

ANASAY

3 Aylık Ulusal Hakemli - Süreli Dergi -Yıl:4 – Sayı:11- Şubat 2020

koynunda büyüdük



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL PROJESİNİN TÜRKİYE ENERJİ SEKTÖRÜNE YANSIMALARI

CHINA'S ROAD AND BELT INITIATIVE EFFECTS' ON TURKISH ENERGY SECTOR

DOI: 10.33404/anasay.680529


Çalışma Türü: Araştırma Makalesi / Research Article¹

Yahya ALGÜL*

ÖZ

Çin devlet başkanı Xi Jinping'in 10 Eylül 2013 tarihli Orta Asya ve Güneydoğu Asya bölgesi ülkeleri ziyareti sırasında gündeme getirdiği Kuşak ve Yol girişimi tüm dünyada ses getirmiştir. Türkiye dünya enerji talebinin büyük kısmını oluşturan Asya ve Avrupa arasında dünya enerji havzalarının merkezindeki transit konumuyla kuşak üzerindeki en önemli ülkelerden biridir. Çin'in Türkiye'de 2005 ve 2018 yılları arasında yapmış olduğu tüm yatırımların %63,1'ini sadece enerji sektörünün oluşturması Kuşak ve Yol projesinin enerji ayağında Çin'in Türkiye'ye olan ihtiyacını göstermektedir. Çalışmamızda kazan kazan ilkesi bağlamında Kuşak ve Yol projesinin Türkiye enerji sektörü için yaratabileceği fırsatlar üç başlık altında incelenmiştir. Türkiye'nin hızlı

1- Makale Geliş Tarihi: 27. 01. 2020 Makale Kabul Tarihi: 01.02. 2020

* Arş. Gör. Dr. Erzurum Teknik Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, yahya.algul@erzurum.edu.tr **ORCID ID**  <https://orcid.org/0000-0003-3480-9871>

büyümesini gelecekte de sürdüreceği varsayımı altında artacak olan enerji ihtiyacının sağlanmasında Kuşak ve Yol projesi vasıtasıyla ulaşılabilecek yeni enerji kaynakları bu fırsatlardan biridir. Ayrıca proje sayesinde Türkiye'nin enerji arz güvenliği kaynak ülke çeşitlendirmesi artırılarak daha sağlam bir temele oturtulabilecektir. Son olarak hâlihazırda enerjide sadece bir transit ülke konumunda bulunan Türkiye proje sayesinde elde edebileceği enerji kaynakları ve bu kaynakları pazarlayabileceği yeni pazarlar sayesinde küresel bir enerji merkezi olma iddiasını güçlendirebilecektir.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol, Yeni İpek Yolu, Türkiye Enerji Sektörü

ABSTRACT

The Belt and Road initiative which was brought up by the Chinese President Xi Jinping, during the his visit of the countries of Central Asia and Southeast Asia region on September 10, 2013, has made a worldwide impression. Turkey both as a transit country located in between Asia and Europe which constitutes a large portion of world energy demand, and also by its proximity to the basins of world energy centers, is one of the most important countries of the belt. China's Energy sector investments in Turkey between 2005 and 2018 constitutes 63.1% of all investments made in Turkey which, demonstrates the need of China to Turkey in the energy leg of the Road and Belt initiative. In our study, opportunities that the Belt and Road project offers for the Turkish energy sector are examined under three headings. Under the assumption that Turkey will continue to its rapid growth, the new energy resources that will be achieved through Belt and Road initiative offers opportunities to Turkey to meet its rising energy demand. Also thanks to the project, Turkey's energy supply security can be placed on a more solid foundation by increasing the diversification of source countries. Finally Turkey, as an only transit country for now, through new energy resources and new markets for energy that will be attained by the Belt and Road Initiative, Turkey will be able to strengthen her position to be a global energy hub.

Keywords: Belt and Road Initiative, New Silk Road Project, Turkish Energy Sector.

GİRİŞ

Çin devlet başkanı Xi Jinping 10 Eylül 2013 tarihli Orta Asya ve Güneydoğu Asya bölgesi ülkeleri ziyareti sırasında Çin'in İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kuşağı güzergâhlarından oluşan Kuşak ve Yol girişimini gündeme getirmiştir. Bu girişimin temel motivasyonu küresel ticareti ve ticaret güvenliğini sürdürebilir kılmak, uluslararası düzeyde ticaret, iş birliği ve karşılıklı çıkar ilişkileri noktasında yeni yollar oluşturmak ve açık dünya ekonomisi sisteminin geliştirilmesi bağlamında küresel iktisadi entegrasyonun artırılması olarak ifade edilmiştir. Tarihi İpek Yolu projesinin yeniden canlandırılması girişimi olarak özetlenebilecek bu öneri bağlamında kuşak üzerindeki ülkelerle iş birliği bağlantıları kurulmuştur (Duan - vd. : 2018: 535).

Bu proje kapsamında sınırlar ötesi yolcu taşımacılığına yönelik hızlı tren yatırımları, yük taşımacılığına yönelik tren yolları yatırımları, petrol ve doğal-gaz boru hatları, telekomünikasyon ve elektrik sektörüne yönelik alt yapı yatırımları öngörülmektedir. Fakat Kuşak ve Yol projesi sadece altyapı yatırımlarından ibaret olmayıp beş farklı düzeydeki iş birliklerini içeren çok boyutlu bir projedir. Bu iş birliklerinin ilk alt başlığı politika üretimi süreçlerinde hükümetler arası çok düzeyli politika iş birliğinin sağlanmasına yönelik atılacak adımları ihtiva etmekte iken ikinci alt başlık altyapı bağlantılarının güçlendirilmesine yöneliktir. Üçüncü alt başlık ise sınırlar ötesi yatırımlar, ticaretin geliştirilmesi ile yeni endüstriler arası değerler zincirlerinin oluşturulmasına yönelik atılacak adımları içermektedir. Dördüncü alt başlık ise yapılacak olan yatırımların Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, BRICS ülkeleri Yeni Kalkınma Bankası ve İpek Yolu Fonu ile finansal olarak desteklenmesine yönelik olmuştur. Son alt başlık ise karşılıklı olarak kültürel, akademik ve diğer yeteneklerin değişimine yönelik çeşitli mekanizmaların kurulmasını içermektedir (Li - Hilmola 2019: 260).

Türkiye, Orta Doğu, Akdeniz, Avrupa, Orta Asya ve Rusya'ya yakınlığı sebebiyle Kuşak ve Yol projesi güzergahı üzerindeki en önemli ülkelerden biridir. Proje kapsamında Çin birçok ülkeye yatırım yapmakta olup Türkiye'de bu kapsamda Çin menşeli yatırımları çekmeye başlamıştır. Bu noktada dikkati çeken husus ise Çin'den gelen yatırımlarda enerji sektörünün almış olduğu yüksek paydır. Çin'in 2005 ve 2018 yılları arasında Türkiye'de yapmış olduğu toplam yatırımların sektörlere göre dağılımını gösteren Tablo 1'de görüleceği üzere %63,1 ile enerji sektörüne yapılan yatırımlar birinci sırada gelmektedir.

Tablo 1. Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarının Sektörel Dağılımı
(2005-2018) (Dilek - vd.: 2019: 45).

Sektör	Alt Sektörler	Miktar (Milyar\$)	Sektör Payları(%)
Enerji	Kömür, Gaz, Hidro vd. Alternatif	9,46	63,1
Ulaşım	Demiryolları	2,31	15,4
Emlak	Yapı	1,15	7,6
İlaç	-	1,1	7,3
Deniz Ulaşımı	Limanlar ve Gemi.	0,92	6,1
Metal	Çelik	0,44	2,9
Finans	Bankacılık	0,43	2,8
Teknoloji	Telekomünikasyon	0,1	0,6
Toplam Yatırım	-	14,99	100

Ayrıca Türkiye enerji ithalatçısı bir ülke olarak uzun yıllardır sektörün büyümeyi uzun vadede daha sağlıklı destekleyebilmesi ve enerjide dışa bağımlılığın daha sağlıklı bir temele oturtulabilmesi için çalışmaktadır. Dolayısıyla enerji sektörü Türkiye için büyük önem taşımakta ve Kuşak ve Yol projesi bu bağlamda Türkiye enerji sektörü için de büyük fırsatları barındırmaktadır.

Sektörün bu önemine binaen çalışmamızda Kuşak ve Yol projesinin Türkiye enerji sektörü için yaratabileceği fırsatlar araştırılmıştır. Çalışmamızın birinci bölümünde İpek Yolu projesinin tarihsel geçmişi incelenmiştir. İkinci bölümde ise Kuşak ve Yol projesinin literatürde hangi perspektiflerden ele alındığı araştırılmıştır. Üçüncü bölümde ise Çin'in proje kapsamında Türkiye'ye yaptığı enerji sektörü temelli yatırımların Türkiye enerji sektörüne sağlayabileceği önemli katkılar üç başlık altında incelenmiştir.

1) GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE TARİHİ İPEK YOLU

Çin'in Kuşak ve Yol projesi kapsamında tarihi ipek yolunu canlandırma isteği küresel düzeyde ilgi çekmiştir. Bu manada öncelikle Çin'in Xian ilinden başlayarak Orta Asya ülkeleri ile Anadolu ve Akdeniz rotası üzerinde uzanan tarihi ipek yolu, birçok güzergâhtan oluşan ve geçtiği bölgeleri birbirine

bağlayan tarih sahnesindeki en önemli ticaret ağlarından birisidir. Sadece malların taşındığı bir ekonomik ağ olmasından ziyade insanların, düşünce akımlarının ve kültürel mirasların taşınmasıyla İpek Yolu'nun insanlığın ve uygarlığın gelişiminde çok önemli bir yeri vardır. Uzun yıllar boyunca ipek yolu üzerinde gerçekleşen ticaret ve iletişime dayalı barış ve dayanışma ortamı tüm dünya için çok önemli bir ortak tarihi ve kültürel mirastır (Özdaşlı, 2015: 584).

Çoğunlukla kara yolu güzergâhına atıfla İpek Yolu terimi kullanılsa da, İpek Yolu deniz yolu güzergâhlarıyla da Asya, Afrika ve Avrupa bölgelerini birbirine bağlamaktaydı. Milattan önce 2. Yüzyıl ile Milattan sonra 1. Yüzyıllar arasında oluşturulduğu tahmin edilen kara İpek Yolu 16. Yüzyıla kadar Batı ile Doğu medeniyetleri arasındaki ekonomik, politik ve kültürel değişimin en temel güzergâhı olmuştur. İpek yolunun tarihinin Milattan önce 2. Yüzyılda Çin imparatoru Wu of Han'ın, diplomatları Zheng Qian'ı batı medeniyetlerini tanıma ve Çin'in o dönemdeki en önemli ekonomik kaynaklarından olan ipeğin batı medeniyetlerine pazarlanabilmesi için görevlendirilmesine kadar gitmektedir. Deniz İpek Yolu ise milattan sonra 7. İle 10. Yüzyıllar arasında ticarete önem kazanmaya başlamıştır (Xin - Jingjing 2018: 168). Harita 1'de antik Kara ve Deniz İpek Yollarının güzergâhları görülebilmektedir.



Harita 1. Antik Kara ve Deniz İpek Yolları Haritası (<https://www.ancient.eu>)

1877 yılında 19. Yüzyılın önemli Alman araştırmacılarından Baron Ferdinand von Richthofen İpek Yolu (Seidenstrasse) terimini ilk defa ortaya koy-

muştur. İpek Yolu terimi daha sonraları Alman coğrafyacı Albert Hermann'ın 1910 tarihli atlası ve İsveçli coğrafyacı Sven Hedin'in 1936 tarihli gezi araştırmalarında kullanılsa da bu terim tarih boyunca pek dikkat çekmemiş ve ikinci dünya savaşına kadar ise literatürden tamamen kaybolmuştur. 1960 ve 1970'ler itibariyle İpek Yoluna yönelik araştırmaların tekrar başladığı gözlemlense dahi 1990'lı yıllara kadar İpek Yolu araştırmaları pek gündemde olmamıştır. Soğuk savaşın sona ermesine müteakip 1990'lı yıllarda tırmanışa geçen küreselleşme akımlarıyla birlikte İpek Yolu araştırmaları önem kazanmaya başlamıştır. Bu noktadaki araştırmaların önem kazanmasındaki en önemli faktör Sovyetler Birliği'nin yıkıntılarında doğan Orta Asya Cumhuriyetlerinin ihtiyacını duyduğu bölgesel kalkınma hamleleri ile Çin'in bölgesinde yükselen bir güç olarak ortaya çıkma arzusu olmuştur (Candela 2013:435).

Bugün itibariyle görülmektedir ki, Çin küresel düzeyde bir ekonomik güç olma yolunda izlemiş olduğu kendine has devlet kapitalizmi modeli ile çok önemli bir yol kat etmiştir. Çin'in elde etmiş olduğu bu ekonomik güç ve dünya ekonomisi üzerindeki günden güne artan hâkimiyeti aynı zamanda tek kutuplu dünya siyaset sisteminin de sorgulanmasına sebep olmaktadır. Çin'in bu yükselişi noktasında özellikle ABD ve Avrupa Birliği ülkeleri gibi batı bloğu ülkelerinin endişeleri görülmeye başlanmıştır. Bu endişeler nispetinde yükselen küresel ticaret savaşları ve bu ticaret savaşlarına bağlı olarak Çin'in ticaret yolları ve enerji koridorları üzerinde hâkimiyet sağlama çabası, küresel ekonomik büyümede 2007 yılı itibariyle başlayan durgunluk gibi sebeplerle tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesi 2013 yılı itibariyle gündeme gelmiştir.

2) ENERJİ EKONOMİSİ KAPSAMINDA KUŞAK VE YOL PROJESİ LİTERATÜR İNCELEMESİ

Kuşak ve Yol Projesi açıklandığı tarihten itibaren sadece projeye dâhil edilmesi planlanan kuşak üzerindeki ülke ve bölgelerde değil projenin büyüklüğü ve vadesi itibariyle küresel düzeyde ses getirmiş, araştırmacı ve politika yapımcılarca detaylıca araştırılmıştır. Bu denli geniş çaplı ve uzun vadeli bir girişimin maliyetine yönelik çeşitli tahminler bulunmakla beraber, bu tahminler birkaç yüz milyar dolar ile 8 trilyon dolar arasında geniş bir aralıktadır (<https://www.bloomberg.com>).

Projeye yönelik araştırmaların bir kısmı Çin'in Kuşak ve Yol projesine şüpheyile yaklaşmaktadır. Bazı batılı araştırmacılar projenin temel amacının

Çin'in kuşak üzerindeki ekonomik ve diğer altyapı yatırımlarına muhtaç yoksul ülkeler üzerinde kontrol oluşturmaya yönelik bir gizli ajandası olabileceğini savunmaktadır. Literatür incelendiğinde görülmektedir ki, Kuşak ve Yol projesi ekonomistler, araştırmacılar, politikacılar ve akademik camia tarafından etraflıca incelenmektedir. Fakat Çin'in gerçek manada kazan kazan anlayışına dayalı uluslararası ticaret ve iş birliklerinin güçlendirilmesini mi hedeflediği, yoksa yeni çok kutuplu dünya düzeninde sadece ulusal menfaatlerini baz alan, batı ittifakına karşı kolonyalizimin yeni bir formunu mu oluşturmaya çalıştığına yönelik bir konsensüs yoktur (Tat - vd. : 2018: 99).

Girişimin duyurulduğu ilk yıllarda akademik çalışmalar girişimin önemi, stratejik ajandası ve bölgesel kalkınmaya sağlayabileceği katkılar üzerinde yoğunlaşmıştır. İlerleyen süreçte Kuşak ve Yol projesi ekonomik ve coğrafi çapının büyüklüğü sebebiyle akademik dünyada ekonomik büyüme, enerji ve çevre gibi çok çeşitli yönleriyle incelenmiştir (Li - Hilmola 2019: 261).

Wang ve diğerleri (2019) yaptıkları analizde Kuşak ve Yol girişiminin literatürde hangi perspektiflerden araştırıldığını incelemişlerdir. Bu çalışma sonucunda Kuşak ve Yol projesine yönelik literatürdeki araştırmaların beş temel alt başlıkta toplandığı gözlemlenmiştir. Bu başlıklar şu şekildedir: 1) Küreselleşme ve dünya ekonomilerinin entegrasyonu 2) Enerji sektörü ve bu sektördeki ticari ilişkiler 3) Dış ticaret ve lojistik 4) Girişimin finansal yönü ve Çin ulusal para biriminin girişimle birlikte güçlenmesi 5) Çin dış siyaseti ve girişimin uluslararası siyasetteki yansımaları. Bu ana başlıkların yanında Kuşak ve Yol projesi bağlamında finansal krizler, küresel değer zincirleri, yenilenebilir enerji, çevre, küresel ısınma, endüstri 4.0, e-ticaret gibi konular da incelenmiştir.

Küresel düzeyde yıldan yıla artan üretim ve enerji tüketimine karşın azalan fosil kaynaklar göz önüne alınınca Kuşak ve Yol girişiminin dünya enerji piyasası ve enerji politikasında yaratabileceği değişimler çok önemlidir. Bu bağlamda enerji alt başlığı literatürde önemli konulardan biri olarak öne çıkmaktadır. Bu alanda literatürdeki en önemli ve en eski çalışmalardan biri Shaikh ve diğerlerinin (2016) çalışmasıdır. Bu çalışmada Kuşak ve Yol girişimi içerisinde yer alan Pakistan-Çin enerji ve ekonomik koridorunun geleceği diğer alternatif güzergâhlarla karşılaştırılmalı olarak çeşitli perspektiflerden incelenmiştir. Sonuç olarak bu koridorun sadece şimdiki ticaret ve enerji koridorlarıyla uyumlu olmakla kalmayıp, hâlihazırda kullanılan Malakka boğazının yaratmış olduğu

riskleri ortadan kaldıracabileceği iddia edilmiştir. Ayrıca bu koridor üzerinde inşa edilecek petrol boru hatlarının, iktisadi, lojistik hız ve verimlilik, enerji güvenliği ve çevresel perspektiflerden bakıldığında en rasyonel hat olduğu iddia edilmiştir.

Xu ve diğerleri(2017) Çin'in Xinjiang eyaletinin enerji politikasının sürdürülebilirliğini Kuşak ve Yol projesi çerçevesinde incelemiştir. Rüzgâr enerjisi sektörü baz alınarak yapılan değerlendirmede yenilenebilir enerji sektörünün bölgesel kalkınma perspektifinde Kuşak ve Yol girişimi içerisindeki önemi vurgulanmıştır.

Duan ve diğerleri (2018) ise uluslararası enerji yatırımlarının içerdiği risk faktörleri itibarıyla Kuşak ve Yol girişimi üzerindeki ülkeler bazında bir risk analizinde bulunmuşlardır. Bulanık bütünleşik değerlendirme metodunu kullandıkları çalışmaları sonucunda kaynak potansiyeli ile Çin kaynaklı diğer faktörlerin enerji yatırımları riskinin temel belirleyicileri olduğu tahmin edilmiştir. Ayrıca analiz sonuçlarına göre Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Pakistan, Kazakistan, Rusya ve Çin'in enerji yatırımlarının kaynak riski anlamında çeşitlendirilmesi ve çevresel faktörler bakımından en ideal ülkeler olduğu belirlenmiştir.

Sarker ve diğerleri (2018) Kuşak ve Yol güzergâhında kurulacak petrol, gaz ve diğer enerji ortaklıklarının tüm ülkelerin menfaatine olacağını iddia etmektedir. Politik, ekonomik, kaynak potansiyeli, yatırım iklimi ve çevresel riskler bakımından yapılan analiz sonucuna göre Çin-Pakistan ve Myanmar-Çin petrol boru hatlarının bu türden riskleri en aza indirecek enerji hatları olduğu savunulmuştur.

Han ve diğerleri (2018) Kuşak ve Yol Projesi üzerindeki 89 ülke arasında enerji verimliliği sektöründeki yakınsama ilişkisini incelemiştir. Bu yakınsamanın ticaret entegrasyonu ve bölgesel iş birliği kanalıyla oluşmasının beklendiği analiz sonuçlarına göre, dünyada enerji verimliliği noktasında 2010 yılından sonra uzaksama ilişkisi görülürken bölgesel iş birliğinin yakınsama yönünde etki yaratabileceği iddia edilmiştir. Sonuç olarak Kuşak ve Yol girişiminin ticaret entegrasyonu ve bölgesel iş birliği kanallarıyla enerji verimliliği yakınsamasına katkı sağlayabileceğini iddia etmişlerdir.

Mustafic (2016) ise Çin'in uluslararası enerji sektöründeki birleşme ve satın almalarıyla, Çin hükümetinin yatırım yaptığı ülkelerle kurmuş olduğu siyasi

bağlar, enerji arz güvenliğinin aslında Çin'in daha geniş çerçevedeki Jeostratejik planlarının bir alt başlığı olduğu kuşkusunu uyandırdığını savunmaktadır. Qian (2016)'e göre ise her ne kadar Çin dünyadaki herhangi bir bölgeye enerji anlamında aşırı bağımlı olmak istemese de hızla artan enerji ihtiyacı dolayısıyla Çin, Orta Doğu bölgesiyle hem iktisadi hem de siyasi anlamda iyi ilişkiler kurmak ve ticari bağları geliştirmek istemektedir. Qian bu bağlamda Çin ve Orta Doğu ilişkilerini güçlendirme hedefinin Kuşak ve Yol projesi'nin önemli hedeflerinden biri olduğunu savunmaktadır.

Li ve diğerleri (2018) Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin'in enerji arz güvenliğini, enerji kaynaklarının türüne göre dağılımı, enerji tedarikçileri, taşıma güzergâhları ve enerji ticaretinde kullanılacak para birimlerinin çeşitlendirilmesi noktasında analiz etmişlerdir. Finansal Portfolyo Teorisiyle destekledikleri çalışmanın sonuçlarına göre Çin çeşitlendirme stratejisini hayata geçirdikten sonra ulusal enerji arz güvenliği daha da yükselmiştir.

Guo ve diğerleri (2019) Çin, Pakistan, İran ve Türkiye arasındaki hâlihazırda var olan enerji koridorunun avantajlarını ve dezavantajlarını analiz etmişlerdir. Daha sonrasında ise Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında adı geçen ülkeler arasında inşa edilmesini önerdikleri yeni enerji koridorunun avantajları ve dezavantajlarını SWOT analizi metoduyla incelemişlerdir. Ayrıca çalışma kapsamında analiz sonuçlarına göre ortaya çıkan zorluklar ve tehditlerin bertaraf edilmesine yönelik politika önerileri de sunulmuştur.

Hou ve diğerleri (2018) Kuşak ve Yol girişimini doğal gaz enerjisi sektörü bakımından incelemişlerdir. Kullandıkları SWOT analizi metoduyla Çin'de yoğun olarak kullanılan kömür enerjisine göre daha temiz olan doğalgaz enerjisi sektörünün gelişimi incelenmiş ve Kuşak ve Yol projesi ile Çin'de yeterince bulunmayan doğalgaz kaynaklarına ulaşım sağlanabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca sektörün enerjinin interneti teknolojileriyle zenginleştirilmesi gerektiği savunulmuştur.

Zhao ve diğerleri(2019) Kuşak ve Yol projesi üzerindeki ülkelerin enerji bağımlılıklarını analiz etmişlerdir. Hesaplamış oldukları garanti derecesi, bağımlılık derecesi ve karşılıklı bağımlılık derecesiyle indikatörleriyle Kuşak üzerindeki ülkelerin birbirlerine bağımlılıklarının simetri derecesi ölçülmeye çalışılmıştır. Sonuç olarak proje üzerindeki ülkelerin bir enerji koridoru kurabilecek düzeyde hem kömür, hem gaz hem de petrol cinsinden zengin kaynaklara sahip olduklarını ortaya koymuşlardır. Ayrıca Çin girişim rotası üzerindeki ülkelere

hem enerji ihracatı yaptığı hem de bu ülkelerden ithalat yaptığı için karşılıklı simetrik bir iş birliği ortamı kurulabileceği iddia edilmiştir.

Kuşak ve Yol Projesini Türkiye Çin enerji ilişkileri bağlamında inceleyen Huang (2017)'e göre Türkiye enerji yatırımları anlamında Çinli yatırımcılar için önemli fırsatlar ve avantajlar sunmaktadır. Bu avantajlardan bazıları Türkiye'nin genç ve eğitilmiş nüfusu, Coğrafi lokasyonu ve hâlihazırda önemli enerji nakil hatlarına ev sahipliği yapması şeklinde sıralanmıştır. Diğer yandan Huang Türkiye'nin göz ardı edilemeyecek riskleri barındırdığını da ifade etmektedir. Bu risklerden en önemlileri Türkiye'nin diğer ülke ekonomilerine aşırı bağımlılığı dolayısıyla küresel ekonomik krizler karşısında en kırılgan ülkelerden biri olmasıdır. Diğer ekonomik riskler ise yüksek enflasyon, yüksek bütçe ve dış ticaret açıkları, istikrarsız ekonomik yapı olarak sıralanmıştır.

Huang(2017)'e göre, Türkiye ve Çin arasındaki iş birliğini baltalayabilecek bir diğer unsur ise iki ülke arasındaki asimetrik dış ticaret ilişkisi dolayısıyla Türkiye'nin kendi iç piyasasını korumaya yönelik almış olduğu önlemlerdir. Huang'a göre bu önlemler Çinli yatırımcılar açısından vergi düzenlemeleri, vize rejimleri, emek piyasaları ve döviz kurları ile diğer yasal düzenlemeler nezdinde riskler yaratabilir. Huang ayrıca iki ülke arasındaki geniş kültürel farklılıkların ve iş yapma kültürü arasındaki farklılıkların da Çinli şirketlerin Türkiye'de başarılı olabilmeleri noktasında bir handikap olabileceğini ileri sürmektedir. Huang son olarak Türkiye'nin kendi iç siyaseti kaynaklı istikrarsızlıkların Çinli yatırımcılar için uzun vadede önemli bir risk unsuru teşkil edebileceğini belirtmektedir.

Literatürdeki çalışmalar genel olarak incelendiğinde görülmektedir ki, Kuşak ve Yol projesi bir taraftan bir bölgesel kalkınma ve ticari entegrasyonun geliştirilmesi projesi olarak ele alınmış ve bu perspektifte proje iktisadi kalkınma, enerji ve çevre gibi çeşitli alt başlıklarda incelenmiştir. Diğer yandan projeye kuşuklu yaklaşan bir kesim projenin iktisadi kalkınma odaklı bir proje olmasından ziyade Çin'in aslında bu projedeki gizli ajandasının bölgesinde yeni tip bir kolonyal sistem kurma arzusu olduğunu savunmaktadır.

Literatürde projenin enerji sektörüne yansımaları ise çoğunlukla Çin perspektifinden ele alınmış ve çoğunlukla Çin'in enerji nakil hatlarındaki riskleri projeye nasıl bertaraf edebileceği araştırılmıştır. Fakat Türkiye enerji sektörünün bu projedeki konumuna yönelik çalışmalar çok kısıtlıdır. Özellikle daha

önce de bahsedildiği üzere Çin'in Türkiye'deki yatırımlarının çok büyük kısmını enerji sektörünün oluşturmasından dolayı üçüncü bölümde ele aldığımız Kuşak ve Yol projesinin Türkiye enerji sektörüne nasıl etki edebileceği konusu literatürdeki önemli bir boşluğu doldurabilecektir.

3) KUŞAK VE YOL PROJESİ'NİN TÜRKİYE ENERJİ SEKTÖRÜNE OLASI ETKİLERİ

Enerji sektörü Çin'in Kuşak ve Yol projesindeki en fazla önem verdiği sektörlerden biridir. Zira hâlihazırda enerji ithalatının yaklaşık %80'i Çin için riskli bir bölge olan Malakka Boğazı'ndan geçmektedir. Olası bir çatışma durumunda ABD etkisi altındaki boğaz Çin'in enerji arz güvenliği için çok büyük bir risk teşkil etmektedir. Dolayısıyla Çin hem Orta Asya'daki hem de İran ve Orta Doğu'daki enerji kaynaklarına ulaşabilmek için şuanda kullandığı deniz koridoru yerine Orta Asya ülkeleri güzergâhında bir enerji koridoru oluşturmaya çalışmaktadır.

Böylelikle Çin hem ABD kontrolündeki Malakka boğazı kaynaklı enerji arz güvenliği riskini azaltabilecek hem de diğer Orta Asya ülkeleri ve İran'ı enerji sektöründe destekleyerek Rusya ve ABD'nin enerji piyasasındaki hakimiyetini zayıflatabilecektir. Bu güzergâh üzerinde Çin'e rakip olabilecek bir ülke olmaması ve güzergâh üzerinde ABD ve AB hâkimiyetinin çok zayıf olması Çin için ayrı bir avantaj unsurudur (Aydın 2018: 43).

Böylece Çin geçmişte sergilediği çok yüksek büyüme oranlarını gelecekte de sağlayabilmek için ihtiyacını duyduğu enerjiyi garanti altına alabilecektir. Ayrıca Çin bu koridor üzerinde kontrol sağlayarak batı bloğu ülkelerinden önce bölgedeki enerji kaynakları üzerinde hâkimiyet kurabilecektir. Dünyanın enerji havzası olan bu bölgede kontrol sağlayabilecek olan Çin, enerjinin Avrupa'ya ulaştırıldığı koridorda da kontrol sahibi olabildiği takdirde sadece bölgede değil, dünya enerji piyasasındaki en önemli aktörlerden biri haline gelebilecektir.

Avrupa'ya yönelik enerji nakil hatları noktasında ise Türkiye Çin için çok önemli bir konumdadır. Çin Türkiye ortaklığı ile kurulacak olan enerji nakil hatlarına Avrupa ülkelerinin de olumlu yaklaşacağı düşünülebilir. Zira hâlihazırda Avrupa ülkeleri petrol ve doğalgaz ihtiyaçlarının %30'unu Rusya'dan karşılamakta ve bu bağımlılığı azaltmak istemektedirler. Çin'in önemli bir müttefiki olan İran'a komşu olması ve çok istikrarsız bir bölgede bulunmasına rağmen nispeten yüksek istikrarlı bir yapısıyla Türkiye, Çin'in enerji politikası bağlamındaki hedefleri noktasında çok önemli bir stratejik müttefik konumundadır (Guo

- vd. 2019: 829).

Bu amaçla son yıllarda iki ülke arasında enerji arz güvenliğini sağlama-ya yönelik çeşitli iş birliği anlaşmaları yapılmıştır. Fakat bunlardan en önemlisi 2009 yılında iki ülke arasında imzalanan Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptı olmuştur. Mutabakat ile enerji üretimi ile iletimi dâhil olmak üzere enerji sektörünün her alanında iş birliğinin kurulması öngörülmektedir. Bu anlaşma ile ayrıca iki ülke yatırımcılarının iş birliği ve yatırım imkânlarının desteklenmesi ile üçüncü ülkelerde ortak proje ve yatırım yapılabilmesinin desteklenmesi amaçlanmıştır (Dilek - vd. 2019: 50).

Çin Türkiye ortaklığı sadece Çin için değil, Türkiye için de enerji sektöründe çok önemli fırsatları barındırmaktadır. Bu fırsatlardan birincisi Türkiye Çin'in oluşturmak istediği enerji koridoru sayesinde gelecekte artarak devam edecek enerji ihtiyacını bu yolla güven altına alabilmesi ihtimalidir. İkincisi ise hâlihazırda Türkiye'nin enerjide belli başlı ülkelere aşırı bağımlı olmasının yarattığı riskler yeni enerji koridoru sayesinde kaynak ülke çeşitlendirmesinin artırılmasıyla minimize edilebilecektir. Sonuncu fırsat ise Türkiye'nin uzun yıllardır üzerinde çalıştığı bölgesel ve küresel enerji merkezi olma iddiasının Kuşak ve Yol projesine dâhil olması ile birlikte daha da güçleneceğidir. Bu başlık altında Kuşak ve Yol projesinin Türkiye enerji sektörü için sağlayabileceği avantajlar üç alt başlık altında analiz edilecektir.

3.1) Türkiye'nin Artarak Devam Etmesi Beklenen Enerji İhtiyacının Karşılanabilmesi Bağlamında Kuşak ve Yol Projesi

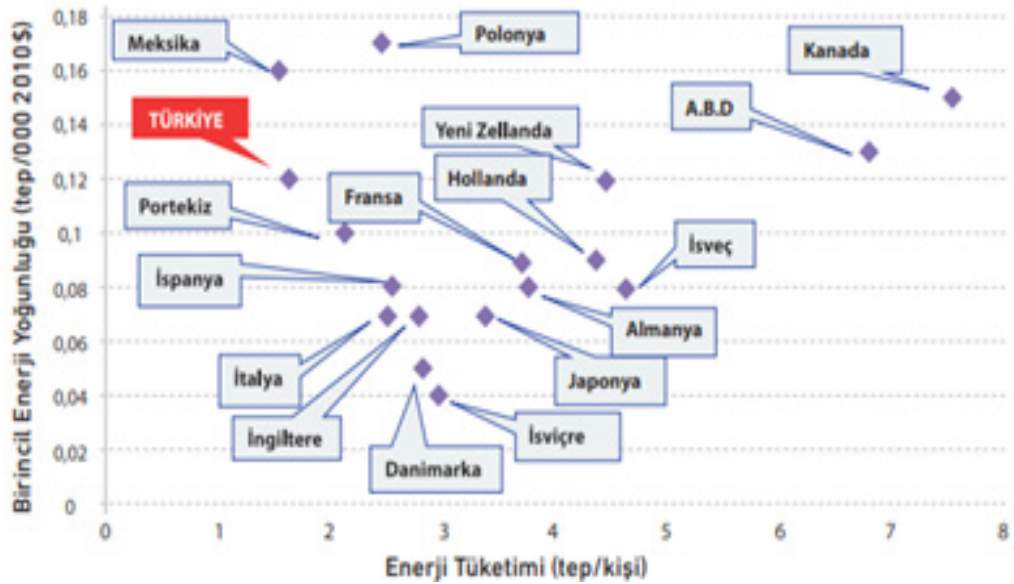
Türkiye genç ve eğitimli nüfusunun verdiği dinamizm ve yüksek büyüme hızlarıyla dünya ekonomisinde günden güne ağırlığını artırmaktadır. Ülke ekonomisindeki bu hızlı büyüme kaçınılmaz bir şekilde enerji talebi üzerinde yükselen bir baskı yaratmaktadır. Ayrıca bu noktadaki endişeleri artıracak bir diğer faktör ise Türkiye'de nüfus artış hızının yüksek seyretmesidir. Her ne kadar nüfus artış hızında bir yavaşlama eğilimi görülmeye başlansa dahi Türkiye'nin nüfus artış hızı hala diğer birçok dünya devletinin üzerindedir. Dolayısıyla yakın vadede ülkemizde yüksek nüfus artış hızlarıyla bağlantılı olarak ekonomik büyümenin de hızlı bir şekilde devam etmesi beklenebilir.

Türkiye'nin son yıllarda yakalamış olduğu ve devam etmesi beklenen bu yüksek büyüme hızlarının enerji sektöründeki en çarpıcı yansıması ise, bu hızlı büyümeyle birlikte enerji talebinde dünya ortalamasının çok üzerinde bir artış yaşanmasıdır. Türkiye'de enerjide yıllık talep yükselişi %5'in üzerindeyken,

elektrik enerjisindeki talep artışı ise %7 civarında seyretmektedir. Dünya enerji talebindeki ortalama artış hızına bakıldığında, Türkiye’de enerji talebindeki artış hızının dünya ortalamasının dört kat üzerinde olduğu görülebilir (Bilgin, 2009: 65).

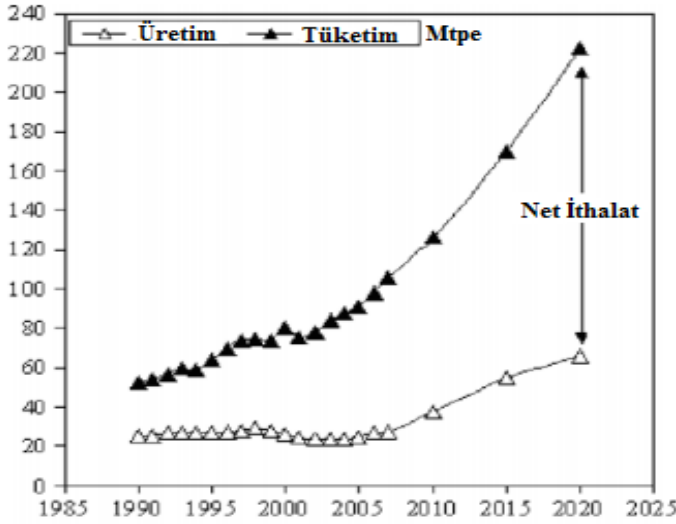
Kuşkusuz ki enerji talebindeki bu yükseliş sadece Türkiye’nin büyüme noktasında göstermiş olduğu hızlı performansa bağlanılamaz. Türkiye diğer gelişmiş ülkelere kıyasla sanayi devriminde daha yavaş ilerlemesi sebebiyle enerji yoğunluğu daha az olan teknolojiye dayalı sektörlerde dünya çapında önemli bir varlık gösterememektedir. Diğer yandan 1900’lü yılların ikinci yarısından itibaren gelişmiş ekonomiler demir-çelik ve çimento gibi enerji yoğunluğu yüksek geleneksel sanayi sektörlerinden uzaklaşma eğilimi göstermeye başlamıştır.

Geçmişte büyümenin lokomotifi olan bu sektörlerin yerini ise enerji yoğunluğu daha az olan teknolojiye dayalı sektörler ele geçirmeye başlamıştır. Gelişmekte olan ülkelerin ellerini bu çok verimli olmayan, çevre ve toplum üzerindeki negatif dışsallığı yüksek olan sektörlerden çekmesiyle birlikte Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler bu enerji yoğunluğu yüksek sektörlerde önemli bir üretim merkezi konumuna gelmeye başlamıştır. Bu durumun yansımalarını grafik 1’de görebilmekteyiz



Grafik 1. Ülkelere Göre Birincil Enerji Yoğunluğu ve Enerji Tüketimi
(Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı 2018: 12)

Enerji yoğunluğunun ölçülmesinde önemli göstergelerden olan birincil enerji yoğunluğu kavramı ülkelerin birim GSYH üretebilmesi için tüketmek zorunda olduğu enerji miktarını ölçen bir göstergedir. Grafik 1 çok basit şekilde birincil enerji sarfiyatının GSYH'ye oranlanması ile elde edilen birincil enerji yoğunluğu ile birlikte kişi başına düşen enerji tüketimini çeşitli ülkeler için göstermektedir. Türkiye grafikteki ülkeler arasında birincil enerji yoğunluğu noktasında çok üst sıralarda kendine yer bulurken, kişi başına düşen enerji tüketimi ise Meksika ile birlikte en düşük iki ülkeden biridir. Bu durum Türkiye ekonomisinin geleneksel enerji yoğun sektörlerde yoğunlaşmış yapısının değişmediği takdirde, gelecekte kişi başına enerji tüketiminin diğer gelişmiş ülkeler düzeyine yaklaşmasıyla enerji talebindeki artışın hızlanarak süreceğine işaret etmektedir.



Grafik 2. Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Enerji Üretimi ve Tüketimi (MTPE) (Balat 2010: 2000)

Nitekim Türkiye'nin düşük yerli üretimi sebebiyle çoğunlukla ithalat yoluyla karşılaması gereken enerji talebi 2 numaralı grafikte görülmektedir. Enerji yoğunluğu yüksek sektörler ağırlıklı büyüyen Türkiye'nin büyümesini önümüzdeki yıllarda da sürdürebilmesi için ihtiyacını duyduğu ithal enerji sebebiyle enerji açığının artarak süreceği tahmin edilmektedir. Bu durumda Türkiye'nin enerji ithalatı faturasının gelecekte büyüyerek devam edeceği tahmin edilebilir.

Türkiye'nin gelecekteki ithal enerji maliyetlerine yönelik bir diğer endişe ise çok hızlı büyüme performansı gösteren ve gelişmeye aç olan Çin, Hindis-

tan, Pakistan gibi Asya ekonomilerinin büyüme süreçleri içerisinde uluslararası enerji piyasalarında talep yönlü yaratmaları beklenen baskıdır. Özellikle kısıtlı fosil enerji kaynaklarının arzında beklenen düşüş ile büyüyen ekonomiler kaynaklı talepte beklenen yükselişin gelecekte bir araya gelmesi ile enerji fiyatlarında yaşanabilecek yükselişler Türkiye ekonomisini zor durumda bırakabilecektir.

Bu sebeplerden dolayı Türkiye'nin artarak sürecek olan enerji ihtiyacını önemli bir şekilde planlaması zorunluluğu bulunmaktadır. Bu bağlamda Kuşak ve Yol Projesi kapsamındaki kara İpek Yolu sayesinde Türkiye Orta Asya'nın zengin enerji kaynaklarına ulaşım olanağı elde edebilecektir.

Türkmenistan ve Kazakistan bu zengin enerji kaynaklarına sahip Orta Asya ülkelerinden bir kaçıdır. Türkmenistan 2017 yılı itibariyle 17,5 triyon m³ doğalgaz rezerviyle dünyanın dördüncü en büyük rezervine sahip ülkesi konumundadır. Kazakistan ise dünyada en yüksek petrol rezervine sahip on ikinci, doğalgaz rezervlerinde ise on beşinci ülkesi konumundadır (Furuncu 2018).

Ayrıca Türkiye Ceyhan'daki limanı ile Kuşak ve Yol projesinin Deniz İpek Yolu ayağında Afrika ve Orta Doğu ülkelerinin geniş enerji kaynaklarına ulaşım olanağına da kavuşabilecektir. Türkiye Kuşak ve Yol projesi kapsamında oluşturulabilecek yeni enerji hatları sayesinde bu zengin enerji kaynaklarına ulaşım imkânı elde edebilecek ve büyümesini sürdürebilmesi için hayati öneme sahip enerji ihtiyacının önemli bir kısmını garanti altına alabilecektir.

3.2) Türkiye'nin Enerjide Kaynak Ülke Çeşitlendirmesi ve Enerji Arz Güvenliği

21. yüzyılın çok kutuplu dünya düzeninde ülkeler için enerji talebini karşılamaya yönelik önlemler ve enerji piyasasındaki güç kadar yeni enerji politişinin getirmiş olduğu arz güvenliği, kaynak çeşitlendirmesi gibi risklerin göz önüne alınması da hayati önem taşımaktadır. Bu noktada dünya enerji piyasasında güç elde etmeye yönelik girişimler ile birlikte, enerji piyasasında güvenliğin sağlanmasına yönelik girişimler de önem kazanmaktadır.

İkinci Dünya Savaşından sonra başlayan ve Sovyetler Birliği'nin yıkılmasından sonra daha da güçlenen tek kutuplu hegemonik istikrar ortamının yerini çok kutuplu dünya düzenine bırakması enerji piyasaları için de önemlidir. Bu yeni enerji jeopolitiğinde enerji talebinin en düşük maliyetle



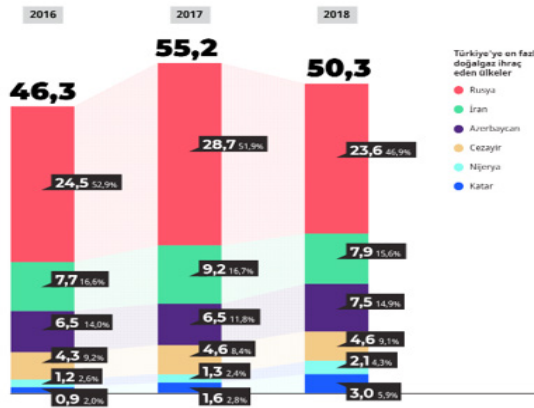
Harita 3. Türkiye Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri
(<https://www.enerji.gov.tr/>)

Harita 3'teki doğalgaz boru hatları ve projelerinden de görüleceği üzere doğalgaz ithalatı noktasında Rusya, İran ve Azerbaycan önemli tedarikçilerimizdendir. Azerbaycan'ın Şah Deniz sahasından çıkarılacak olan gazın Bakü Tiflis Ceyhan Ham Petrol Boru hattına paralel koridorda Türkiye'ye ulaştırması amacıyla 2004 yılında inşasına başlanan Bakü Tiflis Erzurum Doğalgaz boru hattı 2007'de işletmeye girmiştir. 980 km uzunluğundaki hat ile yılda 6,6 milyar m³ gazın 15 yıllık sözleşme süresiyle Türkiye'ye transferi planlanmaktadır. İran'dan yıllık 10 m³ gaz alımı hedefiyle 1996 yılında yapılan antlaşmayla inşasına başlanan Doğu Anadolu Doğalgaz Boru Hattı projesi 10 Aralık 2001 tarihinde işletmeye geçmiştir. 1491 km uzunluğundaki hat ile Erzurum'dan yurda giriş yapan gaz Ankara'ya ulaşmakta ve diğer bir hat ile de Kayseri ve Konya'ya gaz taşınmaktadır. 2007 tarihinde işletmeye geçen Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkoneksiyonu (ITG) projesi ile Türkiye ve Yunanistan doğalgaz boru hatları birbirine bağlanmış ve 15 yıllık sözleşme kapsamında Yunanistan'a gaz akışı başlamıştır. Projenin ilerleyen yıllarında İtalya'ya da uzanması planlanmaktadır (<https://www.enerji.gov.tr/>).

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) projesi ile Bakü Tiflis Erzurum Doğalgaz boru hattı projesinin kapasitesi artırılması planlanmakta ve

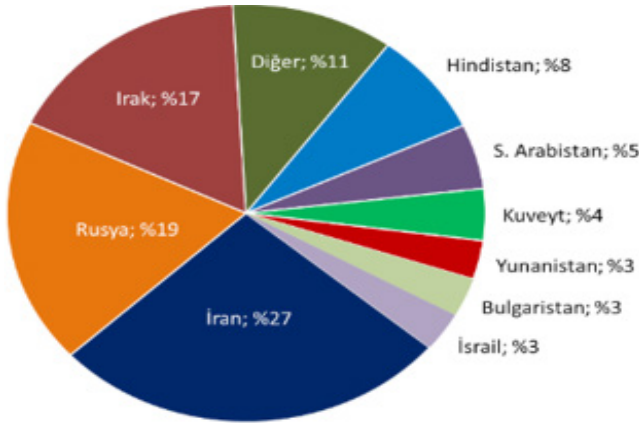
Şahdeniz bölgesi kaynaklı Azerbaycan doğalgazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya nakil kapasitesi artırılmaktadır. İlk aşamada 16 milyar metreküp düzeyinde olması beklenen hacmin 6 milyar metreküplük kısmı iç tüketim için değerlendirileceği düşünülürken 10 milyar metreküplük hacmin ise Avrupa'ya taşınması planlanmaktadır. Bu hacmin 2023'te 23 milyar metreküp 2026'da ise 31 milyar metreküp düzeyine çıkarılması beklenmektedir (Furuncu, 2018).

2003 yılında işletmeye alınan Mavi Akım Gaz Boru Hattı ile yıllık 16 m³'lük Rus gazı, Karadeniz üzerinden Türkiye'ye ulaştırılmaktadır. Rusya topraklarındaki kısmı, Karadeniz bağlantısında, Djubga-Samsun hattı ve Türkiye topraklarında Samsun-Ankara hattı olmak üzere üç kısımdan oluşmaktadır. Rusya Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı) ise 1987 yılında faaliyete geçmiş ve 1993 yılı itibariyle maksimum miktar olan 6 m³'lük sevkiyata ulaşmıştır. Ülkemize Bulgaristan'dan girişi yapan ve Ankara'ya kadar ulaşan hat 845 km uzunluktadır. Geçmiş yıllarda Rusya ve Ukrayna arasındaki anlaşmazlıklar sebebiyle Türkiye Batı Hattında gaz kesintilerine maruz kalmıştır. 2019 yılı sonunda işletmeye alınması beklenen Türkakım Gaz Boru Hattı projesi ile Türkiye Batı hattında bu yaşanan arz sıkıntılarını hafifletmeyi planlanmaktadır. Batı hattı kaynaklı 14 milyar m³'lük gazın sözleşme şart ve koşulları değişmesizin Türkakımı üzerinden aktarılması planlanmaktadır. Kara ve Deniz hatlarından oluşan Türkakımı projesi, Rus doğalgazını Karadeniz üzerinden Türkiye'ye ve sonrasında Avrupa'ya pazarlamak üzere her biri 15,75 milyar m³ kapasiteye sahip iki hattan meydana gelmektedir (<https://www.enerji.gov.tr>).



Grafik 3 Türkiye Doğalgaz İthalatının Ülkeler Bazında Dağılımı
(<https://tr.sputniknews.com>)

Fakat tüm bu çabalara rağmen Türkiye'nin enerjide dışa bağımlılığı yanında bu bağımlılığının birkaç ülke nezdinde yoğunlaşması enerji arz güvenliği noktasında Türkiye'nin atması gereken birçok adım olduğunu göstermektedir. Grafik 3'te 2016, 2017 ve 2018 yıllarında ithal edilen doğalgazın ülkelere göre dağılımı görülebilmektedir. Bu bağımlılığın %50'ler civarlarında sadece Rusya odaklı olması enerji arz güvenliği noktasında dikkatle izlenmesi gereken çok ciddi bir durumdur. Diğer yandan doğalgazdaki bağımlılığa göre biraz daha iyi olmasına rağmen benzer bir durum petrol ithalatı içinde görülebilir. 2017 yılı petrol ithalatının ülkelere göre dağılımını gösteren Grafik 4' ten görüleceği üzere petrol ithalatında ilk üç ülkenin toplam payı %63 civarına denk gelmektedir.



Grafik 4. 2017 Yılı Ülkelere Göre Petrol İthalatı Dağılımı
([http:// www. Tpao .gov. tr](http://www.Tpao.gov.tr))

Tüm bu verilerden Türkiye'nin özellikle doğalgaz olmak üzere enerji ithalatı noktasında enerji arz güvenliğini sağlayacak şekilde çeşitlendirmeler üzerinde çalışması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamdaki bir diğer risk unsuru ise Türkiye'nin enerjide bağımlı olduğu ülkelerin istikrarsızlıkların yoğun olduğu bölgelerde yer almasıdır. Dolayısıyla Türkiye ile ilgili olmayan siyasi gelişmelerin dahi bu bağımlılıkla ilintili olarak Türkiye enerji sektörünü ve Türk ekonomisini etkileme ihtimali önemli bir risk unsurudur.

Batı bloğu tarafından İran'a yönelik uygulanan ambargolar, Irak içerisinde yaşanan iç siyasi çekişmeler ve Rusya'nın bölgede kontrolünü artırmaya yönelik atmış olduğu adımlar Türkiye'nin bu ülkelerden yapmış olduğu enerji ithalatının riske girme ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca siyasi kaynaklı risklerin dışındaki faktörler de risk yaratabilmektedir. Geçmiş yıllarda İran ve

Rusya fiyat anlaşmazlıkları ve arz yönündeki sıkıntıları gerekçe göstererek Türkiye'ye olan doğalgaz akışını kısması da enerji arz güvenliği noktasındaki bu türden risklere örnektir.

Kuşak ve Yol projesi kapsamında Türkiye'nin dahil olabileceği yeni enerji nakil hatlarıyla ulaşılabilecek yeni kaynak ülkelere ulaşılabilecektir. Bu yeni kaynaklar sayesinde özellikle Rusya olmak üzere herhangi bir ülkeye enerji aşırı bağımlı olmanın getirebileceği iktisadi riskler minimize edilebilecektir. Ayrıca Rusya'nın geleneksel dış politika araçlarından biri olan enerji piyasasındaki kontrol gücünü diğer ülkeler nezdinde bir tehdit unsuru olarak kullanması Türkiye için uzun vadede büyük bir risk unsuru yaratmaktadır. Kuşak ve Yol projesi ile aşırı bağımlılığın getirebileceği siyasi risklerde minimize edilebilecektir.

3.3) Enerji Merkezi Olma Yolunda Türkiye ve Kuşak ve Yol Projesi

Kuşak ve Yol projesi kapsamında enerjide kaynak ülke çeşitlendirmesine yönelik atılabilecek adımların bir diğer yan faydası ise Türkiye'nin enerjide hem küresel hem de bölgesel hub olma iddiasını güçlendirebilecek olmasıdır. Türkiye sahip olduğu stratejik coğrafi lokasyon itibariyle enerjide dünyanın önemli üretim ve iletim merkezlerinden biri haline gelebilir. Fakat analizimize geçmeden önce literatürdeki sıklıkla biri diğerinin yerine kullanılan enerji koridoru, enerji kavşağı ve enerji merkezi kavramları ve aralarındaki farklar açıklığa kavuşturulmalıdır.

“Enerji koridorunu birçok gaz ve petrol boru hatlarının üzerinden transit olarak geçip diğer ülkelere ithal edilmesi; ama buna karşılık fiyat ve miktar ayarlamasında hiçbir yetkisi olmayan, sadece transit ülke ücreti alabilen ve aldığı enerjinin ücretini tıpkı diğer ithal eden ülkeler gibi ödeyen ülke olarak tanımlamıştır. Enerji kavşağı ise bu koridor olma özelliğini, bir ağ sistemi ile çok yönlü ve çok boyutlu genişleten, kendisine gelen gazı diğer ülkelere pazarlayabilen (re-exportation), diğer bir manada, fiyat ve ücret konusunda yetki ve etki sahibi olabilen enerji noktalarıdır... Enerji merkezi, enerji kavşağı olma yanında son derece teknik ve bir o kadar maliyetli sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) depolama noktalarının tesisini, nükleer ve yenilenebilir enerji kaynaklarının değerlendirilmesini ve lojistiği buna uygun yapılandırılarak enerji piyasasının kontrol edilmesini kapsamaktadır” (Tabaru 2014:3).

Dolayısıyla Türkiye'nin enerji merkezi olarak değerlendirilebilmesi için sadece kendi tüketimi için enerji hatları oluşturması veya iletim hatlarının ülke

toprakları üzerinden geçmesi yeterli değildir. Ayrıca elde edilen enerji kaynağının üçüncü ülkelere satışını sağlayabildiği ölçüde Türkiye bir enerji merkezi olarak değerlendirilebilir. Fakat özellikle doğalgaz sektöründe olmak üzere Türkiye'nin enerji merkezi olmasını engelleyen bir takım faktörler vardır. Bunlardan birincisi doğalgaz sektöründe Türkiye'nin Rusya'ya olan yüksek bağımlılığı ve anlaşmalardaki “al ya da öde” maddesi gereği kullanılmasa dahi önceden belirlenen ücretin ödenmesi zorunluluğudur. İkincisi ise Türkiye'nin yapmış olduğu doğalgaz alım anlaşmalarının Türkiye'nin elde ettiği gazı tekrardan üçüncü ülkelere satışını engellemesidir (Bilgin 2010).

Türkiye coğrafi lokasyonu itibariyle tüketimin merkezi olan Avrupa ile Çin gibi Asya ülkeleri arasında ve enerji kaynaklarının yoğun olduğu bir bölgede bulunması itibariyle zaten bir transit ülke konumundadır. Fakat yukarıda sayılan sebepler ve Türkiye'nin ithal etmiş olduğu enerjinin ancak kendi iç tüketimine yeterli olması ve giderek artan enerji talebi sebebiyle enerji merkezi olma yolunda atılacak adımlar bulunmaktadır. Ancak bu şartlar altında Türkiye hem satmış olduğu enerjiden maddi bir gelir elde edebilir hem de küresel enerji piyasasında söz sahibi olabilir.

Kuşak ve Yol projesi bu bağlamda Türkiye'nin hem bölgesel hem de küresel bir enerji merkezi olma yolunda çok önemli bir katalizör görevi görebilir. Zira İran, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan gibi Kuşak ve Yol projesi kuşağında yer alan ülkelere elde edilebilecek enerji kaynakları ile Türkiye'nin Rusya'ya olan bağımlılığı azaltılıp elde edilen enerji kaynakları üçüncü ülkelere pazarlanabilir.

Kuşak ve Yol projesinin Türkiye'nin enerji merkezi olması yolunda sağlayabileceği bir diğer fayda ise Akdeniz ve Batı Afrika bölgesindeki zengin enerji kaynaklarının Çin'e satışı ile Türkiye'nin elde edebileceği kazanımlardır. Zira enerji merkezi olma yolunda sadece enerji kaynaklarının değil pazarların da çeşitlendirilmesi önemli bir unsurdur. Hâlihazırda Avrupa Türkiye'nin tek enerji pazarı olarak görülmektedir. Özellikle son yıllarda Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Akdeniz'de kendi münhasır ekonomik bölgelerinde enerji arayışlarının batı bloğu tarafından kısıtlanmaya çalışılması göz önüne alınırsa Türkiye'nin Kuşak ve Yol Projesinde aktif rol almasının önemi daha da görünür hale gelecektir.

SONUÇ

Türkiye endüstriyellemesini henüz tamamlayamamış büyüme ve dolaşısıyla enerji ihtiyacı yoğun bir ülkedir. Türkiye'nin bu enerji ihtiyacı dolayısıyla dışa bağımlı bir enerji ithalatçısı ülke olması, enerji jeopolitiği noktasında önemli planlamalar yapması ihtiyacını doğurmaktadır. Bu bağlamda Çin'in son yıllarda ortaya koymuş olduğu ve dünyanın birçok ülkesi ve sektörünü etkileyebilecek büyüklükteki Kuşak ve Yol Projesi Türkiye enerji sektörünün gelişimi için önemli katkılar sağlayabilir.

Kuşak ve Yol Projesi Türkiye'nin uzun vadeli enerji politikalarının planlanmasında sağlayabileceği katkılar üç temel başlık altında sıralanabilir. Birincisi Kuşak ve Yol projesiyle ulaşılabilecek yeni enerji kaynakları sayesinde Türkiye hızlanarak artması beklenen enerji talebini karşılayabilmeyi garanti edebilecektir. Hem kara İpek yolu vasıtasıyla Orta Asya ülkelerindeki kaynaklara ulaşma, hem de deniz ipek yol vasıtasıyla Afrika ve Orta Doğu'daki kaynaklara ulaşma bağlamında Kuşak ve Yol Projesi bu enerji talebinin karşılanabilmesi için çok önemlidir.

Kuşak ve Yol projesinin Türkiye enerji politikalarına sağlayacağı ikinci katkı ise bu ihtiyacı duyulan enerji ithalatı noktasında enerjide kaynak ülke çeşitlendirmesini artırarak ihracatçı ülkeler arasında enerji arz güvenliğini riske atmayacak şekilde sağlıklı bir denge kurulmasına yardımcı olabilmesidir. Zira hâlihazırda Rusya'ya olan yüksek bağımlılık hem iktisadi hem politik risk unsurları taşımaktadır. Ayrıca enerji arzında yeni ülkelerin devreye girmesiyle birlikte artacak olan rekabet dolayısıyla enerji maliyetlerinde de bir düşüş beklenebilir.

Son olarak Kuşak ve Yol projesi enerji de arz güvenliğinin sağlanması çabalarına paralel olarak hem Türkiye'ye sağlayabileceği yeni enerji kaynakları hem de enerjiyi üçüncü ülkelere satabilme anlamında yaratabileceği yeni pazar imkanlarıyla Türkiye'nin bir enerji merkezi olabilmesi noktasında önemli katkılar sağlayacaktır. Zira enerji tüketiminin iki merkezi olan Asya ve Avrupa kıtası arasında bulunması ve ayrıca dünyanın enerji havzalarının da merkezinde yer alması Türkiye'yi doğal olarak enerjide transit konumuna oturtmaktadır.

Fakat bu transit konumdan çıkarak enerjiyi üçüncü ülkelere satabilen, bundan önemli maddi gelirler elde edebilen ve enerji piyasasında söz sahibi olabilen bir ülke olabilmesi halinde Türkiye bir enerji merkezi olabilecektir.

Bu noktada Kuşak ve Yol projesi ile Çin'in enerji sektöründe ulaşmak istediği hedefler ile Türkiye'nin enerji sektöründeki saymış olduğumuz uzun vadede gözetmiş olduğu hedefler kazan kazan ilkesi doğrultusunda örtüşmekte olduğu söylenebilir.

Bunun yanında Çin ve Türkiye arasında kurulacak olan ticari ilişkilerin simetrik formda ve sağlıklı bir şekilde ilerleyebilmesi için enerji sektöründeki yatırımlarda Türkiye'nin de Çin kadar söz sahibi olabilmesi önemlidir. Zira enerji yolları üzerinde Çin'in Türkiye aleyhine kurabileceği aşırı hâkimiyet tekrardan Türkiye'nin enerji arz güvenliğini tehdit edici bir yapı oluşturabilir. Bu bağlamda bundan sonra yapılacak çalışmalarda Kuşak ve Yol Projesi kapsamında Türkiye'nin yatırım yapabileceği spesifik enerji sektörlerinin ve potansiyel enerji nakil hatlarının avantaj ve dezavantajlarıyla araştırılması fayda sağlayabilir.

KAYNAKÇA

AYDIN, Figen (2018), *Kuşak Ve Yol Projesinin Ekonomi Politikası Ve Türkiye*, Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

BALAT, Mustafa (2010), "Security of Energy Supply in Turkey: Challenges and Solutions." *Energy Conversion and Management* 51.10: 1998-2011.

BİLGİN, Mert (2009), "Fosil, Yenilenebilir ve Nükleer Yakıtların Neopolitik Anlamı-Türkiye'nin Durumu ve Gelecek Alternatifleri." *Uluslararası İlişkiler Dergisi* 5.20: 57-88.

BİLGİN, Mert. (2010), "Turkey's Energy Strategy: What Difference Does It Make To Become An Energy Transit Corridor, Hub Or Center?." *Revista UNISCI* 23: 113-128.

CANDELA, Ana Maria (2013), "Qiaoxiang on the Silk Road." *Critical Asian Studies* 45.3: 431-458.

DİLEK, Şerif - vd. (2019), *Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri* İstanbul: SETA Yayınları.

DUAN, Fei - vd. (2018), "Energy Investment Risk Assessment for Nations Along China's Belt & Road Initiative." *Journal Of Cleaner Production* 170: 535-547.

DUAN, Fei - vd. (2018), "Energy Investment Risk Assessment for Nations along China's Belt & Road Initiative", *Journal of Cleaner Production* 170: 535-547

FURUNCU, Yunus (2018), "Tanap'ın Orta Asya Ve Avrupa Enerji Pazarlarına Etkisi." *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 25.2: 543-561.

GUO, Fei-fei - vd. (2019), "Strategic Analysis on the Construction of New Energy Corridor China-Pakistan-Iran-Turkey." *Energy Reports* 5: 828-841.

HAN, Lei - vd. (2018), "Energy Efficiency Convergence Across Countries in The Context Of China's Belt And Road Initiative." *Applied Energy* 213: 112-122.

HOU, Jianchao - vd. (2018), "How to Improve the Competiveness of Natural Gas in China with Energy Internet and "The Belt and Road Initiative"." *International Journal of Energy Research* 42.15: 4562-4583.

HUANG, Yiling. (2017), "Research on Chinese Energy Investment in Turkey under the Silk Road Strategy." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. Vol. 94. No. 1: 1-6

Lİ, Kevin X - vd. (2018), "Diversification as an Energy Importing Strategy for China under the Belt and Road Initiative." *International Journal of Shipping and Transport Logistics* 10.3: 335-354.

Lİ, Weidong, - Olli-Pekka HİLMOLA (2019), "One Belt And One Road: Literature Analysis." *Transport and Telecommunication Journal* 20.3: 260-268.

MUSTAFİĆ, Almir (2016), "China's One Belt, One Road and Energy Security Initiatives: A Plan to Conquer the World?." *Inquiry-Sarajevo Journal of Social Science* 2.2: 107-134.

ÖZDAŞLI, Esmе (2015), «Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri.» *Electronic Turkish Studies* 10.14: 579-596

QİAN, Xuming (2016), "The Belt and Road Initiatives and China's Middle East Energy Policy." *International Relations and Diplomacy* 4.10: 611-616.

SARKER, Md Nazirul Islam - vd. (2018), "Oil, Gas And Energy Business Under One Belt One Road Strategic Context." *Open Journal of Social Sciences* 6.4: 119-134.

SHAİKH, Faheemullah - vd. (2016), "Prospects Of Pakistan–China Energy And Economic Corridor." *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 59: 253-263.

TABARU, İbrahim Aytuğ (2014), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler ABD. "Türkiye Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (Tanap) İle Enerji Kavşağı Olma Yolunda Mı?."

TAT, Huam Hon - vd. (2018), "Globalization, Colonialism and the Belt and Road Initiative (BRI): A Review of Literature." *The Journal of Social Sciences Research* Special Issue. 2: 98-103.

WANG, Jie - vd. (2019), "Topic Mining of Chinese Scientific Literature Research About "The Belt and Road Initiative" Based on LDA Model from the Sub Disciplinary Perspective." *International Conference on Data Mining and Big Data*. Springer, Singapore,.

XİN, Ning - LİAO Jingjing (2017), "History of the Silk Road." *Chronos* 36: 167-195.

XU, Li-jun - vd. (2017), “Renewable and Sustainable Energy of Xinjiang and Development Strategy of Node Areas In The “Silk Road Economic Belt”.” *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 79: 274-285.

ZHAO, Yabo - vd. (2019), “Energy relations between China and the countries along the Belt and Road: An analysis of the distribution of energy resources and interdependence relationships.” *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 107: 133-144.

Elektronik Kaynaklar

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, (2018) *Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023* http://www.yegm.gov.tr/document/20180102M1_2018.pdf

<http://www.tpao.gov.tr/?mod=sektore-dair&contID=39> Erişim tarihi: 2020.01.25.

<https://tr.sputniknews.com/infografik/201904221038839088-turkiye-gaz-enerji-ithalat-iran-rusya-azerbaycan-katar/> Erişim tarihi: 2020.01.25.

<https://www.ancient.eu/image/8327/map-of-the-silk-road-routes/> Erişim tarihi: 2019.08.29,

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-11/backlash-could-cost-xi-s-belt-and-road-800-billion-report-says> Erişim tarihi: 2019.09.01,

<https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatları-ve-Projeleri> Erişim tarihi: 2019.09.14.

<https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatları> Erişim tarihi: 2019.09.12.

Murat ERTEN

ÖZGEÇAN ASLAN VAK'ASININ İNSAN HAKLARI BAĞLAMINDA BİR DEĞERLENDİRMESİ VE
TARTIŞMALI BİR ÖNERİ: TEDBİREN HAPİS

Yahya ALGÜL

ÇİN'İN KUŞAK VE YOL PROJESİNİN TÜRKİYE ENERJİ SEKTÖRÜNE YANSIMALARI

Zarıfa NAZIRLI

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE ORTADOĞU' DA RUS – İNGİLİZ – OSMANLI
ÇATIŞMASI: MUSUL HAREKATI

Erol KILIÇ – Esra SAYIN

INDIVIDUALITY IN ANTIQUE ART

Mehmet KUTLU

KAYALIK: BİR KARLUK YABGU DEVLETİ BAŞKENTİ

Şükrü ÜNAR

ATATÜRK DÖNEMİ'NDE TÜRK ARKEOLOJİSİ

Melike SARAÇAYDIN

KİŞİSEL İMAJ YÖNETİMİ BAĞLAMINDA SOSYAL MEDYANIN KULLANIMI

Murat Kaya

PROTESTAN REFORMUNUN ALMANYA'DA ORTAYA ÇIKIŞ SÜRECİ

Yahya ALGÜL

PIERO SRAFFA ON INCOME DISTRIBUTION

Selva ÇELİK

GEORGE ORWELL'İN "HAYVAN ÇİFTLİĞİ" ADLI ESERİNİN SATİRİK ÇERÇEVDE
İNCELENMESİ

ANASAY

anasaydergisi@hotmail.com

