

1. GİRİŞ

Ulaştırma toplumların birbirleriyle olan ilişkilerin geliştirilmesinde bir araç olarak kullanılmaktadır. Bunun en önemli örneği tarihi milattan önceki yıllara dayanan İpek Yolu'dur. Kadim İpek Yolu aslında tek bir hattın daha çok belirli dallara ayrılması sebebiyle birçok bölgeyi etkilemiştir. Ticaret yoluna hâkim olan ülkelerin kısa sürede önemli bir refaha ulaşması bu ticaret yolunun günümüzde tekrar canlandırılması fikrinin doğmasının altında yatan ana sebeptir. Son yıllarda Çin ekonomisinin büyüme hızı düşüş eğiliminde olmasına rağmen hala iyi bir seviyede bulunmaktadır. Fakat büyüme oranları bu eğilimi devam ettirirse ekonominin durağan bir yapıya dönüşmesi ihtimali bulunmaktadır. Bu durumu öngören ve bir çözüm arayan Çin hükümeti Tek Kuşak Tek Yol Girişimini dünya gündemine taşımış bulunmaktadır. Son dönemde dünyada adından oldukça fazla söz ettiren Çin'in küresel düzeyde geliştirdiği en önemli proje, Tek Kuşak Tek Yol (One Belt, One Road) olarak da bilinen Yeni İpek Yolu projesidir. Bu proje bir ekonomi ve dış politika projesi olarak kabul edilmektedir. Proje oldukça geniş bir coğrafyaya yayılmakta olup bu geniş coğrafyada yer alan ülkelerin birbirleriyle olan ticari ilişkilerini geliştirilmesi projenin ana hedefidir. Ekonomik olarak ülkelerin ilişkilerini geliştirmesi karşılıklı kazanç ilişkisi oluşturacak ve bu durum bölge ülkelerinin daha sağlam bağlarla birbirlerine kenetlenmesini sağlayacaktır. Bu çalışmada projeye desteğini açıklayan ve önemli bir coğrafi avantajı bulunan Türkiye'nin projedeki yerinin değerlendirilmesi yapılmıştır.

2. ÇİN EKONOMİSİ ve TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ

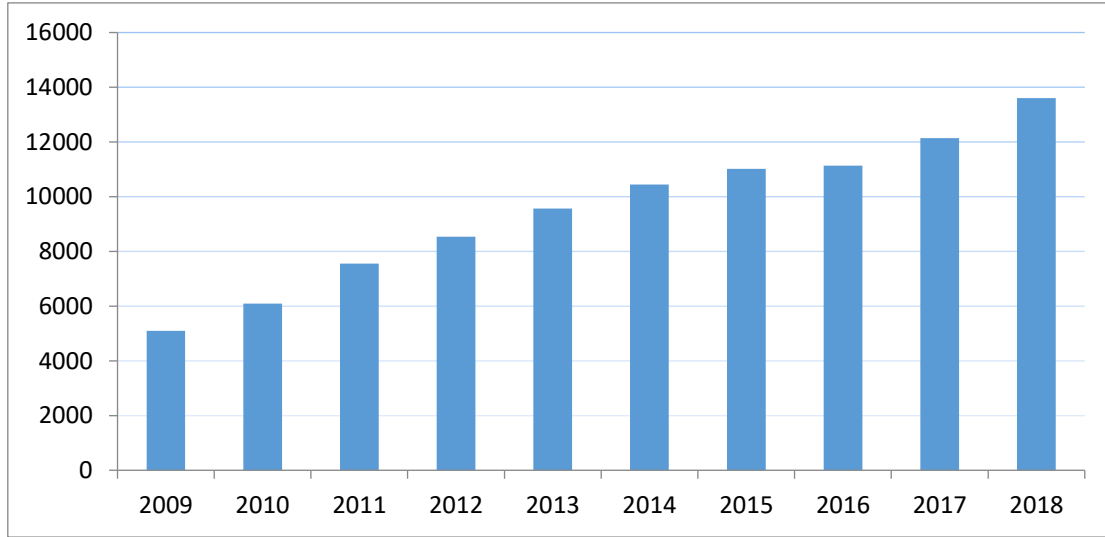
Tarih boyunca Çin dünyanın köklü ve gelişmiş medeniyetlerinden biri olmuştur. Bununla beraber bazı araştırmacılar Çin'i modern anlamda ilk ulus devletlerden biri olarak kabul etmektedir (Hunt, 2017, s. 37). Geçmiş 5000 yıl öncesine uzanan Çin, uzun yıllar hanedanlıklar tarafından yönetilmiştir. 20. yüzyılın başlarında iç savaş sorunu yaşayan ülkenin, savaş sona erdikten sonra 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti adıyla Mao Zedong tarafından kuruluşu ilan edilmiştir (Anadolu Ajansı, 2017). Kuruluş aşamasında sosyalist bir yapıda yönetilen ülkede, kurucu lider Mao'nun ölümü ile reformist hareketler daha fazla görülmeye başlamıştır. Deng Xiao-ping'in ülke yönetiminde etkisini arttırmasıyla 1978 yılında "Reform ve Dışa açılım" politikaları uygulanmaya başlanmıştır (Çakan, 2017, s. 130). Bu tarihten itibaren Çin ekonomik, ticari ve sosyal açıdan büyük bir gelişme kaydetmiştir.

Yüzyıllarca önemli ticaret yollarını hâkimiyet altına almış olmuş olan Çin'in bu durum dolayısıyla sanayi devrimine kadar Avrupalı rakiplerine oranla önemli bir ekonomik gelişmişliğe sahip olduğu görülmektedir. Ülke Avrupa'da yaşanan sanayi devrimini hızlı bir biçimde gerçekleştirememesi, 20 yüzyılın ilk yarısında yaşanan siyasi sorunlar ve ekonomik politikalar sebebiyle uzun bir süre dünya ticaretinde çok fazla ön plana çıkamamıştır. 1978 yılında uygulamaya konulan "Reform ve Dışa açılım" politikaları sayesinde dünyanın gözünü tekrar Asya'ya çevirmeye başlamasıyla Çin, günümüze kadar olan süreçte ekonomi alanında yüksek bir performans sergilemiştir (Deniz Y. , 2014, s. 66). Doğrudan yabancı yatırım girişleri, düşük işgücü maliyetleri ve yatırım odaklı bir ekonomiye sahip olan Çin bu süreçte dünyanın en büyük ikinci ekonomisi haline gelmeyi başarmıştır. Hiç şüphesiz gerçekleştirilen ekonomik gelişme halkın refah düzeylerine de olumlu anlamda etki etmiştir. 2010 yılında yapılan bir araştırmaya göre Çinlilerin %77'si beş yıl öncesine kıyasla finansal olarak daha iyi durumda olduklarına inanmakta ve %96'nın yaşam standartlarının ebeveynlerine göre daha iyi olduğunu

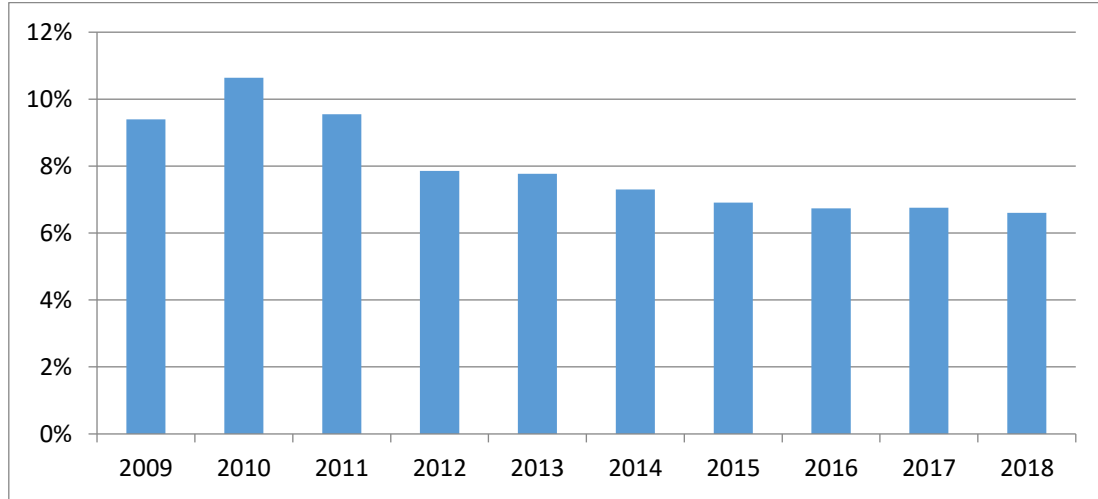
düşünmektedir (Wike & Parker, 2015). Bu ekonomik gelişmişlik ve refah düzeyini sürdürerek daha da geliştirmek isteyen Çin, yeni projeleri hayata geçirmektedir. Bu projeler sayesinde ekonomik ve siyasi etki alanını geliştirmek de temel hedefler arasında yer almaktadır.

Şekil 1'de Çin'in son 10 yıl içerisinde GSYİH miktarları Amerikan doları para birimi cinsinden görülmektedir. Şekilde görüleceği üzere 2009 yılından 2018 yılına kadar olan sürede GSYİH yaklaşık iki buçuk kat artmıştır. 1997 ile 2017 arasındaki 20 yıllık süreç incelendiğinde, Çin'in GSYİH'si 1997 yılında ABD'nin yüzde 11'ine ancak denk gelirken 2017 itibarıyla bu oran yüzde 63'e yükselmiştir. Dünyanın en büyük ekonomileri sıralamasında Çin ikinci sırada yer alsa da bu durumun yakın gelecekte değişeceği oldukça yüksek bir ihtimal olarak görülmektedir. Çin günümüzde dünyanın en büyük üretici ve ihracatçı ülkesi olmasının yanında çok yüksek bir nüfusa sahip olması gibi avantajları dolayısıyla daha fazla büyüme potansiyeline sahip olduğu düşünülmektedir (Smith, 2018).

Şekil 1. Çin GSYİH (The World Bank, 2019)



Şekil 2'de Çin'in GSYİH büyüme oranlarını göstermekte olup son yıllarda bu oranın bir düşüş trendinde olduğu görülmektedir. Özellikle son yıllarda ABD ile yaşanan "ticaret savaşları" olarak gündemde olan kısıtlayıcı ekonomik tedbirler bu durumun oluşmasında önemli bir yere sahiptir (He, 2019). 2018 yılında %6'nın üzerinde olan GSYİH büyüme oranının uzun vadede %3,25 - %3,50 arasında olacağı beklenmektedir. Bu Çin'in büyüme oranının uzun vadede yarı yarıya düşeceği anlamına gelmektedir (Rapoza, 2019). Bu bağlamda Çin "Tek Kuşak Tek Yol" projesinin bir çözüm olarak görmekte ve bu yönde adım atmaktadır. Bu projeyle Asya, Afrika ve Avrupa ülkeleriyle olan ticari ilişkiler canlandırılması ve bu sayede GSYİH büyüme oranları tekrar istenilen noktaya gelmesi amaçlanmaktadır.

Şekil 2. Çin GSYİH Büyüme Hızı (The World Bank, 2019)

Türkiye ile Çin arasında önemli bir ekonomik ve siyasi işbirliği ilişkisi bulunmaktadır. İki toplum arasındaki ilişkiler çok eski dönemlere dayansa da iki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesi özellikle yetmişli yıllardan sonra gerçekleşmiştir. Türkiye ile Çin ilişkilerinde dışa kapalı ekonomi modeli sebebiyle 1970’li yıllara kadar kayda değer bir gelişme sağlanamamıştır. 1978’li yıllardan itibaren “Reform ve Dışa açılım” politikaları sonucunda benimsenen liberal ekonomi modeli iki ülke ilişkilerinin canlanmasını sağlamıştır. 2005 yılına gelindiğinde Türkiye’nin Çin’e olan ihracatının artırılması hedefiyle “Asya-Pasifik Stratejisi” başlatılmıştır. 2010 itibariyle ilişkiler “stratejik işbirliği” seviyesine çıkarılmıştır (Dış İşleri Bakanlığı, 2019).

Tablo 1. Türkiye- Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri (TÜİK, 2019)

| Yıllar | İhracat (Milyar \$) | İthalat (Milyar \$) | Hacim (Milyar \$) | Denge (Milyar \$) |
|--------|---------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| 2013 | 3,6 | 24,68 | 28,29 | -21,08 |
| 2014 | 2,86 | 24,92 | 27,78 | -22,05 |
| 2015 | 2,41 | 24,86 | 27,27 | -22,45 |
| 2016 | 2,32 | 25,44 | 27,76 | -23,12 |
| 2017 | 2,93 | 23,37 | 26,30 | -20,43 |
| 2018 | 2,91 | 20,71 | 23,63 | -17,80 |

Çin, Türkiye’nin dünyada en yüksek ticaret hacmine sahip olduğu 3. ülke konumundadır. Tablo 1’de verilen ekonomik veriler incelendiğinde Çin ile olan ticarete dünyadaki diğer pek çok ülke gibi Türkiye’nin de dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Türkiye’nin Çin’e ihraç ettiği ürünler ağırlıklı olarak maden ürünleriyken Çin’in Türkiye’ye ihraç ettiği ürünler ağırlıklı olarak ileri teknoloji ürünleridir. İkili ticarete hedeflenen denge yıllar içerisinde tutturulamamış olması dış ticaret açığı veren Türkiye açısından önemli bir sorun teşkil etmektedir.

3. TEK KUŞAK TEK YOL GİRİŞİMİ (ONE BELT ONE ROAD)

İpek maddesi üretimi zahmetli bir süreç olması sebebiyle, ekonomik değeri son derece yüksek bir malzeme olup Çin kültüründe oldukça önemli bir yere sahiptir. Bu malzemenin eski çağlarda para yerine de kullanıldığı dönemler dahi olduğu görülmektedir (Deniz T. , 2016, s. 196). "İpek Yolu" ifadesi tarihte ilk olarak milattan önceki yıllarda Çjan Syan isimli bir Çinli seyyahın yolculuğundan sonra söz ettiği, kervanlar ile ticaret yapılan bir güzergâhı belirtmek amacıyla kullanılmıştır (İsayev & Özdemir, 2011, s. 111). Taşınan en önemli maddenin ipek olması sebebiyle kıtaları birbirine bağlayan ticaret yoluna ipek yolu denilmiştir. Tarihi ipek yolu Çin'den başlayarak Orta Asya'dan geçip Anadolu'ya ulaşan; buradan Avrupa'ya kadar devam eden tarihin en önemli ticaret yollarından birisi olarak kabul edilmektedir.

Tarihsel süreçte baktığımızda İpek yolu tek bir güzergâhı ifade etmemekle beraber zaman içerisinde birçok kola ayrılmıştır. Dolayısıyla geniş bir coğrafyada ve çok fazla sayıda toplumu etkilediği söylenebilir (Deniz, 2016, s. 196). Bu yol sadece ekonomik olarak değil aynı zamanda Asya ile Avrupa kültürlerinin de birbirlerine bağlaması işlevi sebebiyle sosyal, kültürel ve dini açıdan da oldukça önem teşkil etmektedir. Bu açıdan ipek yolu sosyal bilimcilerin oldukça fazla önemsedikleri bir araştırma konusu olmuştur.

Şekil 3. MS 1. Yüzyılda Tarihi İpek Yolu Rotası (Oceans, 2018)



Hâkim olan toplumların hızlı bir biçimde zenginleştiği, stratejik öneminden dolayı çeşitli dönemlerde uğruna savaşların yapıldığı bu ticaret yolunun tekrar geçmiş çağlardaki hareketliliğine kavuşturulması son yıllarda bölge ülkelerin gündemine gelmiş bir konudur. 2013 yılında 3 - 13 Eylül tarihleri arasında Çin cumhurbaşkanı Xi Jinping Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan'ı kapsayan ziyareti esnasında Kazakistan'da Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada dünyaya tarihi ipek yolunu yeniden canlandırma girişimini kapsamlı bir biçimde duyurmuştur (Ruquan, 2016, s. 7). Çin Cumhurbaşkanı konuşmasında karşılıklı kazan-kazan ilişkisine dayalı, bölge ülkelerini ve Avrupa Ekonomik Topluluğu ile Şangay İşbirliği Örgütünü ticari

bağlarla bir araya getirmek suretiyle ilişkileri geliştirecek ipek yolu ekonomik kuşağının oluşturulmasının öneminden söz etmiştir (Çin Dış İşleri Bakanlığı, 2013). Bu proje ile ekonomik ilişkiler kuvvetlenirken siyasi bağların da geliştirilmesi Çin tarafından amaçlanmaktadır. Böylece proje dâhilindeki ülkeler üzerinde önemli bir siyasi etki alanı oluşturulması amaçlanmaktadır.

Günümüzde 70'dan fazla ülke bu projeyi desteklemekle beraber projeye katılan ülkeler resmi olarak açıklanmamıştır. Bu durumun sebebi projeye destek veren ülke sayısının ve proje coğrafyasının genişlemekte olmasıdır. Resmi olarak, Tek Kuşak Tek Yol Girişimi beş temel iş birliği alanını vurgulamaktadır (Parliament of Australia, 2019):

- Kalkınma politikalarını koordine etmek,
- Alt yapı ve tesis ağlarının dövülmesi,
- Yatırım ve ticaret ilişkilerinin güçlendirilmesi,
- Finansal iş birliğinin artırılması,
- Sosyal ve kültürel değişimlerin derinleştirilmesi.

2017 yılı itibarıyla proje kapsamına giren ülkeler küresel ürün ihracatının %40'ını oluşturmaktadır. Tamamlandığında koridor boyunca geçen ulaşım süresinin %12 azalması, ticaretin %2,7 ile %9,7 arasında artması, gelirleri %3,4'e oranında yükselmesi tahmin edilmektedir (The World Bank, 2018). Projeye katılan ülkeler aşağıda belirtilen alanlarda altyapı yatırımları yapmayı amaçlamaktadır (Akyener, 2017, s. 52):

- Demiryolları,
- Karayolları,
- Havaalanları,
- Boru hatları,
- Limanlar,
- Fiber Optik İletim Hatları,
- Elektrik İletim Hatları,
- Serbest Ticaret Bölgeleri,
- Lojistik Üsler,
- Altyapı projeleri,
- Finansal Teşvikler ve Yatırımlar,
- Teknoloji transferi,
- Diğer Enerji Projeleri.

Çin'in siyasi etki alanını genişletmesi ve ucuz Çin ürünlerinin ülke ekonomilerine zarar vereceği düşüncesi bazı ülkelerin projeye sıcak bakmamalarına neden olmaktadır. Özellikle az gelişmiş ya da gelişmekte olan bazı ülkeler ise bu projeyi mevcut ulaştırma altyapılarını güçlendirmek ve dış ticareti canlandırmak gibi amaçlar sebebiyle desteklemektedirler. Proje temelde enerji kaynakları ile de doğrudan alakalıdır. Çinli şirketler Kazakistan'ın petrol üretiminin neredeyse dörtte birini gerçekleştirmekte olup Özbekistan ile de 15 milyar dolardan fazla petrol, gaz ve uranyum anlaşması imzalamışlardır. Çin'in proje kapsamındaki bölgeler arasında yaygın olarak madenler ve iletişim projeleri satın alması da söz konusudur. (Parliament of Australia, 2019). Bu durum Çin'in proje dâhilinde enerji güvenliğini de amaçladığını göstermektedir.

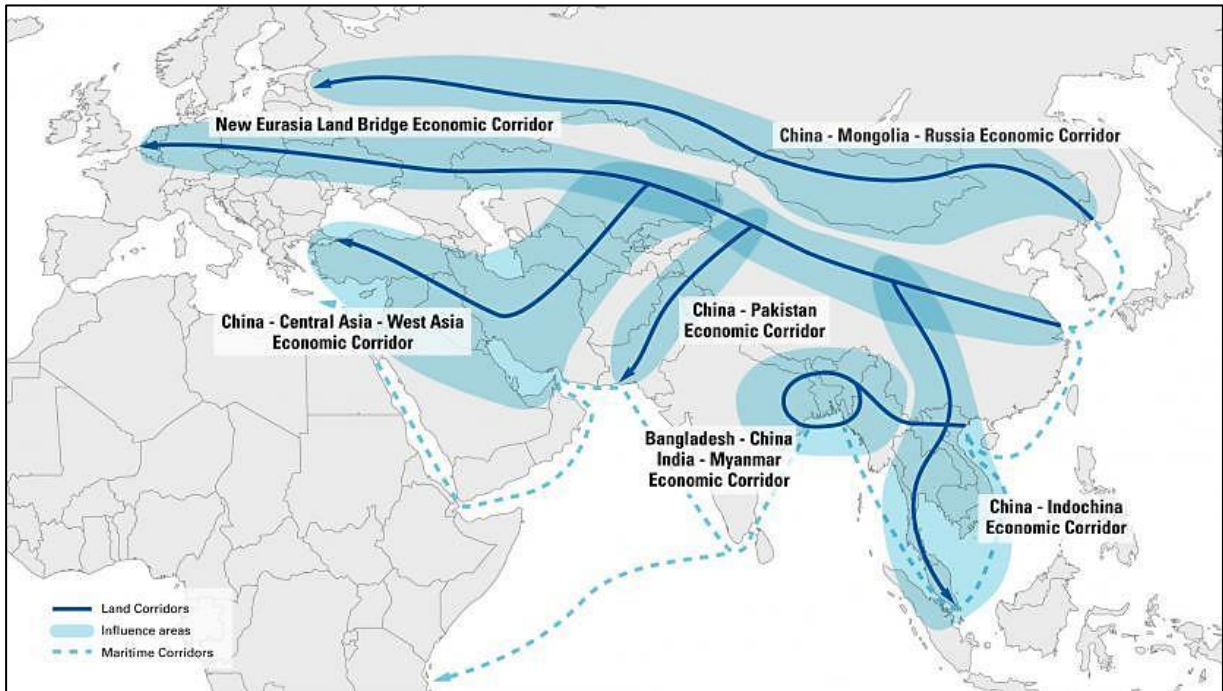
Şekil 4. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi Kapsamındaki Ülkeler (Li ve Jin, 2018, s. 57).



Bu büyük projenin isminde geçen "kuşak" kelimesi belirli ülkeleri bir alan boyunca ulaştırma ağları ile proje içerisine dâhil etmeyi; "yol" kelimesi ise tarihi ipek yollarının günümüzde kara ve denizyolu ile yeniden güncellenerek canlandırılmasını ifade emektedir. Üç milyar nüfusu ilgilendiren ve kıtalararası düzeyde olan bu büyük proje sadece Avrupa ve Asya ülkelerini kapsamamakta olup bir ayağı da Afrika'ya kadar ulaşmaktadır.

Projenin kara ayağı Çin'i Orta ve Güney Asya ile Avrupa'ya bağlamakta olup deniz ayağı Çin'i Güney Doğu Asya, Körfez ülkeleri, Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri ile Avrupa'ya bağlar. Proje kapsamında planlanan altı tane kara koridoru ve deniz ipek yolu güzergâhları Şekil 5'te görülmektedir (World Bank Group, 2019).

Şekil 5. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi Kapsamındaki Ekonomik Koridorlar (IRU, 2017).



- **Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru**

Bu güzergâh Çin'i Moğolistan üzerinden Rusya'ya bağlayan en kısa yol olması bakımından önem arz etmektedir. 11 Eylül 2014 tarihinde bir araya gelen devlet başkanları bir ekonomik koridor oluşturulması fikri üzerinde görüş birliği sağlamışlardır. Üçlü ekonomik ve siyasal işbirliğini artırmayı amaçlamayan "Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunun Kurulması" anlaşması Haziran 2016'da Taşkent'te Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın zirvesinde imzalanmıştır. Proje ağırlıklı olarak mevcut hatların yenilenmesine dayanmakta olup 5 yıl içerisinde tamamlanması planlanmıştır (Taldybayeva, 2019).

- **Yeni Avrasya Kara Köprüsü**

Bu proje Çin'den Batı Avrupa destinasyonlarına yaklaşık 7.500 mil (12.000 kilometre) boyunca uzanan bir dizi demiryolu koridorundan oluşmakta olup seyahat süresinin iki hafta olması tahmin edilmektedir. Proje hayata geçtiğinde Kazakistan, Rusya ve Belarus üzerinden Çin ve Avrupa birbirine bağlanmış olacaktır (OBOR Europe, 2019).

- **Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru**

Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridoru, stratejik öneme sahip olan Tek Kuşak Tek Yol Girişimi'nin önemli bir ayağıdır. Ekonomik Koridor Batı Çin eyaletinin Sincan kentinde başlamakta olup; sonra Orta Asya ülkeleri Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan (Iran, Suudi Arabistan ve Türkiye dâhil) üzerinden geçmektedir (china.org, 2017). Bunun yanı sıra Tek Kuşak Tek Yol Girişimi içinde olan "Orta Demiryolu Koridoru", Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattını, bir başka ifade ile Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi doğrudan bağlayan "Demir İpek Yolu" hattını da kapsamaktadır (Işıkoğlu, 2019).

Şekil 6. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi (Acar, 2017)



- **Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru**

Çin'i, bölgedeki Tayland, Myanmar, Laos, Kamboçya ve Vietnam, Malezya ve Singapur ile kara ve demiryolu projeleri ile bağlamayı amaçlamaktadır. Bölgede ki bu ülkeleri dış ticaretinin önemli bir kısmını Çin ile yapmaktadır. Projenin gerçekleşmesiyle dış ticaret hacimlerinin artması beklenmektedir (Standard Chartered, 2019).

- **Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru**

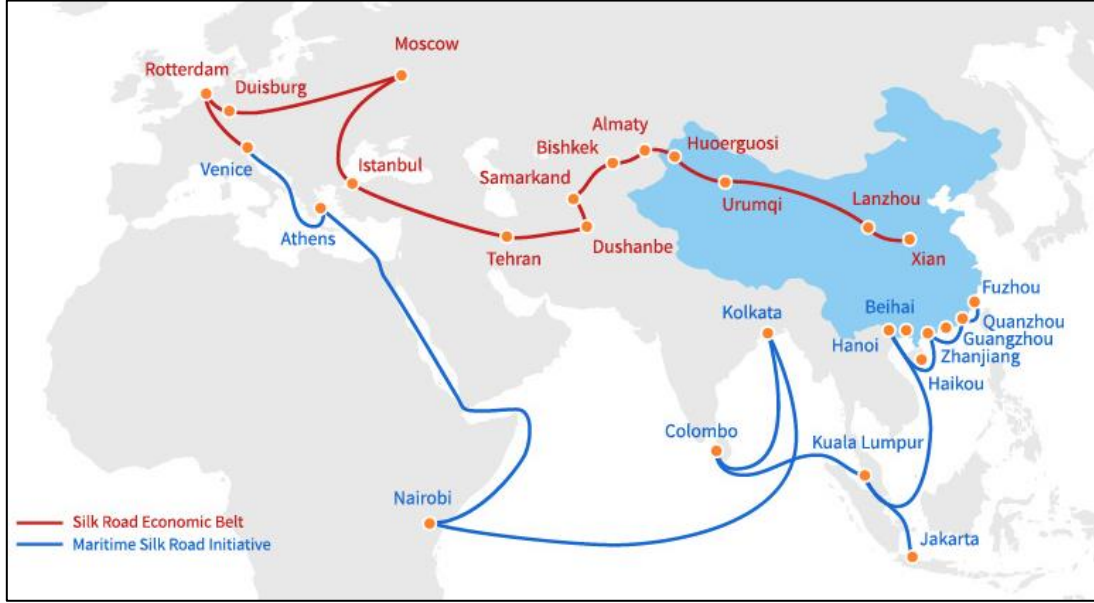
Bu proje karayolu, demiryolu, enerji hatları ve fiber optik ağ kurma projeleri kapsamaktadır. Düşünülen projeler kapsamında Çin, kuzeybatı Sincan bölgesini Pakistan'ın Gwadar limanına bağlamayı hedeflemektedir. Bu proje ile 3000 km devasa otoyol ve demiryolu inşa edilecek olup İran ve Körfez ülkelerinden sıvılaştırılmış doğal gaz ve petrol ithalatı için boru hatları inşa edilecektir (Nurmuhammedov, 2017, s. 59).

- **Çin - Bangladeş - Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru**

Bu Ekonomik Koridor planı, dünyanın en büyük ekonomilerinden ikisi olan Hindistan ve Çin arasındaki mal akışını kolaylaştırmayı amaçlamakla beraber; Bangladeş ve Myanmar'ın büyüyen pazarlarına daha fazla ekonomik kaynak sağlayacaktır. Önerilen koridor, bölgedeki karayolu, demiryolu, su ve hava bağlantılarının bir araya getirilmesiyle proje kapsamındaki ülkelerde yaklaşık 440 milyon insanı, 1,65 milyon kilometrekareyi kapsayacaktır (Baffa, 2013).

3.2. Tek Kuşak Tel Yol Girişimi Deniz İpek Yolu Koridoru

Denizcilik ağlarıyla ülkelerin birbirlerine bağlanması düşük ücretli bir ulaştırma sistemi yaratacağından uluslararası ticaretin ve ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunacaktır. Bu bağlamda Tek Kuşak Tek Yol Projesini sadece kara koridorları üzerinden değerlendirmek yanlış bir yaklaşım olacaktır. Kara koridorlarına çeşitli noktalarda bağlantı sağlayacak bir deniz yolu ağı altyapısının oluşturulması projenin ikinci önemli ayağını oluşturmaktadır. Şekil 6'da görüldüğü üzere bu proje Çin'in Fuzhou kentinden (Fujian, Çin'de bir şehir) başlayarak daha sonra Güney Çin Denizi ve ardından Hint Okyanusu, Akdeniz ve Avrupa'ya kadar uzanan bir hattı içermektedir. Projenin esasından birinci hedefi Süveyş Kanalı ve Akdeniz üzerinden Avrupa'dır; ancak Cibuti, Kenya, Madagaskar, Mozambik ve Tanzanya gibi çeşitli Doğu Afrika ülkelerine de kapsamı planlanmaktadır. Bu durumun gelişmekte olan Afrika ile Asya ekonomileri arasında ticari bağ oluşturma fırsatları sunması beklenmektedir (Blanchard ve Flint, 2017, s. 226). Projeyi sadece deniz bağlantısı kurmak amacıyla limanların geliştirilmesi veya inşa edilmesinden ibaret değildir. Nitekim bu proje havaalanları, köprüler, otoyollar, yüksek hızlı demiryolları, limanlar ve yerel bağlantı yolları gibi büyük miktarda bağlantı altyapısını da içermektedir. Çin açısından bakıldığında deniz ipek yolu bağlantısı olan ülkelerdeki pazar payını geliştirme, hammadde kaynaklarına erişim, bölge ülkeleri üzerinde politik etki alanı yaratması açısından önem arz etmektedir (Blanchard, 2019, s. 3).

Şekil 7. 21 yy. Modern Deniz İpekyolu Güzergâhı (Silk Road Briefing, 2018)

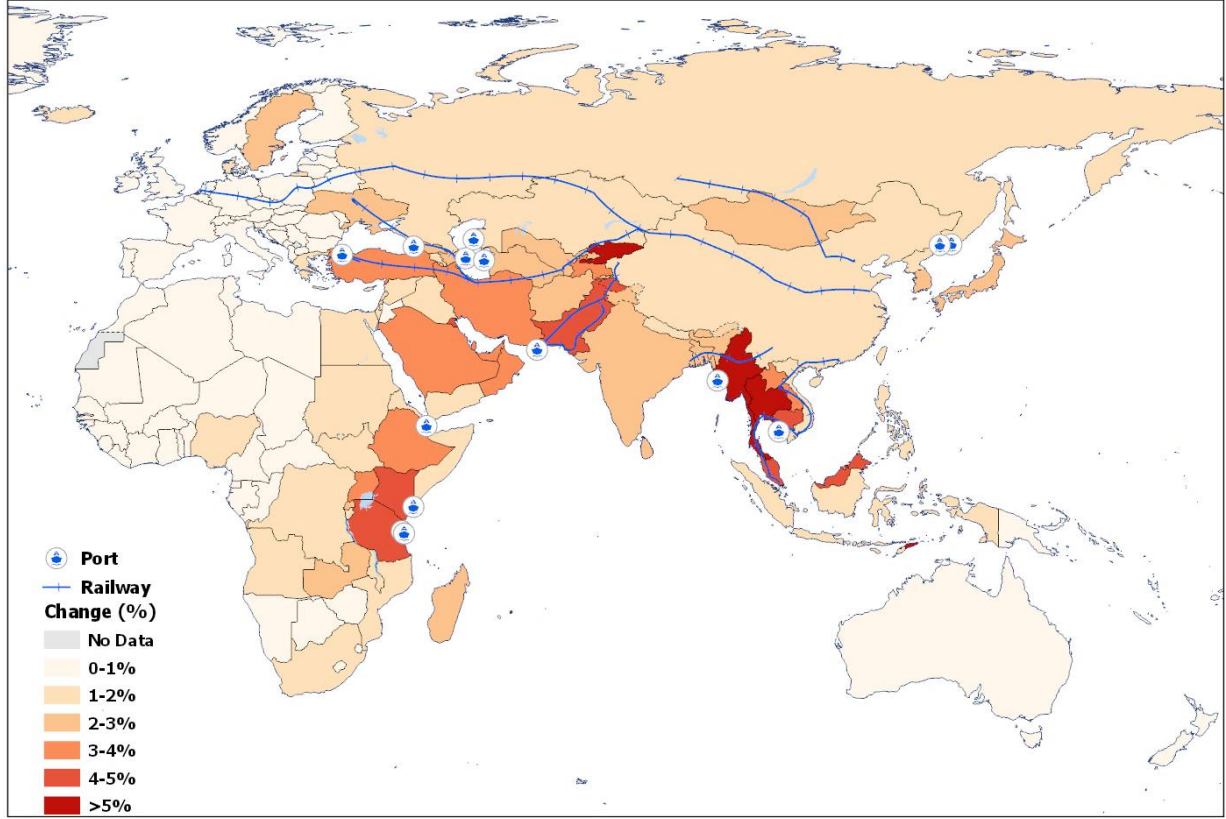
4. ÇİN'İN KÜRESEL TEK KUŞAK TEK YOL GİRİŞİMİNDE TÜRKİYE'NİN KONUMU

Küreselleşme ile birlikte dünya ekonomisinde daha fazla paya sahip olan ve yakın gelecekte mevcut büyüme hızını koruması durumundan dünyanın en büyük ekonomisi olması beklenen Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Girişimi fikri bölge ülkeleri açısından büyük fırsatlar sunmaktadır. Bu çalışmada sözlü ve yazılı kaynaklar kullanılarak projenin Türkiye'ye sunduğu fırsatların ve mevcut durumun ortaya konulması amaçlanmıştır.

Türkiye bu projenin "Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru" olarak da isimlendirilen Orta Koridor kısmında yer almaktadır. Bu koridorun hayata geçmesi için 8 trilyon dolarlık bir yatırım yapılması planlanmaktadır. Bu yatırımın 40 milyar doları ulaşım altyapısı için kullanılması düşünülmektedir (Esmer, 2017). Proje açısından jeopolitik önemi sebebiyle Türkiye oldukça stratejik bir konuma sahiptir. Projenin hayata geçmesi amacıyla Türkiye ile Çin arasında yapılan "İpek Yolu Ekonomi Kuşağının 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı" ve "Türkiye-Çin Demiryolu Alanındaki İşbirliği Anlaşma Tasarısı" TBMM onayından geçmiş bulunmaktadır. Böylece Türkiye Asya ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasında Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında taşınacak yükler için kritik bir role sahip olarak transit geçiş ülkesi olma yolunda önemli bir adım atmıştır.

Lojistik maliyetler ürünlerin satış fiyatına önemli ölçüde de etki eden bir unsurdur. Günümüzde lojistik maliyetlerini düşürmüş olan ülkelerin küresel pazarlarda daha avantajlı bir konumda olduğu görülmektedir. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi kapsamında ülkeler kendi ulaştırma altyapılarını geliştireceğinden ticaret maliyetleri de önemli ölçüde azalacaktır. Bu durum ülkelerin rekabet gücünü geliştirecektir. Şekil 8'de ülke başına ticaret maliyetlerinin ortalama tahmini düşüşü görülmektedir. Yapılan çalışmada Türkiye'nin maliyetlerinin %3 ile %4 arasında bir düşüş sağlanacağı görülmektedir.

Şekil 8. Ülke Başına Ticaret Maliyetlerinin Ortalama Düşüşü (Soyres vd., 2018)



Türkiye, Asya ülkeleri ile arasındaki siyasal, ekonomik ve sosyal bağların geliştirilmesi fırsatı tanıyan bu proje Türkiye açısından büyük önem arz etmektedir. Türkiye'nin İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkeler ile çok uzun geçmişe dayanan tarihi bağları bulunmaktadır. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi hayata geçtiğinde Orta Asya'da bulunan Türki Cumhuriyetlere olan taşımalar demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve sınır geçiş işlemlerinin basitleştirilmesi ile daha kolay, hızlı ve verimli olacaktır. Bu sayede bölge ülkeleri ile olan ticaret gelişecek ve bu durum ikili ilişkilerin daha da canlanmasına da yardımcı olacaktır (Durdular, 2018, s. 91).

Türkiye son yıllarda Avrupa Birliği ülkeleri ile olan ilişkilerinde inişli çıkışlı bir dönem yaşamaktadır. Bu ülkelerle yaşanan siyasi krizler Türkiye'yi uluslararası politikada kendine yeni politik ve ekonomik ortaklar bulma arayışına soktuğu düşünülmektedir (Oruç, 2019). Bu açıdan bakıldığında dünyanın en büyük ekonomik gücü olma yolunda ilerleyen Çin ile sağlam temelli ilişkiler kurmak bölgedeki güç dengesini değiştirme potansiyeline sahiptir. Çin'de üretilen ürünlerin Avrupa'ya ya da tam aksi istikamette Avrupa'da üretilen ürünlerin Çin'e taşınmasında Türkiye'nin jeopolitik önemi oldukça yüksektir. Her iki yönde de yapılacak taşımalarda mesafenin önemli bir kısmı Türkiye üzerinden geçecektir. Transit geçiş ülkesi olma durumu Türkiye'ye Avrupa Birliği ve diğer İpek Yolu ülkeleri arasında olan siyasi ilişkilerinde kullanabileceği bir avantaj sağlayacaktır (Ayan, 2016, s. 23).

Son dönemlerde Türkiye ulaşım alanında sadece ülke için değil bölgesel anlamda da çok büyük öneme sahip altyapı projelerine imza atmıştır. Demir İpek Yolu'nun önemli bir ayağını olan Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü projeleri tamamlanarak hizmete açılmıştır. Bu iki proje sayesinde Çin-Avrupa demiryolu hattında önemli bir altyapı engeli ortadan kalkmış bulunmaktadır. Asya-Avrupa demiryolu taşımacılığında yüklerin İstanbul boğazından feribot kullanarak geçirilmesi oldukça yüksek bir ilave maliyete ve zaman kayıplarına

sebebiyet vermekteydi. Tamamlanan bu iki proje ile (Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü) kesintisiz taşımacılık imkânı sağlanmıştır. Bu durum hiç şüphesiz taşıma süresinin ve ücretlerinin düşürülmesine önemli katkı sağlayacaktır. Maliyetlerin önemli ölçüde düşürülmüş olması bu koridorun daha fazla tercih edilmesini sağlayacaktır. Hiç şüphesiz sadece Türkiye'nin altyapısının iyileştirmesi tek başına yeterli değildir. Özellikle Orta Asya ülkelerinin geniş coğrafyaya yayılmaları daha fazla kaynak yaratmalarını gerektirmektedir. Ekonomik bakımdan bu ülkelerin çok gelişmiş olmamaları Türkiye'nin bulunduğu koridorun tercih edilmesinde bir risk oluşturmaktadır.

Demir İpek yolu kapsamında Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin hayata geçmesiyle Çin'den yüklenen vagonlar önce Kazakistan, buradan Türkmenistan üzerinden Hazar denizinin feribot ile geçmesiyle Bakü Alat Limanına, daha sonrada Gürcistan ve Türkiye güzergâhını kullanarak Avrupa'ya taşınması düşünülmektedir. Orta koridorda yer alan Türkiye üzerinden ürünlerin Avrupa'ya taşınacak olmasıyla Rusya bölgede bypass edilecek ve bu durumda taşıma mesafesi önemli ölçüde azalacaktır. Böylece Çin taşımacılık konusunda alternatif güzergâhlar oluşturmak suretiyle kendini bu konuda güvence altına almış olacaktır. Bu durum Türkiye'yi proje katılan ülkeler arasında daha kilit bir noktaya taşımaktadır (Dal, 2017).

Üretim fazlası sorununu çözmek için Çin, Avrupa'da henüz ticari ilişkilerin gelişmediği ülkelere ürünlerini ulaştırmak ve ilişkilerini canlandırmak durumundadır. Bu hedefin bir ayağını da Türkiye oluşturmaktadır. Bu bağlamda hayata geçirilmeye çalışılan bu kıtalararası projede önemli psikolojik bir eşik aşılmış durumdadır. Çin'in Xi kentinden yola çıkan Çin Demiryolu Ekspresine ait 42 vagonluk yük treni Marmaray'dan geçip ilk Çin-Avrupa demiryolu seferini gerçekleştirerek Prag'a ulaşmış ve tarihe geçmiştir. Güzergâh dâhilinden iki kıta, on ülke, iki deniz geçmek suretiyle toplamda 11.483 km yol geçilmiştir (Turhan, 2019). Böylece Çin menşeli ürünler demiryolu ile Avrupa pazarına daha kısa sürede ulaştırılmıştır.

Bu proje Türkiye açısından oldukça cazip fırsatlar sunmakta olsa bile bir takım rakip projeler Türkiye'nin transit ülke olma hedefini tehdit etmektedir. Gürcistan Anaklia Liman Projesini hayata geçirerek Tek Kuşak Tek Yol Girişimi'nin önemli bir bileşeni olmayı hedeflemektedir.

Şekil 9. Anaklia Limanı Olası Güzergâhları



Anaklia Limanı Ermenistan, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Tacikistan olmak üzere denize çıkışı olmayan ülkeler için ticaret yolları açarak Kafkasya ve Orta Asya'yı yeniden canlandırmayı hedeflemektedir. Yaklaşık 2,5 milyar dolarlık proje ile derin deniz limanı yapılmak suretiyle Anaklia limanına gelen yükler feribota yüklenerek Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna limanlarına ulaşacak ve

buradan Avrupa ülkelerine devam edecektir. Böylece Çin Avrupa ülkelerine alternatif bir deniz güzergâhı oluşturmuş olacaktır (Dünya Bülteni, 2017). Anaklia Liman Projesi'ne Türkiye açısından baktığımızda Çin'den gelen yüklerin Türkiye'ye uğramadan Avrupa'ya taşınması mümkün kılınmaktadır. Bu durumda Türkiye Tek Kuşak Tek Yol projesinden bypass edilmiş olacaktır.

Tek Kuşak Tek Yol Girişimi'nde Türkiye'nin konumunu tehdit eden bir diğer önemli rakip proje de Yunanistan Pire Limanı Projesi'dir. Pire Limanı projesi ile Çin'in ihracat ettiği ürünlerin demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla Almanya, Macaristan ve Avusturya'ya 7-11 gün arasında ulaştırılması beklenmektedir (Işıkoğlu, 2019). Deniz İpek Yolu'nun bir parçası olması dolayısıyla bu proje önemli bir maliyet avantajı yaratma potansiyeli taşımaktadır. Deniz yolu ile Pire Limanına kadar gelecek olan ürünler buradan Avrupa ülkelerine taşınacak ve bu sayede kombine taşımacılığın sağladığı maliyet avantajı oluşturulacaktır.

Şekil 10. Pire Limanı Olası Güzergâhı (OBOR Europe, 2018)



Çin bu projeye oldukça önem vermektedir. Nitekim Çin'in en büyük denizcilik firmalarından COSSO, Pire Limanı'nı 35 yıllığına Yunanistan'dan kiralamış bulunmaktadır. Türkiye açısından bu projenin önemi Çinlilerin, Pire Limanı'nı taşıma ve stoklama sahası olarak kullanmak suretiyle Türkiye'nin Avrupa'ya olan yakınlık avantajını ortadan kaldıracak olmasıdır (UTIKAD, 2019).

Türkiye açısından Tek Kuşak Tek Yol Girişimi büyük fayda yaratacak gibi görünse de Çin ile olan bir takım siyasi sorunlar projeyi tehdit etmektedir. Çin'e bağlı Uygur Özerk Bölgesinde yaşayan halklar ile Türkiye, tarihi ve kültürel bakımdan akrabalık bağlarına sahiptir. Son dönemlerde bu bölgede yaşanan sorunlar iki ülke arasında görüş ayrılıkları yaşamasına neden olmaktadır. Çin'in bölgede uyguladığı baskı ve insan hakları ihlalleri iki ülkeyi zaman zaman karşı karşıya getirmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada Tek Kuşak Tek Yol girişiminin Türkiye açısından değerlendirilmesi yapılmıştır. Türkiye üç kıta arasında hızlı ve kesintisiz ticaret hedefi olan projenin oldukça önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Son yıllarda tamamladığı alt yapı alanındaki yatırımlar sayesinde Türkiye, bu konumunu daha da sağlamlaştırmıştır. Bunun yanı sıra Asya ile Avrupa arasında uzanan bir köprü olmasından kaynaklanan jeopolitik önem, Türkiye'nin transit ülke olmasını zorunlu kılmaktadır. Son yıllarda AB ile yaşanan sorunlar Çin ile olan ilişkilerin geliştirilmesinde itici bir güç olmaktadır

Türkiye'nin jeopolitik önemi oldukça yüksek olsa da bazı rakip projeler bu önemi tehdit etmektedir. Gürcistan'ın Anaklia Limanından yükleri feribotla Avrupa'ya ulaştırmayı amaçlaması, Yunanistan'ın Pire Limanını kullanarak karayolu ve demiryolu ile yükleri Avrupa'ya taşımayı hedeflemesi Türkiye'nin transit geçiş ülkesi olma hedefini tehdit etmektedir. Bunun dışında Uygur Özerk Bölgesinde yaşanan problemler Çin ile Türkiye'nin siyasi alanda zaman zaman karşı karşıya gelmesine sebep olmaktadır.

Taşımacılık uluslararası ticaret en önemli parçalarından biridir. Modern İpek Yolunun, tıpkı eski zamanlarda olduğu gibi bölge ülkelerinin gelişmesinde, refah düzeylerinin artmasında ve bölgesel ilişkilerin canlanmasında bir fırsat olarak görülmektedir. Her ne kadar karşılıklı kazanç sağlama vizyonu taşısa da proje, bazı araştırmacılar tarafından Çin'in ülkeler üzerinde siyasi ve ekonomik etki alanı yaratma çalışması olarak görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye tek taraflı olarak Çin'e bağımlı olma hususunda dikkatli hareket etmelidir.

KAYNAKÇA

- Acar, A. (15 Mayıs 2017). Tek Kuşak, Tek Yol Projesine bir de bu açıdan bakalım. Erişim 01 Ocak 2020, <http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/prof-dr-avni-zafer-acar/tek-kusak-tek-yol-projesine-bir-de-bu-acidan-bakalim/39/>
- Akyener, O. (2017). The New Silk Road, Global Dynamics&Energy. Turkish Journal of Energy Policy, 2(5), 47-66.
- Anadolu Ajansı. (05 Eylül 2017). Ülke Profilleri: Çin Halk Cumhuriyeti. Erişim 22 Temmuz 2019, <https://www.aa.com.tr/tr/ulke-profilleri/cin-halk-cumhuriyeti/901507>
- Ayan, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans Avrasya Güvenlik Sistemleri. Tarih ve Gelecek Dergisi, 2(3), 9-24.
- Baffa, C. (25 Ekim 2013). Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam. Erişim 26 Kasım 2019, <https://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>
- Blanchard, J.-M. (2019). Problematic Prognostications about China's Maritime Silk Road Initiative (MSRI): Lessons from Africa and the Middle East. Journal of Contemporary China, 1-16.
- Blanchard, J.-M., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. Geopolitics, 22(2), 223-245.

- china.org. (19 Nisan 2017). China-Central Asia-West Asia Economic Corridor. Erişim 25 Kasım 2019, http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651859.htm
- Çakan, V. (2017). ÜLKE TANITIMI: Geçmişten günümüze Çin. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 111-130.
- Çin Dış İşleri Bakanlığı. (17 Eylül 2013). President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. Erişim 29 Ağustos 2019, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml
- Dal, E. P. (09 Kasım 2017). 'Kuşak ve Yol' projesi, Çin'in yeni vizyonu ve Türkiye. Erişim 28 Kasım 2019, Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/-kusak-ve-yol-projesi-cin-in-yeni-vizyonu-ve-turkiye/960778>
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202.
- Deniz, Y. (2014). Çin'in Ekonomik Dönüşümü ve Üçüncü Dünya. *Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, 4(1), 64-80.
- Dış İşleri Bakanlığı. (2019). Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri. Erişim 20 Temmuz 2019, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa>
- Durdular, A. (2018). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdlere*, 53(1), 117-144.
- Dünya Bülteni. (25 Aralık 2017). Gürcistan'da Anaklia Derin Deniz Limanı'nın temeli atıldı. Erişim 01 Ocak 2020, <https://www.dunyabulteni.net/kafkaslar/gurcistanda-anaklia-derin-deniz-limaninin-temeli-atildi-h414068.html>
- Esmer, S. (15 Şubat 2017). Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) Projesinde Türkiye'nin Önemi. Erişim 20 Eylül 2019, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14489/bir-kusak-bir-yol-one-belt-one-road-projesinde-turkiye%E2%80%99nin-onemi>
- He, L. (15 Temmuz 2019). China's economic growth slumps to lowest in 27 years as the trade war hits. Erişim 01 Ağustos 2019, <https://edition.cnn.com/2019/07/15/economy/china-gdp-growth/index.html>
- Hunt, A. (2017). China's rise: Wielding soft power in a realist world. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, The University of South Dakota.
- IRU. (05 Ağustos 2017). TIR and the facilitation of unimpeded trade for China. Erişim 01 Eylül 2019, <https://www.iru.org/system/files/uibe-report-final-en.pdf>
- İsayev, E., & Özdemir, M. (2011). Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası. *Zeitschrift für die Welt der Türken*, 3(1), 111-120.
- Işıkoğlu, N. (17 Mayıs 2019). OBOR Pojesi ve Türkiye. Erişim 28 Kasım 2019, <http://nukhetisikoglu.blogspot.com/2019/05/obor-projesi-ve-turkiye.html>

- Li, W., & Jin, D. (2018). On the design of financial products along OBOR. *The Journal of Finance and Data Science*, 4(2), 55-70.
- Nurmuhammedov, N. (2017). China-Pakistan Economic Corridor and Its Geostrategic Importance In Terms of Belt And Road Initiative. *Afro Eurasian Studies Journal*, 6(1), 34-64.
- OBOR Europe. (09 Nisan 2018). Greece officially joins the BRI. Erişim 12 Ocak 2020, <https://www.oboreurope.com/en/greece-bri/>
- OBOR Europe. (2019). The new Silk Road corridors. Erişim 26 Kasım 2019, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>
- Oceans, W. (15 Mart 2018). Map of the Silk Road Routes. Erişim 22 Ağustos 2019, <https://www.ancient.eu/image/8327/>
- Oruç, M. (08 Kasım 2019). Yüzyılın Projesi: İpek Yolu. Erişim 29 Kasım 2019, <https://www.star.com.tr/cumartesi/yuzyilin-projesi-ipek-yolu-haber-1492388/>
- Parliament of Australia. (2019). China's 'One Belt, One Road' initiative. Erişim 19 Aralık 2019, https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/BriefingBook45p/ChinasRoad
- Rapoza, K. (26 Nisan 2019). Morningstar: China's Growth Will Shrink To 3.25%. Erişim 31 Temmuz 2019, <https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2019/04/26/morningstar-chinas-growth-will-shrink-to-3-25/#8fcf68437cdd>
- Ruquan, L. (2016). "One Belt, One Road": China and the "Oil Roads". *China Oil & Gas*, 23(3), 7-12.
- Silk Road Briefing. (27 Kasım 2018). China's Soft Development Strategy for the Belt and Road Initiative. Erişim 25 Kasım 2019, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/11/27/chinas-soft-development-strategy-belt-road-initiative/>
- Smith, N. (18 Aralık 2018). Get Used to It, America: We're No Longer No. 1. Erişim 31 Temmuz 2019, Bloomberg Opinion: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2018-12-18/china-as-no-1-economy-to-reap-benefits-that-once-flowed-to-u-s>
- Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (15 Ekim 2018). How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?. Erişim 10 Ocak 2020, <http://documents.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/How-Much-Will-the-Belt-and-Road-Initiative-Reduce-Trade-Costs>
- Standard Chartered. (03 Ocak 2019). One masterplan. Six corridor. Erişim 25 Kasım 2019, <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/>
- Taldybayeva, D. (2019). Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri. *Akhmet Yassawi Üniversitesi ERI Haftalık Bülten*, (195).
- The World Bank. (29 Mart 2018). Belt and Road Initiative. Erişim 01 Eylül 2019, <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>
- The World Bank. (2019). DataBank World Development Indicators. Erişim 25 Ağustos 2019, <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&country=CHN#>

- Turhan, C. (07 Kasım 2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin İlk Transit Treni Avrupa'ya Uğurlandı. Erişim 28 Kasım 2019, TCDD Taşımacılık Web Sitesi: <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/355/>
- TÜİK. (2019). Dış Ticaret İstatistikleri Veri Tabanı. Erişim 22 Ağustos 2019, <http://rapory.tuik.gov.tr/23-07-2019-22:06:25-111556329536333078522835699.html?>
- UTIKAD. (2019). Çin'in Pire Limanı Atağı lojistik sektörünü Nasıl Etkileyecek?. Erişim 04 Ocak 2020, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/6317/cinin-pire-limani-atagi-lojistik-sektorunu-nasil-etkileyecek->
- Wike, R., & Parker, B. (24 Eylül 2015). Corruption, pollution, inequality are top concerns in China. Erişim 22 Ağustos 2019, <https://www.pewresearch.org/global/2015/09/24/corruption-pollution-inequality-are-top-concerns-in-china/>
- World Bank Group. (2019). Belt And Road Economics: Opportunities and risks of transport corridors. Erişim 01 Eylül 2019, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/9781464813924.pdf>