

**T.C.**  
**MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS ANABİLİM DALI**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS PROGRAMI**



**TARİHİ İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASININ**  
**TÜRKİYE-ÇİN TİCARET HACMİNE OLAN KATKISININ**  
**İNCELENMESİ**

**Ömer KOÇ**

**Danışman**  
**Dr. Öğretim Üyesi Hatice Nur GERMİR**

**MANİSA-2020**

**T.C.**  
**MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS ANABİLİM DALI**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS PROGRAMI**

**TARİHİ İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASININ**  
**TÜRKİYE-ÇİN TİCARET HACMİNE OLAN KATKISININ**  
**İNCELENMESİ**

**Ömer KOÇ**

**Danışman**  
**Dr. Öğretim Üyesi Hatice Nur GERMİR**

**MANİSA-2020**

	T.C. MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu	FRYL-031
	YÜKSEK LİSANS EĞİTİMİ FORMLARI	Yayınlanma Tarihi	26/03/2018
		Revizyon No/Tarih	2/23/03/2018
		Sayfa	1/1
Tez Savunma Sınavı Tutanağı			

### TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 24.03.2020 tarih ve 13/7 sayılı toplantısı oluşturulan jürimiz tarafından Manisa Celal Bayar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 9. Maddesi gereğince Enstitümüz Uluslararası Ticaret ve Finans Anabilim D. Uluslararası Ticaret ve Finans Yüksek Lisans Programı öğrencisi Ömer KOÇ'un "Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye-Çin Ticaret Hacmine Olan Katkısının İncelenmesi" Konulu tezi incelenmiş aday 27.04.2020 tarihinde saat 14:30'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 1 saat 14 dakikalık süre içinde gerek konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevap değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI olduğuna

OY BİRLİĞİ

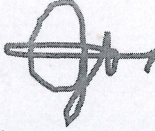
DÜZELTME yapılmasına ↑ \*

OY ÇOKLUĞU

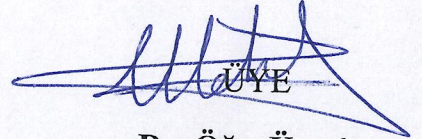
RED edilmesine

ile karar verilmiştir.

ÜYE



BAŞKAN  
Dr. Öğr. Üyesi



Doç. Dr. Gülin VARDAR

Hatice Nur GERMİR

Dr. Öğr. Üyesi

KARASULU

*U. N. V.*

İsmail METİN

Evet

Hayır

Tez, burs, ödül veya Teşvik programına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.



Tez, mutlaka basılmalıdır.



Tez, mevcut haliyle basılmalıdır.



Tez, gözden geçirildikten sonra basılmalıdır.



Tez, basımı gereksizdir.



\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir. İkinci tez savunma sınavında da başarısız olan öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir.

Hazırlayan

Onaylayan

## YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılmasının Türkiye-Çin Ticaret Hacmine Olan Katkısının İncelenmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

13/03/2020

Ömer KOÇ

## ÖZET

### TARİHİ İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASININ TÜRKİYE-ÇİN TİCARET HACMİNE OLAN KATKISININ İNCELENMESİ

İpek Yolu tarih boyunca birçok medeniyetin ve devletin kültürel, siyasi ve ticari olarak bir araya geldiği önemli bir platform olmuştur. 21. Yüzyılda küresel ticarete yaşanan rekabetten dolayı ülkeler arası ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla bu güzergah tekrar gündeme gelmiştir. Çin tarafından hazırlanan proje ile gündeme gelen bu güzergah mevcut ticaret yollarına göre ülkelere daha fazla fırsatlar sunmuştur.

Bu çalışmanın amacı yıllar boyunca büyük öneme sahip olmuş Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacmine olası katkılarını incelemektir. Çalışmanın birinci bölümünde kısaca İpek Yolu'nun tarihine ve önemine yer verilmiştir. İkinci bölümde Modern İpek Yolu projesine ve Türkiye'ye olan etkilerine değinilmiştir. Üçüncü bölümde Türkiye ile Çin ilişkilerinin tarihsel gelişimine yer verilmiştir. Dördüncü bölümde Türkiye'nin ve Çin'in dış ticaretleri ile iki ülke arasındaki ticaret verileri incelenmiştir. Bu çalışmada tarama yöntemi kullanılmış ve istatistiksel verilere başvurulmuştur.

Sonuç olarak, Türkiye-Çin dış ticaret verileri incelenerek Modern İpek Yolu projesinin uzun vadede iki ülke arasındaki ticaret hacminin artması konusunda olumlu etkilerinin olacağı öngörülmüştür.

## **ABSTRACT**

### **EXAMINING THE CONTRIBUTION OF THE HISTORICAL SILK ROAD REVIVAL TO THE TURKEY-CHINA TRADE VOLUME**

**The Silk Road has been an important platform where many civilizations and states have come together culturally, politically and commercially throughout history. Due to the competition in global trade in the 21st century, this route has been brought up again to facilitate transportation between countries. This route, which came to the agenda with the project prepared by China, offered more opportunities to countries than the existing trade routes.**

**The aim of this study, of the Silk Road which has been preserving its importance for years and is intended to be revived again the, to examine the effects of Turkey and China to trade volume. In the first part of the study, briefly, the history and importance of the Silk Road are included. In the second chapter, section describes the contents of the Modern Silk Road project and is given to the possible effects on Turkey. In the third chapter with Turkey was given the historical development of Chinese relations. In the fourth chapter, Turkey and China's foreign trade are examined and trade data between the two countries have also been given. In this study, scanning method was used and statistical data were used.**

**As a result, the Turkey-China trade data analyzed will have positive impact on the increase of trade volume between the two countries in the long term of a modern Silk Road project it has been envisaged.**

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	vi
ABSTRACT .....	vii
KISALTMALAR .....	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	xiv
TABLOLAR LİSTESİ .....	xv
GRAFİKLER LİSTESİ .....	xvi
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM TARİHİ İPEK YOLU VE ÖNEMİ

1.1. İPEK YOLU'NUN TARİHİ .....	3
1.2. İPEK YOLU GÜZERGAHLARI .....	6
1.2.1. Kuzey İpek Yolu .....	7
1.2.2. Güney İpek Yolu .....	8
1.3. İPEK YOLU'NUN TÜRK DÜNYASI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ .....	8
1.4. İPEK YOLU AÇISINDAN ÖNEMLİ BİR NOKTA OLAN BÖLGE; ANADOLU .....	11

### İKİNCİ BÖLÜM MODERN İPEK YOLU

2.1. MODERN İPEK YOLU'NUN ORTAYA ÇIKIŞI .....	14
2.1.1. Uluslararası İşbirliği İçin Kuşak ve Yol Girişimi Önerisi .....	17
2.1.2. Yeni İpek Yolu Projesinin Kapsamı ve Güzergahı .....	20
2.1.3. Modern İpek Yolu Projesi Karşısındaki Muhtemel Riskler .....	22
2.1.3.1. Siyasi Riskler .....	23
2.1.3.2. Güvenlik Riskleri .....	24

2.1.3.3. Ekonomik ve Jeopolitik Riskler .....	26
2.1.3.4. Sosyal ve Kültürel Riskler .....	26
2.1.4. Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Karşılaşılan Problemler .....	27
2.1.4.1. Uluslararası Standartlar .....	27
2.1.4.2. Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları.....	28
2.1.4.3. Mevzuatlar.....	29
2.1.4.4. İç Pazara Giriş Hakkı .....	29
2.1.5. Proje Kapsamında Karşılaşılabilecek Engellere Karşı Atılabilecek Adımlar .....	30
2.1.5.1. Hükümet Düzeyinde .....	30
2.1.5.2. Yerel Düzeyde .....	30
2.1.5.3. İşletme Düzeyinde .....	31
2.2. İPEK YOLU'NUN CANLANDIRILMASI İÇİN ATILABİLECEK ADIMLAR.....	31
2.2.1. Lojistik Ağlarının Daha Kaliteli Bir Hale Getirilmesi .....	31
2.2.2. Güzergahın Kesintisiz Hale Getirilmesi İçin Eksik Koridorların Tamamlanması .....	32
2.2.3. Ülkeler Arasındaki Siyasi İlişkilerin Geliştirilmesi .....	33
2.2.4. Güzergahta Yer Alan Ülkelerin Demiryolu Ağına Önem Vererek Yatırımları Arttırması .....	34
2.2.5. Sınır Kapılarının Modernize Edilmesi .....	34
2.3. MODERN İPEK YOLU PROJESİ KAPSAMINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	34
2.3.1. TRACECA(Transport Corridor Europa-Caucasus-Asia).....	35
2.3.2. Asya Otoyolu Projesi .....	37
2.3.3. Trans-Asya Demiryolu Projesi .....	39
2.3.4. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi .....	41
2.4. MODERN İPEK YOLU VE TÜRKİYE .....	42



2.4.1. İpek Yolu'nun Canlandırılmasının Türkiye Sağlayacağı Etkiler .....	43
2.4.1.1. Ulaşımın Önündeki Engellerin Kalkması .....	43
2.4.1.2. Karşılıklı Ekonomik Etkileşimin Artması.....	44
2.4.1.3. Finansal Bütünlük Sağlaması .....	46
2.4.2. Modern İpek Yolu Projesine Katkı Sağlayacak Türkiye İle İlgili Diğer Ulaştırma Koridorları ve Ağları .....	46
2.4.2.1. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru.....	47
2.4.2.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ) Ağı .....	48
2.4.2.3. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Ağı .....	50
2.4.2.4. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi .....	52
2.4.2.5. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) Projesi .....	54

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **TÜRKİYE-ÇİN SİYASİ İLİŞKİLERİ**

3.1. CUMHURİYET ÖNCESİ TÜRK-ÇİN İLİŞKİLERİ.....	57
3.1.1. Modern Zaman Öncesi İkili İlişkiler .....	57
3.1.2. Göktürk-Çin İlişkileri.....	58
3.1.3. Osmanlı-Çin İlişkileri.....	58
3.2. CUMHURİYET SONRASI TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ.....	59
3.2.1. 1923-1960 Arasındaki İkili İlişkiler .....	59
3.2.2. 1960 Sonrası Türkiye-Çin İlişkileri .....	61
3.3. TÜRKİYE-ÇİN İKİLİ İLİŞKİLERİNDE GÜNDEME GELEN SİYASİ MESELELER .....	66
3.3.1. Doğu Türkistan (Uygur Türkleri) Meselesi.....	66
3.3.2. Kıbrıs Meselesi .....	68

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE-ÇİN TİCARİ İLİŞKİLERİ

4.1. TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİ .....	69
4.1.1. Türkiye’nin İhracatı ve İthalatı .....	74
4.1.2. Türkiye’nin İhracatı .....	78
4.1.2.1. Fasıllara Göre İhracat.....	78
4.1.2.2. Ükelere Göre İhracat.....	79
4.1.2.3. Ülke Gruplarına Göre İhracat.....	80
4.1.3. Türkiye’nin İthalatı .....	83
4.1.3.1. Ekonomik Faaliyetlere Göre İthalat.....	83
4.1.3.2. Ükelere Göre İthalat .....	84
4.1.3.3. Ülke Gruplarına Göre İthalat.....	85
4.2. ÇİN’İN DIŞ TİCARETİ .....	86
4.3. TÜRKİYE-ÇİN DIŞ TİCARETİNİN İNCELENMESİ .....	94
SONUÇ.....	104
KAYNAKÇA.....	106

## KISALTMALAR

<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletler
<b>AET</b>	Avrasya Ekonomik Topluluğu
<b>AİIB</b>	Asya Altyapı ve Yatırım Bankası
<b>AİD</b>	Asya İşbirliği Diyalogu
<b>AİGK</b>	Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı
<b>APEC</b>	Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği
<b>ASEAN</b>	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
<b>ASEM</b>	Asya-Avrupa Toplantısı
<b>BAE</b>	Birleşik Arap Emirlikleri
<b>BDT</b>	Bağımsız Ülkeler Topluluğu
<b>BTK</b>	Bakü-Tiflis-Kars
<b>CAREC</b>	Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği
<b>DEİK</b>	Dış İlişkiler Ekonomik Kurulu
<b>DTÖ</b>	Dünya Ticaret Örgütü
<b>EİT</b>	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
<b>ESCAP</b>	Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
<b>G20</b>	Group of 20 (20 Maliye Bakanı ve Merkez Bankası Başkanı Grubu)
<b>GB</b>	Gümrük Birliği
<b>GMS</b>	Büyük Mekong Alt-Bölge Ekonomik İşbirliği
<b>GTİP</b>	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
<b>IMF</b>	Uluslararası Para Fonu
<b>INSTC</b>	Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru
<b>İFM</b>	İstanbul Finans Merkezi
<b>KEİ</b>	Karadeniz Ekonomik İşbirliği
<b>MÖ</b>	Milattan Önce
<b>RCD</b>	Kalkınma İçin Bölgesel İşbirliği
<b>ŞİÖ</b>	Şanghay İşbirliği Örgütü
<b>TANAP</b>	Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi
<b>TEM</b>	Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu
<b>TER</b>	Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu
<b>TRACECA</b>	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
<b>TTIP</b>	Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı

**TTP**

Trans-Pasifik Ortaklığı



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Tarihi İpek Yolu Güzergahları .....	7
Şekil 2: Modern İpek Yolu Güzergahları .....	21
Şekil 3: Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki 6 Ekonomi Koridoru .....	22
Şekil 4: TRACECA Projesine Dahil Olan Ülkeler .....	36
Şekil 5: Asya Otoyol Ağı.....	39
Şekil 6: Trans-Asya Demiryolu Ağı Güzergahları.....	41
Şekil 7: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Haritası .....	42
Şekil 8: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Güzergahı.....	48
Şekil 9:KEİ Ulaştırma Ağı.....	50
Şekil 10: EİT Türkiye Karayolu Ağı .....	52
Şekil 11: Türkiye'deki TEM Yol Ağı .....	53
Şekil 12: TEM Güzergahları.....	54
Şekil 13: TER Güzergahları.....	55
Şekil 14: Türkiye'deki TER Ağı.....	56

## TABLolar LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> Modern İpek Yolu Projesi Üye Ülkeler .....	20
<b>Tablo 2:</b> Asya Otoyolu Projesine Üye Olan Ülkeler .....	38
<b>Tablo 3:</b> Türkiye ile Türki Cumhuriyetler Arasındaki Ticari İlişkiler (2018) .....	45
<b>Tablo 4:</b> Dünya ve Ülkelerin Son 10 Yıllık Ticaret Hacimleri ve 2018 Yılına Göre Sıralamaları (ABD Doları-Milyon) .....	71
<b>Tablo 5:</b> Türkiye Dış Ticaret Rakamları (2001-2019) (ABD Doları-Bin).....	75
<b>Tablo 6:</b> Türkiye'nin İhracat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon) ..	78
<b>Tablo 7:</b> 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin İhracat Gerçekleştirdiği İlk 20 Ülke (ABD Doları-Milyon) .....	79
<b>Tablo 8:</b> 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Coğrafi Sınırlandırmaya Göre İhracatı (ABD Doları-Milyon) .....	81
<b>Tablo 9:</b> Türkiye'nin İthalat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon) ..	83
<b>Tablo 10:</b> 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin İthalat Gerçekleştirdiği İlk 20 Ülke (ABD Doları-Milyon) .....	84
<b>Tablo 11:</b> 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye Coğrafi Sınırlandırmaya Göre Gerçekleştirdiği İthalat (ABD Doları-Milyon).....	85
<b>Tablo 12:</b> Küresel Ticarete İlk 10 Ülkenin Dünya Ticaretindeki Payları (2001-2008) (%) .....	88
<b>Tablo 13:</b> Çin Dış Ticaret Rakamları (2002-2019) (ABD Doları-Bin) .....	91
<b>Tablo 14:</b> Çin'in İhracat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon).....	92
<b>Tablo 15:</b> Çin'in İthalat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon).....	93
<b>Tablo 16:</b> 2000-2013 Yılları Arasındaki Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri (ABD Doları-Bin) .....	95
<b>Tablo 17:</b> 2014-2019 Yılları Arasındaki Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri (ABD Doları-Bin) .....	98
<b>Tablo 18:</b> 2014-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Çin'e İhracatındaki İlk 10 Fasıll (ABD Doları-Bin).....	102
<b>Tablo 19:</b> 2014-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Çin'den İthalatındaki İlk 10 Fasıll (ABD Doları-Milyon) .....	103

## GRAFİKLER LİSTESİ

<b>Grafik 1:</b> Türkiye Dış Ticaret Hacmi (2001-2008) .....	72
<b>Grafik 2:</b> Türkiye Dış Ticaret Hacmi (2009-2019) .....	73
<b>Grafik 3:</b> 2001-2019 Yılları Türkiye Dış Ticaret Açığı (ABD Doları-Milyon).....	77
<b>Grafik 4:</b> Türkiye'nin Bölgelere Göre İhracatında Son 5 Yılın Ortalamasına Göre Bölgelerin Oranı .....	82
<b>Grafik 5:</b> Türkiye'nin Bölgelere Göre İthalatında Son 5 Yılın Ortalamasına Göre Bölgelerin Oranı .....	86
<b>Grafik 6:</b> Çin Dış Ticaret Hacmi (2001-2008).....	89
<b>Grafik 7:</b> Çin Dış Ticaret Hacmi (2009-2019).....	90
<b>Grafik 8:</b> Türkiye-Çin Ticaret Hacmi (2000-2013).....	96
<b>Grafik 9:</b> Yıllar İtibariyle Türkiye-Çin Ticaretinde Dış Ticaret Açığı (2000-2013).	97
<b>Grafik 10:</b> Türkiye-Çin Ticaret Hacmi (2014-2019).....	99
<b>Grafik 11:</b> Yıllar İtibariyle Türkiye-Çin Ticaretinde Dış Ticaret Açığı (2014-2019) .....	100

## GİRİŞ

İpek yolu Doğu'nun Batı ile bağlantısını kuran ve ülkeler arasında siyasi, kültür ve ekonomik alışverişin gerçekleşmesini sağlayan bir güzergahtır. Her devlet döneminde önemini koruyan bu güzergahın sahip olduğu önem günümüzde de yeniden işlevsellik kazanmıştır. Çin devlet başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında açıkladığı Bir Kuşak Bir Yol projesi ile bu konuda ilk somut adımlar atılmış ve İpek Yolu'nun önemi dile getirilmiştir. 2009 yılında Türkiye-Çin ilişkileri stratejik ortaklık noktasına taşındıktan sonra gündeme gelen bu proje sayesinde iki ülkenin siyasi ve ekonomik ilişkilerini geliştirme imkanı doğmuştur. Ticari ve ekonomik olarak birçok ulaştırma ve alt yapı projesini bünyesinde bulundurmasından dolayı ikili ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi adına önemli fırsatlar sunmaktadır.

Türkiye ile Çin arasındaki ticari ilişkiler 1970'li yıllarda başlasa da iki ülkenin sahip olduğu konjonktürden dolayı kısa zamanda gelişme eğilimi göstermemiştir. 1990'lı yıllardan sonra politikalarda değişikliğe gidilmesi iki ülke ilişkilerinin gelişmesinin önünü açmıştır. Çin'in küresel ticarete 1990'lı yıllardan sonra hızlı bir büyüme ivmesi kazanması ve Türkiye'nin bu bölge için uyguladığı politikaları 2000 yılından sonra uyumlaştırma yolunda adımlar atması neticesinde ikili ticari ilişkilerin hızla geliştiği gözlemlenmiştir. Ancak projenin tam anlamıyla gerçekleştirilmesinin önünde ve Türkiye ile Çin arasındaki ticari ilişkilerin artmasını engelleyici bir takım sorunların olduğu da göz ardı edilmemesi gereken bir konudur. Bu problemlerin çözüme kavuşturulmasıyla birlikte projenin getirileri de dikkate alındığında Türkiye'nin dış ticareti açısından olumlu etkiler olacak ve Çin'e yapılan ihracatın artması yönünde katkı sağlayacaktır.

Çalışmada ele alınan konu Türkiye ile Çin arasında yıllar itibariyle gelişmekte olan ticari ilişkilerin Tarihi İpek Yolu'nun yeniden faaliyete geçmesi sonrasında nasıl etkileneceğidir. Karşılıklı ticari ilişkilerde bu projenin dış ticaret hacmine etkisini ölçmek amacıyla bugüne kadar iki ülke arasında gerçekleşen ticaret istatistiklerinden bir değerlendirme yapılması amaçlanmıştır. Proje kapsamında atılan adımlara ve bugüne kadar proje çerçevesinde yapılan çalışmalara da yer vererek bir sonuca ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda tez dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde İpek Yolu'nun tarihçesine yer verilerek güzergahları ele alınmıştır. Tarihi İpek Yolu'nun kullanılmaya başlandığı zamandan etkisini yitirdiği



döneme kadar Türk dünyası üzerinde yarattığı etkilerden ve bu güzergahın Batı'ya açılmasında bir köprü görevi gören Anadolu'dan bahsedilmiştir.

İkinci bölümde Modern İpek Yolu için ortaya konulan projeden ve bu projenin kapsadığı bölgeler ele alınarak proje karşısındaki risklerden ve problemlerden bahsedilmiştir. Karşılaşılabilecek sorunlara karşı alınabilecek önlemlerinde yer verildiği bölümde proje çerçevesinde yer alan çalışmalara da değinilmiştir. Bu projenin etkilerinin Türkiye'ye yansımalarının da ele alınmasıyla beraber son olarak Türkiye'yi de kapsayan ulaştırma projeleri kaleme alınmıştır.

Türkiye-Çin siyasi ilişkilerinin yer aldığı üçüncü bölümde Cumhuriyet öncesi ve sonrası ikili ilişkilerin gelişim süreçlerine değinilerek iki ülke arasında sorun haline gelen meselelere yer verilmiştir.

Dördüncü bölümde öncelikle iki ülkenin de dış ticaret verileri incelenerek değerlendirmeler yapılmıştır. Türkiye'nin ihracat ve ithalatına değinilerek dünya ticareti içerisinde hangi konumda olduğuna, hangi ürün kalemlerini daha çok ihraç ve ithal ettiğinden ve Çin dış ticaretindeki konumundan bahsedilmiştir. Çin'in ihracat ve ithalat rakamlarına değinilerek çıkarımlar yapılmıştır. İki ülke arasındaki dış ticaret değerlerine ve istatistiksel verilerin bulunduğu bölümde Türkiye-Çin dış ticaret hacimleri değerlendirilerek iki ülke arasındaki ticarete yer alan ürün kalemlerinden bahsedilmiştir.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **TARİHİ İPEK YOLU VE ÖNEMİ**

#### **1.1. İPEK YOLU'NUN TARİHİ**

İpek Yolu Çin ve Avrasya'daki diğer ülkelerle ilgili olan bir ulaşım ve ticaret yoludur. İpek Yolu ticaretinin refahı tüm ülkelerin ortak faaliyetlerinin sonucudur. İpek Yolu, Çin ipeğinin sadece doğudan batıya taşınmasına aracılık eden bir güzergah olarak kalmamış aynı zamanda ticaretin kurumsallaşarak kültür haline geldiği bir yol olmuştur (Deniz, 2016: 196). İpek Yolu'nun adı M.Ö. 206 yıllarında kurulan Han Hanedanlığının ticaretini gerçekleştirdiği Çin ipeğinden gelmektedir. İpeğin anavatanı olarak her ne kadar ilk akla gelen Çin olsa da Doğu Türkistan'da anavatanı olarak kabul edilmektedir (Lablache, 1932: 45). Çinliler veya bölge halkları tarafından kullanılmakta olan bu yola herhangi bir isim konulmamış İpek Yolu ismini ilk söyleyen kişi 1868-1872 yılları arasında Çin'e birçok sefer yapan Alman araştırmacı Ferdinand Von Richthofen olmuştur. İpek Yolu'nun Orta Asya bölgeleri M.Ö. 114 civarında Çin emperyalist elçisi Zhang Qian'ın misyonları ve keşifleri sonucu ortaya çıkmıştır. Bu yol M.Ö. 2. Yüzyılda faaliyete başlamış 19. Yüzyılın başlarına kadar varlığını sürdürmüştür. İpek Yolu güzergahı boyunca ticaret ağının kesintisiz olarak birbirine bağlanmasında kara yolunun yetersiz kalması, güzergahta karayolu ile deniz yolunun bir uyum içinde çalışmasına zemin hazırlamıştır. Bu sebeple Tang Hanedanlığı zamanında kara yolunun yanında deniz İpek Yolu içinde araştırmalar yapılmıştır. Bu dönemde güçlü bir Çin deniz varlığının olması neticesinde Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den İran, Mezopotamya, Arabistan, Mısır, Afrika Boynuzu olarak adlandırılan bölgedeki Aksum(Etiyopya) ve Somali'ye deniz yolunun bulunabileceği görülmüştür. İpek Yolu'nda ki ticaret, Çin medeniyetlerinin gelişmesinde önemli rol oynamış, Hint yarımadası, İran, Avrupa ve Arabistan gibi uzak mesafeli medeniyetler arasında politik ve ekonomik etkileşimlere yol açmıştır. Ticaret yolu en parlak döneminde Macarlar, Ermeniler ve Çinliler gibi farklı kültürlerle sahip milletlerin etkileşimine olanak sağlamıştır. İnsanlık tarihinin en önemli yapılarından biri olma özelliğine sahip olan İpek Yolu aynı zamanda ekonomik ticarete ek olarak kültürel ve dinler alanındaki fikirlerinde iletilmesine aracı olmuştur.

Çinliler ürettikleri ürünleri ve ipeği bu yol sayesinde batıda bulunan milletlere pazarlayarak ticaretin canlanmasını sağlamışlardır. Bu gerçekleşen ticaretin tek tarafla

sınırlı kalmaması ve Batılı devletlerinde İpek Yolu aracılığı ile hem Orta Asya'ya hem de Çin'e ticaret gerçekleştirmeleri bu yolun öneminin artmasına zemin hazırlamıştır. Asırlarca yıl Orta Asya ve Avrupa arasında mallar taşınmış olsa da Roma'da Çinli tüccarların görüldüğüne dair ve Roma tüccarlarının Changan'da görüldüğüne dair resmi herhangi bir belgeye rastlanmamıştır. Bu durum ticari malların taşınırken güzergah boyunca tek bir tüccar vasıtası ile taşınmadığına birçok kez ara bulucular vasıtasıyla el değiştirdiğine dair önemli bir kanıttır (Wild, 1992).

İpek Yolu güzergahı üzerinde bulunan bölgelerde hem ticaretin korunması hem de güvenliğin sağlanması amacıyla şehirler kurulmuştur. Bu şehirlerin kurulması medeniyetlerin gelişmesine de olanak sağlamıştır. İpek Yolu'nun ayrılan kollarının Türkistan bölgesi içerisinde birleşmesi dolayısıyla dönemin en önemli merkezi olarak gösterilebilir. Dünyadaki önemli şehirler arasında sayabileceğimiz birçok şehir bu bölgede kurulmuştur. İpek Yolu güzergahı üzerinde yer alan önemli şehirler Kaşgar, Turfan, Buhara, Kayseri, Taşkent, Merv, İsfahan ve Semerkant olarak sayılabilir (Atasoy, 2012: 2). Anadolu bölgesinde yer alan Kayseri şehri 13. Yüzyılda İpek Yolu'nun önemli noktalarından biri olarak görülmektedir. Dünyadaki ilk fuar özelliğine sahip olan Yabanlu Pazarı bu şehirde kurulmuştur. İpek yolu için geçtiği bütün bölgeler önemli sayılmakla birlikte Anadolu'yu diğer bölgelerden ayıran önemli bir özelliği vardır. Tüm yol ağının kesişme noktası olan Anadolu, Doğu için Avrupa'ya açılan bir kapı olma özelliğini taşımaktadır. Doğu için karayolu güzergahının son noktası olmuş ve gelen mallar buradan Avrupa'ya deniz yolu ile taşınmıştır.

İpek Yolu, doğu ve batı arasında yaklaşık 7000 kilometre uzunluğunda bir köprü görevi görerek ticaretin yanında kültürel etkileşim merkezi haline de gelmiştir. Bu antik yolla Çin kültürü, Hint kültürü, Fars kültürü, Arap kültürü, Yunan kültürü ve Roma kültürü birbirine bağlanarak Doğu ile Batı arasındaki uygarlık alışverişi teşvik edilmiştir. Tüccarların, keşişlerin, gezginlerin, bilginlerin, filozofların, askerlerin, göçebelerin ve kentsel sakinlerin birbirleriyle ilişki içinde olmasına ve farklı medeniyetlerin bu bölgelerde etkileşimde bulunmasına olanak sağlayan ticari ve kültürel bir yol olma özelliği göstermektedir. İpek Yolu'nun açılması ve geliştirilmesi, Çin ve Batı'daki çeşitli etnik grupların halkları arasındaki karşılıklı anlayışı ve dostluğu büyük ölçüde arttırmakla kalmadı aynı zamanda Doğu ve Batı halklarının maddi ve manevi yaşamlarını da büyük ölçüde zenginleştirerek sosyal ve ekonomik kalkınma ile insanlığın ilerlemesine büyük katkı sağlamıştır. İpek Yolu'nun dinlerin yayılmasında ve yeni dinlerin ortaya çıkmasında rolü önemli derecede fazladır. Bu yol

Budizm dininin Hindistan'dan Çin topraklarına, batıdan Hristiyanlık, Yahudilik ve diğer dinlerin Orta Asya'ya gelmesine olanak sağlamıştır. İslamiyet, öncelikle Arap yarımadası üzerinde hızla yayılmaya başlamış, sonraki yüzyılda da eski Roma şehirleri olan Suriye, Mısır ve bütün Kuzey Afrika'da yerleşme sürecine girmiştir. Kısa süre içinde İpek Yolu'nun batı kısmı ve böylelikle Asya üzerinde gerçekleşen ticaret Müslümanların kontrolüne geçmiştir. İslamiyet ilk olarak İpek Yolu üzerinde yer alan şehir merkezleri boyunca etkili olmuş ve daha sonra kırsal bölgelere yayılmıştır. Orta Asya, Çin, Bengal ve daha sonra Endonezya'da askeri ve politik bir girişim olmadan Müslüman yerleşim yerleri oluşmuştur. İran bölgesinde hakim olan Zerdüştlük ve Maniheizim dini de İpek Yolu üzerinde yayılmıştır (Kayhan, 2017).

İpek Yolu, bölgeler arası ticaretten kaynaklanan erken bir siyasi ve kültürel etkileşim olgusunu temsil etmekteydi. Doğudan başlayan bu yol geçtiği bölgelerde askeri ve politik alanlarda birçok etki yaratmıştır (Lewis, 1996: 139). Öyle ki İpek Yolu'na hakim olma düşüncesine sahip birçok uygarlık arasında sürekli güç mücadeleleri meydana gelmiştir. Bu uygarlıkların en önemlileri Çinliler, Moğollar, Ruslar ve Türklerdir. İpek Yolu, Bizans İmparatorluğu döneminde batıdaki zirvesine ulaşmıştır. Soğdlular 4. Yüzyıldan 8. Yüzyıla kadar Doğu-Batı ticaretine egemen olmuş, Suyab ve Talas kuzeydeki ana merkezleri arasında yer almıştır. Bazı kesintilerle ticaret 9. Yüzyılda yaklaşık 840'lı yıllara kadar kuzey Orta Asya'ya uzanan ve atlar karşılığında Çin'den büyük ipek teslimatları gerçekleştiren Uygur İmparatorluğu çerçevesinde devam etmiştir. Moğol'un Asya kıtası boyunca 1207'den 1360'a kadar genişlemesi neticesinde siyasi istikrarın yeniden sağlanmasına ve İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına yardımcı olmuştur. Moğol İmparatorluğu'nun parçalanması neticesinde İpek Yolu'nda kültürel, siyasi ve ekonomik etkileşimde bozulmalar meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin 1453 yılında Konstantinopolis üzerinde üstünlük kurması, coğrafi keşifler sonucunda yeni ticaret yollarının keşfedilmiş olması ve ateşli silahların bulunması sonucunda Avrupa'da siyasi alanda gerçekleşen değişimler ve yayılan merkantilizm neticesinde İpek Yolu'nun eski etkinliğini kaybetmesine neden olmuştur.

## 1.2. İPEK YOLU GÜZERGAHLARI

Antik Yunan ve Roma kaynaklarında yer alan belgeler İpek Yolu'nun güzergahlarını gösteren ilk bulgular olarak addedilebilir. Çin'in en doğusundan başlayan bu yol birçok Orta Asya ülkesinden geçerek Anadolu topraklarından Avrupa'da Roma'ya kadar uzanmaktadır. İki bin yıl gibi önemli bir tarihe sahip olan İpek Yolu tek bir yol olmayıp zamanla açılan yeni yollarla birlikte geniş bir yol ağı şeklini almıştır. Bu yol üzerinde araştırma yapanlar İpek Yolu'nu geçtiği bölgeler bakımından, 'Budist yollar', 'Moğol yolları' ve 'Akdeniz yolları' şeklinde üç farklı güzergaha ayırarak incelemişlerdir (Bakırcı, 2014: 69). Hem çok geniş bir yol ağı olması hem de doğulu ve batılı tarihçilerin kaynaklarında yer adlarının birbirinden farklı olmasından dolayı İpek Yolu'nun tam güzergahı belirlemek imkansız bir hal almıştır. Güzergahların tamamı bilinmese de İpek Yolu'nun ana güzergahlarını inceldiğimiz zaman Çin'i Orta Asya ve İran üzerinden Mezopotamya'ya bağlayarak bu bölgeden de Akdeniz kıyısında yer alan Antakya ve Sur limanlarına bağlayan bir kara yolu olduğu görülmektedir. Bölgede yer alan şehirlerin adlarında zamanla değişiklikler meydana gelmiş ve bu şehirler farklı dillerde kaleme alınan metinlerde farklı farklı isimlerle belirtilmiştir. Bu gibi olumsuzlukların bir arada yer alması İpek Yolu güzergahlarında yer alan bütün rotaların gün yüzüne çıkarılmasını zorlaştırmıştır (Toprak, 2008: 13). İpek Yolu güzergahının geçtiği bölgelerde meydana gelen güç mücadeleleri ve yola hakim olma çabaları neticesinde İpek Yolu üzerinde hakimiyet kuran devletlerin değişmesine bağlı olarak bu güzergahlarda da değişiklikler meydana gelmiştir. Yapılan incelemeler neticesinde Hun İmparatorluğu zamanında Çin'den Batıya doğru iki ana güzergahın bulunduğu sonuçlarına varılmıştır. Bu güzergahlar Kuzey İpek Yolu ve Güney İpek Yolu'dur (Rzayev and İsayev, 2012: 22).

**Şekil 1: Tarihi İpek Yolu Güzergahları**



Kaynak: TIMETURK, 2011.

### 1.2.1. Kuzey İpek Yolu

Kuzey İpek Yolu, Han Luoyang zamanında daha doğuya doğru taşınan Çin'in eski başkenti Changan'dan başlamaktadır. Rota, M.Ö. 1.Yüzyılda Han Wudi tarafından göçebe kabilelerin ticaret kervanlarının güzergahta serbest bir şekilde yol almalarına imkan verildikten sonra ortaya çıkmıştır. Heredot'un M.Ö. 430'da tuttuğu belgeler incelendiği zaman Kuzey İpek Yolu, Çin'in batı eyaleti Kansu'ya kadar izlenebildiği görülmektedir (Roux, 2001: 31-32).

Kuzey İpek Yolu, Çin'in Kansu ve Shaanxi eyaletleri boyunca kuzeybatı güzergahını izleyerek daha sonra üç farklı rotaya ayrılmıştır. İki rota Taklamakan Çölü'nün kuzey ve güneyindeki dağ sıraları boyunca ilerleyerek Kaşgar'a ulaşıyor, diğer rota ise Tian Shan dağlarının kuzeyinde günümüz Kazakistan sınırlarının güneydoğusunda yer alan Turpan, Talgar ve Almatı bölgelerinden geçmektedir. Bu rotalar daha sonra Kaşgar'ın batısında yeniden bölünerek güneye giden yol Alai Vadisi'nden günümüz Özbekistan sınırları içerisinde yer alan Termez'e ve günümüz Afganistan bölgesi olan Balkh'a doğru gitmekte diğer yol ise Özbekistan'ın doğusunda yer alan Fergana Vadisi'ndeki Kokand'dan geçip oradan da Karakum Çölü'nün batısına ilerlemektedir. Kuzey yolunun bir başka rotası Aral Denizi'nin kuzeybatısından Hazar Denizi'nin kuzeyine ilerleyerek buradan da Karadeniz'e ulaşmaktadır (Akkaymak, 2009: 8).

### 1.2.2. Güney İpek Yolu

Bu güzergahın İpek Yolu için en önemli rota olduğu bilinmekte olup farklı uygarlıkların kontrolü altına girdiği ve önemini her zaman koruduğu söylenebilir.

Çin'in doğu bölgesinde yer alan Louyang ve Changan'dan başlayan yol Karaşar ve Lob-nor'dan geçerek buradan Kuça şehrine ulaşmaktadır. Tanrı dağlarının güneyini izleyerek Kaşgar şehrine ilerleyen yol günümüz Afganistan sınırları içinde bulunan Belh şehrinden geçerek Merv bölgesine ulaşır. Güzergah daha sonra Tahran yakınlarında yer alan Rey şehrine ulaşan yol buradan ikiye ayrılmıştır. Kuzeye giden yol Kerec ve Zencan bölgelerinden Tebriz kentine ulaşarak daha sonra Anadolu topraklarında yer alan Trabzon şehrine ilerlemektedir. Buradan da Konstantinopolis(İstanbul) üzerinden Avrupa topraklarına uzanan bir rotadır. Güneye giden yol ise Rey şehrinden Hamedan'a ilerlemekte buradan da devam eden yol Fırat Nehri'ni geçerek Menbic şehrine gelerek iki kola ayrılmaktadır. Kuzeye giden kolu Antakya'ya güneye giden kolu ise Lübnan'ın Sayda ve Sur şehirlerine ulaşmaktaydı. Bu limanlardan da deniz yolu ile Avrupa'da Roma şehrine kadar rota devam etmektedir (Demirler, 2015: 11).

### 1.3. İPEK YOLU'NUN TÜRK DÜNYASI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

İpek Yolu'na on asırdan daha uzun bir süre hakim olan Türk devletleri, uzun yıllar kurdukları üstünlük süresi boyunca sadece yol üzerinde ticaret güvenliğini sağlamakla kalmamış bu yol onlara önemli bir gelir kaynağı da yaratmıştır. İpek Yolu'nun canlılığına paralel olarak Türk topluluklarında ticari faaliyetler ve siyasal etkinlikler açısından artış ve azalışlar olduğu söylenebilir. Türk Dünyası sınırlarına bakıldığında Çin'den Türkiye'ye uzanan bu bölgeyle de sınırlı kalmayarak Osmanlı Devleti zamanında batıda hakim olunan Balkan topraklarına kadar uzanmaktadır. Türk devletleri dünya tarihi açısından her dönem siyasi, kültürel, dini, sosyal ve ekonomik alanlarda önemli yer tutmuşlardır. Türk Devletleri'nin bıraktığı izler incelendiği zaman Türk Dünya coğrafyasının İpek Yolu güzergahı ile paralellik gösterdiği görülmektedir. Türkler ile Çinliler İpek Yolu'na hakim olabilmek için her dönem güç mücadelesi içinde olmuşlardır. Türk Devletleri'nin İslamiyet'i seçmeleri ve bu yolun Türk halklarının yeni yerlere yerleşmelerine imkan sağlamıştır. Daha sonra bu bölgelerde Karahanlı, Gazneli, Harezmsah ve Selçuklu gibi güçlü Türk-İslam

Devletleri'nin kurulması İpek Yolu için bir dönüm noktası olarak tarih sayfalarında yer almasını sağladığı söylenebilir. İpek Yolu, Türk yurtlarını coğrafi olarak birbirine bağlamakla kalmamış aynı zamanda ticari ilişkilerini arttırıp zenginleşmelerine olanak sağlamış, aralarında birlik ve beraberlik ortamı yaratmıştır (Demirler, 2015: 6).

Orta Çağ zamanında Çin ve Roma arasındaki rota dünyanın en önemli ticaret ve etkileşim alanı haline gelmiştir. Türklerin bu güzergahtan Bizans İmparatorluğunun sınırları içerisinde yer alan Anadolu topraklarına gelerek bu bölgeyi hakimiyeti altına almaları ve buraya yerleşerek mimari alanda ilerleme kat etmeleri tarihin en önemli medeniyet hamlelerinden birisi olarak görülmektedir. Orta Asya'da ki yıllardan beri süregelen bilgi birikiminin bu bölgeye taşınmasını sağlayan yolculuk Türklerin hayatında önemli bir dönüm noktası haline gelmiştir (Atasoy, 2012: 2).

Orta Çağda, Türk Dünyası için İpek Yolu hakimiyeti denildiğinde ilk akla gelen bölge Orta Asya'dır. Orta Asya'da M.Ö. 2. Yüzyıl gibi bir zaman diliminde İpek Yolu'nu kontrolü altına alan devlet Asya Hunları olmuştur. Sadece ipeğin taşınmadığı bu yolda Çin'in ve Doğu Asya'nın diğer ürünlerinin de Doğudan Batıya taşınması amacıyla izlenen güzergah ne olursa olsun genellikle Hun imparatorluğunun hükümdarlığı altındaki topraklardan geçerdi (Heyd, 2000: 17). Bundan dolayı tarih Türklerle çevresindeki devletler arasında İpek Yolu üzerinde hakimiyet kurabilmek için şiddetli rekabetlere sahne olmuştur (Kırpık, 2012: 177). Asya Hunlarının güçlü bir devlet olması ve başa gelen hükümdarların Çin'i baskısı altına alarak üzerlerinde hakimiyet kurması sonucu Asya Hun devletinin yıkılmasına kadar geçen süre boyunca bu yol kontrollerinde kalmıştır. Hun devletinin yıkılmasıyla Çin kontrolüne geçen yol 5. Yüzyılda Ak Hunların bölgede siyasi bir güç haline gelmesiyle birlikte tekrardan Türk hakimiyeti altına alınmıştır. Ak Hun Devleti siyasi gücünü bu yol üzerinde uzun bir süre sürdürmüş olsa da Göktürk Devletinin kurulması ve bölgede güçlü bir devlet haline gelmesinden sonra İpek Yolu'nda siyasi dengelerin tekrardan değişmeye yüz tuttuğu görülmüştür. Göktürklerin Ak Hunların üzerine yaptığı seferler sonucunda bu devletin yıkılmasıyla beraber kontrol başka bir Türk devleti olan Göktürlere geçmiştir. Göktürk hakimiyeti sonrasında yerleşik hayat tarzına geçişin hızlanmasıyla beraber bu yolun kurulan yeni düzenlerle birlikte emniyeti artmış ve ticaretin daha huzurlu bir şekilde yapılması sağlanmıştır. Daha sonraki dönemlerde ticaret yolu Uygur, Karahanlı, Gazneli ve Harzemşahlar gibi Türk devletlerinin hakimiyeti altında olmuştur. 10. Yüzyılda Doğu ve Batı arasındaki ticari ve siyasi temasların artması



sonucu, İpek Yolu'nun devletler ve milletler arasında sağladığı kültür alışverişi de genişleme imkanı bulmuştur (Özergin, 1985: 9).

Moğolların 1258 yılında Bağdat'ı işgal etmesi, Orta Asya ve Anadolu medeniyetleri için olumsuz etkiler doğurmuştur. Moğolların ticaret yoluna ve bölgeye hakim olma çabaları neticesinde meydana gelen güç çatışmaları sonucu ticaret yolu önemini yitirmeye başlamıştır. 1500'lü yıllardan itibaren geniş bir bölgede etkili olmaya başlayan Osmanlı Devleti güneyde Suriye, Doğu Akdeniz ve Basra Körfezi'ni hakimiyeti altına alması sonucu yolun güney rotasının tekrar canlanmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti İpek Yolu'na hakim olma mücadelesinde birçok engelle karşılaşmıştır. Bunlardan biride Safevi Devleti'nin İran bölgesinde kurularak İpek Yolu hakimiyeti için Osmanlı Devleti ile güç mücadelesi içine girmesidir. Uzun dönemler süregelen bu mücadeleler neticesinde zaman zaman bu yolda ticaretin aksamasına neden olmuştur.17. Yüzyılda Avrupa'da yeni devletlerin kurulması ve uluslararası alanda siyasi ve ekonomik olarak güçlü bir konuma gelmek istemeleri sonucunda ticaret yollarının kontrolünü ele geçirmek istemişlerdir. Osmanlı Devleti'nin yürüttüğü yanlış politikalar sonucu Kafkas bölgesinde Rusya'nın etkinliği artmıştır.

Öte yandan İngiltere Doğuda elde ettikleriyle büyük bir sömürge imparatorluğu kurmuş; hem Doğu sömürgelerinin hem de Ortadoğu'da sağladığı çıkarlarının korunması ve geliştirilmesi için özellikle, Kıbrıs-Boğazlar-Doğu Anadolu-Basra Körfezi bölgelerini kontrol altında tutup, buradaki etkisini artırmayı genel siyasetinin temel kuralı olarak görmüştür. Bütün bunların anlamı, İngiliz devlet adamlarının zaman içerisinde dile getirdikleri ticari faaliyetlere hakim olunamazsa siyasi hakimiyetinde gerçekleşmeyeceğiyle ilgilidir (Şenel, 2016: 194).

19. Yüzyılda Avrupa'da gerçekleşen Sanayi İnkılabı, ekonomi alanında önemli değişimlerin meydana gelmesine ortam hazırlamış ve yayılan Milliyetçik akımı ile siyasi alanda etkili olmuştur. Böyle bir döneme siyasi ve ekonomik olarak uyum sağlayamayan Osmanlı Devleti hızla güç kaybetme eğilimine girerek İpek Yolu üzerindeki hakimiyetini yitirmiştir. Sonuç olarak birçok dönem Müslüman Türk Devletlerinin elinde olan ticaret yollarının hakimiyeti el değiştirmiş ve farklı rotalara yönelmiştir. Ticaret yollarının hakimiyetinin kaybedilmesi Türk devletleri ve Türki devletler açısından ekonomi ve siyasi alanda önemli bir güç kaybına neden olmuştur.

#### **1.4. İPEK YOLU AÇISINDAN ÖNEMLİ BİR NOKTA OLAN BÖLGE; ANADOLU**

Anadolu yarımadası bulunduğu coğrafi konum açısından yüzyıllar boyunca çeşitli uygarlıkların ve medeniyetlerin durağı haline gelmiştir. Anadolu sahip olduğu birçok özelliği bakımından tarihte her dönem önemli bir mekan konumunda olmuştur. Coğrafi konumu ile tarihin ilk yıllarından itibaren insan topluluklarının uğrak ve yaşam yeri haline gelmiş, yeni uygarlıkların ve medeniyetlerin tarih sahnesine çıkmasına ortam yaratmıştır (Göney, 1987: 7). Üç büyük kıtanın ortasında yer alan bölge birbirinden dil, din, kültür ve ekonomik yapı olarak farklı olan bu coğrafyaları karayolu ile birbirine bağlayarak her açıdan bu kıtaların birbirini tamamlar hale gelmesine yardımcı olmuştur. Bölgenin bu özelliği tarihte var olan ticaret yollarının bir güzergahı haline gelmesini sağlamıştır. Anadolu'dan geçen ticari yolların varlığı bölgede kurulan devletlerin önemli avantajlar elde etmelerini sağlamış, bu avantajları değerlendiren uygarlıklar ekonomik çıkarların yanında siyasi ve askeri alanlarda da önemli güç kazanmışlardır. Anadolu tarihsel sürecin başlangıcından günümüze değin uygarlıkların göç güzergahı üzerinde yer almış, önemli devletlerin hüküm kurma istekleri sonucunda çok fazla güç mücadelesinin meydana gelerek değişen siyasi yapılar sonucunda ulaşım ağlarına yenilerinin eklenmesi söz konusu olmuştur. Yeni ulaşım ağlarının meydana çıkmasıyla beraber var olan yolların rotası değişmiştir. Hitit uygarlığından Helenistik döneme kadar Anadolu yolları önemli ölçüde başkent etrafında yoğunluk göstermiş ve bölge yolları önem kazanmıştır (Bayındırlık Bakanlığı, 1983: 3). Siyasi yapıların değişmesiyle birlikte kimi zaman liman bulunan yerler kimi zaman da iç bölgelerde yer alan diğer şehirler ticaret rotası olarak önem kazanmıştır. Bölgede varlık gösteren devletlerin yıkılıp yerlerine yenilerinin kurulmasıyla bölgeden geçen ticaret rotalarında değişikliklerin meydana gelmesine ve bu rotaların önemsiz bir hal almasına neden olmuştur. Bu durum sadece ticaret rotalarını etkilememiş önemli konumda bulunan yerleşim yerlerinin de önem kaybetmesine yol açmıştır.

Ticaret yolları ilk çağ uygarlıklarıyla birlikte Anadolu'da şekil oluşturmaya başlamış, bölgede hakimiyet kurmuş önemli medeniyetlerden kabul edilen Hitit Uygarlığı zamanında Anadolu'dan geçen ticaret yollarının birleştiği yer başkent Hattuşaş olmuştur. Kuruldukları dönemden yıkılma dönemlerine kadar komşu

imparatorluklarla ticari alanda iyi ilişkiler içinde olan Hititler ticareti sağlayabilmek için uygun güzergahlar oluşturmuşlardır.

Anadolu'da hakimiyet kurabilmek adına Pers İmparatorluğu batıya doğru genişleme politikası yürütürken öte yandan Büyük İskender'in doğu seferlerine çıkması Makedon Uygarlığı sınırlarını doğuya doğru genişletmek için fırsat yaratmıştır. Pers İmparatorluğu ve Makedon Uygarlığı arasındaki mücadele Anadolu bölgesindeki yol güzergahlarının şekillenmesi açısından önem arz etmektedir. İki devletin genişleme politikası adı altında yürüttükleri siyasette önemli hedeflerinden biri de bölgeden geçen ticaret yollarını kontrol altına almaktır. Büyük İskender'in Anadolu topraklarında hakimiyet kurma mücadelesi neticesinde kazandığı zaferler ve gerçekleştirdiği savaşlarla bölgede ticaret rotalarının değişmesinde önemli rol oynamış ve ticaretin aksamasına neden olmuştur. Bu durum Anadolu'da Roma İmparatorluğunun hakimiyet kurmasına kadar devam etmiştir.

Roma İmparatorluğuyla birlikte bölgede ticaret yolları açısından olumlu yönde bir dönem oluşmaya başlamıştır. Siyasi yapı bakımında farklılıklar taşıyan İmparatorluk Anadolu'da eyaletler kurmuş ve Roma ile bu eyaletler arasında ulaşımı sağlayacak yollar inşa etmişlerdir. Bu yeni yollarla birlikte İstanbul'dan Avrupa'da Roma'ya kadar uzanan bir yol ağı kurulmuştur .

1071 yılı tarih sayfaları ve Türkler açısından önemli dönüm noktasının olduğu bir yıl olmuştur. Türklere Anadolu'nun kapıları açılmış ve Anadolu Türk tarihi başlamıştır. Selçuklu devletiyle birlikte ticaret yollarının rotası iç bölgelerde yoğunlaşmaya başlamış ve yol güzergahları buna göre şekillenmiştir. Doğudan İpek Yolu ile gelen kervanlar bu dönemlerde bu yolları kullanmış Anadolu'da yer alan çeşitli limanlar aracılığıyla dünyanın diğer bölgelerine ulaşım sağlanmıştır. Anadolu'da kurulan yol ağları İpek Yolu'ndan etkili bir biçimde faydalanılmasına olanak tanımış, devletin ekonomik ve siyasi olarak önemli ölçüde güç kazanmasını sağlamıştır.

Anadolu bölgesinde uzun yıllar hakimiyet kuran Osmanlı devleti zamanında devletin çok geniş sınırlara ulaşmasıyla birlikte bu yollar devlet ihtiyaçları neticesinde tekrar oluşturulmuştur. Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarında egemenlik sağlanması ve devletin yürüttüğü ılımlı politikalarla beraber bu dönem İpek Yolu'nun Doğudan kesintisiz olarak Avrupa'ya kadar ilerlemesini ve ticaretin huzurlu bir şekilde yapılmasını sağlamıştır.

İlk çağlardan günümüze kadar bulunduğu coğrafi konum itibarıyla ulaşım ağları açısından önemli bir bölge olan Anadolu gelecekte de bu yolların kavşak noktası olma özelliğini koruyacak gibi gözüküyor. Son dönemlerde Orta Asya'nın petrol ve doğalgazının boru hatlarıyla Avrupa'ya taşınmasında kavşak noktası olan Anadolu'nun bu özelliğini eski dönemlerde olduğu gibi günümüzde de koruduğu görülmektedir. Tarihte olduğu gibi Anadolu'nun sahip olduğu avantajları değerlendirmek yine bu topraklarda hakimiyet sürdüren siyasal gücün çabaları sonucunda gerçekleşecektir.

Tarihe damgasını vuran İpek Yolu günümüzde yeni ulaşım güzergahlarının planlanmasına etki etmekle kalmamış geçmişten günümüze dek geçtiği güzergahların gizemini çözmeye çalışan turistlerin uğrak noktaları arasına girmiştir. Bu durumdan Anadolu toprakları da kendi payına düşeni almak için çaba sarf etmekte, geçmişin temel gereksinimleri sonucu oluşan liman şehri, ticaret şehri, kervansaray ve köprü gibi günümüze ulaşan tarihi oluşumlar turistik açıdan Anadolu topraklarına katkı sağlamaya devam etmektedir (Bakırcı, 2014: 84).

## İKİNCİ BÖLÜM

### MODERN İPEK YOLU

#### 2.1. MODERN İPEK YOLU'NUN ORTAYA ÇIKIŞI

İpek Yolu'nun yüzyıllar boyunca insanlık tarihi açısından önemi ve yeri ayrı olmuştur. Ülkeler bu yol sayesinde ekonomik kazançlar elde etmişler, farklı kültürlerle karşılaşarak yeni sentezlerin ortaya çıkmasını sağlamışlardır. Bu yol Doğuda ilk defa üretilen birçok ürünün dünyanın farklı noktalarına taşınmasına olanak sağlamıştır. Bu açıdan her dönem Tarihi İpek Yolu'nun tekrardan işlevsellik kazanması gündemde olmuştur.

Her ne kadar Coğrafi Keşifler sonucunda yeni ticaret yollarının bulunmasıyla birlikte İpek Yolu'nun eski önemi azalsa da yine de önemini tamamen yitirmediği söylenebilir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte tarih sahnesine yeni devletlerin çıkması Tarihi İpek Yolu'nun tekrardan canlanmasına ortam yaratmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılması sonucunda soğuk savaş dönemi sona ermiştir. Bölgede hakim gücün yok olmasıyla beraber bağımsızlık kazanan yeni devletlerin siyasi olarak güçsüz konumda olmaları dünyadaki egemen devletlerin ilgisinin bu bölgeye kaymasını sağlamıştır. Siyasi kimliğini oluşturmaya çalışan bu devletler de ekonomik olarak geçmişin bağlarından kurtulabilmek için komşu ülkelerle ve ticaretin yoğun olduğu Avrupa ile etkileşim içinde olmak istemişlerdir. Asya bölgesinde yıllar boyunca başka bir devletin baskısı ve sömürüsü altında kalmış tekrardan tarih sahnesinde yer almaya çalışan devletlerin yanında siyasi olarak güçlü ekonomi alanında dünyada söz sahibi olmaya başlamış bir Çin devleti vardı. Bölgede ki devletler arasında siyasi ve ekonomik güç açısından böyle bir farkın olması ve dünyadaki küreselleşmenin yarattığı etkiyle beraber yeni arayışlar hız kazanmıştır. Günümüzde önemi çok fazla olan yer altı kaynaklarına gelecekte de fazlaca ihtiyaç duyulacağı göz önünde bulundurulduğundan Orta Asya'da ki bu ülkelerin sahip olduğu yer altı kaynaklarına ulaşabilmek adına karayollarının varlığı ve önemi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Öyle ki üretim potansiyelleri açısından uzak doğu ülkeleri ele alındığı zaman bu bölgelerde üretilen ürünlerin doğu ülkelere daha ekonomik ve kısa sürede taşınabilmesi için İpek Yolu'nun tekrardan canlandırılması fikrinin önemi küçümsenmeyecek derecede fazladır.

Günümüzde İpek Yolu sadece bir karayolu olarak görülmemekte Deniz, Hava, Demir, Enerji ve Kültür İpek Yolu olarak farklı alanlarda ki varlığından söz edilebilir (Demirler, 2015: 68). İpek Yolu'nun tekrar faaliyete geçmesi konusundaki ilk adımların 1998 yılında Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de düzenlenen İpek Yolu Zirvesiyle atıldığı görülmektedir. Bu zirveyle birlikte İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması konusunun düşünceyle sınırlı kalmayarak gerçekleşebilecek bir proje olması yolunda önemli aşama kat edilmiştir. Birçok ülke ve kuruluşun yer aldığı zirve bir Türk devleti olan Azerbaycan'da düzenlenmesi bakımından ayrı bir yere sahiptir. Orta Asya ve Hazar bölgesinde yer alan devletler konumu nedeniyle denize sınırları olmadığı için ticaret açısından dezavantajlı konumda bulunmaktaydılar. Zirve bu ülkelerinde dünya ticaretinden pay alabilmeleri için fırsat ve olanakları sunma açısından bir dönüm noktası sayılabilir.

Çin hükümeti açısından dış dünyaya karşı kendini kapayarak kapitalist sistemden uzak durması İmparator Mao'nun yerine geçen Deng Xiaoping zamanında ortaya koyduğu reform ve açılım politikaları ile tersine dönmüş ve Çin 'de küresel sistemde yavaş yavaş yerini almaya başlamıştır. Değişen politikalar ile beraber Çin ekonomik sisteminin revize edilmesi planlar arasına alınarak Çin ekonomisinin dış dünyaya açılmasının önündeki engellerin kaldırılması hedeflenmiştir. Çin dış dünyaya açıldıktan sonra teknoloji ve sermaye gibi faktörlerin yanında piyasa ekonomisi fikrine de önem vererek bu uygulamanın da faaliyete geçmesi için çalışmalar başlatmıştır (Çakan, 2017: 37). Deng Xiaoping tarafından uygulanan bu politika ile beraber 1980'li yıllardan sonra Çin'de ekonominin güçlü bir kalkınma ivmesi kazandığı görülmüştür. 1990'lı yıllarda uyguladıkları politikaların karşılığını almaya başlayan Çin daha sonraki yıllarda dünyanın üretim merkezi olma yolunda ilerlemeye ve gelişmeye devam etmiştir. Uygulanan ekonomi politikaları ve yaşanan değişimler neticesinde dünyada geri kalmış ülke konumunda bulunan Çin nüfusu yarım milyarı aşan güçlü bir gelişmekte olan ülke konumuna yükselmiştir. Bu değişimi gerçekleştirmek için uygulanan politikalarla birçok proje hayata geçirilmiş demiryolları, tüneller, hava limanları gibi yapılar kurulmuştur (Tutar ve Koçer, 2019: 621). Ekonomik büyüme istikrarlı bir hale gelerek dünya ekonomisi içerisinde önemli bir güç haline gelmesine karşın ülke içerisindeki ekonomik eşitsizliklere çözüm bulamamıştır. Ülkenin doğusu ile batısı arasındaki sosyal ve ekonomik alanlardaki eşitsizliklerin derecesi her yıl daha da artmıştır. Çin ekonomik olarak öncelikle bu içerisindeki eşitsizlikleri çözme daha sonrada bölge devletlerin iktisadi açıdan iyileşmesini sağlama yönünde hareket

etmiştir. Bunları sağlamak için yeni arayışlar içine giren Çin Halk Cumhuriyeti “Bir Kuşak Bir Yol” adı altında yeni bir proje meydana sürmüştür.

Uluslararası ekonomik düzen tam rayına oturmamış hala düzende değişimler meydana gelmekte ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinin dünya ekonomisine entegre olma çabaları önem kazanmaktadır. Günümüzde 120’den fazla ülke ile ekonomik ortaklık sürdüren Çin, sadece Asya ile sınırlı kalmamış Afrika, Avrupa ve Amerika kıtalarına kadar birçok bölgeye ekonomik alanda yayılma göstermiştir. Küresel sistemde çıkarlarını korumak ve var olan fırsatları değerlendirmek açısından yeni bir strateji geliştirmek önemli bir hale gelmiştir. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi Çin Halk Cumhuriyeti için ileriki zaman dilimlerinde küresel sistemde varlığını sürdürmek adına önemli bir strateji modeli olacak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerle ekonomik alanda yapacakları yakınlaşmalar neticesinde birbirleri açısından bir çıkar ilişkisi oluşturacaktır. Bölgesel ekonomik entegrasyon günümüzde büyüyerek devam ediyor, dünyadaki gelişmiş ülkeler Amerika Birleşik Devletleri’nin öncülüğünü ettiği “TTP”(Trans-Pasifik Ortaklığı) ve “TTIP”(Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı) gibi kuruluşların birer üyesi olarak küresel sistemde birbirleriyle bir ticaret ağı oluşturmuşlardır. Asya bölgesinde yer alan ülkelerin çoğu gelişmekte olan ekonomilere sahip ve coğrafi konum itibarıyla bu kadar üst düzeyde ekonomik işbirliğine sahip olan kuruluşlara katılmak onlar açısından zordur. Bu sebepten ötürü ekonomik kalkınma seviyelerini yükseltmek adına bölgede kurulabilecek bir ekonomik örgütün üyesi olmak için bütün bu ülkeler istekli bir görünüm çizmektedir.

“Bir Kuşak Bir Yol” sloganıyla proje ilk olarak Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında Kazakistan’da düzenlediği bir toplantı sırasında gündeme getirilmiştir. Başkan tarafından açıklanan bu girişim Çin ekonomisinin ilerlemesine katkı sağlamak adına fırsat olarak nitelendirilmekte ve proje kapsamında yolun geçtiği ülkelerle de karşılıklı olarak ticaret, bilgi ve teknoloji alış verişinin hız kazanarak bu ülkelerin kalkınması açısından da fırsatlar sunmaktadır. Küresel sistemde Çin’in böyle güçlü bir devlet haline gelmesi diğer ülkeler tarafından tehdit olarak algılanmasına sebep olmuştur. Bu proje hayata geçmesiyle birlikte küresel sistemde Çin için sorumluluk alma imajı yaratacağından bu algının kırılarak dünya ülkeleriyle işbirliği açısından olumlu koşulların ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

Bu proje sayesinde 69 ülke sınırlarından geçecek geniş bir ağa sahip olacak olan güzergah ile Çin devleti büyümekte olan ekonomisine kaynak yaratmak için yeni ihracat alanları bulmayı hedeflemektedir. Diğer ülkelere yapılacak olan yatırımlar

neticesinde yerli sermaye bulma konusundaki sıkıntıları giderecek ve ülke içerisinde ihtiyaçtan fazla olan üretimin de dış ülkelere ihracı ile tüketilmesine olanak sağlayacaktır. Çin devletinin nüfusunun fazla olması ve son dönemlerde yaşam standartlarında yükselmenin hızlanması neticesinde enerji kaynaklarına duyulan ihtiyaç artmıştır. Bununla beraber diğer ülkelerin sahip olduğu yer altı enerji kaynaklarına ulaşmak önemli bir hal aldığından proje ile beraber güzergahın geçtiği bölgelerdeki kaynaklara erişim kolaylaşacaktır. Proje kapsamında yer alan bütün bu ulaşım istenen hedefler jeoekonomi bilimi ile açıklanabilir. Jeoekonomi, devletlerin sahip olduğu teknoloji, sermaye ve yer altı kaynaklarının bölgesel bağlamda küresel güçler tarafından nasıl en verimli şekilde kullanılabilceğinin araştırılması ve devletlerin bu bağlamda bölgelerini şekillendirmesi olarak ifade edilebilir (Akkaya, 2018). Bu kapsamda Çin devleti de ülke içindeki ve ulusal alandaki ekonomik problemlerini küresel sisteme müdahil olarak ve dış dünyayı şekillendirerek çözüm bulmaya çalışmaktadır.

Doğuda Çin, Japonya, Kore, Hindistan ve Tayvan gibi Orta Asya ülkeleri son 30 yıl gibi bir süre içerisinde ekonomik olarak devamlı bir büyüme açısından ivme kazanması ve ekonomi alanında söz sahibi haline gelmeleri sonucunda dünya ticareti tekrardan Batıdan Doğuya doğru kaymaya başlamıştır. IMF raporları incelendiğinde, gelişmekte olan ülkeler içerisinde ön planda olan ekonomilerin Çin, Hindistan ve Endonezya olduğu görülüyor (IMF, 2019).

### **2.1.1.Uluslararası İşbirliği İçin Kuşak ve Yol Girişimi Önerisi**

Başkan Xi Jinping 2013 yılında Kazakistan'a yaptığı bir ziyarette "İnsanların Dostluğunu Geliştirmek ve Parlak Bir Gelecek Yaratmak" başlıklı konuşmasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının kurulması projesini dile getirmişti. Bu proje birlikte inşası ile Asya ve Avrupa arasındaki ekonomik ilişkiler daha yakın bir hale getirilebilecek, karşılıklı işbirliği derinleşecek ve kalkınma alanı genişletilebilecektir. Bu yol güzergahı geçtiği ülkelerde ki halklar açısından büyük faydalar sağlama açısından önemli bir fırsattır. Bölgesel işbirliğinin sağlanması için birçok alanda düzenlemelerin yapılması şarttır. Bu düzenlemeleri gerçekleştirmek için yapılması gerekenlere aşağıdaki adımları sayabiliriz.

İlk olarak, politika iletişiminin güçlendirilmesiyle başlanabilir. Bu sayede ülkeler, ekonomik kalkınma stratejilerini ve karşı önlemlerini birbirlerine tam olarak



iletebilir. Ortak zemin oluşturma ilkesine uygun olarak ortadaki farklılıkları gidererek, bölgesel işbirliğini teşvik etmek için plan ve tedbirleri müzakere ederek politikalar ve yasalar açısından bölgesel ekonomik entegrasyon için olumlu bir ortam sağlanabilir.

İkincisi, yol bağlantılarının güçlendirilmesi. Şanghay İşbirliği Örgütü ulaşımın kolaylaştırılması için bir anlaşma sağlamak adına üye ülkelerle ve bölge ülkeleriyle görüşme halindedir. Bu anlaşmanın sağlanması ve en kısa sürede uygulamaya konmasıyla birlikte, Pasifik'ten Baltık Denizi'ne giden büyük bir ulaşım koridoru açılacaktır. Uluslararası ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi, ülkeler arasındaki ekonomik kalkınma ve personel alışverişini kolaylaştırmak için bölgeleri birbirine bağlayan bir yol ağı oluşturulmalıdır.

Üçüncüsü, ticaret akışının güçlenmesini sağlamak. 3 milyar gibi bir nüfusa sahip olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı kendine özgü bir pazar büyüklüğüne ve potansiyeline sahiptir. Ticaret ve yatırım alanlarında ülkeler arasında işbirliği açısından büyük potansiyel vardır. Proje kapsamında yer alan ülkeler, ticaret ve yatırımın kolaylaştırılması konusunu müzakere etmeli ve ticaret engellerini ortadan kaldırmak, ticaret ve yatırım maliyetlerini azaltmak, bölgesel ekonomik döngülerin hızını ve kalitesini iyileştirerek karşılıklı yararlar elde etmek için uygun düzenlemeler yapmalıdır.

Dördüncüsü, ülkeler arası para dolaşımının güçlendirilmesi. Çin, Rusya ve diğer ülkeler ticari alışverişlerde yerel para biriminin kullanımı konusunda anlaşmalar yapmış ve bu işbirliği neticesinde olumlu sonuçlar elde etmişlerdir. Ülkeler ticarete yerel para birimi kullanımı konusunda uzlaşa sağlarsa, dolaşım maliyetleri azaltılabilir, finansal risklere dayanma güçleri artış eğilimi gösterebilir ve bölgesel ekonominin uluslararası rekabet gücünü artırabilir.

Beşinci ve son olarak da, insanlar arasındaki bağın güçlendirilmesi. Yukarıda belirtilen alanlarda iyi bir sonuç almak için proje bağlamındaki ülkelerin halkının destekleri alınmalı, karşılıklı anlayışın ve geleneksel dostluğun geliştirilmesi sağlanarak bölgesel işbirliği için sağlam bir kamu ve sosyal temel oluşturulmalıdır.

“Bir Kuşak Bir Yol”, 69 ülkeyi kapsayan yepyeni bir ekonomik işbirliği platformu ve yeni bir uluslararası ekonomik işbirliği modeli yaratan mekanizma olarak görülmektedir. “Bir Kuşak Bir Yol” çerçevesindeki uluslararası ekonomik işbirliği ile diğer ülkeler tarafından teşvik edilen işbirliği modelleri arasındaki farklar, standartların ve eşiklerin olmamasıdır. Her ülke kendi gelişim seviyesine, ekonomik yapıya, yasal sisteme, iş ortamına ve kültürel geleneklere sahiptir. İşbirliği modelinin

özellikleri ulusal koşullara uygunluğu bakımından tartışmalara yol açmaktadır. Örneğin, Çin devletinin Güney Kore ve Avustralya ile serbest ticaret anlaşmaları imzalaması, diğer taraftan halihazırda Sri Lanka, Maldivler ve Gürcistan gibi ülkelerle de serbest ticaret anlaşmaları müzakere aşamasındadır. Bazı ülkelerinde Çin ile serbest ticaret anlaşması konusunda müzakerelere başlanması hala zor gözüküyor. Çin, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ve Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru gibi ekonomik koridorlar aracılığı ile işbirliği yapmayı önermektedir. Ancak bazı ülkeler açısından bu işbirliği modellerini seçmek siyasi ve bölgesel açıdan sıkıntılı olduğundan sadece ikili ekonomik ve ticari işbirliği biçimini seçebilirler. Bu nedenle “Kuşak ve Yol” ikili, çok taraflı ve bölgesel olarak farklı anlaşma statülerine sahip olan karma bir uluslararası ekonomik işbirliği modelidir.

“Bir Kuşak Bir Yol” uluslararası işbirliği modeli dünya genelini yayılma alanı bakımından baz almasıyla kapsayıcı ve yenilikçi bir projedir. Şu ana kadar gerçekleştirilebilen uluslararası ekonomik işbirliği konusunda benzer başarılı bir model ve deneyimin olmaması, “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin inşasının ilerlemesinde yeni zorluklarla karşılaşmasına neden olacaktır. Bölgesel ekonomik işbirliğinin uluslararası alanda etkili olabilmesi için, ortaya çıkarılacak olan mekanizmanın bölgeler arasındaki işbirliği devamlılığının garanti edilmesi vazgeçilmez bir ön koşul olarak gösterilmektedir.

İkili ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarının geliştirilmesi, gelecekte “Bir Kuşak Bir Yol” girişiminin hayata geçirilmesini teşvik etmek için önemli bir hal almıştır. İkili işbirliğinin güçlendirilmesi için çok seviyeli ve çok kanallı bir iletişim ağının kurulması, danışmanlık faaliyetlerinin yürütülmesi ve ikili ilişkilerin kapsamlı gelişiminin desteklenmesi gerektiği ön görülmektedir. İkili ortak çalışma mekanizmalarının oluşturulması, çalışma alanlarının iyileştirilmesi ve “Kuşak ve Yol” girişiminin inşasını teşvik etmek için uygulama planlarının ve yol haritalarının gözden geçirilerek etkinliğinin artırılması sağlanmalıdır. Projelerin uygulanmasını koordine ve teşvik etmek için mevcut ikili komitelerin, karma komitelerin, eş komitelerin, yönlendirme komitelerinin, yönetim komitelerinin ve diğer ikili mekanizmaların bu alandaki rollerini tam anlamıyla uygulamaları gereklidir.

Çok taraflı işbirliği mekanizmalarının rolünün güçlendirilmesiyle birlikte “Şanghay İşbirliği Örgütü(ŞİÖ), Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği(APEC), Asya-Avrupa Toplantısı(ASEM), Asya İşbirliği Diyalogu(AİD), Asya’da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı(AİGK), Çin-Arap İşbirliği Forumu, Büyük Mekong

Alt-Bölge Ekonomik İşbirliği(GMS) ve Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği(CAREC)” gibi mevcut çok taraflı işbirliği mekanizmalarının rolü artmış ve ilgili ülkeler arasındaki iletişimi güçlendirerek daha fazla ülke ve bölgenin “Kuşak ve Yol” girişimine katılmasına imkan sağlamıştır.

### 2.1.2.Yeni İpek Yolu Projesinin Kapsamı ve Güzergahı

Modern İpek Yolu projesi Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarında yer alan 69 ülkeyi kapsamaktadır. Projenin geçtiği ülkelerin nüfusu yaklaşık olarak 4.4 milyar olup dünya nüfusunun %60’ından fazlasını oluşturmaktadır. Bu ülkelerin ekonomi ölçeği 20 trilyon ABD dolarından fazla olup dünya ekonomi toplamının yaklaşık olarak %30’unu oluşturmakta ve mal ve hizmet ihracatı bakımından da yaklaşık olarak %24’e denk gelmektedir. Proje kapsamı sadece karayolu ve denizyolu bağlantılarıyla sınırlı kalmamıştır. Proje kapsamı Tarihi İpek Yoluna göre genişletilmiş ve projeye Demir İpek, Hava İpek ve Dijital İpek yolu gibi yeni eklemeler yapılmıştır. Aşağıdaki haritada İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile ara ekonomik koridorlar yer almaktadır.

**Tablo 1: Modern İpek Yolu Projesi Üye Ülkeler**

<b>Doğu Asya</b>	Çin, Moğolistan, Güney Kore
<b>Güneydoğu Asya</b>	Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Doğu Timor, Vietnam
<b>Güney Asya</b>	Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
<b>Orta Asya ve Batı Asya</b>	Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Gürcistan, İran, Türkiye, Kırgızistan, Tacikistan, Rusya, Ukrayna, Belarus, Litvanya
<b>Orta Doğu ve Afrika</b>	Bahreyn, Mısır, Irak, İsrail, Suudi Arabistan, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Filistin, Katar, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Güney Afrika, Etiyopya
<b>Orta Avrupa ve Doğu Avrupa</b>	Arnavutluk, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya
<b>Güney Batı Pasifik</b>	Yeni Zellanda

Kaynak: Güner, 2018: 210.

Tablo 1 incelendiğinde üye ülkelerin ekseriyetini geliştirmekte olan ekonomiler oluşturmaktadır. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi bölge ülkelerine ekonomilerini büyüterek gelişmiş ülkeler statüsüne yükselmeleri için büyük bir fırsattır. Kısa vadede yalnızca geçiş noktası görevi görecek gibi duran çoğu ülke ilerleyen zamanlarda geniş bir ağa sahip ticaret güzergahının parçası haline geleceklerdir. Bu proje başlarda kuzey ve güney olmak üzere iki hattan oluşsa da daha sonra Türkiye tarafından Türkistan ve Orta Asya ülkeleri ile ticari ilişkileri artırmak amacıyla geliştirilen proje olan orta koridorun Çin ile yapılan görüşmeler sonucunda Bir Kuşak Bir Yol projesine dahil edilmesiyle birlikte hat sayısı 3’e çıkmıştır (Dilek, Özdemir, ve İstikbal, 2019: 42).

Uluslararası ekonomik düzeyde, İpek Yolu Ekonomik Kuşağının coğrafi kapsamı Çin’den Batıda, Orta Asya ve Batı Asya ülkelerine, BDT(Bağımsız Ülkeler Topluluğu) ülkeleri ile Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine, güneyde de Güney Asya’ya uzanmaktadır. 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin’den Güneydoğu Asya’ya, Güney Asya’dan Kuzeydoğu Afrika’ya ve güneydoğudan Güney Pasifik’e kadar uzanmaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu, geniş bir işbirliği alanı oluşturmak için Asya, Avrupa ve Afrika’yı kapsamaktadır.

## Şekil 2: Modern İpek Yolu Güzergahları

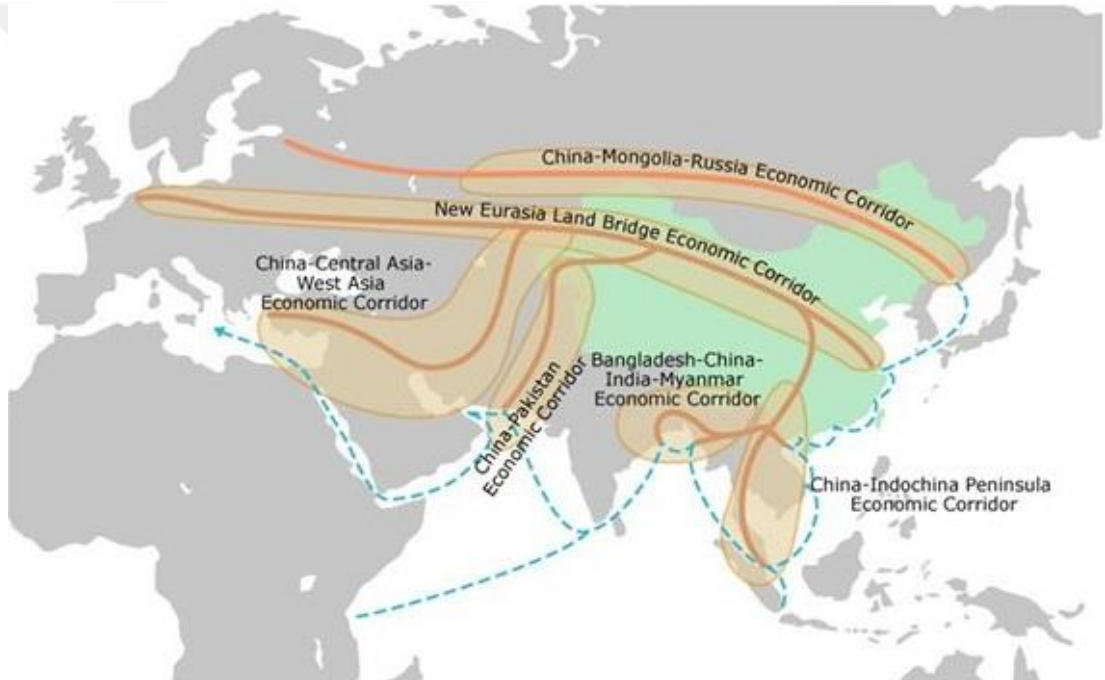


Kaynak: Lowy Institute, 2017.

“Bir Kuşak Bir Yol” projesi kapsamında ana güzergahlara ek altı ekonomi koridoru oluşturulmuştur. Bu koridorlar sırasıyla şu şekildedir (Wittine, Josic, and Barisic, 2018: 256):

- Çin-Moğolistan-Rusya koridoru
- Avrasya Kara Köprüsü
- Çin’den Orta Asya ve Batı Asya’ya ulaşımı sağlayan koridor
- Çin-Hindistan Yarımadası koridoru
- Çin-Pakistan koridoru
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar koridoru.

**Şekil 3: Bir Kuşak Bir Yol Kapsamındaki 6 Ekonomi Koridoru**



Kaynak: HKTDC RESEARCH, 2016.

### 2.1.3. Modern İpek Yolu Projesi Karşısındaki Muhtemel Riskler

Küresel çapta bir büyüklüğe sahip ve birden fazla ülkeyi kapsayan ulaşım projelerinde uygulama aşamasına geçildiğinde ülkeler arasında doğabilecek anlaşmazlıklardan ötürü bazı riskler ortaya çıkabilmektedir. Projenin hedefleri arasında kıtalararası bir ulaşım ağı kurularak ticaretin bu bölge içerisinde daha hızlı gerçekleştirilmesi varsa eğer karşılaşılabilecek risklerin oranının da yüksek olacağı göz önünde bulundurulmalıdır. Uluslararası ulaştırma projelerinin geniş bir ulaşım ağını

içermesi ve kapsadığı alanında geniş olmasından ötürü bu projelerin tamamlanması uzun yıllar sürmektedir. Bu açıdan da karşılaşılabileceği en önemli risk proje ülkelerindeki siyasi istikrarla ilgilidir. Uluslararası ulaştırma proje maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı da ülke ekonomilerinde yaşanabilecek olumsuzlukları da karşılaşılabilecek önemli risklerin arasında sayabiliriz. Modern İpek Yolu projesi kapsamında yukarıda saydığımız riskler dışında karşılaşılabilecek diğer riskler olarak ülkelerin kullandıkları kredileri geri ödeme aşamasında yaşanabilecek sorunlar, terörizm gibi küresel çapta sorun yaratan güvenlik problemleri ve altyapı eksikliklerinden kaynaklı ortaya çıkabilecek sorunları saymamız mümkündür. Bu risklerden hangilerinin bu proje karşısında engel olarak önüne çıkacağı projenin ilerlemesiyle daha net ortaya çıkacaktır (Aydın F. , 2018: 53) .

### **2.1.3.1. Siyasi Riskler**

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesini hazırlayarak uygulamaya geçirmesindeki siyasi nedenler arasında ülkenin doğusu ve batısı arasındaki ekonomik eşitsizliği sona erdirerek Çin'in geri kalmış bölgelerini kalkındırmak olarak ele alabiliriz. Ayrıca Uygur Türklerinin bulunduğu bölgeyi denetimi altına alarak siyasi gücünü arttırmak ve ülkeye kuzeyden ve güneyden gelebilecek terör ve saldırılara karşı güvenliğin sağlanmaya çalışılması başlıklarını da sayabiliriz. Proje sayesinde Orta Asya bölgesinde bulunan devletlerle gelişecek olan işbirliğinin, bölgede hakim olan etnik çatışmaların azalacağı yönünde beklenti hakimdir. Her ne kadar Çin kendi çıkarları doğrultusunda bu projeyi hayata geçirme çabası içerisinde olsa da bölge ülkelerinin ve üye devletlerin proje sayesinde açılacak olan yeni pazarlarla birlikte ticari işbirliğinin artarak ülke ekonomilerinin zenginleşeceği düşüncesi her platformda tekrarlanmaktadır (Brown, 2016: 86).

Çin bu projeyi hazırlayarak bir stratejik plan çerçevesinde jeopolitik alanda önemli avantajlar elde etme gayesi taşıdığı yorumu yapılabilir. Bu projenin arkasında yatan gizli amaçların bilinmemesi uzun dönemde bölge ülkelerinde projeye dair endişelerin artmasına yol açabilir (Wang, 2016: 460).

Sovyet Rusya'nın dağılmasıyla beraber özerkliklerini ilan eden Türkmenistan ülkeleri siyasi bağımsızlıklarının yanında ekonomik bağımsızlıklarını da kazanmıştır. Bu devletlerin küresel sistemde yer edinebilmeleri açısından bu proje onlara büyük fırsatlar sunmuştur. Ancak Çin'in projeye birlikte bu ülkelerdeki siyasi varlığının

artacak olmasından dolayı çıkarları zedelenecek olan Rusya'nın bu durum karşısında rahatsız olacağı ve ne yönde bir tutum sergileyeceği konusunda endişeler vardır. Her ne kadar Çin ile Rusya arasındaki ticari ve siyasi ilişkiler olumlu yönde ilerlesede Rusya'nın bölgede kurulu olan Avrasya Ekonomik Topluluğu'nun sağladığı siyasi ve ekonomik ilişkilerin arka planda bırakılmasına izin vermeyeceği düşünülmektedir. Çin tarafından bölgede siyasi üstünlüğün sağlanması olumlu olarak gözüksede böyle bir durumda çıkarlarının zarar görmesinden ötürü Rusya'nın Çin'e karşı siyasi tepki göstermekten kaçınmayacağı öngörülebilir. Böyle bir sonucun meydana gelmesiyle birlikte her iki devletin siyasi çıkarları zedelenecek ve bölgede sağlanan siyasi ve ekonomik düzenin bozulması hayata geçirilmeye çalışılan Modern İpek Yolu projesinin büyük zarar görmesine neden olacaktır.

Diğer bir siyasi risk olarak ise Amerika Birleşik Devletleri (ABD) görülmektedir. Bölgeden uzakta okyanus ötesinde yer almasına rağmen Güney Asya'da sağlamış olduğu siyasal varlığının zarar görmesi nedeniyle ABD'nin proje karşısında yer alabileceği düşünülmektedir. Ayrıca ABD'nin Orta Asya'daki bazı ülkelerin siyasi sınırlarına müdahil olması da proje önünde yer alan risklerdendir. Özellikle Afganistan sınırları içerisinde yaşanan güvenlik zaafiyetlerinin göz önünde bulundurularak hareket edilmesi projenin ilerlemesi ve Orta Asya bölgesinin ekonomi düzeyinin yükseltilmesi konusunda önem arz etmektedir (Xin, Lifan, and Gabuev, 2016: 7).

### **2.1.3.2. Güvenlik Riskleri**

Modern İpek Yolu projesi ile ilgili en önemli konuların ve üye ülkelerin duyduğu endişelerin başında güvenlik konusu gelmektedir. Projenin önündeki riskler arasında yer alan güvenlik sorunlarının çözülmesiyle birlikte projenin uygulanmasının daha kolay ve güvenli yol almasının önünü açacak ve bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmalarındaki engellerin birer birer ortadan kaldırılacağı düşünülmektedir. Ayrıca güvenlik sorunlarının çözüme kavuşturulmasıyla beraber tamamen kara parçasıyla çevrili denize bağlantısı olmayan Orta Asya bölgesinin siyasi istikrarsızlıklarına son verebileceği gibi bölge refahında da iyileşmeler görüneceği düşünülmektedir. Günümüzde Orta Asya bölgesinin çeşitli siyasi ve ekonomik sorunlarla boğuşması devletlerin siyasi alanda güç kaybı yaşamalarına yol açmıştır. El-Kaide, DAESH ve PKK gibi çeşitli terör örgütlerinin bölgede faaliyet alanı bulmasıyla birlikte

uyuşturucu ve mal kaçakçılığı gibi önlenemeyen durumların söz konusu olması güvenlik sorunlarının ne kadar büyük olduğunu göz önüne sermektedir (ISDP, 2016: 5).

Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün yayınlamış olduğu yolsuzluk algı endeksinde Orta Asya'da yer alan Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan, Afganistan ve Kırgızistan'ın yolsuzluğun en fazla olduğu ülkeler arasında yer alması da sorgulanması gereken bir diğer sorundur. Bu ülkelerin "Yolsuzlukla Mücadele Alanı" içerisinde yer almasından dolayı Modern İpek Yolu projesi kapsamında ülkelere gerçekleştirilen kaynak aktarımlarının yerel ekonomilere uygun ve eşit bir şekilde aktarılacağı konusunda soru işaretleri yaratmaktadır (ISDP, 2016: 5).

Bir diğer güvenlik endişesi taşıyan noktada Modern İpek Yolu'nun deniz güzergahını oluşturacak olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'dur. 1995 yılından günümüze kadar denizlerde gerçekleşen korsanlık faaliyetleri dünya genelinde en aza indirilmişken Deniz İpek Yolu'nun güzergahı üzerinde bulunan noktaların bazıları hala en aktif şekilde korsanlık faaliyeti yürütülen yerler olarak kabul edilmektedir. Bu kadar tehlikeli bir rotanın izlenmesi durumunda hırsızlığa karşı yapılan sigorta primlerinin artmasını tetikleyerek maliyetlerin yükselmesine neden olacaktır. Projenin hedefleri arasında maliyetleri daha düşük seviyelere çekmek olduğundan bu durum projenin uygulanma hedeflerine ters bir durum konumunda yer almaktadır (ISDP, 2016: 6).

Açık denizlerdeki korsan faaliyetlerini azaltmak için ülkeler ortak hareket ederek güvenlik önlemlerini arttırmak için çaba sarf etmektedirler. Alınan önlemler ve uygulanan güvenlik politikaları neticesinde rotadaki bazı noktalarda korsanlık faaliyetlerinde önemli derecede azalma olmuştur. Denizyolu ile taşınan yük hacminin büyüklüğü düşünüldüğünde bu güzergahtaki güvenliğin sağlanmasının önemi projenin önündeki engellerin azaltılması yönünde olumlu bir adım olacaktır (ISDP, 2016: 6).

Modern İpek Yolu projesi için dile getirilen diğer güvenlik riskleri arasında bölgeler arasındaki anlaşmazlıklar, ülkelerin sınır güvenlikleri, organize suç örgütlerinin varlığı, kalite kontrolündeki standartların ihlali, insan güvenliğinin ikinci plana atılması ve bilgi akışındaki güvenliğin yetersiz olmasını sayabiliriz (Ghiasi and Zhou, 2017: 15).



### **2.1.3.3. Ekonomik ve Jeopolitik Riskler**

Ekonomik riskler Modern İpek Yolu projesinin karşılaşacağı önem derecesi yüksek olan problemler arasında yer almaktadır. Her ne kadar proje maliyetleri belirlenerek kaynak ayrılrsa da ilerleyen zamanlarda oluşabilecek olumsuz durumların öngörülememesi projenin ilerlemesini yavaşlatabilecek etkiler yaratacaktır. Proje kapsamında yer alan ülkelerin ekonomik durumları göz önüne alınarak yatırım tutarının büyüklüğü düşünüldüğünde üye ülkelere kredi sağlayan Çin’li finansal kuruluşların tahsilat evresinde yaşayacağı riskler bulunmaktadır (TÜSİAD, 2015).

Proje’nin Orta Asya’da kapsadığı ülkelerin çoğunun gelişmemiş ülkeler konumunda yer almasından dolayı ulaşım altyapısının geliştirilmesi yönünde yapılacak çalışmalar için büyük yatırım tutarlarına ihtiyaç vardır. Yapılacak yatırımların karşılığının kısa vadede alınamayacak olması ise ciddi sorun teşkil etmektedir.

Jeopolitik riskler proje açısından bakıldığında uzun emek ve çaba harcanarak çözüme kavuşturulması gereken problemler arasında yer almaktadır. Proje sadece farklı bölge ve ülkeleri bir araya getirmekle kalmayacak aynı zamanda bu ülkeler arasında tarih boyunca yaşanan olumlu ya da olumsuz ilişkilerinde gün yüzüne çıkmasına ortam yaratacaktır. Proje kapsamındaki ülkelerin siyasi ve ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi yönünde diplomatik açıdan önemli mesafelerin kat edilmesi gerekmektedir.

### **2.1.3.4. Sosyal ve Kültürel Riskler**

Modern İpek Yolu projesi üç kıtayı kapsayan geniş bir ulaşım projesi olmasından dolayı güzergah üzerindeki ülkelerle kurulacak ikili ilişkilerde kültürel yapıların göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Böyle büyük çaplı yatırımın meydana getireceği sosyal ve kültürel etkilerin analizinin yapılmasında siyasi ve ekonomik risk hesaplamalarından farklı süreçler işler ve bu alanda meydana gelebilecek etkilerin kontrolünün sağlanması da pek kolay gözükmemektedir. Ülkeler arasında ortaya çıkabilecek bu tür etkiler projenin ilerlemesi açısından negatif etki yaratacaktır. Sosyal ve kültürel riskler doğru bir şekilde değerlendirilmediği takdirde uluslararası ilişkilerin bozulmasına yol açabilecek boyutlarda sorunlar ortaya çıkabilir. Bu tür riskleri ortadan kaldırmak amacıyla üye ülkeler projenin ülkelerinde doğru bir şekilde tanıtılması ve

diğer ülkelerin kültürel ve sosyal yapılarının anlatılarak ortaya çıkabilecek sorunların en aza indirilmesi yönünde çalışmalar yürütülmesi projenin ilerlemesine olumlu katkı sağlayabilecektir (Xin, Lifan, and Gabuev, 2016: 6).

Diğer bir sıkıntılı durumda Orta Asya ülkelerinde etnik yapılardan kaynaklanan sosyal ve kültürel bölünmelerin yol açtığı bölge insanlarında korkuya neden olan olumsuzlukların meydana gelmesidir. Bölge ülkelerinin Çin ile ilişkilerinin artması ve Çin'in Orta Asya'da daha aktif bir şekilde rol alması var olan bölge kültüründe, etnik ve sosyal yapılarında bozulmalara yol açacağı düşünülmektedir. Çin'in projenin arkasındaki gizli amaçlarının bilinmemesi ve ileride sosyal alanda yaratacağı etkilerinin ne boyutlarda olacağını hesaplanamamasından ötürü bölge ülkeleri Çin devletinin yaptığı yatırımları uzun vadede risk yaratabilecek yatırımlar olarak değerlendirmelerine neden olmaktadır. Bu sonuçları birleştirdiğimiz zaman bölgedeki ülkelerin ve halklarının projenin uzun vadede yaratacağı sosyal ve kültürel etkilerden dolayı çekimser kalabileceği düşünülmektedir. Modern İpek Yolu projesinin karşılaşılabileceği bu tür riskler proje önünde engel teşkil edecek durumların meydana gelmesine neden olacak ve gerekli çalışmalar ile yapılacak olan değerlendirmelerin eksik kalmasından dolayı çözülmesi kolay olmayan problemlerle karşı karşıya kalacaktır (Aydın F. , 2018: 59).

#### **2.1.4. Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Karşılaşılan Problemler**

Bir Kuşak Bir Yol Projesi önünde bazı engeller bulunmaktadır. Bu engeller; uluslararası standartlar, fikri ve sınai mülkiyet hakları, mevzuatlar ve iç pazara giriş hakkı olarak ele alınabilir.

##### **2.1.4.1. Uluslararası Standartlar**

Ticarette önemli yer tutan uluslararası standartlar, ülkelerin ihraç ettiği ürünlerdeki kalite ve diğer standartların istenen özelliklere uygun olmasını belirtmektedir. Çin ihracat oranlarıyla uluslararası arenada ilk sırada yer almasına rağmen bu standartlara uyma konusunda çeşitli sorunlar yaşanmakta olup hala ihracat standartları bakımından birçok ülkenin gerisinde kalmaktadır. Çin "Dünya Ticaret Örgütüne(DTÖ)" üye olarak standartlara uyacağı konusundaki maddeleri kabul etmiştir. Dünya Ticaret Örgütü 2001 yılında üye olan Çin pazarını bir ekonomi pazarı

olarak kabul etmemiş ve bu pazara karşı belirli bir süreliğine engelleyici kurallar uygulama konusunda kararlar almıştır. Bir Kuşak Bir Yol projesinin standartlara uygun ilerleyebilmesi için Çin'in ulusal düzeyde farklılık arz eden bu kurallara uyum sağlaması projenin geleceği açısından önemlidir.

İpek Yolu'nu tekrar canlandırarak uluslararası ekonomi pazarında söz sahibi olmak isteyen Çin dünyadaki pazarlarda yer almak istiyorsa kendi standartlarını uluslararası standartlara uyumlaştırmak zorundadır. Uluslararası standartlara uyma konusunda her yıl 20 milyar doların üzerinde Çin'den ithalat yapan Türkiye içinde daha kaliteli ürünlere ulaşma konusunda önemlilik arz etmektedir.

#### **2.1.4.2. Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları**

Dünya genelinde taklitçiliğin yani şirketlere ait orijinal ürünlerin benzerinin üretildiği ülkeler incelendiğinde bunu en çok yapan ülke olarak karşımıza Çin çıkmaktadır. Çin'deki birçok firma fikri ve sınai mülkiyet haklarına uymayarak gerçeğine benzer ürünleri düşük kalite ve değerinin çok altında bir fiyata piyasaya sürmektedir. Çin hükümeti etik olmayan bu durumu engellemek için kanun çalışmaları yapmış ve diğer firmaların haklarını korumak için çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Günümüzde baktığımız zaman benzer ürünlerin üretilerek pazarlarda yer almaya devam ettiğini görebiliyoruz. Bu durumdan da Çin hükümetinin yaptığı girişimlerin pek bir caydırıcılığının olmadığı sonucuna varılabiliyor (Ünlü, 2015: 55). Dünyadaki birçok şirketin zarara uğraması sonucu ülkeler bir araya gelerek "Kalite ve Markaları Koruma Komitesi'ni" kurmuşlardır. Komitenin kurulmasındaki amaç dünya genelinde gerçekleşen taklitçiliğin önüne geçebilmektir.

Modern İpek Yolu projesi önünde sıkıntı yaratabilecek olan bu sorun fırsat kollayan taklitçi firmalarında yararlanabileceği yeni bir kapı açmış olacaktır. Projeye küresel ticaret içinde etkin bir şekilde yer almak isteyen ülkeler fikri ve sınai mülkiyet haklarının ihlal edilmeye devamı sonucunda ekonomik olarak büyük kayıplar yaşayacaklardır. Taklitçiliğin önüne geçecek çalışmaların yapılarak dünya genelinde kısa sürede fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunmasının sağlanması projenin yararına olacaktır.

### **2.1.4.3. Mevzuatlar**

Ülkelerin sahip olduğu standartlar gibi mevzuatlarda ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Mevzuatlarda sık sık yaşanan değişikliklerin diğer ülkeler tarafından takip edilememesi yapılan ticaretlerde olumsuz durumların yaşanmasına neden olmaktadır. Mevzuat içeriklerinin diğer ülkeler tarafından anlaşılacak kadar açık olmaması prosedürlerin şeffaflığı konusunda büyük soru işaretleri bırakmaktadır. Mevzuat maddelerinin yeteri kadar açıklanmayarak eksik noktaların bırakılması da ülke içerisinde yerelde uygulanan prosedürlerde farklılık görünmesine yol açmaktadır. Bu durumda ülke ile ticaret yapan diğer ülkelerin aynı ülkede farklı prosedürlere maruz kalarak birçok sorun yaşamasına neden olmaktadır. Modern İpek Yolu projesi kapsamında çalışmalar yapılarak güzergahın geçtiği ülkeler arasında mevzuatların tam olarak açıklanması, yapılan değişikliklerin güncel olarak duyurulması, güncellemelerin takip edilebilmesi için lobiler oluşturularak ülkelerin mevzuatlar konusunda yaşadığı sorunlar çözüme kavuşturulabilir. Ayrıca ülkelerde mevzuatlarındaki boşlukları doldurarak farklı prosedürlerin uygulanmasının önüne geçmelidir.

### **2.1.4.4. İç Pazara Giriş Hakkı**

Ülkeler uluslararası firmaların kendi pazarlarına girişinde pek çok engel çıkarması hem ülke ekonomisine yapılacak katkı açısından hem de diğer ülkelerin farklı pazarlarda yer alması konusunda olumsuzluklara neden olabilmektedir. Çeşitli sektörlere kısıtlamalar getirilmesi, ticaret kalemlerine tedbirler uygulanması, gümrük vergi oranlarının yükseltilmesi ve anti-damping uygulamaları gibi engellerden söz edilebilir.

Türkiye’de yaşanan bu sorunların azaltılması adına 2011 yılında Türk Ticaret Kanunu’nda değişiklikler yapma yolunda adımlar atılmıştır. Uluslararası pazardaki şirketlerin ülke içindeki pazara daha rahat girebilmeleri adına gerekli mercilere yapılacak kayıtlar ile beraber kolay bir şekilde ticaret yapabilmelerinin önü açılmıştır. Bu değişiklikten önce uluslararası şirketler sadece serbest bölge olarak belirlenen yerlerde ticaret yapma imkanına sahipti.

## **2.1.5. Proje Kapsamında Karşılaşılabilecek Engellere Karşı Atılabilecek Adımlar**

Bu projenin önünde engel olarak yer alan hususlara karşı hükümet düzeyinde, yerel düzeyde ve işletme düzeyinde yapılabileceklerle aşağıda değinilmiştir.

### **2.1.5.1. Hükümet Düzeyinde**

Birincisi, işletmelerin yurtdışına yatırım yapması için iyi bir yasal ortam yaratmaktır. Piyasaya erişim, standartların uyumlaştırılması ve işgücü kotaları gibi yabancı yatırımları kısıtlayan darboğazları çözmek için yatırım koruma anlaşmaları imzalamak ve uygulamak için iki taraflı ve çok taraflı danışma mekanizmaları kullanılmalıdır.

İkincisi, kurumsal ve mekanizma yeniliğinin hızlandırılması. Yatırım ve finans sisteminde reformlar yapılarak daha işler bir düzeye getirilmesi, sınır ötesi bir vergi yönetim sisteminin kurulması, idari onay prosedürlerinin basitleştirilerek zaman kayıplarının önüne geçilmesi ve büyük ölçekli yabancı yatırımların ihtiyaçlarını karşılamak için denizaşırı bir yatırım sigortası kurularak yenileşme alanında hız kazanılabilir.

Üçüncüsü, makro kontrolü güçlendirmek, bölgesel ablukaları kırmak ve lojistik organizasyon yapısı oluşturmaktır. Kısır rekabetten kaçınmak için endüstri koordinasyonunun güçlendirilmesi adına çalışmalar yapılmalıdır. Yabancı yatırımlar için bir bilgi platformu oluşturulmalı ve işletmelerin “küreselleşmesi” için bilgi desteği sağlanmalıdır.

### **2.1.5.2. Yerel Düzeyde**

Birincisi, yer, sanayi, insan kaynakları, pazar beklentileri ve ilgili politikalar dahil olmak üzere kendi kapsamlı ekonomik rekabet avantajlarını aktif olarak entegre etmek ve geliştirmek, yerel ekonomik işbirliği modellerini yenilemek ve uluslararası piyasa ekonomi kurallarının etkin bir şekilde kullanılmasıdır.

İkincisi, ilgili ülkelerde kurulan dost iller, eyaletler ve kardeş şehirler arasındaki işbirliği mekanizmalarından tam olarak yararlanmak, siyasi kaynakları

ekonomik kaynaklara dönüştürmek, ticaret ve yatırımda çok yönlü işbirliğini derinleştirerek ortak kalkınmayı teşvik etmektir.

### **2.1.5.3. İşletme Düzeyinde**

Birincisi, yabancı yatırım yasaları ve yönetmelikleri hakkında bilgi sahibi olunmasını sağlamak. Yatırımla ilgili dış pazar araştırmalarını güçlendirmek ve özellikle yasalarına, yönetmeliklerine, çevre standartlarına ve sosyal güvenlik şartları gibi önemli konulara dikkat edilerek piyasa ekonomi ilkelerine uygun yatırım faaliyetlerini yürütülmesini sağlamaktır.

İkincisi, yabancı yatırım modellerini yenilemektir. Ülkeler arasındaki altyapı yatırımı alanındaki kurallar, standartlar, çalışma yöntemleri ve düzenleyici prosedürler farklılık göstermektedir. Bu farklılıkları ortadan kaldırmak için yerel işbirliği biçimleri uluslararası düzene uygun bir hale getirilmelidir.

Üçüncüsü, yabancı yatırım projelerinin kalitesine ve güvenilirliğine dikkat etmek ve kendi markasını yaratmaktır.

## **2.2. İPEK YOLU'NUN CANLANDIRILMASI İÇİN ATILABİLECEK ADIMLAR**

Asya ile Avrupa arasında bir köprü görevi görerek ticaret alışverişinden kültür alışverişine kadar birçok faaliyetin gerçekleştiği Tarihi İpek Yolu'nun tekrardan dünya ticaretine kazandırılması amacıyla izlenecek olan yöntemler çeşitli toplantılarda dile getirilmektedir. Bu yöntemleri incelediğimizde aşağıdaki başlıklar halinde açıklamak mümkündür.

### **2.2.1. Lojistik Ağlarının Daha Kaliteli Bir Hale Getirilmesi**

Asya ülkelerinin son dönemde küresel üretimde söz sahibi haline geldiği ve dünya ekonomisi için önemli bir pazar payına sahip olduğu gerçeği kaçınılmaz bir gerçektir. 21. Yüzyılda dünya ekonomisindeki üretimin yüzde 65'e yakını Asya kıtasındaki ülkeler tarafından karşılanacağı öngörülmektedir. Bu bölgede yapılacak olan devasa üretim miktarının dünyanın diğer bölgelerine taşınmasında en hızlı ve maliyeti en düşük yollarla ulaştırılması önem arz etmektedir. Üretimin hızlı bir şekilde

artması ve ticaret hacminin yükselmesiyle birlikte var olan limanlar bu hıza ayak uyduramamış ve taşımacılıkta yetersiz kalmıştır. Bundan dolayı kara ve demiryolu taşımacılığı için ek rotalara yönelinmiş ve Batı Asya ile Karadeniz bölgelerindeki demiryolu ve karayolu ağları kullanılmaya başlanmıştır. Var olan rotalara yeni projelerle eklemeler yapılarak Asya ile Avrupa arasında kesintisiz bir ağ kurabilmek amaçlanmaktadır. 21. Yüzyılda ekonomi alanında önemli değişimlerin meydana gelmeye başlaması ve dengelerin değişmesine neden olabilecek yeni ülkelerin dünya ekonomisinde söz sahibi olmaya başlaması Tarihi İpek Yolu'nun tekrardan eski günlerine dönmesi açısından önemlidir. Bu güzergah üzerinde yer alan ülkelerin yeni sisteme uyum sağlamalarıyla birlikte önemli fırsatların kapısı açılacaktır. Tam kullanım kapasitesine ulaştığı zaman sahip olacağı potansiyel düşünüldüğünde bu güzergah üzerinde bir köprü görevi gören Türkiye sahip olduğu imkanları ve avantajları en iyi şekilde kullanarak lojistik ağının vazgeçilmez konumu haline gelebilir.

### **2.2.2. Güzergahın Kesintisiz Hale Getirilmesi İçin Eksik Koridorların Tamamlanması**

Ülkeler arasında ulaşımın kolaylıkla gerçekleşmesini sağlayacak transit bağlantıların olması ticaret taşımacılığının daha etkin bir şekilde sürdürülmesine ortam yaratacaktır. Asya kıtasında ekonomik büyümede ilk sıralarda yer alan Çin, Pakistan ve Hindistan ülkeleriyle Türkistan olarak anılan bölgedeki ülkelerle arasındaki engeller kaldırılarak kesintisiz bir koridor oluşturulması mümkündür. Bölgede yer alan Türkmenistan ve Azerbaycan'ın konumu itibariyle Hazar Denizi'nde sahip oldukları limanların kombine taşımacılığa el vermesinden dolayı bu ülkelerin güzergaha katılmasıyla birlikte Batıya yapılan taşımacılığın kolaylaşacağı öngörülmektedir.

2000'li yıllardan sonra Orta Asya'da ulaşım alt yapısının yenilenmesi amacıyla birçok farklı proje ortaya çıkmaya başlamış ve bu projeler yavaş yavaş uygulama alanı bulmaya başlamıştır. Gerçekleştirilmeye çalışılan projelerle birlikte transit bağlantının kesintisiz bir şekilde sağlanması amaçlanmaktadır. Güzergahtaki eksikliklerin giderilmesiyle Asya kıtasındaki üretim fazlası ürünlerin Batıya ulaştırılması kesintisiz ve hızlı bir ağa sahip olacaktır.

### 2.2.3. Ülkeler Arasındaki Siyasi İlişkilerin Geliştirilmesi

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bölgede bağımsızlıklarını ilan eden Türki Cumhuriyetlerini tanıyan ilk ülke Türkiye olmuş ve bu ülkelerin dünyada diğer ülkeler tarafından tanınması konusunda önemli rol oynamıştır. Uluslararası arenada sağlanan ekonomik yardımların alınması konusunda bu ülkelere yardımcı olan Türkiye bu ülkelerin uluslararası kuruluşlara üye olması konusunda da önderlik etmiştir. Türkistan bölgesinden Batıya açılacak olan yeni güzergahların inşasında aktif bir şekilde yer alan Türkiye, bu bölgedeki ülkelerin Güney Asya ile olan ekonomik alışverişinin canlandırılması konusunda da aracılık etmiştir.

Sovyetler Birliği dağılma sürecine girmeden önce ekonominin tek bir merkezden yönetilmesi dağılma sonucunda bağımsızlığını ilan eden devletlerde bazı ekonomik problemlerin meydana gelmesine neden olmuştur. Siyasi alanda yaşanan istikrarsızlıklar ekonominin de olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuş ve bu ülkelerin yüksek enflasyonla karşı karşıya kalmalarına neden olmuştur. Ekonomik etkinliğin zayıflaması bölgedeki ülkeler arasında işbirliği yapılmasını gerekli kılmış ve ekonomi alanında oluşturulacak kuruluşların ne derece önemli olduğunun bölge ülkeleri tarafından kavranmasını sağlamıştır. Bu süreçte oluşturulmaya başlanan platformların başında 2000 yılında kurulan “Avrasya Ekonomik Topluluğu(AET)” gelmektedir. Bu topluluğa üye ülkeler arasında Rusya, Kırgızistan, Kazakistan ve Tacikistan yer almaktadır. Moldova, Ukrayna ve Ermenistan bu kuruluşta gözlemci ülke rolünü üstlenmiştir. Rusya ve Kazakistan öncülüğünde ekonomik platformlara bir yenisi eklenmiş ve “Avrasya Kalkınma Bankası” kurulmuştur. Türkistan ülkeleri ile diğer ülkeler arasında Gümrük Birliği anlaşmaları imzalanmaya başlaması da bu bölgedeki ekonomik faaliyetlerin canlanmasını sağlamıştır. 2014 yılında Türkiye'nin de kurucuları arasında yer aldığı “Asya Altyapı ve Yatırım Bankası(AIIB)” kurularak ülkeler arasındaki ilişkilerin bir üst seviyeye taşınması sağlanmıştır. Dünyadaki diğer ülkeler açısından da “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin ne denli önemli olduğu atılan somut adımlarla görülmüş ve BRICS ülkeleri olan Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika önderliğinde 2014 yılında “Yeni Kalkınma Bankası” kurulmuştur.



#### **2.2.4. Güzergahta Yer Alan Ülkelerin Demiryolu Ağına Önem Vererek Yatırımları Arttırması**

Artan ticaret hacimleri sonucunda limanların yetersiz kalmasıyla beraber demiryoluna daha fazla önem verilmesi gündeme gelmiş ve bu konuda projeler üretilmeye başlanmıştır. Denizyolu taşımacılığında sonra demiryolu taşımacılığının da Asya ile Avrupa arasındaki ticarete önemli bir role sahip olacağı düşünülmektedir. Orta Asya'da ki rotalarda kombine taşımacılığın rahat bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için var olan demiryolu ağlarının yenilenmesi ve güzergahlara eklemeler yapılarak projelerin en kısa sürede tamamlanması gerekmektedir.

Demiryolu ağının en önemli noktalarından "Bakü-Tiflis-Kars" demiryolunun açılmasıyla birlikte orta koridordan Avrupa'ya ulaşım yaklaşık 12-15 gün arasına inmiş ve yıllık taşıma kapasitesinin de yaklaşık olarak ortalama 6 milyon ton olması beklenmektedir.

#### **2.2.5. Sınır Kapılarının Modernize Edilmesi**

Ülkeler arasındaki geçişi sağlayan en önemli geçitler sınır kapılarıdır. Sınır kapılarının günümüz koşullarına göre modernize edilerek fiziki alt yapılarının iyileştirilmesi, geçiş kontrollerinde görevli kuruluşların uygulamalarında ve geçişlerdeki bekleme sürelerinde düzenlemeler yapılarak sorunlar en aza indirilmelidir. Bütün sınır kapılarında gümrük kontrol işlemlerinin standartlaştırılarak her sınır kapısındaki farklı uygulamaların önüne geçilmelidir.

Sınır kapılarında geçişlerde karşılaşılan sorunların belirlenerek bu zorlukların giderilmesini sağlamak için gümrük idarelerinin yapacağı işbirliği neticesinde sınır kapılarındaki geçiş kapasitelerinin arttırılması ve gümrük işlemlerinin daha kısa sürede gerçekleştirilebilecek düzeye getirilmesi sağlanmalıdır.

### **2.3. MODERN İPEK YOLU PROJESİ KAPSAMINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR**

Sovyetler Birliği'nin dağılması sonucu Türki Cumhuriyetlerin bağımsızlığını kazanmasıyla bölgenin sahip olduğu yer altı kaynakları büyük bir ülkenin tekeline çıkararak bağımsızlığını kazanan ülkeler için en önemli ekonomi kaynağı olmuştur.

Ancak bu ülkelerin Sovyetler Birliği himayesi altında olduğu zaman diliminde Avrupa'ya ve güneye ulaşmak için gerekli olan güzergahlar konusunda çalışma yapamamış olmaları bağımsızlıklarını kazandıktan sonra ulaşım konusundaki problemlerin gün yüzüne çıkmasına neden olmuştur. Sahip oldukları zenginliklerden ekonomik kazanç sağlamak isteyen bu ülkeler yeni yollar aramaya başlamışlardır. Çin ile birlikte gündeme gelen İpek Yolu'nun yeniden canlandırılma fikrini kendi çıkarları doğrultusunda kullanmak isteyen bu ülkeler fikir etrafında birleşmeye başlamış ve gerekli olan projelere destek çıkmışlardır. Ekonomik sıkıntılardan kurtulmak isteyen bu ülkeler kalkınmalarına katkı sağlayacak olan İpek Yolu projesine ciddi önem vermişlerdir.

Modern İpek Yolu projesi ile Asya-Avrupa arasında ulaşım koridorlarının kurulması amacının yanında tüm ülkelerin birbirleriyle rahat bir ulaşım sağlaması amacıyla birçok yol ağının kurulması planlanmıştır. Planlar dahilinde katılım gösteren ülkeler arasında birçok proje gündeme gelmiş ve hayata geçirilmeye başlanmıştır. Bu kapsamda planlanan ve hayata geçirilen çalışmaları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

### **2.3.1. TRACECA(Transport Corridor Europa-Caucasus-Asia)**

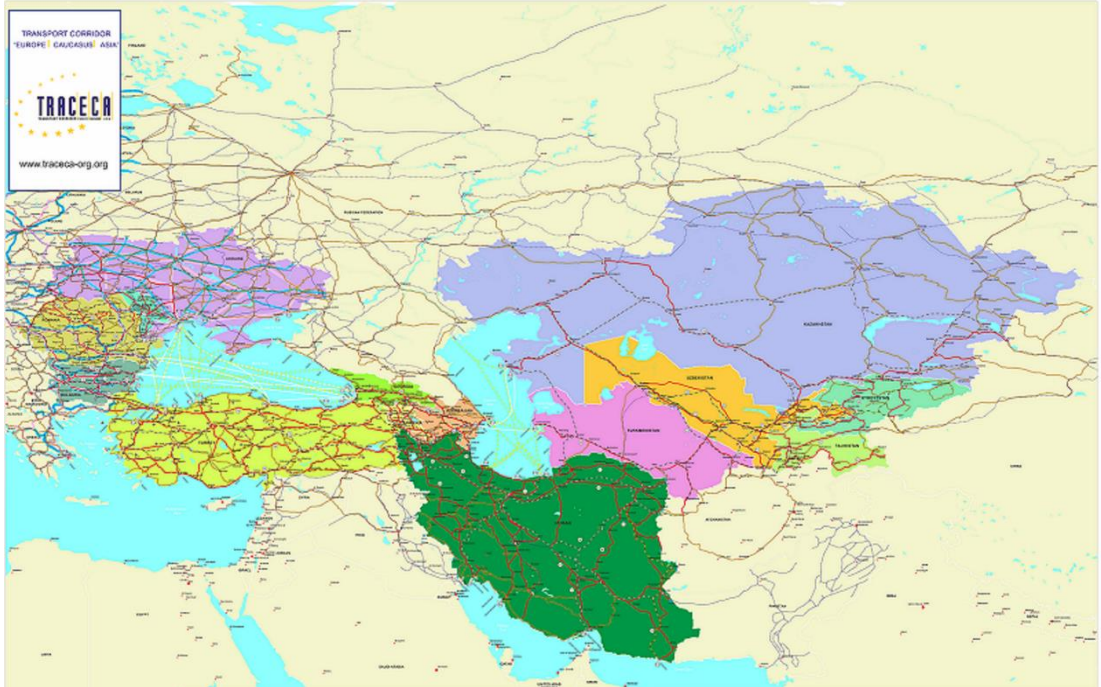
TRACECA(Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Avrupa Birliği tarafından dile getirilen önemli bir projedir. Proje kapsamında bir araya gelen Türki Cumhuriyetler Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Özbekistan'dır. Kafkas ülkelerini ise Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan olarak sayabiliriz. Projenin amacı bölge ülkeleri ile Avrupa arasında geniş bir yol ağı kurularak proje kapsamında yer alan ülkelerin ikili ticaret ve işbirliği alanlarını genişleterek bu ülkelerin küresel ekonomiyle bütünleşmelerine yardımcı olmaktır. Avrupa Birliği bu projenin finansmanını üstlenmiş ve proje kapsamındaki ülkelerin karayolları, demiryolları ve limanlarının alt yapısının iyileştirilerek mevcut konumdan üst seviyelere çıkarılması amaçlanmıştır.

1997 yılında TRACECA ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ülkelerinin bir araya geldiği toplantıda projeye başka ülkelerin de katılma isteği dile getirilmiştir. Proje kapsamında Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi güzergahları kullanılarak Avrupa ile Asya arasında ulaşım kurulması planlanmış ve Türkiye ile ulaşım ağının güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Türkiye açısından TRACECA projesi ülke içerisindeki yatırımların artırılması konusunda fırsatlar sunmuştur. Proje için yüksek

stratejik önem barındıran Türkiye bölgede lojistik üs olma hedeflerine ulaşma sürecinde TRACECA projesinin sağlayacağı katkıları göz önünde bulundurarak 1998 yılında projeye üye olmuştur (Servantie, 2016). Türkiye bu projeye dahil olarak Türkiye Cumhuriyetleri ile olan ekonomik, siyasi ve kültürel etkileşimin artmasının önünü açmıştır. Batı ülkelerine ulaşmada Türkiye güzergahı hariç kullanılan diğer yolların zaman ve ekonomik açıdan kayıplara yol açması Avrupa'nın Batı'ya açılması konusunda Türkiye'yi bir kapı konumuna taşımıştır. Bu projenin Türkiye açısından beklentileri arasında ulaştırma sektörüne katkıları, yeni yabancı yatırımlara fırsat yaratılması ve turizm sektörüne sağlayacağı katkılar sayılabilir.

Düzenlenen Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu toplantısına katılım sağlayan ülkeler arasında bu koridor üzerinde ekonomik faaliyetlerin artırılması konusunda Çok Taraflı Anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya imza atan ülkeler arasında Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan ile TRACECA projesine daha sonradan dahil olan Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan yer almaktadır.

#### Şekil 4: TRACECA Projesine Dahil Olan Ülkeler



Kaynak: TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, 2019.

TRACECA'nın diğer amaçlarına değinecek olursak en önemlilerinden bir diğeri de bu ulaşım ağının Trans-Avrupa ulaşım ağlarına bağlanarak projenin daha

geniş bir alana yayılmasının sağlanmasıdır. Küresel ticarete kullanılan ulaşım sistemlerinin modernize edilmesini sağlayacak yeni etmenlerin belirlenmesi, proje kapsamında özel yatırımcılara yapılacak teşviklerin desteklenmesi, küresel alanda demiryolu ve havayolu gibi çeşitli ulaştırma pazarlarına girişlerde kolaylıklar sağlanması, koridor boyunca mal ve çevre güvenliğinin sağlanarak güzergahta ticaretin artmasının sağlanması ve ticarete kullanılan tüm taşıma şekilleri arasında rekabetin eşit şekilde gerçekleştirilmesi için çalışmalar yapmak olarak diğer amaçlarını da saymamız mümkündür (Servantie, 2016).

### **2.3.2. Asya Otoyolu Projesi**

Asya Otoyolu Projesi, Asya kıtası uluslararası otoyol sistemini geliştirmek için Asya ülkeleri ile Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) arasındaki bir işbirliği planıdır. Proje ilk olarak 1959 yılında bölgedeki ulaşım ağlarının gelişmesine katkı sağlamak amacıyla ortaya çıkmıştır. Proje bölgedeki 32 ülkeyi kapsamakta ve Avrupa'ya ulaşan 140.000 km'den uzun bir yol ağına sahiptir. Asya bölgesindeki ulaşım altyapısında olumlu yönlerde gelişim sağlama amacının yanında denize kıyısı olmayıp iç bölgelerdeki ülkelerle ulaşımın kolaylaştırılmasını da baz almıştır. 1970'li yıllara kadar projede önemli adımlar atılarak büyük mesafe kat edilmiştir. 70'li yılların ortasına gelindiğinde politik nedenlerle projeye sağlanan finansal desteklerin kesilmesi hedeflenen ilerlemenin gerisinde kalınmasına yol açmıştır. 1980'li yıllarda bölgedeki siyasi ve politik değişimlerin yaşanmasıyla Asya Kara Taşımacılığı Altyapısının Geliştirilme adı altında yeni bir projenin ortaya çıkması ve destek görmesi Asya Otoyolu projesine olumlu yönde katkı sağlamıştır.

Ağın resmileşmesi için çalışmalar 2002 yılında başlamış ve 2003 yılında projeye dair ilk somut adımlar atılmıştır. Bu kapsamda atılan ilk adım, Asya kıtasındaki uluslararası yolların altyapılarının modernizasyonu kapsamında yapılan çalışmaların koordine edilmesini sağlamak ve projeye üye ülkelerin Asya Otoyolu güzergahının geliştirilmesi yönünde yapılabilecek çalışmaların tartışılabileceği bir ortam yaratmak adına "Hükümetler Arası Anlaşma" metni imzalanmıştır. 2005 yılında yürürlüğe giren anlaşmayı 2004 yılında başta projeye üye olan 32 ülkeden 23'ü imzalamış, 2007 yılında ise 5 ülkenin daha imzalamasıyla sayı 28'e yükselmiştir.

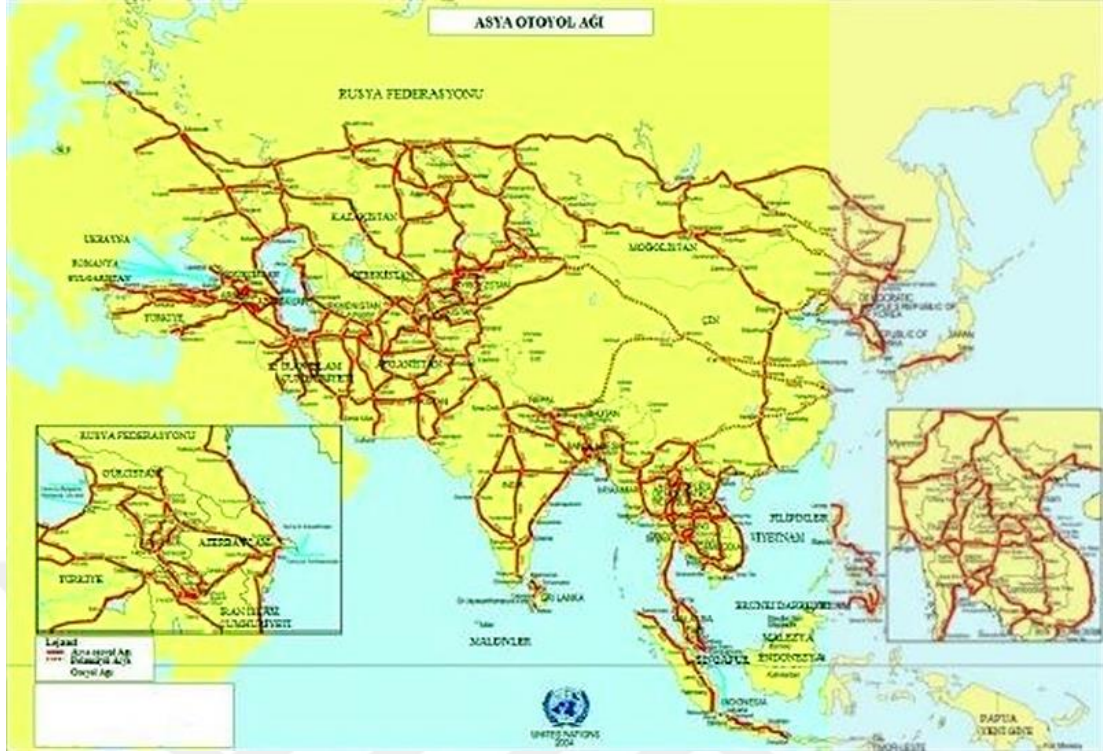
**Tablo 2: Asya Otoyolu Projesine Üye Olan Ülkeler**

Afganistan	İran	Özbekistan
Azerbaycan	Japonya	Pakistan
Bangladeş	Kamboçya	Rusya
Butan	Kazakistan	Singapur
Çin	Kırgızistan	Sri Lanka
Endonezya	Kuzey Kore	Tacikistan
Ermenistan	Laos	Tayland
Filipinler	Malezya	Türkiye
Güney Kore	Moğolistan	Türkmenistan
Gürcistan	Myanmar	Vietnam
Hindistan	Nepal	

Kaynak: Akkaymak, 2009: 65.

Proje kapsamında oluşturulan güzergah Çin'de Tokyo'dan başlayarak Türkiye'de Bulgaristan sınırında yer alan Edirne'ye kadar uzanmaktadır. Bu güzergahın Asya kıtasında bulunan ve geniş arazilerle kalabalık nüfusa sahip olan ülkeler arasındaki ikili ticari ilişkileri arttıracığı gibi aynı zamanda küçük ölçekli ekonomilerinde kalkınacağı öngörülmektedir. Proje için 2007 yılına kadar yaklaşık 25 milyar dolar finansman harcaması yapılmıştır. Proje kapsamında çalışmalar devam etmekte ve yeni finansal kaynaklar yaratılarak projenin tamamlanması için 20 milyar dolara yakın harcama yapılması planlanmaktadır.

## Şekil 5: Asya Otoyol Ağı



Kaynak: United Nations ESCAP, 2019.

### 2.3.3. Trans-Asya Demiryolu Projesi

Trans-Asya Demiryolu, Avrasya'yı birbirine bağlayan demiryolları ağı için kullanılan ortak bir isimdir. ESCAP projeyi 1950'li yıllarda Singapur ve İstanbul'u birbirine bağlayıp Avrupa ve Afrika'ya uzanacak yaklaşık 14.000 km'lik demiryolu ağı kurmak amacıyla oluşturmuştur. O yıllarda nakliye ve havacılık endüstrileri az gelişmiş olduğundan, bu proje nakliye süresini ve maliyetleri azaltma cazibesine sahipti. Ancak, siyasi ve ekonomik faktörler projenin Soğuk Savaş'ın sonuna kadar ilerlemesini ve Doğu-Batı ilişkilerinin normalleşmesini engellemiştir. Trans-Asya Demiryolu, Avrasya ülkeleri arasında büyüyen ticaretle başa çıkmanın ve ülkeler arasındaki mal akışını arttırmanın bir yoludur. Ayrıca Laos, Afganistan, Moğolistan ve Orta Asya gibi kara ile çevrili ülkelerin ekonomilerinin ve uluslararası taşımacılığının gelişmesini sağlamak bu projenin amaçları arasında yer almaktadır.

1990'lı yıllarda Trans-Asya Demiryolu ağı için gerekli altyapının sağlanabilmesi adına çalışmalar yapılmış ve 2001 yılına kadar yapılması gereken koridorlar planlanmıştır. Yapımı planlanan bu koridorlar:

Birincisi, Kuzey geçidi koridoru. Bu koridor Almanya, Polonya, Belarus, Rusya, Kazakistan, Moğolistan, Çin ve Kore Yarımadası güzergahları izlenerek Avrupa ve Pasifik'i birbirine bağlayacaktır.

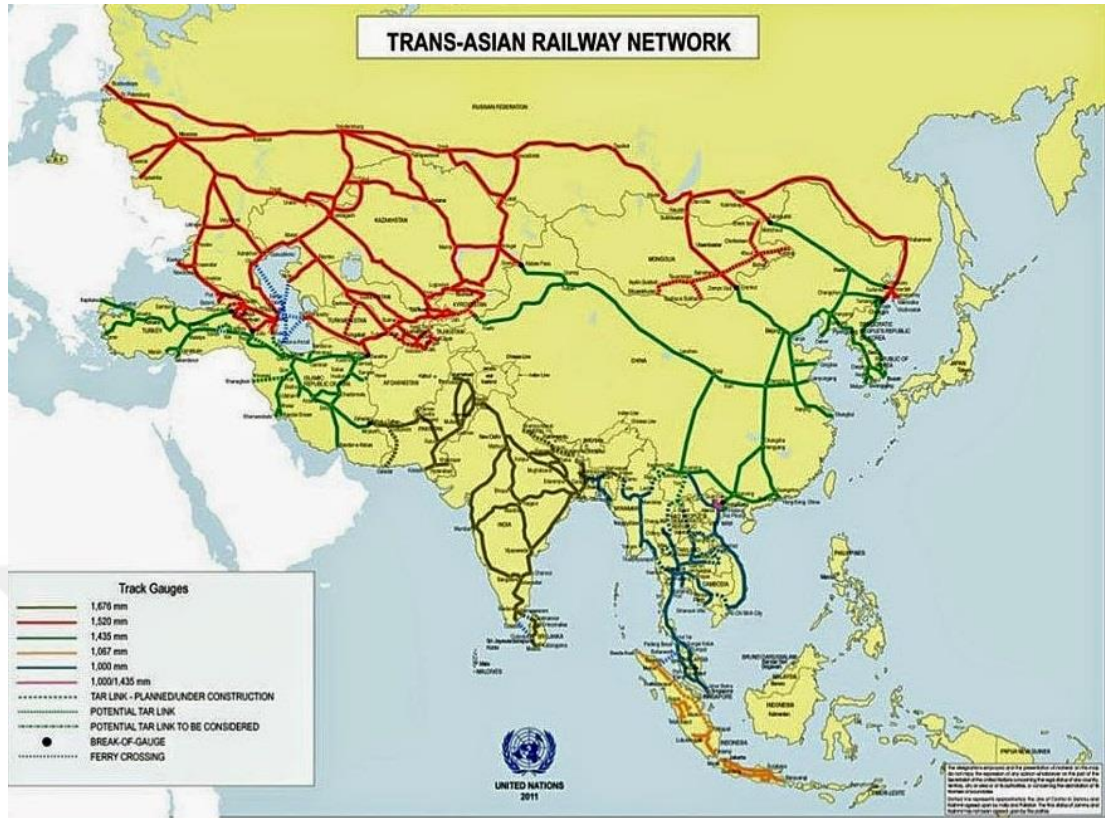
İkincisi, Güney geçidi koridoru. Avrupa ve Güneydoğu Asya'yı birbirine bağlaması planlanan bu koridor Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar, Tayland ve Çin ülke sınırlarını kapsamaktadır.

Üçüncüsü, Kuzey-Güney geçidi koridoru. Kuzey Avrupa ve Basra Körfezi arasında bir ağ oluşturmak amaçlanmıştır. Bu koridorun ana hattı Finlandiya'dan başlayıp Rusya'dan geçerek Hazar Denizi'ne ulaşmaktadır. Bu bölge üçe ayrılan hattın batı rotası Azerbaycan ve Ermenistan'a, doğu rotası Özbekistan ve Türkmenistan'a, orta rotası ise İran'ın Abbas limanına ulaşmaktadır.

Dördüncüsü, ASEAN (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği) koridoru. Bu hat ile Çin ve ASEAN ülkeleri arasında bir demiryolu ağı oluşturulması planlanmıştır.

Projeyi kapsayan ülkeler arasında 2006 yılında Trans-Asya Demiryolu Anlaşması imzalanmıştır. 2009 yılında yürürlüğe giren bu anlaşmaya imzalayan ülkeler arasında Azerbaycan, Çin, Endonezya, Ermenistan, Güney Kore, İran, Kamboçya, Kazakistan, Laos, Moğolistan, Nepal, Özbekistan, Rusya, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye ve Vietnam'dır (Akkaymak, 2009: 69).

**Şekil 6: Trans-Asya Demiryolu Ağı Güzergahları**



Kaynak: United Nations ESCAP, 2019.

### 2.3.4. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu bağlantısı Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında kesintisiz bir ulaşım sağlamak için ortaya çıkmış bir projedir. Projenin amacı üç ülke arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin artmasına olanak sağlamak ve Avrupa ile Asya arasında kesintisiz bir ağ kurarak bölgeye yabancı yatırımların çekilmesine ortam yaratmaktır. Proje, Orta Asya ile Çin'i Avrupa'ya bağlayan demiryolu taşımacılığı koridorunda önemli bir bağlantı konumundadır. Bölge ülkeleri BTK güzergahını, Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlama planı olan Modern İpek Yolu projesinin devamı niteliğinde değerlendirmektedirler. Ayrıca demiryolu hattı ile Avrupa bağlantısının sağlanması yanında Orta Asya, Azerbaycan, Gürcistan ve İran arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesine de katkı sağlayacaktır. BTK demiryolu ağı, dünya nüfusunun yüzde 70'inden fazlasını, enerji kaynaklarının yüzde 75'ini ve GSYH'sinin yüzde 70'ini barındıran, Avrupa'nın batısı ile Çin'in doğusu arasında kalan kara parçasındaki ülkeleri birbirine bağlıyor (Shahbazov, 2017).



2005 yılında Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan ülkeleri arasında projeye dair Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bildirgesi imzalanmıştır. 2007 yılında yapımına başlanan proje 2017 yılında tamamlanarak ulaşıma açılmıştır. Güzergahın uzunluğu 800 km'den uzun olup yaklaşık olarak 450 milyon dolar gibi bir maliyete inşa edilmiştir (UTİKAD, 2012).

**Şekil 7: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Haritası**



Kaynak: Balakhadze, 2016.

## 2.4. MODERN İPEK YOLU VE TÜRKİYE

Anadolu toprakları geçmişten günümüze kadar birçok devlete ev sahipliği yapmış ve tarihte önemli yolların geçiş güzergahı olmuştur. Bugün Anadolu toprakları üzerinde kurulu olan Türkiye Cumhuriyeti, tarihi açıdan önemi büyük olan Tarihi İpek Yolu'nun Çin tarafından duyurulan proje ile tekrar canlandırılacak olması Anadolu'nun güzergah üzerinde kilit bir noktada yer almasından dolayı proje için önemli ülkelerden biri haline gelmiştir. Karayolu ulaşım ağının bağlantı noktası konumunda olmasının yanında demiryolu ağı için planlanmış ve bir kısmının yapımının tamamlandığı projelerde Asya kıtasını Avrupa'ya bağlaması noktasında önemli bir merkez haline gelmiştir. Kuşak Yol projesi kapsamında Türkiye-Çin

ilişkileri Çin başbakanının 2010 yılında ülkeye yaptığı ziyaret dönüm noktası olmuştur. Proje için önemli sayılacak anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar “Yeni İpek Yolu Bağlantısı Ortak Çalışma Grubu Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptı, Demiryolu İşbirliği Anlaşması, Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptı” olarak sayabiliriz (Özdaşlı, 2015: 592).

Proje kapsamında Türkiye’de 21 lojistik üs kurulacak olup şu ana kadar 9 üsün tamamlandığı görülmektedir. Bu üslerin ve güzergahtaki eksik noktaların tamamlanmasıyla birlikte Türkiye’den geçen rota kesintisiz bir şekilde Avrupa’ya ulaşacaktır. Her ne kadar proje karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı ile ticaret yapılmasını baz alsada enerji alanı içinde önemli fırsatların ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Doğudan Batıya enerji kaynaklarının taşınması konusunda konumu itibarıyla Türkiye kilit nokta konumunda yer almaktadır. Günümüzde aktif durumda yer alan Azerbaycan doğalgazını ve petrolünü Avrupa’ya taşıyan “Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Ham Petrol Boru Hattı”, Irak petrolünün Akdeniz aracılığıyla dünyanın diğer bölgelerine taşınmasını sağlayan “Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı” projeleri. 2020 başında Rus doğalgazını Avrupa’ya taşımaya başlayan “Türk Akımı” projesiyle birlikte Asya-Avrupa arasında enerji kaynaklarının taşınmasında önemli bir pozisyona sahip olmuştur (T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2018). Enerji kaynaklarını arz eden ve talep eden ülkelerin Türkiye güzergahını kullanmak istemeleri bu ülkelerle kurulan ikili ilişkilerin gelişmesine de zemin hazırlayacaktır.

#### **2.4.1. İpek Yolu’nun Canlandırılmasının Türkiye Sağlayacağı Etkiler**

İpek Yolu’nun yeniden faaliyete geçirilmesinin Türkiye’ye sağlayacağı etkiler; ulaşımın önündeki engellerin kalkması, karşılıklı ekonomik etkileşimin artması ve finansal bütünlük sağlamasıdır.

##### **2.4.1.1. Ulaşımın Önündeki Engellerin Kalkması**

Türkiye’nin son dönemlerde Asya bölgesiyle ticari alışverişi önceki dönemlere nazaran artış göstermiş olsa da diğer bölgelere göre rakamlar hala düşük seviyededir. Ekonominin yön değiştirdiği, ticaretin Doğudan Batıya kaymaya başladığı günümüzde Türkiye’nin Asya’da ki etkinliğini arttıramaması ekonomik açıdan büyük kayıp olarak

görülmektedir. Bu duruma yol açan çok fazla neden vardır. Bu nedenlerden biride en önemlilerin arasında sayabileceğimiz bölge ile sağlanan ulaşımdaki sıkıntılardır.

Türkiye'nin Asya kıtasında yer alan ülkelerle ekonomik açıdan kurduğu ilişkiler güzergahtaki sıkıntılar nedeniyle lojistik maliyetlerinin artmasına neden olmakta ve güvenlik alanında yaşanan eksiklikler nedeniyle ticaret riskli bir hal ortamı içerisinde gerçekleşmekteydi. Çin tarafından ortaya atılan projeye Türkiye'nin dahil olması ve bu projeyi desteklemesi bölge pazarına ulaşımını kolaylaştıracak ve daha güvenli hale getirecektir (Özdaşlı, 2015: 593).

Konumu dolayısıyla İpek Yolu projesinin vazgeçilmez aktörleri arasında yer alan Türkiye ulaşımın önündeki engellerin kalkmasıyla beraber elindeki fırsatları değerlendirebilirse bu proje için en önemli merkez haline gelecektir. Projeye birlikte Doğu-Batı arasında kilit bir noktada yer alan Türkiye, Çin'e projenin hayata geçirilmesi konusunda en çok destek veren ülkeler arasında yer almaktadır. Projenin tamamlanmasıyla beraber Doğu-Batı koridorunun ulaşımdaki önemi artacak ve Türkiye'nin hem Asya ülkelerine ulaşımı kolaylaşacak hem de Asya-Avrupa arasındaki taşımacılıkta ekonomik açıdan kazançlı çıkmasını sağlayacaktır. Çin ile Avrupa arasında kesintisiz bir demiryolu ulaşım ağının kurulmasıyla birlikte bu ağın kat ettiği mesafenin Trans-Sibirya ağına göre daha kısa olması ve denizyolu ulaşımına göre nakliye zamanının avantaj sağlaması hem maliyet hem de zaman açısından avantaj elde edilmesine olanak tanıyacaktır.

#### **2.4.1.2. Karşılıklı Ekonomik Etkileşimin Artması**

Çin'de ki siyasi politikalar sonucunda olgunlaşmaya başlayan proje kapsamında her alışverişte olduğu gibi güzergah üzerindeki ülkeler karşılıklı çıkarlarını düşünerek hareket etmektedirler. Alt düzey ekonomiye sahip ülkelerin ve gelişmekte olan ekonomilerin kalkınması açısından fırsatlar yaratan proje kapsadığı ülkelerin karşılıklı ticari faaliyetlerinin gelişmesine imkan sağlamaktadır. Emtia ihtiyacını karşılamak isteyen ülkeler ile ihtiyaç fazlası üretim için pazar bulmak isteyen ülkeler projenin siyasi ilişkileri geliştirmesi ve nakliye maliyetlerini azaltması sonucu ekonomik olarak daha fazla etkileşim halinde olabileceklerdir.

Ayrıca karşılıklı ekonomik etkileşimin artması için ülke hükümetlerinin karşılıklı istişareyi güçlendirerek ekonomik kalkınma stratejilerini veya planlarını birbirleriyle aktif olarak koordine etmelidirler. Bölgesel işbirliğini teşvik etmek için

planları ve önlemleri birlikte formüle ederek sorunları işbirliği içinde müzakere ederek çözmelidirler. Türkiye ve tüm taraflar konsolosluk konularında istişarelerde bulunmalı, karşılıklı personel alışverişini kolaylaştırmalı ve yatırımı genişletmek için önemli ön koşullar yaratmalıdırlar. İşletmelere yabancı yatırım için gerekli yasal koruma sağlamak amacıyla ikili yatırım koruma anlaşmaları imzalanmalıdır.

Asya kıtasının nüfus büyüklüğü ve bölgede iş gücünün ucuzluğu düşünüldüğü zaman Türkiye'nin bölge ülkeleri ile ekonomik faaliyetlerini arttırma yolunda adımlar atmalıdır. Bölgedeki sermayeden pay alabilmek için ülkelere doğrudan yatırımlar yapma yolunda verilebilecek teşviklerle ülkeler arası etkileşimin geliştirilmesine katkı sağlayabilir. Üretim maliyetlerinin ülkeden ülkeye farklılık göstermesi ülke içerisinde maliyeti yüksek olan ticari malların diğer ülkelerden tedariki açısından ekonomik olarak ülkeler arası karşılıklı bağımlılık yaratmaktadır. Kazan kazan stratejisine dayanan karşılıklı bağımlılığın geliştirilerek sürdürülmesi ekonomik etkileşimlerin artarak devam etmesini sağlayacaktır.

**Tablo 3: Türkiye ile Türki Cumhuriyetler Arasındaki Ticari İlişkiler (2018)**

Ülkeler	İhracat (milyon dolar)	İthalat (milyon dolar)	Ticaret Hacmi (milyon dolar)
Kazakistan	695	1.470	2.435
Özbekistan	951	795	1.746
Kırgızistan	377	47	424
Tacikistan	177	201	378
Türkmenistan	467	260	727
Azerbaycan	1.474	378	1.852
<b>Toplam</b>	<b>4.141</b>	<b>3.151</b>	<b>7.562</b>

Kaynak: TÜİK, 2020.

Tabloda görüldüğü üzere Türkiye ile Türki Cumhuriyetler arası ekonomik etkileşim düşük seviyelerde seyretmektedir. Yaptığımız 4 milyar dolarlık ihracat karşılığında 3 milyar dolarlık bir ithalat yapıldığı ve toplam ticaret hacminin 7.5 milyar dolar seviyelerinde olduğu görülüyor. Kuşak ve Yol projesi kapsamında bu ülkelerden geçecek güzergahların ve rotaların yapılacak olması Türkiye'nin bu ülkelerle ikili ekonomik etkileşimini arttırma yönünde imkan sağlayacaktır. Türkiye projenin bu bölgelerdeki çalışmalarına daha fazla önem vererek katkı sağlamalı ve ekonomi

alanında ilişkilerin artması yönünde girişimlerde bulunmalıdır. Bu ülkelerin toplam nüfusu 80 milyonun üzerindedir (The World Bank, 2019). Türkiye'nin bölgedeki nüfus potansiyelini de kullanarak bu ülkelere yaptığı ihracatı arttırmak için çalışmalar yapmalı ve bu yönde politikalar yürütmelidir.

### **2.4.1.3. Finansal Bütünlük Sağlaması**

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıyla beraber ülke ekonomilerinin gelişiminde artışlar görüleceğinden güzergahın geçtiği ülkeler arasındaki ticari etkileşimin artmasıyla beraber sermaye akışının da hızlanması beklenmektedir. Türkiye 2015 yılında kurulan "Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın" kurucu üyeleri arasında yer alarak proje kapsamında yapılan finansal yatırımlarda söz hakkına sahip olmuştur. Proje yatırımlarının finansmanı açısından bu gibi platformların kurulması sermayenin tek bir merkezden yönetilerek ekonomi kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasına olanak sağlar

İstanbul Finans Merkezi (İFM)'nin kurulmasıyla beraber Asya Altyapı Yatırım Bankası ile yapılacak olan ortak çalışmalar neticesinde sermaye akışının hız kazanması ve sistemli bir şekilde gerçekleşmesi beklenmektedir. İFM Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol projesine katkı sağlamak adına yaptığı önemli yatırımlar arasında yer almaktadır (Karagöl, 2017: 6). İFM'nin etkinliğini arttırması dış sermayenin ülkeye çekilmesi adına önemli bir adım olmuştur. İFM ile AIIB arasında koordineli bir şekilde yürütülecek bilgi alışverişi ve sermaye yönetimi Kuşak ve Yol projesinin tamamlanması sürecinde finansal bütünlüğün sağlanması konusuna yardımcı olacaktır.

### **2.4.2. Modern İpek Yolu Projesine Katkı Sağlayacak Türkiye İle İlgili Diğer Ulaştırma Koridorları ve Ağları**

Güzergahtaki ulaşımı kesintisiz hale getirebilmek için birçok koridor projesi oluşturulmuştur. Bu koridorlarda ulaşım sadece tek modla sağlanmamış karayolu ulaşımının yanına demiryolu ve denizyolu ulaşımı da eklenmiştir. Bu üç mod arasında kesintisiz bir bağlantı oluşturmak amacıyla yatırımlar yapılması planlanmıştır. Güzergah üzerinde planlaması yapılan proje rotalarının doğru belirlenerek ülke ticaret hacmindeki yeri, ulaşım süresi, ulaşım maliyetleri, çevreye etkileri ve taşıma güvenliği

göz önünde bulundurularak karar verilmelidir. Yapılan yatırımlardan en üst seviyede verim alabilmek için birbirinden farklı olan bu modların kombinasyonlarının en iyi seviyede gerçekleştirilmesi ve koridor analizlerinin sürekli yenilenecek geliştirilmesi yönünde yapılan planlamalar güncellenmelidir. Türkiye’de şu ana kadar gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmesi planlanmış ulaştırma koridorları ve bağlantı noktalarının oluşturulmasında yukarıda saydığımız tüm kriterler analiz edilerek projeler hazırlanmıştır (Tanyaş, 2019: 29).

#### **2.4.2.1. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru**

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC), Avrasya kıtasının tasarlanmış en kapsamlı ulaştırma ağı olarak günümüzde yer etmiştir. Bu koridorun oluşturulmasındaki ana amaç İran’ın Azerbaycan, Rusya ve Avrupa ülkeleri ile bağlantı kurarak ticarete canlılık katmaktır. Rusya’da bu rota ile İran’ın sahip olduğu limanları kullanarak hem Basra Körfezine hem de Hindistan pazarına ulaşma fırsatı yakalamıştır (Singh, 2019).

Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Traceca projesi kapsamına alınmayan İran, Rusya ve Hindistan’ın bir araya gelerek 2000-2002 yılları arasında hazırladığı bir projedir. Bu üç ülkenin katılımıyla hazırlanan projeye daha sonra Azerbaycan, Belarus, Bulgaristan, Ermenistan, Kazakistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Ukrayna dahil olmuştur. Türkiye bu projeye 2011 yılında proje kapsamındaki Hükümetlerarası anlaşmasına imza atarak dahil olmuştur. Ülkemizin bu projeye katılımıyla birlikte Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerin gelişmesinin önü açılmış ve Güneydoğu Asya pazarından pay alabilmek adına önemli bir adım atılmıştır (Aydın, 2019: 86).

Proje güzergahının başlangıcı Hindistan limanları olarak baz alındığında buradan başlayan koridor Basra Körfezi ile İran limanlarına bağlanmaktadır. İran limanlarından demiryolu ulaşım ağı ile devam ederek Hazar Denizine ulaşmaktadır. Daha sonra Rusya güzergahını izleyen koridor Volga Nehri aracılığıyla Orta Avrupa’ya kadar uzanarak İskandinav ülkeleri koridorun son durağı olmaktadır (Akkaymak, 2009: 76).

Bir tarafta Ukrayna işgali sonucunda Batı devletlerinin yaptırımlarına maruz kalmış Rusya, diğer tarafta da en büyük rakibi Çin’e karşı Orta Asya bölgesinde ticaret alanında büyük kazanımlar elde etmeyi bekleyen Hindistan yer almaktadır. Bu yüzden Rusya ve Hindistan projenin hızlı ilerlemesine büyük önem vermiştir. Karşı karşıya

kaldığı yaptırımlar sonucunda Hazar Bölgesi'ndeki devletlerle ticari ilişkilerini geliştirmek isteyen Rusya bu bölgedeki ülkelerle Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Sözleşmesini imzalayarak bu alanda önemli bir adım atmıştır. 2018 yılında faaliyete geçen koridor kuzey-güney yönünde ulaşımın kolaylıkla gerçekleşmesini sağlayarak Doğu ile Batı arasında yer alan Bir Kuşak Bir yol projesini tamamlayabilecek kapasiteye sahiptir (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, 2019).

**Şekil 8: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Güzergahı**



Kaynak: Uyarlar, 2016.

#### 2.4.2.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ) Ağı

1990'lı yılların öncesinde Sovyetler Birliği'nin olduğu dönemde gıda ihtiyacının karşılanması ve Türkiye'nin enerji kaynaklarına ulaşımını kolaylaştırmak için ilk olarak serbest ticaret bölgesi kurulması olarak gündeme gelmiştir. 1990'lı yıllara gelindiğinde teşkilatın kurulması adına ilk toplantı Ankara'da düzenlenmiş ve bu toplantıda KEİ'nin kurulması kararı alınmıştır. Türkiye, Rusya, Romanya, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Ukrayna ve Bulgaristan'ın katılımıyla

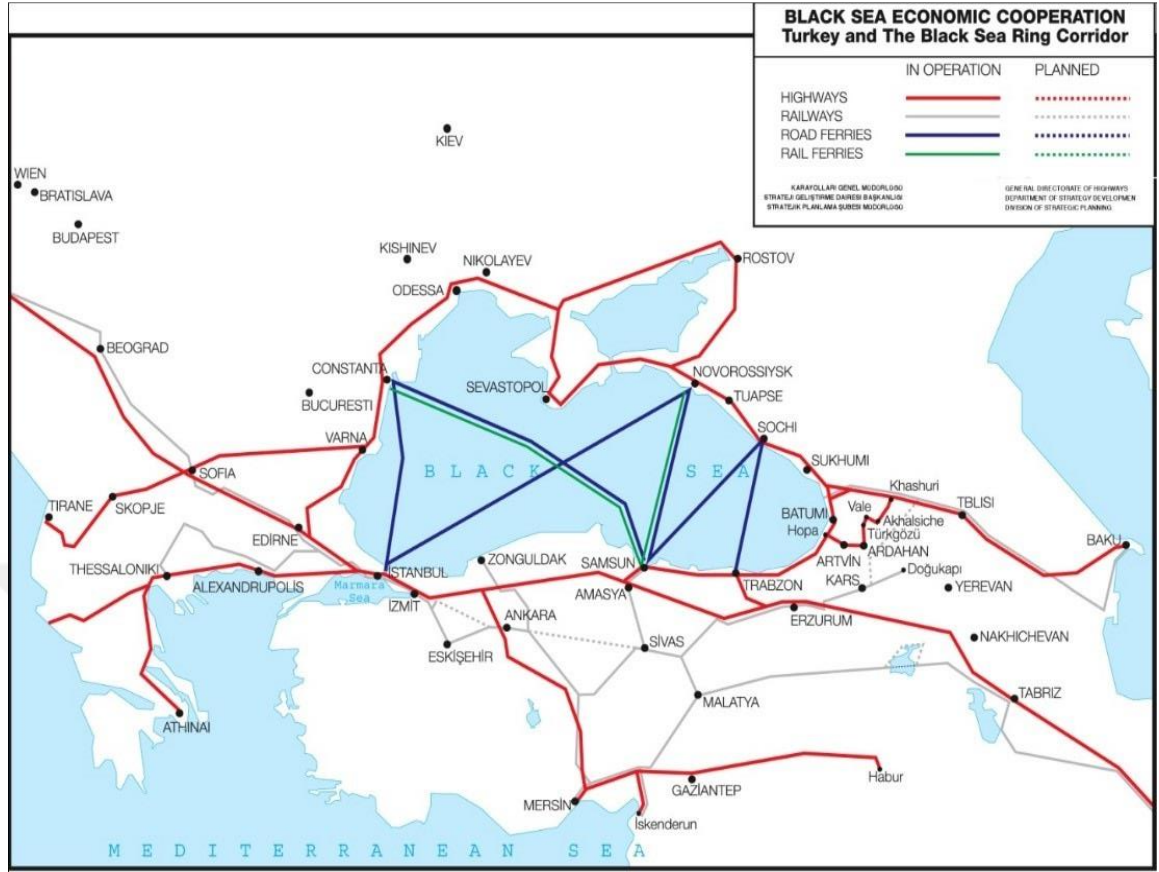
1992 yılında gerçekleştirilen zirvede anlaşma imzalanarak teşkilat kurulmuştur (Siyaset Dergisi, 2017).

Teşkilatın oluşturulmasının amacı bölgede yer alan ve coğrafi açıdan yakın olan üye ülkelerin ilişkilerini geliştirerek bölge ticaretinin canlandırılması olarak gösterilmektedir. Ticaretin yanında bilimsel ve teknolojik olarak ilerleme sağlayamamış üye ülkelerinin bu alanda üstün konumda bulunan diğer üye ülkeleriyle işbirliğinin arttırılmasına önem vermektedir. Karadeniz Bölgesi'nde yer alan bu ülkeler arasında barışın ve refahın kalıcı hale gelmesini sağlamak adına yapılacak çalışmalarda önemli yer tutmaktadır. Teşkilatın önem verdiği konuların başında ülkeler arasında uygun ticaret ortamı yaratarak taraflar arasında gerçekleştirilecek ekonomik alışverişlerin artmasını ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktır. Uzun dönemdeki amaçları arasında ise üye ülkelerini kapsayan serbest ticaret bölgeleri kurularak sermayenin ve malların bölgede serbest dolaşıma tabi tutularak bölge ticaret hacminin arttırılmasıdır (T.C. Ticaret Bakanlığı-AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 2013).

KEİ sadece bölgedeki ekonomik işbirliği ile sınırlı kalmamış ve bölge dışındaki ülkelerle de ilişkilerin geliştirilmesine önem vermiştir. Karadeniz Bölgesi'nin Kafkasya ve Balkanlar arasında kilit bir noktada yer alması geçmişten günümüze kadar her daim ülkeler açısından önemli bir bölge konumunda olmuştur. Projenin bölgedeki ticari canlılığın artmasına olanak tanıyacağı ve geniş bir işbirliği ağı kuracak olması Türkiye'nin bu teşkilatın kurulmasında aktif rol oynamasını sağlamıştır. KEİ'nin daha aktif hale gelmesi ve teşkilat çerçevesinde değerlendirilen projelerin hayata geçirilmesi amacıyla Türkiye bu süreçte yoğun çalışma içinde yer almıştır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2012).



Şekil 9:KEİ Ulaştırma Ağı



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2018.

#### 2.4.2.3. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Ağı

1964 yılından 1980'li yıllara kadar varlığını sürdürmüş olan Kalkınma İçin Bölgesel İşbirliği'nin (RCD) bölge ülkelerinde gerçekleşen ekonomik ve siyasi değişimler neticesinde eski etkinliğini sürdürememiştir. Türkiye, İran ve Pakistan ülkeleri etkinliğini yitiren bu teşkilat yerine ekonomik ve ticari ilişkilerin yeniden canlandırılması için 1985 yılında yeni bir teşkilatın kurulması kararına varılmıştır. Bu üç ülke bir araya gelerek Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın kurulması için gerekli imzaları atmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte teşkilatta önemli değişikliklerin yapılması gündeme gelmiştir. Türki Cumhuriyetlerinin bağımsızlığını kazanması ile bu ülkelerin ve Tacikistan ile Afganistan'ın teşkilata katılma istekleri teşkilat gündeminde dile getirilmiştir. 1992 yılında gerçekleştirilen toplantı neticesinde Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan ülkelerinin teşkilata katılımları kabul edilmiş ve bu ülkeler tam üye sıfatını kazanmışlardır. Sovyetler Birliği'nin baskısı altından çıkan bu ülkelerin en kısa

sürede küresel sistemde yer edinme gerekliliği içerisinde olmasından ötürü teşkilat bünyesinde gerçekleşen faaliyetlerin artmasına katkı sağlamış ve teşkilata hareketlilik getirmiştir (Kızıltan ve Sandalcılar, 2011: 102).

EİT'in üye sayısının 10'a çıkması ve teşkilatın bölgesel alanının genişlemesi coğrafi açıdan önemli avantajların elde edilebileceği görülmüştür. Teşkilat bölgesinin Çin, Rusya ve Avrupa üçgeninin ortasında yer alması ve İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için çeşitli projelerin yürütülmesi teşkilatın günümüzde sahip olduğu potansiyelin ne denli büyük olduğunu göstermektedir.

Teşkilata üye olan ülkelerin ekonomik büyümelerinin süreklilik kazanması ana hedefleri arasında yer almaktadır. Üye ülkeler arasında gerçekleşecek ticari alışverişler için uygun ortamın oluşturulması ve ticaretin hareketlilik kazanması amacıyla bölge ülkelerini teşvik edici düzenlemeler getirmesi teşkilatın bir diğer hedefi kapsamındadır. Sadece bölge içinde ticaret faaliyetlerine katılım değil dünya genelinde artmakta olan ticaretten daha fazla pay almak için çalışmalar yürütülmektedir. Bölge içinde ve dünyadaki diğer ülkelerle ulaşım ve iletişimin kalitesini arttırmak amacıyla altyapının modernize edilerek geliştirilmesi gerekliliği teşkilatın gündeminde yer tutan maddeler arasında yer almıştır. Teşkilat üyelerinin sahip olduğu yeraltı ve yerüstü kaynaklarının etkin bir şekilde kullanılarak ekonomiye sağladıkları katkının artırılması planlanmıştır. EİT'in bir diğer amacı dünya genelinde kurulu olan bölgesel veya küresel kuruluşlarla işbirliğini arttırarak bünyesindeki ülkelerin yararına olacak adımlar atmaktır (Erkmenoğlu, 2002).

Ülkemizde de EİT ağı çerçevesinde güzergah alanında çeşitli çalışmalar yapılmıştır ve çalışmalar günümüzde de devam etmektedir. Güzergah üzerinde yer alan yolların iyileştirilerek proje standartlarına yükselmesi sağlanmış ve eksik noktaların tamamlanması için projeler oluşturulmuştur. Teşkilat için ülkemizden geçen yolların önemi oldukça büyüktür. Bunun nedeni olarakta baktığımızda EİT üye ülkeleri ile Avrupa ve Ortadoğu arasında ulaşımı sağlayan en kısa güzergahın ülkemizden geçen yolların olmasıdır (Aydın, 2019: 91).

**Şekil 10: EİT Türkiye Karayolu Ağı**



Kaynak: Tanır, 2009: 48.

#### **2.4.2.4. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi**

Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın sağladığı desteklerle Avrupa kıtasında yer alan 10 ülkenin projeye katılımıyla 1977 yılında yapımına başlanan bir ulaşım ağıdır. Bu proje Avrupa kıtasında gerçekleştirilmiş en eski proje olarak karşımıza çıkmaktadır (Hergüner ve Ağar, 2010: 91).

Başlangıçta projeye imza atan 10 ülkeye ilerleyen zamanda 4 ülke daha katılmış ve proje kapsamı 14 ülkeye çıkmıştır. Bu ülkeler; Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye'dir. Projeye katılım talebinde bulunan Azerbaycan ise üye devlet arasında yer alma aşamasındadır. Projenin güzergahı incelendiğinde TEM Avrupa'da Trans Avrupa Yol Ağına bağlanarak bu bölge ile kesintisiz ulaşımı sağlamanın önünü açmıştır. Doğuda Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoruna bağlanan güzergah Kafkasya ve Orta Asya ile Avrupa arasında kesintisiz bir köprü kurmuştur. Türkiye'nin kuzey, güney, doğu, batı ve iç bölgelerini kesintisiz olarak birbirine bağlayan projenin ülkemiz içindeki uzunluğu yaklaşık olarak 7000 km'ye ulaşmıştır. TEM projesinin Türkiye sınırlarındaki güzergahı Kapıkule sınır kapısından ülkemize girerek Ege, Akdeniz ve Karadeniz limanlarına ulaşmakta olup doğu bölgesinde Sarp ve Gürbulak, güneyde Cilvegözü ve Habur sınır

kapılarına kadar geniş bir yol ağını içermektedir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019).

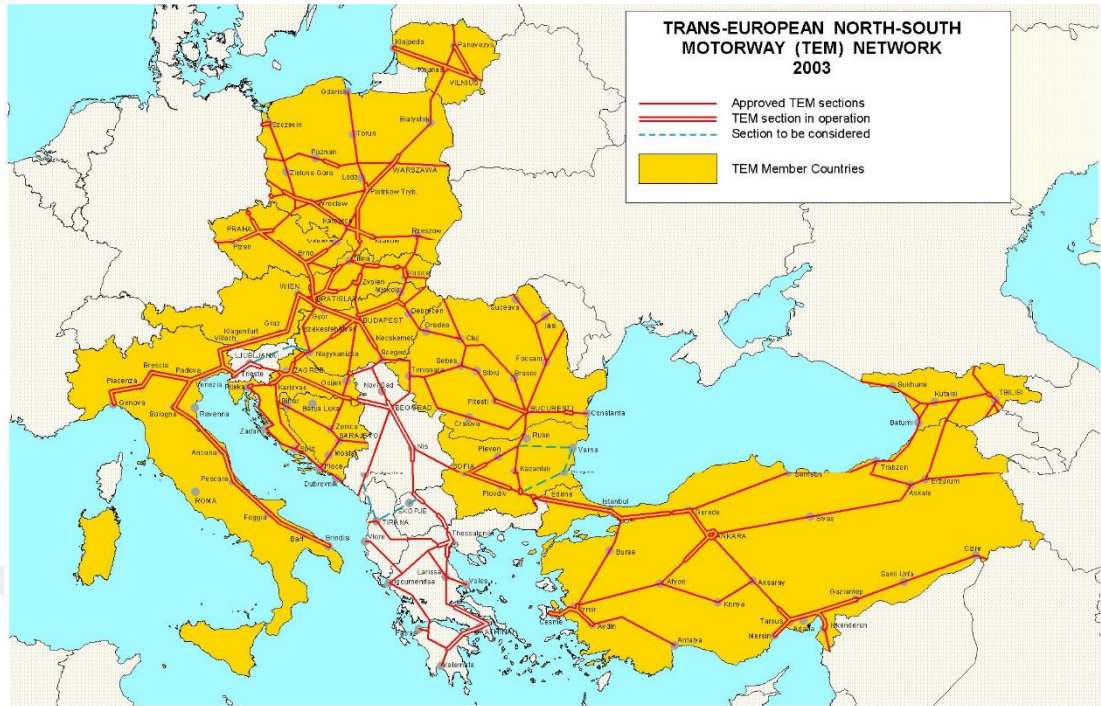
**Şekil 11: Türkiye'deki TEM Yol Ağı**



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019.

Projenin hayata geçirilmesinin öncelikli hedefi Avrupa kıtasında yer alan ülkeler arasındaki ulaşımı kolaylaştırmaktır. Avrupa'daki ulaşım ağlarının kesintisiz olarak birbirine bağlanmasını amaçlayan proje ayrıca Doğu ile Batı arasındaki ulaştırma koridorları arasındaki boşluklarında doldurulmasına yardımcı olmuştur. Günümüzde halen proje kapsamında güzergahlar üzerinde çalışmalar devam etmektedir. Projenin eski tarihli olması ve birçok noktanın tamamlanarak günümüz ulaşımında kullanılması Modern İpek Yolu projesinde Türkiye üzerinden Asya ile Avrupa arasında kesintisiz ulaşımı sağlama konusunda önemi büyüktür.

**Şekil 12: TEM Güzergahları**



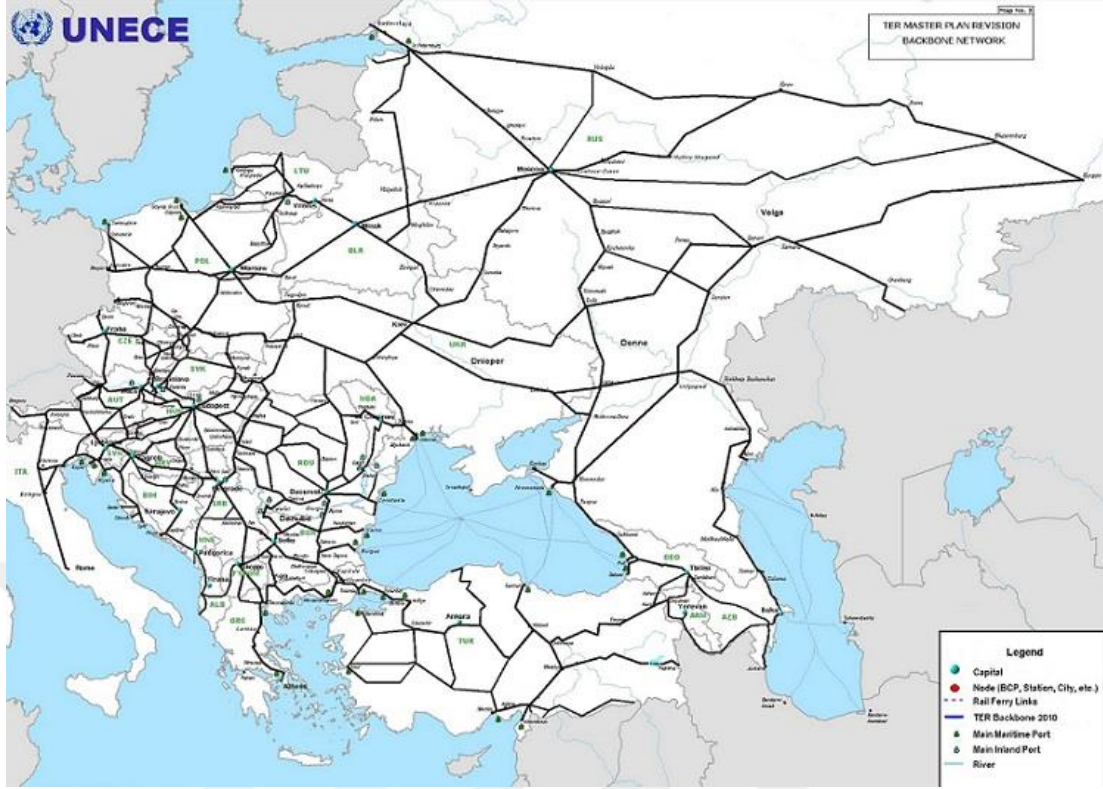
Kaynak: Akkaymak, 2009: 84.

#### **2.4.2.5. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) Projesi**

Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu (TER) ağı, Avrupa’da yer alan karayolu ulaşım ağlarıyla birlikte kombine taşımacılığın daha etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla gündeme gelen bir projedir. Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Ermenistan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Yunanistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya ve Türkiye’nin üyeliğiyle 1990 yılında oluşturulan bir projedir (Akkaymak, 2009: 85).

Proje Avrupa’daki ulaşımın daha kaliteli, güvenli ve hızlı bir süreç içerisinde gerçekleştirilmesini hedeflemektedir. Mevcut durumda bulunan ulaştırma ağlarının günümüz şartlarına uyum sağlayarak modernize edilmesine yardımcı olacağı düşünülmektedir. Daha önce uygulamaya konan Pan-Avrupa anlaşmasına uygun bir altyapı ağının kurulmasını sağlayıp kombine taşımacılığın daha modern bir hale gelmesine olanak sağlamak projenin hedefleri arasındadır (UNECE, 2018).

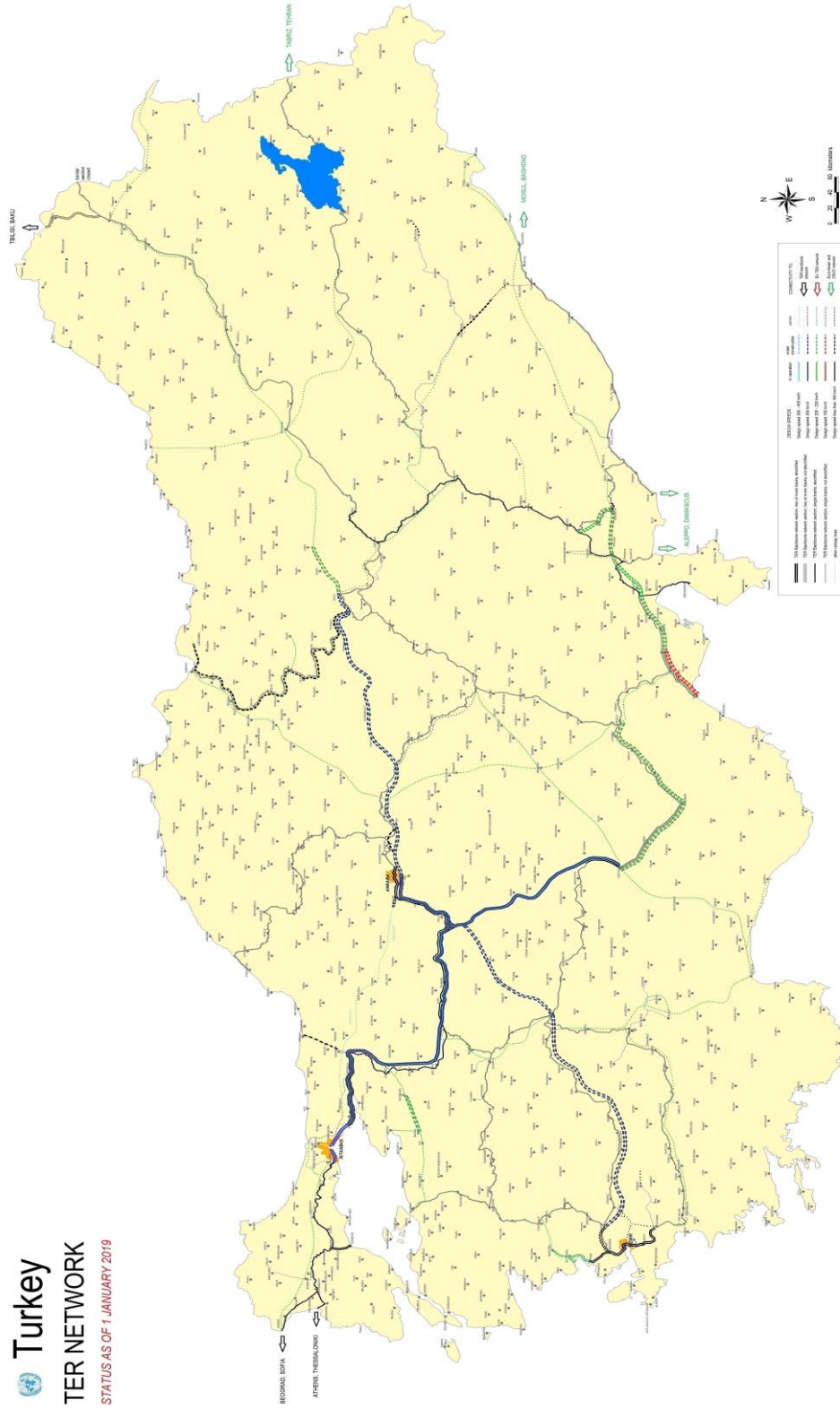
Şekil 13: TER Güzergahları



Kaynak: UNECE, 2019.

Projeye üye olan ülkelerin demiryolu ulaşım altyapısını modernize ederek geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Üye ülkeler tarafından TER projesi standartları yakalanarak proje kapsamındaki planlamaların uyum içerisinde hayata geçirilmesiyle beraber Doğu-Batı arasındaki ulaşım kesintisiz bir şekilde demiryolu ulaşımı ile sağlanabilecek ve yük taşımacılığının maliyetleri azaltılarak daha güvenli olarak gerçekleştirilmesi beklentiler arasında yer almaktadır.

Şekil 14: Türkiye'deki TER Ağı



Kaynak: UNECE, 2019.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE-ÇİN SİYASİ İLİŞKİLERİ

#### 3.1. CUMHURİYET ÖNCESİ TÜRK-ÇİN İLİŞKİLERİ

##### 3.1.1. Modern Zaman Öncesi İkili İlişkiler

Türk ve Çin topluluklarının tarihi incelendiği zaman bu iki kavmin var oluş zamanının milattan önceki zamana dayandığı görülmektedir. Bu iki toplumun ilk ikili ilişkilerin kurulduğu zaman dilimi araştırıldığında milattan önceki dönemde başladığı sonucuna ulaşılmaktadır. Çin'in kurulduğu ve hüküm sürdüğü toraklara komşu olan, bu toprakların kuzeyinde uzun yıllar hüküm süren ve sürekli olarak Çin ile siyasi, askeri, ticari ve kültürel yönden etkileşim halinde olan en önemli topluluklar olarak Türkler ve Moğollar gösterilmektedir. Devletler arasındaki komşulukların uzun bir süre devam etmesi bu toplulukların tarihlerinin bir arada yazılmasına neden olmuştur (Wufujiang, 2013: 52). Milattan önce 220 yılında bugün Türkistan olarak adlandırılan bölgede gruplar halinde bulunan Türkleri Teoman bir araya toplayarak Hun devletini kurmuştur. Hunların bölgede güçlü bir devlet konumuna gelmesi ve Çin'i baskı altına almaları sonucu Çin hükümdarı iki devlet arasında sulh sağlayabilmek ve Türk akınlarının sona ermesini sağlamak amacıyla Teoman'ın oğlu Mete Han ile Çinli bir prensesi evlendirmiştir. Bu durum tarih kaynaklarında Türkler ve Çinliler arasında eşit şartlarda yapılmış ilk anlaşma olarak yerini almıştır. Hun devletinin topraklarının bir tarafta Çin sınırlarına diğer tarafta İran topraklarında kurulu olan devletlere kadar dayanması bölgeler arasında yapılan ticarete önem kazanmasını sağlamıştır. Bu durum devletler arasındaki ilişkilerin gelişmesine olanak tanımıştır.

Sui ve Tank Hanedanlıklarının hükümdarlığı zamanında Türklerin Çin topraklarına düzenledikleri akınlara Çin İmparatorluğunun geri çekilmesine neden olmuştur. Bu dönemden sonra ise Hun Devletinin siyasi yapısının içeriden yıpratılması neticesinde devletin ikiye bölünmesine yol açmıştır. Güney Hun Devleti bir süre sonra Çin nüfuzuna girmiş ve Türk-Çin ilişkileri Türklerin Çin ordusunda ve sarayında görev alması şeklinde devam etmiştir (Durdular, 2006: 41).



### 3.1.2. Göktürk-Çin İlişkileri

Göktürk Devleti, bölgede kurulmasından sonraki süreçte gelişerek büyüyen bir güç haline gelmiştir. Askerlik alanında sahip oldukları ve uyguladıkları stratejilerle güç kazanmaya devam eden Göktürkler Çinliler ve diğer devletler açısından tehdit oluşturan devlet konumuna yükselmiştir. Bu devletin kısa süre içerisinde bu kadar büyüyen güçlenmesinin arkasındaki nedenleri araştırmaya başlayan Çinliler ve diğer devletler aynı zamanda tehdit olarak gördükleri Göktürklerden etkilenmiş ve birçok alanda onları örnek almışlardır. Çin, Bizans ve İran gibi güçlü imparatorluklar Göktürkler ile ticari, sosyal ve siyasi yönden ilişkiler kurmak için stratejiler geliştirmişlerdir (Durdular, 2006: 42).

Göktürkler, Avarlar Devletini yıkararak topraklarını ele geçirmesinden sonra Çin'in geleceği açısından tehlikenin arttığı düşüncesine varılmasına neden olmuştur. Asya Hunları'nın egemenliğine son verilirken kullanılan taktik Göktürk hakimiyetine son verilmesi için tek çıkar yol olmuştur. Tarih içerisinde Çinlilerin başvurduğu ve başarılı olduğu bu taktik devletlerin siyasi yapılarının içeriden yıpratılarak güçsüzleştirilmesiydi. Çin tarafından Göktürklerin tehdit oluşturmalarını önlemek ve iki devlet arasındaki ilişkilerin gelişmesini sağlamak amacıyla Göktürk hükümdarına bir Çinli prensesle evlenmesi teklifi yapılmıştır. Bu şekilde evlilik yoluyla Göktürk topraklarına birçok Çinli girmiş ve emellerini gerçekleştirme yolunda çalışmalara başlamışlardır. Bundan sonraki süreçte ilişkiler benzer şekilde devam etmiştir. Ayrıca Göktürk Devleti bu dönemde İran ile Çin arasında köprü oluşturarak kültür ilişkilerinde karşılıklı etkileşimin oluşmasına aracılık etmiştir (Sandıklı ve Güllü, 2011: 58).

### 3.1.3. Osmanlı-Çin İlişkileri

Osmanlı Devleti ile Çin arasındaki ilişkilerin temeli 15. Yüzyılda Çin'e giden Osmanlı heyetlerine dayanmaktadır. Ming Hanedanlığı dönemindeki bu gelişmeler neticesinde yer alan kaynaklarda bu ziyaretlerin nedenine dair bilgiler bulunmazken gelen heyet sayısına ve getirilen hediyelere dair bilgiler yer almaktadır (Özcan, 2016). 19. Yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı Çin ile ikili ilişki kurma yolunda pek adım atmasada bu dönemlerde ticaret amacıyla Osmanlı'dan Çin'e giden tüccarların olduğu bilgisine kaynaklardan ulaşılmaktadır (Durdular, 2006: 45). 19.Yüzyıla kadar Osmanlı

Devleti'nin Çin ile ikili ilişki kurma yönünde adım atılmamasının nedenleri incelendiğinde Çin topraklarının Osmanlı'nın egemenlik kurmak istediği bölgelerin dışında yer alması olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Çin'in bu dönemlerde kendini dünyaya karşı kapatarak diğer ülkelerin sorunlarından uzak durma politikası da bu nedenlerin arasında sayılabilir.

1900'lü yılların başlarında Çin'de Boksör Ayaklanması olarak bilinen gelişmenin yaşanması sonucu Osmanlı Devleti'nin gündeminde Çin konusu yer almıştır. Bunun nedeni ise ayaklanmanın Osmanlı desteği ile çıktığına dair bir takım dış basında haberlerin yer almasıdır. Osmanlı Devleti'nin bu olayla herhangi bir bağının bulunmadığının ortaya çıkarılması için diplomatik yollara başvurulmuştur. Sorunun çözümü için Çin'e bir heyet gönderilsede bilgi yetersizliği ve donanım eksikliği gibi nedenlerden dolayı bu görüşmelerden olumlu bir sonuç elde edilememiştir. Daha sonraki süreçte özel görevlerle Çin'e giden devlet adamlarından Hafız Ali Rıza ve Bursalı Hafız Hasan Efendi Pekin'de bir üniversite açılması konusunda katkı sağlamışlar ve Çin topraklarında Osmanlı Devleti'nin izlerini taşıyan bir eserin var olmasını sağlamışlardır. 1900'lü yılların başlarından Cumhuriyetin temellerinin atılmasına kadar hem Çin'de iç karışıklıkların meydana gelmesi hem de dünya savaşının yaşanması gibi nedenler sonucu ilişkiler ziyaretlerden ileri taşınmamıştır (Durdular, 2006: 46).

## **3.2. CUMHURİYET SONRASI TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ**

### **3.2.1. 1923-1960 Arasındaki İkili İlişkiler**

1923 yılından bugüne kadar Türkiye Cumhuriyeti dış politikada barışçıl strateji izleyerek diğer ülkelerle arasında yeni ilişkilerin kurulması, geliştirilmesi ve bu ilişkilerin sürdürülmesi amacıyla hareket etmiş ve bu alandaki politikasını devam ettirmiştir. Atatürk döneminden itibaren uygulanmaya çalışılan bu politika ile beraber Anadolu toprakları dışında kalan tarihi bağların olduğu toplumların yaşadığı ülkelerin iç işlerine karışmayarak saygılı bir yaklaşım sergilenmesini sağlamıştır (Artuç, 2007: 51). Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasına kadar herhangi bir diplomatik girişimin olmadığı Çin, Osmanlı Devleti'nin yıkılmasından sonra bu bölgedeki gelişmeleri yakından takip etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla beraber ülkede gerçekleşen gelişmeler sonucunda iki ülke arasında yeni ilişkilerin kurulması adına

birtakım fırsatlar meydana gelmiştir. Türkiye Cumhuriyeti ile Çin arasındaki diplomatik ilişkilerin kurulması adına ilk 1925 yılında diğer ülkelerin aracılığı ile Belçika’da gerçekleşmiştir. Bu görüşmelerde Türkiye heyetinin ticari alanda bazı koşulları öne sürmesi anlaşmanın Çin tarafından kabul görmemesine neden olmuş ve görüşmelerin askıya alınmasına yol açmıştır. Diplomatik ilişkileri sağlayabilmek adına 1926 yılında Moskova’da yapılan ikinci bir görüşmeyle iki ülke arasında yapılacak ikili anlaşmanın tekrardan masaya yatırılmasına karar verilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti ilk elçiliğini 1929 yılında Çin’in o zamanlar başkenti olan Nanjing’de açtıysa da 1931 yılında yaşanan ekonomik sıkıntılar nedeniyle Çin elçiliği kapatılmıştır. 1934 yılında iki ülke arasındaki ilişkilerin boyutu bir üst seviyeye taşınmış ve Türkiye ile Çin arasında Dostluk Antlaşması imzalanmıştır. Bu gelişmeden sonra 1931 yılında kapatılan elçilik 1939 yılında yeniden açılarak Çin’deki faaliyetlerine devam etmiştir. 1944 yılına gelindiğinde ilişkilerin boyutunu değiştirecek bir adım daha atılarak her iki ülkede elçiliklerini büyükelçilik konumuna yükseltmiştir. 1949 yılına kadar Türkiye Cumhuriyeti ile Çin arasındaki ilişkiler siyasi ve ekonomik yönden en düşük seviyelerde devam etmiştir. 1949 yılında Çin’de yaşanan milliyetçiler ile komünistler arasındaki savaşı komünistler kazanmış ve Çin Halk Cumhuriyeti’nin kurulduğunu dünyaya duyurmuşlardır. Türkiye bundan sonraki süreçte Batılı devletlerin uyguladığı politikalara ayak uydurmuş ve komünistler tarafından kurulan Çin Halk Cumhuriyeti ile herhangi bir diplomatik temasta bulunmamıştır. Milliyetçiler tarafından kurulmuş olan devlet ile ikili ilişkilerini devam ettirme yolunda adımlar atan Türkiye, Çin Halk Cumhuriyeti’nin varlığını uzun yıllar tanımamıştır (Akdağ, 2019a: 43).

1945 sonrası dönemde Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin seyri açısından gerçekleşecek en önemli olaylardan biri Kore Savaşı’nın meydana gelmesidir. Bu savaşta Türkiye’nin Kore’yi desteklemesi ve bölgeye asker göndermesiyle beraber savaşta iki ülke insanının karşı karşıya gelmesine neden olmuştur. Türkiye ve Çin askerinin ilk ve son defa karşı karşıya kaldığı bu savaştan sonra uzun yıllar iki ülke birbirini bir tehdit olarak görmüştür. Bu savaşın diğer bir etkisi de Türkiye’nin komünist ve sosyalist ülkelere karşı uyguladığı politikaların şekillenmesini sağlamasıdır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra politik, siyasi, dinsel ve ahlaki nedenlerle Batılı devletlerin karşısında yer alan Çin Halk Cumhuriyeti bu dönemde Sovyetler Birliği’nin oluşturduğu blok içerisinde yer alabilmek için arayışlara girmiştir. Türkiye ise Sovyetler Birliği’ni bir tehdit olarak gördüğü için Amerika

Birleşik Devleti'nin de içerisinde yer aldığı Batı Bloğuna katılmıştır. Kore Savaşı'ndan sonra her iki devletin farklı kutuplarda yer alması ve birbirlerini düşman olarak görmeleri nedeniyle bu dönemde iki ülke arasında siyasi ve ticari yönden ilişki kurulması imkansız hale gelmiştir.

### 3.2.2. 1960 Sonrası Türkiye-Çin İlişkileri

1960'lı yıllarda küresel sistemde ortaya çıkan değişiklikler ve yer aldığı Batı Bloğu ile Kıbrıs sorunun yaşanması gibi durumlar neticesinde Türkiye uyguladığı dış politikayı değiştirme yoluna gitmiştir. Batı ülkeleriyle ilişkilerde sorunların yaşanması Türkiye'yi farklı politikalar uygulamasına ve alternatif ülkelerle ilişkiler kurulma yolunda adımlar atmasını sağlamıştır. Bu değişimler sonucunda Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıması ve diplomatik ilişki kurulması konusunda çalışmalar yapıldığı bilinmektedir. Türkiye'de yaşanan 1960 darbesinin yankıları Çin basınında da yer etmiş ve yaşanan bu gelişmeyi halkçı dönemin başlangıcı olarak duyurmuşlar ve bu olayla ilgili olarak gerekli desteklerin verilmesi konusunda yazılar kaleme almışlardır. 1965 yılında Çin Halk Cumhuriyeti tarafından yapılan açıklamalarda iki ülke arasında siyasi ilişkilerin kurulmasının önünde herhangi bir engelin olmadığı yer almış ve ileride atılacak olumlu adımların ilk sinyali verilmiştir. 1963-1964 yıllarında Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıma yönünde hazırlıklar yapıldığı bilirse de değişen hükümetle beraber 1965 yılında Türkiye tekrardan Amerika Birleşik Devleti'nin uyguladığı politikalar çerçevesinde hareket etmeye devam etmiş ve Çin ile ilgili düşünülen girişimlerden vazgeçmiştir. Siyasi alanda yaşanan gelişmelere karşılık 1969 yılında ticari alanda heyetlerin karşılıklı ülke ziyaretlerinde bulunması ikili ilişkilerde olumlu yönde gerçekleşmiş bir gelişme olarak yorumlanmaktadır. 1971 yılına kadar iki ülke arasında diplomatik ilişki sağlanıp sağlanmaması yönünde sürekli değişimler meydana gelmiştir (Akdağ, 2019a: 44).

Türkiye ve Çin arasındaki resmi temaslar tam anlamıyla ilk olarak Çin Halk Cumhuriyeti'nin Birleşmiş Milletlere üye olmasıyla birlikte uluslararası düzeyde varlığının kabul edilmesiyle 1971 yılında sağlanmıştır (Akdağ, 2019b: 69). İki ülke arasında diplomatik temasların sağlanması her ne kadar bu yılda gerçekleşmiş olsa da Soğuk Savaş'ın neden olduğu problemler ve coğrafi açıdan ülkelerin birbirine yakın olmaması gibi nedenlerden ötürü ikili ilişkilerin gelişmesi ileriki zamanlarda gerçekleşecektir (Çolakoğlu, 2013: 34).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin tanınması adına gerçekleştirilen çalışmalar Türkiye'nin uluslararası alanda uyguladığı politikalar kapsamında ele alınmıştır. Ancak komünist bir ülke ile diplomatik ilişki kurulmasını dış sorundan iç sorun haline dönüştüren muhalefet Çin Devleti'nin Türkiye açısından küresel sistemde tehdit oluşturduğunu dile getirmiştir. Bu sorunların gölgesinde kalan ikili ilişkiler kısa zamanda istenilen düzeye ulaşamamıştır. 1980 darbesi Avrupalı devletler tarafından insan haklarının geri planda bırakıldığı bir olay olarak kabul edilerek bu durum karşısında Türkiye'ye gerekli yardımı sağlamamışlardır. Böyle bir sonuçla karşılaşan Türkiye uluslararası arenada yalnızlığını sona erdirmek amacıyla dış politikada yeni arayışlara girerek yönünü Asya'ya çevirmiştir. 1979 yılında Çin ile Sovyetler Birliği arasında yaşanan rekabetin giderek artması sonucu Çin Halk Cumhuriyeti bu ülkeye komşu ülkelerle ilişkilerini geliştirme yönünde strateji izlemiştir. Bu durum Türkiye-Çin ilişkilerinin gelişmesine olanak tanıyacak bir gelişme olmuştur. 1980'li yılların iki ülke arasındaki ilişkilerin en yoğun yıllar olmasının bir diğer nedeninde iki ülkenin de küresel ekonomide yer edinme amacıyla hareket etmesidir.

1980'li yıllarda her iki ülkenin devlet adamlarının karşılıklı ziyaretleri sonucu gelişen ilişkilerle beraber Türkiye ve Çin'in Sovyetler Birliği'ni tehdit olarak görmesi nedeniyle ilişkilerin daha da güçlendirilerek bu ülkeye karşı birlikte hareket edilmesi dile getirilmiştir (Akdağ, 2019a: 46). Bu söylemlerden varılan sonuç uzun yıllar farklı kutuplarda yer alarak birbirini düşman olarak niteleyen Türkiye ve Çin böyle büyük bir tehdit karşısında birlikte hareket edecek konuma gelmiştir. Özal döneminde ticari ilişkilerin çeşitlendirilmesi amacıyla Asya-Pasifik bölgesine yönelmesi ve bu bölgede ekonomik ilişkiler kurmak için girişimlerde bulunması iki ülke ilişkilerinde olumlu yönde hareketlilik yaşanmasını sağlamıştır. Bu dönemde bölgede yapılan girişimler neticesinde Türkiye Uzakdoğu'daki etkinliğini arttırmış ve iki ülke arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkilerin üst seviyede gerçekleşmesi sağlanmıştır.

Sovyetler Birliği'nin yıkılması sonucu dünya üzerindeki kutuplaşmanın yok olması küresel sistemde büyük değişimlerin meydana gelmesine neden olmuştur (Aktükün, 2004: 254). Soğuk Savaş döneminde kutuplaşmaların yol açtığı dış politikada yaşanan sınırlamaların ortadan kalkmasıyla dünya genelinde ülkeler tarafından uygulanan stratejilerin değişmesine neden olmuştur. Fırsatların ve risklerin arttığı bu dönemde küresel sistemde rekabetlerin artmasına yol açmıştır. Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle beraber iki ülke arasındaki ilişkilerde olumlu yönde gelişme beklenirken 1990'lı yıllarda Türkiye'nin farklı dış politika uygulamaya başlaması

sonucu bu yıllarda siyasi ilişkiler ulaşılmak istenilen düzeyin altında kalmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Türki Cumhuriyetlerin bağımsızlığını kazanması Türkiye'nin bu bölgedeki etkinliğini arttırmasını sağlamıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin de etki alanını genişletme stratejisi izlemesiyle iki ülkenin çıkarları neticesinde hareket etmesi bu bölgede karşı karşıya gelmelerine neden olmuştur (Akdağ, 2019a: 47). Orta Asya'daki Türkiye varlığından çıkarları zedelenecek olan Çin rahatsız olmuş ve ikili işbirliğinin yoğun olduğu 1980'li yıllardan sonra 1990'lı yılların başı rekabetin olduğu dönem olarak tarihe geçmiştir. Her ne kadar bu yıllar rekabet yılları olarak anılsa da 1990'ların ortalarında iki ülke arasındaki ilişkilerin onarılması yönünde bazı girişimlerde bulunulmuştur. Bu girişimlerin en önemlisi olarak Türkiye Cumhurbaşkanı'nın Çin'e gerçekleştirdiği ziyaret gösterilmektedir. İki ülke ilişkilerinin yeni bir aşamaya çıkması 1997 yılında Avrupa Birliği'nin Türkiye'ye karşı tutumu sonucu Türkiye'nin tekrardan Asya bölgesine yönelmesiyle gerçekleşmiştir. Avrupa Birliği'nden istediğini elde edemeyen Türkiye'nin Doğuya yönelmesi Türkiye-Çin ilişkilerinde yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

1998 yılında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı'nın resmi olarak Çin'e ziyarette bulunması ve yapılan görüşmeler sonucunda iki ülke arasındaki işbirliğinin arttırılmasına yönelik karara varılması ikili ilişkilerin geliştirilmesi yönünde atılan önemli adımlardan biri olmuştur. 2000'li yılların başlarında gerçekleştirilen karşılıklı üst düzey ziyaretlerle ilişkilerin gelişmesine iki devletin de önem verdiği gösterilmiştir. Ancak bu yıllarda Avrupa Birliği tarafında yaşanan olumlu gelişmeler bu bölgeye verilen önemin azalmasına neden olmuştur 2003 yılında Türkiye'de hükümetin değişmesiyle Başbakanın gerçekleştirdiği Çin ziyaretinde siyasi ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi iki ülke temsilcisi tarafından dile getirilmiştir. Bu ziyaretten Türkiye'nin yeni dönemde de ikili ilişkileri geliştirme yolunda çaba sarf edeceğinin bir göstergesi yorumu çıkarılabilir (Çolakoğlu, 2013: 37). Türkiye'nin bu yönde çabalarına ve girişimlerine karşın 2002-2010 yılları arasında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Türkiye'ye üst düzey ziyaretler gerçekleştirilmemesi ikili ilişkileri geliştirme yolunda Çin'in kendini geri planda tuttuğu yorumunun yapılmasına neden olmuştur. 2003 yılında Türkiye Cumhuriyeti yetkilileri tarafından ülkeye davet edilen Çin Başbakanının bu daveti geri çevirerek bir ziyarette bulunmaması "Türkiye ile Çin arasında üstü kapalı bir siyasi kriz mi var?" sorusunu sorulmasına neden olmuştur.

Türkiye Dışişleri Bakanı'nın 2005 yılında Çin'e gerçekleştirdiği ziyarette siyasi konulardan ziyade ekonomik konular gündemde daha çok yer tutmuştur.

Türkiye’de gerçekleştirilecek bazı projelerde Çinli şirketlerin yatırımlar yaparak katkı sağlaması konuşulmuş ve ortaya çıkabilecek sonuçlar üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır (Çolakoğlu, 2013: 37). Ayrıca bu ziyaret sırasında yapılan görüşmelerde Türkiye’nin Şangay İşbirliği Örgütü’ne üye olma talebi Dışişleri Bakanı tarafından dile getirilmiştir. Ancak Türkiye’yi Orta Asya çıkarları karşısında tehdit olarak gören Çin’in bu konuda olumlu bir adım atma ihtimali düşüktür (Durdular, 2006: 52).

Avrupa Birliği’ne üyelikte Türkiye’nin istediği aşamaları kat edememesi ve bu yönde olumlu sonuçlar alınmaması neticesinde 2007 yılında yeniden alternatif bölgelere ve güçlere yönelinmiştir. Özellikle 2008 yılında Amerika Birleşik Devleti kaynaklı bir krizin Avrupa ülkelerini etkilemesi bu bölgedeki uluslararası pazarlarda uzun süreli durgunlukların yaşanmasına neden olmuştur. Durgunlaşan bu pazarlardan istediğini elde edemeyen Türkiye Asya pazarına yönelmiştir. Amerika Birleşik Devleti’nde yaşanan krizin Avrupa ülkelerini de etkilemesi Çin’in en büyük ihracat pazarlarının zarar görmesine yol açmıştır. Bu ülkelerdeki zararı karşılamak ve yeni sorunlarla karşılaşmak istemeyen Çin’de gelişmekte olan ülke pazarlarına girme konusunu yeni strateji alanı olarak belirlemiştir. Her iki ülkenin de yeni pazar arayışı içerisinde olması küresel sistemde bu iki ülkenin pazar kapasitelerinden dolayı bir araya gelmelerine olanak sağlamıştır.

2009 yılında Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül’ün Çin’e resmi temaslar amacıyla ziyarette bulunması, Türkiye’den Çin’e 14 yıllık aradan sonra gerçekleşen üst düzey bir ziyaret olmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019). Türkiye’nin siyasi alanda bu ziyaretten beklentisi iki ülke işbirliğinin artırılarak ve geliştirilerek küresel alandaki konulara karşı birlikte hareket edebilme ortamı oluşturmaktır. Ekonomik ve ticari alandaki beklentileri ise ikili ticari ilişkilerde Türkiye aleyhine gelişen dış ticaret açığını önleyebilecek çalışmalar konusunda karşılıklı anlaşmaya varmaktır. Bunun da gerçekleşmesini sağlamak amacıyla Çin tarafından ülkemize yapılacak yatırımların artırılması ve iki ülke şirketlerinin farklı ülkelerde ortaklaşa yapılacak yatırımlarla bu dengenin eşitlenmesi beklentiler arasında yer almaktadır (Çolakoğlu, 2013: 39).

2009 yılında gerçekleştirilen bu ziyaretten kısa bir süre sonra Çin’de başlayan Urumçi olayları dünyada ve Türkiye’de büyük yankılara neden olmuştur. Patlak veren bu olaylar karşısında Çin’in uyguladığı politikaya karşı Türkiye hükümetinin tepkisi büyük olmuştur. Çin’deki bu olaylarda hükümetin tepkisini ve tutumunu Türkiye tarafı soykırım olarak dile getirmiştir. İki ülke arasındaki ilişkileri geliştirme yönünde girişimler olduysa da tüm yaşanan olaylar ve karşılıklı söylemler sonucunda bu

girişimler yerini iki ülke arasındaki gerginliğe bırakmıştır. İki ülke tarafından karşılıklı söylenen sert sözlerin kısa bir süre sonra yerini daha yapıcı sözlere bırakması bu krizin diplomatik yollarla çözülebileceğinin göstergesi olmuştur. Bu olaylardan sonra diplomasi trafiği artmış ve karşılıklı ülke ziyaretleri ile ikili ilişkilerin normalleşmesi sağlanmıştır. Gerçekleştirilen bu normalleşme çabalarının tek taraflı olmaması atılan adımların olumlu yönde sonuç vermesini sağlamıştır (Akdağ, 2019a: 51). Tekrardan siyasi alandaki ilişkilerin geliştirilmesi yönünde çaba sarf edilmesinin etkisi askeri alanda yansımıştır. Türkiye’de düzenlenen Anadolu Kartalları tatbikatına 2010 yılında Türkiye tarafından sadece Çin’in çağırılması ikili ilişkilerde önemli bir aşamanın daha geçilmesine olanak sağlamıştır.

2010 yılında Çin Başbakanı’nın siyasi temaslarda bulunmak amacıyla Türkiye’ye yaptığı ziyarette yapılan görüşmeler sonucunda ikili ilişkilerin geliştirilmesi için işbirliği alanının genişletilerek sürdürülmesi kararı alınmıştır. Ayrıca 2010 yılında Çin Halk Cumhuriyeti tarafından yapılan açıklamada Türkiye Cumhuriyeti’nin stratejik ortakları olduğu dile getirilmiştir (Akdağ, 2019b: 70). İlan edilen bu stratejik ortaklığın bir üst aşamaya taşınması için Türkiye’ye gerçekleştirilen ziyarette çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır. Bazı analistler tarafından 2010 yılına kadar Türkiye ile Çin arasında herhangi bir alanda strateji ortaklığı kurulamayacağı savunulmuştur. Ancak 2000’li yıllarda uluslararası arenada yaşanan değişimler ve iki ülkenin siyasi ve ekonomik ilişkilerde önemli aşama kaydetmesi neticesinde siyasi, askeri ve ekonomik alanların iki ülke içinde büyük potansiyelleri barındırdığı ortaya çıkmıştır (Honghui, 2016: 102).

2012 yılında Çin devlet başkanı ile üst düzey yöneticilerin Türkiye ziyareti gerçekleştirmeleri ve yapılan görüşmelerde ekonomik ve ticari alanlarda çeşitli anlaşmaların imzalanması ikili ilişkilerin üst seviyelere çıktığının göstergesi olmuştur. Bu ziyarete karşılık Türkiye tarafından da Başbakan ve üst düzey firma yöneticilerinin olduğu bir heyet Çin’e resmi temaslarda bulunma amacıyla ziyaret gerçekleştirmiştir. Çin’de yapılan görüşmeler sonucunda “Nükleer Enerjinin Barışçı Amaçlarla Kullanılmasına İlişkin İşbirliği Anlaşması” ve çeşitli alanları kapsayan anlaşmalar imzalanmıştır (Uçarol, 2015’den aktaran Akdağ, 2019a: 52). 2009 yılında Türkiye Cumhurbaşkanı’nın Çin ziyareti sonucu farklı bir aşamaya ulaşan ikili ilişkiler kısa süreli yaşanan sorunlara karşın beklenen seviyelerde olmasa da önemli seviyelere ulaşmıştır. Siyasi ve ekonomik ilişkilerin önemli ilerleme kaydetmesinin



sebeplerinden biri uluslararası arenada rekabetin giderek artması sonucu bölgeler arası etkinliğini arttırabilmek için iki ülkenin ilişkilerini geliştirme ihtiyacını fark etmesidir.

Çin tarafından 2013 yılında açıklanan Kuşak ve Yol projesi kapsamında ülkeler arasında işbirliğinin arttırılması yönünde birçok fırsat ortaya çıkmıştır. Bu projenin kapsamı çerçevesinde Türkiye'nin Çin açısından öneminin büyük olması ikili ilişkilerin geliştirilmesi yolunda önemli bir adım olmuştur (Zou, 2015: 20). 2017 yılındaki Kuşak ve Yol girişimiyle ilgili toplantıya Türkiye'nin devlet üst düzeyinde katılım göstermesi bu projeye verilen desteğin önemli olduğu çıkarımlarının yapılmasını sağlamıştır. Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması çalışmalarında Türkiye ile Çin Arasında "İpek Yolu Ekonomi Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ve "Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşması" imzalanmıştır. 2019 yılında Türkiye Cumhurbaşkanı'nın Çin'e yaptığı ziyarette ülkeler arasındaki işbirliğinin arttırılarak ortak strateji alanında uygulanan politikaların güçlendirilmesi konularına değinilmiştir. Proje çerçevesinde işbirliği alanının genişletilerek enerji, altyapı, finans ve yatırım konularına verilen önemin arttırılması konusu yapılan toplantı gündeminde yer tutmuştur. Küresel sistemdeki rekabetin her geçen gün daha da arttığı düşünüldüğünde ülkeler arasındaki stratejik ortaklıkların ne denli önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Asyanın ve dünyanın önemli ekonomilerinden olan Çin ile ikili ilişkilere sadece alternatif bölgelere ihtiyaç duyulduğunda yönelmesi gereken bir ülke değil her dönem ilişkilerin geliştirilmesi yönünde dış politika yürütülmesi gereken ülke konumundadır.

### **3.3. TÜRKİYE-ÇİN İKİLİ İLİŞKİLERİNDE GÜNDEME GELEN SİYASİ MESELELER**

#### **3.3.1. Doğu Türkistan (Uygur Türkleri) Meselesi**

Uygur Türklerinin yaşadığı günümüzde Doğu Türkistan olarak bilinen bölgenin Çin Devleti içindeki resmi adı Sincan Uygur Özer Bölgesi olarak geçmektedir. Bölge politik, ekonomik ve demografik açıdan Çin devleti için büyük öneme sahip olmakla birlikte Çin'in en çok sorun yarattığı yerlerdendir (Karaca, 2007: 230). Bölgeyi önemli hale getiren en büyük etkenler sahip olduğu yeraltı kaynakları ve Çin'i Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa'ya bağlayan bir köprü görevinde olmasıdır.

Ayrıca Çin'e Kafkaslardan ve batıdan gelebilecek saldırılar karşısında koruyucu bölge olması açısından da stratejik önemi büyüktür. Uygur Özerk Bölgesi'nde zaman zaman bağımsızlık kazanmak için çeşitli girişimler olsa da Çin bu bölgeyi kaybetmemek adına uyguladıkları politikalarla bölgenin bağımsızlığının önüne geçmektedirler.

Türkiye her dönem batıya yönelmiş ve doğuyu hep arka planda tuttuğu bir dış politika uygulamıştır. Türkiye Uygur Türkleri konusunda süreklilik arz eden bir politika uygulayamamış ve her dönem değişen politikalar neticesinde bu bölge ile dengelerin sağlanması pek mümkün olmamıştır. Uygulanan bu politikalar Türkiye'nin bölgede azınlık olarak yer alan Türklerin çektiği zulme karşı sessiz kaldığı yorumlarının yapılmasına yol açmıştır. Başbakanlık bir genelge yayımlayarak Doğu Türkistan'ı ilgilendiren ve bu bölge ile ilgili faaliyet gösteren dernek ve toplulukların toplantılarına devlet görevlilerinin katılımını yasaklamıştır (Karaca, 2007: 241). Bu genelgenin yayınlanmasının sebebi Çin ile siyasi ve ekonomik ilişkilerde yaşanabilecek olumsuzlukların önüne geçebilmek olarak gösterilmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti Uygur Türkleri konusunu Türkiye ile ikili ilişkilerde dönem dönem sorun olarak gündeme getirmekte ve ülkemizin bu konuda yürüttüğü politikaları düzenleyerek bu meseleyi Çin Devletinin bir iç meselesi olarak görmesini istemektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin diğer ülkelerin iç işlerine karışmaktan uzak bir politika uyguladığı ve ülkesinde gerçekleşen olaylara yönelik verilen demeçleri iç işlerine karışmak olarak görerek karşılığını sert bir şekilde verdiği görülmektedir. Türkiye'nin de Doğu Türkistan'da yaşanan olaylara karşı söylemler ve eleştiriler dile getirmesi Çin tarafından sert cevaplarla karşılık bulmuştur.

Her ne kadar bu mesele iki ülke arasında büyük bir sorun olarak gözükse de Türkiye bu sorunu ikili ilişkilerde çok gündeme getirmemektedir. Bu mesele zaman zaman iki ülke arasında sert söylemlere neden olsa da Türkiye-Çin ikili ilişkilerinde bu zamana kadar büyük olumsuzlukların yaşanmasına yol açmamıştır (Akıncı, 2015). Türkiye, Doğu Türkistan meselesini Çin Halk Cumhuriyetinin iç sorunu olarak gördüğü sürece gelişmekte olan ikili ilişkilerde bu meselenin çok büyük problemler yaratmayacağı yorumu yapılabilir. Türkiye bu meseleyi iç sorun olarak göreceği söylemlerine yer verse de insan haklarının ihlal edildiği durumlarda sessiz kalmayacağını dile getirmektedir (Karaca, 2007: 243).

### 3.3.2. Kıbrıs Meselesi

Türkiye uzun yıllar sorun yaşadığı Kıbrıs sorunu için Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimi üyeleri arasında yer alan Çin Halk Cumhuriyeti'nden sorunların çözümünde Türkiye'nin yanında yer almasını istemiştir. Ancak Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu talebe olumsuz yanıt vermesi Türkiye'nin bu girişimden bir sonuç elde edememesine neden olmuştur. Türkiye tarafından Çin hükümetine Kıbrıs'ta yer alan Türklerin sorunlarını bizzat Çin'e giderek karşılıklı konuşulması talebi iletilmiştir. Ancak Çin tarafından Türkiye'nin bu beklentilerine karşı günümüze kadar herhangi bir olumlu adım atılmamıştır (Durdular, 2006: 76). Çin Devleti Kıbrıs ile ilgili politika ve görüşlerinde bugüne kadar pek bir değişiklik yapmamıştır. Bu mesele ile ilgili sadece veto hakkını kullanan Çin fiilen başka herhangi bir girişimde bulunmayarak atılan adımlar Türkiye'nin beklentilerinin gersinde kalmıştır.

Çin'in dış politikada uyguladığı strateji ülkenin kalkınmasında istikrarı sağlamak açısından uygun bir ortamın oluşturulmasına dayanmaktadır. Küresel sistemde meydana gelen problemler Çin'in uyguladığı bu strateji için bir tehdit oluşturmadığı sürece yatıştırma politikası ile uluslararası sorunlara yaklaşım göstermektedir. Çin hükümetinin 2020 yılına kadar olan hedefleri arasında ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda belli bir noktaya ulaşmak yer almaktadır. Bu yüzden Çin hedeflerini gerçekleştirene kadar küresel sistemde diğer büyük aktörler kadar aktif rol almamak şeklinde hareket etmektedir. Tüm bu nedenler biraraya getirildiğinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kıbrıs konusunda ve Doğu Akdenizde yaşanan uluslararası problemlere karşı Türkiye'ye ne boyutlarda destek vereceği belirsizdir (Durdular, 2006: 80).

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE-ÇİN TİCARİ İLİŞKİLERİ

#### 4.1. TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİ

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye dış ticaretinin 1980’li yıllara kadar dalgalı bir seyir izleyerek arttığı gözlemlense de dış ticaret hacminde gerçekleşen artışların küresel ekonomideki payının çok düşük oranlarda kaldığı yorumu yapılabilmektedir. 1970’li yıllarda ülke içerisinde siyasi ortamda yaşanan gerginlikler ve dünya genelinde yaşanan olumsuz gelişmeler Türkiye ekonomisinin derinden etkilenmesine neden olmuştur. Tüm bu olumsuzlukların yol açtığı ekonomik dar boğazdan çıkmak ve dünya ülkeleri ile ticaretin arttırılmasını sağlamak amacıyla 1980 yılında 24 Ocak kararları adı altında yeni bir ekonomi politikası benimsenmeye başlamıştır. Yayınlanan bu kararlar ile ihracat ve ithalata yeni düzenlemeler getirilerek kamu kesiminin etkisi azaltılmıştır. Yapılan düzenlemeler daha çok ihracatın teşvik edilmesi yönünde kararlar içermektedir (Doğançay, 2016: 153). 24 Ocak kararlarından sonra Türkiye dış ticaret politikası olarak dışa açık ekonomiyi benimsemiş ve küresel sistemde kendi payını arttırmak adına çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Küresel ekonomiye daha kolay uyum sağlamak adına yapılan önemli değişikliklerden biri de sabit kur rejimi yerine değişken kur rejiminin uygulanmaya başlanmasıdır. Türkiye dış ticaretinde köklü değişikliklerin meydana gelidiği 24 Ocak kararları sonrasında ihracatta olumlu yansımaların olduğu görülmektedir. Ancak ihracattaki artış karşısında ithalatında yüksek oranlarda artış göstermesi uygulanan politika ile varılması planlanan hedeflere ters etki yaratarak bu stratejinin istenildiği ölçüde sonuçlar vermediği görülmüştür (Buğday, 2015: 2).

Türkiye dış ticaretinin temelleri 1980’li yıllarda atılmışsa da ülkemizin ekonomi politikalarında daha kapsamlı değişiklikler meydana gelmesi 1990’lı yıllarda Gümrük Birliği (GB) ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) üyelikleriyle birlikte olmuştur (Akpınar, 2017: 132). Gümrük Birliği’ne üye olunmasının Türkiye’ye avantajlar sağlamanın yanında birçok dezavantajla karşı karşıya bıraktığı da göz ardı edilmemelidir. Üyelik sonrası bazı ihracat kalemlerinde sınırlamaların getirilmesi dış ticaret dengesinde bozulmalara neden olmuş ve dış ticaret açığının artmasına yol açmıştır. Gümrük Birliği kapsamındaki ülkelerin Türkiye’ye yatırımlar yapmak yerine doğrudan ihracat yöntemine geçmeleri ülkemize yapılan yabancı yatırımların

azalmasına yol açtığı gibi ithalat oranlarının da yükselmesine neden olmuştur. Gümrük Birliği üyeliğiyle birlikte Avrupa ile yapılan ticarete hacimlerin yükseldiği görülse de Türkiye'nin yaptığı ihracat rakamlarına çok fazla olumlu yansıması olmadığını söylemek yanlış olmaz.

2000'li yıllara gelindiğinde Türkiye'nin küresel sistemdeki payını artırma çabaları sonuç göstermeye başlamış ve dünya ekonomisine uyum sağlama konusunda önemli aşamalar kat etmiştir. Bu yıllar özel sektörün iç ve dış pazarlarda daha aktif hale gelmeye başladığı bir dönem olmuştur. Devletin ihracat için özel sektöre teşvikler sunmaya başlaması bunun en büyük etkenlerinden biridir. Özellikle 2000'li yıllarda yaşanan krizlerde dünyadaki büyük ekonomilerin olumsuz yönde etkilenmesi Türkiye'nin de bu krizlerden dolayı yolla olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur. 2004-2006 yılları arasında ihracatın arttırılmasına yönelik uygulamaya konulan İhracat Stratejik Planı'nın başarıya ulaşması sonucunda bu dönemden sonrada bu tür politika uygulamaları devam etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin 2023 yılında dünya ekonomisi içerisinde en büyük 10 ekonomi arasında yer alma hedefi doğrultusunda ülkenin dış ticarete yakaladığı ivmenin süreklilik kazanması için stratejik planların belirlenmesi ve uygulamaya konulması gerekliliğinin önemi fark edilmiştir.

**Tablo 4: Dünya ve Ülkelerin Son 10 Yıllık Ticaret Hacimleri ve 2018 Yılına Göre Sıralamaları (ABD Doları-Milyon)**

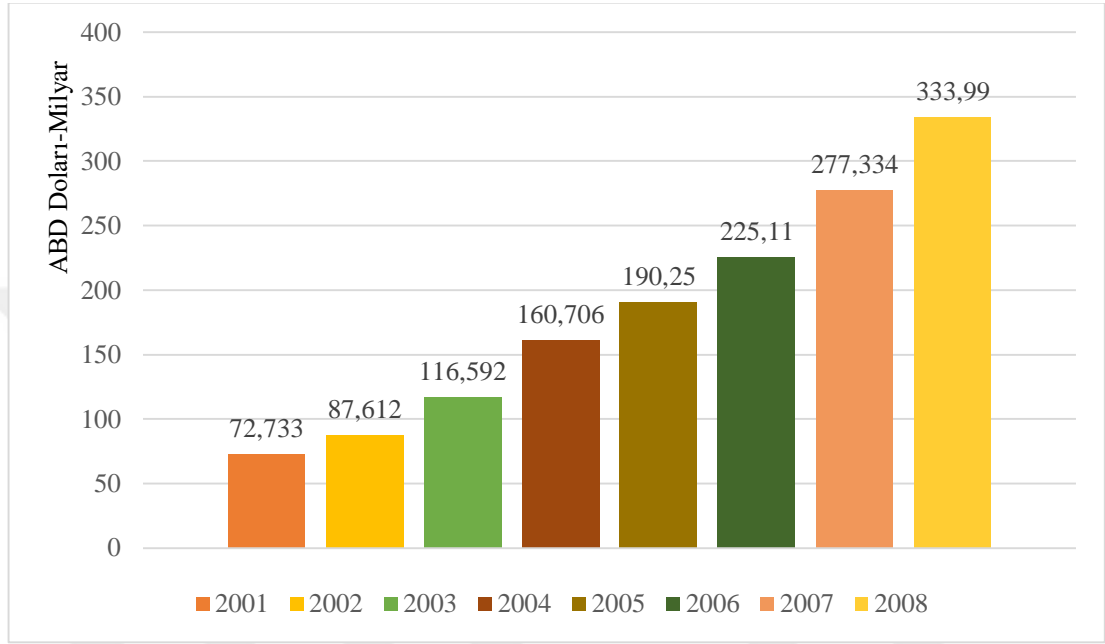
Ülke	Ticaret Hacmi 2009	Ticaret Hacmi 2010	Ticaret Hacmi 2012	Ticaret Hacmi 2014	Ticaret Hacmi 2016	Ticaret Hacmi 2018
1.Çin	2,207,201	2,973,764	3,866,981	4,301,526	3,685,557	4,629,217
2.ABD	2,658,607	3,246,358	3,879,609	4,030,597	3,700,572	4,278,371
3.Almanya	2,054,735	2,328,415	2,571,393	2,713,112	2,401,424	2,844,122
4.Japonya	1,132,702	1,463,832	1,684,651	1,502,401	1,251,856	1,486,549
5.Fransa	1,004,614	1,110,822	1,225,135	1,236,664	1,049,147	1,229,091
6.Hong Kong	681,661	842,061	1,046,393	1,124,677	1,063,712	1,196,432
7. İngiltere	911,657	1,049,631	1,170,362	1,205,489	1,047,830	1,156,709
8.Kore	986,612	891,588	1,067,429	1,098,654	901,524	1,140,341
9.Hollanda	813,692	932,631	1,053,066	1,079,379	843,203	1,107,074
10. İtalya	821,262	933,823	990,632	1,003,610	868,337	1,042,805
11.Belçika	725,465	798,850	884,676	924,973	770,745	917,041
12.Meksika	464,096	599,786	741,457	796,664	760,964	914,799
13.Kanada	636,403	778,687	916,464	938,265	792,926	910,561
14.Hindistan	443,166	570,437	778,540	776,913	617,030	830,636
15.Singapur	518,295	666,311	801,447	793,355	629,989	782,230
27.Brezilya	280,716	383,683	465,761	454,252	322,787	421,119
28.Türkiye	243,070	299,427	389,006	399,787	341,147	390,969
<b>Dünya Toplamı</b>	24,964,507	30,412,954	36,894,837	37,779,110	31,923,287	38,949,858

Kaynak: TradeMap, 2019.

Türkiye, dünyadaki en güçlü ekonomilerinin yer aldığı G20 topluluğunun bir üyesidir. IMF (Uluslararası Para Fonu) raporları incelendiği zaman ekonomik büyüklük bakımından Türkiye 2017 yılında 17. Sırada yer alırken 2018 yılında bir basamak gerileyerek dünyada ekonomisi en büyük 20 ülke arasında 18. Sıraya gerilediği görülmektedir (Eğilmez, 2019). Tablo 4'ü incelediğimiz zaman 2018 verilerine göre Türkiye'nin dünya ticaret hacim sıralamasında 28. sırada yer aldığı gözlemlenmektedir. Son 10 yılda dünyada gerçekleşen dış ticaret hacmi yüzde 20 artış göstererek 38 trilyon dolara ulaşmıştır. Türkiye'nin de dış ticaret hacmi bu artışa yakın bir artış göstermiş ve yüzde 17'lik artışla 390 milyar dolara yükselmiştir. Her ne kadar bu yükseliş dünya ticaret hacminde gerçekleşen artışa paralellik gösterse de küresel ekonomide sahip olduğu payda herhangi bir yükseliş olmadığı sonucunu çıkarabiliriz.

Devasa büyüklüğe sahip olan dünya ekonomik hareketliliğinden yüzde 1 gibi çok çok düşük bir pay alan Türkiye'nin bu sistemden daha fazla yararlanabilmesi için yurt içinde ve yurt dışında bu yönde yapılacak çalışmalara ve politikalara ihtiyacı olduğu kaçınılmaz bir gerçektir.

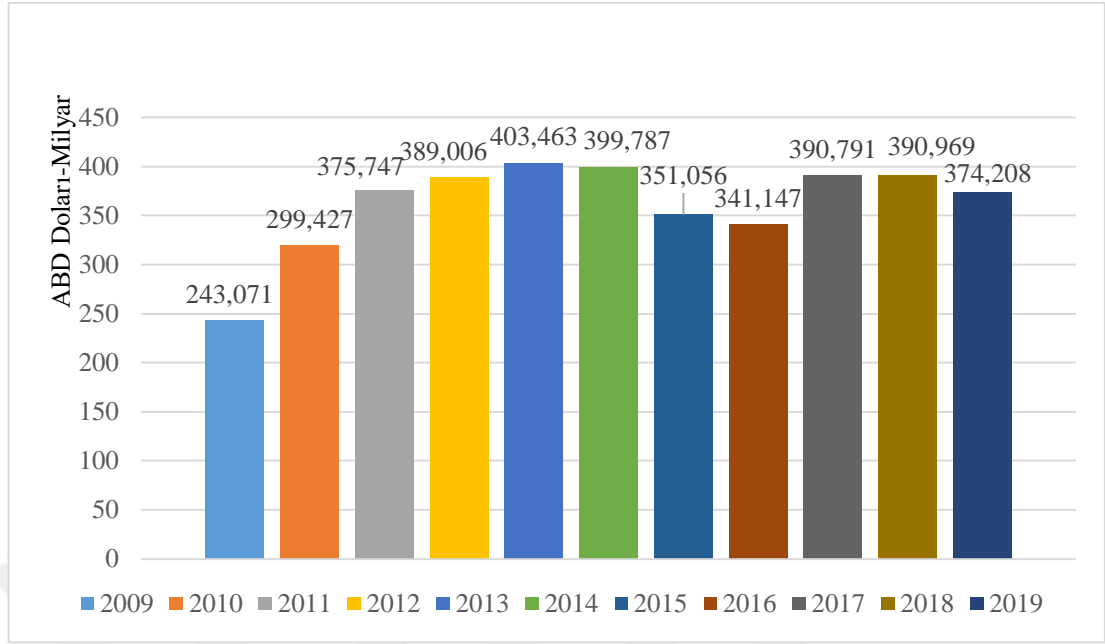
**Grafik 1: Türkiye Dış Ticaret Hacmi (2001-2008)**



Kaynak: TÜİK, 2020.

Yukarıdaki grafik incelendiği zaman 1990'lı yılların sonuna doğru GB ve DTÖ üyelikleriyle birlikte Türkiye'nin ekonomisinde görülen iyileşmelerin dış ticaretine de yansıdığı görülmektedir. 2001 yılından sonra yaşanan hükümet değişikliğiyle beraber ekonomi alanında istikrarın sağlanması adına atılan adımlar ile ihracat ve ithalat strateji planlarının uygulanmaya konması dış ticaret hacminin 2009 yılına kadar sürekli büyümesini sağlamıştır. Ülkenin dış ticareti hacmi 72 milyar dolardan 333 milyar dolara çıkarak 8 yılda 4,5 kattan fazla büyüme sağlamıştır.

**Grafik 2: Türkiye Dış Ticaret Hacmi (2009-2019)**



Kaynak: TradeMap, 2019.

2008 yılında Amerika Birleşik Devletlerinde meydana gelen “Mortgage” olarak adlandırılan ekonomik krizin tüm dünyayı etkilemesi sonucu 2009 yılında dünya mal ticaretinde yaklaşık yüzde 23’lük bir daralma söz konusu olmuştur. 2008 yılında dünya ticaret hacmi 32 trilyon dolar iken 2009 yılında bu rakam 25 trilyon dolar seviyelerine gerilemiştir (TradeMap, 2019). Türkiye’de bu krizden derinlemesine etkilenmiş ve 2008’de 333 milyar dolar olarak gerçekleşen dış ticaret hacmi 2009’da 243 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir. Yüzde 27’yi geçen söz konusu daralmayla birlikte Türkiye dış ticaret hacmi dünya ticaret hamindeki düşüşten daha fazla etkilendiği görülmektedir.

2009 yılındaki düşüşten sonra Türkiye dış ticareti tekrardan toparlanma eğilimine girmiş ve 2014 yılına kadar sürekli artış ivmesi yakalamıştır. 2013 yılı Türkiye dış ticareti 400 milyar dolar seviyelerini aşarak tarihteki en yüksek hacmin olduğu yıl olmuştur. 2014 yılı ile birlikte tekrardan düşüşe geçen dış ticaret hacmi 2017 ve 2018 yılında tekrardan yükseldiği gözlemlendiyse de 2019 geçici verileriyle birlikte tekrar düştüğü görülmektedir (TÜİK, 2020). Tüm bu veriler ve 2019 geçici verilerinin de göz önünde bulundurularak yaptığımız değerlendirmelerde dış ticaret hacminin son dönemde dalgalı bir grafik sergilediği sonucuna ulaşabiliriz. 2010 yılından sonra dış ticaret hacminde meydana gelen yavaşlama ve daha sonrasında yaşanan daralmanın nedeni olarak iç talepte meydana gelen azalmayla birlikte tüketim



amacıyla gerçekleşen ithalatın azalması olarak gösterilmektedir. Bir diğer deyişle küresel sistemde yaşanan daralmadan daha çok Türkiye'nin ticaret hacmini olumsuz etkileyen neden iç ekonomide yaşanan olumsuz durumlar olarak gösterilebilir (Özden ve Ersan, 2019: 1).

#### **4.1.1. Türkiye'nin İhracatı ve İthalatı**

İhracat ve ithalatı etkilenen en önemli faktörler makroekonomide diğer değişkenleri sabit olarak ele aldığımızda ihracat için ticaret yapılan ülkelerin ekonomik yapıları, gelir düzeyleri ve ülke paralarının döviz kuru karşısındaki değeri ile bağlantılı olduğu sonucuna ulaşabiliyoruz. İthalat açısından bakıldığında ise en büyük etkenin döviz kuru olduğu buna ek olarak da ülkenin ekonomik düzeyi ve gelir durumu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ticaret yaptığımız diğer ülkelerin gelir düzeyleri yükseldiği zaman bu ülkelerdeki talep miktarı artış göstererek iç piyasanın bu talebi karşılayamaması sonucu bu ülkeler sorunu çözmek için ithalat yoluna başvururlar. Döviz kurlarında aşırı bir dalgalanma olmadığı sürece bu ihtiyacın dış ülkelere karşılanması ticaret yapılan ülkenin de ihracat hacminde artışa yol açar. İhracat rakamlarındaki artışla beraber ülkenin gelirinin artması bu ülkelerde de talepte artışın meydana gelmesine yol açar. Aynı şekilde iç piyasada bu talep karşılanmazsa ihracatçı ülkede ithalat yapmak zorunda kalır. Bu durumda bizlerin ihracat ve ithalatın birbiriyle ne kadar ilişkili olduğu sonucuna varmamızı sağlamaktadır (Akbaş ve Şentürk, 2013: 203).

**Tablo 5: Türkiye Dış Ticaret Rakamları (2001-2019) (ABD Doları-Bin)**

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)		
2001	31,334,216	12,8	41,399,083	-24,0	-10,064,867	75,7
2002	36,059,089	15,1	51,553,797	24,5	-15,494,708	69,9
2003	47,252,836	31,0	69,339,692	34,5	-22,086,856	68,1
2004	63,167,153	33,7	97,539,766	40,7	-34,372,613	64,8
2005	73,476,408	16,3	116,774,151	19,7	-43,297,743	62,9
2006	85,534,676	16,4	139,576,174	19,5	-54,041,499	61,3
2007	107,271,750	25,4	170,062,715	21,8	-62,790,965	63,1
2008	132,027,196	23,1	201,963,574	18,8	-69,936,378	65,4
2009	102,142,613	-22,6	140,928,421	-30,2	-38,785,809	72,5
2010	113,883,219	11,5	185,544,332	31,7	-71,661,113	61,4
2011	134,906,869	18,5	240,841,676	29,8	-105,934,807	56,0
2012	152,461,737	13,0	236,545,141	-1,8	-84,083,404	64,5
2013	151,802,637	-0,4	251,661,250	6,4	-99,858,613	60,3
2014	157,610,158	3,8	242,177,117	-3,8	-84,566,959	65,1
2015	143,838,871	-8,7	207,234,359	-14,4	-63,395,487	69,4
2016	142,529,584	-0,9	198,618,235	-4,2	-56,088,651	71,8
2017	156,992,940	10,1	233,799,651	17,7	-76,806,711	67,1
2018	167,920,613	7,0	223,047,094	-4,6	-55,126,481	75,3
2019	171,503,063	2,1	202,705,473	-9,1	-31,202,410	84,6

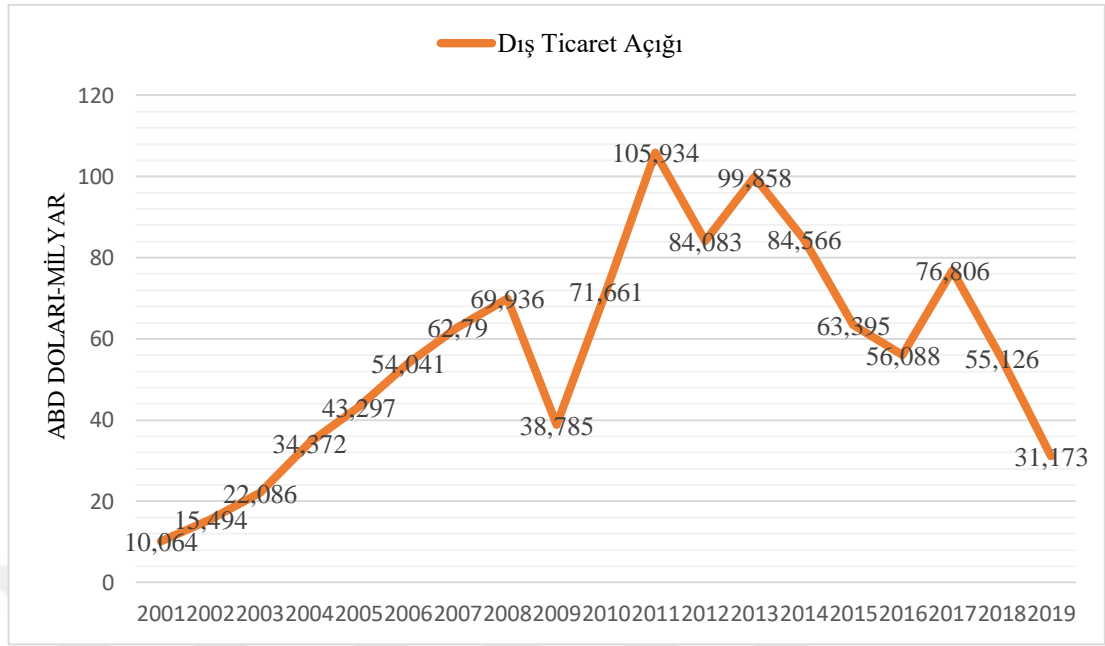
Kaynak: TÜİK, 2020.

2000 yılından sonra Türkiye'nin küresel sisteme daha kolay uyum sağlamasıyla birlikte ülkemizde globalleşmenin etkileri rakamlara da yansımaya başlamıştır. Tablo 5 incelendiğinde 2001 yılından krizin patlak verdiği ekonomiyi önemli derecede etkilediği 2009 yılına kadar ihracat rakamlarında düzenli bir artışın söz konusu olduğu görülmektedir. Krizin etkilediği 2009 yılında ihracat rakamlarında yüzde 22'lik bir düşüş gerçekleşerek Türkiye Cumhuriyeti tarihinde düşüşün en çok olduğu ikinci yıl olarak kayıtlarda yerini almıştır. 2009 yılından sonra tekrardan artış ivmesi kazanan ihracat bazı yıllarda azalış göstererek dalgalı bir seyir izlemiştir. 2019 geçici rakamları baz alınarak tabloda inceleme yaptığımızda Türkiye tarihinin 2000 yılından sonra ulaştığı en yüksek ihracat rakamı olduğu sonucuna ulaşabiliriz.

İthalat rakamları incelendiğinde 2001 yılındaki yüzde 24 düşüşten sonra 2008 krizinin etkilediği 2009 yılına kadar ithalatta sürekli bir artışın olduğu, 2009 yılında ise yüzde 30 gibi büyük bir azalışın olduğu sonucuna varabiliriz. Krizden sonraki dönemde iki yıl üst üste yüksek oranlarda artış olsa da daha sonraki yılların düşük oranlarda artışın ve azalışın olduğu dalgalı bir dönem olmuştur. Daha önceki başlıkta da belirttiğimiz gibi 2012 yılından sonra Türkiye'nin iç talep piyasasında olumsuzlukların yaşanması ithalat rakamlarında düşüş gözlemlenmesine yol açmıştır. 2017 yılında yüzde 17'lik gibi bir artış olsa da 2018 ve 2019 yıllarında ithalat talebinin azaldığı yorumu yapılabilir. İhracatın ithalatı karşılama oranlarını incelediğimizde 2018 yılına kadar kimi yıllar oranın arttığı kimi yıllarda oranın azaldığı değişken bir grafiğin olduğu dönem olarak yorumlayabiliriz. 2018 ve 2019 yıllarında ihracatın artış göstererek ithalatın tam tersi azalış göstermesiyle birlikte bu oranında yüzde 85'ler seviyesine kadar çıktığı görülüyor.

Sonuç olarak 19 yılın ortalamasına göre değerlendirme yapılırsa Türkiye'nin ithalata bağımlı olduğu ama son yıllarda ihracat rakamlarının ithalat rakamlarına yaklaştığı görülmektedir. İthalata bağımlılığı azaltmak için ülkemizde bu konuda yetkili kurumların üreticilere gerekli teşvikleri sağlayarak katma değeri daha yüksek olan ürünlerin üretilerek ihracat yapmaları sağlanmalıdır. Dünyada yaşanan krizlerden en az etkilenmek için pazar çeşitliliğinin arttırılarak dünyanın her bölgesiyle ekonomik faaliyetlerin sağlanması adına çalışmalar yürütülmesi gereklidir.

**Grafik 3: 2001-2019 Yılları Türkiye Dış Ticaret Açığı (ABD Doları-Milyon)**



Kaynak: TÜİK, 2020.

2000 yılından sonra küresel sistemde meydana gelen değişikliklerle beraber rekabet ortamının artması ve iç piyasadaki talep yapısında değişimlerin gerçekleşmesi dış ticaret dengesinde yaşanan bozulmaların artmasına neden olmuştur. Türkiye'nin dış ticaret açığını grafiğe göre yorumladığımızda 2001 ve 2009 yılları arasında ihracat ve ithalatta yaşanan artışların ithalat tarafında daha fazla olduğu görülmektedir. 2001-2009 yılları arasında ihracat artış oranının ithalat artış oranı kadar bir yükseliş gösterememesi sonucunda dış ticaret açığı bu yıllar arasında 7 kat artarak 70 milyar dolar seviyelerine ulaşmıştır. Krizin etkilerinin görüldüğü 2009 yılına kadar sürekli bir artış eğiliminde olan dış ticaret açığı 2009 yılında keskin bir düşüş yaşamış ve yaklaşık yüzde 45 gibi büyük bir oranda düşüş gerçekleşerek 38 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir. Yaşanan krizin etkilerinin giderilmesinden sonra ekonominin düzelmesi dış ticaret rakamlarına olumlu yansımış olsa da ithalat rakamlarındaki artışın ihracat rakamlarına göre çok daha fazla artış gösterdiği görülmektedir. Bu dönemde ihracat ve ithalat arasındaki farkın daha da artması sonucu dış ticaret açığı 2011 yılında 100 milyar dolar seviyelerini aşarak rekor düzeye ulaşmıştır. 2011 yılından sonra dalgalı bir seyir izleyen dış ticaret açığı düşüş eğilimine girmiştir. 2018 ve 2019 yılında dış ticaret açığında gerçekleşen gerilemenin en büyük faktörü 2018 Ağustos ayında Dolar/TL'de meydana gelen yükselme sonucu iç piyasada talebin azalmasıdır. Bunun karşılığında kurda yaşanan artışın ihracat rakamlarına olumlu yansımaları olmuştur

(Özden ve Ersan, 2019: 1). Kurda yaşanan yükselişin iç piyasada olumsuzluklara yol açtığı görüldüğüne ihracat rakamlarına olumlu etki ederek dış ticaret açığının düşürülmesi konusunda olumlu etkisinin olduğu sonucuna varılabilir.

#### 4.1.2. Türkiye'nin İhracatı

##### 4.1.2.1. Fasıllara Göre İhracat

**Tablo 6: Türkiye'nin İhracat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon)**

Fasıllara Göre Sınıflandırma	2015	2016	2017	2018	2019
Motorlu Kara Taşıtı ve Römorklar	18,553	21,103	25,531	28,090	27,012
Makine ve Teçhizat	12,333	12,339	13,825	15,827	16,453
Demir ve Çelik	6,556	6,180	8,230	11,546	9,939
Örme Giyim Eşyası ve Aksesuarı	8,928	8,849	8,840	9,043	9,089
Elektrikli Makine ve Cihazlar	8,280	7,827	8,089	8,722	8,729
Kıymetli veya Yarı Kıymetli Taşlar, Kıymetli Metaller ve bunlardan mamul eşya	11,263	12,176	10,879	7,172	7,327
Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler	4,518	3,211	4,327	4,411	7,315
Demir ve Çelikten Eşya	5,465	4,964	5,598	6,533	6,485
Örülmemiş Giyim Eşyası ve Aksesuarı	5,917	5,925	5,947	6,262	6,450
Plastikler ve Mamulleri	5,358	5,025	5,474	6,042	6,287

Kaynak: TÜİK, 2020.

Türkiye'nin son 5 yıldaki ihracat kalemlerini incelediğimiz zaman ihracatta en çok paya sahip olan ürün kaleminin motorlu kara taşıtı ve römorklar olduğu tablodan çıkarılabiliyor. 2015 yılı baz alınarak yapılan hesaplamada 2019 yılında en çok artış gösteren faaliyet alanları yüzde 45 oranında artış gerçekleşen motorlu kara taşıtı ve römorklar ile yüzde 35 oranında yükseliş olduğu kimyasal madde ve ürünler olmuştur. Bu süreçte 10 sektörden sadece kıymetli ve yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller ve bunlardan mamul eşya 2019 yılında 2015'e göre yüzde 35'lik bir düşüş yaşadığı görülmektedir.

Tablo 6'da yer alan ihracat rakamlarına göre otomotiv ürünlerinin ihracatı Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yer tutmaktadır. Buna karşılık otomotiv ihracatı yüksek olsa da otomotiv üretiminde kullanılan malların yurt dışından temin ediliyor

olması bu malların ithalatının da yüksek olduğu çıkarımının yapılmasını sağlamaktadır. 2018 ve 2019 yıllarında motorlu kara taşıtları ihracatında Otomotiv Sanayii Derneği raporuna göre ihracat adetlerinde düşüş yaşansa da ihracat hacmindeki yükselişin en önemli nedeni olarak kurdaki yükselişler gösterilmektedir (Otomotiv Sanayii Derneği, 2020).

#### 4.1.2.2. Ükelere Göre İhracat

**Tablo 7: 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin İhracat Gerçekleştirdiği İlk 20 Ülke (ABD Doları-Milyon)**

Ülke	2015	2016	2017	2018	2019	İhracat İçindeki Payı (%)
<b>Almanya</b>	14,490	15,164	16,356	17,353	16,624	9,6
<b>İngiltere</b>	10,822	11,961	9,932	11,473	11,281	6,6
<b>Irak</b>	9,966	8,496	10,109	9,437	10,224	5,9
<b>İtalya</b>	7,152	7,857	8,787	10,047	9,754	5,6
<b>ABD</b>	7,019	7,262	9,259	9,072	8,971	5,2
<b>İspanya</b>	4,948	5,228	6,584	8,121	8,141	4,7
<b>Fransa</b>	6,101	6,309	6,895	7,655	7,946	4,6
<b>Hollanda</b>	3,352	3,843	4,190	5,100	5,762	3,3
<b>İsrail</b>	2,806	3,054	3,504	4,022	4,464	2,6
<b>Rusya</b>	3,684	1,792	2,869	3,652	4,153	2,4
<b>Romanya</b>	2,924	2,801	3,315	4,137	4,073	2,3
<b>BAE<sup>1</sup></b>	4,935	5,542	9,267	3,254	3,627	2,1
<b>Mısır</b>	3,249	2,832	2,547	3,214	3,510	2
<b>Polonya</b>	2,420	2,752	3,186	3,488	3,449	2
<b>Belçika</b>	2,724	2,728	3,364	4,152	3,396	1,9
<b>Suudi Arabistan</b>	3,582	3,264	2,832	2,766	3,293	1,9
<b>İran</b>	4,115	5,462	3,860	2,765	2,737	1,6
<b>Çin</b>	2,414	2,328	2,936	2,912	2,587	1,5
<b>Bulgaristan</b>	1,762	2,488	2,919	2,816	2,668	1,5
<b>Fas</b>	1,371	1,489	1,686	2,036	2,346	1,4

Kaynak: TÜİK, 2020.

<sup>1</sup> Birleşik Arap Emirlikleri

Türkiye'nin son 5 yıllık verileri dikkate alınarak oluşturulan tablo 7'ye göre ülkemizin ihracat ortakları arasında en büyük paya sahip ülkenin Almanya olduğu ve son 5 yıllık ortalama ihracat hacminin 15 milyar doların üzerinde olduğu görülmektedir. Türkiye'nin toplam ihracatının içinde yüzde 9'dan daha büyük paya sahip olan Almanya'yı yüzde 6,6'lık paya sahip olan İngiltere takip etmektedir. Tabloya göre Türkiye'nin ihracatında ilk 20'de yer alan ülkelerin çoğunluğunu Avrupa ülkeleri oluşturmaktadır. Türkiye'nin ihracatı ve ithalatı başlığı altında belirtilen pazar çeşitliliğinin arttırılarak daha geniş bölgelere ulaşma stratejisinin ne kadar önemli olduğu çıkarımını yapabiliriz. Türkiye'ye komşu ve yakın olan Türki Cumhuriyetlerinin ülkemizin gerçekleştirdiği ihracatta ilk 20'ye giremediği görülmektedir. Siyasi ve diplomatik olarak yakın gördüğümüz bu ülkelerin mevcut pazar potansiyellerini kullanarak ihracatımızdaki paylarını arttırmak adına gerekli çalışmalar yapılmalı ve bu bölgelerle ticari ilişkilerin arttırılması yönünde stratejiler geliştirilmelidir.

Daha sonraki başlıklarda detaylı bir şekilde ele alacağımız Çin ile ihracata kısaca değinecek olursak Türkiye'nin ihracat hacminde sahip olduğu 1,6 gibi düşük bir oranla 17. sırada yer almaktadır. Son 5 yıllık rakamlar incelendiğinde Çin'e olan ihracatımızın dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Çin ve Orta Asya'daki ticari varlığımızı arttırabilmek için önümüze çıkan Modern İpek Yolu Projesi gibi fırsatları en iyi şekilde değerlendirerek bu bölgeyi Avrupa pazarına alternatif olarak değil bir eşdeğeri olarak görmemiz gerekmektedir.

#### **4.1.2.3. Ülke Gruplarına Göre İhracat**

Türkiye'nin ihracatı tablo 8'de yer alan ülke gruplarına göre değerlendirildiğinde en büyük pay Avrupa Birliği ülkelerinin oluşturduğu gruba aittir. Avrupa Birliği ülkelerinden oluşan grup yaklaşık yüzde 49 ile Türkiye'nin ihracatının yarısını tek başına oluşturmaktadır. 83 milyar dolar ihracat hacmi oluşan bölgeyi Yakın ve Orta Doğu ülkelerinin oluşturduğu bölge takip etmektedir. İhracat payında en düşük olan gruplara baktığımızda Türkiye'ye mesafe olarak uzak olan ülke gruplarının yer aldığını görebiliyoruz. Orta Amerika, Güney Amerika, Avustralya ve Yeni Zelanda ihracatımızda sadece yüzde 2 gibi çok düşük bir paya sahiptir. Ancak son dönemlerde dünya ticaretinde mesafelerin öneminin azaldığı göz önünde bulundurularak bu bölgeler ile yürütülen ekonomi politikalarının değerlendirilerek

yeni stratejiler oluşturulması gerekliliği yetkili merciler tarafından göz ardı edilmemelidir.

**Tablo 8: 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Coğrafi Sınırlandırmaya Göre İhracatı (ABD Doları-Milyon)**

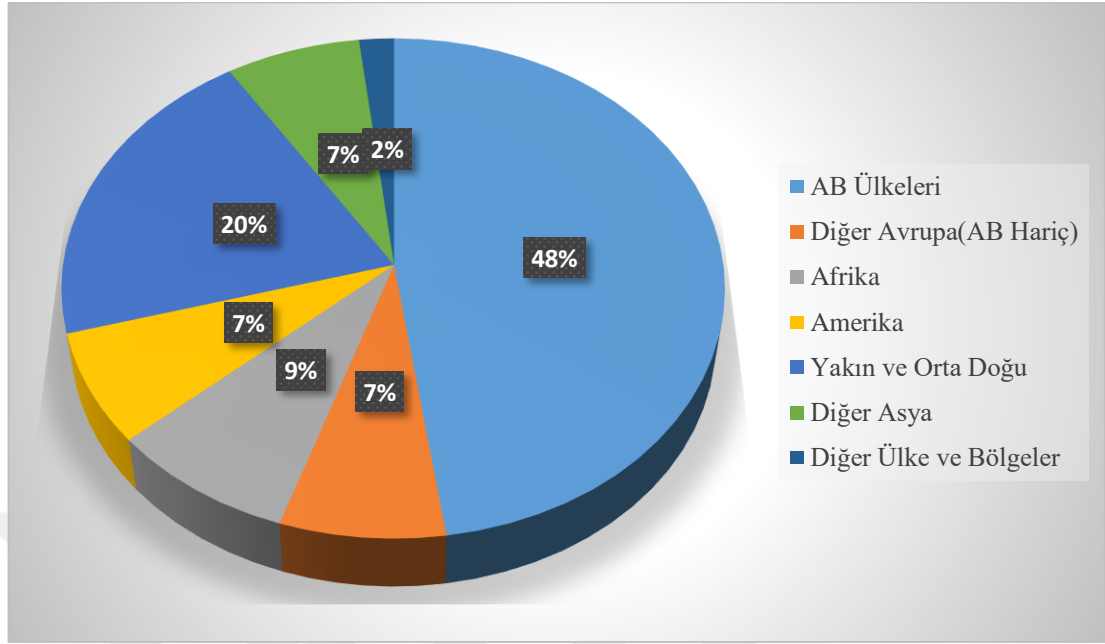
Ülke Grubu	Yıllar				
	2015	2016	2017	2018	2019
Avrupa Birliği(AB)	63,998	68,343	73,906	83,954	83,194
Türkiye Serbest Bölgeleri	1,906	1,821	1,994	2,186	2,245
Diğer Avrupa (AB Hariç)	14,141	9,736	9,804	11,700	12,466
Kuzey Afrika	8,527	7,755	7,524	9,477	10,301
Diğer Afrika	3,921	3,650	4,148	4,973	5,580
Kuzey Amerika	7,066	7,404	9,699	9,576	8,957
Orta Amerika ve Karayipler	848	846	1,170	1,473	1,621
Güney Amerika	1,309	1,094	1,295	1,771	1,757
Yakın ve Orta Doğu	31,085	31,304	35,336	29,426	31,899
Diğer Asya	10,307	9,684	11,270	12,351	12,518
Avustralya ve Yeni Zelanda	619	735	647	804	753
Diğer Ülke ve Bölgeler	106	153	192	194	207
<b>Toplam</b>	<b>143,838</b>	<b>142,529</b>	<b>156,992</b>	<b>167,920</b>	<b>171,503</b>

Kaynak: TÜİK, 2020.

Küresel sisteme dahil olmamış gelişmemiş ülkelerin önümüzdeki yıllarda uluslararası ekonomiye uyum sağlayabilmesi adına bu bölgelerde yürütülen politikaların ve çalışmaların artarak devam edeceği öngörülmektedir. Özellikle bu gelişmemiş ülkeler arasında küresel ekonomide tam anlamıyla yer almayan Afrika ülkeleri bulunmaktadır. Afrika bölgesinin potansiyelini göz önünde bulundurduğumuzda tablo 8'de de görüleceği gibi Afrika ülkelerinin Türkiye ihracatındaki payı son yıllarda artmış olsa da 15 milyar dolarla yüzde 9 gibi yüksek olmayan bir orana sahiptir. Türkiye tarafından bu bölgeyle yapılan ihracat hacminin arttırılması için gerekli çalışma ve stratejilerin planlanarak bölge ülkeleriyle Serbest Ticaret Anlaşması imzalanması için gerçekleştirilen girişimlerin arttırılarak sürdürülmesi gerekmektedir (Akpınar, 2017: 126).



**Grafik 4: Türkiye'nin Bölgelere Göre İhracatında Son 5 Yılın Ortalamasına Göre Bölgelerin Oranı**



Kaynak: TÜİK, 2020.

Son dönemlerde dünya ekonomisi içinde önemli bir yere sahip olan Asya bölgesi Türkiye için önemli fırsatları barındıran ve pazar potansiyelinin çok yüksek olduğu bölge olarak görüldüğü yorumunu yapmak çokta yanlış olmaz. Tablo 4'te ülkelerin ticaret hacimlerini incelediğimizde ilk 15 ülke arasında 6 Asya ülkesinin yer aldığı ve 2019 dünya ticaret hacminin yüzde 26'sını bu ülkelerin gerçekleştirdiği sonucuna varabiliyoruz. Dünya ticaret hacminde bu kadar önemli bir paya sahip olan bölge ile Türkiye'nin ihracatı ne yazık ki yüzde 7 gibi çok düşük oranlarla sınırlı kalmıştır. Bu bölge ile ticaret hacmimizin artırılması için son dönemlerde özellikle Çin tarafından ortaya atılan Bir kuşak Bir Yol projesine ve diğer ulaşım projelerine Türkiye'nin var olan desteklerini arttırarak bu alandaki çalışmalarını sürdürmesi gerekmektedir.

### 4.1.3. Türkiye'nin İthalatı

#### 4.1.3.1. Ekonomik Faaliyetlere Göre İthalat

**Tablo 9: Türkiye'nin İthalat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon)**

Fasıllara Göre Sınıflandırma	2015	2016	2017	2018	2019
Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler	37,841	27,169	37,207	43,005	41,184
Makine ve Teçhizat	25,559	27,296	27,164	25,769	21,525
Elektrikli Makine ve Cihazlar	17,637	20,135	21,152	16,569	14,993
Demir ve Çelik	14,775	12,575	16,761	18,401	14,680
Kıymetli veya Yarı Kıymetli Taşlar, Kıymetli Metaller ve bunlardan mamul eşya	4,183	7,204	17,443	12,556	13,312
Plastikler ve Mamulleri	12,268	11,627	13,264	12,937	11,645
Motorlu Kara Taşıtı ve Römorklar	17,543	17,840	17,427	13,895	9,638
Organik Kimyasallar	4,715	4,359	5,387	5,973	5,437
Eczacılıkla ilgili ürünler	4,296	4,217	4,449	4,363	4,764
Optik, Fotografik, Sinematografik, Ölçme, Kontrol, Hassas, Tıbbi veya Cerrahi Alet ve Cihazlar	4,621	4,632	4,999	4,684	4,372

Kaynak: TÜİK, 2020.

Tablo 9'da yer alan verilere göre Türkiye'nin ithalatında önemli paya sahip ilk üç sektör mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, makine ve teçhizat ile elektrikli makine ve cihazlardır. Bu üç sektörün ithalat hacmi içerisindeki payı yüzde 38 ile yüksek bir orana ve 77 milyar doları aşan bir hacme sahiptir. Bu üç faaliyet kolu incelendiğinde son 5 yıldaki ithalat hacimleri dalgalı bir seyir gösterse de 2015 yılına göre 2019 yılında elektrikli makine ve cihazlar hariç iki sektöründe artış gösterdiği söylenebilir. Verilen bilgilere göre hesaplandığında ithalat içerisindeki payını 2015'e göre en çok arttırarak yüzde 2'den yüzde 6,6'ya çıkaran sektör kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller ve bunlardan mamul eşya ürünleri olmuştur. 2018 ve 2019 yıllarında motorlu kara taşıtı ürünlerinin ithalatında yaşanan azalışın nedenini kurda yaşanan yükselişin iç piyasadaki talepte azalmalara yol açması olarak değerlendirilmesi yanlış olmaz (Özden ve Ersan, 2019: 1).

#### 4.1.3.2. Ülkelere Göre İthalat

**Tablo 10: 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin İthalat Gerçekleştirdiği İlk 20 Ülke (ABD Doları-Milyon)**

Ülke	2015	2016	2017	2018	2019	İthalat İçindeki Payı (%)
Rusya	20,401	15,162	19,514	21,989	22,454	11
Çin	24,873	25,541	23,370	20,719	18,496	9
Almanya	21,351	21,474	21,301	20,407	17,976	8,8
ABD	11,141	10,867	11,951	12,377	11,186	5,5
İtalya	10,639	10,218	11,304	10,154	8,611	4
Hindistan	5,613	5,757	6,216	7,534	6,593	3,2
Fransa	7,597	7,364	8,070	7,413	6,353	3,1
Güney Kore	7,057	6,384	6,608	6,343	5,649	2,8
İngiltere	5,541	5,320	6,548	7,446	5,426	2,7
BAE	2,008	3,701	5,546	3,780	4,336	2,1
İspanya	5,588	5,679	6,372	5,492	4,227	2
Japonya	3,140	3,943	4,281	4,124	3,519	1,7
İran	6,096	4,699	7,492	6,931	3,270	1,6
İsviçre	2,445	2,502	6,899	2,816	3,256	1,6
Belçika	3,146	3,200	3,728	3,571	3,164	1,5
Hollanda	2,914	3,000	3,747	3,304	3,071	1,5
Ukrayna	3,448	2,547	2,817	2,645	2,604	1,3
Brezilya	1,792	1,788	2,544	3,257	2,595	1,3
Irak	296	836	1,527	1,420	2,517	1,2
Romanya	2,598	2,195	2,480	2,447	2,483	1,2

Kaynak: TÜİK, 2020.

Türkiye'nin son 5 yıllık ithalat hacim ortalaması alındığında en çok ithalat yaptığı ülke Çin Halk Cumhuriyetidir. 2018 ve 2019 yılında Çin ve Almanya ile yapılan ithalat hacmi düşerek bu iki ülke Rusya'nın gerisinde yer alsa da 5 yıllık ortalama verilere göre Rusya'nın önünde yer almaktadırlar. 2019 yılına göre yüzde 11'lik paya sahip olan Rusya'dan 22 milyar dolardan fazla ithalat yapıldığı görülmektedir. İhracat verilerinde olduğu gibi ithalat verilerinde de Türkiye Cumhuriyetlerin ilk 20 ülke arasında yer almaması bu ülkelerle yürütülen ticari ve ekonomik ilişkilerde çok yüksek bir dış ticaret hacminin oluşmadığı söylenebilir. 2018

yılında yaşanan kur artışıyla iç talepte daralmalar meydana gelmesinin sonuçlarını bu tabloda da görebiliyoruz. Son iki yılda da ithalat hacminin yükseldiği tek ülke olarak Rusya gözükmektedir. Bunun ana nedeni ise 2019 yılında petrol fiyatlarında yaşanan yükselişin yüzde 35'leri bulması Rusya'dan alınan net enerjiye bunun yansımasıdır (Özden ve Ersan, 2019: 9).

Çin ile ithalat ilişkilerine kısaca değinecek olursak son iki yılda rakamlar düşmüş gözükse de 5 yıllık ortalamaya göre Türkiye'nin en önemli ithalatçısı konumundadır. İhracatın aksine ithalatta ilk sıralarda yer alan Çin'den son 5 yılda gerçekleşen ortalama ithalat hacmi 22 milyar doların üzerindedir.

#### 4.1.3.3. Ülke Gruplarına Göre İthalat

**Tablo 11: 2015-2019 Yılları Arasında Türkiye Coğrafi Sınırlandırmaya Göre Gerçekleştirdiği İthalat (ABD Doları-Milyon)**

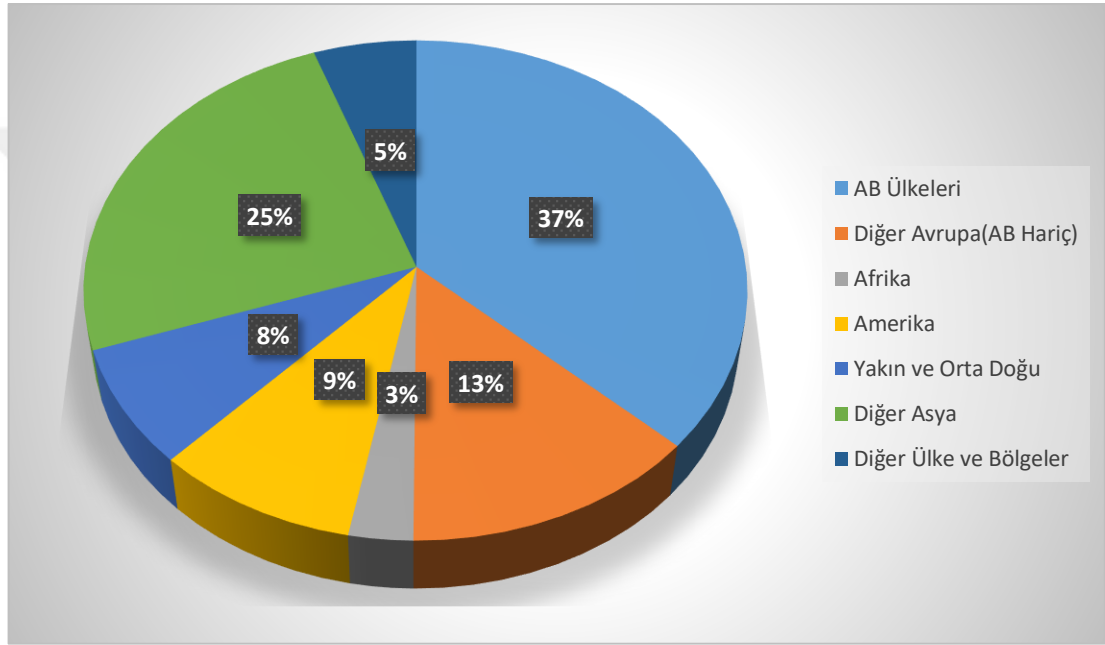
Ülke Grubu	Yıllar				
	2015	2016	2017	2018	2019
Avrupa Birliği(AB)	78,681	77,501	85,205	80,812	69,638
Türkiye Serbest Bölgeleri	1,227	1,434	1,564	1,322	1,252
Diğer Avrupa (AB Hariç)	28,110	21,906	31,380	29,390	30,251
Kuzey Afrika	3,006	3,200	4,142	4,593	3,858
Diğer Afrika	2,092	2,154	3,033	2,454	1,757
Kuzey Amerika	12,070	11,930	14,118	14,358	12,749
Orta Amerika ve Karayipler	1,039	967	960	786	839
Güney Amerika	3,661	4,092	5,930	7,774	5,181
Yakın ve Orta Doğu	13,574	13,760	19,785	17,858	15,308
Diğer Asya	53,339	54,257	57,168	51,517	45,862
Avustralya ve Yeni Zelanda	608	654	2,236	1,108	1,055
Diğer Ülke ve Bölgeler	9,821	6,757	8,273	11,068	15,218
<b>Toplam</b>	<b>207,234</b>	<b>198,618</b>	<b>233,799</b>	<b>223,047</b>	<b>202,705</b>

Kaynak: TÜİK, 2020.

Türkiye'nin ithalat yaptığı ülkeleri coğrafi bazda sınıflandırdığımız zaman tablo 11'de de yer aldığı gibi en büyük paya Avrupa sahiptir. Avrupa Birliği ve birliğin dışında yer alan ülkelere Türkiye'nin yaptığı toplam ithalat 99 milyar doların üzerindedir. Bu rakam Türkiye'nin toplam ithalat hacmi içerisinde yüzde 49 gibi çok yüksek bir orana denk gelmektedir. İhracat rakamlarının aksine Asya bölgesinden

yapılan ithalat hacmi oldukça yüksek ve son 5 yıllık ortalaması 50 milyar doların üzerinde olup Avrupa Birliği ülkelerinden yapılan ithalattan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Her ne kadar bu durum Asya bölgesi ile yapılan ticaret hacminin yüksekliğini gösterse de yükselen hacimlerin daha çok Türkiye'nin aleyhine geliştiği yorumunun yapılmasına neden olmaktadır. İhracatta olduğu gibi ithalatta da en düşük hacme sahip bölgeler Orta Amerika, Avustralya ve Yeni Zelanda'dır.

**Grafik 5: Türkiye'nin Bölgelere Göre İthalatında Son 5 Yıllık Ortalamasına Göre Bölgelerin Oranı**



Kaynak: TÜİK, 2020.

Türkiye'nin ithalatında bölgelere göre değerlendirmede son 5 yıllık veriler kullanılarak oluşturulan grafik 5'e göre yüzde 37'lik paya sahip olan Avrupa Birliği üyelerinin içinde olduğu grup ilk sırada yer almaktadır. Asya bölgesi ithalatta yüzde 25'lik oran ile ikinci sırada yer alırken üçüncü sırada yüzde 13 ile Diğer Avrupa ülkeleri gelmektedir. Türkiye'nin ithalat yaptığı bölgeler arasında en düşük paya sahip olan bölge ise Afrika bölgesidir.

#### 4.2. ÇİN'İN DIŞ TİCARETİ

1945 yılından sonraki dönemde dünyada kapitalist sistemin öncüsü olan Çin bölgesinde birçok örgütün kurulmasına önderlik ederek küresel sistemde adından daha

fazla söz ettirmeye başlamıştır (Germir, 2017: 401). 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra bağımsız ve ekonomik olarak güçlü bir ülke konumuna ulaşabilmek için çalışmalarını ve stratejilerini sürekli hale getirmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti kurulduktan kısa bir süre sonra yavaş yavaş dış ekonomide ve ticaret borsalarında yer almaya başlamıştır. Ancak o dönemlerde uluslararası siyasi çevre ve iç planlı ekonomik sistem gibi çeşitli faktörler nedeniyle Çin açısından dış ticaretin gelişimi çok yavaş bir seyir izlemiştir. Kurulduğu yıldan 1978 yılına kadar ekonomide izlediği strateji dışa kapalı ekonomi politikasıydı (Gündal, 2015: 55). 1978 yılı ile birlikte Çin ekonomik alanda reformlar yaparak dışa açık bir ekonomi haline geldi. Dışa açılma süreci ve gerçekleştirilen reformlar sayesinde Çin dış ticaretinin hızla gelişim gösterdiği görülmüştür (State Council Information Office, 2011).

1980'li yıllardan sonra dış ticaret alanında uygulanan politikaların ve kontrollerin yumuşama göstermesi Çin dış ticaretinde gerçekleşen olumlu gelişmelerin ticaret hacminde olumlu yönde yansıdığı görülmüştür. 1990'lı yıllarda reformların genişletilerek daha kapsamlı bir hale getirilmesi dış ticarete gerçekleşen olumlu gelişmelerin etkisini hızlandırmıştır (Çeştepe, 2012: 47). Çin'e doğrudan yabancı yatırımların gerçekleşmesi, 1990'ların sonuna doğru Asya bölgesinde yaşanan mali kriz ve 2001'de Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olması Çin Halk Cumhuriyeti'nin dış ticaret stratejilerini ve politikalarını şekillendirmeye yardımcı olmuştur (Yao, 2008: 2). Çin, DTÖ'ye üye olduktan sonra örgütün taahhütlerini yerine getirmiş ve dış ticaret politikalarını diğer ülkelerle karşılaştırarak bu ülkelerin ticaret alanında uyguladığı politikalar ile kendi politikalarını uyumlaştırma yolunda çalışmalar yapmıştır. Tüm yapılan bu çalışmalar ve geliştirilen politikalar sayesinde Çin'in küresel pazara entegrasyonu hız kazanmıştır (Bin and Fang, 2019: 43). Çin ekonomisinin küresel boyutlara taşınması süreci, Çin Halk Cumhuriyeti'nin DTÖ'ye katılarak uluslararası kuralları içerisinde bulunduran ticaret rejimine ortak olması ve bu ticaret rejiminde yer alan kurallara uygun olarak reformlar gerçekleştireceğini taahhüt etmesi şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Çin'in kendi ekonomisini düşünerek böyle bir stratejik hamlede bulunması uluslararası ekonomide yer alan ticaret ortaklarına da büyük kazanımlar sağlamıştır (Drysdale and Hardwick, 2018: 560).

**Tablo 12: Küresel Ticarete İlk 10 Ülkenin Dünya Ticaretindeki Payları (2001-2008) (%)**

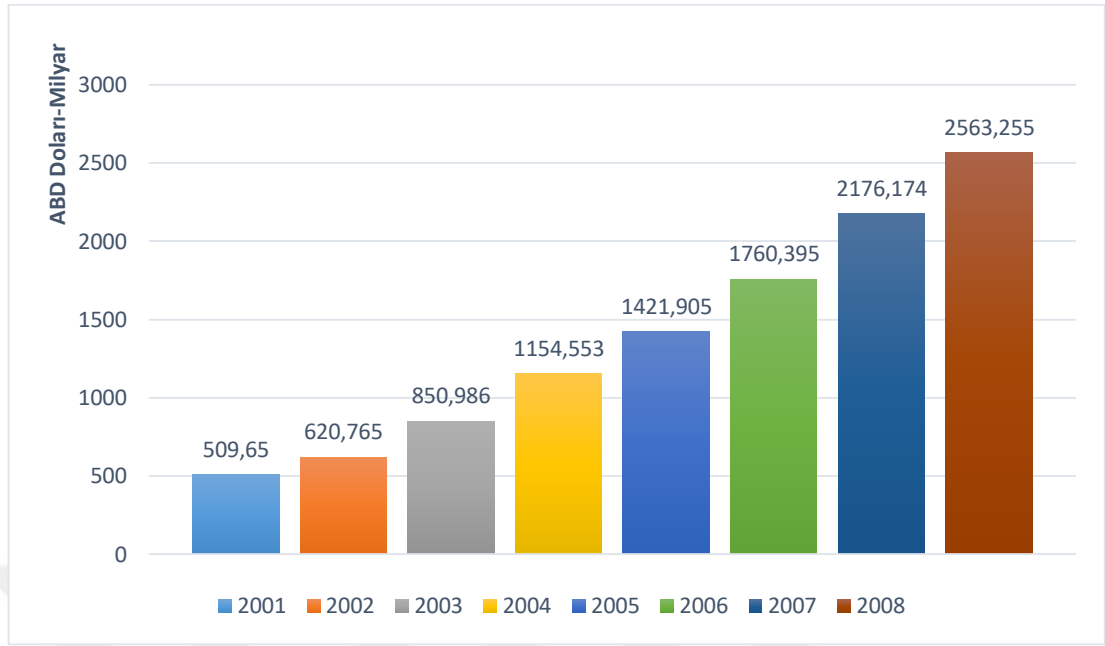
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ABD	15	14,5	12,7	12,7	12,6	12,2	11,4	10,7
Almanya	8,5	8,5	8,9	8,8	8,4	8,4	8,6	8,2
Çin	4,1	4,8	5,6	6,2	6,8	7,3	7,8	7,9
Japonya	6	5,8	5,6	5,5	5,3	5	4,8	4,8
Fransa	4,7	4,7	4,7	4,6	4,3	4,2	4,1	4
İngiltere	5,1	5	4,9	4,6	4,4	4,4	4,1	3,7
İtalya	3,8	3,8	3,9	3,8	3,6	3,6	3,6	3,4
Hollanda	3,3	3,1	3,3	3,3	3,2	3,1	3,2	3,2
Belçika	2,9	3,1	3,2	3,2	3,1	2,9	3	2,9
Kanada	3,8	3,6	3,4	3,2	3,2	3	2,9	2,7

Kaynak: TradeMap, 2020.

Çin DTÖ'ye üye olduktan sonraki süreçte dünya ticaret hacmi içerisinde hızla yükselmiş ve tablo 12'de de görüleceği gibi 2001 yılında dünya ticaret hacmi içerisindeki payı yüzde 4 iken 2008 yılında dünya ticaretinden aldığı pay neredeyse iki katına çıkarak yüzde 7,9'lara ulaşmıştır. Çin'de bu süreçten sonraki dönemde sanayi ve hizmet sektörlerinin ekonomi içerisindeki payı sürekli bir artış göstermiş ve doğrudan yabancı yatırımların ülkeye girişinin hız kazanması sonucunda ülkede teknoloji alanında yeniliklerle beraber verimlilik oranlarında artışlar meydana geldiği gözlemlenmiştir (Gündal, 2015: 64).

2008 yılında dünyayı etkisi altına alan krizden etkilenen Çin bu süreçte dış ticarete dengelenme politikası yürüterek ihracatı artırmak için çalışmalar yürütmüştür. Kriz döneminde piyasanın ve dünya ticaretinden alınan payın korunması için tedbirlerin artırılarak ekonomi alanındaki stratejilerin ve politikaların düzenlenmesine önem gösterilmiştir (Bin and Fang, 2019: 44). DTÖ'nün incelemeleri sonucunda ortaya koyduğu rapora göre mali kriz döneminde Çin'in global talebi canlandırmasındaki etkisine ve küresel ekonomik istikrarın sağlanmasındaki önemine dikkat çekilmiştir (State Council Information Office, 2011).

**Grafik 6: Çin Dış Ticaret Hacmi (2001-2008)**

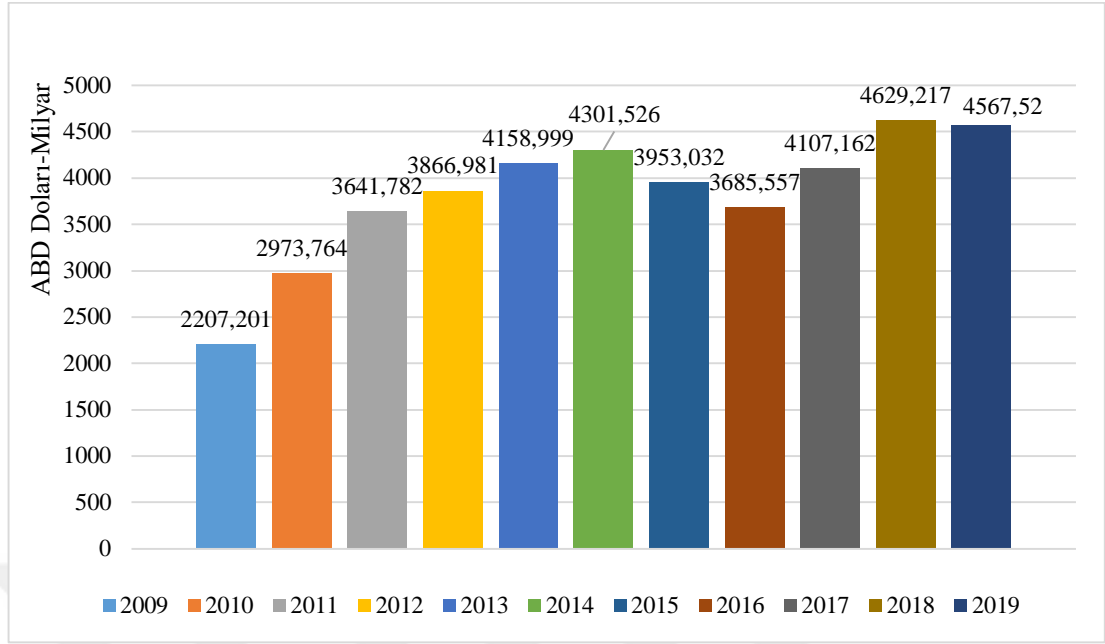


Kaynak: TradeMap, 2019.

2001 yılında DTÖ üyeliği sonrası küresel sisteme hızlı bir şekilde adapte olan Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2008 krizine kadar olan dış ticaret gelişimi yukarıdaki grafikte görülmektedir. 2001 yılından 2008 yılına kadar Çin dış ticaret hacmi sürekli bir şekilde artış göstererek 500 milyar dolardan 2,5 trilyon dolara çıkmıştır. Dış ticaret hacminde 5 kat büyüme sağlayan Çin küresel sisteme karşı yürüttüğü politikaların ve stratejilerin olumlu katkısını fazlasıyla aldığı söylenebilir. Çin'in küresel piyasalarda kısa sürede bu kadar büyüyerek payını arttırması tablo 12'de ki bilgilere göre en çok ABD'nin pazarlarından pay alarak bunu gerçekleştirdiği yorumu yapılabilir.



**Grafik 7: Çin Dış Ticaret Hacmi (2009-2019)**



Kaynak: TradeMap, 2019.

2008 yılının son aylarında ortaya çıkan kriz Çin 2009 dış ticaretinde yaklaşık yüzde 14'lük bir daralmaya yol açmıştır. 2009 yılında dünya ticaretinde yüzde 22'lik daralmaya karşılık Çin'in kriz döneminde uyguladığı dengeleme politikası dış ticaretindeki düşüşün yüzde 14'le sınırlı kalmasını sağlamıştır (Bin and Fang, 2019: 44). Bu dönemdeki uygulanan tedbir ve politikalar neticesinde krizin etkilerinin 2010 yılında silindiği gözükmektedir. 2010 yılında kriz öncesi döneme göre dış ticaret hacminde yüzde 16'lık bir yükseliş meydana gelmiş ve Çin küresel ekonomideki yükselişine kaldığı yerden devam etmiştir. 2014 yılı sonuna kadar bu yükseliş sürerek 2014 yılında 4,3 milyar dolar ile Çin dış ticaret hacmi rekor düzeye ulaşmıştır. Sonraki iki yılda hacimde azalma gözükse de 2018 yılı Çin dış ticaret hacminin 2000'li yıllarda en yüksek olduğu yıl olmuştur.

**Tablo 13: Çin Dış Ticaret Rakamları (2002-2019) (ABD Doları-Bin)**

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	
2002	325,595,970	22	295,170,104	21,2	30,425,866
2003	438,227,767	34,6	412,759,796	39,8	25,836,174
2004	593,325,581	35,4	561,228,748	35,9	32,096,833
2005	761,953,410	28,4	659,952,762	17,6	102,000,648
2006	968,935,601	27,1	791,460,868	19,9	177,474,733
2007	1,220,059,668	25,9	956,115,448	20,8	263,944,220
2008	1,430,693,100	17,2	1,132,562,200	18,5	298,130,900
2009	1,201,646,800	-16	1,005,555,200	-12,2	196,091,600
2010	1,577,763,800	31,3	1,396,001,600	38,8	181,762,200
2011	1,898,388,400	20,3	1,743,394,900	24,9	154,993,500
2012	2,048,782,200	7,9	1,818,199,200	4,3	230,583,000
2013	2,209,007,300	7,8	1,949,992,300	7,2	259,015,000
2014	2,342,292,696	6	1,959,234,625	0,5	383,058,071
2015	2,273,468,224	-2,9	1,679,564,325	-14,3	593,903,899
2016	2,097,637,172	-7,7	1,587,920,688	-5,5	509,716,484
2017	2,263,370,504	7,9	1,843,792,939	16,1	419,577,565
2018	2,494,230,195	10,1	2,134,987,265	15,8	359,242,930
2019	2,498,569,866	0,1	2,068,950,255	-4,4	429,619,611

Kaynak: TradeMap, 2019.

Son verilere dayanarak yapılan incelemeler sonucunda Çin şu anda dünya ticareti içerisinde en büyük ihracatçı ve üretici konumunda yer almaktadır. İthalat açısından ABD'den sonra dünyanın ikinci ithalatçısı konumunda bulunan Çin her geçen dönem küresel ekonomideki ağırlığını arttırmaktadır (Dilek, Özdemir ve İstikbal, 2019: 10).

2001 DTÖ üyeliği sonrası uluslararası ticaretteki payını hızla arttıran Çin 2009 yılında dünya ekonomisinde yaşanan daralmaya kadar ihracatını 3 kattan fazla, ithalatını da 3 kata yakın arttırmıştır. Kriz yılının etkilediği 2009 yılında ihracat hacminde yüzde 16 ithalat hacminde ise yüzde 12'lik bir düşüş olduğu görülmektedir. 2010 yılında ihracat ve ithalat hacimleri tekrardan artış yaşamış ve iki yıl boyunca hem ithalat hem de ihracat ortalama yüzde 25'in üzerinde büyüme göstermiştir. 2011 yılından sonra ihracat hacmindeki yükseliş yavaşlamış ve 2018 yılına kadar yıllık

ortalama artışı yüzde 2 gibi düşük oranlarda gerçekleşmiştir. 2009 yılındaki daralmadan sonra 2015 ve 2016 yılında tekrardan ihracat hacminde azalış yaşanmış ve 2014'e göre bu yıllardaki düşüş yüzde 10'u bulmuştur. 2017 yılında ihracat rakamlarında tekrardan toparlanma yaşanmış ve 2018 yılında ihracat hacmindeki yıllık artış tekrardan yüzde 10'un üzerine çıkmıştır. Kriz öncesi 7 yıllık dönemde ortalama ihracat hacminde 27,2'lik bir artış söz konusuysen kriz sonrası 9 yılda ortalama ihracat hacminde sadece 8,9'luk bir artış gerçekleşerek iki dönem arasında ihracat hacminde büyümede yüzde 20'ye yakın bir fark meydana gelmiştir. İthalat hacmi de ihracat rakamlarına benzer hareketler göstermiş ve ihracatta azalış meydana geldiği yıllarda ithalatta azalış yaşamıştır. Kriz dönemi öncesi ithalat hacmi yıllık ortalama 24 yükseliş göstererek ihracat hacim yükselişinin gerisinde kalsa da krizden sonraki dönemde durum tam tersine dönmüş ve ithalat yıllık ortalama yüzde 9,7 artarak yıllık ortalama ihracat yükselişinin önüne geçmiştir. Tablo 15 incelendiğinde DTÖ üyeliği sonrası Çin'in hiçbir zaman dış ticaret açığı vermediği, her dönem dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. Çin'de işgücü maliyetlerinin düşük olması dünya ticaretinde rekabet gücünün artmasını sağlamış ve Çin bu rekabet gücünü koruyabilmek için düşük katma değerli ve maliyetli emek yoğun ürünlerin üretimine ve ihracatına önem vermiştir (Atlı ve Ünay, 2014: 12). 2018 verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti dünyanın en büyük birinci ihracatçısı konumunda yer alırken en büyük ikinci ithalatçısı konumundadır (TradeMap, 2019).

**Tablo 14: Çin'in İhracat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon)**

Fasıllara Göre Sınıflandırma	2014	2015	2016	2017	2018
Elektrikli Makine ve Cihazlar	570,924	594,325	553,168	598,325	664,425
Makine ve Teçhizat	400,834	364,276	343,770	383,243	429,953
Mobilya, parça ve aksesuarları	93,374	98,530	87,509	88,973	96,416
Plastikler ve Mamulleri	66,789	65,682	62,349	70,000	80,135
Motorlu Kara Taşıtı ve Römorklar	64,192	62,600	60,145	67,263	75,094
Örme Giyim Eşyası ve Aksesuarı	91,991	83,786	74,413	71,823	73,525
Örülmemiş Giyim Eşyası ve Aksesuarı	81,445	78,439	72,064	73,408	71,448
Optik, Fotografik, Sinematografik, Ölçme, Kontrol, Hassas, Tıbbi veya Cerrahi Alet ve Cihazlar	74,001	73,676	67,487	70,615	71,444
Demir ve Çelikten Eşya	60,637	60,522	51,891	56,727	65,558
Organik Kimyasallar	45,442	42,666	42,164	49,736	59,795

Kaynak: TradeMap, 2019.

Son 5 yılın ağırlıklı ortalamasına göre Çin ihracat kalemleri arasında en önemli yeri elektrikli makine ve cihazlar ile makine ve teçhizat tutmaktadır. 2018 verilerine göre bu iki kalem ihracat içerisinde yüzde 43,9 paya sahip olmakla birlikte 2014 yılına göre yüzde 2,5’lik bir artış söz konusudur. Tablo 13’te yer alan bilgilere göre 2014-2018 arası en çok artışı gösteren ürün kalemi 45 milyar dolardan 59 milyar dolara çıkarak yüzde 31,6’lık yükseliş kaydeden organik kimyasallardır. Yine aynı dönemde yüzde 20’lik düşüş yaşanan örme giyim eşyası ve aksesuarı 91 milyar dolardan 73 milyar dolar seviyelerine gerileyerek en çok azalış gösteren fasıl olmuştur.

**Tablo 15: Çin'in İthalat Fasıllarına Göre İlk 10 Sektör (ABD Doları-Milyon)**

Fasıllara Göre Sınıflandırma	2014	2015	2016	2017	2018
Elektrikli Makine ve Cihazlar	424,319	428,694	412,879	457,922	521,542
Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler	316,787	198,600	176,535	249,624	347,782
Makine ve Teçhizat	179,377	157,042	147,659	169,532	202,317
Metal Cevherleri	134,660	93,720	94,479	126,477	135,914
Optik, Fotografik, Sinematografik, Ölçme, Kontrol, Hassas, Tıbbi veya Cerrahi Alet ve Cihazlar	105,806	99,636	92,688	97,468	102,526
Motorlu Kara Taşıtı ve Römorklar	89,509	69,628	71,506	79,245	81,492
Plastikler ve Mamulleri	75,190	65,550	61,048	68,929	74,867
Organik Kimyasallar	60,312	47,757	43,905	55,837	67,391
Kıymetli veya Yarı Kıymetli Taşlar, Kıymetli Metaller ve bunlardan mamul eşya	41,893	96,592	79,327	65,288	61,958
Bakır ve Bakırdan Eşya	47,278	38,146	33,258	41,284	47,646

Kaynak: TradeMap, 2019.

Çin'in ithalat fasıllarında yer alan en önemli üç ürün kalemi arasında elektrikli makine ve cihazlar, mineral yakıtlar ve yağlar ile makine ve teçhizat yer almaktadır. 2018 verilerine göre bu üç kalem Çin ithalatının yarısını oluşturmaktadır. 2014 yılına göre 2018 yılında ithalat hacmi 41 milyar dolardan 61 milyar dolara çıkarak yüzde 47,9 ile en çok artış gösteren fasıl kıymetli ve yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller ve bunlardan mamul eşya olmuştur. En çok azalışın olduğu fasıl ise ithalat hacmi 89 milyar dolardan 81 milyar dolar düşerek yüzde 8,9 azalış gösteren motorlu kara taşıtı ve römorklardır.

### 4.3. TÜRKİYE-ÇİN DIŞ TİCARETİNİN İNCELENMESİ

Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyetini resmen tanıdığı 1971 yılından sonra ekonomi alanında ilk adım 1974 yılında iki ülke arasında ticaret ilişkilerinin geliştirilmesi adına "Ticari İşbirliği Anlaşması" imzalanmasıyla atılmıştır. Her ne kadar 1974 yılında iki ülke arasında ticaret anlaşması imzalanmış olsa da 1990'lı yıllara kadar ekonomik ilişkiler sürdürülebilir bir ivme kazanmamıştır (Atlı ve Ünay, 2014: 14). 1980'li yılların sonuna doğru Türkiye ve Çin dış ticarete uyguladıkları politikaları değiştirmiş ve iki ülkede de ekonomi alanında liberal politikaların uygulanmaya başladığı görülmüştür. Değişen dış ticaret politikaları neticesinde iki ülke arasındaki ticari ilişkiler canlanarak 1990'lı yıllardan itibaren hızla gelişim göstermiştir (Şimşek, 2006: 12). İkili ticari ilişkilerin bu yıllarda gelişim göstermesine rağmen bu gelişimin Türkiye aleyhine dış ticaret açığını arttırması Çin'in Türkiye için fırsat mı yoksa tehdit mi oluşturduğu konusunda herhangi bir politik karara varılamaması Çin ile ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmasını engellemiştir (Atlı ve Ünay, 2014: 15). 2002 yılından sonra Çin'e karşı Türkiye siyasi ve iş çevresinin tutumu değişerek uzun vadede daha gerçekçi hedeflerin olduğu bir tutum sergilenmeye başlanmıştır.

**Tablo 16: 2000-2013 Yılları Arasındaki Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri (ABD Doları-Bin)**

Yıl	İhracat	İthalat	Denge	Hacim
2000	96,010	1,344,731	-1,248,721	1,440,741
2001	199,273	925,620	-726,347	1,124,893
2002	268,229	1,368,217	-1,099,918	1,636,446
2003	504,626	2,610,298	-2,105,672	3,114,924
2004	391,585	4,476,077	-4,084,492	4,867,662
2005	549,764	6,885,400	-6,335,636	7,435,164
2006	693,038	9,669,110	-8,976,072	10,362,148
2007	1,039,523	13,234,092	-12,194,569	14,273,615
2008	1,437,204	15,658,210	-14,221,006	17,095,414
2009	1,600,296	12,676,573	-11,076,277	14,276,869
2010	2,269,175	17,180,806	-14,911,631	19,449,981
2011	2,466,316	21,693,336	-19,227,020	24,159,652
2012	2,833,255	21,295,242	-18,461,987	24,128,497
2013	3,600,865	24,685,885	-21,085,020	28,286,750

Kaynak: TÜİK, 2020.

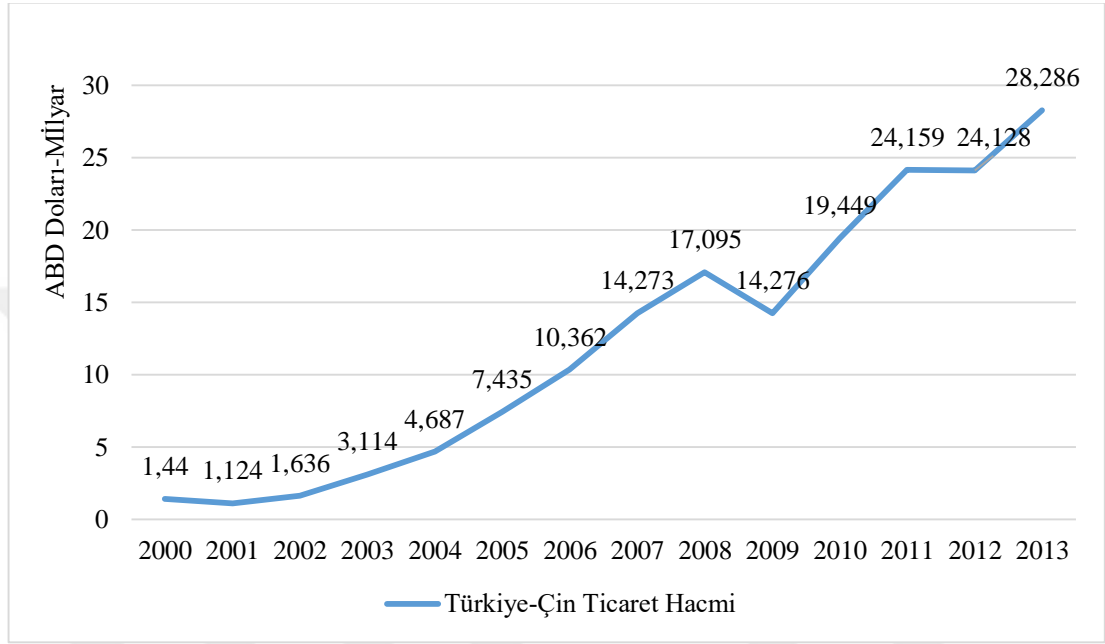
Çin'in 2001 yılında DTÖ'ye üye olması dünya pazarlarında rahatça yer alabilmesini sağlamıştır. Bunun sonuçlarının Türkiye'de görülmesi de çok uzun zaman almamış ve 2001 yılından sonra Türkiye'nin Çin'den ithalatı sürekli artış yönünde ivme kazanmıştır. Gelişen ikili ekonomik ilişkiler neticesinde Türkiye'den Çin'e gerçekleşen ihracatta 2002 yılından sonra artış görülsede ihracat hacminin artış yönünde süreklilik kazanması 2005 yılından sonra gerçekleşmiştir. Her ne kadar Türkiye'nin Çin'e gerçekleştirdiği ihracat rakamlarında artış görülsede Çin'in ithalat rakamları dikkate alındığında Türkiye'nin sahip olduğu payın çok düşük olduğu görülmektedir.

2000 yılında Türkiye'nin Çin'e ihracatı sadece 96 milyon dolar iken bu rakam 2013 yılında 3,6 milyar dolar seviyelerine ulaşarak 40 kata yakın artış gösterdiği görülmektedir. Krizin etkilediği 2009 yılında Türkiye'nin dünyaya ihracatı azalmışken Çin'e yapılan ihracat artışa devam ederek bir önceki yıla göre yüzde 11 oranında büyüme göstermesi dikkat çeken bir sonuçtur.

İthalat rakamları incelendiğinde 2001 yılından 2013 yılına kadar dalgalı bir seyir izlese de 1 milyar dolardan 24 milyar dolara yükselen ve 18 kat artış gösteren bir ithalat hacminden bahsedilebilir. İhracat hacmi artış oranına göre ithalat hacmi artış

oranı geride gibi gözükse de yıllar itibariyle ticaret hacim dengesinin Türkiye'nin aleyhine geliştiği tablo 16'daki verilerden çıkarılabilir. Çin'in kriz döneminin etkilerini kısa sürede atlatmasıyla beraber 2009 yılında yaşanan ithalat düşüşleri tekrardan artmaya başlamış ve 2011 yılında 20 milyar dolar seviyelerine çıkmıştır.

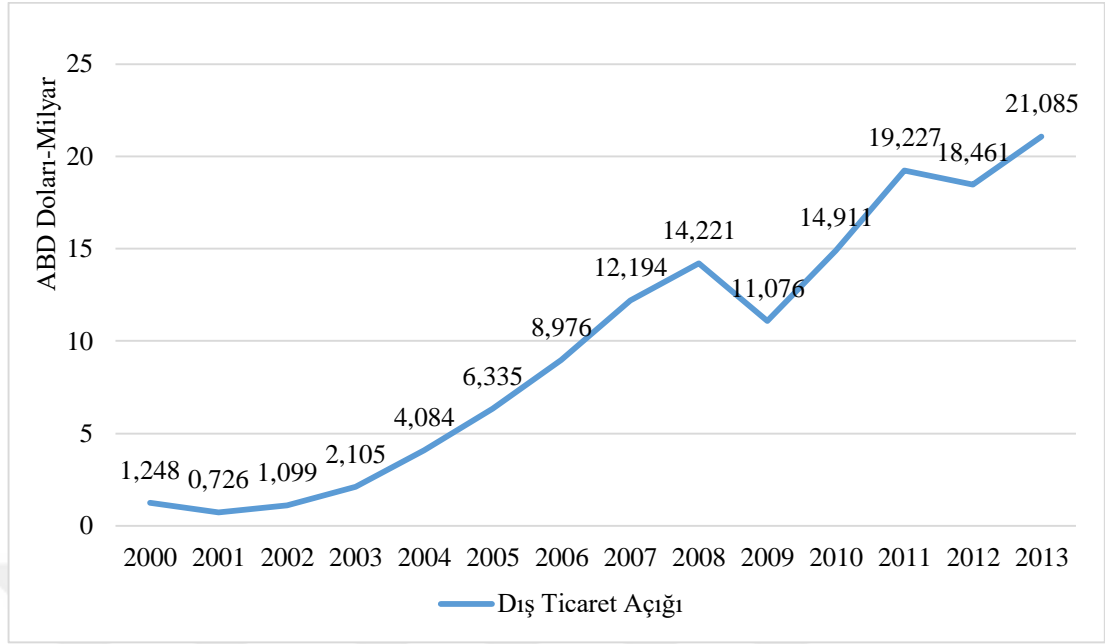
**Grafik 8: Türkiye-Çin Ticaret Hacmi (2000-2013)**



Kaynak: TÜİK, 2020.

Çin'in DTÖ'ye üye olduğu 2001 yılından sonra iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi 2009 ve 2012 yılları hariç sürekli yükselmiştir. 2001 yılında 1 milyar dolaylarında olan dış ticaret hacmi 25 kat gibi büyüme göstererek 2013 yılında 28 milyar dolar seviyelerini aştığı grafik 8'deki verilerde gözükmektedir.

**Grafik 9: Yıllar İtibariyle Türkiye-Çin Ticaretinde Dış Ticaret Açığı (2000-2013)**



Kaynak: TÜİK, 2020.

Dış ticaret açığı grafiği incelendiğinde Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaret hacim grafiği ile benzer hareketleri gösterdiği görülmektedir. 2001 yılında Türkiye aleyhine 1 milyar doların altında olan dış ticaret açığı hızlı bir ivme kazanarak 2013 yılında 20 milyar doların üzerine çıkmıştır.

Türkiye ile Çin arasındaki dış ticarete Türkiye aleyhine artan bir dış ticaret açığının söz konusu olması Türkiye-Çin ikili ekonomik ilişkilerde öncelikli mesele ve sorun haline gelmiştir. Türk hükümeti bu sorunu kısa vadede çözülemeyeceğinin farkında ve bu sorunun daha kolay çözüme kavuşturulması için Türkiye'nin “ Bir Kuşak Bir Yol” projesini fayda sağlama noktasında doğru kullanması gerekir (Yong ve Yang, 2015: 73).

Türkiye aleyhine gelişen dış ticaret açığından varılan sonuç Çin'in bu ticari ilişkiden daha fazla fayda sağladığıdır. 2000'li yılların başından itibaren Türkiye aleyhine gelişim gösteren dış ticaretten karşılıklı sağlanan faydanın eşitlenmesi konusu ikili ticari ilişkilerde her zaman gündemde kalması gereken bir meseledir. İki ülke arasındaki dış ticaretin dengeye kavuşturulması Çin'in 2013 yılında sunumunu gerçekleştirdiği “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde yer alan kazan-kazan stratejisine katkı sağlayacağı ön görülebilir (İstikbal, 2019).



**Tablo 17: 2014-2019 Yılları Arasındaki Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri (ABD Doları-Bin)**

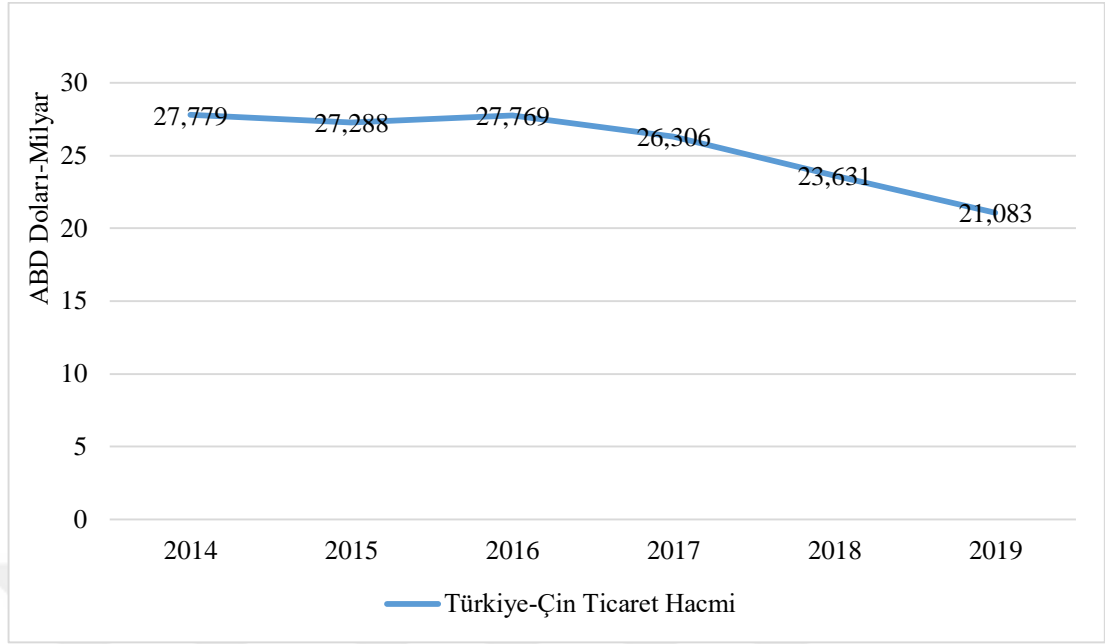
Yıl	İhracat	İthalat	Denge	Hacim
2014	2,861,052	24,918,224	-22,057,172	27,779,276
2015	2,414,790	24,873,457	-22,458,667	27,288,247
2016	2,328,044	25,441,433	-23,113,389	27,769,477
2017	2,936,262	23,370,620	-20,434,358	26,306,882
2018	2,912,538	20,719,046	-17,806,508	23,631,584
2019	2,587,131	18,496,545	-15,909,414	21,083,676

Kaynak: TÜİK, 2020.

2014 yılından sonra ihracat ve ithalat rakamlarının dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. İhracat rakamlarında 2014 yılına göre azalış görülse de Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacminde Türkiye'nin ihracat payı yüzde 10'dan yüzde 12'ye yükselerek artış göstermiştir. Türkiye'nin Çin'den ithalatı 2014 yılında yaklaşık 25 milyar dolar iken bu rakam 2019 yılında yüzde 25 azalarak 15 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir.

İki trilyon doları aşan ithalat hacmi ile büyük bir ticaret potansiyelinin olduğu Çin Halk Cumhuriyeti'ne yönelik ihracat hacimlerinde istenen seviyelere ulaşamamasının nedenleri arasında Çin pazarının kendine has bir yapıya sahip olması ve ülke içindeki tüketim eğilimlerinin farklılığı olarak gösterilebilir. Diğer önemli nedenler ise Çin'in Güneydoğu Asya ve Pasifik bölgesindeki ticaret ağının güçlü ve geniş olması, Türkiye ile Çin arasındaki ticaret anlaşmalarının azlığı, özel ticaret anlaşmalarının yapılmamış olması ve Türk ihracat firmalarının bu bölge ile yeterli çalışmaları yapmaması gibi faktörler şeklinde ele alınabilir (Ateş, 2012: 9).

**Grafik 10: Türkiye-Çin Ticaret Hacmi (2014-2019)**

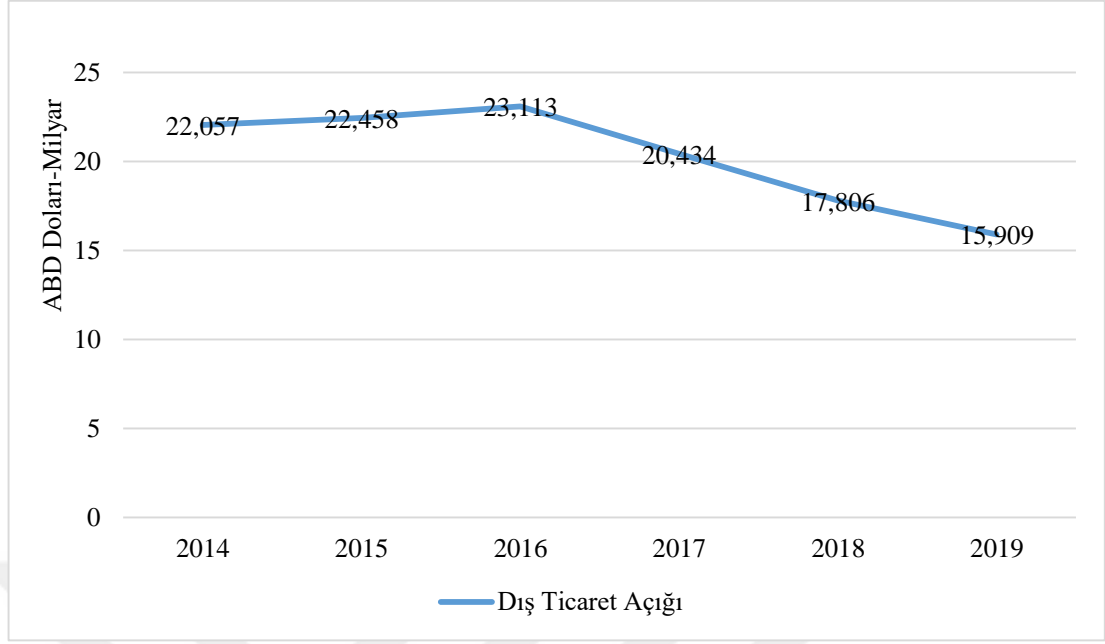


Kaynak: TÜİK, 2020.

2014-2019 Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacmi incelendiğinde yüzde 25 oranında bir daralma olduğu sonucuna varabiliriz. 2014 ile 2016 yılları arasında dalgalı bir seyir izleyen iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi 2016 yılından sonra düşüş yönünde bir ivme kazanarak 27 milyar dolardan 21 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir. Son yıllarda gerçekleşen bu durum iki ülke arasındaki mal ticaretinin yerleşmesine bağlanmaktadır (Yong, H.Yang ve L.Yang, 2015: 73). Dış İlişkiler Ekonomik Kurulu (DEİK)'in düzenlediği organizasyonda konuşan Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosu Cui Wei Türkiye ile Çin arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler kapsamında şu sözleri dile getirmiştir:

*Türkiye ile Çin, Kuşak ve Yol projesinde 5 yıldır birlikte ilerliyor. Kuşak ve Yol Projesi ile son 5 yıldaki toplam ticaret hacmimiz 100 milyar doları aştı. Çin'den Türkiye'ye gelen yatırım oranı ise yüzde 120 oranında arttı. Bugün 1.000'den fazla Çinli şirketimiz Türkiye'de faaliyet gösteriyor. 2018 yılında Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısı yüzde 60 artarak 400 bin kişiye ulaştı. Bank of China ve ICBC Türkiye gibi çok önemli bankacılık ve finans kuruluşlarımız da Türkiye'de faaliyet gösteriyor. Bu gelişmelerin yanı sıra Kuşak ve Yol Projesi de ülkelerimiz arasındaki ticari ilişkilerin en üst seviyeye yükselmesini sağlayacak. Bugünkü semineri de ticaret ve yatırım alanlarında yeni bir başlangıç olarak değerlendiriyorum. Son 5 yıldaki başarılı dönemin, daha da ivmelenerek devam edeceğine inanıyorum (DEİK, 2019).*

**Grafik 11: Yıllar İtibariyle Türkiye-Çin Ticaretinde Dış Ticaret Açığı (2014-2019)**



Kaynak: TÜİK, 2020.

Türkiye aleyhine olan dış ticaret açığının 2013 yılında 20 milyar dolara ulaşmasından itibaren 2017 yılına kadar bu seviyelerin üzerinde seyir izleyen dış ticaret açığı 2018 ve 2019 yıllarında düşüş göstermiştir. 2014 yılında 22 milyar dolar olan dış ticaret açığı 2019 yılında yüzde 28 oranında azalarak 15 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir.

Uluslararası iktisat teorisine göre doğrudan yatırımlar uluslararası ticareti tamamlar niteliktedir. Türkiye'deki mevcut yapı ve tasarruf oranlarının düşük olması iki ülke arasındaki ticarete dengesizliklere yol açarak ticaret açığının Türkiye aleyhine ciddi boyutlara ulaşmasına neden olmaktadır. Bu dış ticaret açığının sadece ticaret yoluyla önlenmesi zor görünmekle beraber ticaret açığının azaltılması için iki ülke arasındaki ihracat sektöründe karşılıklı yatırımların gerçekleştirilmesi büyük önem kazanmıştır (Yong, H.Yang, ve L.Yang, 2015: 82). Türkiye-Çin İşbirliği Forumunda bu konuda görüşlerini dile getiren Çin devlet başkanı, Çinli firmaların Türkiye'deki yatırımlarını arttırması için gerekli teşviklerin ve desteklerin genişletileceğine vurgu yapmıştır (DEİK, 2015).

Dış İşleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu'nun meclisteki bütçe görüşmeleri için hazırladığı raporda Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacminin dengelenmesi, ikili ticarete Türkiye aleyhine olan dış ticaret açığının kapatılması, Çin'e gerçekleştirilen ihracat kalemlerinin çeşitlendirilerek arttırılması, Çin'den uygun şartlarda finansman

sağlanması, Çin tarafından ülkemize yapılacak yatırımların arttırılması için çalışmaların büyük bir titizlikle sürdürüldüğü şeklinde bir değerlendirme yapılmıştır (Çavuşoğlu, 2019: 103). Çin'deki yatırımları Türkiye'ye çekmek için yapılan bu çalışmaların olumlu etkileri görülmeye başlanmıştır. Öyleki 2013 yılında Türkiye'deki Çinli şirket sayısı 540 iken bu rakam 2018 yılında 1000'e ulaşmıştır (Atlı ve Ünay, 2014: 25; DEİK, 2019).

Çin'den ülkemize yapılacak olan yatırımları arttırma girişimlerinin yanı sıra ikili ticarete Çin'e yapacağımız ihracatında arttırılması için çalışmalar yapılmalıdır. Bu açıdan tablo 6 ve tablo 15'de yer alan veriler, trademap verileri ve DEİK raporları incelenerek ortaya çıkan sonuca göre Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli yüksek olan fasıl gruplarına ve ürün kalemlerine ulaşmamız mümkündür. Yapılan değerlendirmeler neticesinde Türkiye'nin ihracat, Çin'in ise ithalat potansiyelinde yüksek olan ürün gruplarının karşılaştırılmasıyla Türkiye'den Çin'e yapılacak ihracatta potansiyeli yüksek olan farklı sektör ürünleri yer aldığını söylemek mümkündür. Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarında (GTİP) iki hanede yer alan ürün grupları dikkate alınarak bu sektörler arasında makine-teçhizat, motorlu kara taşıtları, doğal kaynaklar, tekstil, gıda, endüstri ürünleri ile organik kimyasalları sayabiliriz (TradeMap, 2019). Bu bağlamda Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihracat hacminin dolayısıyla toplam ticaret hacminin arttırılması için ihracat potansiyeli taşıyan ürünlerin Çin pazarlarında daha fazla yer edinebilmesi adına çalışmalar yürütülmelidir.

**Tablo 18: 2014-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Çin'e İhracatındaki İlk 10 Fasl (ABD Doları-Bin)**

Fasillara Göre Sınıflandırma	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tuz; Kükürt; Toprak ve Taş; sıvama malzemeleri, kireç ve çimento	951,606	840,455	840,279	1,078,360	922,137	790,109
Metal Cevherleri, Cüruf ve Kül	841,871	549,868	485,441	595,253	553,435	529,590
İnorganik Kimyasallar	267,261	227,398	159,092	227,982	316,678	213,626
Makine, Teçhizat ve Mamulleri	116,817	123,870	129,291	176,852	197,941	158,994
Sebzeler, Meyveler ve Mamulleri	13,635	20,478	27,299	50,170	52,193	98,463
Demir veya Çelikten Eşya	41,136	36,167	42,519	62,920	59,904	65,135
Optik, Fotografik, Sinematografik, Ölçme, Kontrol, Hassas, Tıbbi veya Cerrahi Alet ve Cihazlar	30,611	35,378	46,093	54,609	56,483	59,515
Plastikler ve Mamulleri	24,879	23,986	25,230	28,547	30,469	57,952
Tabaklama veya boyama ekstreleri; tanenler ve türevleri; boyalar, pigmentler ve diğer renklendirici maddeler; boyalar ve vernikler; macun ve diğer mastikler; mürekkepler	34,004	36,820	35,924	38,852	40,775	42,126
Yenilebilir Meyve ve Fındık; Narenciye veya Kavun Kabuğu	10,211	31,980	20,483	27,318	21,521	41,739

Kaynak: TradeMap, 2019.

Türkiye'nin Çin'e ihracat kalemlerini incelediğimiz zaman 2019 ihracat rakamlarına göre en çok paya sahip ürün kalemleri tuz, kükürt, kireç ve çimento, metal cevherleri, cüruf ve kül ile inorganik kimyasallar yer almaktadır. Bu üç faslın ihracat hacmi içerisindeki payı yüzde 59'dur. Tablo 18'de yer alan ilk 10 faslın Çin'e gerçekleştirilen toplam ihracat içerisindeki payının yüzde 80 olması ülkemizden Çin'e yapılan ihracat çeşitlendirmesinin çok fazla olmadığı çıkarımının yapılmasını sağlamaktadır. En çok ihraç edilen diğer mal grupları da dikkate alındığında mamul malların fazla olması Çin'e ihracatımızda daha çok ham madde ve yarı işlenmiş mal gruplarının yer aldığı söylenebilir. Genel olarak Çin'e ihracatımızı oluşturan ürün

gruplarının ileri teknoloji ve sanayi gerektirmeyen ham madde ya da yarı mamuller olması ihracat hacminin neden ithalat hacmi kadar artmadığını göstermektedir.

**Tablo 19: 2014-2019 Yılları Arasında Türkiye'nin Çin'den İthalatındaki İlk 10 Fasıl (ABD Doları-Milyon)**

Fasıllara Göre Sınıflandırma	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Elektrikli Makine ve Cihazlar	6,483	6,952	8,588	6,891	5,588	5,229
Makine ve Teçhizat	5,248	5,235	5,722	5,062	4,611	3,887
Organik Kimyasallar	718	740	741	944	1,081	982
İnsan Yapımı Filamentler; suni tekstil malzemelerinden şeritler ve benzerleri	578	534	635	703	643	793
Plastikler ve Mamulleri	993	889	830	927	895	784
Optik, Fotografik, Sinematografik, Ölçme, Kontrol, Hassas, Tıbbi veya Cerrahi Alet ve Cihazlar	625	584	597	723	585	576
Motorlu Kara Taşıtı ve Römorklar	603	665	620	653	531	439
Demir ve Çelik	648	1,317	885	652	710	429
Demir veya Çelikten Eşya	694	803	703	583	441	373
Tabaklama veya boyama ekstraları; tanenler ve türevleri; boyalar, pigmentler ve diğer renklendirici maddeler; boyalar ve vernikler; macun ve diğer mastikler; mürekkepler	284	226	206	274	312	311

Kaynak: TradeMap, 2019.

Türkiye'nin Çin'den ithalat fasılları arasında yer alan kalemleri incelediğimiz zaman toplam ithalat hacminin yüzde 49'unu oluşturan elektrikli makine ve cihazlar ile makine ve teçhizat dikkat çekmektedir. Tablo 19'da yer alan fasıllar incelendiğinde Türkiye'nin Çin'den daha çok teknoloji ya da sermaye yoğun olarak tanımlanan imalat sanayisine dayanan ürün kalemlerinin ithal edildiği yorumu yapılabilmektedir. Bu durumda katma değeri yüksek olan ürünlerin ithal edildiğini gösterdiğinden ithalat hacminin bu kadar yüksek seviyelerde olmasını açıklamaya yardımcı olmaktadır.

## SONUÇ

Tarihi İpek Yolu yüzyıllar boyunca kıtalar ve medeniyetler arasında ticari ve ekonomik ilişkilerin kurulmasını ve gelişmesini sağlayan önemli bir ticaret yolu olmuştur. 21. Yüzyılda dünyada küresel rekabetin artmasıyla beraber zaman kavramı daha da önem kazanmıştır. Günümüz ticaret hacminin büyük bir kısmı Asya bölgesinde gerçekleşirken bu devasa üretimin diğer bölgelere kısa sürede ulaştırılabilmesi için var olan kara ve deniz yollarına alternatif güzergah arayışları gündeme gelmiştir. Bu arayışlar çerçevesinde Çin 2013 yılında Tarihi İpek Yolu güzergahlarını da içine alan Bir Kuşak Bir Yol projesini açıklayarak uluslararası ticarete yeni bir boyut kazandırmıştır.

Bu proje Türkiye'nin uzak kaldığı ve çok etkin olmadığı Asya pazarında yer alabilmesi adına önemli bir fırsattır. Siyasi ve ticari ilişkilerin istenen boyutlara ulaşmadığı Çin Halk Cumhuriyeti ile var olan ilişkileri daha ileriye taşıma yönünde bu projeye Türkiye'nin büyük önem vermesi ve her zaman projenin en büyük destekçileri arasında yer alması gerektiği önemli bir çalışmadır. Çin'deki pazar payını ve ikili ticaret hacmini lehine arttırmak isteyen Türkiye için bu proje ideal bir çözüm niteliğindedir.

Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaretin artış yönünde ivme kazanması 1990'lı yılların sonunu bulmuştur. 2000'li yılların başından sonra sürekli bir artış eğilimine giren ticaret hacminde Türkiye adına en büyük sorun ihracatın ithalat karşısında yetersiz kalarak yüksek rakamlarda dış ticaret açığının oluşmasına neden olmuştur. 2001 yılından sonra Çin'e yaptığımız ihracat rakamlarında artış yaşansa da dış ticaret açığı her geçen sene daha da artmıştır. Son yıllarda ikili ticaret hacminde az da olsa bir dengelenme görünmekle beraber bu rakamlar henüz Türkiye'nin istediği seviyelere gelmemiştir. İkili ticarete Türkiye aleyhine gelişen dış ticaret açığının daha makul seviyelere çekilmesi için ülkemizin ihracatta katma değeri yüksek olan sektörlerle yönelmesi gerekir. Projede yer alan kazan-kazan stratejisi kapsamında ikili ticarete karşılıklı faydanın eşit noktalara taşınması ulaşılmaması istenen hedefler arasındadır. Son dönemde dış ticaret açığını kapamak için ihracatın yeterli olmayacağı ve Çin'den ülkemize yapılan yatırımların arttırılmasını sağlamak önem kazanmıştır. 2013 yılında açıklanan proje ile ülkemizde gerçekleşecek alt yapı çalışmalarının ve yatırım alanlarının artması sonucu Çin'le yapılan iş birliği artmış ve Çinli yatırımcıların sayısında artış görülmüştür.

2 trilyon dolar gibi devasa bir ithalat hacmine sahip Çin'e toplam ihracat hacmimiz içerisindeki payın yüzde 1,5 gibi düşük oranlarda kalmasının önemli nedenlerinden biri bu ülke ile serbest ticaret anlaşmamızın olmamasıdır. Diplomatik olarak Çin ile yapılacak ikili görüşmeler neticesinde bu alanda yürütülecek girişimlerle beraber ikili anlaşmalar yapılması ülke olarak bu pazarda payımızı arttırmamızı daha kolay hale getirecektir.

2013 yılından sonra Çin'e yapılan ihracat hacmi ortalama 2,5 milyar doların üzerinde seyretse de Çin'den yapılan ithalatın gerileyerek 20 milyar doların altına düştüğü ve projenin açıklanıp hayata geçirilmeye başlanmasından sonra ticaret hacminde artış beklenirken aksine düşüş meydana gelmiştir. Bu gelişmeler ışığında Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Türkiye-Çin ekonomik ilişkilerinde yeni adımlar atılmış ve Çin'den Türkiye'ye yapılan yatırımlarda artış meydana gelmiştir. Lakin 2013 yılından sonraki ticaret hacmi incelendiğinde bu projenin kısa vadede ikili ticari ilişkilerde çok büyük bir katkının olmadığı sonucuna varılmıştır.

Bir Kuşak Bir Yol projesi bağlamında yeniden canlandırılmaya çalışılan Tarihi İpek Yolu çerçevesinde Çin ile dış ticaret hacminin ve bölgenin sahip olduğu ekonomik potansiyelden alınan payın artırılması için bu bağlamda uygulanacak stratejilerin ve politikaların ikili ticarete sağlayacağı faydanın etkilerinin uzun vadede dönüşler sağlayacağı hususu dikkate alınmalıdır.



## KAYNAKÇA

Akbaş, Y. E. ve Şentürk, M. (2013). Türkiye'nin İhracat ve İthalat Bağımlılığı: Seçilmiş Ülke Örnekleri Üzerine Ampirik Bir Uygulama. *Ege Akademik Bakış Dergisi*. 13(2): 195-208.

Akdağ, Z. (2019a). Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi. *Hafıza Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*. 1(1): 40-57.

Akdağ, Z. (2019b). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. *Birey ve Toplum Dergisi*. 9(17), 65-95.

Akıncı, B. A. (19 Temmuz 2015). Türkiye-Çin İlişkilerinde Uygur (Doğu Türkistan) Sorunu. <http://politikaakademisi.org/2015/07/19/turk-cin-iliskilerinde-uygur-dogu-turkistan-sorunu/>, (20.11.2019).

Akkaya, M. İ. (3 Ekim 2018). Jeopolitik Üzerine: Jeostrateji-Jeokültür-Jeoekonomi. <https://www.ilimvemedeniyyet.com/jeopolitik-uzerine-jeostrateji-jeokultur-jeoekonomi.html>, (22.09.2019).

Akkaymak, M. (2009). *Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Akpınar, L. (2017). *Türkiye'nin Dış Ticaretine Küreselleşmenin Etkisi*. Ankara: T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Aktükün, İ. (2004). Soğuk Savaştan Küresel Tiranlığa. *ABD Dış Politikasında Yeni Yönelimler ve Dünya* (s. 251-270). Editör Ateş Toktamış. Ankara: Ümit Yayıncılık.

Artuç, M. (2007). *Soğuk Savaş Dönemi Sonrası Türkiye-Çin İlişkilerinde Yeni Açılımlar*. Kocaeli: Gebze Yüksek Teknoloji Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Strateji Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Atasoy, F. (2012). Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı: “İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi”. *Türk Ocakları Genel Merkezi "Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu"*.

[https://www.academia.edu/2965897/Do%C4%9Fa\\_K%C3%BClt%C3%BCr\\_ve\\_Tarih\\_Turizminin\\_Birli%C4%9Fe\\_Katk%C4%B1s%C4%B1\\_%C4%B0pek\\_Yolu\\_%C3%9Czerinde\\_T%C3%BCrkli%C3%BC%C4%9F%C3%BCn\\_Kendisini\\_Ke%C5%9Ffi\\_](https://www.academia.edu/2965897/Do%C4%9Fa_K%C3%BClt%C3%BCr_ve_Tarih_Turizminin_Birli%C4%9Fe_Katk%C4%B1s%C4%B1_%C4%B0pek_Yolu_%C3%9Czerinde_T%C3%BCrkli%C3%BC%C4%9F%C3%BCn_Kendisini_Ke%C5%9Ffi_), (06.08.2019).

Ateş, Ş. (1 Aralık 2012). *Çin Ülke Raporu*. [https://www.academia.edu/3814265/%C3%87%C4%B0N\\_%C3%9CLKE\\_RAPARU](https://www.academia.edu/3814265/%C3%87%C4%B0N_%C3%9CLKE_RAPARU), (25.12.2019).

Atlı, A. ve Ünay, S. (2014). *Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*. İstanbul: SETA Yayınları.

Aydın, F. (2018). *Kuşak ve Yol Projesinin Ekonomi Politikası ve Türkistan*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı, Uluslararası İşletmecilik Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Aydın, H. (2019). *Küresel Ekonomide Modern İpek Yolu Projesinin Doğuşu, Avrupa-Asya (Avrasya) Taşıma Koridorları*. Ağrı: Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdüleri Dergisi*. (45): 63-86.

Balakhadze, G. (10 October 2016). *Baku-Tbilisi-Kars Railway Map*. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baku-Tbilisi-Kars\\_Railway\\_Map.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baku-Tbilisi-Kars_Railway_Map.svg), (18.10.2019).

Bayındırlık Bakanlığı. (1983). *Bayındırlıkta 60. Yıl*. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınevi.

Bin, S., and Fang, W. (2019). Review of China's Foreign Trade in the Past 70 Years and Its Prospects. *Finance and Trade Economics*. 40(10): 34-49.

Brown, R. (2016). Where Will The New Silk Road Lead? The Effects Of Chinese Investment and Migration in Xinjiang and Central Asia. *Columbia University Journal of Politics And Society*. (5): 69-91.

Buğday, M. (2015). *Türkiye'nin Dış Ticaretinin Analizi ve Orta Doğu Ülkeleriyle Ticaretimiz*. İstanbul: T.C. Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Yönetimi Anabilim Dalı İşletme Yönetimi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi:Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*. 1(1): 35-52.

Çavuşoğlu, M. (18 Kasım 2019). *2020 Yılına Girerken Girişimci ve İnsani Dış Politikamız*. [http://www.mfa.gov.tr/site\\_media/html/2020-yilina-girerken-girisimci-ve-insani-dis-politikamiz.pdf](http://www.mfa.gov.tr/site_media/html/2020-yilina-girerken-girisimci-ve-insani-dis-politikamiz.pdf), (26.12.2019).

Çeştepe, H. (2012). Çin'in Dış Ticaretinin Gelişimi, Dünya Ticaret Örgütü'ne Üyelik Öncesi ve Sonrasında Dünya Ticaretine Etkileri. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*. 8(17): 45-61.

Çolakoğlu, S. (2013). Turkey-China Relations: Rising Partnership. *Middle Eastern Analysis*. 5(52): 32-45.

DEİK. (11 Ağustos 2015). *T.C. Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın Çin Halk Cumhuriyeti ve Endonezya Cumhuriyeti'ne Resmi Ziyaretleri Kapsamında İş Forumları*. [https://www.deik.org.tr/uploads/cn\\_end\\_sonuc-raporu\\_2015.pdf](https://www.deik.org.tr/uploads/cn_end_sonuc-raporu_2015.pdf), (26.12.2019).

DEİK. (28 Mart 2019). *Çin 2021'e Kadar Türkiye'deki Yatırımlarını İkiye Katlamayı Hedefliyor*. <https://www.dtik.org.tr/basin-basin-aciklamalari?s=7>, (28.12.2019).

Demirler, M. (2015). *Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*. Tokat: Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 0(34): 195-202.

Dilek, Ş. Özdemir, B. Z. ve İstikbal, D. (2019). *Asya Yüzylında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*. İstanbul: Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı Yayınları.

Doğançay, M. (03.03.2016). *Neoliberal Kuram Bağlamında Turgut Özal ve 24 Ocak Kararları*.

[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/44194647/International-Turgut-Ozal-Symposium-Proceedings\\_29.03.2016.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DUretim\\_Icin\\_Sermaye\\_Ihtiyacina\\_Turgut\\_Oz.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/44194647/International-Turgut-Ozal-Symposium-Proceedings_29.03.2016.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DUretim_Icin_Sermaye_Ihtiyacina_Turgut_Oz.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz), (25.11.2019).

Drysdale, P. and Hardwick, S. (2018). China and the Global Trading System: Then and Now. *China's 40 Years of Reform and Development: 1978-2018* (s. 545-574). Editörs Ross Garnaut, Ligang Song and Cai Fang. China: Australian National University Press.

Durdular, A. (2006). *1970'den Günümüze Karşılaştırmalı Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Eğilmez, M. (11 Nisan 2019). *Türkiye Dünyanın Kaçınıcı Büyük Ekonomisi?* <https://www.mahfiegilmez.com/2019/04/turkiye-dunyann-kacnc-buyuk-ekonomisi.html>, (12.10.2019).

Erkmenoğlu, F. (2002). *Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Devlet veya Hükümet Başkanları Yedinci Doruk Toplantısı*. [http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati\\_eit\\_-devlet-veya-hukümet-baskanlari-yedinci-doruk-toplantisi-\\_istanbul\\_-ekim-2002\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati_eit_-devlet-veya-hukümet-baskanlari-yedinci-doruk-toplantisi-_istanbul_-ekim-2002_.tr.mfa), (25.10.2019).

Germir, H. N. (2017). Çin'in Afrika'daki Yatırım Politikaları. *Afrika Politikası*.(s.401-410). Editörler Hasret Çomak, Caner Sancaktar ve Huriye Yıldırım Çınar. İstanbul: BETA Yayınları.

Ghiasy, R. and Zhou, J. (2017). *The Silk Road Economic Belt Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects*. <https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf>, (17.10.2019).

Göney, S. (1987). *Türkiye Ziraatinin Coğrafi Esasları 1*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları(İkinci Baskı).

Gündal, B. (2015). Çin Ekonomisinin Yapısal Dönüşümü. *Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 3(2): 55-72.

Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Yenilikçi Yaklaşımlar Cilt 1* (s. 209-224). Ankara: Gece Kitaplığı Yayınevi.

Hergüner, A. T. ve Ağar, E. (2010). Türkiye Otoyol Ağı İçin Üstyapı Performans Tahmin Modellerinin Geliştirilmesi. *İTÜ Dergisi*. 9(6): 105-113.

Heyd, W. (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. (Çev. Enver Ziya Karal). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

HKTDC RESEARCH. (17 May 2016). *The Belt and Road Initiative*. <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-RoadInitiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>, (06.10.2019).

Honghui, P. (2016). Prospects for Sino-Turkish Relations, Unlikely Partnership or Uncertain Complex? *China Quarterly of International Strategic Studies*. 2(1): 101-117.

IMF. (4 October 2019). *IMF Annual Report 2019*. <https://www.imf.org/en/publications/areb>, (23.11.2019).

ISDP. (2016). *The Belt And Road Initiative*.  
<https://isdpeu/content/uploads/2016/10/2016-The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>,  
(15.10.2019).

İstikbal, D. (1 Temmuz 2019). *Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri ve Gelecek Seyri*.  
<https://kriterdergi.com/ekonomi/turkiye-cin-ekonomik-iliskileri-ve-gelecek-seyri>,  
(27.12.2019).

Karaca, R. K. (2007). Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu. *Akademik Bakış Dergisi*. 1(1): 219-245.

Karagöl, E. T. (2017). *Modern İpek Yolu Projesi*.  
[https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174\\_Perspektif.pdf](https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf), (23.10.2019).

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2018). *Önemli ve Global Projeler- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı*.  
<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/KaradenizTeskilati.aspx>, (24.10.2019).

Karayolları Genel Müdürlüğü. (1 Ocak 2019). *Önemli ve Global Projeler- Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi (TEM)*.  
<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Tem.aspx>, (24.10.2019).

Kayhan, S. (4 Aralık 2017). *İpek Yolu ve Türk Dünyasının Tarihi-Bugünü*.  
<http://turksam.org/ipek-yolu-ve-turk-dunyasinin-tarihi-bugunu>, (19.08.2019).

Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve İpek Yolu. *Bilgi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*. (61): 173-200.

Kızıltan, A. ve Sandalcılar, A. R. (2011). Türkiye'nin Dış Ticaretinde Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın (ECO) Yeri ve Önemi. *Avrasya Etüdlere Dergisi*. 39(1): 99-122.

Lablache, P. V. (1932). *Marko Polo'nun Seyahati-Avrupa ile Asyanın Münasebeti*. (Çev. Ziya Emiroğlu). İstanbul: Turisme Kütüphanesi.

Lewis, B. (1996). *Ortadoğu-Hristiyanlığın Başlangıcından Günümüze Ortadoğu'nun İki Bin Yıllık Tarihi*. (Çev. Selen Y.Kölay). İstanbul: Arkadaş Yayıncılık.

Lowy Institute. (22 March 2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>, (06.10.2019).

Otomotiv Sanayii Derneği. (31 Ocak 2020). *Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni*. <http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/>, (05.02.2020).

Özcan, E. S. (2016). *Osmanlı-Çin İlişkileri ve Hasan Enver Paşa*. [https://www.academia.edu/6922729/Osman%C4%B1-%C3%87in\\_%C4%B0li%C5%9Fkileri\\_ve\\_Hasan\\_Enver\\_Pa%C5%9Fa](https://www.academia.edu/6922729/Osman%C4%B1-%C3%87in_%C4%B0li%C5%9Fkileri_ve_Hasan_Enver_Pa%C5%9Fa), (12.11.2019).

Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies-International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turki.*, 10(14): 579-596.

Özden, A. ve Ersan, Ö. (2019). *Türkiye'nin Dış Ticaret Performansı*. [https://www.atbank.com.tr/documents/TURKIYE%20DIS%20TICARETI\\_MAYIS%20%202019.PDF](https://www.atbank.com.tr/documents/TURKIYE%20DIS%20TICARETI_MAYIS%20%202019.PDF), (05.12.2019).

Özergin, M. K. (1985). İpek Yolu. *Boğaziçi Aylık Kültür ve Sanat Dergisi*. (39), 7-11.

Roux, J.-P. (2001). *Orta Asya Tarih ve Uygarlık*. (Çev. Lale Arslan Özcan) İstanbul: Kabalcı Yayınevi.

Rzayev, M. ve İsayev, E. (2012). Türk Halklarının Ekonomik-Kültürel İlişkilerinde Tarihi İpek Yolunun Rolü. *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*. 4(14): 21-27.

Sandıklı, A. ve Güllü, İ. (2011). Gelişen Çin Ekonomisi ve Türk Dış Ticaretine Etkileri. *Stratejik Öngörü Araştırmalar Dergisi*. 0(5): 49-62.

Servantie, D. (2016). *TRACECA Projesi: Yeni İpek Yolu*. [https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust\\_id=2049&id=1312](https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=2049&id=1312), (13.10.2019).

Shahbazov, F. (07 December 2017). *Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia's Gateway to Europe*. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html>, (18.10.2019).

Singh, A. I. (15 April 2019). *The International North-South Transport Corridor*. <https://ippreview.com/index.php/Blog/single/id/941.html>, (16.10.2019).

Siyaset Dergisi. (3 Ağustos 2017). *Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü*. <https://siyasetdergisi.com.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu/>, (20.10.2019).

State Council Information Office. (1 December 2011). *China's Foreign Trade*. <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%9A%84%E5%AF%B9%E5%A4%96%E8%B4%B8%E6%98%93>, (06.12.2019).

Şenel, Ş. (2016). "19. Yüzyılda İngiltere'nin Basra Bölgesindeki Faaliyetleri". *Akademik Bakış Dergisi*. 9(18): 187-207.

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

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2019). *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri*. <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.>, (25.11.2019).

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (31 Aralık 2018). *Transit Boru Hatları ve Projeleri*. <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Transit-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>, (16.10.2019).



T.C. Ticaret Bakanlığı-AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü. (14 Ağustos 2013). *Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü*. <https://ab.gtb.gov.tr/uluslararası-orgutler/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu>, (23.10.2019).

Tanır, B. (2009). *Marmara Bölgesi'ndeki Karayolu Yük Taşımacılığına Alternatif Kombine Taşımacılık Sistemlerinin Araştırılması*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Tanyaş, M. (2019). Türkiye'nin Ulaştırma Koridorları. *Argemonia Dergisi*. 0(14): 28-29.

The World Bank. (2019). *World Development Indicators*. <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=SP.POP.TOTL&country=WLD>, (13.10.2019).

TIMETURK. (10 Kasım 2011). *Tarihi İpek Yolu Küresel Ticaretin Yeni Adresi*. <https://www.timeturk.com/tr/2011/11/10/tarihi-ipek-yolu-kuresel-ticaretin-yeni-adresi.html>, (05.09.2019).

Toprak, A. (2008). *Doğu-Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar)*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği. (12 Mart 2019) <http://www.traceca.org.tr/>, (13.10.2019).

TradeMap. (2019). <https://www.trademap.org/Index.aspx>, (02.12.2019).

Tuerdi, R. (2017). *Tarihi İpek Yolu Projesinin Türkiye İle Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacminin Arttırılması Üzerindeki Rolü ve Önemi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı, Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi.

TÜİK. (2020). *Dış Ticaret İstatistikleri*.  
<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, (20.01.2020).

Tutar, F. K. ve Koçer, F. Ş. (2019). China's New Silk Road Project: One Belt-One Road. *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*. 5(17): 618-626.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2012). *Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)*. <http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-kei.tr.mfa>, (24.10.2019).

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı. (16 Nisan 2019). *Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru*. <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararasi-kuzey-guney-tasimacilik-koridoru>, (16.10.2019).

TÜSİAD. (23 Nisan 2015). *Çin İpek Yolu Ekonomik Kemer Projesi Bilgi Notu II*. <https://tusiad.org/tr/tum/item/8407-cin-ipek-yolu-ekonomik-kemer-projesi-bilgi-notu---2>, (25.10.2019).

UNECE. (2018). *About the Trans-European Railway (TER)*. Project. <https://www.unece.org/trans/main/ter/ter.html>, (03.11.2019).

UNECE. (1 January 2019). *Maps*. <https://www.unece.org/trans/main/ter/map.html>, (05.11.2019).

United Nations ESCAP. (8 August 2019). *Asian Highway Route Map*. <https://www.unescap.org/resources/asian-highway-route-map>, (15.10.2019).

UTİKAD. (19 Ekim 2012). *Bir Bakışta: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi*. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10325/bir-bakista:-baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi>, (18.10.2019).

Uyarlar, H. (2016). *Deniz ile Karayı Birbirine İrtibatlama-Liman ve Tren Rayı Altyapı Gelişimini Eş Zamanlı Olarak Sıraya Koyma ve Yatırım Yapma*. <https://docplayer.biz.tr/5632019-Deniz-ile-karayi-birbirine-irtibatlama-liman-ve->

tren-rayi-altyapi-gelisimini-es-zamanli-olarak-siraya-koyma-ve-yatirim-yapma.html, (16.10.2019).

Ünlü, M. (2015). *Türk-Çin Kültürel, Askeri, Ekonomik İlişkileri (2000-2014)*. Ankara: Turgut Özal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Wang, Y. (2016). Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy. *The Pacific Review*. 29(3): 455-463.

Wild, O. (1992). *The Silk Road*. <https://www.lancaster.ac.uk/staff/wildo/silk/silk.html>, (15.08.2019).

Wittine, Z., Josic, H. and Barisic, A. (2018). Analysis Of Characteristics And Potential Effects Of The New Silk Road Initiative. *Conference of the International Journal of Arts And Science*. 11(02): 255-260.

Wufujiang, M. (2013). *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Arasındaki İlişkilerin Ekonomik Açıdan Değerlendirilmesi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Uluslararası Ticaret ve Para Yönetimi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Xin, Z., Lifan, L. and Gabuev, A. (2016). Competition or Coordination? The Eurasian Economic Union and China's, One Belt, One Road Initiative. *Russian Analytical Digest*. 0(183): 1-12.

Yao, S. (3 March 2008). *Chinese Foreign Trade Performance and the China-US Trade: 1995–2004 A Graphical Analysis Based on China Customs Statistics*. <https://www.usitc.gov/publications/332/ec200803a.pdf> , (07.12.2019).

Yong, W., Yang, H., and Yang, L. (2015). Strategic Cooperation Between China and Turkey Under the Belt and Road Initiative. *Journal of West Asia and Africa*. (6): 70-86.

Zou, Z. (2015). Sino-Turkish Strategic Economic Relationship in New Era. *Turkish Journal Of International Relations*. 14(3): 13-25.

