T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

OBOR KAPSAMINDA ULUSLARARASI TİCARETTE EKSEN KAYMALARI VE TÜRKİYE'NİN POZİSYONU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ALİ HALİD USLU

İstanbul, 2021

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

OBOR KAPSAMINDA ULUSLARARASI TİCARETTE EKSEN KAYMALARI VE TÜRKİYE'NİN POZİSYONU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ALİ HALİD USLU

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Gencay KARAKAYA

İstanbul, 2021

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İTİCÜ Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamıyla uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

Ali Halid USLU

ÖZET

2013 yılında Çin Devlet Başbakanı Xi Jinping tarafından duyurulan Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road-OBOR) Projesi, eski İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını ifade etmektedir. Çin, bu Proje sayesinde lojistik maliyetlerini ve süresini azaltarak Avrupa ile ticari ilişkilerini artırmayı hedeflemektedir. Proje güzergahındaki pek çok ülkeye büyük ölçekli yatırımlar yapılmaktadır. Türkiye'de de bu kapsamda önemli projeler geliştirilmiştir.

Küresel ekonomik güç merkezinin ABD'den Asya-Pasifik bölgesine kayması bu projeyi çok daha önemli kılmıştır. Proje kapsamında yapılacak ulaşım ağları sayesinde lojistiğin daha hızlı ve az maliyetli olarak gerçekleştirilecek olması bölge ülkelerinin uluslararası ekonomiye entegrasyonu kolaylaştıracaktır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde uluslararası ticaret kavramına, son dönemde buna ilişkin yaşanan gelişmelere ve Çin'in değişen ekonomi politikaları ile uluslararası ticaretteki yükselişine yer verilmiştir. İkinci bölümde OBOR Projesi hakkında detaylı bilgi verildikten sonra uluslararası ticaretteki eksen kaymaları bu proje çerçevesinde değerlendirilmiştir. Son bölümde ise OBOR projesi kapsamında Türkiye'nin yaşanan eksen kaymasındaki durumu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: OBOR, İpek Yolu, Asya-Pasifik, Ulaşım, Lojistik, Uluslararası Ticaret.

ABSTRACT

The One Belt One Road -OBOR Project, announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, refers to the revival of the old Silk Road. Through this Project, China aims to increase its trade relations with Europe by reducing logistics costs and duration. Large-scale investments are made in many countries along the project route. Important projects have been developed in Turkey in this context.

The shift of the global economic powerhouse from the United States to the Asia-Pacific region has made this project much more important. Thanks to the transportation networks to be carried out within the scope of the project, logistics will be carried out faster and less costly, facilitating the integration of countries in the region into the international economy.

In the first part of this study, the concept of international trade, recent developments related to this and China's changing economic policies and its rise in international trade are included. After detailed information about the OBOR Project was given in the second part, axis shifts in international trade were evaluated within the framework of this project. In the last chapter, Turkey's situation in axis shifts was examined within the scope of OBOR project.

Keywords: OBOR, Silk Road, Asia-Pacific, Transportation, Logistics, International Trade.

İÇİNDEKİLER

ÖZET ..... **iii**

ABSTRACT ..... **v**

İÇİNDEKİLER ..... **vi**

TABLO LİSTESİ ..... **viii**

ŞEKİL LİSTESİ ..... **ix**

GRAFİK LİSTESİ ..... **x**

KISALTMALAR ..... **xi**

GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM **3**

ULUSLARARASI TİCARET VE ÇİN'İN ULUSLARARASI TİCARETTEKİ YERİ **3**

1.1. Uluslararası Ticaret 3

1.1.1. Uluslararası Ticaret Kavramı 3

1.1.2. Uluslararası Ticaretteki Yeni Gelişmeler 3

1.2. Çin'in Uluslararası Ticaretteki Yeri 7

1.2.1. Çin'in Değişen Ekonomi Politikası 7

1.2.2. Çin'in Dış Ticaretteki Yükselişi 11

İKİNCİ BÖLÜM **16**

TARİHİ İPEK YOLU VE OBOR PROJESİ **16**

2.1. İpek Yolu'nun Tarihçesi ve Önemi 16

2.1.1. İpek Yolu'nun Tarihçesi 16

2.1.2. İpek Yolu'nun Önemi 18

2.2. OBOR (One Belt One Road) Projesi 19

2.2.1. OBOR Projesinin Ortaya Çıkışı 19

2.2.2. OBOR Projesinin Amaçları 24

2.2.3. OBOR Projesinin Hedefleri 25
2.2.4. OBOR Projesinin İlkeleri 27
2.2.5. OBOR Projesinin Finansmanı 28
2.2.6. OBOR Projesinin Etkileri 29
2.2.6.1. Küresel Etkileri 29
2.2.6.2. Bölgesel Etkileri 30
2.2.7. OBOR Kapsamında Yapılan Projeler 31
2.2.7.1. TRACECA 31
2.2.7.2. Trans-Asya Demiryolu Projesi 33
2.2.7.3. Marmaray Projesi 35
2.2.7.4. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi 37
2.2.8. OBOR Kapsamında Uluslararası Ticarette Eksen Kayması 40
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 47
OBOR KAPSAMINDA TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI TİCARETTEKİ KONUMU 47
3.1. Türkiye'nin Jeopolitik Konumu 47
3.2. Türkiye-Çin Ticari İlişkileri 48
3.3. Türkiye'nin Uluslararası Ticaretteki Yeri 51
3.4. Türkiye'nin OBOR Projesi Kapsamında Uluslararası Ticaretteki Yeri 54
SONUÇ 58
KAYNAKÇA 60

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Çin'in Ekonomik Anlayışının Tarihsel Süreci 10
Tablo 2: Çin'in Yıllar İtibariyle Ekonomik Görünümü 11
Tablo 3: Çin-AB Ülkeleri Arasındaki Mal Ticareti (2010-2020) 44
Tablo 4: Türkiye-Çin Ticari İlişkileri 49
Tablo 5: Türkiye'nin İhracat ve İthalat Değerleri (2013-2020) 52
Tablo 6: Türkiye'nin Yıllara Göre Dünya Ticaretindeki Payı 52
Tablo 7: Türkiye'nin En Fazla İhracat Yaptığı 10 Ülke 53
Tablo 8: Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı 10 Ülke 54

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: OBOR Projesi Güzergahları ve Ekonomik Bölgeleri..... 21
Şekil 2: Doğu-Batı Arasındaki Ticaret Koridorları 22
Şekil 3: TRACECA Güzergahı..... 32
Şekil 4: Trans-Asya Demiryolu Ağı 34
Şekil 5: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Güzergahı..... 39

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1: Çin İhracatında Başlıca Ürün Grupları (2019) 12
Grafik 2: Çin'in İthalatında Başlıca Ürün Grupları (2019) 13
Grafik 3: Çin'in Dış Ticaret Göstergeleri (2001-2020) 14
Grafik 4: Ekonomik Grupların Dünya GSYH'den Aldıkları Pay (1980-2019) 42

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BRICS	: Brasil, Russia, India, China, South Africa
C.	: Cilt
CIC	: Çin Yatırım Bankası
ECO	: Economic Cooperation Organizatıın
Edt.	: Editör
ESCAP	: Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
GATT	: The General Agreement on Tariffs and Trade
IMF	: International Monetary Fund
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
NATO	: The North Atlantic Treaty Organization
OBOR	: One Belt One Road
OECD	: The Organisation for Economic Co-operation and Development
RMB	: Renminbi
s.	: Sayfa
S.	: Sayı

SAFE : Devlet Döviz İdaresi

SRF : Silk Road Co. Ltd (İpek Yolu Fonu)

TANAP : The Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline

TAR : Trans-Asya Demiryolu

TRACECA : Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

TTIP : Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı Atlaşması

yy. : Yüzyıl

WTO : World Trade Organization

GİRİŞ

Küreselleşmeyle beraber artan uluslararası ticaret ülkeler için oldukça önemli getiriler sağlamaktadır. Bunun farkında olan ülkeler küresel ticarette daha etkin hale gelmek için çeşitli uygulamalara başvurmaktadırlar. Çin'in Modern İpek Yolu Projesi de bunlardan biridir.

Tarihi İpek yolu çağlar boyunca pek çok medeniyet için önem arz etmiş ve kontrolünde bulunduğu devletlere büyük avantajlar sunmuştur. Aktif olduğu dönemlerde küresel ticaretin sacayağını oluşturmakla beraber kültürler ve medeniyetler arası bir iletişim sağlamaktaydı. Uzun yıllar etkinliğini sürdüren bu yol, coğrafi keşiflerden sonra önemini kaybetmeye başlamış ve zamanla ticari açıdan bir değeri kalmamış, kültürel bir mirasa dönüşmüştür.

1949 yılında kurulan Çin Halk Cumhuriyeti uzun yıllar boyunca korumacı bir politika uygulamıştır. Ancak 1978 yılına gelindiğinde ekonomi politikalarında birtakım değişiklikler yaparak dünyaya açılmaya başlamıştır. Zamanla bu uygulamalarından olumlu geri dönüşler sağlan Çin, 1990'lardan itibaren bir kalkınma sürecine girmiş ve ilerleyen dönemlerde dünya ticaretinin önde gelen ülkelerinden biri haline gelmiştir. Sovyetlerin dağılmasından sonra bölgede oluşan güç boşluğundan yararlanmaya çalışan ülkelerden biri de Çin'dir. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan One Road One Belt (OBOR) Projesi, altyapı ve ticareti geliştirerek tarihi İpek Yolu güzergahındaki ülkeler arasındaki ilişkileri arttırmayı ve küresel bir ticaret ağı oluşturmayı amaçlamaktadır.

OBOR kapsamındaki pek çok ülkede oldukça yüksek maliyetli projeler geliştirilmiş ve altyapı yatırımları yapılmıştır. Proje güzergahında yer alan ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonunu sağlamak ve Çin'den başta Avrupa olmak üzere farklı bölgelere yapılacak ticareti kolaylaştırmak amaçlanmıştır. Bu doğrultuda birçok ülkeyi içerisine alan ulaşım ağları oluşturulmaktadır. Bunlardan TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Marmaray, Trans-Asya Demiryolu projeleri Türkiye üzerinden geçen projelerdir.

Küresel ekonomide yaşanan dönemsel gelişmeler küresel güç merkezlerinde kaymalara neden olabilmektedir. Uzun yıllar ABD merkezli olan küresel güç son

dönemlerde Asya bölgesine kaymaktadır. Çin OBOR Projesini, yaşanan gelişmeler doğrultusunda yeni güç merkezlerine alternatif olarak görmekte ve bu yüzden projede aktif olarak yer almaktadır.

Türkiye, en önemli ortaklarından biri olduğu OBOR Projesi sayesinde Asya bölgesi ile uzun bir dönem düşük düzeyde olan ticari ilişkilerini geliştirme fırsatı elde etmiştir. Yapılan ve yapılacak olan ulaşım ağları sayesinde taşıma maliyetlerinin ve sürelerinin azalması bölge ile ticareti kolaylaştıracaktır. Küresel güç merkezinin Asya'ya kaydığı günümüzde Türkiye'nin OBOR Projesi kapsamında bu durumdan yararlanması yeni düzende etkin bir rol üstlenmesini sağlayacaktır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde ilk olarak uluslararası ticarete ve son dönemde yaşanan gelişmelere değinildikten sonra Çin'in yaşadığı dönüşümden ve yükselişten bahsedilmektedir. İkinci bölümde, OBOR projesi hakkında inceleme yapılmış ve küresel güç merkezinin kayması OBOR projesi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Son bölüme gelindiğinde ise Türkiye'nin uluslararası ticaretteki yeri ve OBOR kapsamında elde edeceği avantajlar irdelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET VE ÇİN'İN ULUSLARARASI TİCARETTEKİ YERİ

1.1.Uluslararası Ticaret

1.1.1. Uluslararası Ticaret Kavramı

Eşya, hizmet ve üretim faktörlerinin ülkeler arasında dolaşımını konu edinen uluslararası ticaret kavramı, küreselleşme, teknoloji ve iletişimde yaşanan gelişmeler nedeniyle giderek daha karmaşık bir hal almıştır. Ayrıca teknik, siyasi ve sosyal nedenlerle değişen ekonomik anlayışlar, uluslararası ticaretini daha önemli ve karmaşık olmasında etkili olmuştur. Uluslararası ticaretin, ekonomik büyüme, kalkınma, sermaye ve döviz getirisi sağlama gibi katkıları dolayı iç politikada alınan kararlarda etkili olmakta, dış politika kararlarında ise araç olarak kullanılarak ülkelerin ekonomi politikalarında belirleyici olmaktadır. Diğer taraftan, ülkelere döviz kazandırarak, yerli paranın değerinin dalgalanmasını önleyerek parasal istikrar sağlamaktadır (Ortakarpuz, 2020, s. 102).

Bir ülkede üretilen malların ve sermayenin ülke sınırları dışına çıkarılması, satılması ya da pazarlanması faaliyeti uluslararası ticaretin konusunu oluşturmaktadır. Uluslararası ticaret, ithalat (dışalım) ve ihracat (dışsatım) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İhracat, ülkelerin gelişmesi için önem arz etmektedir. Bu kapsamda ihracatın arttırılması ve ithalatın azaltılması için ülkeler çeşitli tedbir ve kararlara başvurmaktadırlar. Sürdürülebilir bir ekonomik büyüme ve kalkınma için ihracat oldukça önemli bir role sahiptir. İhracatın artması beraberinde milli geliri de arttırarak kalkınmaya destek olmaktadır. Diğer taraftan ülkenin döviz darboğazından kurtulmasını sağlamaktadır. Bu nedenle, ihracatın arttırılması için yapılan çalışmalar küresel ticaret ortamında rekabet yaratan temel faktörlerdir (Şahin B. , 2020, s. 135).

1.1.2. Uluslararası Ticaretteki Yeni Gelişmeler

Ekonomik anlamda tek bir dünya ekonomisine gidiş olarak kabul edilen küreselleşme kavramının en önemli gerekçelerinden ve göstergelerinden biri 1990'larda itibaren uluslararası ticaretin hızla artış göstermesidir. Bu kavram son dönemlerde yaygınlaşmış olsa da dünya ticaretinin esas büyüme dalgası ikinci dünya

savaşından sonra ortaya çıkmıştır. 1980 sonrasında uluslararası ticaretin ortalama büyüme oranın artış hızında düşüş yaşanmış ve aynı yıl 1.989 milyar dolar olarak gerçekleşirken ertesi yıl bu değer 3.387 milyar dolara çıkmıştır. 1990'larda dünya ihracatının artış oranı hızlanmış ve önemli yapısal değişiklikler yaşanmıştır (Doğanlar, Bal, & Özmen, 2003, s. 83).

20. yüzyılın son çeyreğinde, ulaştırma alanında yaşanan teknolojik gelişmeler, uluslararası ticaretteki yoğunluğu arttırmış ve küresel ticarette önemli bir yapısal değişim meydana gelmiştir. Ulaştırma ve küreselleşme süreçlerinin birbiri ile olan ilişkisi, uluslararası ulaştırmanın coğrafyasını değiştirerek ülke sınırlarını önemsiz hale getirmiştir. Başta serbest ticaret anlaşmaları olmak üzere ekonomik bütünleşmeler, ülke grupları arasında ortak gümrük tarifelerinin uygulanmasını sağlayarak ülkeleri birbirine bağlı hale getirmiştir. Sonuç olarak, 1970 yılında 292 milyar dolar olan ticaret hacmi otuz yılda 21 kat artarak 2000 yılında 6.186 milyar dolara ulaşmıştır. Uluslararası ticaretin bu denli artmasında etkili olan faktörler şu şekilde sıralanabilir (Candemir, 2005, s. 17):

- Üretim sistemleri, mal ve hizmet değişimini daha esnek hale getirmiştir. Bunun en önemli örneği de Çin'dir.

- Ulaşım alternatiflerinin artması ve yenilik süreçleri sayesinde ulaştırma maliyetleri düşmüştür.

- Bütünleşme süreçleri uluslararası ticareti arttırmıştır. Gelişen ulaştırma yöntemleri ve bütünleşmelerin yol açtığı ticaret akımlarının yeniden düzenlenmesi işlem gücünü daha kolay hale getirmiştir. Bütünleşme süreçlerinden önce ulusal ticareti destekleyen ulusal ulaşım hatları mevcuttu, sınır bağlantıları ve akımları henüz çok gelişmemişti. Ancak bütünleşmeyle beraber yeni bağlantıların kurulması ile birleşen sınır akımları artış göstermiştir.

Dış ticarette yaşanan önemli gelişmelerin nedenleri hakkında farklı görüşler bulunmaktadır. Bu görüşlerden biri iletişim ve ulaşımdaki teknolojik gelişmeleri esas neden sayarken, başka bir görüşe göre ise politik nedenler bu gelişmelerin temel nedenidir. Buna göre dış ticaretteki kısıtlamaların azaltılması dış ticaretteki önemli gelişmelerin sonucunda gerçekleşmiştir. Son dönemlerin en önemli gelişmelerinden biri Hindistan ve Çin'in dünya piyasasındaki ağırlığının artmasıdır. Çin çok hızlı bir

şekilde büyümekte ve yüksek düzeyde doğrudan dış yatırımlar çekmektedir. Ücretlerin düşük olması, emek yoğun sanayi alanlarında kalifiye işçilerin verimliliği diğer ülkelerin ihracatı için tehlike arz etmektedir (Bulutay, 2012, s. 62).

II. Dünya Savaşı'ndan beri G7 ülkeleri liderliğinde gelişen küresel ekonomi, Çin ve Hindistan'ın ekonomik performansı ile yeni bir boyut kazanmıştır. Bu durum yükselen ekonomilerin önemini ortaya koymuş ve bundan böyle uluslararası ticaret ve ekonomiye ilişkin kararlar alınırken G20 ülkelerinin daha ön planda olması sağlayarak küresel aktörlerin değiştiğini göstermiştir. Oldukça hızlı gelişen BRICS ülkeleri olarak ifade edilen Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika bu yükselen ekonomilerin en önemlileridir. 1990'ların sonlarına doğru yüksek oranda yatırım çekmeyi başaran bu ülkeler dünya ticaretindeki paylarını da arttırmışlardır. Dünya ticareti hızla büyürken, 2008 krizi sonrasında ülkeler uluslararası ticarette politika değişikliğine gitmişlerdir. Yeni korumacılık olarak ifade edilen söz konusu politikalar özellikle pek çok gelişmiş ülkede ve en başta da ABD tarafından uygulanmaya başlanmıştır (Şanlı & Ateş, 2020, s. 77).

Son dönemlerde küresel ticaretteki tarife önlemleri, ekonomik küreselleşmenin etkisi ve WTO (World Trade Organization) sayesinde büyük oranda azaltılmıştır. Diğer taraftan 2008'de yaşanan küresel ekonomik kriz sonrasında ticarette korumacı politikaların tekrardan yaygınlaştığı ve özellikle tarife dışı engeller vasıtasıyla dünya çapında bir korumacılık ortaya çıktığı görülmektedir. 2018 yılına gelindiğinde bu korumacılık anlayışı daha da artmış ve tarife önlemlerine de sıkça başvurulmuştur. Bu durum, ülkelerin korumacı politikalarını genişletmeleri ve ticaret ortaklarının buna karşılık vermesi ile küresel bir düzeye ulaşan ticaret savaşına dönüşmüştür. Bahsi geçen ticaret savaşlarının en önemli nedeni ABD ve Çin'in agresif ticari politikalarıdır (Çetinkaya & Muratoğlu, 2019, s. 9-10).

Çin ile ABD arasındaki tarifeler konusunun uzun vadede çözüme kavuşmayacağımı ifade eden ABD, uygulanan bu tarifeler sayesinde önemli kazançlar sağlamıştır. Fakat bu çözümsüzlük ve ticaret savaşlarının daha geniş bir alana yayılması endişesi belirsizliğe yol açmakta ve işletmelerin yatırım ve ihracat kararlarına yansımaktadır. ABD'nin 2019 yılında tarife düzeyini %10'dan %25'e çıkarması ve Çin'in buna aynı oranda karşılık vermesi ile gerginlik artmış ve bu durum yatırım ortamını olumsuz etkileyerek üretimi azaltmıştır. ABD'de azalan yatırımlar yakın ticaret ortakları olan

Kanada, Meksika ve AB ülkelerini de etkilemektedir. Bir ülkenin yatırımcısını kendi ülkesine davet etmesi ve diğer ülkelere daha az yatırım yapmasını beklemesi durumunda diğer ülkeler de buna karşılık verecektir ve böylece ticaret savaşları ile beraber finansal korumacılık da artacaktır. Bu durum II. Dünya Savaşı'ndan beri oluşturulmaya çalışılan serbest küresel ticaret sisteminin başka bir duruma evrildiğini göstermektedir (Çekin & Nuroğlu, 2020, s. 77).

Çin 1980'lerde başlayan atılımları sonucunda dünya ekonomisi ve siyasetinde önemli bir konuma ulaşmıştır. Elde edilen bu başarı sayesinde güç dengeleri Atlantik'ten Pasifiğe kaymaya başlamış ve Batı ülkeleri ve ABD'nin ekonomik, siyasi ve kültürel alanlardaki etkisi kısıtlanmıştır (Koçakoğlu & Özaydın, 2020, s. 643).

1946 yılından itibaren küresel düzeyde gümrük tarifelerini düşüren GATT, WTO'ya dönüşmüş fakat 2008 yılında gelişen korumacı politikalara herhangi bir çözüm sağlayamamıştır. Uluslararası ticaretin en büyün destekçisi ve garantörü olan ABD'nin korumacılık politikalarını savunmaya başlaması WTO'nun yaptırım gücünü sınırlamaktadır. Gelişmekte olan ülkeler tarafından sürekli ABD'yi ve büyük güçlerin menfaatlerini koruduğuna ilişkin eleştirilere maruz WTO, ABD'nin korumacılık politikalarına karşı çözüm üretememektedir (Çekin & Nuroğlu, 2020, s. 79).

Korumacılık politikaları sonucunda 2019 yılında büyük bir kısmı WTO kurallarına aykırı 1,89 trilyon dolar tutarında ticarete koruma uygulanmıştır. Böylece dünya mal ticareti aynı yıl değer bazında %3 daralarak 18,35 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. ABD ve Çin arasında 2019 yılında uzlaşma sağlanması 2020 yılında bu politikaların azalacağı beklentisi yaratmıştır (İhracat 2021 Raporu, 2021, s. 20).

2020 yılı ikinci çeyreğinde salgın nedeniyle küresel ticarette sert bir düşüş yaşanmış ve bu tarihten itibaren sürekli artış gerçekleşmiştir. Tedarik zincirindeki aksaklıklar, hammadde temininde karşılaşılan sorunlar, üretim faaliyetlerinin aksaması ve uluslararası turizmin neredeyse durması sonucunda küresel mal ve hizmet ticaret hacmi 2020 yılında %8,3 azalmıştır. 2021'in ilk çeyreğinde önceki yılın aynı dönemine göre küresel ticaret hacmi yaklaşık %10, bir önceki çeyreğe göre ise 54 artış yaşanmıştır. 2021 yılının ikinci çeyreğinde ise bir önceki çeyreğe göre %1,3

artmıştır. Söz konusu dönemde Doğu Asya ülkelerinin mal ticaretindeki toparlayıcı etkisi devam etmiştir (Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2021, s. 7).

1.2.Çin'in Uluslararası Ticaretteki Yeri

1.2.1. Çin'in Değişen Ekonomi Politikası

Mao Zedong önderliğinde kurulan Çin Halk Cumhuriyeti'nde sosyalist bir anlayış hakim olmuştur. Kuruluşunun ilk dönemlerinde tarıma dayılı ekonomiyi benimseyen sosyalist ideoloji ekonomide verimliliği arttırmadığı gibi dış dünyaya kapalı şekilde uygulanmaya çalışılan kalkınma stratejileri de başarıya ulaşamamıştır (Dilek, Özdemir, & İstikbal, 2019, s. 13).

Komünist Parti ideolojisi kapsamında şekillenen sistemde 1949 yılından sonra iki farklı ekonomik kalkınma politikası uygulanmıştır. Bunlar; 1949-1976 yılları arasında Mao tarafından uygulanan "Planlı Ekonomi" ve Deng tarafından uygulanan dışa açılma ve reform politikasının sonucu olan "Çin Tarzı Sosyalist Piyasa Ekonomisi"dir. 1950'li yıllarda itibaren merkeziyetçilik temelli planlı ekonomide mali ve maddi kaynaklar ve teknolojik güç akılcı davranılarak önemli projelere aktarılmıştır. 1949-1956 arası dönemde büyük kısmı tamamlanan sosyalist dönüşüm, 1957-1966 arası dönemde tamamlanmıştır. 1966 yılının Mayıs ayında başlayan ve Ekim 1976'da biten ve büyük başarısızlıklara ve kayıplara neden olan "Kültür Devrimi" döneminde ise ekonomide ve pek çok alanda yanlış uygulamalara başvurulmuştur (Sandıklı, 2009, s. 42).

1949 yılında kurulan Çin Halk Cumhuriyeti, kurucuların fikirleri çerçevesinde planlı ve kapalı bir ekonomi anlayışını benimsemiş ve 1953'ten itibaren hazırlanan beş yıllık planlar ekonominin seyri üzerinde belirleyici olmuştur. Fakat uygulanan modelden beklenen refahın sağlanamaması, bazı girişimlerin kıtlıklara neden olması ve küresel ekonomide yaşanan değişimlerle neoliberal anlayışın etkin hale gelmesi Çin ekonomisinde 1970'lerde bir dönüşüme yol açmıştır (EGİAD Çin Raporu, 2020, s. 7).

Mao'nun ölümü ile Deng Xiao-ping Çin yönetiminde söz sahibi olmuş ve 1978 yılında "Reform ve Dışa açılım" politikalarıyla ekonomik kalkınma sürecini başlatmıştır. Dünyaya açılan Çin, teknoloji, sermaye ile beraber piyasa ekonomisi anlayışını benimseyerek uygulamaya koymuştur. Uygulanan bu politikalar ile

1980'lerde ekonomik kalkınma süreci başlamıştır. Diğer taraftan dış politikada da barışçıl politikalara yönelmiştir. 1990'lı yıllara gelindiğinde tüm bu çalışmalarının karşılığını almaya başlamıştır (Çakan, 2017, s. 130).

Ülke ekonomisinin devlet kontrolünde dış dünyaya açılması büyüme rakamlarının zamanla artmasını ve ülkenin küresel düzeyde ekonomik güç haline gelmesini sağlamıştır. Ayrıca bu dönemde ülkeye yüksek miktarda yabancı sermayenin girmesi devlet destekli ihracat odaklı büyüme modelinin uygulanmasını kolaylaştırmıştır. Sosyalist yönetimin ülkenin ilk dönemlerinde yarattığı ucuz iş gücü ve maliyetler serbestleşme sonrası dönemde ihracatı olumlu etkilemiş ve son 40 yılda 7,2 milyardan 2,2 trilyon dolara ulaşmasını sağlamıştır (Dilek, Özdemir, & İstikbal, 2019, s. 13).

Qıan, 1978 yılından itibaren liberal politikaları benimseyen Çin'in ekonomisini iyileştirmek üzere yaptığı değişiklikleri, 1978-1993 arası dönem ve 1994 sonrası dönem şeklinde ikiye ayırmıştır. İlk dönem alınan kararlarla, merkezi planlama sistemini, kaynak dağılımında etkinliği piyasa koşullarında arttırarak ve teşvikler sağlayarak kademeli olarak değiştirmeyi hedeflemiştir. İkinci aşamada ise sosyalist piyasa ekonomisini geliştirmek üzere piyasa sistemini destekleyen yeni kurumlar oluşturulmuş, kamu kuruluşlarının özelleştirilmesi ve yeniden yapılandırılmasına öncelik verilmiştir (Narin, 2015, s. 225).

Reform dönemi olarak ifade edilen ve faydacı anlayışın geçerli olduğu 1978-1997 döneminde, ekonomi politikaları somut veriler çerçevesinde uygulanmış ve her coğrafi bölge ve sektör şartlarına göre programlar belirlenmiştir. Ayrıca yabancı sermaye girişi ve dış ticaret önem kazanmaya başlamıştır. Söz konusu dönemde bazı mal ve hizmetlerde piyasa kuralları geçerli olmuş ve ikili bir fiyatlandırma sistemi uygulanmıştır. Dünyanın geri kalanında olduğu gibi kısıtlamalar kaldırılmış ve fiyatların piyasa koşullarına göre belirlenmesi sağlanmıştır. Yine bu dönemde hem kamu kökenli şirketlerin finansmanını sağlamak hem de piyasa ekonomisi koşullarında ortaya çıkan artı değerin vergilendirilmesi için bankacılık sisteminin kurulması düşüncesi ortaya çıkmıştır. 1995 yılına gelindiğinde Çin, dünya üretimindeki payını iki kat arttırarak %10,9'a çıkarmıştır (Gündal, 2015, s. 58).

1997-2002 arası döneme bakıldığında bu dönemin en önemli özelliğinin büyümedeki mutlak düşüş ve fiyatlardaki durgunluk olduğu söylenebilir. Bu mutlak düşüşün birçok farklı nedeni olabileceği gibi esas nedeninin verimsizlik ya da teknoloji başarısızlığı olduğu söylenebilir. Reform ve kalkınma süreci başladığında KİT (Kamu İktisadi Teşebbüsleri)'ler ve özel teşebbüsler arasındaki verimlilik/teknoloji farkı az olduğundan söz konusu dönemde KİT'lere sağlanan destekler KİT'lerin faaliyetlerini devam ettirebilmeleri için yeterli olmuştur. Fakat ilerleyen dönemlerde ikisi arasındaki fark artmış ve KİT'ler yalnızca devletin sağladığı mali destekler ve düşük faizli banka kredileri ile faaliyetlerini sürdürebilir hale gelmiş ve karlılık oranları düşmüştür. 1996 yılının ilk aylarında KİT'ler tamamıyla zarar eder durumu gelmiş ve bu nedenle 1997'de verimsiz küçük kamu işletmeleri özelleştirilmiş, büyük olanlar ise ekonomideki varlıklarına göre kamu idaresinde kalmaya devam etmiştir. Çin'in bu uygulaması, küresel ekonomik gelişmelerden ve krizlerden etkilenmiş ve eski Sovyet ülkelerinin toplu özelleştirme yönteminden oldukça farklılık göstererek başarılı sonuçlara ulaşmıştır (Saray & Gökdemir , 2007, s. 666).

1978 yılından itibaren sosyalist piyasa ekonomisi kapsamında ekonomik reformalar gerçekleştiren Çin, 1989 yılında IMF'ye üye olmuş, 1986 yılında ise o zaman GATT olarak ifade edilen WTO'ya üyelik başvurusu yapmıştır. Uzun müzakereler sonucunda 2001 yılında üyeliği onaylanmış ve bazı taahhütlerde bulunulmuştur. Bu kapsamda, ülke pazarına yabancı işletmelerin girişi kolaylaştırılacak ve güvence sağlanacak, ithalatta uygulanan gümrük vergileri önemli düzeyde ve kalıcı olarak düşürülecek, yabancı doğrudan yatırımlar için öngörülebilir, cazip bir ortam sağlanacak, liberal, adil ve şeffaf bir ticaret sistemi kurulacak, yabancı işletmeler sigorta ve telekomünikasyon gibi önemli sektörlerde yer alabilecektir (Şimşek M. , 2005, s. 79).

WTO üyeliği ilen benimsenen liberal anlayış kapsamında, ülkede ilgili makamların kaydettiği yabancı sermayeli olanlar da dahil olmak üzere tüm işletmeler, dış ticareti yalnızca devlet tarafından yapılan ürünler hariç tüm ürünlerin ihracını ve ithalatını yapabilmektedirler. İthal malların ülke içerisinde dağıtılabilmesi için malın dağıtım haklarının alınmış olması gerekmektedir (ticaret.gov.tr).

WTO üyeliği sonrasında, yıllardır gerçekleşeceği tahmin edilen yüksek büyüme hızı yaşanmış, ticaret hacminde rekorlar kırılmış ve Çin uluslararası doğrudan yatırımlar

için cazibe merkezine dönüşmüştür. 2001 yılında 509,8 milyar dolar ticaret hacmi ile dünyan en büyük altıncı ülkesi konumuna ulaşmıştır. Özellikle 2005 sonrasında WTO kapsamında dünya tekstil gümrük vergisi ve kotaların kaldırılmasıyla ülke daha da küresel düzeyde daha etkili olmaya başlamıştır (Dibo & Aytaç, 2017, s. 168).

Dönem	*Özellikleri*
1949-1978 MAO Dönemi	• İçe dönük, kapalı ekonomi modeli • Devlet eliyle ekonomik yönetim • 1959 Çin kıtlığı • 1963-1965 dönemlerinde GSMH' da %14 büyüme • 1966 Büyük Kültür Devrimi, GSMH' da %5 büyüme
1978-1997 Reform (Değişim) Yılları	• Çin ekonomisinin piyasa ekonomisi prensiplerine entegre edilmesi • Resmi adı "Sosyalist Piyasa Ekonomisi" olan liberalleşme hareketi • Ekonomide faydacılık ve verimliliğinin ön planda olması • Yap-işlet-devret modeli ile artan yatırım • 1995 yılında Çin' in dünya üretimindeki payı %10' a yükselmiştir
1997-2002 Ekonomik Durgunluk Dönemi	• Ekonomik büyümede yavaşlama • KİT' lerde gözlemlenen başarısızlık ve buna bağlı olarak artan özelleştirme faaliyetleri • 1994' ten itibaren Yuan' ın ABD Dolar'ına sabitlenmesi ve bu tarihten itibaren yaşanan hızlı büyüme • 1997' den itibaren gözlemlenen fiyat istikrarı ve dış ticaret fazlası
2003 Sonrası Ekonomik Büyüme Stratejisi Dönemi	• 2002 sonrası yüksek büyüme oranları izleyen yıllarda da ortalama %9 büyüme oranı • Büyümenin sebebi olarak endüstriyel üretim, büyük ölçekli sermaye yatırımları, ucuz işgücü kullanımı ve verimlilik artışı görülmekte.

Tablo 1: Çin'in Ekonomik Anlayışının Tarihsel Süreci

Kaynak:https://www.researchgate.net/profile/Aslihan-Nakiboglu/publication/312270010_Yeni_Normal_Dusuncede_Cin_Ekonomisine_Genel_Bir_Bakis/links/5d24a03b299bf1547ca5fdc8/Yeni-Normal-Duesuencede-Cin-Ekonomisine-Genel-Bir-Bakis.pdf sf.10

Çin uygulamış olduğu özel politikalarla önemli bir ekonomik büyüme ve kalkınma sağlamıştır. Ekonomi tarihinde Çin kadar hızlı büyüyen ve çeyrek yüzyılda yaşam standartlarını bu kadar arttıran başka bir örnek bulunmamaktadır. Çin'in bu başarısının en önemli nedenleri; istikrarlı yönetimler, yüksek tasarruf ve yatırım oranları, dinamik ve kamu destekli ticaret, yatırım ve sanayi politikaları, sabırlı

stratejik planlamalar, yüksek iş ahlakı, enflasyon ve kamu açıklarının kontrolüne önem verilen makroekonomik politikalardır (Özdemir, 2007).

1.2.2. Çin'in Dış Ticaretteki Yükselişi

Maddison tarafından yapılan tarihsel ekonomiye ilişkin bir çalışmada miladi takvimin başlangıcından 1800'lerin ortalarına kadar dünyanın en büyük birinci ve ikinci ekonomileri Çin ve Hindistan olmuştur. 1820'lerde Çin ekonomisinin dünya ekonomisi içindeki payı %35 iken Batı Avrupa ülkelerinin payı ise %20 civarındaydı. Dolayısıyla Çin'in dünyanın en büyük ekonomilerinden biri haline gelmesi aslında Çin için normale dönüş olarak değerlendirilebilir. 1950'de dünya GSYİH içindeki payı %5 iken günümüzde bu oran %17,7 düzeyine çıkmıştır (www.ftso.org.tr).

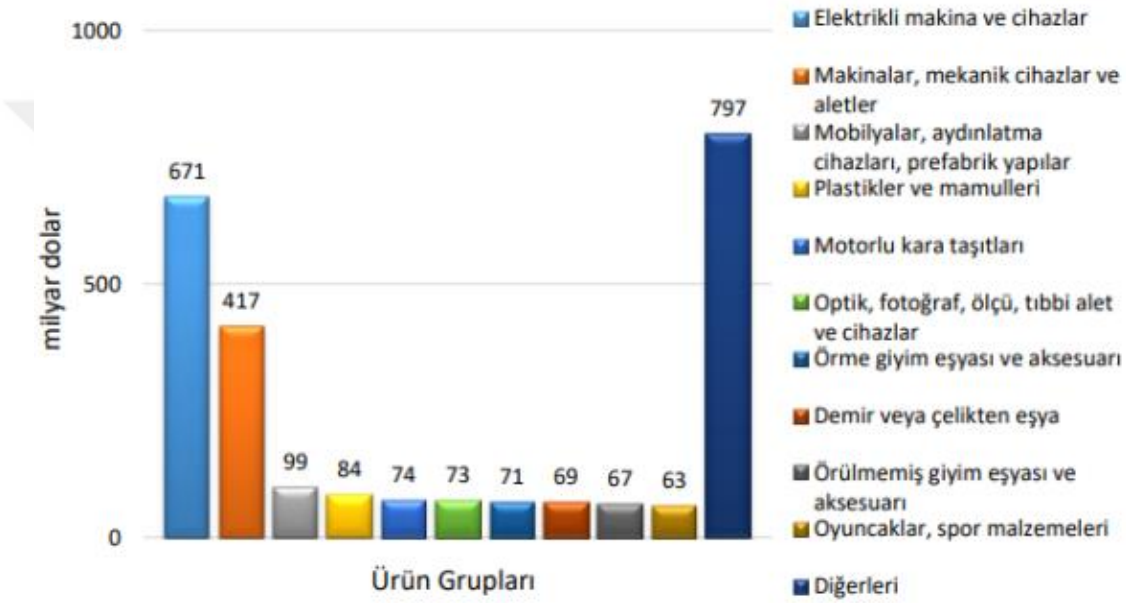
Yıllar	GSYİH (Tril. $)	GSYİH (Dünyadaki Payı, %)	Reel Büyüme (%)	Kişi Başına Gelir ($)	Enflasyon Oranı (%)	İhracat (Tril. $)	İhracat (Dünyadaki Payı, %)	İthalat (Tril. $)	İthalat (Dünyadaki Payı, %)
2014	10,5	13,4	7,3	7.701	1,6	2,3	12,3	2	10,3
2015	11,2	15,1	6,9	8.167	1,7	2,3	13,8	1,7	10,1
2016	11,2	14,9	6,7	8.116	2,1	2,1	13,1	1,6	9,8
2017	12	15	6,9	8.643	1,7	2,3	12,9	1,8	10,3
2018	13,4	15,8	6,6	9.610	2,1	2,4	12,9	2,1	11
2019	14,1	16,2	6,1	10.098	2,9	2,5	13,3	2,1	11
2020	15,4	17,7	%2,3	10.839	2,5	2,6	13,8	2	11

Tablo 2: Çin'in Yıllar İtibariyle Ekonomik Görünümü

Kaynak: (www.ftso.org.tr)

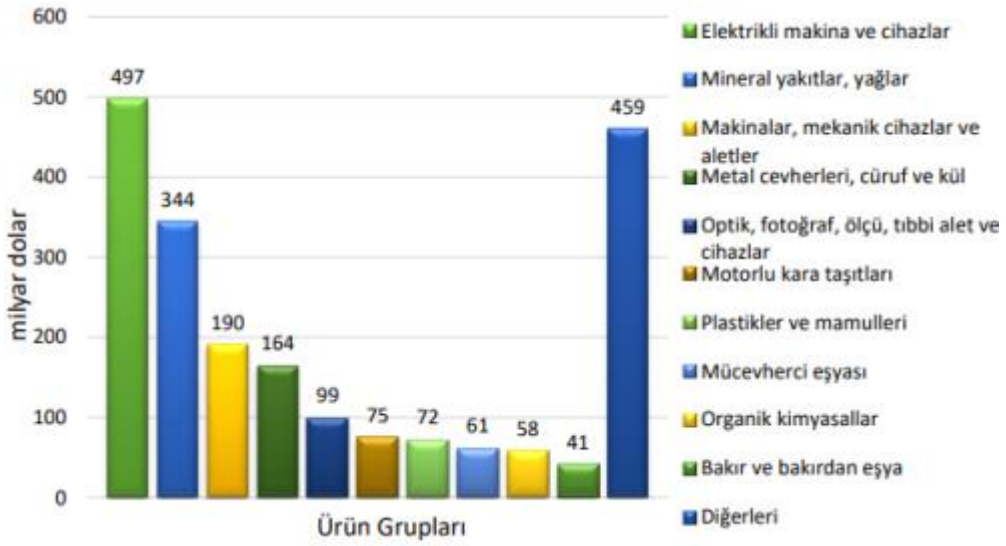
Çin 2019 yılında dünya ihracatında %13,8'lik pay ile ilk sırada, ithalatta ise %11'lik payı ile de ikinci sırada yer almaktadır. Diğer taraftan en çok dış ticaret fazlası veren ülke konumundadır. 2015-2019 arası dönemde ihracatında yıllık yaklaşık %4,

ithalatında ise %7 artış yaşanmıştır. 2018-2019 arası dönemde ise ihracatta düşüş yaşanmazken, ithalatta %3 düşüş yaşanmıştır. 2019'da 429,6 milyar dolar fazla veren Çin'in en önemli ihracat ürün grupları aşağıdaki grafikte de görüldüğü üzere sırayla; elektrik makine ve cihazlar, makinalar, mekanik cihazla ve aletleri mobilyalar ve aydınlatma cihazları, plastikler ve plastik yapılan mamulleri motorlu kara taşıtları ve aksamı iken en önemli ithalat ürün grupları ise elektrikli makine ve cihazla, mineral yakıtlar, yağlar, mekanik cihazlar ve aletler olmuştur (Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Raporu, 2020).



Grafik 1: Çin İhracatında Başlıca Ürün Grupları (2019)

Kaynak: https://uib.org.tr/tr/kbfile/cin-halk-cumhuriyeti-ulke-raporu-2020 (Erişim Tarsihi:12.11.2021)

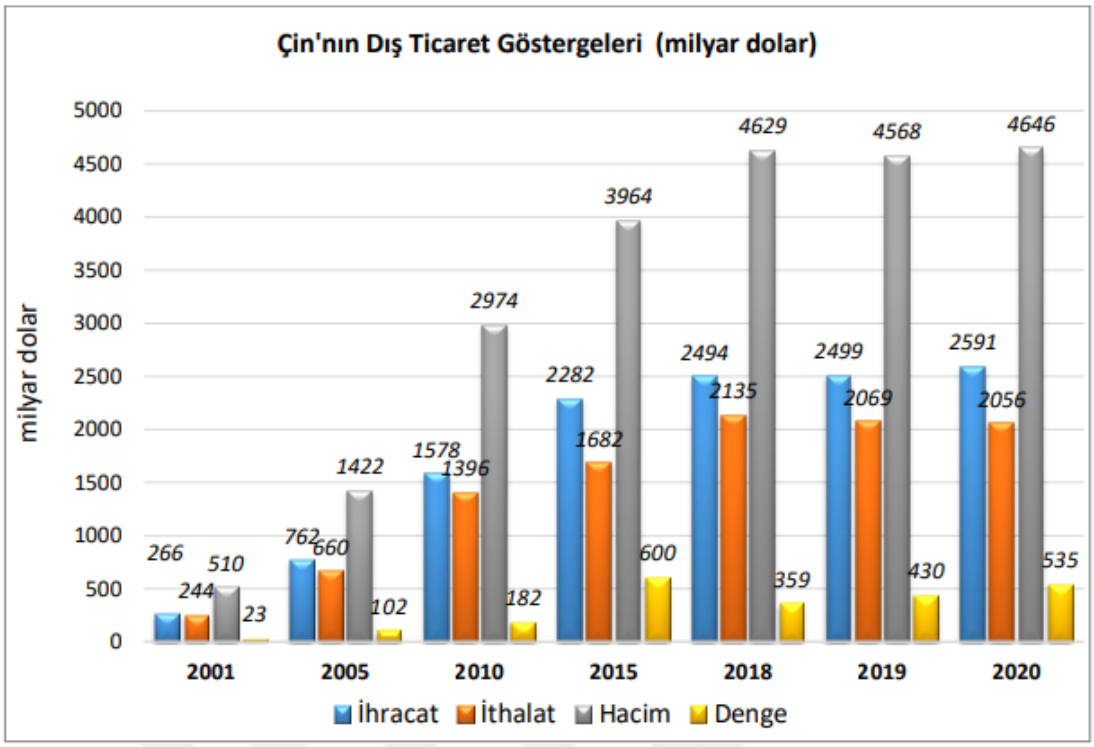


Grafik 2: Çin'in İthalatında Başlıca Ürün Grupları (2019)

Kaynak: https://uib.org.tr/tr/kbfile/cin-halk-cumhuriyeti-ulke-raporu-2020 (Erişim Tarsihi:12.11.2021)

Döviz kur sisteminde yapılan değişiklik ile Merkez Bankası'nın Rmb'yi ABD dolarına bağlaması sonucunda, 1994'te 8,7 olan parite 1995 yılında 8,35 olarak gerçekleşmiş ve Çin'in dış ticaretinde artış yaşanmıştır. 1993 yılında 11,903 milyar dolar dış ticaret açığı varken, 1994 yılına gelindiğinde ise dış ticaret açığı kapanmış ve 7,569 milyar dolar fazla vermiştir. 1995'te bu rakam %120 artış ile 16,7 milyar dolara yükselmiştir. 1997'de yaşanan Asya Krizi sonrası bile ticaret fazlası verilmiştir (Yalçın, 2007, s. 182).

Çin, 2013 yılında mal ticaretinde ABD'yi geçerek zirveye oturmuştur. Aşağıdaki grafikten de anlaşıldığı üzere Çin, 2020 yılında toplam 4,64 milyar dolar dış ticaret hacmine ulaşmıştır. 2019 yılı ile kıyaslandığında 2020 yılında ihracatın %3,7 oranında artış göstererek 2,59 trilyon dolara çıktığı ve ithalatın ise %1,9 oranında azalarak 2,04 trilyon dolara düştüğü görülmektedir. 2019 yılına göre ithalat 60 milyar dolar azalış göstermiştir. Ülkenin 2020 toplam dış ticaret hacmi 2019 yılına göre %1,2 artarak 4,64 trilyon dolar olmuştur (www.ftso.org.tr).



Grafik 3: Çin'in Dış Ticaret Göstergeleri (2001-2020)

Kaynak:
https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/chc_ulke_profili_2021_11.pdf
(Erişim Tarihi:12.11.2021).

Son dönemlerde özellikle Covid sonrasında Çin ile Avrupa arasında demir yolu ile yapılan ticaretin artış gösterdiği söylenebilir. 2020 yılında Avrupa'ya navlun taşımacılığı %50 oranında artmış ve 12.400'e ulaşmıştır. Diğer bir ifadeyle, 2020'de Çin'den Avrupa'ya günlük yaklaşık olarak 34 tren gitmiştir. Demir yolu taşımacılığında konteyner olarak artış ise %56 oranında olmuştur. Bu artışın esas nedenleri şu şekildedir (www.ftso.org.tr):

- Tedarik zincirinde elde ettiği avantajı sürdürmek isteyen Çin'in bu demir yolu hatlarına yoğunlaşması,

- Deniz yolu taşımacılığında Covid kaynaklı aksaklıkların ve fiyat artışlarının demir yolunu daha ekonomik hale getirmesi,

- Covid döneminde yoğunlaşan e-ticaret sonucunda bireysel kargoların artması teslimat sürelerinin kısaltılması gerekliliğine doğurması,

- Avrupa kökenli işletmelerin Çin'e daha fazla ihracat yapmak için bu hatların süre avantajından faydalanmak istemeleri,

- Çin'in Avrupa'ya giden lojistik alternatiflerini arttırmaya ilişkin milli stratejisi çerçevesinde ekonomik amaçlar dışında bu yollar sübvanse etmesidir.

Çin'in sağlamış olduğu ekonomik başarının en önemli nedenleri; reformist kimliği, ucuz iş gücü ve maliyetler, ihracata dayalı ekonomik büyüme modeli, bölgesel ve küresel pazarlara uyum ve devlet kontrolündeki ekonomik yönlendirmelerdir. 2013'te Çin Komünist Partisi kongresinde alınan kararlar çerçevesinde reformist kimliğin devlet merkezli olmaktan çıkarılacağı ve piyasa ekonomisinin daha serbest hale getirilmesi için hamleler yapılacağı ifade edilmiştir. Çin yönetimi bu kapsamda küresel ekonomik sisteme başarılı bir şekilde uyum sağlamaktadır (İstikbal, 2019, s. 50).

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHİ İPEK YOLU VE OBOR PROJESİ

2.1.İpek Yolu'nun Tarihçesi ve Önemi

2.1.1. İpek Yolu'nun Tarihçesi

İnsanların ve üretmiş oldukları mal ve hizmetlerin farklı yöntemlerle bir yerden başka bir yere taşınmasını ifade eden ulaşım, tarih boyunca farklı coğrafyalar arasında ticari, kültürel ve siyasal etkileşim üzerinde etkili olan en önemli faktörlerdendir. Bu kapsamda kıtalararası ve binlerce km uzunluğundaki İpek Yolu, birbirinden oldukça uzak farklı coğrafyalardan geçmesi nedeniyle ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Kaynaklara erişme ve sahip olma düşüncesi bu ticaret yolunun kullanılarak zorlu coğrafi şartların aşılmasına imkan sağlamıştır. Yarattığı bu ortam, deniz, çöl ve dağlar gibi şartları zorlayan coğrafi faktörlerin aşılmasını mümkün kılmıştır (Bakırcı M. , 2014, s. 65).

İpek Yolu adıyla kıtalararası bir yol aslında tarihin hiçbir döneminde var olmamıştır. Çin-Akdeniz arasındaki bu ana ticaret güzergahına böyle bir isim verilmemiştir. 19. Yüzyılın ikinci yarısından başlayarak 20. Yüzyılın başlarına kadar yapılan araştırmalarda İpek Yolu ifadesine literatürde rastlanmamıştır. Ünlü Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen, 1877'de Çin'den Akdeniz'e uzanan bu ticaret rotasını Çin isimli eserinde İpek Yolu (die Seidenstrass) olarak ifade etmiş ve böylece bu kavram ilk defa kullanılmıştır (Eker, 2012, s. 78).

İpek Yolu, M.Ö. 4. Yüzyılın ilk yarısında İskender'in doğuya yaptığı seferler ile mısır, Türkistan ve Hindistan'a kadar uzanmış ve geniş çaplı bir ortak pazar oluşturmuştur. Antik dönemlerden itibaren kullanılan bu yol, Arabistan, Hindistan, Anadolu ve Akdeniz bölgelerini kapsamıştır. 15. Yüzyılda deniz ticaret yolları kullanılmaya başlanıncaya kadar İpek Yolu uluslararası ticaretin en önemli güzergahı olmuştur (Günay, Çetiner, Sevinç, & Kütükçü, 2019, s. 160).

İpek Yolu, milattan önceki dönemlerden itibaren Çin'den Anadolu'ya ve Avrupa'ya uzanan tarihin en eski, en önemli ve en büyük yolları arasındadır. Bu yol Çin'in Wei Irmağının güneyinde yer alan bugünkü Si-an şehrinden başlamaktaydı. İpek Yolu

aslında tek bir hattan oluşmamaktadır. Ancak ticari ilişkiler daha çok Doğu-Batı istikametinde gerçekleşmiştir (Işık, 2017, s. 147).

İpek Yolu'nun tarihi, M.Ö. 2. Yüzyıla kadar gitmektedir. Bir kara ticaret yolu olarak gelişen İpek Yolu, Doğu Afrika kıyılarına ulaşan deniz yolunu kapsamış olsa da bunun payı nispeten düşük olmuştur. Avrupa'ya yapılan ticaret, İpek Yolu güzergahındaki pek çok bölgeyi zenginleştirmiştir. Kavimler göçü sonrasında İpek Yolu'nun özellikle Ortadoğu bölgesi el değiştirmiştir. Roma'nın ikiye bölünmesi ve Batı Roma'nı yıkılması sonucu yeni devletlerin oluşmuştur. Müslüman ve Türk devletlerin batıya ilerleyişi ve Osmanlı'nın Avrupa içlerine kadar dayanması İpek Yolu'nun sağladığı gelirden Avrupa'nın faydalanmasını engellemiştir. Diğer taraftan, 13. ve 14. yüzyıllarda çevre şartları, hastalıklar ve yoğun kilise baskısı Avrupa'nın yeni alternatiflere yönelmesine neden olmuş ve coğrafi keşifler sonucunda hem yeni yerler keşfedilmiş hem de yeni yollar oluşturulmuştur. Bu yolların kullanılmaya başlanması ve İpek Yolu güzergahındaki devletlerin gelir kaybı yaşaması ile zamanla gücünü kaybetmişlerdir. Batı ülkeleri ise giderek güçlenerek yeni oluşturulan yolları daha etkili hale getirmişlerdir (İnançlı & Ayhan, 2020, s. 2).

İpek Yolu'nun ana güzergahı, Çin'den başlayarak İran üzerinden Mezopotamya'ya kadar ilerleyen, oradan Akdeniz'de yer alan Antakya ve Sur limanlarına bağlayan kara yoludur. Fakat İpek Yolu, zamanla ekonomik ve siyasi koşullarda yaşanan gelişmelere paralel olarak farklı yolların bir araya gelmesi ile uluslararası bir ticaret ağına dönüşmüştür. Başlangıcı Orta Asya'nın içlerinden olan İpek Yolu, Kafkaslar üzerinden Karadeniz'e ve Azak, Kırım gibi sahillere sonrasında ise güney Rusya Ural Bölgesi, Güney Sibirya ve Altay steplerinden Çin' e kadar uzanan Kuzey İpek Yolu ile Çin'in başkentinden başlayarak Orta Asya ve İran üzerinden Doğu Akdeniz'e oradan da deniz yolu ile Avrupa'nın iç bölgelerine kadar devam eden Güney İpek Yolu olarak ikiye ayrılmaktadır (Işıktaş & Duran, 2017, s. 585).

İpek Yolu'nu kıtaları birleştiren bir karayolu haline getiren, bu güzergaha adını veren ve hem kıymetli bir mal hem de bir dönem para yerine kullanılan ipek ticaretinin Çin'den Anadolu ve Akdeniz'i geçerek Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya kadar yoğun bir şekilde yapılmasıdır. İpek, günümüzde teknolojik gelişmeler sayesinde çeşitlilik kazanmış ve diğer mallarla beraber uluslararası ticarette şirketlerin ilgisini çekmeye devam etmektedir. İpek Yolu ve dolayısıyla ipek

ve diğer ürünler bugün ulaşılmış olan uygarlık düzeyi üzerinde oldukça etkili olmuştur (Kalaycı, 2014, s. 89).

2.1.2. İpek Yolu'nun Önemi

İpek Yolu eski medeniyetler için mal ticaretinin yapıldığı bir rota olmakla beraber aynı zamanda transit ticaret gelirlerini arttıran, kültürler arası iletişimi ve sosyo-kültürel etkileşimi sağlayan bir işleve sahipti. Egemen devletler sağladığı bu ekonomik fayda nedeniyle, bu yolun kontrolünü sağlamayı ve yol üzerindeki ticareti arttırmayı amaçlamışlardır. İpek Yolu'na hakim olan Çin, Türk, Arap, İran ve Bizans gibi önemli güçler, ticari savaşları göze almışlar ve bu yolun kontrolü bir politika olarak sürdürülmüştür. Selçuklu ve Osmanlı hakimiyetinde kervan şebekeleri aracılığıyla yolun işlerliği ve ticari sigorta ile ticaret arttırılmaya çalışılmıştır (Günay, Çetiner, Sevinç, & Kütükçü, 2019, s. 160).

İpek Yolu önceleri ticaret için kullanılırken daha sonra doğu ve batıda yer alan ülkeler arasındaki ilişkilerin gelişmesine ve kültür alışverişine olanak sağlamıştır. İpek Yolu sayesinde doğu medeniyeti batıya ve o yol üzerindeki ülkelere taşınmış ve böylece kültürel, iktisadi, siyasi, askeri, dini ve bilimsel anlayışlar gelişmiştir. Bu yol vasıtasıyla örf ve adetlerle birlikte bilim, sanat, mimari ve felsefi anlayış da devletler arasında aktarılmıştır (Bayraktaroğlu, 2021).

İpek Yolu kullanıldığı dönemde adeta kültürler arası etkileşim odağı olmuştur. Yalnızca ticari mallar değil aynı zamanda insanların ve kültürlerin taşındığı bu yol sayesinde medeniyetler arasında etkileşim kurulmuştur. Dönemin ileri medeniyetlerinden alınan bilgi ve teknolojiler dünyanın başka bölgelerine ulaştırılmıştır. Bu yol insanlara yeni dünyalara ve kültürlere ulaşılabileceğini hissettirmiş ve başka bölgelere gitmek isteyenlere ulaşım imkanı sağlamıştır. Pek çok önemli tarihsel olayın bu yol bağlamında gerçekleştiği söylenebilir. Dünyayı küçülten iletişim ağlarının ilk örneği burada oluşturulmuş olabilir. Milletlerin, imparatorlukların karşılaştığı, kurulduğu ve çöktüğü bu güzergah sayesinde dinler ve felsefe ortaya çıkmış ve dünyaya yayılmıştır. Dolayısıyla İpek Yolu'nun tarih boyunca ticaretle beraber kültürel alışverişin merkezi olduğu ifade edilebilir (Atasoy, 2010, s. 3).

M.Ö. 2. yüzyıl ile M.S. 14. yüzyıl arası dönemde İpek Yolu güzergahında yer alan pek çok imparatorluk ve hanedanlık önemli gelirler sağlamışlardır. Ticaretin bir sonucu olarak insanlar farklı kıtalarda üretilen mallara, fikirlere ve teknolojilere ulaşabilmişlerdir. Henüz küreselleşme ifadesi kullanılmadığı halde İpek Yolu bu kavramın o dönemdeki işlevini yerine getirmekteydi. İpek Yolu, Doğu ve Batı arasındaki ekonomik ve kültürel alışverişi sağlamakla beraber, genel olarak barut, porselen ve ipek gibi Çin ürünlerinin ticareti yapılmaktaydı. Kıtalararası iletişim ve iş birliğini temsil eden "İpek Yolu Ruhu", tüm dünya ülkeleri için tarihi ve kültürel bir miras olarak kabul görmektedir (Tekir & Demir , 2019, s. 266).

2.2. OBOR (One Belt One Road) Projesi

2.2.1. OBOR Projesinin Ortaya Çıkışı

Coğrafi keşiflerle deniz ve okyanusların açılmasına kadar geçen süre boyunca İpek Yolu dünyanın en büyük ticaret yolu olmuştur. Bugün ise İpek Yolu turistik bir güzergaha dönüşmüştür. Dünya ticaretindeki önemini kaybettikten yaklaşık iki yüz elli yıl sonra küreselleşmeyle beraber gelişmekte olan ülkeler, deniz yoluna alternatif yaratmak üzere karadan yeni ticaret yolları bulmaya çalıştılar ve İpek Yolu'nun yeniden etkinleştirilmesi düşüncesi ortaya çıktı. Çin bu fikrin gerçekleştirilmesi için en aktif şekilde rol alan ülke olmuştur (Çakan, 2017, s. 37).

Çift kutuplu bir sistemin etkili olduğu Soğuk Savaş döneminin bitmesi ile dünyada bölgesel stratejik boşluklar ortaya çıkmıştır. Diğer bir ifade ile Sovyetler'in dağılması, Varşova Paktı'nın ortadan kalkması, Doğu ve Batı Almanya'nın birleşmesi ve Avrupa'da Sovyet tehdidinin kalmaması Soğuk Savaşı sona erdirmiş olsa da 19. yüzyıla uygun farklı çatışma ve istikrarsızlıklar yaşanmaya başlamıştır. Bu süreçte güç boşluğunun ve istikrarsızlığın olduğu bölgeler küresel güçlerin ilgisini çekmiştir. Ortaya çıkan ulus devletler ise küresel sisteme entegre olmak ve ekonomik olarak gelişebilmek için iş birliklerine dahil olmaya çalışmışlardır. Avrasya'da uzun bir dönem Sovyet baskısı altında kalmış yeni bağımsızlık kazanmış ulus devletler ve dünyanın ikinci büyük ekonomisi Çin'in varlığı bölgede yeni arayışların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu kapsamda bölgenin baskın gücü Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" projesi küresel düzende yer alma arayışı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu proje Çin'in İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak üzere İpek Yolu

Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projelerini kapsamaktadır. Söz konusu proje kapsamında Çin'den Avrupa ekonomik bölgesi ve Avrasya ile Asya-Pasifik ekonomi koridoru yer almaktadır. Çin'in bu projesi gerçeklikten uzak bir projeden ziyade bölgesel ve küresel beklenti ve endişeleri sonucunda ortaya çıkmıştır (Tutar & Koçer, 2019, s. 620).

Yeni İpek Yolu Projesi, ilk olarak 2013 yılında Kazakistan'da açıklanmıştır. Bu tanıtımın yeri ve zamanı pek çok anlamlar içermektedir. İlk olarak Kazakistan, Çin'in kuzeybatısında bulunmakta ve M.Ö 2. Yüzyılda ortaya çıkmaya başlayan İpek Yolu'nun geçtiği ülkelerdendir. Dolayısıyla tarihi İpek Yolu üzerinde ve Çin'in batısında bulunan ticari ortakları ile günümüzde yeniden beraber hareket etmek istediği anlaşılmıştır. Mao sonrasında Deng Xiaoping ile benimsenen reform politikaları çerçevesinde ekonomik büyüme sağlayan Çin, kapitalist sistem içerisinde yer almayı başarabilmiştir. 1978 yılından itibaren benimsenen bu reform politikaları ile ekonomik sistemde dönüşüme gidilmesi amaçlanmış ve bu doğrultuda ülke ekonomisi dışa açılmaya başlamıştır. Dünya ticaretinde etkili bir oyuncu haline gelen Çin'in 2001'de Dünya Ticaret Örgütü üyeliği sonrasında özellikle Afrika ve Avrasya'ya olan yatırımlarını arttırmıştır (Sabancı, 2018, s. 85).

Çin, 2000'li yıllardan itibaren ekonomik, askeri ve siyasi etkisinin artması ile Asya ve Ortadoğu bölgelerinde en etkili aktörlerinden biri haline gelmiştir. Çin rüyası çerçevesinde uluslararası projelere yönelmesi, Asya, Afrika ve Ortadoğu bölgelerinde hareketliliğe yol açmıştır. Çin, benimsemiş olduğu bölgesel güvenliğin sağlanması, ticari alanların arttırılması, sermaye ve işgücünün serbest dolaşımı gibi politikalar çerçevesinde 2013 yılında Yeni İpek Yolu projesini başlatmıştır. Küreselleşmenin yarattığı etki ile Soğuk Savaş politikasından vazgeçen Çin, uluslararası arenada ekonomik ve politik entegrasyona yönelmiş ve bu proje ile bölgedeki egemenliğini arttırmayı hedeflemiştir (Doğan, 2020, s. 51).

Şekil 1: OBOR Projesi Güzergahları ve Ekonomik Bölgeleri

Kaynak: (Bocutoğlu, 2017, s. 266).

Bir Kuşak Bir Yol Projesinin (One Belt One Road-OBOR) coğrafi sınırları kesin olmamakla beraber mahalli, bölgelerarası altyapı, ticaret ve finans projesi olarak ifade edilebilir. Çin'in karayolu, demir yolu, petrol boru hatları, enerji şebekeleri, liman ve çeşitli altyapı projeleriyle dünya ile bağlantı kurmasını sağlayacak bu proje iki kısımdan oluşmaktadır: Birinci kısım "Bir Kuşak" olan karada yer alan Çin'in Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa'ya bağlayacak olan "İpek Yolu Ekonomileri Kemeri"dir. İkinci kısım ise deniz üzerinden gerçekleştirilecek olan ve Çin'i Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa'ya bağlayacak "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"dur. Proje kapsamında altı kara ekonomik koridoru ve bir deniz yolu koridoru yapılması planlanmıştır. Kara ekonomik koridorlar; Yeni Avrasya Kara Köprüsü ile Batı Çin'i Doğu Rusya'ya, Çin-Moğol-Rusya Koridoru ile Kuzey Çin'i Moğolistan üzerinden Doğu Rusya'ya, Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru ile Batı Çin'i Batı Asya üzerinden Türkiye'ye, Çin-Hindistan Yarımadası Koridoru ile Güney Çin'i Hindiçin yoluyla Singapur'a, Çin-Pakistan Koridoru ile Güneydoğu Çin'i Pakistan'a ve Pakistan'dan geçerek Hint Okyanusu'na, Bengaldeş-Çin-Hindistan-Myanmar Koridoru ile Güney Çin'i Bengaldeş ve Myanmar üzerinden Hindistan'a bağlarken, deniz ekonomik koridoru Çin kıyılarını, Singapur-Malezya-

Hint Okyanusu- Kızıl Deniz- Süveyş Kanalı-Akdeniz yoluyla Afrika ve Avrupa'ya bağlamaktadır (Bocutoğlu, 2017, s. 265).

Şekil 2: Doğu-Batı Arasındaki Ticaret Koridorları

Kaynak:https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern_Ipek_Yolu_Orta_Asya___nin_Kuresel_Ekonomiye_Acilan_Kapisi.pdf (Erişim tarihi: 5.11.2021)

Yukarıdaki haritaya bakıldığında Modern İpek Yolu kapsamında Çin ve Pasifik Asya'yı Avrupa'ya bağlayan üç önemli ticaret koridoru bulunduğu görülmektedir (Şahin & Kalaycı, 2014, s. 130):

- Kuzey koridor: Rusya üzerinden Trans-Sibirya hattı boyunca Rusya'dan geçerek Kazakistan ve Belarus üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır. Bu koridorun en önemli avantajı aktif olmasıdır. Bu koridorda yer alan demir yollarının bakım maliyetlerinin yüksek ve iklimin soğuk olması ağın dezavantajlarıdır (Kulaklıkaya, 2013, s. 5).

- Orta koridor: Çin'den kuzeye çıkarak, Kazakistan üzerinden Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye'den geçerek Avrupa'ya bağlanmaktadır. Bu ağın faal olması halinde Avrupa-Çin ticaret trafiği Orta Asya ülkelerine ekonomik fırsatlar sağlayacaktır. Bilhassa Türkmenistan ve Azerbaycan limanlarında kurulacak lojistik merkezleri ile serbest ticaret sahaları değer zincirlerini yaklaştıracaktır. Bu hattın aktif olarak kullanılması için ilk olarak Hazar Denizi limanlarındaki altyapı yatırımları tamamlanmalı, transit geçiş anlaşmaları yapılmalı ve demir yolundaki eksiklikler giderilmelidir (a.g.e., s.5).

- Güney koridor: Kazakistan'dan başlayarak Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran hattı üzerinden Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya bağlanmaktadır. Bu güzergahta konteynır taşımacılığı için demir yolu ve karayolu kullanılabilmektedir. Diğer taraftan bu yolun diğer koridorlarla rekabet edebilmesi demir yolu altyapısının tamamlanmasına, güvenlik sorunlarının çözülmesine ve devletler arası anlaşmalarının yapılmasına bağlıdır. Ağ üzerinde yer alan Afganistan'da demir yolu altyapısının yokluğu büyük bir dezavantaj oluşturmaktadır. Bölgenin ekonomik olarak entegre olabilmesi için ulaştırma altyapılarındaki eksikliklerin tamamlanması ve birbirine bağlanması gerekmektedir. Böylece Modern İpek Yolu projesi gerçekleşebilecektir (a.g.e., s.5).

Çin'in duyurmuş olduğu Yeni İpek Yolu projesi, genel olarak altyapı ve ticareti geliştirerek, tarihi İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında siyasi güven, entegrasyon ve kültürel alışverişi arttırmak üzere küresel bir ağ kurma özelliği taşımaktadır. Bu nitelikteki bir girişim iktisadi, siyasi ve kültürel yapıların dönüştürüleceği stratejik bir vizyona sahip olmaktadır. Ancak, proje kamuoyuna duyurulduktan sonra pek ilgi görmemiştir. Bunun en önemli sebebi ise Amerika Birleşik Devletleri'nde 2008 yılında yaşanan finansal krizin etkilerinin sürmesi ve bu egemen ülkenin projeyle yakından ilgili olmasına rağmen siyasi ayrışmasının zirveye ulaşmış olmasıdır. Diğer taraftan Almanya, Fransa ve İngiltere gibi güçlü ülkelerin ekonomik ve siyasal olarak krizlerle baş edemeyecek olmaları, Çin'in önünü açmış ve projesini sessizce ilerletmesini sağlamıştır (Tekir & Demir , 2019, s. 264).

Projede Türkiye dahil 65 ülke yer almaktadır. Bu ülkelerin çoğunluğu gelişmekte olan ülkelerdir ve toplam ekonomik büyüklükleri 21 trilyon dolar civarındadır. Geniş bir coğrafyaya yayılmış olan OBOR projesi sayesinde ülkelerin altyapıları gelişmekte ve ekonomileri büyüme imkanı elde etmektedir. Bulundukları bölgelere göre katılımcı ülkeler şunlardır (Balcı, 2018, s. 4):

- Doğu Asya: Çin, Moğolistan.

- Güneydoğu Asya: Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste,Vietnam.

- Orta Asya: Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan.

- Ortadoğu ve Kuzey Afrika: Bahreyn, Mısır, İran, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen.

- Güney Asya: Afganistan, Bangladeş, Bhutan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka.

- Avrupa: Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna.

OBOR projesinin daha çok Asya kıtasında enerji ve taşımacılık alanlarına yoğunlaştığı görülmektedir. Çin'in özellikle Pakistan, Malezya, Bangladeş, Myanmar, Kamboçya ve genel olarak Orta Asya ülkelerine yapmış olduğu veya yapacağı yatırımlar stratejik öneme sahiptir. Bu yüksek bütçeli yatırımların esas nedeninin Batı'ya alternatif yaratma olduğu söylenebilir. Diğer taraftan Çin'in Afrika, Avrupa ve Ortadoğu'ya da yatırım planları yapmaktadır. Bu bölgelere de Asya'da olduğu gibi enerji ve taşımacılık ağırlıklı ve sırasıyla 53 milyar, 86 milyar ve 57 milyar dolarlık yatırımların gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir (Dilek, Özdemir, & İstikbal, 2019, s. 43).

2.2.2. OBOR Projesinin Amaçları

OBOR, Çin'in ucuz işgücü ile geniş pazar ağını Avrupa sermayesi ile Orta Asya kaynakları ile buluşturmayı amaçlayan çok yönlü bir projedir. Çin bu girişimle Orta Asya ülkeleri başta olmak üzere sınır ötesi alt yapı ve ulaşım projeleri geliştirerek bölge ve dünya ekonomisi ile entegre olmayı hedeflemektedir. Stratejik bir hedef doğrultusunda hareket eden ülke yönetimi, Batı sınırlarını aşarak bulunduğu bölgede ve dünyada etkin bir rol almaya çalışmaktadır (Öztürk & Öztürk, 2019, s. 1286).

OBOR projesinin amaçlarına ilişkin Çin devlet başkanı şunları belirtmiştir (Kopuk & Bayraç, 2021, s. 1355):

- Ticaretin önündeki engelleri kaldırmak,

- Politikaların uygulanmasını ve iletişimini hızlandırmak,

- Parasal etkinliği ve dolaşımı arttırmak,

- Ülkeler arasındaki karayolu bağlantılarını geliştirmek,

- Toplumların etkileşimini arttırmak.

Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu'nun yayınlamış olduğu Kuşak Yol Girişimi eylem Planı'nda ise Projenin temel amaçları beş madde olarak belirtilmiştir (Marangoz & Tuncer, 2020, s. 227-228):

- Politika koordinasyonu: Ülkeler arası iş birliğini arttırmak, iletişimi güçlendirilerek politika alışverişini sağlamak, ortak menfaatlerin doğrultusunda çalışmalar yapmak, ülkeler arası siyasi güveni arttırmak.

- Olanakların birbirine bağlanabilirliği: Projede yer alan ülkelerin egemenlik anlayışının ve güvenlik endişelerinin önemsendiği bir koordinasyon ortamında, altyapı inşaat planları ve teknik standartlar arasında bağlantı sağlanması, ortak yolların yapımının hızlandırılması ve altyapı ağı oluşturulması amaçlanmış ve altı ekonomik koridor ve yol üzerindeki ülkelere ilişkin iş birliği projeleri hazırlanmıştır.

- Engelsiz ticaret: Yatırım ve ticaret engellerinin serbestleştirilmesi, bölgesel ekonomik entegrasyonların yaygınlaştırılması.

- Finansal bütünlük: Para politikasında koordinasyon ve iş birliği, finans kurumlarının kurulması, bölgesel düzeyli finansal risk erken uyarı sistemi geliştirilmesi.

- İnsandan insana bağ: Kültürel ve akademik değişim ve diyaloğun, medya iş birliğinin ve gönüllü faaliyetlerin gerçekleştirilmesi ile projeye dostluk havasının kazandırılması.

2.2.3. OBOR Projesinin Hedefleri

Birtakım belirsizliklere rağmen OBOR projesinin, iç ve dış politika hedeflerine ilişkin pek çok amacı vardır. Proje, Çin Devlet Başkanı'nın ve yakın çevresinin destekleri ile tasarlanmış olsa da çıkış aşamasındaki fikirden daha ileri gitmiş durumdadır. Detaylandırılacak olursa hükümete bağlı Güvenlik Mavi Kitabı'nda projenin hedefleri aşağıda belirtildiği gibidir (Tekir & Demir , 2019, s. 268);

- Çin'in milli ekonomik güvenliğini korunması,

- Farklı ulaşım güzergahları ile enerji güvenliğinin teşviki,

- Çin'in batısında yer alan bölgelerin gelişmesi ile sınır güvenliğini sağlanması,

- Ekonomik gelişme ve varlıkların yeniden dağıtılması ile yurt içinde ve dışında ayrılıkçılık, aşırıcılık ve terörizmle mücadele edilmesi,

- ABD'nin liderlik ettiği jeopolitik siyasi faaliyetlerin azaltılması,

- Çin'in gücünü arttıracak yeni bir uluslararası söylem ve yeni bir uluslararası güvenlik sistemi oluşturmak.

Yapılan başka bir çalışmaya göre ise OBOR'un öncelikli ve stratejik hedefleri şu şekildedir (Pwc, 2017, s. 9):

Projenin öncelikli hedefleri:

- İhracatı arttırmak ve ticareti kolaylaştırmak;

Çin'in 2016 yılında OBOR güzergahında yer alan ülkelerle yaptığı ticaret 916 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir ve bu rakam Çin'in dış ticaret hacminin %25,9'una denk gelmektedir.

- Endüstriyel kapasiteyi arttırmaya odaklanmak;

Çin, OBOR projesinde kullanılabilecek artı endüstriyel çıktıya sahiptir.

Asya Kalkınma Bankası, yalnızca Asya'daki altyapı projeleri için 580 milyon ton çimentoya ihtiyaç olduğunu tahmin etmektedir. Bu Çin'in üretiminin dörtte birine denk gelmektedir.

Proje kapsamında demir yolları, boru hatları ve diğer inşaat işleri için 272 milyon ton çelik talebi oluşabilir.

- Jeopolitik ilişkileri geliştirmek;

Daha büyük ülkeler için proje geliştiriliyor.

Daha küçük gelişmekte olan ülkeler için proje, "Çin ile ikili ilişkilerin belirleyici özelliği" ve "ticaret ve yatırım için tetikleyici"dir.

Projenin stratejik hedefleri ise:

- Küresel altyapı kapasitesi oluşturmak;

Jakarta-Bandung yüksek hızlı tren yolu, Macar-Sırp tren yolu, hidroelektrik santral projesi, Pakistan'da ulusal otoyolu inşaatı ve İsrail'deki Carmel Tünel Projesi

Çin'deki KİT'ler, projedeki ana yüklenici rolüne sahiptir.

- Para biriminin uluslararasılaştırmak ve kur risklerini çeşitlendirmek;

Çin, yeni İpek Yolu'nu genişleten ülkeler ile Renminbi (RMB) ikili swap anlaşmaları yaptı.

RMB'nin dolaşımını genişletmek ve uluslararası para birimi haline getirmek.

- Çin'in ekonomik reformlarının bir parçası olmasını sağlamak;

Karşılıklı çıkarlardan oluşan bir topluluk oluşturmak,

Geleneksel imalat kapasitesinden uzaklaşmak.

2.2.4. OBOR Projesinin İlkeleri

Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı'nın Devlet Konseyi yetkisi ile 2015 yılında ortaklaşa yayınlamış oldukları "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa inşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler" bildirgesi kapsamında projenin ilkeleri şu şekildedir (Durdular, 2016, s. 80-81):

- Proje ilk olarak, "barış içinde yaşamanın beş ilkesi" olarak ifade edilen; egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, birbirine saldırmama, birbirinin içişlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı yarar ve barış içinde bir arada yaşama ilkeleri çerçevesinde oluşturulmuştur.

- Proje öncelikle tarihi İpek Yolu bölgesinde gerçekleştirilecektir fakat diğer bölgelerden ülkelerin veya örgütlerin katılımı da mümkündür.

- Proje, uyumlu ve kapsayıcı özelliktedir. Ülkelerin hoşgörülü olmasını, seçilen kalkınma yöntemlerine saygı duyulmasını ve diyaloğu desteklemektedir

- Proje, pazar operasyonlarına uyum sağlamaktadır. Piyasa kurallarına riayet edecek, kaynak temininde pazarın belirleyici rolüne ve firmaların esas rollerini engellemeyecek ve devletlerden beklenen görevlerin gerçekleştirilmesine imkan sağlayacaktır.

- Proje, karşılıklı menfaat için çalışacaktır. Projeye taraf ülkelerin ilgileri ve menfaatleri göz önünde bulundurulacaktır. Menfaatler ile en büyük ortak noktaların

birleştirilmesi için çabalayacak ve bütün tarafların ilmini, yaratıcılığını, güçlü yönlerini ve potansiyellerini kullanmaları için gerekli desteği sağlayacaktır.

2.2.5. OBOR Projesinin Finansmanı

Projenin finansmanı için Çin Yatırım şirketi, Döviz Devlet İdaresi, Çin İthalat-İhracat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası tarafından 2014 yılında Pekin'de "Silk Road Co. Ltd" (İpek Yolu Fonu-SRF) kurulmuştur. Bu fon, OBOR kapsamında ekonomik iş birliğinin, ticaretin ve projeye katılan ülkeler arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi ve büyümenin sağlanması için gerekli yatırım ve finansal desteği sağlamayı amaçlamaktadır. Fon sermayesi 40 milyar dolar ve 100 milyar RMB (Renminbi, Çin'in resmi parası Yuan'ın kısaltılmışı)'dir (Kopuk & Bayraç, 2021, s. 1356).

Proje, SRF ile beraber Asya Altyapı Bankası, Yeni Kalkınma Bankası, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası, Avrupa Yatırım Bankası, Yatırım İşbirliği Fonu ve Enerji Kalkınma Fonu olmak üzere pek çok fon kaynağına sahiptir (a.g.e..1356).

OBOR projesinin finansmana kaynaklarından biri de Asya Altyapı ve Yatırım Bankasıdır. 2016 yılında faaliyete başlayan Banka Çin'in bölgede etkinliğini arttırmak için yapmış olduğu yatırımlara finans desteği sağlamaktadır. Ekonomik kalkınmada önemli faktörlerden olan altyapı hizmetlerinin niteliği oldukça etkilidir. Dolayısıyla Çin, özellikle Asya bölgesindeki altyapı sorunlarının giderilmesi ve buna ilişkin politikaların uygulanması için finansal kaynak sağlamak üzere Asya Altyapı ve Yatırım Bankasını kurmuştur. Türkiye'nin bölgesel ve kurucu üyesi olduğu Banka'da Almanya, Güney Kore, Avustralya ve Birleşik Krallık da yer almaktadır (Yiğenoğlu, 2018, s. 21).

Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, 2016 yılında 1.5-2, 2017 yılında 3-5 milyar dolar fon ayrılmasını, 2018 yılında ise yaklaşık 10 milyar dolar yatırım yapılmasını hedeflemiştir. Diğer taraftan Çin, BRICS inisiyatifi olan Yeni Kalkınma ve Bankası'na 10 milyar dolarlık yatırım yapılacağını belirtmiştir (Beşer, 2018, s. 10).

Çin'in bu proje için sağladığı sermaye doğrudan ya da dolaylı olarak büyük oranda ulusal varlık fonları olan Çin Yatırım Kurumu (CIC) ve Devlet Döviz İdaresi (SAFE)'den ya da bu kurumların çeşitli yatırım platformları ile bu fonların

idaresinde olan devlet politika ve ticari bankalardan elde edilen OBOR kredilerinden elde edilmektedir. Devlet bankalarından yalnızca Çin Eximbank'a Çin Merkez Bankası finansman sağlamaktadır. Ulusal varlık fonları proje finansmanda geri planda yer alırken, devlet bankaları ön planda yer almaştır (Yıldırım, 2020, s. 629).

Yeni İpek Yolu projesini kısa sürede gerçekleştirmek isteyen Çin, yoğun bir diplomasi trafiğine girmiş ve proje güzergahında yer alan ülkeler ile kaynak sağlamak isteyen diğer ülkelerde lobi faaliyetlerine odaklanmıştır. Örneğin, 2014 yılında yapılan Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu Altıncı Bankalar Konferansı'nın açılışında Jinping, söz konusu projenin hedeflerine ulaşabilmesi için Arap ülkeleri ile işbirliğinde bulunmak istediklerini ifade etmiştir. Diğer taraftan Çin, kuşak üzerinde yer alan ülkelerle sanayi ve mali işbirliği yapmayı, yatırım projelerine destek sağlamayı planlamıştır. Böylece proje için gerekli mali kaynakların temin edilemeyeceğine ilişkin eleştirilere de cevap verilmiştir. Ayrıca SRF kapsamında yapılacak yatırımlara her yıl 730 milyon dolar ayrılması beklenmektedir (Özdaşlı, 2015, s. 589).

OBOR projesini gerçekleşmesi öncelikle Avrasya'daki ulaşım, iletişim, üretim ve enerji altyapılarının yenilenmesi veya yenilerinin yapılmasına bağlıdır. Projeye dahil olan ülkeler ve Çin, 2018 yılı itibariyle OBOR kapsamında 900 anlaşma için 890 milyar dolar yatırım yapmıştır. Projenin tamamı için ise 4 ile 8 trilyon dolara ihtiyaç olduğu öngörülmektedir (Yalçınkaya & Güzel, 2021, s. 118).

2.2.6. OBOR Projesinin Etkileri

2.2.6.1. Küresel Etkileri

OBOR projesi kapsamında Asya, Avrupa ve Afrika'da yapılan ve yapılacak olan projelere ilişkin, II. Dünya Savaşı'ndan bu yana ABD ve müttefiklerinin ekonomik açıklık, çok taraflı kurumlar, güvenlik iş birliği ve demokratik dayanışma çerçevesinde yarattığı çok yönlü ve yaygın küresel düzene alternatif teşkil ettiği söylenmektedir (Tekir & Demir , 2019, s. 269).

Küresel güçlerin projeye ilişkin iki farklı yaklaşımı mevcuttur. Bunlardan ilki, Çin'in az gelişmiş ülkelere kendi ekonomik ve kültürel sistemini empoze etmeye çalıştığını ve ABD'nin ekonomik liderliğini elinden almaya yönelik faaliyetlerde bulunduğunu savunmaktadır. İkinci yaklaşıma göre ise Çin, bu proje sayesinde yeni ekonomik iş

birlikleri imkanı elde ettiği yönündedir. Ayrıca az gelişmiş ülkelerin bu projeyi kendi kalkınmaları ve iş birliği fırsatları elde etmeleri açısından olumlu görmeleri nedeniyle bölgeye hakim olan uluslararası güçler Çin'in etkisini arttırmasından çekinmektedirler (Tutar & Koçer, 2019, s. 622).

2.2.6.2. Bölgesel Etkileri

OBOR kapsamında Orta Asya'nın önemli bir konumda yer alması bölgenin ekonomik olarak gelişmesi için yeni olanaklar sağlamıştır. Çin'in batıya yönelmesini sağlayacak petrol, doğal gaz boru hatlarının oluşturduğu enerji hatları, ulaşım ve altyapı kuruluşlarında Orta Asya ile yakın temasta bulunulmasını zorunlu kılmıştır. Böylece bölgede gelişmemiş olan ulaşım ve altyapının geliştirilmesi ve coğrafi engellerin aşılarak dünya piyasalarına açılması için imkan sağlanmıştır. Çin dışında dünyanın diğer büyük güçleri de son dönemde Orta Asya'ya yönelmeye başlamıştır. Bu durum, bölgenin gelişmesi için finansal ve teknolojik kaynakların elde edilmesini kolaylaştırmıştır. Ancak diğer taraftan yabancı güçlerin bölgedeki etkisinin artacağı korkusu, bölgede siyasal, iktisadi ve yasama kurumlarının işlevsizliği, rüşvetin yaygın olması yapılacak yatırımların ülke menfaatleri için kullanılmasını zorlaştırmıştır (Mehmetali, 2020, s. 71).

2000 yılında Çin'in Orta Asya ülkeleri ile olan ticareti 1 milyar dolar olarak gerçekleşmiş, 2011'de Rusya ve Orta Asya'nın toplam hacmi 27,3 milyar dolara ulaşmış, 2013 yılına gelindiğinde ise Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Kazakistan'da İpek Yolu Ekonomi Kuşağı projesini açıkladıktan sonra ticaret 50 milyar dolara yükselmiştir. Böylece Pekin tek başına Orta Asya'daki tüm eski Sovyet devletlerinin en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir. Sovyetler'in yıkılmasından sonra Çin'in bölgedeki ekonomik ve siyasi etkinliği artmıştır. Diğer taraftan Çin'in ham madde ve doğal kaynaklara yoğun talebi Orta Asya'da hayranlıkla beraber korkuya da neden olmuştur. Çin, Orta Asya'da yollar, demir yolları, boru hatları gibi pek çok alt yapı projelerinin finansörlüğünü yapmış ve bu durum bölge ülkelerinin Çin'e şüphe ile yaklaşmasına neden olmuştur (Kodaman & Gonca, 2016, s. 1257).

Eski Sovyet ülkeleri hem Çin için hem de OBOR projesi kapsamındaki ülkeler için önemli bir pazardır. Projenin bölgesel kısmı az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerden oluşmaktadır. Dolayısıyla bu ülkeler için proje; yeni pazarlar, iş birlikleri,

ulaşım hatlarının iyileştirilmesi gibi gelişmeler sağlayacak böylece ticaret ve istihdam artacak ve kalkınma gerçekleşecektir. Ayrıca gelecekte tüm ülkelerin enerji ihtiyacının artacak olması ve bahsi geçen ülkelerin bu kaynaklara sahip olması onları daha güçlü kılacaktır. Diğer taraftan proje kapsamında yapılacak ulaşım koridorları ile yaşanacak ekonomik canlanma bölge ülkelerinin projeye olumlu yaklaşmasını sağlamıştır (Tutar & Koçer, 2019, s. 622).

OBOR projesi ile Orta Asya'nın güvenliği ve istikrarı sağlanmakta ve böylece Çin'in yatırımları için güvenli bir ortam oluşturulmaktadır. Bölgeye güven ve istikrarın hakim olması Çin'in ekonomik ve siyasi açılımların olumlu etkilemektedir. Böylece Çin bölgeye yapacağı güvenlik maliyetlerinden tasarruf etmekte ve bölge ülkelerinden ve Rusya'dan gelecek olumsuz algıları engellemektedir. Burada Çin ve Rusya bölgenin güvenliği için tamamlayıcı bir iş birliğine başvurmaktadırlar (Alperen, 2018, s. 24).

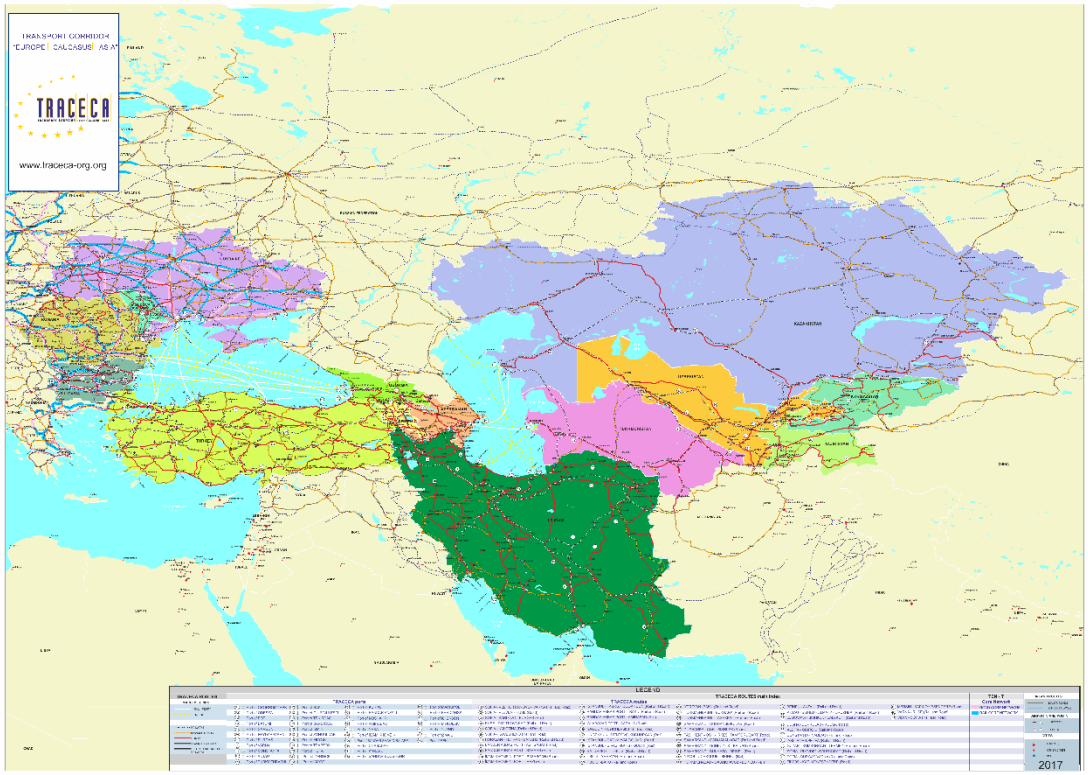
2.2.7. OBOR Kapsamında Yapılan Projeler

Dünyanın süper gücü olma yolunda ilerleyen Çin, gelişen işletmelerini küresel piyasaya açmayı hedeflemektedir. Bu kapsamda ortaya çıkarmış olduğu OBOR projesi ile Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayarak, ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerini geliştirmeye çalışmaktadır. Belirlenen 6 koridor ve 65 ülke ile altyapı yatırımları yapılması için atılımlarda bulunulmuş ve ulaşım süresi ile maliyetlerin azaltılması için bazıları Çin bazıları ise başka ülkeler tarafından çeşitli projeler geliştirilmiştir (Kopuk & Bayraç, 2021, s. 1358).

2.2.7.1. TRACECA

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru'nun kısaltması olan TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), Avrupa Birliği'nin teknik ve mali desteği ile Orta Asya ülkelerinden Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan'ın, Kafkasya ülkelerinden Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan'nın Ticaret ve Ulaştırma Bakanlarının Mayıs 1993'te Brüksel'de bu ülkeler ile Avrupa arasında bir ulaşım koridorunun tesis edilmesi, katılımcı ülkeler arasında ticaret ve işbirliğinin geliştirilmesi ve küresel ekonomik sisteme entegrasyonun sağlaması için başlatılmış bir projedir (Akkaynak, 2009, s. 49).

TRACECA, kara, demir ve deniz yolunu kapsayan bir projedir. Dolayısıyla bu proje Karadeniz ve Hazar Denizi'ndeki deniz yolu ve liman güvenliğini sağlayarak, deniz ticaretinde ve turizmde rekabetin ve potansiyelin arttırılmasını hedeflemektedir. TRACECA kapsamında tamamlanmış olan ve devam eden alt projeler bulunmaktadır. Projenin gerçekleşeceği bölgede en kısa sürede İstanbul limanından Odesa'ya, Varna'dan Samsun ve Batum limanlarına pek çok noktada yoğun feribot ve ro-ro seferlerinin yapılması beklenmektedir (Kalaycı, 2014, s. 96).



Şekil 3: TRACECA Güzergahı

Kaynak: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Routes_Maps/MAP_TRACECA_ROUTES_10_09_2017_300DPI.png (Erişim Tarihi: 07.11.2021)

TRACECA projesi, AB ülkeleri ile birlikte ABD, Çin ve Japonya gibi bölge dışında kalan büyük güçlerin de ilgi alanına girmektedir. Japonya "Yeni Avrasya Diplomasisi", ABD ise "İpek Yolu Stratejisi Yasası" ile bu ulaşım koridoruna destek amaçlı yatırım yapmıştır. ABD ulaşım sistemlerinin yenilenmesi için söz konusu proje güzergahında yer alan Azerbaycan'a yaklaşık 900 milyon dolar yatırımda bulunmuştur (Üzümcü & Akdeniz, 2014, s. 181).

OBOR projesi büyük oranda TRACECA kapsamındaki yollardan ve tesislerden yararlanmakta olup bu doğrultuda sözleşmeler yapılmıştır. Bu durum OBOR projesinin TRACECA dışında kalan ülkeler arasındaki ticareti geliştireceğine ilişkin tartışmaların olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla güzergahın ve ticaretin daha çok Çin kontrolünde olması tepkilere yol açmaktadır. TRACECA kapsamındaki ulaşım ve ticaret görevlileri için oluşturulmuş olan TRACECA visa, bölgedeki ülkeler açısından ticaretin gelişmesi ve entegrasyon için oldukça önem arz eden bir uygulamadır (Yalçınkaya & Güzel, 2021, s. 107).

7 Mayıs 1993'te Brüksel Konferansı'nda gündeme gelen TRACECA Programı'nın amaçları şu şekilde sıralanmıştır (Ovalı, 2008, s. 153):

- Bölgede ticaretin arttırılması için katılımcı ülkeler arasındaki iş birliğini geliştirmek,

- Bölgedeki ticaret ve ulaştırma sistemlerine ilişkin sorunları ve eksiklikleri belirlemek,

- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa Ulaştırma Koridorunun yapmak ve geliştirmek,

- AB'nin finanse ettiği Teknik Yardım Programı'nın zamanını ve koşullarını belirlemek.

TRACECA tarafından yapılan teknik yardım ve küçük ölçekli yatırım projeleri, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası ve İslami Kalkınma Bankası ve Kuveyt Arap Ekonomisini Kalkındırma Fonu gibi uluslararası kuruluşları bölgeye yönelmesini sağlamıştır. TRACECA ilk önce AB tarafından finanse edilirken 2004 bunu üye ülkeler gerçekleştirmeye başlamıştır (Ovalı & Çelik, 2007, s. 169).

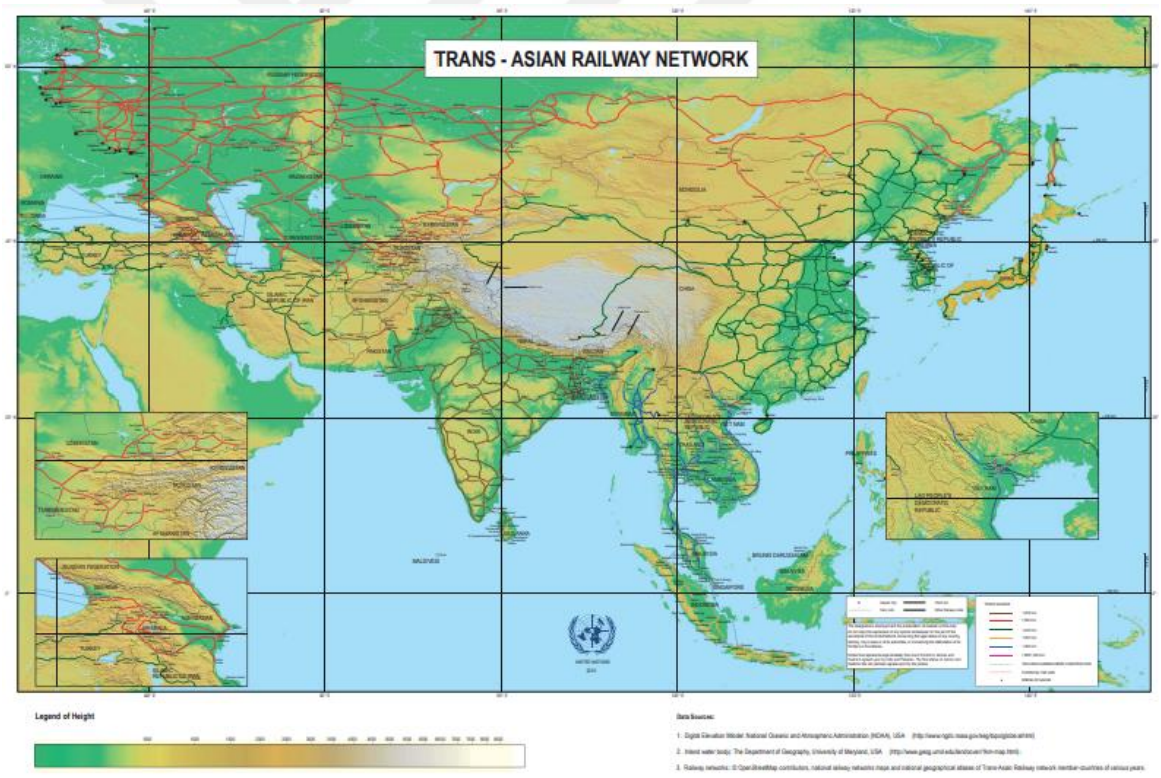
TRACECA kapsamında yapılacak olan ulaştırma koridorları ile denize çıkış olmayan Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri küresel pazarlarla entegre olabilecek ve böylece bölgedeki ekonomik büyüme desteklenerek bölge ülkelerinin siyasi ve ekonomik bağımsızlıkları güçlendireceğinden proje oldukça önemlidir (Aygün, 2004, s. 65)

2.2.7.2. Trans-Asya Demiryolu Projesi

Trans-Asya Demiryolu Ağı, Asya'daki demir yolu altyapısının verimliliğini ve gelişimini artırmayı amaçlayan bölgesel bir ulaşım işbirliği platformudur. Asya

Karayolu ve Trans-Asya Demiryolu ağları ve uluslararası öneme sahip kuru limanlar ile bölge için uluslararası, entegre, intermodal bir taşımacılık ve lojistik sisteminin gelişimini görmek Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)'nun temel hedefinin bir parçasıdır. Trans-Asya Demiryolu Ağı şu anda 28 üye ülkeye hizmet veren yaklaşık 125.500 km demir yolu hattından oluşmaktadır (www.unescap.org).

Avrupa ve Asya'yı kapsayan entegre demir yolu yük taşımacılığı ağı kurmak üzere dört ana koridordan meydana gelen Trans-Asya Demiryolu (TAR) Projesi Avrupa'dan Güneydoğu Asya'ya kadar ulaşmaktadır. Türkiye ise bu projenin İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar ve Tayland'ı birbirine bağlayan, Çin ve Malezya üzerinden Singapur'a ulaşan Güney koridoru üzerinde bulunmaktadır (Ulaştırma, 2018, s. 7).



Şekil 4: Trans-Asya Demiryolu Ağı

Kaynak:https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/TAR%20map_0.pdf (Erişim Tarihi: 07.11.2021)

TAR ağının oluşturulması fikri 1960'lara dayanmaktadır. Uzun bir süre çeşitli değişikliklere uğrayan projenin kuzey koridoru, güney koridoru, kuzey-güney

koridoru ve ASIAN-Hindiçini şeklinde dört ana hattan oluşturulmasına karar verildi. TAR Projesi Asya ülkelerini hem birbirine hem de Rusya üzerinden Avrupa'ya, İran üzerinden de Orta Doğu'ya bağlayarak Avrupa ile ticaret koridoru oluşturmaktadır. Asya'daki ülke ekonomileri genellikle sahil kesiminde yoğunlaştığından, bu demir yolu ile bu ülkelerin başkentleri, önemli sanayi şehirleri, tarım merkezleri, önemli deniz ve hava limanları, konteyner dağıtım merkezleri ile ulaşım merkezleri arasında bağlantı sağlayacaktır. Moğolistan gibi limanı olmayan ülkeler için TAR Projesine dahil olmak önemli ekonomik avantajlar sağlamaktadır (www.utikad.org.tr, 2009).

TAR projesi kapsamında dört temel koridor bulunmaktadır. Bunlar (Erdoğan, 2010, s. 34):

- Kuzey Koridoru: Çin, Kazakistan, Moğolistan, Rusya ve Kore Yarımadası arasında ağ kurmak amaçlanmıştır.

- Güney Koridoru: Tayland, Çin'in Güneyindeki Yunnan Bölgesi, Burma, Sri Lanka, Bangladeş, Hindistan, Pakistan, İran ve Türkiye arasında bağlantı kurmak amaçlanmıştır.

- Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Burma, Filipinler, Singapur, Tayland ve Vietnam arasında bağlantı kurmak amaçlanmıştır.

- Kuzey-Güney Koridoru: Rusya, Orta Asya, Kafkaslar üzerinden Kuzey Avrupa ve İran Körfezi'ne ulaşılması amaçlanmıştır.

TAR Projesinin temel amacı, Asya Pasifik ve Avrupa bölgeleri arasında yük ve yolcu taşımacılığında etkin bir demir yolu sistemi kurmaktır. Ayrıca denize kıyısı olmayan ülkelerin limanlarla bağlantısını sağlayarak katma değer yaratmayı amaçlamaktadır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2015, s. 42).

2.2.7.3. Marmaray Projesi

Türkiye, TRACECA projesinin eko-politik açıdan en önemli ülkelerindendir. Ulaşım ve enerji bakımından Asya-Avrupa arasında güvenli, ucuz ve pazar gücü yüksek bir koridor olan Türkiye ulaşım ağlarının ortasında konumlanmıştır. Dolayısıyla TRACECA projesi kapsamında Orta Asya'nın Avrupa'ya bağlanması amacıyla oluşturulmak istenen 3 ana yoldan ikisi Türkiye üzerinden geçmektedir. Türkiye, söz konusu projede daha etkin olmak ve alternatif güzergahları engellemek adına demir

yolu ulaşımında önemli çalışmalar yapmıştır. Bu kapsamda yapılan ilk çalışma ise Marmaray Projesi'dir (Akbulut, 2016, s. 46).

İlk olarak 1860 yılında Sultan Abdülmecit tarafından ortaya atılan Marmaray Projesi için en somut adım 1892'de II. Abdülhamit'in çizdirmiş olduğu projedir. Fransızlar tarafından hazırlanan proje günümüzdeki Marmara ile aynı değildir. Sonraki 20-30 yıl boyunca çeşitli fikirler ve düşünceler kapsamında 1902 yılında bugünküne benzer, İstanbul Boğazı'nın altından geçen bir demir yolu tüneli tasarlanmıştır. İstanbul'da doğu ile batı arasında yer alan ve İstanbul Boğazı'nın altından geçen bir demir yolu projesi yapma istediği 1980'lerin başında giderek artmış ve 1987 yılında ilk defe kapsamlı bir fizibilite etüdü yapılmıştır. Yapılan çalışmada, projenin teknik olarak gerçekleştirilebilir ve maliyet açısından avantajlı olduğu sonucuna varılmıştır. 1997 yılına gelindiğinde yapılan bu proje tekrardan gündeme getirilmiştir. 2 Aralık 2002 tarihinde yapılan ihale ile İstanbul Boğazında derin deniz sondajlarına başlanmıştır. Projenin finansmanı Jica-Japon Uluslararası İşbirliği Bankası, Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası tarafından sağlanmıştır. 9 Mayıs 2004 tarihinde ise temel atılmış ve projeye fiilen başlanmıştır (marmaray.gov.tr).

Marmaray Projesi, Avrupa yakasında yer alan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli banliyö demir yolu sistemiyle birbirine bağlamaktadır. Bu proje, Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı banliyö hatlarının iyileştirilmesi ve Marmaray Tüneli ile birbirine bağlanması ile ortaya çıkmıştır. İkinci kısmının 12 Mart 2019'da tamamlanmasıyla 76,6 km uzunluğa ulaşan Marmaray 43 durakla hizmet vermektedir. Raylı sistemlerde kullanılan dünyanın en derin batırma tüp tüneline 60,46 metre ile Marmaray sahiptir (marmaray.gov.tr).

Marmaray, Doğu Asya ile Avrupa arasında kesintisiz güvenli ihracata imkan sağlayacaktır. Bu hat, OBOR projesinde ihracat tüneli olma özelliği kazanacak ve Asya ile Avrupa ülkeleri demir yolu ile yük taşımacılığına daha fazla yatırım yapacaklardır. Diğer taraftan Türkiye, uluslararası demiryolu geçiş güzergahına yer alacaktır. Marmaray'ın olmaması halinde demir yolu ile İstanbul Asya kıtasına getirilen yükler, deniz veya kara yolu ile Avrupa'ya taşınacaktı. Ancak Marmaray sayesinde bu yükler herhangi bir aktarma, ek taşıma masrafı ve gecikmeler olmadan

Avrupa'ya ulaşmaktadır. Sağladığı bu tasarruf ile Marmaray hattı, Türkiye lojistiğinde fiyat avantajı sağlamakta ve hava, deniz ve karayolu taşımacılığı karşısında rekabet gücünü arttıracaktır. İlerleyen dönemlerde Marmaray hattında farklı taşımacılık sistemlerinin kullanılması ve tırların bu hatta vagonlara entegre edilerek belli yerlere kadar ulaştırılması muhtemeldir. (Özkan & Ay, 2020, s. 360-361).

Uluslararası demir yolu yük taşımacılığında milat niteliğindeki, elektronik eşya yüklü 42 adet konteynerin bulunduğu Çin-Avrupa arasındaki ilk transit blok yük treni Avrupa'ya 6 Kasım 2019'da Marmaray üzerinden geçiş yapmıştır. Bu yük treni China Railway Express, Çin'den Batı Avrupa'ya 18 günde varmıştır (tcddtasimacilik.gov.tr).

Çin Demiryolu Expresi'nin Bakü-Tiflis-Kars demir yolundan Türkiye'ye ulaşması ve oradan da Marmaray'la Avrupa'ya geçmesi tarihi bir öneme sahip olmakla beraber "Demir İpekyolu" ya da "Orta Koridor" olarak ifade edilen bu hattın Yeni İpek Yolu kapsamında Türkiye için stratejik bir alan oluşturduğu söylenebilir. Bilhassa Hazar Denizi'nin OBOR kapsamına alınması hem Çin'in Batı Avrasya ile hem de pek çoğu Türkiye ile ortak geçmişi olan Orta Asya ülkeleri ile bağlantıları güçlendirmektedir (www.itohaber.com).

2.2.7.4. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi

Demir yolu, TRACECA ülkelerinde en önemli ulaşım sistemlerinden biridir ve çeşitli yönleriyle diğerlerine karşı avantajlı durumdadır. Bu özellikleri şunlardır (Üzümcü & Akdeniz, 2014, s. 186):

- Özellikle denize kıyısı olmayan ülkelerde orta ve uzun mesafedeki kargo nakliyesinde yük trafiği miktarı ile güvenlidir.

- Mevsim koşullarına bağlı olarak yük ve yolcu taşımacılığında değişiklik yaşanmaz.

- Diğer alternatiflere nazaran çevreye verdiği zarar daha azdır.

- Geniş kapasitesi sayesinde ulaştırma işlemlerinde küçük güç yoğunluğuna sahiptir (güç tüketimi hava ulaşımına göre 6 kat, karayoluna göre ise 3 kat daha azdır).

- Hammaddeler ve yarı işlenmiş ürünlerin nakliyesinde oldukça düşük maliyetlidir.

Maliyet, güvenilirlik, yetenek ve kapasite yönünden demir yolu taşımacılığı karayoluna göre daha çok daha avantajlıdır. Karayolu taşımacılığı esneklik bakımından diğer alternatiflere göre daha üstündür ve hız açısından ise demir yolundan daha üstündür. Fakat, Türkiye ile Orta Asya ülkeleri arasındaki karayolu taşımacılığında güzergahta yer alan diğer ülkeler işleyişe engel olan ya da aksatan farklı tedbirler uyguladığından bu ulaşım sistemi hız üstünlüğünü kaybetmektedir. Dolayısıyla ulaşım sistemlerinin tercih kriterleri değerlendirildiğinde, Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun karayoluna göre daha avantajlı konumda olduğu sonucuna varılabilir (Emanet, 2017, s. 147).

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin 1991'de dağılması ve Kafkas ülkelerinin bağımsızlıklarını kazanması sonrasında bölgede bulunan enerji ve diğer kaynakların Avrupa ve tüm dünyaya ulaştırılması için bölge ülkeleri çeşitli projeler geliştirmişlerdir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Güney Kafkasya Boru Hattı, TANAP gibi farklı projeler bunlardan bazılarıdır. "Demir İpek Yolu" olarak ifade edilen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin ekonomik, siyasi ve kültürel olarak birleşmesini sağlamıştır. Bu proje kapsamında Avrupa ve Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan üzerinden Orta Asya ve Uzak Doğu ile demir yolu ağı kurularak düzenli yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilecek ve bölgesel iş birliği sağlanacaktır (Mikail & Küçükyıldız , 2015, s. 841).

Şekil 5: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Güzergahı

Kaynak: https://www.lojiyol.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-aciliyor/ (Erişim Tarihi:06.11.2021)

Çin'den Avrupa'ya gönderilen malların kesintisiz bir demir yolu ağı ile taşınması ve Rusya'nın zorunlu kullanımını ortadan kaldırarak alternatif sağlayan bu demir yolu projesi oldukça önem arz etmektedir. Çin'den Avrupa'ya gönderilen bir mal eski hat kullanıldığında yaklaşık iki ayda teslim edilirken yeni ağ sayesinde bu süre iki haftaya kadar düşmektedir. Güney ve kuzey koridorlarda deniz kapsama girdiğinden Çin'den AB ülkelerine nakliye süresi 45-62 gün sürmekteyken orta koridorun tercih edilmesi durumunda ulaşma süresi 12-15 gündür. Yani Avrupa'ya nakliye en az 33 ile 47 gün arası daha kısa sürecektir. Dolayısıyla proje önemli bir rekabet avantajı sağlamakla beraber Asya'dan Avrupa'nın en uç yerine kadar hiç kesinti olmadan ulaşım sağlanmış olacaktır. Bu demir yolu projesi İngiltere, Fransa, Belçika, Almanya, Avusturya, Macaristan, Sırbistan, Bulgaristan, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Çin'i birbirine bağlamaktadır (Akyürek, 2018, s. 5).

Bakü-Tiflis-Kars demir yolu, İran üzerinden gerçekleştirilen en kısa bağlantıdan 375 km daha kısadır. Bu projenin temel amacı, Türkiye ve Gürcistan arasında doğrudan bir demir yolu bağlantısı kurmak ve mevcut demir yolu ile Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya ve Moğolistan arasında demir yolu bağlantısı

kurmaktır. Bu sayede Avrupa Birliği'nin TRACECA projesinin Türkiye-Kafkaslar ağı tamamlanacaktır (İsmayıl, 2018, s. 43).

Bakü-Tiflis-Kars demir yolu, kuzey-güney ve doğu-batı hatlarını birleştirmektedir. Diğer taraftan Rusya da kendi mallarını daha güvenli bir şekilde Türkiye üstünden diğer bölgelere gönderebilmektedir. Bu proje, Türkiye'nin Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden Orta Asya'ya, Çin'e ve Rusya'ya çıkışını sağlamaktadır (a.g.e., s.44).

Bu proje ile Türkiye'nin Sovyetler döneminden kalma, Ermenistan'dan geçen Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis demir yoluna ihtiyacı kalmayacaktır. Kurulacak kesintisiz demir yolu ile İran üzerinden yapılan doğu-batı koridoruna alternatif oluşturulması, Hazar üzerinden Türkiye'nin Orta Asya'ya bağlanması, Marmaray ile Türkiye ve Avrupa-Orta Asya arasında daha kısa ve güvenli bir ulaşımın ağının kurulması, Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden gerçekleşen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Orta Asya ile Akdeniz'in bağlanması ve Türkiye'nin Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta önemli bir konuma ulaşması hedeflenmiştir (Küçükyıldız, 2012, s. 63).

Bakü-Tiflis-Kars demir yolu Orta Koridorun merkezinde yer almaktadır. Pekin'den Londra'ya kadar ulaşan bu demir yolu hattının 79 kilometresi Türkiye'de, 246 kilometresi Gürcistan'da ve 504 kilometresi ise Azerbaycan'da bulunmaktadır. Bu hattın Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye'deki ticaret hacmini arttırarak ekonomik büyüme sağlaması, yolcu taşımacılığında ise sosyal ve kültürel etkileşimi arttırması beklenmektedir (Dilek, Özdemir, & İstikbal, 2019, s. 42).

2017 yılında açılışı yapılan Bakü-Tiflis-Ceyhan Demiryolunun temelleri 1993'te Kars-Tiflis arasında demir yolu yapımıyla başlamış ve daha sonra Azerbaycan projeye dahil edilmiştir. Projenin temelleri 2007'de Gürcistan'da, 2008'de Kars'ta atılmış ve 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi ile 2017 yılında ilk sefer gerçekleşmiştir. 2034 yılında bu demir yolu hattı için 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşınması hedeflenmektedir (www.setav.org, 2017).

2.2.8. OBOR Kapsamında Uluslararası Ticarette Eksen Kayması

Küresel ekonomik gelişmelere bakıldığında, ülkelerin rekabet avantajı elde edebilmek için farklı standartlar geliştirme çabası içerisinde oldukları görülmektedir. Batı'nın kazancının azalması ve Asya'nın yükselişe geçmesi dünyanın güç

dengelerinde değişikliğe yol açmakta ve Asya'ya yönelik siyasi ve ekonomik değişimi hızlandırmaktadır. Günümüzde pek çok ülke, küresel ticareti belirleyen batı normlarını uygulamak istememektedir. Dolayısıyla artık iki ülkenin ya da bloğun uluslararası ticarete hakim olduğu bir sistem yerine farklı ülke gruplarının veya daha fazla aktörün etkin olduğu bir yapının oluşması muhtemeldir. Çok taraflılığın yeniden geçerli olmaya başladığı günümüzde AB, Japonya ve kısmen Çin, ABD'nin geri çekilmesi sonrasında liberal ekonomik düzeni sürdürmeye çalışmaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2017'de Davos'ta serbest ticaret, küreselleşme ve çok taraflılıkla ilgili övgüleri söz konusu değişimi desteklediğini göstermektedir (Yücel, 2018, s. 753).

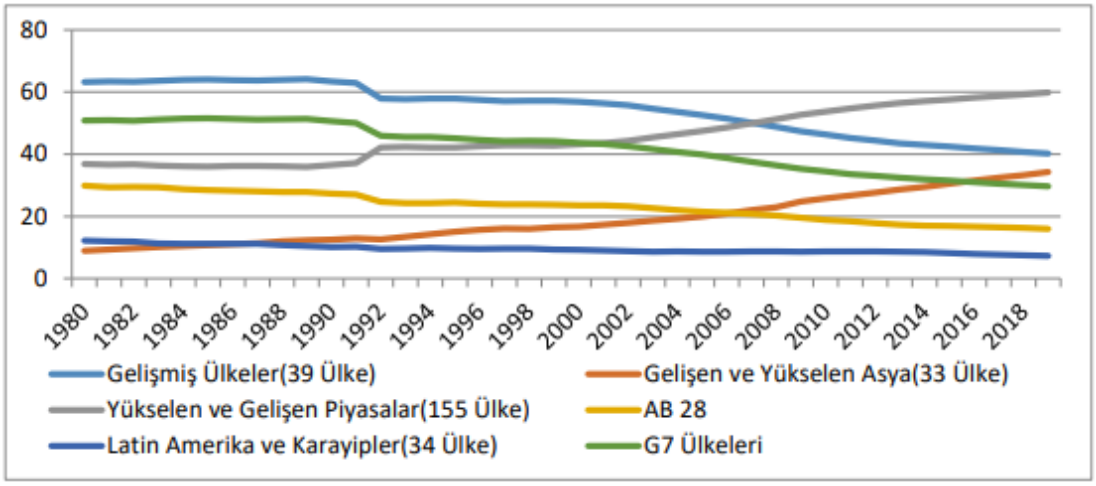
Geçtiğimiz son birkaç on yıla bakıldığında ekonomik güç dengesinde değişiklikler olduğu görülmektedir. 2000 yılında gelişmiş ülkeler, küresel GSYH'nin yaklaşık %80'ini oluştururken, bu oran 2019 yılında %60'lara kadar düşmüştür. Kaybedilen bu oranın %8'ini Asya-Pasifik bölgesi almıştır. Bu gelişmenin hızını ve Covid-19 krizinin etkisini belirlemek üzere yapılan hesaplamalar sonucu üç eğilimin öne çıktığı görülmüştür (eulerhermes.com, 2021):

- Bunlardan ilki dünyanın ekonomik ağırlığının Asya'ya kaydığı yönündedir. 1990'larda ABD'ye doğru gerçekleşen bu ağırlık, 2001'de durmuş ve 2002'de tekrar Asya'ya yönelmiştir. Söz konusu dönemlerde gelişmiş ülke ekonomilerinin büyümesi yavaşlamış ve Çin WTO'ya girmiştir.

- İkincisi, Asya-Pasifik bölgesinin Covid-19 krizi sonrasında diğer ülkelere oranla daha hızlı toparlandığı ve gelecek dönemlerde bu süreci hızlandırabileceğidir. 2020-2021 döneminde, ağırlık merkezinin doğuya doğru yıllık ilerleyişi, 2015-2019 dönemine oranla 1,8 kat daha fazla olacaktır. Salgın nedeniyle ağırlık merkezinin doğuya kayması 2020-2024 döneminde salgın krizi öncesi öngörülen büyüme ortalamasına oranla 1,4 kat daha hızlı gerçekleşecektir.

- Üçüncü olarak ise, uzun vadeli tahminler çerçevesinde ekonomik ağırlık merkezinin, Çin, Hindistan ve Pakistan'ın birleşimine yakın yere kayacağı öngörülmektedir. Bu da Çin'in ve diğer Asya ülkelerinin küresel ekonomi üzerindeki gücünü göstermektedir.

Aşağıda yer alan grafik, 1980-2019 yılları arasında Gelişmiş-39, G7, AB-28, Yükselen Asya-33 ve Gelişen-Yükselen-155 ekonomilerinin küresel GSYH'deki paylarını yansıtmaktadır. Buna göre, Çin'in içinde bulunduğu gelişen Asya ülkelerinin payı 1986 yılına kadar %10'dan düşük iken, sonrasında bu oran artarak 2006'da AB'yi, 2016'da ise G7 ülkelerini geride bırakmıştır. Gelişmiş 39 ülkenin, AB'nin ve G7 ülkelerinin payı 1990'lardan itibaren düşmeye başlamıştır. Çin, Hindistan, Rusya gibi gelişmekte olan 155 ülkenin içinde bulunduğu yükselen ve gelişen ülkelerin payı, 1992 yılından itibaren yükselmiş ve 2019 yılında %60'a ulaşmıştır. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkelerin küresel ekonomideki payının gelişmiş ülkeleri geçtiği söylenebilir. Bu gelişmeler ve son 30 yılda dünya ekonomisinde yaşanan eksen kaymaları beraberinde siyasi, askeri ve ekonomik sorunları getirmiştir. Üretim ve ticaretteki yön değişikliği ekonomik büyümeyi daha kırılgan hale getirmiştir. Ve sonuç olarak artan bağımlılık ticari müdahalelere yol açmıştır (Şanlı & Ateş, 2020, s. 78).



Grafik 4: Ekonomik Grupların Dünya GSYH'den Aldıkları Pay (1980-2019)

Kaynak: (Şanlı & Ateş, 2020, s. 78)

2000'lerden itibaren dünya piyasalarını domine eden ve dünyanın en büyük üreticisi olan Çin, ekonomik yavaşlama riski ile karşılaşmıştır. En büyük ticari partnerleri olan ABD, AB ve Japonya'da 2008 krizi nedeniyle talepte meydana gelen düşüş ihracat odaklı Çin'de ekonomik yavaşlamaya yol açmıştır. Bu durum ülkenin farklı alternatiflere yönelmesini sağlamıştır. Bu kapsamda ABD ve AB arasında Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı Atlaşması'nın (TTIP) yapılmasının

ihracatını olumsuz etkileyeceğini düşünen Çin, Yeni İpek Yolu projesine daha fazla önem vermiştir (Karagöl, 2017, s. 4).

Çin Hükümeti, OBOR Projesini yeni küreselleşme paradigması olarak tanımlamakta ve tek kutuplu ekonomik ve siyasi düzene bir alternatif olarak görmektedir. Bu yüzden, Çin'in aktif bir şekilde rol aldığı bu proje, Çin liderliğinde çok kutuplu bir dünya ekonomisinin oluşturulduğu yeni küreselleşme sürecinin en önemli kısmını oluşturmaktadır (Şimşek O. , 2019, s. 188).

Çin'in OBOR projesi, 47,100 km karayolu, 14 lojistik merkezi, petrol ve doğalgaz boru hatları, geniş kapsamlı enerji iletim hatları ile Avrupa ve Asya'da kapsadığı 60'tan fazla ülke ve 40 milyon km^2'lik coğrafya ile oldukça önemli bir projedir. Dünya yüzölçümünün %26'sını, nüfusun ise 4 milyarlık kısmını kapsayan proje Asya ile Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. Karayolu, denizyolu ve havacılık koridorları ile ulaşımı sağlamayı, ticarette tarife dışı engelleri kaldırmayı, yatırımları arttırmayı, devletler arası iş birliğini artırmayı, kültürel ve beşeri ilişkileri geliştirmeyi hedeflemektedir. Bunun için gerekli altyapının 2049 yılına kadar tamamlanması öngörülmektedir (Elbir, 2019, s. 1).

OBOR projesinin, Güneydoğu Asya ve Pasifik bölgeleri ile ABD ve AB gibi küresel güçler arasında, karşılıklı ya da çok taraflı ticaret anlaşmalarıyla kurulan uluslararası ticari sistemi geliştireceği ve mevcut sisteme bir alternatif oluşturacağı şeklinde değerlendirmeler yapılmaktadır. Proje kapsamında ortaya çıkacak yeni jeopolitik ortama ilişkin çeşitli iyimser ve kötümser görüşler giderek derinleşmektedir. Proje hakkındaki iyimser görüşler, ulaşım olanaklarını arttırarak ekonomik alanı genişleteceği, doğu ve batı pazarlarının entegre olacağı, ticari büyüme ve kültürel iş birliği imkanı sağlayacağı, yeni iktisadi ve siyasi modeller yaratacağı, bölgesel çatışmaları azaltacağı yönündedir. Kötümser görüşler ise Çin'in, AB ve ABD karşısında güçleneceği, doğunun batıya karşı Çin merkezli bir kutup oluşturacağı yönündedir (Günay, Çetiner, Sevinç, & Kütükçü, 2019, s. 168).

Yeni İpek Yolu projesi Çin'in etki alanını arttıracak ve jeopolitik kırılmalara yol açacaktır. Ağır sanayi kapasitesi ve ileri teknolojilerine rağmen ekonomik durgunluk yaşayan ve bütçe açıklarının fazlalığı nedeniyle sürdürülebilir bir büyüme sağlayamayan birçok AB ülkesi bu projeyi bir umut olarak görmüştür. İngiltere

AB'den ayrılınca Çin'i yatırım ve ticarette doğal ortak kabul ederken, Macaristan ve Polonya gibi ekonomik gücü daha zayıf ülkeler de Çin'i AB'ye göre daha yakın ekonomik ortak olarak kabul etmeye başlamıştır (Bay, 2018).

AB İstatistik Ofisi tarafından hazırlanan veriler ışında aşağıda yer alan tabloya bakıldığında, 2020 yılında, AB'nin Çin'den ithalatı önceki yıla göre %5,6, ihracatı ise %2,2 artış göstermiştir. Toplam ticaret hacmi ise 696 milyar dolara yükselerek Çin'i AB'nin en büyük ticari ortağı haline getirmiştir.

Period	Imports			Exports			Balance	Total trade
	Value Mio €	% Growth	% Extra-EU	Value Mio €	% Growth	% Extra-EU	Value Mio €	Value Mio €
2010	245,447		16.7	105,133		7.3	-140,314	350,580
2011	255,959	4.3	15.4	126,570	20.4	7.8	-129,389	382,529
2012	250,140	-2.3	14.7	132,247	4.5	7.5	-117,893	382,387
2013	238,932	-4.5	14.7	134,734	1.9	7.6	-104,198	373,666
2014	256,519	7.4	15.8	145,104	7.7	8.1	-111,415	401,623
2015	295,915	15.4	18.0	145,561	0.3	7.8	-150,354	441,476
2016	298,933	1.0	18.7	153,416	5.4	8.2	-145,516	452,349
2017	322,755	8.0	18.2	178,775	16.5	9.0	-143,979	501,530
2018	342,636	6.2	17.9	187,952	5.1	9.1	-154,683	530,588
2019	363,429	6.1	18.7	198,498	5.6	9.3	-164,932	561,927
2020	383,888	5.6	22.4	202,849	2.2	10.5	-181,039	586,737

Tablo 3: Çin-AB Ülkeleri Arasındaki Mal Ticareti (2010-2020)

Kaynak: https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/ (Erişim Tarihi: 17.11.2021).

AB ve Çin arasındaki ticaret genellikle deniz yolu ve son dönemlerdeki yatırımlar çerçevesinde Rusya ve Kafkasya üzerinden geçen de demir yolu ağları ile gerçekleştirilmektedir. Bu ticaretin Yeni İpek Yolu üzerinden yapılması halinde Kazakistan, Afganistan, Özbekistan gibi ülkelerin küresel piyasalara entegre olabilmesi için bir fırsat elde edilecektir. Diğer taraftan projenin kaliteli ulaştırma altyapısı farklı coğrafyaları bağlamakta ve yeni ekonomik merkezlerin ortaya çıkmasına imkan sağlamaktadır. Son dönemlerde Batı Çin'de yapılan ulaştırma altyapı çalışmaları bölgenin dünyaya entegrasyonunu arttırmıştır. Ticaretin gelişmesi ve ekonomik bütünleşme için çalışmalarına devam eden Çin, yatırımlarını hızlandırmaktadır (Kulaklıkaya, 2013, s. 4).

2050 yılında dünyanın ekonomik görünümüne ilişkin oluşturulan projeksiyonda dünya gelirinin iki kat artacağına ilişkin tahmine yer verilmiştir. Gelişen 7 ülke ekonomisinin 2050 yılında 2016 yılına oranla milli gelirdeki payının %35'ten %50'ye çıkacağı, G7 ülkelerinin payının ise %7'ye düşeceği ve güneydoğu Asya ve

diğer Asya ekonomilerinin payının artacağı öngörülmektedir. Çin ve Hindistan'ın söz konusu dönemde milli gelirdeki payları ile ilk iki sırada yer alması, AB-27 ülkelerinin payının %10 azalarak Hindistan'dan daha düşük olacağı öngörülmektedir. 2016 yılından 2050 yılına kadar gelişen ekonomilerin yaklaşık %3,5, gelişmiş ekonomilerin ise %1,8 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir (İnançlı & Ayhan, 2020, s. 13).

Çin, küresel ekonominin güç merkezinin Avrasya'ya kayması için devlet şirketleri ve ulusal varlık fonları ile küresel yatırımcı rolüne bürünmüştür. 1978 yılında başlayan reform hareketleri 2000'lere kadar Çin'e yapılan doğrudan yabancı yatırımlar ile uluslararası ekonomiye entegre olmuş ve dünyanın atölyesi olarak kabul edilmeye başlanmıştır. 2000'lerden itibaren ise özellikle devlet şirketleri vasıtasıyla sermaye ihraç ederek küresel ekonominin en önemli aktörlerinden biri olmuştur (Şimşek O. , 2019, s. 187).

Çin'in başlatmış olduğu Yeni İpek Yolu projesinin, ilerleyen dönemlerde hem ekonomik hem de jeopolitik açıdan küresel dengeleri değiştireceği yönünde beklentiler mevcuttur. Çin'in proje çerçevesinde pek çok ülkeye alt yapının geliştirilmesi için yaptığı yatırımlar bu projeye verilen önemi göstermektedir. İpek yolu güzergahı ile Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'ya ulaşımın kolaylaştırılması Çin'in hedeflerindendir. Ülkelerin birbirleri ile daha yoğun ticari ilişkiler kurması geniş pazarların da oluşmasını sağlayacaktır (Tatar, Şahin , & Çavuşoğlu, 2018, s. 346).

Çin'in OBOR projesi ile elde ettiği başarıyı uzun dönemde de sürdüreceği ve küresel ekonomide ortaya çıkan eksen kaymasının devam edeceğine dair çalışmalar mevcuttur. Pwc tarafından hazırlanan 2050 dünya ekonomik raporu bunlardan biridir. Rapor, G7 ile E7 olarak ifade edilen ülke gruplarının 1995-2040 yılları arasındaki durumu karşılaştırıldığında, 1995 yılında E7 ülkelerinin ekonomik büyüklüğünün G7 ülkelerinin yarısı kadar olduğunu göstermektedir. 2015 yılında ise bu ülke grupları aynı düzeye ulaşmıştır. 2040 yılında ise E7 ülkelerinin ekonomik büyüklüğünün G7 ülkelerinden iki kattan fazla olacağı tahmin edilmiştir. Diğer taraftan 2050 yılında dünya ekonomisinin iki kat artacağı ve dünyanın en büyük yedi ekonomisinin altısının bugün gelişmiş ekonomiler olarak ifade edilen ülkelerden oluşacağı belirtilmektedir. Birleşik Krallık, Fransa gibi ülkelerin ise ilk on ülke arasına giremeyecektir. Ekonomide yaşanan gelişmeler finans piyasalarında da etkili

olmaktadır. ABD dolarına ek olarak Çin yuanının da piyasada etkin hale gelmesi küresel düzeyde rollerin değişmekte olduğunu göstermektedir (Koçakoğlu, 2020, s. 43-44).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OBOR KAPSAMINDA TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI TİCARETTEKİ KONUMU

3.1. Türkiye'nin Jeopolitik Konumu

Dünyada iki kıtada birden toprağı olan dört ülkeden biri olan Türkiye, Asya ile Avrupa arasında bir köprü konumundadır ve bu yüzden tarihin her döneminde oldukça önemli olmuştur. Coğrafyası, nüfusu, tarihi, evrensel etnik yapısı ve askeri gücü ile dünyanın sayılı ülkelerindendir. Coğrafi olarak üç ayrı denizle çevrili bir kıyı devleti olması pek çok avantajı beraberinde getirmektedir. Asya ile Avrupa'nın, İslamiyet ile Hristiyanlığın, NATO ile BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu)'nin, liberal ve kolektif ekonomik sistemin birleştiği yerde bulunan Türkiye, bu özelliği ile dünya ülkeleri arasında ayrıcalıklı bir yere sahiptir.

Hem Asya hem de Avrupa kıtalarında yer alan Türkiye, ulaşım başta olmak üzere pek çok açıdan bir köprü görevi görmektedir. Eski dünya karaları olarak ifade edilen, en eski ve en hareketli dönemlerin yaşandığı Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine en yakın olduğu yerde bulunmaktadır ve dolayısıyla bu kıtalardan ekonomik, siyasi ve kültürel olarak etkilenmektedir. Zengin petrol ve doğalgaz kaynaklarına sahip Orta Doğu ülkelerine yakın olmanın sağladığı avantajla beraber bu toplumlarda aynı inanca sahip olduğundan sosyal, siyasal ve kültürel açıdan bir etkileşim içerisindedir. Türkiye, kuzeydoğu Türk Cumhuriyetleri ile soy ve inanç olarak aynı iken Avrupa ülkeleri ile de bilim, teknoloji ve uygarlık olarak etkileşim kurabilmektadır (Çelik, 2020, s. 204).

Türkiye, aynı anda NATO, Avrupa Konseyi, OECD, KEİ, ECO ve İslam Konferansı Örgütü üyesi olan tek ülkedir. Öte yandan, gelecek yüzyılda Hazar ve Orta Asya doğal kaynaklarının batıya taşınmasında doğal köprü görevi üstlenmiştir. Küresel düzeyde büyük destek gören ve güzergah olarak en istikrarlı ve güvenli yolu sunan Bakü-Ceyhan projesi kapsamında Hazar petrollerinin batıya ulaştırılması hedeflenmektedir. Soğuk Savaş sonrasında dünyanın en hassas bölgeleri olan Balkanlar, Karadeniz ve Akdeniz Havzaları, Kafkasya, Orta Asya ve Orta Doğu bölgelerinde yaşanan gelişmeler, dünyanın ve Avrupa'nın geleceğinde oldukça etkili

olmakla beraber Türkiye'nin üstlenmiş olduğu rolleri ve etkinlikleri arttırmıştır. Yüklenmiş olduğu sorumlulukları yerine getirmeye ve yeni fırsatlardan kazanç sağlamaya çalışan Türkiye, bu coğrafyadaki etkin rolünü sonraki yüzyılda da sürdürmek mecburiyetindedir (Çiftçi & Koç, 2013, s. 854).

Türkiye'nin bulunduğu konumun özellikleri ve mekânsal koşulları, tarih boyunca olduğu gibi gelecekte de ulaşım sistemleri açısından bir kavşak noktası olmayı sürdürecektir. Petrol ve doğalgaz ulaştırılmasının önem kazanması ve bu kaynakların boru hatları ile başka noktalara taşınmasında kavşak noktası olması, Türkiye'nin tarih boyunca kıtalar arası ulaşıma ilişkin büyük potansiyele sahip olmasını sağlamıştır. Bu potansiyelden faydalanılması ise ülkedeki otoritenin yetenek, güç ve hedeflerine bağlıdır (Bakırcı M. , 2014, s. 81).

3.2. Türkiye-Çin Ticari İlişkileri

Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler eski ipek yolu kadar eskilere dayanmaktadır. İki ülke arasındaki ilişkiler, ilk kez 1971 yılında kurulan ikili diplomatik ilişkilerle kurulmuştur. Çin 1979 yılında, Türkiye ise 1980 yılında liberal dış ticaret anlayışına geçiş yapmıştır. Çin dış ticareti 1979 öncesinde sosyalist sanayileşmenin ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmekteydi. Çin Dış Ticaret Kurumu ticaret planını uygulamak, ithalat ve ihracatı tekel altına almakla görevliydi. Türkiye'de ise 1980 öncesi ithal ikameci politika doğrultusunda hareket edilmekteydi. Bu iki ülkenin bahsi geçen politikalarından vazgeçerek liberal dış ticaret anlayışına geçiş yapması ile aralarındaki dış ticaret canlılık kazanmış ve özellikle 1990'larda daha da artmıştır (Şimşek M. , 2006, s. 12).

1990'ların ortalarına kadar iki ülke arasındaki ticarette sınırlı bir artış yaşanmıştır. Çin Türkiye için büyük bir pazar olsa da fiziki uzaklık ve pazara girmenin zorluğu ihracatçılar için caydırıcı olmuştur. 1995 yılından itibaren Türkiye'nin Çin'den ithalatı artmış ve Çin'in WTO'ya üyeliği ile ticari engellerin ortadan kalkması sonucunda daha da artmıştır. Söz konusu dönemde, ihracat için Çin'e giden Türk şirketleri bu ülkeye ihracat yapılmasının imkansız olduğu sonucuna varmışlar ve düşük maliyetli Çin mallarını ithal ederek kar elde etmeyi tercih etmişlerdir (EGİAD Çin Raporu, 2020, s. 21).

Türkiye ile Çin arasındaki ticaret, 2011 yılında 20 milyar doları aşmış ve 2013 yılında 28,3 milyar dolar ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. 2021 yılına gelindiğinde ise ticaret hacmi 21,1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Aşağıdaki tabloya bakıldığında iki ülke arasındaki dış ticaretin dengesiz ve tek taraflı olduğu görülmektedir. Türkiye'nin 2013 yılında ithalat yaptığı ülkeler arasında Rusya'yı geride bırakarak ikinci sırada, 2015 yılında ise birinci sırada yer almıştır. 2020 yılı itibariyle ise Türkiye'nin en büyük üçüncü ticaret ortağı olmuştur (www.ftso.org.tr).

Yıl	İhracat $ / Bin	İhracat Değ. %	İthalat $ / Bin	İthalat Değ. %	Hacim $ / Bin	Denge $ / Bin
2008	1.437.204	38,3	15.658.210	18,3	17.095.414	-14.221.007
2009	1.599.139	11,3	12.676.573	-19,0	14.275.712	-11.077.433
2010	2.269.175	41,9	17.180.806	35,5	19.449.982	-14.911.631
2011	2.466.316	8,7	21.693.336	26,3	24.159.652	-19.227.019
2012	2.833.255	14,9	21.295.242	-1,8	24.128.497	-18.461.987
2013	3.600.865	27,1	24.685.885	15,9	28.286.751	-21.085.020
2014	2.861.052	-20,5	24.918.224	0,9	27.779.276	-22.057.171
2015	2.414.790	-15,6	24.873.457	-0,2	27.288.247	-22.458.666
2016	2.328.044	-3,6	25.441.433	2,3	27.769.477	-23.113.389
2017	2.936.262	26,1	23.370.620	-8,1	26.306.881	-20.434.358
2018	2.915.130	-0,7	20.719.070	-11,3	23.634.200	-17.803.940
2019	2.726.077	-6,5	19.128.159	-7,7	21.854.236	-16.402.082
2020	2.865.554	4,9	23.019.929	16,9	25.885.483	-20.154.375

Tablo 4: Türkiye-Çin Ticari İlişkileri

Kaynak: (www.ftso.org.tr).

Türkiye ile Çin arasında resmi ilişkiler kurulduktan ve ikili ticaret başladıktan sonra yalnızca 1993 ve 1994 yıllarında Türkiye ticaret fazlasına ulaşmıştır. Diğer yıllarda ise sürekli olarak Türkiye aleyhine bir durum gerçekleşmiştir. 1995 yılında ithalat ve ihracat arasındaki fark açılmaya başlamış, Türkiye'nin Çin'e olan ihracatı bir yılda %81,1 azalırken, ithalatı ise %109,1 artış göstermiştir. Çin'in WTO'ya üyeliği ihraç ürünlerinin Türkiye'ye daha kolay girmesine yol açmış ve dış ticaret açığı hız kazanmıştır. 2008-2009 yıllarında yaşanan küresel ekonomik kriz Türkiye'nin Çin'den ithalatının görece azalması fakat ihracatın hızını kaybetmemesi dikkat çekicidir. (Atlı & Ünay, 2014, s. 22)

İki ülke arasındaki ticari ilişkilere bakıldığında Türkiye'nin Çin'e yapmış olduğu ihracatta yeterli fayda ve avantajı sağlayamadığı görülmektedir. Son on üç yılda demir ve çelik ihracatının yerini ihracatın üçte birine denk gelen tuz, kükürt, çimento

ve kireç almaktadır. En çok ihraç edilen diğer mal grupları arasında mamul malların olması toplam ihracatın daha çok ham madde ve yarı işlenmiş mal gruplarından oluştuğunu göstermektedir. Türkiye tarafından yapılan ihracat genel olarak yüksek teknoloji gerektirmeyen ham madde ve yarı mamullerden oluşmaktadır. Diğer taraftan Çin'den ithal edilen malların ise teknoloji ya da sermaye yoğun, imalat sanayiine dayanan mallar olduğu söylenebilir (Dilek, Özdemir, & İstikbal, 2019, s. 31).

Tarife ve tarife dışı engeller, rekabetin yoğunluğu, ağır prosedürler ve bürokrasi, fiziki uzaklık, dil ve kültürel engeller, tüketici tercihlerindeki farklılıklar gibi pek çok faktör Türkiye'nin Çin'e olan ihracatının ithalatından daha fazla olmasına yol açmaktadır. Fakat burada sorun yalnızca ihracatın geride kalarak açık yaratması değildir. Çin'e yapılan ihracatın belli kalemlerde yoğunlaşması ve fazla çeşitlilik olmaması kırılganlığa yol açmakta ayrıca ihracatın genel olarak katma değeri düşük hammadde ve birincil ürünlerden oluşması sürdürülebilir büyümeyi engellemektedir (EGİAD Çin Raporu, 2020, s. 23).

Türkiye'nin dünyanın en önemli pazarlarından biri olan Çin'den yeterince yararlanabilmesi açısından aralarındaki ticari ilişki değerlendirildiğinde düşük bir potansiyel olduğu görülmektedir. Bunun nedenleri ise Türkiye'nin Çin pazarındaki tüketim trendlerini ve Pazar farklılığını görmesi, Çin bulunduğu yerde bölge içi ticari ilişkilerin yoğun olması, Çin'in küresel düzeyde büyük potansiyele sahip ortaklarının olması, iki ülke arasında özel ticari anlaşmaların bulunmaması ve Çin pazarında Türkiye'nin bilinirliğinin düşük olmasıdır (Ersungur, Bayramoğlu, & Pabuççu, 2017, s. 254).

1980'lerin ortasına kadar yapılan üst düzey ziyaretler sonrasında 2000'lerin başında karşılıklı ilişkiler durağan hale gelmiştir. 2003 yılında bu ilişkiler canlanmış ve 2010 yılında iki ülke tarafından imzalanan "stratejik ortaklık" anlaşması yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Çin Türkiye için siyasi, ekonomik ve güvenlik alanlarında ilişkilerin arttırılması gereken bir ülkedir. Çin ise Türkiye'yi, Avrupa ve Balkanlar'a açılan bir kapı, Orta Asya ve Ortadoğu'da ekonomik işbirliği yapacağı bir ortak olarak görmektedir. Çin'den başlayarak Özbekistan, Kazakistan, Rusya, Türkiye ve Yunanistan üzerinden Roma'ya ulaşan Kuşak-Yol projesinin üçü denizden ikisi karadan olmak üzere beş hattan oluşmaktadır. Bu hatlardan birinin Türkiye üzerinden

geçmesi, Asya-Avrupa-Asya bağlamında stratejik güzergahların kontrolüne sahip olunması Türkiye'yi bu projedeki en önemli ülkelerden biri yapmaktadır. Proje kapsamında Türkiye ve Çin, ekonomik, kültürel, güvenlik ve jeopolitik alanlarda tamamlayıcı ülkeler haline gelmişlerdir. Projenin ilerleyen süreçlerinde bu iki ülkenin askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda birbirlerine olumlu katkı sağlayacak olmasına rağmen bugün projeye ilişkin çeşitli sorunlar bulunmaktadır (Durdular, 2016, s. 91).

3.3. Türkiye'nin Uluslararası Ticaretteki Yeri

Türkiye'nin dış ticaret yapısına bakıldığında genel olarak, uzun bir dönem korumacı ve müdahaleci bir politika izlendiği ve ekonomi politikasının temel hedefinin kendi kendine yeten bir yapı oluşturmak olduğu görülmektedir. Ayrıca ithalat tutarının ihracat tutarının neredeyse iki katı olması, devalüasyon dönemleri dışında ihracatta büyük bir sıçrama olmaması ve ithalatın yıllık değişim oranının ihracattan fazla olması nedeniyle dış ticaret dengesi tamamen ithalata bağlıdır (Aksoy, 2004, s. 398).

Türkiye'nin 2020 ihracatı bir önceki yıla kıyasla %6,2 oranında azalarak 169,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu dönemde ithalat ise %4,4 artarak 219,5 milyar dolar düzeyine çıkmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise %86'dan %77,3'e düşmüş ve dış ticaret açığı 49,8 milyar dolara ulaşmıştır.

	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
	Değer	Değişim	Değer	Değişim	Değer	Değer	
Yıllar		(%)		(%)			(%)
2013	161 480 915	-	260 822 803	-	-99 341 888	422 303 718	61,9
2014	166 504 862	3,1	251 142 429	-3,7	-84 637 567	417 647 291	66,3
2015	150 982 114	-9,3	213 619 211	-14,9	-62 637 098	364 601 325	70,7
2016	149 246 999	-1,1	202 189 242	-5,4	-52 942 243	351 436 241	73,8
2017	164 494 619	10,2	238 715 128	18,1	-74 220 509	403 209 747	68,9
2018	177 168 756	7,7	231 152 483	-3,2	-53 983 726	408 321 239	76,6
2019	180 832 722	2,1	210 345 203	-9	-29 512 481	391 177 924	86
2020	169 637 755	-6,2	219 516 807	4,4	-49 879 052	389 154 562	77,3

Tablo 5: Türkiye'nin İhracat ve İthalat Değerleri (2013-2020)

Kaynak: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2019-33848 (Erişim Tarihi: 17.11.2021)

Türkiye'nin son beş yıla ait küresel ticaretteki payı aşağıdaki tabloda belirtilmektedir. Buna göre, 2019 ve 2020 yıllarında ihracat payının önceki dönemlere göre arttığı buna karşılık 2020 yılında ithalat payının da arttığı görülmektedir. WTO verilerine göre, Türkiye 2020'de %1,3'lük payı ile küresel ithalatta 23. sırada, %1'lik payı ile de küresel ihracatta 30. sırada yer almaktadır.

	2016	2017	2018	2019	2020
İthalat	%1,2	%1,3	%1,1	%1,1	%1,3
İhracat	%0,9	%0,9	%0,9	%1	%1

Tablo 6: Türkiye'nin Yıllara Göre Dünya Ticaretindeki Payı

Kaynak: WTO

Türkiye'nin 2020 ihracat verilerine bakıldığında en büyük ortağının 15,979 milyon dolarla Almanya olduğu görülmektedir. Bu ülkeyi sırasıyla; 11,236 milyon dolarla İngiltere, 10,183 milyon dolarla ABD, 9,142 milyon dolarla Irak ve 8,083 milyon dolarla İtalya izlemektedir. Bu ülkelere yapılan ihracat, Türkiye'nin toplam ihracatı içerisinde %32,2 orana sahiptir.

Türkiye'nin 2020 toplam ihracatı bir önceki yıla göre %6,2 azalarak 180,833 milyon dolardan 169,638 milyon dolara düşmüştür. İthalatı ise %4,36 artarak 219,517 milyon dolara yükselmiştir.

Değer: Milyon ABD Doları — Rapor Tarihi: 12.12.2021

Ülke	YIL			Ocak-Kasım			Kasım		
	2019	2020	Bir Önceki Döneme Göre Değişim Oranı (%)	2020	2021	Değişim Oranı (%)	2020	2021	Bir Önceki Yıla Göre Değişim Oranı (%)
Almanya	16.617	15.979	*-3,8*	14.409	17.540	*21,7*	1.515	1.751	*15,6*
Genel İçindeki Payı (%)	*9,2*	*9,4*		*9,5*	*8,6*		*9,4*	*8,2*	
İngiltere	11.279	11.236	*-0,4*	10.126	12.374	*22,2*	1.089	1.478	*35,8*
Genel İçindeki Payı (%)	*6,2*	*6,6*		*6,7*	*6,1*		*6,8*	*6,9*	
ABD	8.971	10.183	*13,5*	9.100	13.201	*45,1*	903	1.365	*51,2*
Genel İçindeki Payı (%)	*5,0*	*6,0*		*6,0*	*6,5*		*5,6*	*6,4*	
Irak	10.223	9.142	*-10,6*	8.166	9.973	*22,1*	953	1.216	*27,5*
Genel İçindeki Payı (%)	*5,7*	*5,4*		*5,4*	*4,9*		*5,9*	*5,7*	
İtalya	9.753	8.083	*-17,1*	7.234	10.323	*42,7*	798	1.121	*40,5*
Genel İçindeki Payı (%)	*5,4*	*4,8*		*4,8*	*5,1*		*5,0*	*5,2*	
İspanya	8.139	6.683	*-17,9*	6.043	8.801	*45,7*	616	858	*39,2*
Genel İçindeki Payı (%)	*4,5*	*3,9*		*4,0*	*4,3*		*3,8*	*4,0*	
Fransa	7.946	7.195	*-9,4*	6.385	8.109	*27,0*	715	785	*9,8*
Genel İçindeki Payı (%)	*4,4*	*4,2*		*4,2*	*4,0*		*4,4*	*3,7*	
Hollanda	5.762	5.195	*-9,8*	4.684	6.170	*31,7*	472	637	*34,9*
Genel İçindeki Payı (%)	*3,2*	*3,1*		*3,1*	*3,0*		*2,9*	*3,0*	
İsrail	4.464	4.704	*5,4*	4.200	5.666	*34,9*	452	617	*36,4*
Genel İçindeki Payı (%)	*2,5*	*2,8*		*2,8*	*2,8*		*2,8*	*2,9*	
BAE	3.627	2.828	*-22,0*	2.355	4.894	*107,8*	279	568	*103,5*
Genel İçindeki Payı (%)	*2,0*	*1,7*		*1,6*	*2,4*		*1,7*	*2,6*	
İlk 10 Ülke Toplamı	86.780	81.228	*-6,4*	72.702	97.050	*33,5*	7.792	10.396	*33,4*
Genel İhr. İçindeki Payı (%)	*48,0*	*47,9*		*47,9*	*47,8*		*48,4*	*48,4*	
GENEL TOPLAM	**180.833**	**169.638**	*-6,2*	**151.801**	**203.141**	*33,8*	**16.089**	**21.468**	*33,4*

Tablo 7: Türkiye'nin En Fazla İhracat Yaptığı 10 Ülke

Kaynak:https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/5-En%20Fazla%20Ihracat%20Yapilan%2010%20Ulke.pdf (Erişim Tarihi:20.11.2021)

Aşağıda yer alan tabloya bakıldığında ise 2020 yılında en çok ithalatın Çin'den yapıldığı görülmektedir. 2019 yılında Rusya 23,115 milyon dolarla ilk sırada yer alırken, 2020 yılında 23,041 milyon dolarla en çok ithalat yapılan ülke sıralamasında Çin birinci olmuştur. Bu ülkeyi sırasıyla; 17,829 milyon dolarla Rusya, 21,733 milyon dolarla Almanya, 11,525 milyon dolarla ABD, 9,200 milyon dolarla İtalya takip etmektedir. Bu ülkelerden yapılan ithalat, toplam ithalatın %38'ini oluşturmaktadır.

Değer: Milyon ABD Doları — Rapor Tarihi: 10.12.2021

Ülke	YIL		Ocak-Kasım			Kasım		
	2019	2020	2020	2021	Değişim (%)	2020	2021	Değişim (%)
Çin	19.128	23.041	20.557	29.099	*41,6*	2.240	3.038	*35,6*
Genel İçindeki Payı (%)	*9,1*	*10,5*	*10,4*	*12,0*		*10,6*	*11,3*	
Rusya Federasyonu	23.115	17.829	15.866	25.576	*61,2*	1.723	2.965	*72,0*
Genel İçindeki Payı (%)	*11,0*	*8,1*	*8,0*	*10,6*		*8,2*	*11,1*	
Almanya	19.280	21.733	19.338	19.743	*2,1*	2.354	1.867	*-20,7*
Genel İçindeki Payı (%)	*9,2*	*9,9*	*9,8*	*8,1*		*11,1*	*7,0*	
ABD	11.847	11.525	10.676	11.704	*9,6*	830	1.189	*43,3*
Genel İçindeki Payı (%)	*5,6*	*5,3*	*5,4*	*4,8*		*3,9*	*4,4*	
İtalya	9.350	9.200	8.136	10.429	*28,2*	953	1.123	*17,8*
Genel İçindeki Payı (%)	*4,4*	*4,2*	*4,1*	*4,3*		*4,5*	*4,2*	
Hindistan	6.635	4.830	4.359	7.197	*65,1*	400	808	*102,1*
Genel İçindeki Payı (%)	*3,2*	*22,8*	*2,2*	*3,0*		*1,9*	*3,0*	
Güney Kore	5.777	5.734	5.219	6.869	*31,6*	505	693	*37,4*
Genel İçindeki Payı (%)	*2,7*	*27,1*	*2,6*	*2,8*		*2,4*	*2,6*	
İspanya	4.446	5.039	4.432	5.699	*28,6*	618	650	*5,1*
Genel İçindeki Payı (%)	*2,1*	*2,3*	*2,2*	*2,4*		*2,9*	*2,4*	
Fransa	6.760	6.988	6.163	7.175	*16,4*	688	633	*-7,9*
Genel İçindeki Payı (%)	*3,2*	*3,2*	*3,1*	*3,0*		*3,3*	*2,4*	
Ukrayna	2.725	2.590	2.231	3.970	*77,9*	266	572	*114,9*
Genel İçindeki Payı (%)	*1,3*	*1,2*	*1,1*	*1,6*		*1,3*	*2,1*	
İlk 10 Ülke Toplamı	109.065	108.510	96.976	127.461	*31,4*	10.576	13.538	*28,0*
Genel İth. İçindeki Payı (%)	*51,9*	*49,4*	*49,2*	*52,6*	-	*50,0*	*50,5*	-
GENEL TOPLAM	**210.345**	**219.517**	**197.130**	**242.327**	***22,9***	**21.143**	**26.794**	***26,7***

Tablo 8: Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı 10 Ülke

Kaynak:https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/6-En%20Fazla%20Ithalat%20Yapilan%2010%20Ulke.pdf

3.4. Türkiye'nin OBOR Projesi Kapsamında Uluslararası Ticaretteki Yeri

Dünya ticaret hacmi giderek artarken küresel ve etkin lojistik alt yapıya sahip ülkeler bu süreçte ön plana çıkmaktadır. Ayrıca dünyada ekonomik bir dönüşüm yaşanmakta ve küresel ticaretin merkezi Asya-Pasifik bölgesine doğru kayarak siyasi ve jeopolitik sonuçlar doğurmaktadır. Bütün bunlar sonucunda lojistik hizmetleri daha fazla önem kazanmış ve rekabet avantajı sağlamaya başlamıştır. Türkiye gibi geçiş güzergahında yer alan ülkeler için fırsat yaratan bu durum başarılı bir şekilde değerlendirilerek olumlu sonuçlar elde edilebilir (Bakırcı, Takım, & Tüzemen, 2017, s. 177).

Türkiye OBOR projesinin Orta Koridor hattında yer almaktadır. Türkiye ile beraber 65 ülkenin yer aldığı bu projede 4,4 milyar insan ve küresel gayrisafi yurtiçi hasılanın (GSYH) %40'ı bulunmaktadır. Oldukça geniş kapsamlı olan bu proje uluslararası düzeyde ilgi çekmektedir (m5dergi.com, 2021).

İpek Yolu'nun OBOR kapsamında yeniden işlerlik kazanması Türkiye ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır. Belirlenen yeni lojistik projeler çerçevesinde Çin hem enerji ihtiyacını giderecek hem de Orta Asya, Türkiye ve Avrupa'yı birbirine

bağlayacaktır. Böylece Orta Asya'dan temin edilen hammaddelerin maliyeti düşürülecek ve yeni pazarlar oluşturulacaktır. Güvenli ve risksiz yeni yolların geliştirilmesi ticaret hacmini arttırarak yeni yatırımlar için ortam sağlayacaktır (İkiz, 2019, s. 1696).

OBOR projesinin faaliyete başlaması ile Türkiye, yeteri kadar aktif olamadığı Asya pazarına daha düşük maliyetle ve hızlı şekilde girme şansı elde edecektir. Asya ile dış ticaret rakamlarına bakıldığında bölgede çok etkin olunduğu söylenemez. Uluslararası güç merkezinin Atlantik tekelinden çok kutupluluğa yöneldiği ve ekonomik gücün Asya'ya kaydığı günümüzde, Türkiye'nin bu bölge ile yeterli ilişkiler kurmaması büyük dezavantajlara yol açacaktır. Ulaşım sorunları bölge ile yaşanan en büyük problemlerdendir. Bölge ülkeleri ile sağlanacak doğrudan ekonomik ilişkiler güvenlik açısından riskli, lojistik açısından ise oldukça maliyetlidir. Bu nedenle Yeni İpek Yolu projesinde yer almak, giderek gelişen ve önem kazanan Asya pazarına ulaşımı kolaylaştıracaktır (Şahin B. , 2020, s. 159).

Türkiye'nin Asya ve Avrupa kıtalarının birleştiği noktada yer alması, projenin "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" hattının en önemli ülkesi haline getirmekte ve Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Bakü-Tiflis-Kars ve Edirne-Kars demir yolu projelerinin daha da önemli kılmaktadır. Proje Türkiye'ye ekonomik kazanç sağlamakla beraber Türki Cumhuriyetlerle ikili ilişkilerin geliştirilmesi için de imkan verecektir (Karagöl, 2017, s. 7).

OBOR projesinin Türkiye'ye aşağıda belirtilen üç alanda katkı sağlaması beklenmektedir (Tuerdi, 2018, s. 5-6):

- Ulaşım Kolaylığı Sağlama: Türkiye'nin son dönemlerdeki ticaret rakamlarına bakıldığında Asya bölgesinin etkisinin oldukça az olduğu görülmektedir. Küresel güç merkezinin Atlantik tekelinden çıkarak çok merkezli hale gelmesi ve özellikle Pasifik'e kaydığı günümüzde Türkiye'nin bu bölgede etkin olması oldukça önem arz etmektedir. Asya bölgesi ile ticari ilişkilerin zayıf olmasının en önemli nedenlerinden biri ulaşımın yetersizliğidir. Bölge ile ekonomik ilişkilerin lojistik açısından maliyetli ve güvenlik açısından ise riskli olması, Türkiye'nin OBOR projesi ile Asya pazarına erişimini kolaylaştıracaktır.

-Karşılıklı Ekonomik Bağımlılık Geliştirme: OBOR projesi, kapsamındaki ülkelerin ortak menfaatleri doğrultusunda çalışmaktadır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, bu ülkelerin ekonomik ve kültürel açıdan gelişmesine katkı sağlamaktadır.

- Finansal Bütünlüğü Sağlama: OBOR projesi ile özellikle Türkiye ve Asya olmak üzere güzergahta yer alan ülkeler arasında sermaye akışı gerçekleşecek ve mali dayanışma gerçekleşecektir. Türkiye'nin Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyelerinden olması stratejik bir önem sağlamaktadır.

Türkiye, OBOR projesinin deniz yolu hattı sınırları içerisinden geçmemesine rağmen, limanlar için gerekli çalışmaları yapmayı sürdürmektedir. Projenin demir yolu ayağını oluşturan, Pekin'e giden Edirne-Kars bölümü tamamlandığında Trans-Sibirya hattından 7000 km daha kısa bir alternatif oluşturularak zaman ve sermayeden tasarruf sağlanacaktır. Dünyada demir yolu ağına sahip ilk 30 ülkeden biri olan Türkiye, TRACECA demir yolu, TANAP ve Türk Akım gaz boru hatları projeleri sayesinde uluslararası düzeyde önemli pozisyonlar elde edecektir. Türkiye, jeopolitik konumu itibariyle orta koridorun en önemli güzergahlarından biridir ve orta koridorun tamamlanması için yapılan yatırımlar kapsamında büyük ölçekli projelere ev sahipliği yapmaktadır. OBOR projesinin işlerlik kazanması ile kara yolu taşımacılığında düşüş, demir ve hava yolu taşımacılığında artış yaşanması beklenmektedir. Edirne-Kars hızlı tren projesi, Marmaray ve 3. hava limanının faaliyete başlaması bunu kanıtlamaktadır. Modern İpek Yolu projesi Türkiye'nin uluslararası arenadaki cazibesini arttırmaktadır. Dışişleri Bakanlığı'nın 2019 raporunda orta koridorun tamamlanması ile 600 milyar dolarlık kaynak beklentisinin olduğu ifade edilmiştir. Bu proje kapsamında Türkiye ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan gelişme sağlayacak ve bölgenin stratejik önemi artacaktır (Yılmaz, Erdem, & Kaya, 2020, s. 211).

Türkiye son dönemlerde hem ülke hem de bölge için önemli altyapı projeleri geliştirmiştir. Modern İpek Yolu'nun önemli en temel projelerinden olan Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsünün tamamlanması, Çin-Avrupa demiryolu hattındaki önemli bir altyapı sorununu gidermiştir. Asya-Avrupa demiryolu taşımacılığının İstanbul boğazından feribotlarla yapılması yüksek maliyetlere ve zaman kayıplarına yol açmaktaydı. Ancak kullanılmaya başlanan bu iki önemli proje

kesintisiz taşımacılık fırsatı sunmuştur. Taşıma maliyetlerini ve süresini azaltması bu koridorun daha fazla tercih edilmesini sağlamaktadır. Ancak Orta Asya ülkelerinin ekonomik olarak az gelişmiş olması, Türkiye'nin yer aldığı orta koridorun tercih edilmesinde risk yaratmaktadır (Filiz, 2020, s. 128).

Türkiye, OBOR projesi ile Çin başta olmak üzere proje kapsamındaki ülkelere ihracatı arttırma imkanı elde etmiştir. Bir lojistik projesi olmakla beraber aynı zamanda Çin ve ilgili ülkelerin küresel ekonomik sisteme entegrasyonunu esas alan projede Türkiye, Avrupa'ya olan yakınlığı, nitelikli iş gücü, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'ya olan coğrafi yakınlığı sebebiyle önemli avantajlara sahiptir. Türkiye, üretimde kullandığı girdileri yerli ve milli üretimle tedarik ettiği takdirde ihracatçı ülke konumuna ulaşarak durumu lehine çevirebilecektir (Küçükkiremitçi & Güler , 2019, s. 153).

Türkiye'nin açılım yapmaya çalıştığı Asya'da merkezi irade Rusya ve Çin'dedir. Bu iki ülkede coğrafi konumları ve tarihsel geçmişleri nedeniyle Türkiye'den daha avantajlı durumdadır. Orta Asya'da Rusya'nın, Asya-Pasifik'te ise Çin'in etkisi inkar edilemez bir düzeydedir. Pakistan ve Malezya ile kurulan iyi ilişkiler Türkiye'ye Güney Doğu Asya'da etkili olabilmek için imkan sağlamaktadır. Diğer taraftan Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği kapsamında yaptığı gümrük anlaşması, Türkiye'nin bu ülkelerle olan ihracatındaki gümrük vergisi oranını yaklaşık %40 oranında arttırmış ve ekonomik ilişkilerini olumsuz etkilemiştir. Türkiye bölge ülkeleri ile tercihli ticaret anlaşmaları yaparak bu problemi çözmek için çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Bölge ile ticari ilişkilerin geliştirilmesi ülkemizin Asya açılımının en önemli konularındandır. Bölgeye hakim güçlerin politikalarının izlenmesi, dengelere dikkat edilmesi ve varlığın arttırılması gerekmektedir (www.aa.com.tr, 2020).

Tarih boyunca farklı medeniyetleri birleştiren İpek Yolu, günümüzde küresel ekonomiye ve Türkiye ekonomisine çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Son dönemlerde uluslararası ticaretteki konumu değerlendirildiğinde Çin'in, Çin-Türkiye-Avrupa arasında bulunan ülkeler için pazar fırsatı yarattığı söylenebilir. Küresel düzeyde ihracatını yaygınlaştırmak isteyen Türkiye, ekonomik hedefleri doğrultusunda projede bulunmalı ve konumunun sunmuş olduğu avantajlardan faydalanmalıdır (Karagöl, 2017, s. 7).

SONUÇ

Günümüzde ülkeler, uluslararası ticarette etkin bir rol alabilmek için yoğun bir çaba sarf etmektedir. Uluslararası ticarette etkin bir konuma ulaşmak aynı zamanda küresel güç merkezlerinden biri olmanın önünü de açmaktadır. Mevcut durum incelendiğinde küresel ticarette en çok paya sahip ülkelerin en güçlü ülkeler olduğu anlaşılmaktadır.

Çin, tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak üzere OBOR projesini geliştirmiştir. Bu proje ile hem bölge ülkelerinin uluslararası ekonomiye entegrasyonu sağlanacak hem de oluşturulacak ulaşım ağları sayesinde uluslararası ticaret daha düşük maliyetli ve hızlı yapılabilecektir. OBOR Projesi, Çin'in bölgesel ve küresel beklentileri ve endişeleri sonucunda gelişmiştir. Dünyadaki ekonomik güç merkezinde yaşanan eksen kaymasına alternatif oluşturan bu proje sayesinde pek çok bölge ülke uluslararası ticarette daha aktif bir şekilde yer alabilecektir. Proje kapsamında İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projeleri geliştirilerek, Çin'den Avrupa, Avrasya ve Asya-Pasifik ekonomi koridorları oluşturulacaktır.

Çin, 2001 yılında WTO üyeliği ile uluslararası ticarette rekor düzeylere yükselmiş ve büyüme rakamlarında önemli bir artış yaşamıştır. Çin'in gerçekleştirmiş olduğu ekonomik gelişmeye benzer başka bir örnek olduğu söylenemez.

Uzun yıllar boyunca güç merkezi ABD ve Batı eksenli olmuştur. Ancak son otuz yıla bakıldığında bu güç dengelerinin yavaş yavaş Asya'ya kaydığı görülmektedir. Bunun en önemli nedenlerinden biri Çin'in uluslararası ticaretteki yükselişidir. Uzun bir dönem kapalı bir ekonomik sistemin hakim olduğu ülke daha sonra dışa açılma politikası çerçevesinde farklı uygulamalar geliştirmiş ve kırk yılda ihracatını 7.2 milyar dolardan 2.2 trilyon dolara çıkarmayı başarmıştır. Çin ve Asya bölgesi gelecek dönemlerde de OBOR projesi ile etkisini arttıracaktır.

OBOR projesi bölge için bir kalkınma aracı olarak görülmekle beraber, Çin'in yeni ekonomik güç merkezi olarak hegemonya kurmaya amaçladığı ve proje kapsamındaki ülkeleri kendine bağlı hale getirmeyi çalıştığı yönünde eleştiriler almaktadır. Türkiye-Çin arasındaki ticaret ülkemizin aleyhine seyretmektedir. Ayrıca

projede geliştirilecek yeni yollarla Türkiye saf dışı bırakılabilir. Dolayısıyla Türkiye, hem Çin ile olan ticaretini lehine çevirmek için hem de projenin en önemli ülkelerinden olmayı sürdürebilmek için yoğun bir şekilde çalışmalar yürütmelidir.

OBOR kapsamında Türkiye orta koridorda yer almakta ve Projenin en önemli ülkelerinden biri durumundadır. TRACECA, Marmaray gibi büyük projelerle ağ üzerinde aktif bir rol almaktadır. Türkiye uzun yıllar boyunca Asya ülkeleri ile olan ilişkilerini ilerletememiştir. Yalnızca Batı ile sorunlar yaşadığında Asya'ya yönelmiştir. Geliştirilen bu çalışmalarla uzun yıllar mesafeli olduğu Asya ülkeleri ile ilişkilerini arttırma imkanı sağlanmıştır. Bölge ülkelerinin küresel ekonomik güç merkezi olmaya başladığı bu süreçte kazançlı çıkmak için OBOR Projesinin iyi değerlendirilmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

www.unescap.org. (tarih yok). 11 12, 2021 tarihinde Transport Trans-Asian Railway Network: https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway-network adresinden alındı

Akbulut, G. (2016). 21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu. F. Atasoy (Dü.) içinde, *Yükselen İpek Yolu I. Cilt İpek Yolunda Ekonomi ve Turizm* (s. 37-56). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.

Akkaynak, M. (2009). Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden CanlananİpekYolu. *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul.

Aksoy, B. (2004). türkiye'nin Yakın Dönem Dış Ticaretindeki Değişmeler. *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi, 24*(3), 397-415.

Akyürek, O. (2018, Aralık). Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi Karayolu Taşımacılığına Muhtemel Etkileri. *Hopaport*(5).

Alperen, Ü. (2018, Güz). "Bir Kuşak Bir Yol" Girişimi ve Orta Asya Politikası. *Bilge Strateji, 10*(19), 17-38.

Atasoy, F. (2010). Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu. *Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu.* Kültür ve Turizm Bakanlığı.

Atlı, A., & Ünay, S. (2014, Haziran). Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri. *Analiz*(96).

Aygün, M. (2004). Yeni İpek Yolu (TRACECA) ve Türkiye. *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul.

Bakırcı, F., Takım, A., & Tüzemen, A. (2017). Türkiye'de Dış Ticaret ve Lojistikte Yeni Fırsatlar ve Hedefler. *The International New Issues in Social Sciences, 5*(5/Özel Sayı), 175-204.

Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri, 20*(45), 63-86.

Balcı, Z. (2018, Ocak). Çin'in Yeni "İpek Yolu" Projesi. *İNSAMER*(52), 1-9.

Bay, E. (2018, 01 24). *Dünya Ekonomisinde Tarihe Dönüş(mü): Yeni İpek Yolu ve Değişen Ekonomik Güç Dengesi*. paraborsa.net: https://www.paraborsa.net/i/dunya-ekonomisinde-tarihe-donusmu-yeni-ipek-yolu-ve-degisen-ekonomik-guc-dengesi/ adresinden alındı

Bayraktaroğlu, N. (2021, Temmuz-Ağustos). Türk Soyunun Yolu. *İdarecinin Sesi*(202), 46-50.

Beşer, M. E. (2018). *Çin'in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol.* Boğaziçi Asya Araştırmalar Merkezi. http://bogaziciasya.com/wp-content/uploads/2018/08/Rapor_%C3%87in%E2%80%99in-D%C3%BCnyaya-A%C3%A7%C4%B1lma-Giri%C5%9Fimi-Ku%C5%9Fak-ve-Yol.pdf adresinden alındı

Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *Internatıonal Conference On Eurasıan Economıes*, (s. 265-271). Bishkek -Kyrgyzstan.

Bulutay, T. (2012). Türkiye Ekonomisinde Uluslararası Ticaret ve Döviz Piyasalarında 1980 Sonrası Gelişmelerin Temel Nitelikleri. *Tartışma Metni(54)*. Ankara: Türkiye ekonomi Kurumu.

Buyar, C. (2020, 04 14). *www.aa.com.tr*. Yükselen Bir Değer Olarak Asya ve Türkiye'nin Rolü: https://www.aa.com.tr/tr/analiz/yukselen-bir-deger-olarak-asya-ve-turkiye-nin-rolu/2208459 adresinden alındı

Candemir, Y. (2005). Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye. *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası VI. Ulaştırma Kongresi*, (s. 13-29). İstanbul.

Çakan, V. (2017, Güz). Ülke Tanıtımı: Geçmişten Günümüze Çin. *Asya Araştırmaları Dergisi, 1*(1), 111-130.

Çakan, V. (2017, Güz). Yeni İpek Yolu Projesi. *Asya Araştırmaları Dergisi, 1*(1), 35-52.

Çekin, S. E., & Nuroğlu, E. (2020). Ticaret Savaşlarının Uluslararası Ticaret ve Reel Ekonomiye Etkisi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*(27), 73-90.

Çekin, S. E., & Nuroğlu, E. (2020). Ticaret Savaşlarının Uluslararası Ticaret ve Reel Ekonomiye Etkisi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*(27), 73-90.

Çelik, S. (2020). Günümüzde Türkiye'nin Jeopolitik Konumu. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 13*(74), 201-210.

Çetinkaya, M., & Muratoğlu, G. (2019). 21. Yüzyılda Küresel Ticaret Savaşları. M. Çetinkaya, & G. Muratoğlu (Dü) içinde, *Ticaret ve Kur Savaşları Küresel Ekonomik Politiğe Yansımalar* (s. 7-40). Ankara: Gazi Kitabevi.

Çiftçi, H., & Koç, M. (2013). Türkiye'nin Yeni Jeopolitiğinin Çevresi. *International Conference On Eurasian Economies* , (s. 854-861). avekon.org: https://www.avekon.org/papers/756.pdf adresinden alındı

(2020). *Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Raporu.* Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği Arge Şubesi.

Dibo, M., & Aytaç, D. (2017). Çin'de Büyüme ve Kalkınma: Binyıl Kalkınma Hedefleri Kapsamında Bir Değerlendirme. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 17*(3), 165-186.

Dilek, Ş. (2017). *www.setav.org*. 11 08, 2021 tarihinde Demirden İpek Yolu: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı: https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti/ adresinden alındı

Dilek, Ş., Özdemir, B. Z., & İstikbal, D. (2019). *Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri.* SETA Yayınları.

Doğan, S. (2020). 21. Yüzyılda Yükselen Güç: Çin, İpek Yolu Projesi ve Ortadoğu'daki Etkisi. *Asya Araştırmaları Dergisi, 4*(1), 51-64.

Doğanlar, M., Bal, H., & Özmen, M. (2003). Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin İhracat Fonksiyonu. *Sosyal Bilimler Dergisi*(7), 83-111.

Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin. *Avrasya Etüdleri, 49*(1), 77-97.

Eker, S. (2012). 'Orta Asya'nın Gizemli Halkı': Soğdlular, Soğd ve Soğdca. *Türkbilig*(27), 77-92.

Elbir, H. Ç. (2019, 04 19). Yeni İpek Yolu'nun Cazibesi AB'nin Başını Döndürüyor. *9*. Avrasya İncelemeleri Merkezi.

Emanet, H. (2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Uluslararası Ticarete Katkısı. *International Conference on Eurasian Economies*, (s. 141-148).

Erdoğan, E. (2010). Demiryolu Taşımacılığı Seçimini Etkileyen Kriterlerin Analitik Hiyerarşi Proses Yöntemiyle Belirlenmesi. *Gebze Yüksek Teknoloji Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi*. Gebze.

Ersungur, M., Bayramoğlu, T., & Pabuççu, H. (2017). Türkiye'nin Almanya, Rusya ve Çin ile Ticari İlişkileri: Girdi-Çıktı Analizi ile Bir Uygulama. *Gaziantep University Journal of Social Sciences, 16*(1), 252-267.

Filiz, T. (2020). Çin'in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir İnceleme. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi, 2*(2), 117-133.

Güldağ, H. (2019, 11 15). *www.itohaber.com*. 11 6, 2021 tarihinde https://www.itohaber.com/koseyazisi/210897/modern_ipek_yolu_firsat_mi_tehdit_mi.html adresinden alındı

Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İş Birliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9*(2), 157-175.

Gündal, B. (2015). Çin Ekonomisi'nin Yapısal Dönüşümü. *Anemon, 3*(2), 55-72.

Huang, F. (2021, 01 18). *eulerhermes.com*. Dünya Hızla Doğu'ya Yöneliyor: https://www.eulerhermes.com/tr_TR/ekonomik-arastirmalar/ekonomik-yayinlar/dunya-hizla-doguya-yoneliyor.html adresinden alındı

İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 18*(72), 1688-1700.

İnançlı, S., & Ayhan, B. (2020). İpek Yolu'nun Canlanması Bağlamında Uluslararası Ticaretin Yeniden Dizaynı. *Sakarya İktisat Dergisi*(100. Yıl Milli Egemenlik Özel Sayısı), 1-19.

İnançlı, S., & Ayhan, B. (2020). İpek Yolu'nun Canlanması Bağlamında Uluslararası Ticaretin Yeniden Dizaynı. *Sakarya İktisat Dergisi*(100. Yıl Özel Sayısı), 1-19.

İsmayıl, T. (2018). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu- "Kardeşliğin Demir Bağları". *Avrasya Dünyası*(2), 42-48.

İstikbal, D. (2019). Rejimin Meşruiyeti ve Enerji Güvenliği: Çin Komünist Partisinin Enerji Politikaları. *Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi, 3*(1), 49-68.

Işık, H. (2017). Tarihi İpek Yolu ve Tarih Bölümü Öğrencilerinin Bu Yol Hakkındaki Bilgi Düzeylerinin Değerlendirilmesi. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi, 21*(1), 145-176.

Işıktaş, E., & Duran, A. (2017). Geçmişten Günümüze İpek Yolu'nun Önemi ve Buna İlişkin Yapılmış Bilimsel Çalışmalar. *Social Sciences Studies Journal, 3*(8), 584-596.

Kalaycı, İ. (2014). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Avrasya Etüdleri, 20*(45), 87-122.

Kalkınma Bakanlığı. (2018). *Onbirinci Kalkınma Planı (2019-1923).* Ankara: Kalkınma Bakanlığı.

Karagöl, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Perspektif*(174), 1-7.

Koçakoğlu, M. A. (2020). Küreelleşme Bağlamında Kuşak ve Yol Girişimi Çin Eksenli Bir Analiz. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi*. Gaziantep.

Koçakoğlu, M. A., & Özaydın, A. (2020). Yeni Korumacılık: Ticaret Savaşı Mı? Küresel Liderlik Savaşı Mı? *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 19*(74), 630-646.

Kodaman, T., & Gonca, İ. B. (2016). Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, 5*(5), 1251-1261.

Kopuk, E., & Bayraç, H. N. (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri. *Alanya Akademik Bakış Dergisi, 5*(3), 1353-1374.

Kulaklıkaya, Ö. (2013, Şubat). Modern İpek Yolu Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı. *TEPAV Değerlendirme Notu*.

(2020). *Kuşak, Yol ve Saat Kulesi Çin ile ekonomik İlişkilere İzmir ve Ege Bölgesi'nden Bakış*. İzmir: Ege Genç İş İnsanları Derneği.

Küçükkiremitçi, O., & Güler , İ. (2019). Ticaret Savaşları Ekseninde Türkiye'de Üretimin İthalata Bağımlılık Düzeyinin Dönemler Arası Benzerlik Düzeyi. M. Çetinkaya, & G. Muratoğlu içinde, *Ticaret ve Kur Savaşları Küresel Ekonomik Politiğe Yansımaları* (s. 119-156). Ankara: Gazi Kitabevi.

Küçükyıldız, C. (2012, Sonbahar). Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi. *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi, 4*(16), 59-64.

m5dergi.com. (2021, 02 7). Batı'dan Doğu'ya Geçen "Güç": Bir Kuşak Bir Yol-Modern İpek Yolu: https://m5dergi.com/one-cikan/batidan-doguya-gecen-guc-bir-kusak-bir-yol-modern-ipek-yolu/ adresinden alındı

Marangoz, M., & Tuncer, B. (2020). Yeni İpekyolu Projesi ve Türkiye-Kazakistan-Çin İlişkileri Kapsamında Ulaştırma Koridorları. *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi, 7*(2), 221-241.

marmaray.gov.tr. (tarih yok). 11 11, 2021 tarihinde Marmaray Hakkında: https://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/ adresinden alındı

Mehmetali, K. (2020, Nisan). Orta Asya'da Çin'in İpek Yolu Projesinin Önemi: Bölge Ekonomisinin Gelişmesindeki Zorluklar ve Fırsatlar. *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, 3*(2), 55-73.

Mikail, E. H., & Küçükyıldız , C. (2015). Bakü-Tiflis-Kars Demir İpekyolu Projesi. *I. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi* (s. 839-852). Kars: Serhat Kalkınma Ajansı.

Narin, M. (2015). *Çin Ekonomisindeki Büyümenin Dünya ve Türkiye ÜZerine Etkileri*. 11 15, 2021 tarihinde https://www.ayk.gov.tr/: https://www.ayk.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/NAR%c4%b0N-M%c3%bcsl%c3%bcme-%c3%87%c4%b0N-EKONOM%c4%b0S%c4%b0NDEK%c4%b0-B%c3%9cY%c3%9cMEN%c4%b0N-D%c3%9cNYA-VE-T%c3%9cRK%c4%b0YE-%c3%9cZER%c4%b0NE-ETK%c4%b0LER%c4%b0.pdf adresinden alındı

Orta Anadolu Kalkınma Ajansı. (2015). *Kayseri İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu.* Kayseri.

Ortakarpuz, M. (2020). Uluslararası Ticaretin Gelişimine ve Kolaylaştırılmasına Yönelik Güncel Gelişmeler. A. Gedik, & A. Antepli (Dü) içinde, *Sosyal Bilimlerde Güncel Konular* (s. 101-128). Konya: Eğitim Yayınevi.

Ovalı, S. (2008, Summer). Traceca Projesi ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 1*(1), 151-170.

Ovalı, S., & Çelik, K. (2007). Türk Dünyası ve TRACECA Projesi . *Journal of Azerbaijani Studies* , 153-179.

Özdaşlı, E. (2015, Fall). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi. *Turkish Studies, 10*(14), 579-596.

Özdemir, B. (2007). *İktisadi Kalkınma'da Washington Konsensüsünün Rolü ve Türkiye'nin Durumu*. 11 18, 2021 tarihinde www.akademiktisat.net: http://www.akademiktisat.net/calisma/gelisme_iktisat/kalkinma_washington_bozdemir.htm adresinden alındı

Özkan, Ö., & Ay, İ. C. (2020). Marmaray Hattı'nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi, 15*(60), 353-362.

Öztürk, B., & Öztürk, B. (2019). Yüzyılın Projesi Kuşak Yol ve Türkiye. *III. Uluslararası Farkındalık Konferansı*, (s. 1277-1302).

Pwc. (2017). Belt and Road – A Global Game Changer. *Repaving the ancient Silk Routes*.

Sabancı, T. (2018, Güz). Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 1*(2), 81-99.

Sandıklı, A. (2009, Güz). Geleceğin Süper Gücü Çin. *Bilgi Strateji, 1*(1), 40-50.

Saray, M. O., & Gökdemir , L. (2007). Çin Ekonomisinin Büyüme Aşamaları (1978-2005). *Journal of Yasar University, 2*(7), 661-686.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2021, Eylül). *Dünya Ekonomisindeki Son Gelişmeler Bülteni.* www.sbb.gov.tr: https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2021/09/Dunya-Ekonomisinde-Son-Gelismeler-2021-Yili-2-Ceyrek.pdf adresinden alındı

Şahin, B. (2020). Uluslararası Ticarette Türkiye ile Çin'in Yeri, Ekonomik İlişkileri ve Yeni İpek Yolu Projesi. M. Y. Alptekin (Dü.) içinde, *Sosyal Bilimlerde 2020 Gündemi Türkiye ve Doğu Karadeniz* (s. 132-163). Trabzon: Serander Yayınları.

Şahin, G., & Kalaycı, İ. (2014). Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri, 45*(1), 123-154.

Şanlı, O., & Ateş, İ. (2020). ABD-Çin Odaklı Ticaret ve Kur Savaşlarının Dünya Ekonomisi Üzerine Etkisi. *Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 7*(1), 75-100.

Şimşek, M. (2005). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) Üyeliğinin Ekonomik Etkileri ve Çin'in Geleceğine İlişkin Senaryolar. *Yönetim ve Ekonomi, 12*(2), 77-90.

Şimşek, M. (2006, Ocak-Haziran). Değişen Dünya Koşullarında Çin Halk Cumhuriyeti ve Dış Ticaret Bakımından Türkiye-Çin Arasında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(26), 1-24.

Şimşek, O. (2019). Küreselleşmenin Dönüşümü ve Çin'in Rolü. *Sosyoekonomi, 27*(40), 185-196.

Tatar, A., Şahin , H., & Çavuşoğlu, T. (2018). Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme. *International Academic Journal, 2*(2), 334-348.

tcddtasimacilik.gov.tr. (2020, 07 03). 11 15, 2021 tarihinde Demir İpek Yolu, Asya ile Avrupa Yük Taşımacılığının Yeni Rotası: https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/470/ adresinden alındı

Tekir, O., & Demir , N. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı. *Yönetim ve Ekonomi, 26*(1), 263-276.

ticaret.gov.tr. (2021). 11 12, 2021 tarihinde Çin Halk Cumhuriyeti Pazar Bilgileri: https://ticaret.gov.tr/data/5f3b93a313b876ea88e4c9cb/CHC_PAZAR%20B%C4%B0LG%C4%B0LER%C4%B0__25_%20Hazian%202021_.pdf adresinden alındı

Tuerdi, R. (2018). Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye-Çin İşbirliğine Etkileri. *Dış Ticaret Enstitüsü Tartışma Metinleri*. İstanbul Ticaret Üniversitesi.

Tutar, F. K., & Koçer, F. B. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences, 5*(17), 618-626.

Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2021). *İhracat 2021 Raporu.*

Üzümcü, A., & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etüdleri, 20*(45), 171-199.

www.ftso.org.tr. (2021, Kasım). 11 30, 2021 tarihinde Çin Ülke Profili: https://www.ftso.org.tr/assets/upload/dosyalar/cin-ulke-profili.pdf adresinden alındı

www.utikad.org.tr. (2009, 06 22). 11 12, 2021 tarihinde https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3210/trans-asya-demiryolu-agi-anlasmasi adresinden alındı

Yalçın, D. (2007). Çin Halk Cumhuriyetinin Dışa Dayalı Büyüme Modeli. *Sosyal Bilimler Dergisi*(2), 177-190.

Yalçınkaya, A., & Güzel, M. (2021, Haziran). Bölgeselleşme Örnekleri Olarak Traceca, Avrasya Ekonomik İşbirliği, Yeni İpek Yolu ve Kuşak-Yol. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, 6*(12), 100-124.

Yiğenoğlu, K. (2018). Çin'in 'Tek Kuşak Tek Yol' Projesi ve Asya Altyapı Yatırım Bankası. *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi, 3*(1), 10-28.

Yıldırım, N. E. (2020). Kuşak ve Yol Girişiminin Finansmanı: Çin'in Borç Tuzağı mı? *Alternatif Politika, 12*(3), 621-643.

Yılmaz, Z., Erdem, C., & Kaya, K. (2020). Yeni İpek Yolu'nun Türkiye Ekonomisine Etkisi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, 5*(9), 198-214.

Yücel, G. E. (2018). "Yeni Normal" ve Uluslararası Ticaretin Değişen Yüzü. *Journal Of Institute Of Economic Development And Social Researches, 4*(15), 752-761.