

## YENİ İPEK YOLU'NUN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ

### ÖZ

İpek yolu tarih boyunca dünyanın iki uç noktası arasında kültürlerin, malların ve hizmetlerin taşındığı tarihi bir yol olmuştur. Ulaşımındaki yetersizliklerden dolayı Çin 2013 yılında Yeni İpek Yolu projesini ortaya atmıştır. Orta koridorda yer alan Türkiye jeopolitik konumu gereği Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bir köprü konumuna sahip olmuştur. Geçiş güzergahında olması nedeniyle kara yolu, demir yolu ve boru hatları yatırımları Türkiye de yoğunlaşmıştır. Yatırımların çoğunluğu yabancı yatırımcılar tarafından karşılanması öngörülmüş böylece Türkiye ekonomisinde bir canlılık sağlaması amaçlanmıştır. Küreselleşen dünyada Türkiye de bu projeye katılımıyla yerini almıştır. Çalışmada proje kapsamında Türkiye etkilerinin fazla olacağı düşünülen dış ticaret, taşımacılık ve turizme katkıları incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Yeni ipek yolu, Kemer Yol, Orta koridor, Alt yapı yatırımları.

### Kaynak Göster (APA):

YILMAZ, Z., ERDEM, C., VE KAYA, K. (2019). YENİ İPEK YOLU'NUN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ. Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, 5 (9) , 198-214.



**ZEKİ YILMAZ**

zeki.yilmaz@dpu.edu.tr

**Orcid: 0000-0001-2345-6789**

**CIHAT ERDEM**

cihat3414@gmail.com

**Orcid: 0000- 0002-0846-557X**

**KÜBRA KAYA**

kbkaya310@gmail.com

**Orcid: 0000- 0003-3586-395X**

*Araştırma Makalesi*

**Başvuru Tarihi: 25.11.2019**

**Kabul Tarihi: 25.12. 2019**

## THE EFFECT OF THE NEW SILK ROAD ON THE TURKISH ECONOMY

### ABSTRACT

*Throughout history, the Silk Road has been a historic way in which cultures, goods and services have been transported between the two extremes of the world. Duet lack of Transportation, China introduced the New Silk Road project in 2013. Turkey, located in the Middle Corridor, has been a bridge connecting Asia and Europe due to its geo political position. Due to its location on the transit route, investments in land routes, railways and pipelines are concentrated in Turkey. The majority of the investments were expected to be met by foreign investors, thus providing a boost to the Turkish economy. Turkey has also taken its place in the globalized world with its participation in this project. In this study, the contribution of Turkey to foreign trade, transportation and tourism, which is thought to have a greater impact, was examined.*

**Keywords:** *New Silk Road, Belt Road, Central Corridor, infrastructure investment.*



**ZEKI YILMAZ**

*zeki.yilmaz@dpu.edu.tr*

**Orcid: 0000-0001-2345-6789**

**CIHAT ERDEM**

*cihat3414@gmail.com*

**Orcid: 0000- 0002-0846-557X**

**KÜBRA KAYA**

*kbkaya310@gmail.com*

**Orcid: 0000- 0003-3586-395X**

**Research Article**

Cite (APA):

YILMAZ, Z., ERDEM, C., VE KAYA, K. (2019). YENİ İPEK YOLU'NUN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ. Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, 5 (9) , 198-214.

**Date Received: 25.11.2019**

**Date Accepted: 25.12.2019**

## İPEK YOLUNUN TARİHİ

İpek yolu, tarihinin en eski çağlarından itibaren birçok milletlerin ve devletlerin sosyal, siyasi, kültürel ve en fazlada ekonomik hayatında önemli bir yer tutmuş, bilgilerin, fikirlerin, kültürlerin, inançların ve dinlerin etkileşimini sağlayan ana güzergâhdır. Önemini çağlar boyunca da devam ettirmiş olan bir yoldur. Milletlerarası ilişkilerde hatırı sayılır bir yeri olan Asya'nın en eski askeri ve ticari ulaşım yolu olan ipek yolu adını, Çin'den batı ülkelerine gönderilen ipeğin bu yoldan sevk edilmesinden dolayı almıştır. En eski ve en uzun ticaret yolu olan İpek yolu, İlk ve Orta Çağlar boyu Asya'nın orta kuşağında doğuda Kuzey Çin ile batı da Akdeniz ve Kızıldeniz limanları arasında, Türkistan ve yakın doğudan geçen pek çok ülkeyi ve bölgeyi birbirine bağlamıştır. Avrupa ve Kuzey Afrika ülkelerine ihraç edilen ipeğin üstünlüğünden dolayı 'İpek Yolu' ismini almıştır (BEDİRHAN, 1994, s. 1)

İpek Yolu, Çin'i M.Ö. 206'dan M. Ö. 220'ye kadar yöneten Han Hanedanlığı Uzak Doğu ve Avrupa arasında resmi olarak ticarete açmıştır, ancak bu güzergâhlar boyunca mal ve hizmetlerin taşınması daha da eskiye dayanmaktadır. İpek Yolu, Susa'yı (İran) 1600 mil batıda Sardis'e (Akdeniz'e yakın bir bölge) bağlayan Kraliyet Yolu, Achaemenid İmparatorluğu sırasında Pers hükümdarı I.Darius tarafından yaklaşık 300 yıl önce kurulmuştur (History.com, 2017)

İpek yolu üzerinde batıdan doğuya taşınan mallar;

- Atlar, Eyerler, Asma ve üzüm, Köpekler ve diğer hayvanlar hem egzotik hem de evcil, Hayvan kürkleri ve derileri, Bal, Meyve, Züccaciye, Yünlü battaniyeler, kilimler, halılar, Tekstiller, Altın ve gümüş, Develer, Köleler, Silahlar ve zırh

Doğudan batıya taşınan mallar;

- Boyalar, Değerli taşlar, Çin (tabaklar, kâseler, bardaklar, vazolar), Porselen, Baharatlar (tarçın ve zencefil gibi), Bronz ve altın eserler, Tıp, Parfüm, Fildişi, Pirinç, Kâğıt, Barut, İpek, Çay

Anadolu'yu diğer İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhlardan ayıran en önemli özelliği kavşak noktada olmasıdır. Doğu da kervan yollarından yola çıkan mallar buradan gemilere yüklenecek Batı'ya aktarılmaktadır. Bu coğrafya Doğu için karayollarının son noktası Batı içinse başlangıç noktası olma özelliğindedir (CAMGÖZ & İSTANBULLU DİNÇER, t.y.)

## MODERN İPEK YOLU

"İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" ile "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" Projesi (Kuşak-Yol Projesi), Çin'in küresel stratejisinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Çin cumhurbaşkanı XiJimping Eylül 2013'te İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı ortaklaşa kurma girişimini açıklamıştır. Kazakistan ve Endonezya ziyaretinde kara yolu ve deniz yolunu açıklamıştır. Bu proje dünya nüfusunun %65'ini ve 68 ülkeyi ayrıca 4.4 milyar insanı kapsamaktadır. Proje ekonomik güç olarak 21 trilyon dolar ilave katma değer sunmakla birlikte dünya ekonomisinin %29'unu içermektedir. (ÇALIŞKAN, 2018)

### Projenin Amacı

Garanti Bankası Şangay temsilcisi Noyan Rona'nın konuşmasında dünya ekonomisindeki globalleşme ve çok kutupluluk, kültürel çeşitlilik, toplumsal enformasyonun gelişimine paralel olarak bölgesel işbirliğini güçlendirmek ve geliştirmek ekonomik faaliyetlerin özgür ve daha düzenli yürütülmesini sağlamak kaynakların yüksek verimlilik ile paylaşımı ve pazarın derinleşmesi entegrasyonu ile güzergâh üzerindeki ülkelerin ekonomik kalkınmışlık farklılıklarını giderilmesi çalışması Çin'in 2015 yılındaki eylem planında belirtilmiştir (RONA, 2017).

## Projenin İlkeleri

2013 yılında ortaya atılan Yeni İpek Yolu projesinin ilkeleri; “*Parasal dolaşımın arttırılması, Karayolu bağlantılarını geliştirme, Engelsiz ticareti teşvik etmek, Politika iletişimini hızlandırmak, İnsanlar ve toplumlar arasındaki anlayışı arttırmak*” olarak ifade edilmiştir (Dünya Ekonomik Forumu, 2019).

## Stratejik İlkeler

Yeni İpek Yolu projesinin stratejik ilkeleri; “*Barış içinde yaşamak, İç işlerine karışmamak, Karşılıklı sınırlara saygı göstermek, İş birliğine açık olmak, Uyumlu ve kucaklayıcı olmak, Her ülkenin kendi seçtiği kalkınma, yol ve yöntemlerine saygı göstermek, İş birliğine ve pazar ekonomisi koşullarına ve kurallarına saygı göstermek*” şeklinde ifade edilmiştir (RONA, 2017).

## Projenin Ortaya Çıkış Nedenleri

Yeni ipek yolu projesinin ortaya çıkış nedenleri; Çin ekonomisinin yavaşlaması, Üretim fazlası, Çin’in klasik ticaret ortakları, Çin içindeki bölgesel gelişmişlik farklılıkları iç neden olarak görülmekte, ABD’nin Asya’ya (Doğu Asya) dönüşü ve Çin’in dış politika dengesizlikleri de dış nedenler olarak görülmektedir (ERGÜNSU, 2017).

## Projesinin Finansmanı

2013 yılında ortaya çıkan dünya ekonomisinin üçte biri büyüklüğünde, BM’ye göre dünyada egemen olan 192 ülkenin 68 tanesini kapsayan projenin finansmanı 2014 yılı sonrası kurulan bankalar tarafından sağlanmaktadır.

**İpek Yolu Fonu (SRF):** Aralık 2014’te Pekin de kurulmuştur. 40 milyar dolarlık sermayeye sahiptir.

**Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB):** Pekin merkezli olup Ocak 2016’da faaliyete geçmiştir. Türkiye kurucu üyelerinden birisidir. 100 milyar dolarlık sermayeye sahiptir.

**Yeni Kalkınma Bankası (NDB):** 2014’te BRICS ülkelerince (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) kurulmuştur. 100 milyar dolarlık sermaye ile donatılmıştır (BARİSİTZ & RADZYNER, 2017).

## Projenin Kapsamı

Eski ticaret ağı ve 21. Yy. Deniz İpek Yolu her iki ağ ile birlikte Yeni İpek Yolu’nu oluşturmuştur (BARİSİTZ & RADZYNER, 2017). Temelde Asya, Afrika ve Avrupa’yı birbirine bağlamayı hedefleyen “*Kuşak-Yol*” girişimi, kara ve demir yolları, limanlar ve enerji nakil hatlarını içeren milyarlarca dolarlık alt yapı yatırım projelerini kapsamaktadır (BAG, 2018).

## Kara Yolu Kuşağı (SREB)

Dünya karayolu istatistiklerine göre ilk sırayı AB alırken, ülke bazında ABD, Hindistan, Çin ilk üçte yer almaktadır (ALKAN, URHAN, ÖZÇELİK, ÖZKAN, ABDULLAZADA, & AKSOY, 2018, s. 8-41). Çin’in Xian şehrinde başlayacak olan modern ipek yolunun kara bağlantısının Moğolistan ve Kazakistan’dan geçerek Rusya ve İran kollarından ayrılarak Avrupa’ya ulaşması öngörülmektedir (BEŞER & ÜNAL, 2018). Üç ana hattan oluşan kara yolunda, birinci hat, Orta Asya ülkelerinden ve Rusya’dan geçerek Çin Halk Cumhuriyeti’ni Avrupa’ya bağlamaktadır. İkinci hat ise Orta Asya ve Batı Asya ülkelerinin üzerinden Çin Halk Cumhuriyeti’ni Körfez bölgesini Akdeniz bölgesine bağlamaktadır. Üçüncü hat ise Çin Halk Cumhuriyeti’nden Doğu Asya, Güney Asya’dan Hint Okyanusu’na geçmektedir (KARIMI, 2018, s. 61); (الدولية التجارة خيوط ومد الحرير طريق) (İpek Yolu ve Uluslararası Ticaret ), 2016)

Yeni İpek Yolu'nda yer alan koridorlar;

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (Kazakistan, Rusya, Belerus ve Polonya'dan Avrupa'ya giden demir yoludur. )
- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru,
- Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru; Bu yol, Arap yarımadası, Türkiye ve İran'dan Sincan'a kadar petrol ve doğal gaz için önemli bir kapı olarak öngörülüyor.
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, ( Askeri amaçlı kullanılan liman )
- Bangladeş –Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, (Hindistan ve Çin arasındaki güvensizlik sorunu nedeniyle yavaş ilerleyen koridordur. )

• Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, (Vietnam, Tayland, Kamboçya, Malezya ve Myanmar'dan oluşan ekonomik koridordur.) (OECD BUSINESS AND FINANCE OUTLOOK, 2018)

Türkiye'de Adapazarı, Adıyaman, Aksaray, Amasya, Ankara, Bilecik, Bursa, Denizli, Diyarbakır, Erzurum, Gümüşhane, Isparta, İznik, Kahramanmaraş, Kastamonu, Kayseri, Konya, Malatya, Mardin, Nevşehir, Tokat gibi illerden geçmektedir.

### **Deniz Yolu Kuşağı (MSR)**

Girişimin deniz bağlantıları Güney Çin Denizi'nden Endonezya'ya ve Hint Okyanusu'na, oradan Kenya'ya, Kızıldeniz'i geçerek Akdeniz'e ve dolayısıyla Avrupa'ya ulaşmaktadır (BEŞER & ÜNAL, 2018). İki ana hat olan Deniz İpek yolu ise, Çin Halk Cumhuriyeti'nin kıyı limanlarından başlayarak Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na ulaşmaktadır ve oranda da Avrupa sahillerinde bitmektedir. İkinci hat ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin limanlarını, Pasifik Okyanusu'nun güneyine bağlamaktadır. (KARIMI, 2018, s. 61).

Yeni İpek Yolu'nda deniz koridoru;

- Çin –Myanmar-Hint okyanusu-Ortadoğu
- Çin- Güney Çin deniz –Hint okyanusu-Orta Doğu veya Çin-Güney Çin denizi-Hint okyanusu – Kızıldeniz-Avrupa
- Çin-Güney Çin denizi-Hint okyanusu-Doğu Afrika (BARİSİTZ & RADZYNER, 2017)

Projede deniz yolu güzergâhında Türkiye bulunmamasıyla birlikte olması yönünde çabalar sürmektedir. Deniz güzergâhı Türkiye üzerinden geçmesi hainde ise muhtemel durakları Mersin, Antalya (Alanya), İzmit, İstanbul, Zonguldak, Trabzon limanları olabilecektir (Türkiye Ekonomik Yükseliş Projesi, 2015).

### **Demir Yolu Kuşağı (Realroads)**

Londra ve Pekin'i birbirine bağlaması beklenen projedir. Dünyada en uzun demiryolu ağına sahip olan 228 bin km ile ilk sırayı ABD alırken, Rusya, Çin ve Hindistan sırasıyla takip etmektedir. Türkiye en uzun demir yolu ağına sahip ilk 30 ülke içerisinde girmektedir. Türkiye ayağında Kars-Ardahan güzergâhı bitmiştir. Hala devam eden projeler bulunmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesi sadece Türkiye için değil Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkeler için de önemlidir. Aynı şekilde bu güzergâh Avrupa ülkeleri için de önemlidir. Hattın işlemeye başlaması ile 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük kapasitesine sahip olacağı 2034 yılı için bu oranın 3 milyon yolcu ve 17 milyon

ton yük kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. Doğu Çin-Kazakistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan'dan Bakü-Tiflis'i izleyecektir Kars'ın ağa bağlanması ile Poti Limanı'na gitmek yerine Türkiye'ye gelmesi gerekecektir. TRACECA projesi kapsamında yürütülen "İpek Rüzgârı" Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları 2 projesinde Çin sınırından başlayıp Kazakistan, Gürcistan, Azerbaycan, Türkiye ile Avrupa arasında son bulacak olan blok tren projesi başlatılmıştır. (ALKAN, URHAN, ÖZÇELİK, ÖZKAN, ABDULLAZADA, & AKSOY, 2018, s. 6)

Ulaştırma bakanı Mehmet Cahit Turhan "Ankara-Sivas YHT Projesi, yılsonunda altyapı ve üstyapı çalışmalarını tamamlayarak 2019 yılı içinde de deneme sürüşlerine başlayacağımız ve sonunda yetkinliğini aldıktan sonra hizmete açacağımız önemli bir yüksek hızlı ulaşım projesidir" diyerek açıklamıştır. Yeni ipek yolu projesi kapsamında olan Edirne-Kars hızlı tren güzergâhının önemli bir noktasını oluşturmaktadır. Turhan, maliyetinin 9 milyar 749 milyon TL olduğunu açıklamıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018).

### **Boru Hatları (Pipelines)**

İlk etapta yatırım maliyeti çok yüksek olan ama yüksek kapasite, uzun vadeli taşıma planına uygun olduğu için tercih edilmektedir. Türkiye bulunduğu konumu itibariyle petrol ve doğalgaz projelerinde geçit ülke konumundadır. (ALKAN, URHAN, ÖZÇELİK, ÖZKAN, ABDULLAZADA, & AKSOY, 2018, s. 20)

Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP) ile Azerbaycan gazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşımayı hedeflemektedir. BOTAŞ'ın 2019 Haziran'a kadar 2 milyar metre küp gaz alabileceği belirtilmiştir. TANAP, Türkiye-Gürcistan sınırından Ardahan'ın Posof ilçesi Türkgözü köyünden başlayarak Ankara, Balıkesir, Bayburt, Bilecik, Bursa, Çanakkale, Edirne, Erzincan, Erzurum, Eskişehir, Giresun, Gümüşhane, Kars, Kırıkkale, Kırşehir, Kütahya, Sivas, Tekirdağ, Yozgat ve olmak üzere 20 il ve 67 ilçeden geçecektir (İNTERNET HABER, 2018).

TürkAkım Gaz Boru Hattı projesi Türkiye'yi bir üst noktaya taşıyacak hatlardan bir tanesidir. Rusya'dan başlayıp Karadeniz kıyı boyunca devam eden ve Türkiye'nin komşu ülkesine sınırına kadar devam eden bir projedir. Bu hattın devreye girmesi ile 14 milyar metre küp doğalgazın Türkiye'ye teslim edilmesi planlanmaktadır. (ALKAN, URHAN, ÖZÇELİK, ÖZKAN, ABDULLAZADA, & AKSOY, 2018, s. 21).

### **MODERN İPEK YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE**

Türkiye seksen milyonu aşan nüfusu, gelişen ekonomisi ve jeopolitik konumu AİGK, AGİT, NATO üyeliği ile son dönemde uluslararası arenada önemi gittikçe artmıştır. "Kuşak ve Yol" projesi çerçevesinde Türkiye, Çin Halk Cumhuriyeti için özel bir öneme sahip olmuştur. Türkiye-Çin ilişkileri uzun bir tarihi geçmişe sahiptir. Tarihi İpek yolu ile canlılığını korumuş olan ikili ilişkiler, 20. Yüzyılın başından itibaren, son çeyreğine kadar sekteye uğramıştır. 1971 yılında Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ni resmen tanıması ve 1978'de Deng Xiaoping'in başlattığı liberal politikalar ile sekteye uğramış ilişkiler yeniden canlanmıştır. 20. Yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşen üst düzey ziyaretler sonrası 21. Yüzyıla kadar ikili ilişkiler durağanlaşmıştır. 2010 yılında yapılan "stratejik ortaklık" anlaşması ile Türkiye-Çin yeni döneme girmiştir.

Türkiye açısından Çin, ekonomik, siyasi ve güvenlik konularında ikili ilişkilerin güçlendirilmesi amaçlanan ortak iken; Çin açısından Türkiye, Avrupa'ya, Balkanlara açılan çıkış kapısı, ayrıca Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerinde ekonomik konularda işbirliği yapabileceği ortaktır. Çin Halk Cumhuriyeti'nden başlayan sırası ile Özbekistan, Kazakistan, Rusya, Türkiye ve Yunanistan üzerinden

Roma'ya kadar uzanan “*Kuşak-Yol*” projesinin 3'ü deniz, 2'si karadan olmak üzere 5 güzergâhı bulunmaktadır. Güzergâhlardan 2'sinin (kara ve demir yolu) Türkiye'den geçiyor olması, Türkiye'nin Asya-Avrupa arasında stratejik geçiş güzergâhlarının tamamını kontrol etmesi Türkiye'yi “*Kuşak-Yol*” projesi için en önemli ülkelerden biri haline getirmektedir. (ALKAN, URHAN, ÖZÇELİK, ÖZKAN, ABDULLAZADA, & AKSOY, 2018) 'in raporuna göre, demir yolları başta olmak üzere ulaştırma altyapı yatırımları ile entegrasyonun artırılmasını sağlanmaya çalışılmaktadır. Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 18 Mart Çanakkale Köprüsü ve Avrasya Tüneli, Kervansaray projesi, Marmaray projesi, 3. Hava Limanı gibi yatırımlar Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik bakımından önemini arttıran faktörlerdendir. Ayrıca 3 Katlı Tüp Geçit Projesi, Çandarlı (İzmir), Filyos (Zonguldak), Mersin limanlarının inşaati devam etmektedir. Edirne - Kars hızlı tren projesi de devam eden diğer projedir (ÇAVUŞOĞLU, 2019, s. 144).Türkiye ve Çin, ekonomik, kültürel, güvenlik ve jeopolitik alanlarda birbirini tamamlayan iki ülke konumuna gelmektedir. Projenin gelecekte her iki ülkenin askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda birbirine olumlu etkisi olmasına karşın günümüzde proje birtakım sorunlarla karşı karşıyadır.

### **Dış Ticaret Etkileri**

Dış ticaret bir ülke için ekonomik ve siyasi bakımdan önemli bir konudur. Gelişmiş ülkeler diğer ülkelere göre daha fazla mal ve hizmet ihraç ederek gelirlerini arttırmakta böylece dünya siyasetinde daha güçlü bir konuma gelmektedirler. Bu ülkeler aynı zamanda dış ticaret fazlası vermektedirler. Dış ticaretini arttırmak için yeni ödeme araçları ulunmaya çalışılmakta ve klasik para birimleri yerine günümüz sanal paralarından olan blockchanin de kullanılabileceği varsayılmaktadır. Cari işlemler hesabının alt kalemlerinden olan hizmetler hesabı taşımacılık, turizm ve inşaat sektöründe Türkiye lehine fazla vermektedir.( Navlun, sigortacılık ve finansal hizmetler de açık verir.) (Fikir.Gen.Tr, t.y.)Projede yer alan Türkiye, üç kıtayı birbirine bağlayan önemli bir konumda yer almaktadır. Konumu itibariyle Türkiye, projenin kara ve demiryollarını içeren İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattının Avrupa'ya bağlantı noktasını oluşturmaktadır. Dünyanın en büyük ulaşım projesi olan Yeni İpek Yolu projesinin, Türkiye'ye yapacağı katkı yeni pazar yerleri açarak Türkiye'nin ihracatını artıracak olmasıdır (KARAGÖL, 2017). Orta koridor üzerindeki ülkelerin sermaye ve pazara olan ihtiyaçları bu proje ile ulaşım ve girdi maliyetlerini azaltacağından ithalat ve ihracat oranlarında önemli gelişmelere neden olacaktır.

**Tablo1:**Türkiye Dış Ticaret Dengesi

Yıllar Years	İhracat Exports		İthalat Imports		Dış ticaret dengesi Balance of foreign trade	Dış ticaret hacmi Volume of foreign trade	İhracatın ithalatı karşılama oranı Proportion of imports covered by exports
	Değer Value	Değişim Change (%)	Değer Value	Değişim Change (%)	Değer Value	Değer Value	(%)
2007	107 271 750	25,4	170 062 715	21,8	-62 790 965	277 334 464	63,1
2008	132 027 196	23,1	201 963 574	18,8	-69 936 378	333 990 770	65,4
2009	102 142 613	-22,6	140 928 421	-30,2	-38 785 809	243 071 034	72,5
2010	113 883 219	11,5	185 544 332	31,7	- 71 661 113	299 427 551	61,4
2011	134 906 869	18,5	240 841 676	29,8	- 105 934 807	375 748 545	56,0
2012	152 461 737	13,0	236 545 141	-1,8	- 84 083 404	389 006 877	64,5
2013	151 802 637	-0,4	251 661 250	6,4	- 99 858 613	403 463 887	60,3
2014	157 610 158	3,8	242 177 117	-3,8	- 84 566 959	399 787 275	65,1
2015	143 838 871	-8,7	207 234 359	-14,4	- 63 395 487	351 073 230	69,4
2016	142 529 584	-0,9	198 618 235	-4,2	- 56 088 651	341 147 819	71,8
2017	156 992 940	10,1	233 799 651	17,7	- 76 806 711	390 792 592	67,1
2018*	167 920 821	7,0	223 047 178	-4,6	- 55 126 357	390 967 999	75,3

**Kaynak:** (TÜİK, t.y.)

İş bankası dış ticaret dengesi ağustos ayı raporunun verilerine göre Türkiye'nin dış ticaret açığı 2.5 milyar Amerikan doları olduğu, ihracat hacmi ise %1.6 artarak yıllık bazda 12,5 milyar Amerikan doları olduğu görülmektedir. İthalat hacmi ise %1.5 oranında genişleyerek 15 milyar Amerikan doları düzeyinde gerçekleşmiştir 12 aylık kümülatif verilere göre dış ticaret açığı bir önceki aya oranla çok az yükselerek 26.4 milyar Amerikan doları olduğu görülmektedir (Türkiye İş Bankası, 2019).

Dış ticaret açığı olan Türkiye döviz açığını büyük oranda borçlanma ile karşılamaktadır. T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı verilerine göre Türkiye'nin dış borç stoku genel anlamda GSYH ya oranında artış gösterse de bazı dönemlerde GSYH oranında azalış göstermiştir. Türkiye'nin net dış borç stokunun GSYH 'ya oranı 2012 de 22,8 iken, 2013 de %22,7 (projenin başladığı yıl), 2014 de %25,3'e, 2018 de %33,7'e, 2019 1. Çeyrekte bu oran %37.1'e çıkmıştır (T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, 2019).

Çin'in Kemer-Yol girişiminin geliştirilmesinde alt yapı çalışmalarına önem vermişlerdir. Asya Kalkınma Bankası alt yapı çalışmalarını finanse etmek amacıyla 26 trilyon dolar fon ayırdığını açıklamıştır. Kemer ve Yol Girişimi içinde yer alan ülkelerin yatırım projeleri bütçesinin başlangıç tarihi 2017' den sonra 10 yıl altyapı için yabancı yatırım 1 trilyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Çin söz konusu yatırım finansmanını ticari ve devlet kalkınma bankalarından sağlamaktadır. Bu da Çin'in yatırımlara yönelik geniş bir yaklaşımla desteklediğini göstermektedir (OECD BUSINESS AND FINANCE OUTLOOK, 2018). Binali YILDIRIM bir televizyon programındaki konuşmasında bu projenin alt yapı çalışmalarının finansmanının %70'inin Çin kaynakları tarafından gerçekleştirildiğini belirtmiştir (Xinhua, 2017).



**Tablo2:** Döviz Kurları

Yıllar	Yuan A	Yuan S	Dolar A	Dolar S
2012	0.28	0.29	1.79	1.80
2013	0.31	0.31	1.90	1.91
2014	0.35	0.36	2.19	2.19
2015	0.43	0.44	2.72	2.72
2016	0.45	0.46	3.02	3.03
2017	0.54	0.54	3.65	3.65
2018	0.72	0.73	4.81	4.82
2019	0.82	0.83	5.62	5.63

**Kaynak:** (TCMB, 2019)

Projenin lideri olan Çin para birimi Yuan 'ın Türk lirası karşısında değerinin düşük olduğu görülürken, doların Türk lirası karşısında daha değerli olduğu görülmektedir. Kurların yıllar geçtikçe artış göstermesi doları Türk lirası karşısında daha değerli kılarken yuan için aynı durum Türk lirası karşısında geçerli değildir. Bu durum Türkiye'yi Çin ile ticarete avantajlı kılmaktadır.

### Taşımacılık

Türkiye'de taşımacılık sektörü çok önemli ve oldukça gelişmiştir. Gelişmiş ülkelerin aksine yolcu ve yük taşımacılığında karayolu en büyük payı almaktadır. Özellikle iç talepteki canlılık kara yolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir. Yük taşımacılığında içte yatay, dışta dikey yönlü bir seyir izlemektedir (T.C İş Bankası Uzmanları, 2018).

**Tablo3:** Türkiye Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi.

Taşıma payları Ton-KM (yurt içi)	Mevcut durum %	2023 sonu durum %
Karayolu	80,63	60
Demiryolu	4,76	15
Havayolu	0,44	1
Denizyolu	2,66	10
Boru hatları	11,51	14
Taşıma payları yolcu-km (yurt içi)	Mevcut durum %	2023 sonu durum %
Karayolu	89,59	72
Demiryolu	2,22	10
Havayolu	7,82	14
Denizyolu	0,37	4

**Kaynak:** (TCDD, 2019)

Türkiye de 2007-2009 yılları arası havayolları ve karayolları taşımacılığında artış olurken, demiryolu taşımacılığında azalma eğilimi görülmektedir. Bu durum demiryolu kullanımını ve yatırımlarının

yetersiz olduğunu göstermektedir (T.C Ulaştırma Bakanlığı, T.Y). Çin demiryolu yoğunluğunu azaltmak tersine karayolu taşımacılığını arttırmak için orta koridora daha çok önem vermektedir (YALÇIN, DİNÇSOY, & ÖZDOĞAN, 2019).

Türkiye’de demiryollarına son yıllarda yapılan önemli yatırımlarla 2017 yılında yük taşımacılığında 2016 yılına göre netton bazında %10, netton-km bazında ise %9 oranında artış gerçekleşmiştir. Program bazında ise; netton’da %106, netton-km’de ise %111 oranında gerçekleşme sağlanmıştır. 2016 yılında 11,5 gün olan yük vagonu süresi, %15 gelişme sağlanarak 9,7 güne düşmüştür.

**Tablo4:** Yük Kategorisi Netton ve Netton-Km

Yük Kategorisi	NETTON (BİN)			NETTON-KM (MİLYON)		
	2016	2017	Değişim (%)	2016	2017	Değişim (%)
Yurt içi	22.716	26.473	17	10.971	12.259	12
Uluslararası	1.831	1.815	-1	453	416	-8
İdari	1.340	181	-86	237	88	-63
Toplam	25.886	28.469	10	11.661	12.763	9

**Tablo5:** Yük Üretim, Program ve Gerçekleşme

Yük Üretim Değeri	Program		Gerçekleşme		Gerçekleşme %’si	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Netton (bin)	28.300	26.800	25.886	28.469	91	106
Netton-km(milyon)	11.650	11.500	11.661	12.763	100	111

**Kaynak:** (TCDD, 2017)

İpek yolunun Avrupa’ya giden demiryolu kapısı Türkiye; TCDD Taşımacılık AŞ’nin Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzargahı üyeliği için 15-16 Şubat 2018 de Ankara da imzalanması ile Türkiye Orta koridorda söz sahibi konuma gelmiş bulunmaktadır. TCDD Taşımacılık AŞ Genel Müdürü Veysi Kurt orta koridor üzerinde 100 milyon tona yakın yükün hazır olduğunu ve lojistik çalışmalarını tamamladığında taşımanın gerçekleşeceğini belirtmiştir. Trans –Hazar koridorunun devamı niteliğinde olan Kars-Tiflis-Bakü demir yolu hattının tamamlanması ile 2 milyon ton yük taşınırken 2019 yılında 4 milyon ton yük taşınması hedeflenmiştir (TCDD, 2018).

Türkiye ile 30 milyar dolarlık hızlı tren anlaşması, Çin’in modern İpek Yolu vizyonunun en önemli ayağını Londra ile Pekin’i birbirine bağlaması hedeflenen kesintisiz demiryolu projesi oluşturmaktadır. Demir İpek Yolu’nun bir kısmı ise 30 milyar dolarlık Edirne-Kars arasında planlanan yüksek hızlı tren projesidir. Erdoğan’ın katıldığı zirvede bununla ilgili anlaşma imzalanmıştır (www.dw.com, 2017). Koridorun, bütün halinde çalışır hale gelmesi durumunda Çin ile Türkiye arasındaki sevkiyat süresi 30 günden 10 güne kadar düşecektir. Londra ile Pekin arasında kesintisiz yük treni faaliyete başlamış, Uzunluğu 820 metre olup 42 konteyner taşıyan China Railway Exspres treni 2 kıta, 10 ülke ve 2 denizi geçerek Türkiye’ye Kars’tan giriş yapmıştır. Ankara’nın tarihi tren garından, Marmaray Tüp geçidinden geçerek Prag’a ulaşmıştır (rayhaber.com, 2019); (bloomberght.com, 2019).

Demiryolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla özel sektöre vagon ve lokomotif kiralama yasası ile birlikte demiryolu taşımacılığına özel sektörün girişini desteklemek ve rekabet ortamı yaratmak amacıyla 20 lokomotif 410 vagon kiralama hakkı verilmiştir. Bu yasa ile kaynakların % 4 ü bu amaç için kullanılmıştır (TCDD, 2017).

Deniz yolu taşımacılığı, karayolundan 7 kat, demir yolundan 3,5 kat ve hava yolundan 14 kat daha ucuzdur (KALAYCI, 2017, s. 97). Türkiye’de deniz yolu taşımacılığı dış ticarete önemli bir yer

almaktadır. Çin'in Yunanistan'a yapmış olduğu liman yatırımları Türkiye pazarında izlenmektedir (T.C İş Bankası Uzmanları, 2018). 2017 itibarıyla Türkiye'de 210 liman bulunmaktadır. Denizyolu yüklerinin %50'si ithalat, %24' ü ihracat, %13'ü kabotaj ve %14 ü transit olarak gerçekleştirilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı malın hacmindeki değişimden doğrudan etkilenmektedir. Deniz yoluyla yapılan dış ticarete 2007-2017 yılları arasında %4.4 oranında artış yaşanmıştır (ALKAN, URHAN, ÖZÇELİK, ÖZKAN, ABDULLAZADA, & AKSOY, 2018, s. 8-29).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan Dr. Özkan Poyraz yaptığı açılış konuşmasında Türkiye'nin Filyos, Mersin ve Çandarlı limanlarının Deniz İpek Yolu için hazır olduğu belirtmiştir (YALÇIN, DİNÇSOY, & ÖZDOĞAN, 2019).

Türkiye'deki limanların kullanılarak denizyoluyla yapılan ticarete konu olan malların Pekin'den deniz yolu ile 2 ayda teslim edilen ürünler, 2 haftadan kısa sürede İstanbul'da olabilecektir. Aynı şekilde karayolu ile entegre taşımacılık karayolu mesafesinde de 3 bin kilometrelik azalma sağlayabilecektir (businessht.bloomberght.com, 2017). Örnek olarak Türkiye'nin en önemli lojistik firmalarından Borusan Lojistik, 4 farklı taşımacılık hizmeti sunmakla birlikte en önemlisi kara yolu taşımacılığıdır. Firma karayolu Tır ile Çin-Türkiye kapıdan kapıya 14-18 günde İstanbul merkezli teslimat sağladığını ifade etmektedirler.

Hava yolu taşımacılığı daha ucuz maliyetli, deniz yolundan daha hızlı teslimat sağlamakta ve haftada 3- 4 günde bir teslimat yapılabilmektedir (m.lojiport.com, 2018). Bu nedenle Türkiye hava yolu taşımacılığında da kapsamlı gelişmeler sağlamaktadır.

- 1) Uçak filosu ve kapasitesindeki büyüme;
- 2) İç ve dış hatlarda taşınan yolcu sayısındaki artış;
- 3) Hava liman ve meydanlarındaki sayısal büyüme;
- 4) Hava yolu trafiğinin hava limanlarına göre büyümesi; (CAMGÖZ & İSTANBULLU DİNÇER, t.y.)

Söz konusu gelişmeler hava yolu taşımacılığında canlanmaların yaşanacağına işaret etmektedir. Türkiye'de havayolu taşımacılığında yatırımlarda önemli artışlar görülmektedir. İstanbul Üçüncü havalimanı bu seyri daha da hızlandıracaktır (T.C İş Bankası Uzmanları, 2017).

## **Turizm**

Türkiye'de 2011'den 2019'a Stratejik Yatırımların Teşviki, Bölgesel-Sektörel Teşvik Sistemi, Genel Teşvik Sistemi, Büyük Proje Teşvik Sistemi, olmak üzere 4 temel bileşenli, "İl Bazlı Bölgesel Teşvik" sistemi gelişmişlik sırasına göre belirlenen 6 bölgede, turizm yatırımlarına farklı destekler sağlanmaktadır. Ayrıca başka amaçla çıkarılan kanunlarla da turizm desteklenmektedir. Projeye entegre olarak turizme kazandırmak adına 11 tane kervansaray, hanlar restore et-işlet-devret modeliyle turizme ve ekonomiye kazandırılma çalışmaları devam etmektedir. Bunlar;

1- Sultan Hanı (Aksaray)2- Sarı Han (Nevşehir) 3- Şarapsa Han (Antalya) 4- Ak Han (Denizli) 5- Ağzıkara Han (Aksaray)6- Alara Han (Antalya)7- Silahtar Mustafa Paşa Kervansarayı (Malatya)8- Çardak Han (Denizli)9- Susuz Han (Burdur)10-İncir Han (Burdur)11-Alay Han (Aksaray) dır.

Türkiye'de turizm sektörü yıllar itibarıyla devamlı artarak özellikle tarihi ve doğal güzellikleri ile zengin olan şehirler olan İstanbul ve Antalya önemli ziyaretçi alan iller olmuşlardır. 2018 yılı içerisinde Mastercard'ın 162 ülkeyi kapsayan araştırmasında 11.27 milyon ziyaretçi ile Antalya ili 10. sırada yer almıştır. Ayrıca İstanbul 2017 yılında ziyaretçi ile 9.24 milyon ziyaretçi ile 11. sırada iken 2018 yılında

12.8 milyon ziyaretçi ile 8.sıraya yükselmiştir. Daha önemlisi ise ziyaretçilerin günde 108 dolar gibi oldukça yüksek harcama yaptığı ortaya çıkmıştır. Bu da tarihi amaçlı turizmin diğer türlere göre daha yüksek getirisi olduğunu ve bu tür turizmin daha da geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. (www.cnnturk.com, 2018); (onedio, 2018); (cnnturk.com, 2017).

**Tablo6:**Yıllar itibariyle Türkiye’yi ziyaret eden Çinli turist sayıları(2007-2018)

Yıllar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Turist sayısı	63.884	61.882	69.336	77.142	96.701	114.582	138.876	199.746	313.704	167.570	247.277	394.109

**Kaynak:** (TÜİK, t.y.)

Projenin en önemli tarafı olan Çin’in nüfusu ve ekonomik gelişmesi dikkate alındığında buradan gelecek turist sayısı ve yaratacağı katma değer büyük önem taşımaktadır. Çin’den Türkiye’ye gelen turist sayısında yıllar itibariyle artış gözlenmektedir. 2013 yılında ortaya atılan “Kuşak ve Yol” girişimi ile bu sayılarda katlamalı bir artış yaşanmıştır. Geçmişten gelen ilişkilerin gelişmeye başlaması ve projenin devreye girmesi ile Türkiye’ye ilginin arttığı söylenebilir. Türkiye’nin tarihi dokusu, mimarisi, yemek kültürü ve ibadethaneleri Çinli turistlerin Türkiye’ye olan ilgilerini cazip bir merkez haline getirmektedir. Türkiye’nin dört bir yanında bulunan tarihi değerler olarak; İzmir Efes, Safranbolu, Mardin, Çanakkale, Kapadokya v.b. örnek gösterilebilir (trthaber.com, 2018). Projenin etkisiyle Çin’in Türkiye’ye olan ilgisinin artmış olması 2018 yılını “Türkiye Turizm Yılı” ilan etmesiyle sonuçlanmıştır (BULUZ, T.Y). Bu nedenle Çin’de Türkiye’nin tanıtımı için birçok organizasyon yapılmıştır.

Turizmde sadece Çin değil Avrupa ülkelerinden de daha fazla turist çekmek isteyen Türkiye Avrupa Birliği turizm politika ve uygulamalarına Turizm Danışma Komitesinin faaliyetleri kapsamında faaliyet göstermektedir. Turizm Danışma Komitesi, turizm sektöründe AB üyesi ülkeler ile AB’ye aday ülkeler ile fikir alışverişini yapmak, Avrupa’nın güncel turizm politikasını ortaya koymak, Avrupa’yı bir turizm destinasyonu olarak sunmak, Turizm ile alakalı güncel konuları gündeme getirmek amaçlarını gütmektedir (disiliskiler.ktb.gov.tr, t.y.). Tablo 7’den de görüleceği üzere AB ülkelerinden Türkiye’ye gelen turist sayıları incelendiğinde önemli artış göze çarpmaktadır. Yeni ipek yolu projesi ile ulaşımın daha da kolaylaşması AB ülkelerinden gelecek olan turist sayısını daha da arttıracığı, buna bağlı olarak turizm gelirinde de önemli artışlar beklenmektedir.

**Tablo7: AB ÜYESİ ÜLKELERDEN GELEN TURİST SAYISI**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1 AB Ülkeleri	542 712	596 442	592 078	543 003	585 880	608 071	651 596	680 857	617 406	413 614	419 998	511 559
2 Belçika-Belgium	768 167	885 006	932 809	928 376	1 140 459	1 032 565	1 046 010	1 037 152	847 259	555 151	578 524	731 379
3 Fransa-France	4 149 805	4 415 525	4 488 350	4 385 263	4 826 315	5 028 745	5 041 323	5 250 036	5 580 792	3 890 074	3 584 653	4 512 360
4 Almanya-Germany	472 482	520 334	548 117	500 321	528 966	505 580	518 273	512 339	486 044	310 946	287 746	353 828
5 Avusturya-Austria	129 730	158 858	164 733	174 426	223 369	223 986	217 254	226 189	212 464	87 328	126 567	228 251
6 Çek Cumhuriyeti-Czech Repuoli	265 429	276 805	296 085	314 446	369 867	391 312	402 818	408 287	408 841	329 618	269 026	326 278
7 Danimarka-Denmark	1 053 403	1 141 580	1 127 150	1 073 064	1 222 823	1 273 593	1 312 466	1 303 730	1 232 487	906 336	799 006	1 013 642
8 Hollanda-Netherlands	1 239 667	1 255 343	1 406 604	1 433 970	1 491 561	1 492 073	1 582 912	1 693 591	1 821 480	1 690 766	1 852 667	2 386 885
9 Bulgaristan-Bulgaria	24 369	33 752	36 413	35 136	34 921	35 459	48 537	55 649	63 363	35 549	48 024	61 707
10 Estonya-Estonia	84 378	102 883	136 489	143 204	186 562	195 083	219 044	228 138	213 803	122 185	97 112	128 860
11 Finlandiya-Finland	1 053 403	1 141 580	1 127 150	1 073 064	1 222 823	1 273 593	1 312 466	1 303 730	1 232 487	906 336	799 006	1 013 642
12 Hollanda-Netherlands	1 916 130	2 169 924	2 426 749	2 673 605	2 582 054	2 456 519	2 509 357	2 600 360	2 512 139	1 711 481	1 658 715	2 254 871
13 İngiltere- United Kingdom	109 287	115 388	117 360	111 065	118 620	110 863	112 665	105 001	101 379	54 221	50 102	71 221
14 İrlanda-Ireland	288 358	342 104	376 215	321 325	300 084	278 164	290 422	283 926	236 063	106 582	106 757	178 018
15 İspanya-Spain	338 182	404 092	401 740	447 270	571 917	617 811	692 186	667 551	624 649	320 580	289 134	384 397
16 İsveç-Sweden	29 470	31 186	31 407	33 563	41 959	47 144	44 058	45 297	38 598	21 346	23 630	44 188
17 Hırvatistan-Croatia	514 803	600 261	634 886	671 060	752 238	714 041	731 784	697 360	507 897	213 227	205 788	284 195
18 İtalya-Italy	9 103	9 374	7 838	6 476	6 156	5 797	4 909	8 691	9 579	3 314	2 455	2 935
19 İzlanda-Iceland	6 785	10 852	9 667	11 262	13 286	14 034	15 733	15 310	12 764	4 831	4 922	7 716
20 Lüksemburg-Luxembourg	82 718	95 414	82 684	90 944	103 918	94 409	97 074	119 977	140 197	64 737	79 899	123 448
21 Macaristan-Hungary	184 446	250 458	262 314	299 405	375 502	406 879	412 870	326 292	282 210	156 215	116 180	161 789
22 Norveç-Norway	276 783	397 682	419 475	428 275	486 319	428 440	423 129	510 569	500 779	205 701	296 120	646 365
24 Portekiz-Portugal	30 512	36 977	46 900	53 373	52 319	46 606	45 928	52 851	56 312	27 015	26 727	39 948
25 Slovakya-Slovakia	54 729	69 188	80 667	91 765	122 088	126 974	127 455	136 899	151 514	61 477	97 967	157 003
26 Yunanistan-Greece	447 950	572 212	616 489	670 297	702 017	669 823	703 168	830 841	755 414	593 150	623 705	686 891
27 Letonya-Latvia	57 436	58 460	40 666	39 102	45 074	45 725	55 058	58 981	60 485	34 861	46 536	65 666
28 Litvanya-Lithuania	71 791	92 939	76 730	71 992	76 036	69 520	90 180	106 469	112 654	109 749	134 264	199 371
29 Romanya-Romania	390 505	447 419	366 698	355 144	390 248	385 055	395 214	426 585	441 097	357 473	423 868	641 484
30 Slovenya-Slovenia	35 412	41 301	38 134	38 597	41 870	39 899	37 692	41 799	39 734	18 863	25 105	40 716

**Kaynak:** (TÜİK, t.y.)

## SONUÇ VE ÖNERİLER

İpek yolu tarihinin en eski çağlarından itibaren birçok milletlerin hayatında önemli bir yer tutmuştur. En eski ve en uzun ticaret yolu olarak hem kültürel hem de ekonomik olarak pek çok bölgeyi birbirine bağlamıştır. İpek Yolu geçmişi M.Ö. 206 yılına kadar dayanmaktadır. İpek Yolu üzerinde birçok malın taşınmasında ve ticaretin gelişmesinde önemli bir rol üstlenmiştir. Anadolu'nun en önemli özelliği kavşak noktasında olmasıdır. Doğu için karayollarının son noktası Batı için ise başlangıç noktası olma özelliğindedir. Yeni İpek Yolu Çin'in Küresel bir stratejisinin sonucu olarak 2013 de ortaya atılmıştır. Amacı bölgesel işbirliğini sağlamak, ekonomik faaliyetlerini geliştirmek, kaynakların verimliliğini arttırmak, ülkelerin kalkınmışlık farklılıklarını ortadan kaldırmak olarak ifade edilmiştir. Finansmanını İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası, Yeni Kalkınma Bankası tarafından sağlanmaktadır. Hava, kara, deniz, demir ve boru hatlarından oluşan geniş bir proje olması, Çin bu proje için ciddi miktarlarda kaynak ve zaman harcamasına neden olmaktadır. Kara yolu kuşağı Türkiye'den geçmekte

olup birçok ilin ve ilçelerinin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Projeye göre ise deniz yolu Türkiye'den geçmemektedir. Ancak Türkiye, limanlarını bu konuda çalışmalarını tamamlamış ve kullanıma hazır olduğunu açıklayarak bu yolda yer almak için çabalarını arttırmaktadır. Demiryolu ayağı olan Pekin'e giden demir yolu hattının Edirne- Kars bölümü tamamlandığında Trans- Sibiryaya hattından 7000 km daha kısa mesafeye sahip olacak bu da zamandan ve sermayeden tasarruf sağlayacaktır. Türkiye Dünyada demir yolu ağına sahip ilk 30 ülke içerisinde yer almaktadır. TRACECA demir yolu, TANAP ve Türk Akım gaz boru hatları Türkiye'yi daha üst seviyelere taşıyacak olan önemli projelerden bazılarıdır. Türkiye jeopolitik konumu ile orta koridorun en önemli geçiş noktalarından birisidir. Orta koridorun tamamlanması için ciddi yatırımlar yapılmaktadır. Bu koridorda yer alan Türkiye de milyon dolarlık projelere ev sahipliği yapmaktadır. Yeni İpek Yolu'nun faaliyete başlaması ile kara yolu taşımacılığında azalış olurken tren ve hava yolu taşımacılığında artış olması beklenmektedir. Edirne-Kars hızlı tren projesi, Marmaray ve 3. Hava limanının faaliyete başlaması da bunu destekler niteliktedir. Taşımacılıkta özel sektörün de desteğinin sağlanması için özel haklar tanınmış olup bu haklar kanunlarla koruma altına alınmıştır. Proje ile birlikte Türkiye'ye olan ilgi daha da artmaktadır. Birçok milletlere ev sahipliği yapmış tarihi dokusu, kültür çeşitliliği, iklim özelliğinin farklılığı, turizmi, doğal güzellikleri ile çekim merkezi haline getirmektedir. Bu kapsamda birçok tarihi yapılar turizme kazandırılmıştır. Dış İşleri Bakanlığı'nın 2019 raporuna göre orta koridorun tam faaliyete başlaması ile 600 milyar dolarlık kaynak sağlayacağı beklenmektedir. Hem bu devasa kaynaktan hem de projenin devamı kapsamında bu projeye entegre olabilecek özellikle turizm, ulaştırma, tarımsal ve ticaret alanlarında yeni projeler geliştirmeli ve daha fazla katkı sağlanmalıdır. Bu proje ile Türkiye hem ekonomik hem de sosyo-kültürel gelişmişliği artacak ve bölgenin stratejik olarak önemli olma özelliğini arttıracaktır.

#### KAYNAKÇA

- ALKAN, B., URHAN, C., ÖZÇELİK, D., ÖZKAN, N., ABDULLAZADA, U., & AKSOY, Y. E. (2018). *Yük taşımacılığı ve limancılık sektörü*. Ankara: Türkiye Sınai Kalkınma Bankası.
- BAG, M. (2018, 09 02). *tr.euronews.com*. 08 10, 2019 tarihinde (<https://tr.euronews.com/2018/09/02/cin-in-ipek-yolu-projesi-ticari-mi-zayif-ulkelere-kurulan-tuzak-mi->: (<https://tr.euronews.com/2018/09/02/cin-in-ipek-yolu-projesi-ticari-mi-zayif-ulkelere-kurulan-tuzak-mi-> adresinden alındı
- BARİSİTZ, S., & RADZYNER, A. (2017). The New Silk Road, part I: a stocktaking and economic assessment. *Focus on European Economic Integration* , 3 (17), 8-30.
- BEDİRHAN, Y. (1994). Eski ve Orta Çağlarda İpek Yolu ve İpek Yolu Ticareti. *Yüksek Lisans Tezi* , 1-164.
- BEŞER, M. E., & ÜNAL, R. (2018, 05 09). *ortadogudan.com*. 08 06, 2019 tarihinde <http://ortadogudan.com/makaleler/106/cin-in-dunyaya-acilma-girisimi-bir-kusak-bir-yol/#>: <http://ortadogudan.com/makaleler/106/cin-in-dunyaya-acilma-girisimi-bir-kusak-bir-yol> adresinden alındı
- bloomberght.com. (2019, 11 07). <https://www.bloomberght.com>. 11 14, 2019 tarihinde <https://www.bloomberght.com/china-railway-express-cin-den-yola-cikip-marmaray-i-kullanarak-avrupa-ya-gecti-2237411>: <https://www.bloomberght.com/china-railway-express-cin-den-yola-cikip-marmaray-i-kullanarak-avrupa-ya-gecti-2237411> adresinden alındı

- BULUZ, N. (T.Y, . ). <https://www.turkishnews.com>. 11 2019, 01 tarihinde <https://www.turkishnews.com/tr/content/2019/05/31/cinli-turist-cok-para-harciyor/>: <https://www.turkishnews.com/tr/content/2019/05/31/cinli-turist-cok-para-harciyor/> adresinden alındı
- businessht.bloomberght.com. (2017, 05 12). <https://businessht.bloomberght.com>. 11 02, 2019 tarihinde <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1491954-buyuk-zirveden-once-ipek-yolu-projesinde-bilmeniz-gerekenler>: <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1491954-buyuk-zirveden-once-ipek-yolu-projesinde-bilmeniz-gerekenler> adresinden alındı
- CAMGÖZ, C., & İSTANBULLU DİNÇER, F. (t.y.). Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme. *yyusbedergisi* , 1-17.
- cnnturk.com. (2017, 10 02). <https://www.cnnturk.com>. 10 05, 2019 tarihinde <https://www.cnnturk.com/yasam/dunyada-en-cok-ziyaret-edilen-30-sehir-aciklandi>: <https://www.cnnturk.com/yasam/dunyada-en-cok-ziyaret-edilen-30-sehir-aciklandi> adresinden alındı
- ÇALIŞKAN, Z. (2018, 01 02). *insamer.com*. 08 02, 2019 tarihinde [https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi\\_1111.html](https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi_1111.html): [https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi\\_1111.html](https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi_1111.html), adresinden alındı
- ÇAVUŞOĞLU, M. (2019). *2019 Yılına Girerken Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sisteminde Girişimci ve İnsani Dış Politikamız*. -: Dış İşleri Bakanlığı .
- disiliskiler.ktb.gov.tr. (t.y.). <https://disiliskiler.ktb.gov.tr>. 11 17, 2019 tarihinde <https://disiliskiler.ktb.gov.tr/TR-127495/avrupa-birligi.html>: <https://disiliskiler.ktb.gov.tr/TR-127495/avrupa-birligi.html> adresinden alındı
- Dünya Ekonomik Forumu. (2019, 04 14). *euronews.com*. 08 08, 2019 tarihinde <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek>: <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek> adresinden alındı
- ERGÜNSU, U. (2017, 04 07). Beijing Saati 13 - Bir Kuşak Bir Yol Nedir? *Bejing Saati*. (E. DEMİR, & C. ÖZKÖMÜR, Röportajı Yapanlar)
- Fikir.Gen.Tr. (t.y., t.y. t.y.). <https://www.fikir.gen.tr>. 08 20, 2019 tarihinde <https://www.fikir.gen.tr/dis-ticaretin-ulke-ekonomisindeki-etkileri-nelerdir/>: <https://www.fikir.gen.tr/dis-ticaretin-ulke-ekonomisindeki-etkileri-nelerdir/> adresinden alındı
- History.com. (2017, 11 03). *history.com* . 08 09, 2019 tarihinde (<https://www.history.com/.amp/topics/ancient-middle-east/silk-road>, Erişim 09.08.2019).: (<https://www.history.com/.amp/topics/ancient-middle-east/silk-road>, Erişim 09.08.2019). adresinden alındı
- <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek> (Dü.). (2019, 04 14). 08 08, 2019 tarihinde *euronews.com*: <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek> adresinden alındı
- İNTERNET HABER. (2018, 06 12). <https://www.internethaber.com>. 08 18, 2019 tarihinde <https://www.internethaber.com/iste-tarihi-proje-tanap-enerjinin-ipek-yolu-hangi-illerden-geciyor->

- 1879715h.htm: <https://www.internethaber.com/iste-tarihi-proje-tanap-enerjinin-ipek-yolu-hangi-illerden-geciyor-1879715h.htm> adresinden alındı
- KALAYCI, İ. (2017). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Avrasya Etüdler* , 45 (1), 87-122.
- KARAGÖL, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Seta Perspektif* , 1-7.
- KARIMI, K. (2018). Çin'in Orta Asya'da ekonomik diplomasisi: Yeni İpek Yolu projesi. (*Yüksek lisans tezi*) , 118.
- m.lojiport.com. (2018, 05 04). <https://m.lojiport.com.08.24.2019> tarihinde <https://m.lojiport.com/borusan-lojistik-yeni-ipek-yolunu-acti-101902h.htm>: <https://m.lojiport.com/borusan-lojistik-yeni-ipek-yolunu-acti-101902h.htm> adresinden alındı
- OECD BUSINESS AND FINANCE OUTLOOK. (2018). *China's Belt and Road Initiative*. OECD: OECD Business And Finance Outlook .
- onedio. (2018, 10 25). *onedio.com*. 10 05, 2019 tarihinde <https://onedio.com/haber/antalya-ve-istanbul-da-listede-2018-de-en-cok-ziyaret-edilen-20-sehir-845904>: <https://onedio.com/haber/antalya-ve-istanbul-da-listede-2018-de-en-cok-ziyaret-edilen-20-sehir-845904> adresinden alındı
- rayhaber.com. (2019, 04 11). *rayhaber.com*. 11 14, 2019 tarihinde <https://rayhaber.com/2019/11/cinden-avrupaya-gidecek-ilk-yuk-treni-6-kasimda-ankarada/>: <https://rayhaber.com/2019/11/cinden-avrupaya-gidecek-ilk-yuk-treni-6-kasimda-ankarada/> adresinden alındı
- RONA, N. (2017, 05 19). Çin'in Modern İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. (S. AKGÜNAY, Röportajı Yapan)
- T.C İş Bankası Uzmanları. (2017). *LOJİSTİK* . . : <https://ekonomi.isbank.com.tr/>.
- T.C İş Bankası Uzmanları. (2018). *LOJİSTİK* . -: [ekonomi.isbank.com.tr](https://ekonomi.isbank.com.tr).
- T.C Ulaştırma Bakanlığı. (T.Y, . .). *Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi Hedef 2023*. 11 15, 2019 tarihinde [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye\\_Ulasim\\_veIletisim\\_Stratejisi.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf) : [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye\\_Ulasim\\_veIletisim\\_Stratejisi.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf) adresinden alındı
- T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı. (2019, 10 21). <https://www.hmb.gov.tr>. 11 11, 2019 tarihinde <https://www.hmb.gov.tr/kamu-finansmani-istatistikleri>: <https://www.hmb.gov.tr/kamu-finansmani-istatistikleri> adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018, 08 04). <https://www.uab.gov.tr/>. 08 15, 2019 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/haberler/ankara-sivas-yht-hatti-2019-da-test-suruslerine-baslayacak>: <https://www.uab.gov.tr/haberler/ankara-sivas-yht-hatti-2019-da-test-suruslerine-baslayacak> adresinden alındı
- TCDD. (2017). *Faaliyet Raporu* . Ankara: [tcddtasimacilik.gov.tr](http://tcddtasimacilik.gov.tr).
- TCDD. (2019, - -). <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr>. 08 04, 2019 tarihinde <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr> adresinden alındı



- TCDD. (2018, 02 24). *İpek Yolunun Avrupaya Açılan Demir Kapısı Türkiye*. 08 03, 2019 tarihinde <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/%C4%B0PEK%20YOLUNUN%20AVRUPAYA%20A%C3%87ILAN%20DEM%C4%B0R%20KAPISI%20T%C3%9CRK%C4%B0YE/170>:  
<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/%C4%B0PEK%20YOLUNUN%20AVRUPAYA%20A%C3%87ILAN%20DEM%C4%B0R%20KAPISI%20T%C3%9CRK%C4%B0YE/170> adresinden alındı
- TCMB. (2019, t.y. t.y.). <https://evds2.tcmb.gov.tr/>. 07 18, 2019 tarihinde [https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse\\_2/5862/DataGroup/turkish/bie\\_dkdo\\_vizgn/](https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse_2/5862/DataGroup/turkish/bie_dkdo_vizgn/):  
[https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse\\_2/5862/DataGroup/turkish/bie\\_dkdo\\_vizgn/](https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket/collapse_2/5862/DataGroup/turkish/bie_dkdo_vizgn/) adresinden alındı
- trthaber.com. (2018, 04 17). <https://www.trthaber.com>. 10 25, 2019 tarihinde <https://www.trthaber.com/haber/dunya/cinde-2018-turkiye-turizm-yili-basladi-361132.html>:  
<https://www.trthaber.com/haber/dunya/cinde-2018-turkiye-turizm-yili-basladi-361132.html> adresinden alındı
- TÜİK. (t.y., t.y. t.y.). <http://www.tuik.gov.tr>. 08 20, 2019 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/Start.do>:  
<http://www.tuik.gov.tr/Start.do> adresinden alındı
- Türkiye Ekonomik Yükseliş Projesi. (2015, 06 24). *Merkez Türkiye Projesi* . Trabzon, Trabzon, Türkiye: CHP.
- Türkiye İş Bankası. (2019). *Dış Ticaret Dengesi*. -: Türkiye İş Bankası.
- www.cnnturk.com. (2018, 10 20). <https://www.cnnturk.com>. 10 08, 2019 tarihinde <https://www.cnnturk.com/ekonomi/2018de-dunyanin-en-cok-ziyaret-edilen-sehirleri-belli-oldu>:  
<https://www.cnnturk.com/ekonomi/2018de-dunyanin-en-cok-ziyaret-edilen-sehirleri-belli-oldu> adresinden alındı
- www.dw.com. (2017, 14 05). [www.dw.com](http://www.dw.com). 11 01, 2019 tarihinde <https://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>: <https://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963> adresinden alındı
- Xinhua. (2017, 05 14). [Xinhuanet.com](http://www.xinhuanet.com). (YAMEİ, Düzenleyen) 09 12, 2019 tarihinde [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm):  
[http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm) adresinden alındı
- YALÇIN, H. H., DİNÇSOY, H. C., & ÖZDOĞAN, İ. (2019). *Türkiye'nin Kuşak Ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması*. İstanbul: DEİK.
- کی-راه-کی (İpek Yolu ve Uluslararası Ticaret ). (2016, 01 03). [marketsvoice.com](http://www.marketsvoice.com). 11 17, 2019 tarihinde <http://www.marketsvoice.com/fa-af/>-  
<http://www.marketsvoice.com/fa-af/> adresinden alındı