ancak, günümüzde modern ulaşım araçlarına fazla önem verilere kara yollar daha sonraki gündemlerde yer almaktadır. Kara yollarını tercih eden turistler açısından bu eksiklik olumsuz bir izlenim yaratabilmektedir.
- Sosyalist Sovyetler Birliği döneminde faaliyet gösteren istasyonlar zamanında spor amaçlı kullanılmıştır. Şimdi ise, bu istasyonların gençlik turizm bölgesi olarak canlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.
- Bunun yanı sıra kent içi toplu taşıma sistemi bazı eksiklikler mevcuttur. Ülkede ne yazık ki, halen şehir içi metrobüs, tramvay ve metro gibi taşıma araçları henüz yoktur. Sadece yakın zamanda Almatı şehrinde metro çalışmaya başlamıştır, ancak o da uzun mesafeyi kapsamamaktadır. Genel olarak otobüs, minibüs, tren, uçak ve taxi gibi taşıma araçları yaygındır. Hızlı taşıma araçlarının eksikliği dışarıdan gelen kongre turistlerin olsun, genel turistleri olsun hayal kırıklığına uğratmaktadır.
- Ülkede yüksek öğretim kurumlarında çeşitli turistik faaliyetler derecesine göre duyulan uzmanlaşma alanlarını belirlemesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- Turizm pazarında gelişim mekanizması ve düzenlikleri, endüstrinin yapısı ve gelişim sorunları ile ilgili bilimsel araştırmalar olmadan modern bir turizm endüstrisinin yaratılmasını sağlamak mümkün değildir. Turizm, hala ulusal ekonominin tam teşekküllü bir sektörü olarak ve bilimsel araştırma konusu olarak bulunamamaktadır. Ülkede bu konuda yayınlanmış bilimsel kaynakların çok az bulunması bir tesadüf değildir.
- Ülkede turizmi, ekonominin bir sektörü olarak bilimselleştirmek, geliştirmek ve tahminlerde bulunmak için bunları sağlayabilecek olan bilimsel kurumlara ihtiyaç duyulmaktadır. Kazakistan topraklarındaki Büyük İpek Yolunun yer alan tüm turistik rekreasyonluk kaynakların envanteri, araştırılması ve restorasyonunun yapılmasına özel ilgi gösterilmelidir.
- Gerek altyapı gerek de planlama alanındaki eksiklikler turizm sektöründeki yatırımları da yakından ilgilendirmektedir. Yukarıda sayılan problemler yerli

ve yabancı yatırımcıların gözünü korkutmakta, sektöre yapılmak istenen yatırımları kaçırmaktadır.

Bu sorunlara sunulan **öneriler** ise aşağıdaki şekildedir:

- Kazakistan genelinde mevcut ekonomik sorunların aşılmasına yardımcı olabilecek turizm sektörünün gelişebilmesi için güçlü yetkilerle donatılmış ülke turizminin ihtiyaçlarına göre organizasyon şeması oluşturulmuş profesyonel kişilerin görevlendirildiği ve özel sektörle sıkı bir işbirliği içerisinde olduğu kamu kurumunun yapılandırılması önemlidir.
- Bunun yanında komşu ülkeler ile koordineli işbirliğine giderek İpek Yolu çerçevesindeki ortak turizm projelerde payları önemli derecede artırılabilir.
- Ülkede turizmin gelişebilmesi, turizm kamu kurumu ile birlikte devletin diğer organlarının turizm konusunda bilinçli ve koordineli işbirliğinden geçmektedir.
- Turizm işletmeleri, müşteri ihtiyaç ve istekleri doğrultusunda hizmet kalitesini artırarak ürün çeşitlendirmeye gitmelidirler.
- İpek yolu Projesine katılan ülkeler arası tur güzergâhlarında yaşanan vize ve diğer formalitelerin çözümü konusunda, Dünya Turizm Örgütü'nün desteği ile ülkelerarası sıkı bir işbirliği ve koordinasyon gerekmektedir. Ayrıca, bu işbirliği içerisinde, alt ve üst yatırımlar ile kamu ve özel sektör işbirliği desteklenmelidir.
- Turizm kamu kurumunun güçlendirilmesi ve mesleki kurumların oluşturulması ile işletme ve personel standartlarının belirlenmesi gerekmektedir. Bir önceki ile beraber, yapılacak çalışmalarda turizm yönünden gelişmiş ülkelerin desteği ve deneyimleri ışığında ülkenin de turistik değerleri dikkate alınmalıdır. Böylece uluslararası turizm talebine yönelik hizmet kalitesine ulaşmak mümkün olacaktır.
- Ülkenin turizm sektöründe, uluslararası standartlara uygun, turizm işletmelerinin zorunlu olarak taşınması gereken nicel ve nitel özellikler belirlenerek denetimi sağlanmalıdır. Böylece, artan rekabet ortamında, işletme ve hizmet kalitesi artırılması hedeflenmelidir.

- Kazakistan'ın turizm markası belirlenerek tanıtım ve pazarlama faaliyetleri artırılmalıdır. Marka çalışması el sanatları ve hediyelik eşya üretimi de artırılmalıdır.
- Yeni İpek Yolu'nun canlanması için artan rekabet ortamında, ülke geleceğinin en önemli ekonomik ve sosyal sektörü turizmde seri kararlar alabilmek ve gecikmesiz uygulayabilmek için zaman iyi değerlendirilmelidir. Ayrıca, planlama sürecinde güçlü yerel sivil inisiyatiflerin aktif olarak yer alması amaçlanmalıdır.
- Tüm bu çalışmalar kamu ve sivil inisiyatifin ortaklığı ile yürütülmelidir. Örneğin, ülkemizin İpek Yolu geçtiği ve geçmediği tüm yerlerin tanıtım, nitelik ve niceliğin saptanması, planlama ve benzeri tüm fonksiyonları tek başına yürüten kamu otoritesi, artık bu işlevleri sivil inisiyatifle ortaklaşa yürütmelidir.
- Turizmde uluslararası işbirliği, UNESCO ve Dünya Ticaret Örgütü'nün Büyük İpek Yolu ile ilgili proje tasarımı ve uygulamasına katılımıyla ve devletlerle ikili ve çok taraflı anlaşmalar yaparak gerçekleşmektedir. Kazakistan'ın turistik imajını yaratmakta, hem ülke içi bölgelerde hem de yurt dışında yer alan turistik danışma merkezlerinin organizasyonu önemli rol oynar. Dikkate alınması gereken unsur, ülkenin turistik örgütleri ve Kazakistan Cumhuriyeti'nin yurt dışında faaliyet gösteren diplomatik temsilcilikler arasında etkileşim uygulaması gerekmektedir.
- Tarihi İpek Yolu canlandırmasında önemli adım olacak bu çalışmalar Batı – Asya - Doğu ülkeleriyle turizm ve diğer alanlarda değiş-tokuşu ve ülkelerarası ilişkileri geliştirmede etkisini gösterecektir. Bunun için ülkelerarası işbirliğinin çeşitlendirilmesi ve derinleştirilmesi gereklidir. Ülke kalkınmasında önemli fonksiyonu olan turizm sektörü için, genel teşvik kararları yerine, turizme özgü özel teşvik kararları teşvik politikaları tespit edilmelidir. Diğer bir ifade ile, Turizm sektörünün ekonomiye katkısı yanında turizm sektörüne verilen teşviklerin ekonomiye ne kadar büyük oranda geri döneceği göz önüne alınmalıdır.
- Ülkenin turistik potansiyelinin reklamını yapmakta ulusal hava yolu ve diğer nakliye şirketlerin yardımı olabilir.

- Yurtdışında Kazakistan'la ilgili yüksek kaliteli görsel-işitsel tanıtım malzemelerinin etkin baskı yayını ve dağıtımı sağlanması gerekmektedir. Turistik şirket ve otellerin yerel tarihi etnografi yayınları, reklam ve yayıncılık faaliyetleri dahil olmak üzere Kazakistan'a turist çekmek için katkıda bulunacaktır.
- Turizm tesislerin kısa dönemde modernizasyon ve yenileme yatırımları içinde teşvik tedbirleri getirilmelidir.
- Turizm yatırımlarına yabancı sermayenin çekilmesi büyük önem taşımaktadır. Turizm yatırımları uzun vadeli, düşük faizli krediler ve hibe türü nakdi teşvik ile desteklenmelidir. Özellikle, dünyadaki ünlü turizm zincirlerinin Kazakistan'da yatırım yapması, ülke turizminin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla yabancıların Kazakistan'da mülk edinmeleri kolaylaştırılmalıdır.
- Günümüzde turizm sektörü dünya ticaretinde petrolden sonra ikinci sıraya oturmuş gözükmektedir. Dolayısıyla, ekonomisini süratle düzeltmek için çözüm arayan Kazakistan, turizm sektöründeki payını arttırmak mecburiyetindedir. Kazakistan, henüz kirlenmemiş ve doğal güzelliğini muhafaza eden sahilleri, tarihsel değerleri, coğrafik ve tarihi konumu nedeniyle hala şanslı durumdadır. Bu şansın en iyi şekilde kullanılması ve dünyada turizm gelirindeki payın ikiye katlanması şüphesiz ana hedef olmalıdır. Ancak ülkedeki satış ve tanıtım organizasyonunun zayıflığı, bölgesel problemler ile finansal sıkıntılar göz ardı edilmemelidir.

SONUÇ

Bu çalışmada İpek Yolunun Kazakistan turizminde önemi, yeri ve etkisi ele alınmaya çalışılmıştır. Çünkü, Kazakistan bakımından İpek Yolu bir kültür mirasıdır ve son derece önemlidir. Tarihte bilindiği gibi, İpek yolu Çin'den Avrasya özellikle, Orta Asya kıtasının tamamını geçen Yakın Doğu ve Avrupa'ya giden bir kervan yoludur. Büyük İpek Yolu aracılığıyla malların taşımacılığı yanı sıra Asya, Doğu ve Batı'nın kültürü, gelenekleri, dini görüşleri, çeşitli sanatlar, resim, müzik vb. alışverişi yapılmıştır. Bugünlerde de halen Asya Büyük Okyanus bölge ile Orta ve Uzak Doğu ve Avrupa'yı bağlayan ana kıtalararası güzergâhlar Kazakistan üzerinden geçmektedir.

Orta Asya ülkelerine egemen olan ve bu ülkelerin dünya ile bütün iletişimi engelleyen Sovyet Birliğinin dağılmasından sonra Kazakistan için turizm sektöründe fırsatlar doğmuştur. Anık dünyanın diğer köşesindeki insanlar Kazakistan'a, Kazak vatandaşları ise diğer ülkelere bazı kısıtlamalara rağmen rahatlıkla seyahat edebilmektedir.

Sovyetler Birliği dağılmasından sonra sadece Kazakistan değil, tüm diğer Orta Asya ülkeleri coğrafyasına ilgi arttığı görülmektedir. Kazakistan ve diğer Orta Asya ülkelerinin özellikle önemli ortak değeri İpek Yolu olarak dikkat çekmeye başlamıştır. Dolayısıyla, küreselleşme süreci Kazakistan'ın kapılarını dünyaya açarak İpek Yoluna yeniden ilgi artmış ve İpek Yolu konusunda kültürel mirasın ortaya çıkması, hem turizm hareketlerinin oluşturulması için projeler gündeme gelmiştir.

UNESCO'nun 1987 yılında "Büyük İpek Yolu Projesi" kapsamında Orta Asya ülkelerindeki envanter ve koruma çalışmaları başlatması ve 1998 yılına kadar süren çalışmalar bu bölgedeki kültür mirasına dikkatleri çekmeyi başarmıştır. Bu mirasın turizm amaçlı değerlendirilmesi için Sovyetler Birliği yıkıldıktan sonra Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) 1993 yılında İpek Yolu Girişimi adıyla bir proje başlatmıştır. Bu proje kapsamında çalışmalar devam etmekte olup güzergâh ile ilgisi olan ülkeler ile ortak toplantılar hala devam etmektedir.

Dolayısıyla bu gelişme ve bunun yanı sıra, ülkedeki iç ve dış siyasi ve ekonomik gelişmeler Kazakistan'ın gittikçe önemini arttırmaktadır. Kazakistan turizm ve diğer sektörleriyle dünyaya açılabilmek, dünyayla bağlarını geliştirmek ve dünya sistemine uyum sağlayabilmek çabasıdır.

Gelişmiş ülkeler de burada elde edecekleri menfaatlerin hatırına İpek Yolunun geliştirilmesine katkı sağlamakta ve İpek Yolu bağlamında dünya birbiriyle kaynaşma içerisinde. Dolayısıyla, bir zamanlarda Doğu ve Batı arasında ticari ilişkileri kaynaştıran İpek Yolu'nun haritasından, günümüz XXI. Yüzyılda yeni petrol, doğal gaz boru hatları, kara yolu ve demir yolunun gelecekteki projelerini görmek mümkündür.

Bu çalışmada küreselleşme hareketleri ve yaşanan ekonomik değişimler sonucunda Kazakistan turizm endüstrisi ve İpek Yolundaki gelişmeler ele alınmıştır. Bu gelişmelere baktığımızda, bağımsızlık sonrası Kazakistan turizminin birtakım teşvik yatırımlarla desteklenmesi sonucunda çok büyük gelişmeler gösterdiğini, kalkınmada lokomotif görevi üstlendiğini ve dış ticaret dengesinin sağlanmasında en önemli faktör olarak ortaya çıktığını söyleyebiliriz.

Çünkü, Kazakistan'a son yıllarda gelen turist ve elde edilen turizm gelirleri açısından sürekli ve güçlü bir artış eğilimi göstermiştir. Oysa bağımsızlık öncesi, yani Sosyalist Sovyet döneminde turizme sadece spor ve sağlık alanı olarak bakılmaktaydı. Günümüzde ise, Kazakistan'da turizm altyapısı ve arzı, iş amaçlı turizm, macera turları, spor turizmi, kültür turizmi ve sağlık turizmi şeklinde biçimlendirilmiştir.

Kazakistan'ın İpek Yolu bölgesinin özelliği, zengin kültür mirasına sahip ve henüz bozulmamış doğal ortamlarının cazipliğidir. Kazakistan İpek Yollarının ana sembolü kervansarayları ve şehir ve ülkeleri bağlayan yolları, gölleri ve doğasıdır. Kervan yolları ise, tarihteki ticaretin ve ülkelerarası ilişkilerin anahtarıdır.

Dolayısıyla Kazakistan, Yeni İpek Yolu'nun tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması, artık kullanılmayan eski yapıların yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları çerçevesindeki çalışmalar üzerine

yoğunlaşmaktadır. Yeni İpek Yolu programı çerçevesinde yapılmakta olan bu çalışmalar, ülkelerarası ve uluslararası ilişkilerin gelişmesi bakımından iyi bir fırsat olmakla birlikte ülkenin ekonomisine, turizmine, şehir, kültürlerarası ilişkiler ve bilime sağlayacağı katkılarından dolayı önemli sayılmaktadır.

Bu proje çerçevesindeki faaliyetler, yeni turistik merkezler, tesisler, yollar hemen hemen Kazakistan'ın tüm bölgelerinde yapılmak üzere ülkenin ekonomisinde şüphesiz büyük rol oynayacaktır. Çünkü İpek Yolunun bir ticari yol olması sebebiyle Kazakistan'ın dünya ülkeleriyle arasındaki ticaret durumunu önemli hale getirmektedir. Dolayısıyla Yeni İpek Yolu projesi çerçevesinde yapılmakta olan çalışma ve çabalar, tarihi Büyük İpek Yolu'na yeni bakış açısıyla sağlayacağı katkıları kuşkusuzdur.

KAYNAKÇA

KİTAP VE MAKALE KAYNAKLARI

Agenstvo RK po Statistike, **Statisticheski Sbornik Regiony Kazahstana**, Astana, 2011.

Anatolyevna Ogienko, Nadezhda, “Turizm, Kak Sredstvo Poznania Sobstvennoi Civilizacii, Problemy, Puti Reshenia”, **Materialy Nauchnoy Konferencii**, Astana, 2006, s. 450.

Atan, Turhan, **Türk Gümrük Tarihi; Başlangıcından Osmanlı Devletine Kadar**, C. I, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990.

Atasoy, Fahri, “İpek Yolu Üzerinde Türklüğünün Kendisini Keşfi”, **Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu**, Türk Ocakları Genel Merkezi, Milli Kütüphane Konferans Salonu, Ankara, 3 - 4 Ekim 2012.

Balabanov, İgor Timofeevich, **Ekonomika Turizma: Finansı i Statistika**, Moskva, İzd. Finansı i Statistika, 2006.

Barış Taş, Tarım Alanlarının Planlaması Sürecinde SWOT Analizi Kullanımına Bir Örnek: Sandıklı İlçesi, **Coğrafi Bilimler Dergisi**, CBD 9 (2), 189-207 (2011), s.191, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/33/1641/17557.pdf>.

Bartold B.B., **Otçet o Poezdke v Sredniu Azii s Naučnoi Tseli**, T. 4, Moskova, 1963.

Baybosınov K., **Jambul Önerindegi Tas Müsinder**, Almatı, Öner Yayınları, 1996.

Baypakov K., **Ecelgi jane Orta Ğasırlardağı Oturar Almatı**, Kazıgurt, 2007.

Baypakov, Karl, **Gorodişe Kuiruktöbe Pamiatniki İstorii i Kulturu Kazahstana**, Almatı 5. Baskı, 1992.

Baypakov, Karl, Nurjanov, Arnabay, **Ulı Jibek Jolı Jane Ortağasırlık Kazakistan**, Almatı, Kazakistan, 1992.

Baypakov, Karl, **Srednevekovie Goroda na Velikom Şelkovom Puti**, Ğılım Yay., Almatı, 1998, s. 10.

Bedirhan, Yaşar, “Türk Tarihinde İpek Yolu Hâkimiyeti ve Çin’in Türkistan’ı İlk İstila Projesi”, **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 4, 1998, s. 237.

Bernştam A. N., **Drevnii Otrar**, AN KazSSR, Arkeolji Serisi, 1951.

Beysenova, Aliya, **İssledovania Prirodı Kazaxstana i Razvitiya Fiziçesko – Geografiçeskih İdei**, Almatı, 1989.

Bokayeva, Aygöl, “Kazak Göçebe Kültürünün Karakteri”, **Türkler Türk Dünyası**, Çev. Özgür Çınarlı, Arzu Güler, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002.

Brokgauz, Efron, “Auliye – Ata”, **Ensiklopediçeski Slovar**, 82 T, 4.Baskı SBP., 1890-1907.

Buriakov, Yuri, “Eski ve Ortaçağ Dönemlerinde Büyük İpek Yolu Üzerindeki Orta Asya Türkleri”, **Türkler**, Çev. Alesker Aleskerov, C. III, Ed., Salim Koca vd., Ankara, Semih Ofset, 2002.

Bury J.B., **History of The Later Roman Empire**, Vol. II, London, Published by Macmillan and Co., Ltd., 1923.

Çımat, Ali, Bahar, Ozan, “Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme”, **Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi** (6), 2003, 1/18, s. 9.

DEİK, **Kazakistan İş Yapma Rehberi 2**, Kasım 2007.

Demirkol, Şehnaz ve Oktay, Kutay, **Turizm Politikalarına Alternatif Yaklaşımlar**, Sakarya, Sakarya Kitabevi, 2004, s. 6.

Eliseef, Vadime, “Approaches Old and New To The Silk Roads”, **The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce**, Paris, Berghahn Books, 2000, p. 1-2.

Ensiklopedi, **Kazak Medeniyeti**, Almatı, Aruna, LTD JŞS, 2005.

Ensiklopedi, **Oturar**, Almatı, Arıs Yayınları, 2005.

Ensiklopedia, **Abay**, Almatı, Atamura Yayınları, 2011.

Ercilasun, Ahmet, **Türk Lehçeleri Grameri**, Ankara, Akçağ Yayınları, 2007.

Erdly M, and Kesterson L, “Experience Rules:A Scenario For The Hospitality and Leisure Industry Circa 2010 Envision Transformation”, **Strategy and Leadership** 31 (3) (2003), 12-18.

General Conference, “Proposals by Member States for the Celebration of Anniversaries in 2000-2001”, 30th Session, Paris, 30 C/18, 1999.

Gökalp, Cevdet, **Kaynaklara Göre Orta Asya’nın Önemli Ticareti Ve Askeri Yolları**, Ankara, Emel Matbaacılık, 1973.

Gövdere, Bekir, Hüseyin Kaleli, “Kazakistan’daki Doğrudan Yabancı Yatırımlar”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 20, 2008,

<http://yordam.manas.kg/ekitap/pdf/Manasdergi/sbd/sbd20/sbd-20-01.pdf>, (Erişim Tarihi) 08 Temmuz 2012.

Gumilev L. N., **Drevnie Turki**, Moskova, Tovariřestvo Klišnikov Komarov i K., 1993.

Gumilev, Lev, **Ritmii Evrazii**, Moskva, Kristall Yayınları, 2003.

Hedin, Sven Anders, **The Silk Road**, Translation of: Sidenvagen, London, Routledge, 1938.

Hepaktan, Erdem ve Çınar, Serkan, “Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, 2010, Cilt 8, Sayı 2, Celal Bayar Üniversitesi S.B.E. s. 148.

Heyd, von Wilelm, **Yakın Doğu Ticaret Tarihi**, Çev. Enver Ziya Karal, C. I, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1975.

İbragimov B, “İpek Yolu İnci Projesi”, Almatı, **Ahıska Türkleri Derneği’nin Dergisi**, 2003.

İçöz, Orhan ve Kozak, Metin, **Turizm Ekonomisi: Turizmin Mikro ve Makro Ekonomik Etkileri**, Turhan Yayınevi, 1998.

İçöz, Orhan, “Turizm Sektörünün Gelişmesinde İnsan Unsurunun Önemi”, **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi**, Sayı 23, Ankara, 1991.

İerusalimskaya, Anka, “İpek Yolu’nda Kafkaslar”, **Türkler**, C. III., Ed. Salim Koca vd., Semih Ofset Yayınları, Ankara, 2002.

İzgi, Özkan, “XI. Yüzyıla Kadar Orta Asya Türk Devletlerinin Çin’le Yaptığı Ticari Münasebetler”, **Tarih Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 9, İstanbul, 1978, s. 87.

Joldasbayev S., Babayev D., **Orta Ğasırlardaki Kazakistan Tarihi**, Almatı, Atamura Baspası, 2003.

Kaiser, M., “Evraziya: Sotsialnaya Realnost ili Mif?”, **Jurnal Sotsiologii i Sotsialnoy Antropologii**, Sayı: 4, 2002, s. 46.

Kara, Abdulvahap ve Yeşilot, Okan, **Avrasya’nın Yükselen Yıldızı**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011.

Koçnev B.D., **Numizmatičeskaya İstoria Karahanidskogo Kaganata (991-1209)**, Moskova, Sofya Yayınları, 2006.

Kozıbayev M.K., “Alma-Ata”, **Ensiklopedia**, Alma-Ata, 1983.

Köprülü, Fuad, “Hoca Ahmed Yesevi Çağatay ve Osmanlı Edebiyatları Üzerindeki Tesiri”, Ankara, **Bilig Yayınları**, 2000, s. 611-645.

Kürüm, Turgay, “Avrasya’da Runik Yazı”, **Türkler**, C. III, Ed. Salim Koca vd., Ankara Semih Ofset, 2002.

Ligeti, Lajos, **Bilinmeyen İç Asya**, Çev. Sadrettin Karatay, C. II, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1970.

Litvinskii B.A., **İstoriçesie Sudbı Vostočnogo Turkestana i Srednei Azii: Vostočni Turkestan i Srednyaia Azia**, Moskva, 1984.

M. Dinçer, Ö. Aslan, Sürdürülebilir Kalkınma, Yenilenebilir Enerji Kaynakları ve Hidrojen Enerjisi: Türkiye Değerlendirmesi; İstanbul, 2008, s. 151.

Mirzayev, Rustam, **İpek Yolu Efsanesi ve Gerçekleri**, Moskova, Rusya Diplomasi Akademisi Yayını, 2005.

Moldabayeva, Dana, “Sır Derya Havasının Türk Tarihindeki Yeri ve Önemi”, **Bilig**, Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Bakanlığı, 2005, Sayı 35, s. 7.

Muhtarova, Karlığaç, Tajiyeve, Samal, “Sovremennii Uroven Razvitia Turtskoi Industrii v Respublike Kazahstan”, **Sayaset Dergisi**, No.12, 2009, s. 15.

Nakatkov, Yuri Stepanovich, **İstoria Turizma Kazahstana**, Almatı, İzd. Rauan, 2001.

Nikolayevna Gilek, Yulia, **Turistiçeskie Marşrutı Sentralnogo Kazahstana**, Karagandı, KarGU Yayınları, 2005.

Oçerk İstorii Semireçya, T. 2, Moskova, 1963.

Olalı, Hasan ve Timur, Alp, **Turizm Ekonomisi**, İzmir, Ofis Ticaret Matbaacılık, 1998.

Orta Ğasırdağı Kazakistan Tarihi, Almatı, Atamura Yayınları, 2003.

Otchet o Prodelannoy Rabote KTA za 2010 God, 2011, s. 5. 31 Aralık 2010, <http://www.kaztour-association.com/plan/otchet2010.pdf>, (Erişim Tarihi) 21.09.2012

Rıza Bekin, Ahmet, **İpek Yolu**, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Ankara, 1981.

Richthofen, von Ferdinand, **China**, Vol. I, Berlin, 1877.

Richthofen, **Tagebücher aus China**, Vol. II, Dietrich Reimer, Berlin, Ausgew., 1907.

Roux, Jean-Paul, **Orta Asya, Tarih ve Uygarlık**, Çev. Lale Arslan, İstanbul, Kabalcı Yayınevi, 2001.

Salmaş, Mohammad Zade, **Veliki Şelkoviy Put**, Tegeran, İzdatelstvo Amudarya, 2000.

Stavisky, Boris, “İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi”, **Türkler**, Çev. Mehmet Tezcan, C. III, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002.

Şakira Adilbekova, **Otchet o Prodelannoy Rabote KTA za 2009 God**, s. 7, Kazakhstan Tourist Association, 31 Aralık 2009.

Tusibayeva, Gulmira, “Osobennosti Ucheta i Nalogooblazhenia v Turisticheskikh Firmah”, Astana, KazUEFİMT, 2006.

Uhlig, Helmet, **İpek Yolu – Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü**, Çev. Alev Kırım, İstanbul, Okyanus Yayınları, 2000.

Ukaz, “O Gosudarstvennoi Programme Razvitia Turizma v Respublike Kazahstana na 2007-2011 Godı”, Ukaz Prezidenta RK, Astana-Akorda, 29 Aralık 2006, No:23 (1).

Ulan Raisov, “Korruptsiya v Gosudarstvennih Organah i Eye Sozialniye Posledstviya”, **Sayasat- Policy** dergisi, No. 11, 2009, s. 45.

Upravlenie Turizma, Fizicheskoy Kultury i Sporta Akmoliskoy Oblasti, “Zakon O Turistskoy Deyatelnosti v Respublike Kazahstan 13.06.2001 goda N211”, **Vedodmost Parlamenta Respubliki Kazahstan**, Astana, 2001, N 13-14, s. 175.

Volin S.L., **Svedeniya İstočnikov o Doline**, TİİAE AN KazSSR, T. 8, 1960.

Weihrich, H., “Analyzing the competitive advantages and disadvantages of Germany with the TOWS Matrix-an alternative model to Porter’s model”, **European Business Review**, MCB University Press, 1999, 99 (1), s. 9-22.

Wilhelm Haussig, Hans, **İpek Yolu Ve Orta Asya Kültür Tarihi**, Çev. Müjdat Kayayerli, Kayseri, Geçit Yayınları, 1997.

Yesevi, İsmetullah, “Türkistan Şehri Uluğ Türkistan’ın Kalbi”, **Yesevi Dergisi**, Sayı:198, Haziran 2010.

UNDP. **Shelkoviy Put**, Uskorenie Potensiala V Tselyah Regionalnogo Sotrudnichestva İ Razvitiya, 2000.

Zuev Y. A., **Kitaiskie İzvestia o Suyabe**, KazSSR, III. Baskı, 1960.

GAZETELER

Alevtina Donskih, “Proficit Platezhnogo Balansa Kazahstana”, **Gazeta Kazahstanskaya Pravda**, 07.02.2012, <http://www.kazpravda.kz/c/1328614899>, (Erişim Tarihi) 14 Haziran 2012.

Alşanov, Rahman, “Ekonomika Kazahstana za 20 Let”, **Kazahstanskaya Pravda Gazetesi**, 7 Ekim 2011.

Kairat Uskenbayev, ‘Maliy Bisnes Prirastay Turizmom’, **Kazaxstanskaya Pravda**, No.56, 2008, s. 4.

“Normativnaya Baza: Zakon O Turisticheskoy Deyatelnosti v RK”, **Kazahstanskaya Pravda**, 23 Haziran 2001, N149-150.

TEZ

Cengiz Yıldızdağ, VII. – X. YY.’larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, **Yüksek Lisans Tezi**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, SBE., İstanbul, 2005.

İNTERNET KAYAKÇA

Almagül İşina, “Geleceğin Stratejisi”, ASAM, http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/961/yerini_zirvede_arayan_ulke_kazakistan, Yayın Tarihi : 21.10.2008.

Asian Highway Handbook, United Nations, New York, 2003, p. 1, http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2303/Full%20version.pdf.

Astana, <http://www.expo2017astana.com/kk/astana-%E2%80%93-zhenimpaz-kala>

Avrasya İncelemeleri Merkezi, Sayı: 1023, 12.Ekim, 2012. <http://www.avim.org.tr/bultentekli.php?haberid=58295>.

Baikonur, Encyclopedia Astronautica, astronautix.com. Erişim tarihi: 19 Ekim 2012.

Baykonur, http://kk.wikipedia.org/wiki/Байқоңыр_космодромы, 02 Temmuz 2012.

CIA World Factbook /Kazakistan Ülke Raporu 2012.

DEİK, Kazakistan Ülke Bülteni – 2012.

Doğru’nun Çılgın İpek Yolu Projesi, <http://haber5.com/ekonomi/dogunun-cilgin-ipek-yolu-projesi> 05 Mayıs 2011.

Dünya Turizm Kongresi'nin Ardından UNWTO Gözlemleri, Son Güncelleme: 03.02.2012, <http://Kariyer.Turizm gazetes i.Com/Articles/Article.Asp x?İd=50568>.

E - Roads, <http://www.aaroads.com/europe/eroads/index.htm>.

European Agreement On Main International Traffic Arteries (AGR), CE/TRANS/SC.1/384, 14 March 2008, p 13, AnnexI, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384e.pdf>.

Gelecek EXPO Sergileri, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/102>.

Genel Bilgiler, Invest In Kazakhstan, <http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=1&itemid=65>.

Gosudarstvennaya Programma Razvitiya turizma v Respublike Kazakstan na 2007-2011 godi, Astana, s. 7-8.

http://akorda.kz/kz/category/gos_programmi_razvitiya.

http://akorda.kz/kz/category/gos_programmi_razvitiya.

http://akorda.kz/kz/page/page_kazakstan-respublikasynyn-prezidenti-n-a-nazarbaevty-n-kazakstan-khalkyna-zholdauy-2012-zhyly-14-zheltoks_1355499089, (Güncelleme)14 Aralık 2012.

<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=5577489>

<http://news.mail.ru/inworld/kazakhstan/economics/8757830/>

<http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke-raporlari/Kazakistan.pdf>

<http://www.ca-news.org/news:1047866/>, (Erişim Tarihi) 14 Kasım 2012.

<http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/41326/baris-tozar-jolistik-us-kazakistan-binali-yildirim-denizhaberajansi.html>, 06 Nisan 2012 /.

<http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/41326/baris-tozar-jolistik-us-kazakistan-binali-yildirim-denizhaberajansi.html>.

<http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=6&itemid=99>, Güncelleme: 26 Eylül 2012.

<http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=6&itemid=99>, Güncelleme: 26 Eylül 2012.

http://www.rusya.ru/Content/15773-Lukoil%E2%80%99den_+Kazakistan%E2%80%99_a+6+milyar+dolarl%C4%B1k+yat%C4%B1r%C4%B1m, (Erişim Tarihi) 21 Ağustos 2012.

<http://www.traceca-org.org/ru/strany/>, 02 February, 2012.

<http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>, 22 July, 2010.

<http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>, 22 July, 2010.

<http://www.turkbilim.org/uzay/uzaya-giden-anayol-baykonur-uzay-ussu-2.html>, t.y.

International E-road network, http://en.wikipedia.org/wiki/International_E-road_network, 15 October 2012.

İpek Yolu Rüzgarı Projesi start alıyor, 06 Nisan 2012.

Kars-Ahılkelek-Tifilis-Bakü DemirYolu Projesi, <http://www.rayhaber.com/kars-ahilkelek-tiflis-baku-demiryolu-projesi/>, 06/01/2012.

Kazakistan İmeet Unikalnıe Vozmojnosti Dlia Razvitia Vsex Vidov Turizma, http://www.iteca.kz/ru/newspaper/2009/14_27-14.11.2009/002, 15 Kasım 2009.

Kazakistan İmeet Unikalnıe Vozmojnosti Dlia Razvitia Vseh Vidov Turizma, http://www.iteca.kz/ru/newspaper/2009/14_27-14.11.2009/002, 15 Kasım 2009.

Kazakistan 2011 İstatistik Raporu 2012, s.274, <http://www.stat.kz/digital/turizm/20102/>.

Kazakistan Cumhurbaşkanı sitesi, <http://www.akorda.kz/kz/category/kazakhstan,t.y>.

Kazakistan Cumhuriyeti, <http://www.akorda.kz/kz/category/kazakhstan>, t.y.

Kazakistan İstatistik Ajansı resmi web-sitesi, http://stat.kz/vs_scheta/vs_scheta/Pages/default.aspx, (Erişim Tarihi) 25.06.2012.

Kazakistan İstatistik Ajansı, <http://www.stat.kz/Pages/default.aspx>, (Erişim) 13 Haziran 2012.

Kazakistan Turizm Birliği (KTA), Örgütün Amaç ve Hedefleri, <http://www.kaztour-association.com/hta2-1.htm>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

Kazakistan Ülke Raporu, Mart – 2012. http://www.birlesmismarkalar.org.tr/images/UF/file/hedef-ulke_raporlari/Kazakistan.pdf.

Kazakistan 2050. Startegiası Kalıptaskan Memlekettin Jana Sayası Bağıtı, Kazakistan, Astana- Akordai 2012.

KC Merkez Bankası İstatistik Verileri, <http://www.nationalbank.kz/?docid=343>, (Erişim Tarihi) 15 Mart 2012.

KC Merkez Bankası, <http://www.nationalbank.kz/?docid=343>, (Erişim) 13 Haziran 2012.

Kenderli Uluslar Arası Sanatoryumun İnşaatı, Güncelleme: 04/01/2013 09:59:48, <http://www.invest.gov.kz/?option=content&itemid=243>

Kseniya Kolorash, “Turizm: Dohody Otstayut ot Investicii”, **Gazeta Megapolis**, 01.08.2011, http://megapolis.kz/art/Turizm_dohodi_otstayut_ot_investitsiy, (Erişim Tarihi) 15 Nisan 2012.

Kuratov S., İ.Rudenko, S.Svitelman, Y.Eyidinov, “KC Turizm Kanunu”, KC Turistik Etkinlik Kavramı Üzerine Yorum ve Uyarılar, 1, Mart, 2001, <http://www.greensalvation.org/old/Russian/Facts/Laws/tourist.htm>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

Mangıstau Oblısı, http://kk.wikipedia.org/wiki/Маңғыстау_облысы, Son güncelleme: 03 Ocak 2013.

Martina, N. A. ve Tsay, L. G. “O Koncepicii Razvitiya Turizma v Respublike Kazahstan”, <http://www.kazatur.narod.ru/zakon/1.HTML>. (Erişim Tarihi) 16 Eylül 2011.

Nursultan Nazarbayev, Kazakistan - 2030, Almatı, 1997.

Oriental Express Centarl Asia, “UNESO’nun Dünya Miras Değerleri”, (Çevrimiçi) http://orexca.com/rus/world_heritage.shtml, 1 Ocak 2013.

Priority Investment Needs for the Development for the Asian Highway Network, Asian Higway, UNESCAP, New York, 2006, s. 4. http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/priority_investment.asp#profiles.

Programma po razvitiu perspektivnih napravlenii turistskoi industrii respubliki Kazahstan na 2010 - 2014 Godı, Astana, 11 Ekim 2010, N:1048.

Programma razvitia mejdunarodnogo kurorta Kenderli na 2012 – 2015 Godı, Astana 2012.. <http://www.aef.kz/upload/iblock/dd2/Asanbayeva.pdf>

S.Kuratov, İ.Rudenko, S.Svitelman, Y.Eyidinov, “KC Turizm Kanunu”, KC Turistik Etkinlik Kavramı Üzerine Yorum ve Uyarılar, 1 Mart 2001, <http://www.greensalvation.org/old/Russian/Facts/Laws/tourist.htm>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

Sergi Konusu, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/117>.

Silk Road Action Plan 2012/2013, World Tourism Organization (UNWTO), p.4. Last modified October 2012, <http://silkroad.unwto.org/en/content/silk-road-action-plan>

TİKA, Kazakistan Ülke Bülteni, 2012.

TRACECA - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru, <http://www.traceca.org.tr/>

Ukaz Prezidenta RK. O Gosudarstvennoi Programme Razvitia Turizma v Respublike Kaahstan na 2007-2011 Godi Astana, Akorda, 29 Aralık 2006, No:231.

Uluslararası Sergiler Bürosu, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/98>.

Uluslararası Sergiler Bürosu, <http://www.expo2017astana.com/kk/node/98>.

Uzay Çalışmaları,
<http://www.invest.gov.kz/?option=content§ion=6&itemid=102&lang=tr>,
Güncelleme: 04/01/2013 09:59:48.

Zarina Sızdıkova, “Zakon RK “O Vnesenii i Dopolnenii v Nekotorye Zakonodatelnye Akty RK po Voprosam Sovershenstvovaniya Razreshitelnoy Sistemi”: İzmenenia Perechnya Vidov Licenziruyemoy Deyatelnosti, <http://www.gratanet.com/ru/publications/462>, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012.

Курорт «Кендерли» в Актау ожидает наплыва 500 тыс туристов, Çevrimiçi: 25 Nisan, 2012, 06:07.

Программа развития международного курорта «КЕНДЕРЛИ» на 2012 – 2015 годы, г. Астана, 2012 год. <http://www.aef.kz/upload/iblock/dd2/Asanbayeva.pdf>.

19 Mart 1998 Tarihli KC Başbakanı Kararı, http://adilet.minjust.kz/rus/docs/R980000054_, (Erişim Tarihi) 05 Ekim 2012

21.Yüzyılda Büyük İpek Yolu, <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke/>, 09 Ağustos 2010.