

T.C.

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**TARİHİ İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE İLE ÇİN
ARASINDAKİ DIŞ TİCARET HACMİNİN ARTTIRILMASI
ÜZERİNDEKİ ROLÜ VE ÖNEMİ**

Yüksek Lisans Tezi

Reyilaguli Tuerdi

100036873

İstanbul, 2017

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

TARİHİ İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE İLE ÇİN
ARASINDAKİ DIŞ TİCARET HACMİNİN ARTTIRILMASI
ÜZERİNDEKİ ROLÜ VE ÖNEMİ

Yüksek Lisans Tezi

Reyilaguli Tuerdi

100036873

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Adnan Veysel Ertemel

İstanbul, 2017



T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
İktisadi İstatistik ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

.....
Yüksek Lisans programı öğrencisi Reşat T. ERDİ
TARİHİ İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE İLE CİN ARASINDAKİ İKTİSADİ
HACMINİN ARTTIRILMASI ÜZERİNDEKİ ROLÜ VE ÖNEMİ başlıklı tez çalışması,
Enstitümüz Yönetim Kurulu 30.01.2017 tarih ve 109-2 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından
oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

	UNVANI, ADI SOYADI	İMZA
TEZ DANIŞMANI	Dr. Öğr. Üyesi Adnan Veyisel Ertemel	
JÜRİ ÜYESİ	Dr. Dr. Kadirhan Arslan	
JÜRİ ÜYESİ	Dr. Öğr. Üyesi Gülberk G. Salman	

(*) Yüksek lisans tez savunma jürileri en az biri kurum dışından olmak üzere danışman dahil en az üç öğretim üyesinden oluşur. Jürinin üç kişiden oluşması durumunda eş danışman jüri üyesi olamaz. Eş tez danışmanının jüri üyesi olması durumunda asıl jüri beş üyeden oluşur.

TELİF HAKLARI

Bu yüksek lisans tezinin tüm telif hakları Reyilaguli Tuerdi'ye aittir. “Yeniden ifadelendirme” veya belli bir bölümden “Özet Çıkarma” şeklinde de olsa tezden kaynak belirtmeksizin ve sayfa numarası göstermeksizin alıntı yapılamaz. Aynen yapılan metin alıntıları, “tırnak işareti” veya “girintili yazım” biçimi kullanılmaksızın gösterilemez. Aynen alıntılarda makul yararlanma ölçüsü aşılamaz. Tez yazarına ait şekil ve tabloları; “küçük değişiklikler yaparak” veya “orijinal biçimiyle” kendi çalışmasına almak isteyen kullanıcılar yazılı izin almalıdırlar.



İTHAF

Sevgili eşim ve oğluma...



TEŞEKKÜR

Tezimi hazırlama sürecinde beni bilgilendiren, yönlendiren, yazdıklarımı sabırla okuyup hatalarımı düzelten, eksikliklerimi tamamlama yardım eden danışman öğretim üyesi Sayın Adnan Veysel Ertemel'e öncelikle teşekkür ederim. Sevgili Adnan hoca çalışmamın başlangıç aşamasında nasıl araştırma yapacağım hakkında önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Yarım yıla yakın zamanımı alan bu yorucu çalışmalar sırasında bana moral ve sevgi desteklerini hiç esirgemedi, cömertçe sunan sevgili eşimi ve ailemi saygıyla, şükran ve minnetle anmak isterim.



ÖZET

İpek Yolu Projesi, Doğuda Çin'den başlayıp Batıda Avrupa'ya kadar olan ülkeler için geniş, yüksek bir potansiyele sahip ticari pazar sunmaktadır. Tarihte çeşitli medeniyetleri bir birine bağlayan İpek Yolu, İpek Yolu Projesi sayesinde dünya ekonomisine hem de Türkiye ekonomisine ideal fırsatlar getirmektedir. İpek Yolu Projesi'nin ulaşım kolaylığı sağlaması, finansal bütünlüğü kurması, işbirliğini çoğaltması Türkiye-Çin Dış Ticari Hacminin arttırılmasında olumlu bir katkıda bulunacağı beklenmektedir. Aynı zamanda Deniz Yolu İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı olmak üzere iki kanalı olan projenin gerçekleşmesi için bazı engellerin geçilmesi gerekiyor. Türkiye'nin bu artan ilişkiler sonucunda önemli kazançlar sağlayacağı beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: İpek yolu projesi, Türkiye Dış Ticaret Hacmi, Çin

ABSTRACT

The Silk Road Project offers a broad, high-potential commercial market for countries starting from China in the east to Europe in the west. This project is important in increasing Turkey's foreign trade relations of China. Silk Road Project to provide ease of transportation, financial integrity of the building is expected to find a positive contribution in enhancing cooperation in the replication of the Turkey-China Foreign Trade Volume. At the same time, some obstacles have to be crossed in order to realize the project, which is a two-channel project, namely Sea Line Silk Road and Silk Road Economic Belt. Turkey is expected to provide significant gains as a result of this growing relationship.

Key words: China, Silk road Project, Turkey trade volume

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖZET	iii
KISALTMALAR	vi
GİRİŞ.....	1
1. İPEK YOLU'NUN TARİHİ ve İPEK YOLU PROJESİ	3
1.1 Tarihi İpek Yolu	3
1.1.1 Kuzey İpek Yolu	7
1.1.2 Orta İpek Yolu	7
1.1.3 Güney İpek Yolu	8
1.2 İpek Yolu Projesi	9
1.2.1 Ortaya Çıkma Sebepleri.....	9
1.2.2 Proje'nin Kapsamı	13
1.2.3 Proje'nin İlke ve Hedefleri	15
2. İPEK YOLU PROJESİ'NİN TÜRKİYE ÇİN DIŞ TİCARET HACMINA OLAN ETKİSİ	17
2.1 Türkiye-Çin Dış Ticaret İlişkileri	17
2.1.1 Türkiye'nin Dış Ticaret Durumu	17
2.1.2 Türkiye-Çin İhracat İlişkileri	21
2.1.3 Türkiye-Çin İthalat İlişkileri	24
2.1.4 Türkiye Dış Ticaret Açığı Problemi.....	35
2.2 İpek Yolu Projesi'nin Türkiye Dış Ticaret Hacminin Artırılmasındaki Rolü	37
2.2.1 Ulaşım Kolaylığı Sağlama.....	37
2.2.2 Karşılıklı Ekonomik Bağımlılığı Geliştirme.....	40
2.2.3 Olanakların Birbirine Bağlılığı	41
2.2.4 Finansal Bütünlük.....	42
2.3 Dış Ticaret Hacminin Artmasındaki Stratejik Önemi	42
2.3.1 Türkiye'nin Coğrafi Avantajı	43
2.3.2 Türkistan Ülkeleri ile Olan İlişkilerdeki Önemi	46
2.3.3 Çin-Türkiye İşbirliği.....	47
2.3.4 SWOT Testi	49
2.4 İpek Yolu Projesinde Başarılı Örnekler	50
2.4.1 Demiryolu Hattı.....	52
2.4.2 Marmaray Projesi	52
2.4.3 Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi.....	54

3. PROBLEMLER ve İZLENMESİ GEREKEN STRATEJİLER.....	56
3.1 Problemler ve Engeller	56
3.1.1 Uluslararası Standartlar	56
3.1.2 Fikri Mülkiyet Hakları	57
3.1.3 Mevzuatlar	58
3.1.4 İç Pazara Giriş Hakkı.....	59
 4.İPEK YOLU PROJESİ İÇİN YENİ STRATEJİLER	
OLUŞTURULMASI AMACIYLA YAPILAN ARAŞTIRMA.....	60
4.1 İçerik Analizi	60
4.2 Araştırmanın Hipotezleri	61
4.2.1 Araştırma Sorusu Bir	61
4.2.2 Araştırma Sorusu İki.....	61
4.2.3 Araştırma Sorusu Üç.....	62
4.2.4 Araştırma Sorusu Dört.....	62
4.2.5 Araştırma Sorusu Beş	62
4.3 Araştırmanın Kısıtları	62
4.4 Araştırma Bulguları ve Analiz	63
4.4.1 İç Tüketimi Canlandırma.....	69
4.4.2 İhracat Artırılmalı	69
4.5 Tarihi İpek Yolu İçin Geliştirilecek Stratejiler	71
 SONUÇ ve ÖNERİLER	72
 KAYNAKÇA	75

KISALTMALAR

a.g.e. : Adı Geçen Eser

bkz. :Bakınız

C. : Cilt

çev. : Çeviren

İTO : İstanbul Ticaret Odası

s. : Sayfa

S. : Say

GİRİŞ

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına yönelik 1991'den bu yana birçok proje gündeme gelmiştir. Çin devlet başkanı Xi Jinping 2013'te "Tek Yol, Tek Kuşak" slogan ile adlandıran İpek Yolu Projesi, Çin'in bugüne kadar uygulayan en önemli ticari politikalarındandır. Bugüne kadar yapılan İpek Yolu Projesi konusundaki araştırmalarda, İpek Yolu Projesi, Çin'in Marshall Planı olarak nitelendirilmektedir. (Keyvan, İpek Yolu Projesi'nde Türkiye'nin Yeri ve Önemi, 2017, s. 1) Aynı zamanda, Yeni İpek Yolu projesinin sayesinde Çin ve Türkiye çeşitli alanlarda işbirliği yapabilmesi beklenmektedir.

Doğu ile Batı arasındaki iletişimde tarihten bugüne kadar önemli yere sahip olan Türkiye, İpek Yolu Projesi içerisinde önemli bir kavşak noktasıdır. Türkiye'nin, bu fırsatları iyi değerlendirebilmesi halinde küresel ekonomide önemli bir ticaret merkezi haline gelmesi mümkündür. Fakat İpek Yolu ekonomik kuşağı ve Deniz İpek Yolu olmak üzere iki aşaması olan projenin bütünüyle gerçekleşmesi için bazı engellerin kaldırılması gerekiyor. Uluslararası standartlara uygun olmaması, ekonomik gücün zayıf olması, Dış Ticaret Açığı gibi problemler Türkiye Çin arasındaki ticaret ilişkilerini etkilemektedir. İpek yolu projesinin tanıtılması ve Türkiye için olan ticari önemi, engel olabilecek problemler araştırılması gereken bir soru işareti olarak kalmıştır.

Bu çalışmada, İpek Yolu Projesinin Türkiye Çin Dış Ticaret Hacmini arttırabileceği sorunu üzerinde odaklanmıştır. Bu nedenle, Türkiye'nin İpek Yolu Projesi içerisinde nasıl bir strateji izlemesi gerektiği sorusunda ele alınmıştır. Türkiye, Çin İpek Yolu Projesi sayesinde neler yaptığını ve İpek Yolu Proje öncesi ve sonrası nasıl değişiklikler sağladığını örneklerle ele alınır.

Çalışmanın amacı, İpek Yolu Projesinin Türkiye Çin Dış Ticaret Hacmini arttıracağını kanıtlamaktır.

İpek Yolu Projesi sayesinde Türkiye’de dâhil olmak üzere birçok ülke büyük yatırımlarda bulunmaktadır. Bu yatırımlar, devletlerarası işbirlikleri İpek Yolu Projesinin Türkiye dış ticaretini olan önemini dehada arttırmaktadır. Öte yandan araştırma sonuçları ilgili yazına da bilimsel bir zenginlik katacak ve belirsiz kalan bazı alanları aydınlatacak niteliktedir.

Çalışmamızın Giriş bölümünden sonra Birinci bölümde İpek Yolu tarihi ve İpek Yolu Projesi’nin tanımı, kapsamı ve hedefleri; İkinci bölümde İpek Yolu Projesinin Türkiye Çin Dış Ticaret Hacmine olan etkisi, Üçüncü bölümde problemler ve engeller ve sonunda ise Sonuç ve Öneriler yer almıştır.

1. İPEK YOLU'NUN TARİHİ VE İPEK YOLU PROJESİ

1.1 Tarihi İpek Yolu

“İpek Yolu’nun başlangıcı güzergâhı Çin’dir. İpek üreticiliğinin asıl vatani MS V. ve VI. yy.’lere kadar Çin idi. Bazı Çin arkeolojik buluntularına göre MÖ 3. binde, tahminen 2700 tarihlerinde ipek ipliklerin dokumacılıkta kullanıldığı bilinmektedir. Fakat dışarıda tanınmaya başlandığı MÖ I. binin ikinci yarısına kadar ipek, Çin’e münhasır bir ürün olarak kaldığı bilinmektedir. Bazı Sanskrit kayıtlarına göre Hintlilerin, oldukça erken bir dönemde, MÖ IV. yy. ’de ipek yapımından haberdar oldukları malumdur. (Tezcan, 2014, s. 97)

İpek üretimi MS I. - II. yy. ’lerde Hami’ye, III. yy. ‘de Kore’ye ve muhtemelen Japonya’ya, V. yy. ‘de ise Turfan vahasına ve Hotan’a girdi. MÖ III. yy. başında Çinliler, ipekten kâğıt yapmaya, II. yy. ‘de ise ilk lüks ipek kâğıt imal etmeye başladılar. İpek elbise giymek Çin’de lüks olarak kabul ediliyordu. Öyle ki Qing Hanedanlığı (1644-1911) devrine kadar köylülerin ipek elbise giymeleri yasaklanmıştır.” (Tezcan, 2014, s. 97)

“Ama alınan bütün bu gibi önlemlere rağmen MS 419 yılında Çinli bir prensesin saçlarına gizlenmek suretiyle gizlice Hotan’a taşınan ipek böceği, o tarihten sonra Orta Asya’nın başka ülkelerine, İran’a ve bu arada Bizans İmparatorluğu’na da yayılmış. O tarihten beri oralarda da ipek üretimi başlamıştır. Ancak buralardaki ipeğin kalite açısından zayıf ve diğer yerlerdeki üretimin pahalıya mal olması, Batı’daki ülkeleri ipeği Çin’den almaya ve bu münasebetle de Çin ile olan ticaret yollarını araştırmaya yöneltmiştir.” (Tezcan, 2014, s. 97)

“İpek Yolu’nun yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi vardır. İlk defa MÖ II. yy. ’nin sonlarında açıldığı hakkında bilgiler bulunmaktadır. Doğu’nun, ürettiği ipek ve ipekli mallarına pazar aradığı, Batı’nın da, Doğu’daki ipek ve

diğer kıymetli malları elde etmek maksadıyla girişimlerde bulunarak geliştirdiği bir yollar ağıdır. Başka bir deyişle, Doğu'dan ziyade Batı ülkelerinin ihtiyaçları dikkate alınarak yapılmış bir girişimdir. “İpek”, “İpek Halkı” ve “İpek Ülkesi” anlamlarında Batı'da Herodotos'tan itibaren ilk kaynaklarda “ipek” için kullanılan kelime, Grekçe ve Latince “Seres” olup “Serica” ise ipek ülkesi” anlamında kullanılmıştır. İpek Yolu tabirinin ilk kullanılışı da bu 2000 yıllık geçmişine rağmen oldukça yeni olup, ilk defa 1877 tarihinde Alman bilgini Ferdinand von Richthofen (1833-1905) tarafından kullanılmış (Seidenstraße), ondan sonra gerek Batı'da, gerekse Doğu'da yaygınlaştığı bilinmektedir.” (Tezcan, 2014, s. 97)

Doğuda Çin'in Xi' an şehrinden başlayarak Orta Asya aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan kadim ticaret yolu tek bir rotadan oluşmamakta, tam aksine bütün Asya'yı birbirine bağlayan büyük bir ağ biçiminde örgütlenmişti. Bu açıdan Asya'yı dünya ekonomisine bütünleşmiş eden bir işlevi olan İpek Yolu, özellikle 2. yüzyıl ve 16. yüzyıl arasında tartışmasız bir ekonomik güç merkezi konumunda olmuştur. Adını en önemli simgesi olan ipekten alan bu ticaret yolu ticari malların, insanların, kültürlerin ve fikirlerin taşınmasında araç olarak kullanılmıştır. Doğu ile Batı kültürü arasındaki etkileşimi tarih boyunca sağlamış olan İpek Yolu, alternatif güzergâhların bulunmasıyla birlikte önemini kaybetmemiştir.” (Karagöl, 2017, s. 1)

Ekonomik güç daha sonra Atlantik Okyanusu'nun ortasına kayınca İpek Yolu'nun önemi azalmıştır (Sak, 2015). Jean Paul Roux'a göre ise eskiden İpek Yolu, Orta Asya'nın servetiydi. Zamanla daha ekonomik ve güvenli yolların bulunması ile önemini büyük ölçüde yitiren İpek Yolu, günümüzde ise başta Çin olmak üzere Asya'da birçok ülkenin ekonomik olarak yükselişe geçmesi ile yeniden önemli hale gelmiştir. (Özdaşlı, 2015)

Yüzlerce yıl imparatorlukların, kontrolü için birbirleriyle savaştığı bu ticaret yolu, modern projelerle günümüz devletleri için geniş bir ekonomik alan olacaktır. (Serper, s. 1)

“İpek Yolu, tek bir yoldan artısı bir yollar ağı niteliğindedir. İpek Yolu’nun geçtiği yolları araştırma işi MS I. yy. ‘de yaşayan ve eserini 107-114 tarihleri arasında yazmış olan Tyrli Marinus tarafından aktarılmaktadır. Onun verdiği bilgilere göre, Maes Titianus, bu yolun menzillerini ve “Mesafe Taşlarını” araştırmak üzere Doğu’ya adamlarını göndermişti. Kendi ülkelerine deniz yoluyla gidemeyeceklerinden kara yoluyla Parth ülkesinden Orta Asya’ya gittiği bilinmektedir. Maes Titianus ve Tyrli Titianus’un getirdiği bilgiler daha sonra coğrafyacı Claudius Ptolemaios tarafından bize aktarılmıştır.” (Tezcan, 2014, s. 98)

İpek Yolu başlıca iki ana bölgeye ayrılır. Batıdan Doğu’ya devam eden yolun, Doğu’dan Batı’ya gelen yol ile bugünkü Pamir eteklerinde (Taş-Kurgan) bir yerde kesiştiği ve burada her iki bölgeden gelen malların takas edildiği bilinmektedir. (Hermann & Zürcher, 1935, s. 26-27)

Çin’de üretilen ipekli malların Batı’nın hangi noktasına kadar gittiği tam olarak bilinmemekle birlikte bu durum MÖ II. yy. sonlarına kadar devam etmiştir. Çin’in bu durumun farkına varması İmparator Wudi (MÖ 140-87) döneminde MÖ 136 tarihlerinde Batı’ya siyasi bir maksatla gönderilen elçi Zhang Qian ile başlamıştır. Ama o tarihlerde Çin’in böyle uzak mesafeli bir ticaret politikası bulunmadığı açıktır. Bu faaliyet, Çin’deki Han Hanedanlığının (MÖ 206 - MS 220) son dönemlerinde başlayacak ve Çin, Roma İmparatorluğu ile doğrudan ticaret yapmanın çarelerini araştırmıştır.” (Tezcan, 2014, s. 98)



Şekil 1- 1: Ulu İpek Yolu

Ulu İpek Yolu 2000 yıl tarih öncesine kadar Akdeniz ve Çin arasında Avrasya kıtasının tamamını geçen, dünyanın her bir yanına kadar uzanan ve Doğuyu Batı ile bağlayan eski kervan yollarından oluşan ticaret yoludur. (Şekil 1-1)de gösterildiği gibi, Ulu İpek Yolu doğuda Çin topraklarından başlayıp, bütün Orta Asya ülkeleri sınırlarından geçerek batıya yol açmıştır. İpek Yolu sayesinde ticari, ekonomik, kültürel, dini birçok faaliyet ve ilişkiler Doğu-Batı coğrafyası arasında taşınmıştır. (Joldasbayev S., 2003)

Dolayısıyla, tarihin en eski ticaret yolu durumundaki İpek Yolu, iktisadi, kültürel ve dini pek çok etkinin karşılıklı olduğu görülmektedir. Bu yola adını veren ipek, en eski devirlerden beri insanların dikkatini ve ilgisini çekmiştir. İpeğe sahip olmak, ayrıca, toplumda statü sahibi kıldığı gibi ipeğin önemini de kat kat arttırmıştır. İpek yolu aracılığıyla ipeğin dışında başka da değerli mallar taşınmıştır. İpek Yolu'nun bu özelliği, tarihin çeşitli devirlerinde bu yola sahip olabilme mücadelelerini de beraberinde gerektirmiştir. (Ablayeva, 2013, s. 7)

Daha eski dönemlerde var olan Hun devletinin hükümdarlığı zamanında da Uzak Doğuyu Batıya bağlayan ticaret yolları olmuştur. Daha önceden yapılmış araştırmalara göre Hun sülalesi döneminde Çin'den Batıya giden üç ana yol

bulunmaktaydı. Bunlar Kuzey İpek Yolu, Orta İpek Yolu ve Güney İpek Yolu'ydu. (İsayev & Rzayev, 2012)

1.1.1 Kuzey ipek yolu

Kuzey İpek Yolu Tarım Havzasından geçer. Kuzey İpek Yolu'nun Altay Dağlarıyla Pamir arasındaki geçide daha çok tercih edildiği ve yapılan arkeolojik kazılar sonucunda ve orda bulunan tarihi eserler sayesinde ortaya çıkmaktadır. Herodot'un M.Ö. 430'da tuttuğu belgeler neticesinde Kuzey İpek Yolu, Çin'in batı eyaleti Gansu'ya kadar izlenebilmektedir. (Roux, 2001)

Kuzey İpek Yolu Doğuda Partların oturduğu topraklara varmadan kuzeye kıvrılmakta, oradan hem Tanrı Dağlarının kuzeyine giden deve kervanları tarafından kullanılmakta. Herodot'un kayıtlarına göre Turfan ve Hami üzerinden Gansu eyaletine ulaşılmaktadır. (Ablayeva, 2013) Kuzey hattı Hami, Urumçi ve Yining'den, Karadeniz'den, Hazar Denizi'nden Türkiye'ye geçer.

1.1.2 Orta ipek yolu

Batı'dan Doğu'ya doğru ilerlediğimizde zamanın Antakya'dan başlayan İpek Yolu Menbic şehrinde Fırat nehrini geçerek, buradan Hemedan'a ulaşmakta, günümüz Tahran yakınlarındaki Rey ve Merv şehrine varıp, ardından Belh'e ulaşmaktaydı. İpek Yolu buradan Pamir'e ulaşıyordu. Pamir'deki bir vadide, Komaday Dağlarının yamaçlarında batılı tüccarlar ile Çinli tüccarların ticaret yaptığı taştan bir kule bulunmuştur. (Salman, 2008, s. 148-149)

Taşkurgan'dan Kaşgar'a ulaşan yol, burada iki kola ayrılmaktaydı. Kuzeye doğru devam eden yol, Tanrı Dağlarının güneyinden geçerek Kuça şehrine ulaşıyor ve Karaşar ve Lobnor'dan geçerek Lou-lan ve Yumen Gaun (Yümenguan) kapısından ilerliyordu. Burada Güney İpek Yolu ile birleşerek

Ts'ieu-ts'iu'en ve Çang-ye'de Çin'in iç bölgelerine uzanarak, devlet merkezleri Çang-ngan (Changan) ve Loyang (Luoyang) 'da sona eriyordu. Aslında Büyük İpek Yolu bu Orta İpek Yolunu gösteriyor. Bu güzergâh hemen her devirde önemini korumakla beraber, yolun gidiş ve dönüşünün 8-9 yıl kadar sürdüğü ve dünyanın çevresinin yaklaşık 1/5'ine denk geldiği bilinmektedir. (Akpınar, s. 1)

1.1.3 Güney ipek yolu

İpek Yolu'nun Güney güzergâhı M.Ö. VII. ve VII. Yüzyıllarda meydana geldiği söylenmektedir. Sınırları dar olan Güney İpek Yolu nispeten net hatlarıyla ortaya konulabilmektedir. Tanrı Dağları Kuzey ve Güney İpek Yolu diye adlandırılan yolları birbirinden ayıran doğal engeldir. Tanrı Dağları, başlıca üç yerden Kuzey Yolu ile Güney Yolunu birbirine bağlamaktadır. Tang-Shu (Tangshu)'ya göre, bu yollardan biri, Chiai-ho (Jiaohe) ile Pe-t'ing (Beiting)'ı birbirine bağlayan 204 km uzunluğundaki ticaret yoludur. (Gökalp, 1973, s. 41)

Kuzey Yolu ile Güney Yolunu birbirine bağlayan ikinci yol ise Turfan'ı Ürimçi'ye birleştiren yoldur. Turfan'dan başlayan bu yol kuzey batıya doğru devam etmekte olup her iki şehir arasında ve aşağı yukarı yolun yarısında en önemli mevki olarak "Dawachin" (Dabancheng) bulunmaktadır. Üçüncü yol, Karaşar'ı İli nehri vadisine birleştiren yoldur. Bu yol Karaşar'dan başlanarak, Kaydu-gol ırmağından sonra Büyük Yulduz vadisini takip eder ve nihayet Kunges ırmağına ulaşarak Kuzey İpek Yolu ile birleşir. (Gökalp, 1973, s. 41)

Bu iki koldan ayrılan yolların İpek Yolu ticaretinde son derece önemli rol taşımaktadır. Bu yollar üzerindeki güzergâhların gelişimleri Sosyo-ekonomik ilerleme açısından da önemlidir. (Gökalp, 1973, s. 42)

1.2 İpek Yolu Projesi

1.2.1 Ortaya çıkma sebepleri

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 7 Eylül 2013'te "Tek Yol, Tek Kuşak" sloganıyla modernize edilmiş İpek Yolu Projesini dile getirmişti. Bu projenin tren yolları vasıtasıyla Orta Asya ülkelerini birbirine bağlanmayı hedeflediğini belirtmişti. Üç milyar nüfusuyla büyük bir Pazar oluşturan İpek Yolu'nun bölge ekonomisini yeniden canlandırabileceğini ifade etmiştir. (Özdaşlı, 2015, s. 585)

Çin'in İpek Yolu Projesi'nin sadece karayolu ile sınırlı kalmadığı; bu projenin deniz ayağının da olduğu 2013 yılında Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Brunei'de düzenlenen 16. ASEAN Çin zirvesinde yaptığı açıklamada dünyaya duyurulmuştur. (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015)

Çin ve ASEAN ülkeleri arasında yakın işbirliği kurulması yönündeki önerisini dile getiren ve bölge ülkelerinin desteğini beklediklerini ifade eden Xİ Jinping, Çin'in ASEAN ülkeleri ile deniz ticaretinde ortaklık ilişkilerini geliştirerek projeyi birlikte inşa etmeye hazır olduklarını açıklamıştır. Jinping ayrıca, projenin altyapı inşaatını finanse etmek ve bölgesel bağlantı kurulması ile ekonomik bütünleşmeyi teşvik edecek Asya Altyapı Bankası'nın kurulmasını da önermiştir. Projenin deniz ayağıyla Çin özellikle Güney-Doğu Asya, Hint Okyanusu'nun çevresi ve Doğu Akdeniz bölgesinde limanları geliştirmeyi hedeflemektedir. Deniz İpek Yolu Projesi, Çin tarafından öngörüldüğü üzere büyük ölçüde Batı Pasifik, Hint Okyanusu ve Akdeniz arasında, Güney Asya ve Doğu Afrika arasında ve Doğu Asya ile Avrupa arasında bağlantıları artıracaktır. (Putten & Meijinders, 2015, s. 25)

Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra, Orta Asya'da çeşitli bağımsız ülkeler meydana gelmiştir. Dünya'nın bu topraklara olan ilgisinde arttı açıktır. Orta

Asya ülkelerinin öne çıkan en önemli ortak değeri İpek Yolu olarak biliniyordu. İpek Yolunun yeniden canlanma faaliyetlerini birçok ülke benimsemektedir. Dünya ekonomisine büyük etkisi olan Çin başta olmak üzere, uzak doğu ülkelerinin üretim potansiyelleri ve Orta Asya ülkelerinin dünya ile uyum sağlama arzuları İpek Yolu'na olan ilgiyi artırmaktadır. Özellikle Orta Asya coğrafyası ürünlerin Batı'ya daha ucuz ve kısa sürede ulaştırılabilmesi bu yolun yeniden canlandırılmasındaki en önemli amil durumundadır. (Atasoy, 2010, s. 4)

Asya'nın kapılarının küreselleşme ile beraber dünyaya açılması, İpek Yoluna olan ilgiyi yeniden artırmıştır. Çin'in modern dönemde bir üretim merkezi olması gerçek anlamda kolay ulaşım ihtiyacını gündeme getirmiştir. Çin'de ucuz olarak üretilen malların dünya pazarlarına ulaşması için karadan Batı dünyasına ulaşacak olan yol güzergâhları tekrar gündeme girmiştir. (Atasoy, 2010, s. 5)

“Günümüzün önemli bir problemlerden biri karayolu veya demiryolu ile ticaret mallarının nasıl daha ucuz ve kolay şekilde ulaştırılabileceğidir. Bu konuda ülkeler ve ticari kuruluşlar farklı arayış içindedirler. Türkiye'nin destek verdiği “Demir İpek Yolu Projesi” bu arayışlardan birisidir. Turizm ve kültürel miras konusunda ise Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra Birleşmiş Milletler kuruluşlarının devreye soktuğu İpek Yolu projeleri son derece önemlidir.” (Atasoy, 2010, s. 5)

İpek Yolu üzerinde Doğu-Batı ticaretinin yeniden canlandırılması fikri bütün Orta Asya ülkeleri, Avrupa Birliği ve Türkiye tarafından büyük ilgi görmüştür. Yalnızca bir kervan yolu olan tarihi İpek Yolunun aksine İpek Yolu Projesi politik, ekonomik, teknolojik ve hukuki alanlarda gelişmiş, çift yönlü olarak insanların, malların ve bilgi kaynaklarının geçişini sağlayacak bir proje olacağı beklenmektedir. Ayrıca karayolu, demir yolu, deniz yolu, havayolu ve

boru hatları gibi bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacak olup çok modelli bir ulaşımı sağlaması hedeflenmektedir. (Gorshkov & Bagaturia, 2001, s. 1-2)

İpek yolunun yeniden canlandırılması Çin için çok büyük fırsat olarak bilinmektedir. Çinli bir yazarın makalesinde İpek Yolu Projesi, Çin için Batı dünyasına ulaşmayı sağlayan büyük kıtasal bir köprü niteliğindedir. Dolayısıyla İpek Yolunun yeniden canlandırılması Çin için stratejik önemlidir. Orta Asya devletleri ve Batılı devletlere ulaşmada önemli roller üstlenen bir ulaşım zemini ortaya çıkaracaktır. (Atasoy, 2010, s. 6)

2014 rakamlarına göre Dış Ticaret Hacmi 4,5 trilyon dolara yaklaşan Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesi ile daha da büyüyeceği tahmin edilmektedir. Ekonomideki bu hızlı gelişim devam ederse Çin'in 2020'de 10 trilyon dolarlık mal ithal etmesi, yurtdışına 500 milyar dolarlık doğrudan yatırım yapması ve 500 milyon Çinli turistin yurtdışına çıkması beklenmektedir. Sadece dünyadaki mal ticaretinin yaklaşık olarak %10'unun Çin tarafından gerçekleştirilmesi bile Çin ekonomisinin küresel tabandaki değerini net olarak ortaya koymaktadır. (zdaşlı, 2015, s. 584)

Ancak tüm bu olumlu tabloya rağmen küresel krizin dış pazarlarda talep daralmasına sebep olmuştur. Bununla beraber işgücü ve girdi maliyetlerinin yükselmesi Çin'in ihracat avantajını azaltmış durumundadır. Bu nedenle, Çin'in yeni pazarlara, sermayeye ve kaynaklara ihtiyaç olduğu bir hakikattir. Bu bakımdan Çin'in gündeme getirdiği Yeni İpek Yolu Projesi; ABD'ye karşı sürdürülen küresel mücadelenin bir parçası olmakla birlikte Çin ekonomisinin gelişimini sürdürecek yeni kaynaklara, sermayeye ve pazarlara ulaşması için de bir fırsat olarak görülmektedir. (zdaşlı, 2015, s. 585)

Örnek olarak, Çin ekonomisinin gelişmesi ile beraber, enerjiye olan ihtiyaçlarında artmıştır. Ayrıca, Çin üretmiş olduğu malları dünya pazarında ulaştırabilmek için yeni bir pazar arayışı içerisinde idiler. Bu noktada İpek Yolu projesi cazip bir seçenek olarak nitelendirilebilir. Bu çerçevede Çin Doğu ile Batı'yı bağlayacak olan Yeni İpek Yolu inşa etmek için çalışıyor. (Atasoy, 2010, s. 4)

İncelendiğinde İpek Yolu Projesi'nin içerdiği ülkeleri genel olarak güzergâh üzerindeki gelişmekte olan ülkeler olduğu görülmektedir. Proje kapsamındaki ülkelerin yaklaşık 21 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda İpek Yolu Projesinin ciddi bir ekonomik potansiyeli barındırdığı açıktır. (Serper, s. 3)

İpek Yolu Projesi demiryolu, karayolu, hava, deniz ve boru hattı geçişlerini içermektedir. Proje bittiğinde Çin'den Avrupa içlerine kadar oluşturulan ulaşım ağları, ticaret hatlarının farklılaşmasına ve teknolojiye gelişmeler ise ülkeler arası yapılacak ticaret sürelerinin azalmasına katkı sağlayacaktır. Geliştirilecek lojistik sistemleriyle de maliyet düşecektir. Çin, ağır sanayisi için gerekli olan petrolün büyük bir kısmını boru hatlarıyla sağlamaktadır. Geri kalan kısmı ise deniz ticaretiyle gerçekleşmektedir. Bu nedenle Çin Tarihi İpek Yolunun canlandırılma projesini ortaya koymuştur.

1.2.2 Proje'nin kapsamı



Şekil 1- 2: İpek Yolu Projesi

İpek Yolu Projesi kapsamında kara ve deniz yolu olarak iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır. (Şekil 1-2) Birincisi “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” (Silk Road Economic Belt) diye adlandırılan kara hattı olup, Çin’den Avrupa’ya kadar olan ülkeleri birbirine bağlar. “Proje kapsamında yüksek hızlı demir yolu, kara yolu, limanlar, havaalanları, doğalgaz hatları ve diğer altyapı projeleri yer almaktadır.” (Mcbride, 2015)

Çin’in bu projesi yanında İpek Yolu güzergâhının tekrar canlandırılması ilgili pek çok ülke ve kuruluşun gündemini içeriyor. 2005 yılı sonlarında Türkiye’den Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin (UND) de üyesi olduğu Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), İpek Yolu’nun Projesi’ne yönelik Çin’den Avrupa’ya ilk ticari TIR kervanını yürüterek attı. 5 TIR’dan oluşan bu kervan Pekin’den başladığı 12.000 kilometrelik yolculuğunu 14 gün gibi kısa bir sürede tamamlayarak “Yeni İpek Yolu” fikrinin gerçekleşebileceğinin resmi bir kanıtı oldu.” (Şener, 2006, s. 4)

İkinci hat “Deniz İpek Yolu” (Maritime Silk Road) diye adlandırılan, Çin’i Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz’e bağlayacak olan deniz yolu hattıdır. “Bu hat aracılığıyla Basra Körfezi ve Hint Okyanusu üzerinden deniz yoluyla yapılan ticaretin geliştirilmesi planlanmaktadır.” (Atlı & Ünay,

Ülkeler	Büyüme Oranları (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir (dolar)	İthalat (milyar dolar)	İhracat (milyar dolar)	Tasarruf Oranları (%)
Çin	6,9	8.069	2.045	2.431	48,9
Türkiye	4	9.125	221	200	15,2
AB Ülkeleri	2,2	32.017	6.607	7.171	23
Rusya	-2,8	9.329	281	391	30,4
İran*	1,5	5.292	55	64	47

Kaynak: Economywatch, Worldbank ve Trade Map sitelerindeki verilerden derlenmiştir.

2014)

Şekil 1- 3: Modern İpek Yolu Projesi Güzergâhında Yer Alan Ülkelerin Makroekonomik Göstergeleri (2015)

İpek Yolu Projesi Çin’e yapacağı katkılar ile beraber projede yer alan diğer ülkelerin de ekonomik ilişkiler ağını güçlendirmesi beklenmektedir. “Geçtiği coğrafyalarda ticarete yeni bir soluk getirmesi, bölgelerin refahını artırması ve yeni istihdam alanları açacak olması ile proje, özellikle Orta Asya ülkelerini ve daha yüksek pazar payları hedefleyen Ortadoğu ülkelerini olumlu yönde etkileyecektir. Projenin geçeceği ülkelerin ticaret hacmini artırması ve bölgelerinde güç kazanmalarını sağlaması öngörülmektedir”. (Şekil 1-3). (Karagöl, 2017, s. 4)

İpek Yolu Projesi girişimi için yaklaşık 65 ülke planlanmıştır. Bunlardan içerisinde Çin işbirliği anlaşmaları imzalayan kırktan fazla ülke ve uluslararası örgüt vardır. Rusya’nın Avrasya Ekonomik Birliği, Türkiye’nin Orta Koridor Girişimi, Kazakistan’ın Nurlu Yol girişimi gibi atılımlar İpek Yolu Projesi girişiminin gerçekleştirilmesi için koordinasyonu sağlamada etkili olmaktadır. (Karagöl, 2017, s. 4)

Çin'in ekonomik büyümesi ve kendine yeni pazarlar bulmak istemesi neticesinde tarihinden örnek alarak oluşturduğu bu proje birçok ülkeyi ekonomik anlamda birbirine bağlaması beklenmektedir. Bununla beraber Doğu-Batı ticari hattı kurulacak ve kesintisiz bir şekilde malların değişimi de sürekli hale gelecektir. İpek yolu için yapılan yatırımlar için Çin tarafından kurulan “İpek yolu Ekonomik Kuşağı Fonuna 40 milyar dolar kaynak aktarılmıştır. Altyapıların desteklenmesi ve geliştirilmesi için kurulan, aynı zamanda Türkiye'nin de kurucu üye olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası'na da 100 milyar \$ yatırımda bulunmuştur. Çin'in yapmış olduğu bu yatırımlar İpek yolu'nun önemini vurgulamaktadır. Hattın geçtiği ülkelerin de ticaretine ve ekonomisine katkı sağlaması beklenen yol uluslararası ticareti büyük ölçüde etkileyecektir.

1.2.3 Proje'nin ilke ve hedefleri

Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu yayınladıkları “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” bildirgesine göre İpek Yolu Projesinin ilkeleri şu şekilde sıralanmaktadır:

a) “İpek Yolu Projesi öncelikle tarihi İpek Yolu bölgesini kapsamaktadır. Ancak, daha fazla bölgenin faydalanabilmesi için tüm ülkelerin ve uluslararası / bölgesel örgütlerin katılımına açıktır.

b) İpek Yolu Projesi uyumlu ve kapsayıcıdır. Proje, uygarlıkların birbirine karşı hoşgörülü olmasını savunmaktadır, ülkelerin seçtiği farklı kalkınma yollarına/usullerine saygı göstermekte ve farklı uygarlıklar arasındaki diyalogu desteklemektedir.

c) İpek Yolu Projesi pazar operasyonlarına uyumludur. Piyasa kurallarına ve uluslararası normlara uyacak, kaynak tahsisinde pazardaki belirleyici role ve işletmelerin temel rollerine engel olmayacak ve hükümetlerin kendilerinden beklenen görevlerini yerine getirmelerine imkân sağlanacaktır.

d) İpek Yolu Projesi karşılıklı fayda için çabalayacaktır: Projeye dâhil olacak tüm tarafların ilgilerine ve menfaatlerine uyumludur ve menfaatler ile “en büyük ortak paydanın birleştirilmesi için çaba göstererek tüm tarafların ilmini, yaratıcılığını, güçlü yönlerini ve potansiyellerini kullanmaları için tam destek verecektir.” (Durdular, 2016, s. 25)

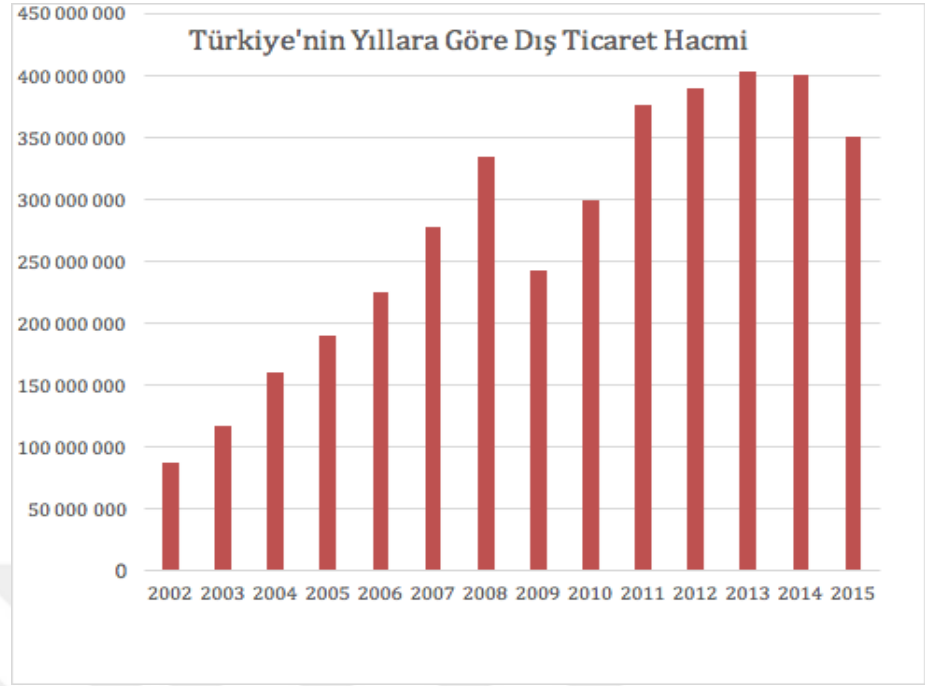
Proje işbirliği açısından büyük bir potansiyele ve alana sahiptir. Çünkü proje kapsamındaki ülkelerin ekonomileri karşılıklı olarak birbirini tamamlayıcıdır. Ortak bildirgeye göre, proje kapsamındaki ülkeler, ana hedefleri desteklemeli ve bu alanlarda işbirliğini güçlendirmelidir. Bu hedefler, engelsiz ticaret, finansal bütünlük, politika koordinasyonu, olanakların birbirine bağlana bilirliliği ve halklar arasında birebir bağların kurulmasıdır. (Durdular, 2016, s. 25)

2. İPEK YOLU PROJESİ’NİN TÜRKİYE ÇİN DIŞ TİCARET HACMİNE OLAN ETKİSİ

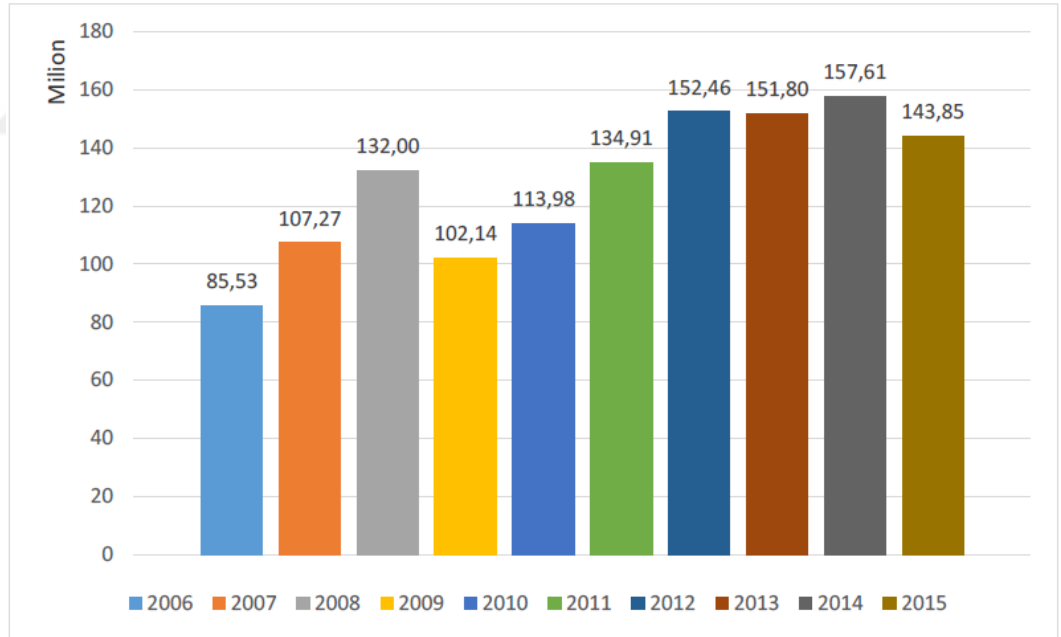
2.1 Türkiye-Çin Dış Ticaret İlişkileri

2.1.1 Türkiye’nin dış ticaret durumu

Türkiye’nin Dış Ticaret Hacımı 2002’den 2015’e kadar yüksek bir hızla artmış durumdadır. (Şekil 2-1) 2006’dan sonrasına bakıldığında, 2006 ile 2008 yılları arasında Türkiye’nin Dünya’ya ihracatı 3 sene boyunca sürekli artmıştır. 2009 yılına gelindiğinde dünya ekonomi krizinden dolayı ihracatta bir azalmış olmuştur. 2009 ve 2012 yıllarında Dünya’ya ihracatı, 2012 ve 2015 yılları arasında dalgalı bir şekilde yükselmiştir. 2014 yılında Türkiye ihracatı 157,6 milyar dolar olarak en yüksek seviyeye çıkmıştır. (Şekil 2-2) Türkiye’nin ihracatı 2006 yılında 85,53 milyar dolar iken, 2015 yılında 143,85 milyar dolarlık ihracatı ile 10 yılda 1,7 kat büyüme gerçekleşmiştir ve dünyanın 31. büyük ihracatçısı olmuştur. (Kawaili & Adıgüzel, 2017, s. 4)



Şekil 2- 1: Türkiye'nin Yıllara Göre Dış Ticaret Hacmi

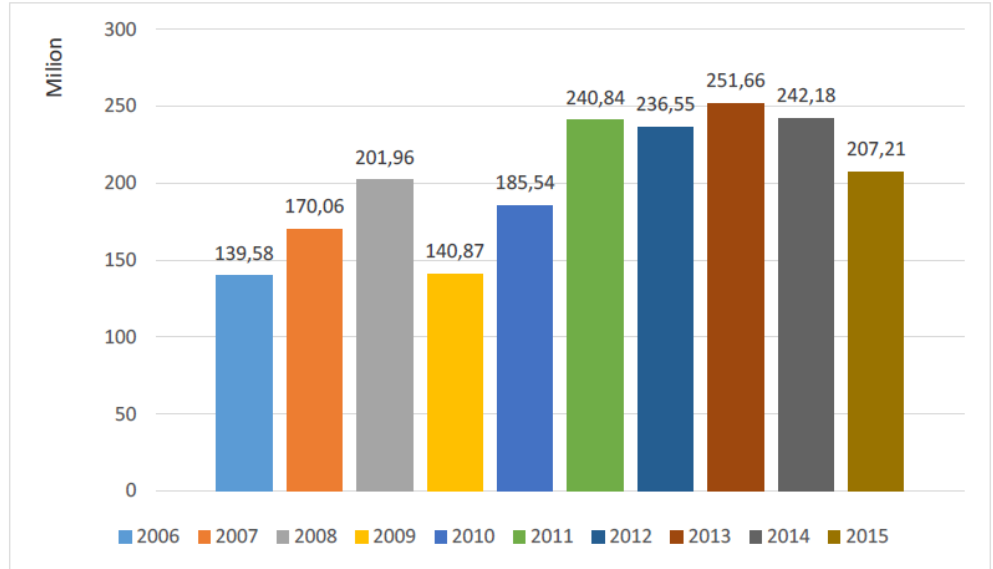


Şekil 2- 2: Türkiye'nin Son 10 Yıllık Dünya'ya İhracatı 2006-2015

Türkiye İstatistik Kurumu ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı işbirliğiyle oluşturulan geçici dış ticaret verilerine göre; ihracat 2017 yılı Ocak ayında, 2016 yılının aynı ayına göre %18,1 artarak 11 milyar 278 milyon dolar, ithalat %15,9 artarak 15 milyar 586 milyon dolar olarak gerçekleşti. (Doe,

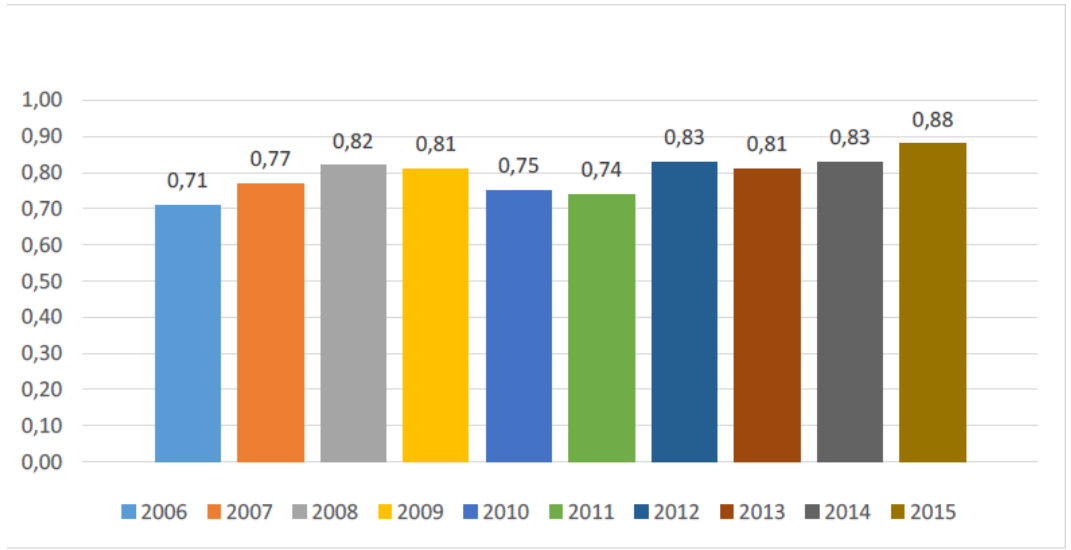
2017, s. 1)

Türkiye'nin Dünya'ya İthalatı 2006 ile 2008 yılları arasında sürekli artmış durumundadır. (Şekil 2-3) 2009 yılına Türkiye'nin İthalatında bir düşüş kaydedilmiştir. 2009 ve 2011 yıllarında artışı devam eden Dünya'ya İthalatı, 2012 ve 2015 yılları arasında dalgalı bir seyir izlemiştir. 2013 yılında ise İthalatımız 251,66 milyar dolar olarak zirveye ulaşmıştır. Türkiye'nin Dünya'ya ithalatı 2006 yılında 139 milyar dolar iken, 2015 yılında 207 milyar dolarlık ithalatı ile 10 yılda 1,5 kat büyümeyi gerçekleştirmiştir ve dünyanın 20. büyük ithalatçısı olmuştur. (Kawaili & Adıgüzel, 2017, s. 5)



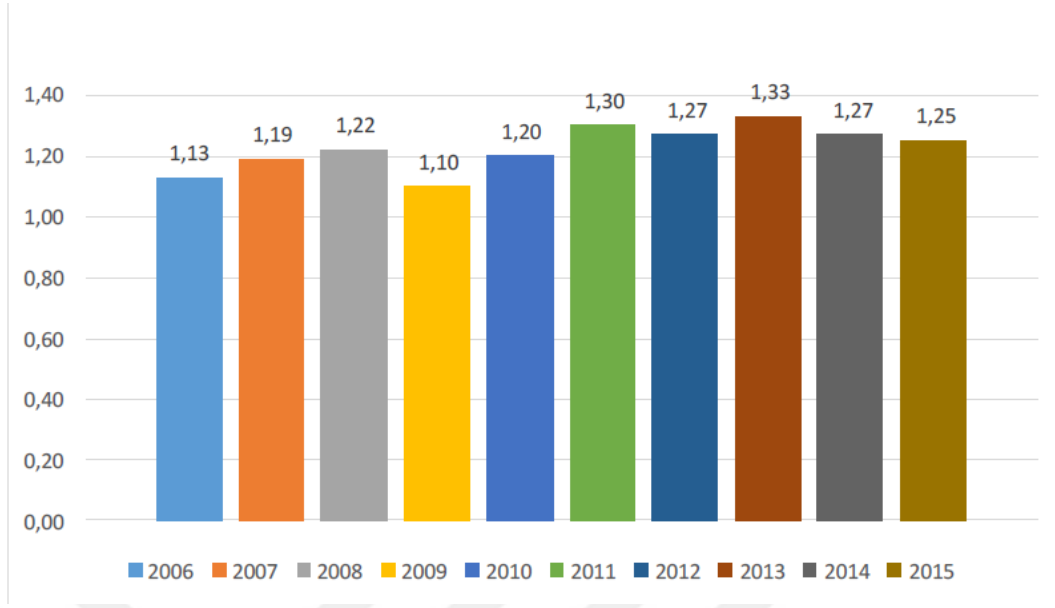
Şekil 2- 3: Türkiye'nin Son 10 Yıllık Dünya'dan İthalatı 2006-2015

“Türkiye'nin dünya mal ihracatındaki payı 2006 ve 2015 yılları arasında dalgalı bir seyir izlemiştir. 2015 yılında ise % 0.88 düzeyine yükselerek, son 10 yılın zirvesine ulaşmıştır.” (Şekil 2-4)



Şekil 2- 4: Türkiye'nin Son 10 Yıllık Dünya Mal İhracatındaki Payı %

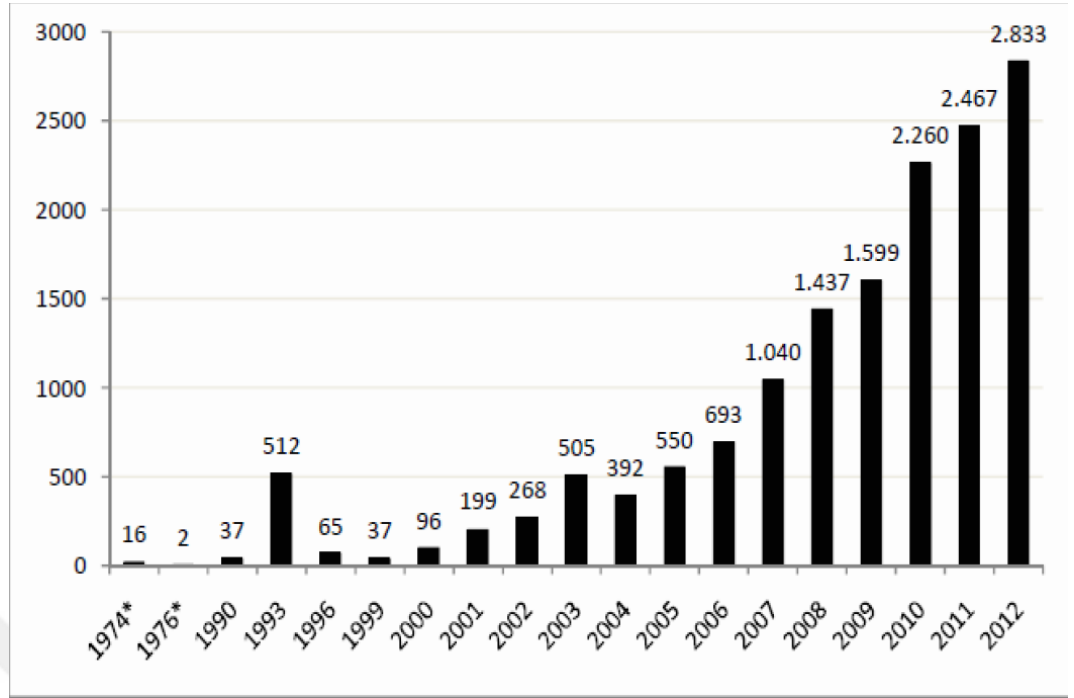
Türkiye'nin dünya mal ithalatındaki payı 2006 ve 2015 yılları arasında dalgalı bir seyir izlemiştir. 2013 yılında % 1,33 olarak son 10 yılın en yüksek miktarına ulaşmıştır. 2015 yılında ise % 1,25 düzeyinde gerçekleşmiştir.(Şekil 2-5)



Şekil 2- 5: Türkiye'nin Son 10 Yıllık Dünya Mal İthalatındaki Payı %

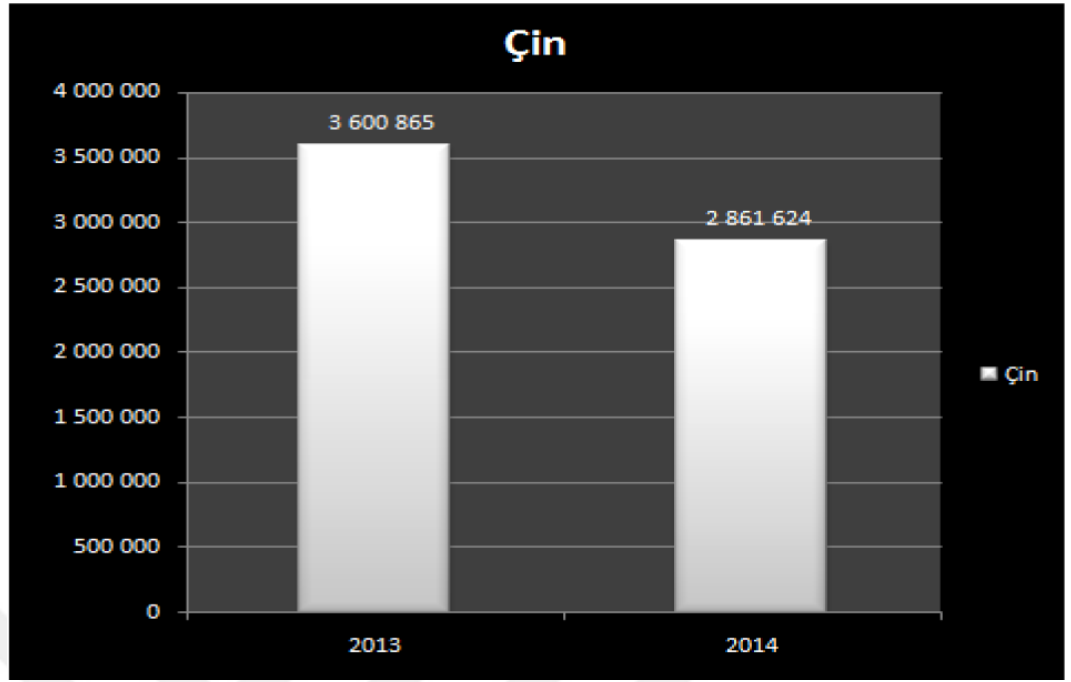
2.1.2 Türkiye-Çin ihracat ilişkileri

Türkiye'nin Çin'le olan ihracat seviyesi yıllar temel alındığında artan oranda olmuş fakat yine de Çin'in ihracat potansiyelinin çok dışında ve yeterli oranda olmadığı tespit edilmiştir. Türkiye'nin Çin'e ihracatı 2000 yılında sadece 96 milyon Doları iken 2007 yılında 1,04 milyar Amerikan Dolarına, 2012 yılında ise 2,83 milyar Dolarına yükseldiği yer almaktadır. (Şekil 2-6) (Ünlü, 2015, s. 37)



Şekil 2- 6: Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne Yıllara Göre İhracatı

Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne 2013 yılında 3.600 ve 2014 yılında 2.861 milyon dolar ihracatı bulunmuştur. Son iki yılda Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2005 senesinden itibaren gösterdiği istikrarlı yükselişin 2013'de de devam ettiği ancak 2014 yılına gelindiğinde yaklaşık 739 milyon dolar kayıpla ihracatın azaldığı görülmektedir. (Şekil 2-7)



Şekil 2- 7: Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne Yıllara Göre İhracatı

Türkiye 2012 yılı Çin'e yaptığı toplam ihracatı 2,8 milyar dolar oluşmuştur. (Şekil 2-8) Türkiye'nin Çin'e en fazla ihracat yaptığı 10 ürünün beş tanesinde ihracat miktarı karşılaştırıldığında, Türkiye'nin dünya ihracatında lider konumunda olduğu anlaşıyor. Çin'e en fazla ihracat yapılan malların hemen hepsinde Türkiye, ağırlıklı dünya ortalama fiyatlarının altında fiyatlarla ihracat yapıyor. Türkiye'nin Çin'e yoğun ihracat yaptığı sektörlerin yine birçoğunda ihracatın birim fiyatı dünya ortalama birim fiyatlarının da altında. (Kızılca, 2014, s. 72-73)

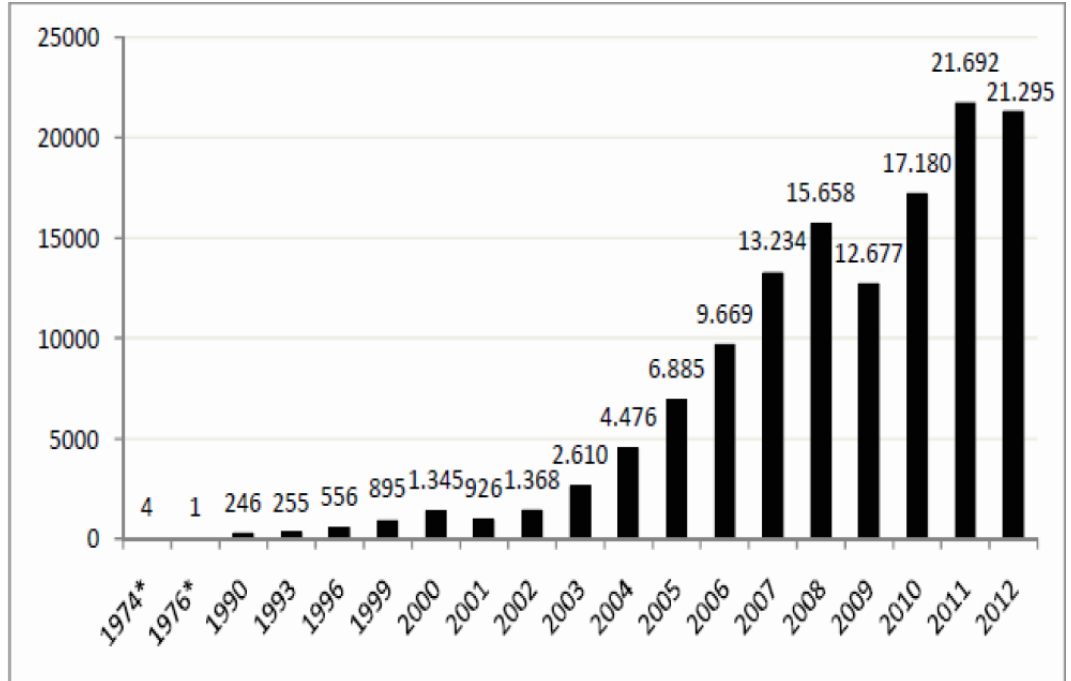
Ürün Kodu (HS-6)	Ürün Adı	Türkiye'nin Çin'den İhracatı (Milyon \$)	Türkiye'nin Çin'e İhracatının Birim Değeri (\$/kg)	Türkiye'nin Dünya İhracatının Ortalama Birim Değeri (\$/kg)	Ağırlıklandırılmış Dünya Ortalama Birim Değeri (\$/kg)	Türkiye'nin Sektördeki Toplam Dünya İhracatında Sıralaması
251512	Mermer ve Traverten (Blok, Kalın Dillimler Şeklinde Kesilmiş)	560	0.19	0.17	0.29	1
261000	Krom Cevherleri ve Konsantreleri	360	0.2	0.2	1.07	2
260300	Bakır Cevherleri ve Konsantreleri	268	1.21	1.27	4.97	14
251511	Mermer ve Traverten (Ham/ Kabaca Yontulmuş)	173	0.18	0.25	0.23	1
260700	Kurşun Cevherleri ve Konsantreleri	103	1.46	1.47	3.25	9
252890	Tabii Diğer Boratlar vb. Konsantreleri	83	0.34	0.31	0.35	1
261690	Diğer Kıymetli Metal Cevherli ve Konsantreleri	64	3.12	3.1	2651.29	11
260800	Çinko Cevherleri ve Konsantreleri	63	0.32	0.47	2.01	11
251520	Ekosin ve Yontulmaya/İnşaata Elverişli Diğer Kireçli Taşlar	47	0.19	0.2	0.32	1
261900	Cüruf, Moloz ve Demir/Çeliğin İmalinden Elde Edilen Diğer Döküntüler	33	0.08	0.07	0.27	5

Kaynak: TÜİK, Comtrade, TEPAV Hesaplamaları

Şekil 2- 8: 2012. Yıl Türkiye'nin Çin'e En Fazla İhraç Ettiği 10 Ürünün Birim Fiyat Karşılaştırması

2.1.3 Türkiye-Çin ithalat ilişkileri

Yıllar itibariyle Türkiye'nin Çin'den ithalatı Şekil (2-9)'da gösterilmektedir.



Şekil 2- 9: Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'nden Yıllara Göre İthalatı

Türkiye'nin Çin'den yüksek oranda ithal ettiği sektörlere bakıldığında makine sektörünün önemli paya sahip olduğu dikkat çekiyor. (Şekil 2-10)de 2013 yılı Türkiye makine ithalatının %26'sını Çin'den yapığını gösteriyor. 6'lı fasıl ayrımında Türkiye'nin Çin'den en fazla ithalatını yaptığı 10 ürünün hemen hepsinde Çin'den ithal etmenin birim fiyatı, Çin dışında başka bir ülkeden ithal ettiği fiyatın altında olduğu görülüyor. (Kızılcıca, 2014, s. 72)

“Çin'in, Türkiye'ye yoğun ihracat yaptığı sektörlerin hepsinde büyük fiyat rekabetçiliğine sahip olup ağırlık andırılmış dünya ortalama birim fiyatlarının oldukça altındaki fiyatlarda Türkiye'ye mal satıyor. Örneğin Türkiye 1,3 milyar dolarlık taşınabilir dizüstü bilgisayar ithalatını Çin'den kilogram fiyatı 168 dolara yaparken, Çin dışında bir ülkeden ithal etmesinin kilogram fiyatı 325 dolar. Yine telsiz ve uzaktan kumanda aksam ve parçaları sektöründe Çin dışında bir ülkeden ithal etmesinin fiyatı 259 dolar iken, Çin'den ithal etmenin birim fiyatı 32 dolar.” (Kızılcıca, 2014, s. 72)

Ürün Kodu (HS-6)	Ürün Adı	Türkiye'nin Çin'den İthalatı (Milyon \$)	Türkiye'nin Çin'den İthalatının Birim Değeri (\$/kg)	Türkiye'nin Dünya İthalatının Ortalama Birim Değeri (\$/kg)	Ağırlıklandırılmış Dünya Ortalama Birim Değeri (\$/kg)	Çin'in Sektördeki Toplam Dünya İhracatındaki Sıralaması
847130	Taşınabilir Dizüstü Bilgisayarlar; ağırlık<10 kg.	1.231	167.6	325.3	203.6	1
852250	Radio/Televizyon Yayını İçin Verici Cihazlar	1.091	569.5	501.6	628.4	1
852990	Hava Taşıtı, Radar, Telsiz-Uzaktan Kumanda Cihazı Aksam, Parçaları	464	31.9	258.6	61.4	2
853120	Gösterge Tabloları-Sıvı Kristal, Diyet Tertibatlı	450	31.5	150.5	367.6	3
851780	Telefon Cihazları	379	82.3	311.2	211.9	1
950390	Diğer Oyuncaklar, Küçültülmüş Modeller, Bulmacalar	338	13.3	25.9	11.2	1
847160	Giriş/Çıkış Birimleri	288	19.1	113.3	27.6	1
850239	Diğer Elektren Grupları	259	6	59.5	45.7	10
550410	Sunı Devamsız Lifler (İşlem Görmemiş) (Viskoz İpeğinden)	224	2.3	5.3	2.3	1
841430	Sogutma Cihazlarında Kullanılan Kompresörler	183	4	20.2	13.2	1

Kaynak: TÜİK, Comtrade, TEPAV Hesaplamaları

Şekil 2- 10: 2012.Yıl Türkiye'nin Çin'den En Fazla İthalat Ettiği 10 Ürünün Birim Fiyat Karşılaştırması

“Türkiye, Çin’e hammadde satmaktan öteye geçememiş ve Uzak Doğu’daki pazar payını arttıramamıştır. 1996 yılında Türkiye toplam ithalatının %10’unu Asya ülkelerinden yaparken 2013 yılı itibarıyla bu oran %21’e yükseldi. İhracatta ise Türkiye 4,5 katrilyon dolarlık ithalatı olan Asya pazarına yaptığı 6,9 milyar dolarlık ihracatıyla ancak %0.15’lik bir paya sahip oldu. Türkiye’nin Asya’daki en önemli ihracat ortağı Çin’dir. 1996 yılında 138 milyar dolar olan Çin’in toplam ithalatı hızla artarak 2012 yılında 1,8 katrilyon dolara ulaştı.” (Kızılca, 2014, s. 75)

“Çin’in Türkiye’nin ithalatındaki büyük önemine rağmen Türkiye aynı önemi büyük fırsatlarla dolu Çin pazarında yakalayamadı. 1996-2012 döneminde Çin’in toplam ithalatı 13 katına çıkarken, Türkiye’nin Çin’in toplam ithalatından aldığı pay 1996 yılında %0,5 iken 2012 yılında itibarıyla %0,15’e geriledi. Türkiye’nin Çin’e ihracat yaptığı ürünler de diğer Asya ülkelerine sattıklarıyla benzerlik gösteriyor. Türkiye Asya pazarında yalnızca hammadde ve doğal kaynak ürünleri satabiliyor.” (Kızılca, 2014, s. 75)

(Şekil 2-11)’de Türkiye ile Çin arasındaki ticari ilişkilerin hacmi 1999 yılından 2015 yılına düzenli bir gelişme göstermektedir. İkili ticaret hacmi, 2005 yılında 4,9 milyar, 2010 yılında ise 19,5 milyar Amerikan dolarına yükselmiştir. 2011 yılında ilk kez 24 milyar doların üzerine çıkan Dış Ticaret Hacmi, 2012 yılında da aynı seviyeyi koruyarak 24,12 milyar dolar olmuştur. 2013 yılında ise Dış Ticaret Hacmi 2012 yılında ara verdiği artış ivmesine devam ederek 28,29 milyar dolara sıçramıştır. (Kawaili & Adıgüzel, 2017) Türkiye ile Çin dış ticareti 1990’ların sonundan bu yana hızla artmıştır. 2000’lerin başında 1 milyar dolardan az olan Türkiye ile Çin arasındaki Dış Ticaret Hacminin 2012 yılı itibarıyla 24 milyar doları aştığı gösteriyor. Türkiye 2012 yılı itibarıyla Çin’e yaptığı 2,8 milyar dolarlık ihracata karşılık Çin’den 21,2 milyar dolarlık ithalat yaptığı ve 18,4 milyar dolarlık açık verdiği

görülyor. (Kızılca, 2014, s. 71)

(Milyon Dolar)

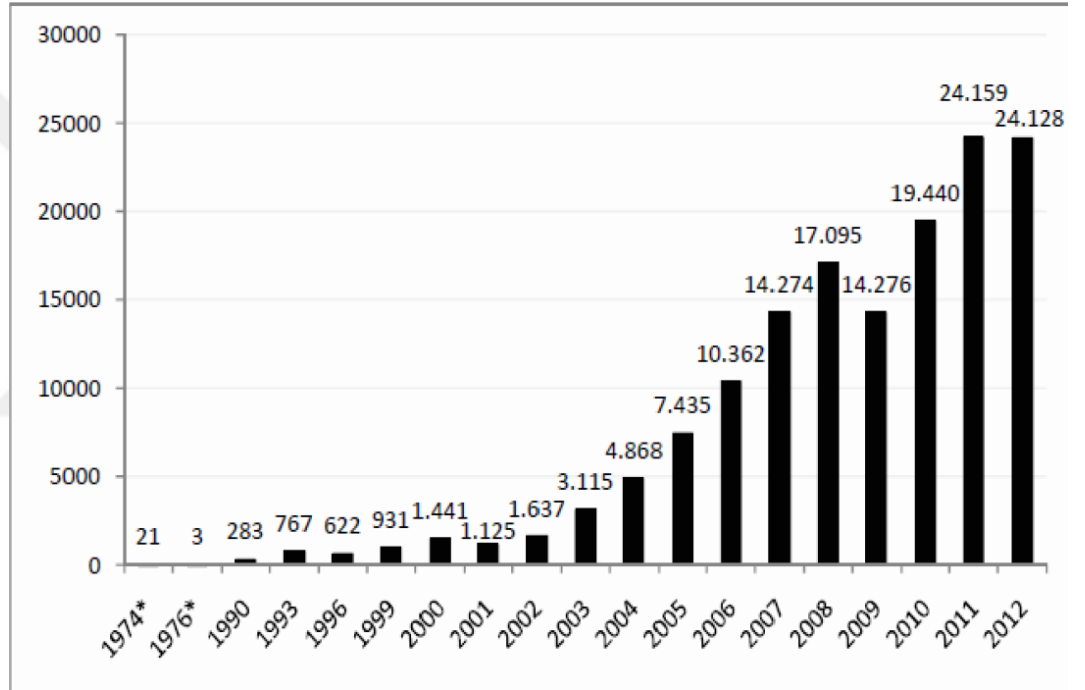
Yıl	İhracat	İthalat	Denge	Hacim
1996	65	556	-491	622
1997	44	787	-743	832
1998	38	846	-808	885
1999	37	895	-858	931
2000	96	1.345	-1.249	1.441
2001	199	926	-726	1.125
2002	268	1.368	-1.100	1.637
2003	505	2.610	-2.106	3.115
2004	392	4.476	-4.084	4.868
2005	550	6.885	-6.336	7.435
2006	693	9.669	-8.976	10.362
2007	1.040	13.234	-12.195	14.274
2008	1.437	15.658	-14.221	17.095
2009	1.599	12.677	-11.077	14.276
2010	2.260	17.180	-14.920	19.440
2011	2.467	21.692	-19.225	24.159
2012	2.833	21.295	-18.462	24.128
2013	3.600,9	24.685,9	-21.085,0	28.286,8
2014	2.862,0	24.918,2	-22.056,3	27.780,2
2015	2.415,1	24.864,3	-22.449,3	27.279,3

Kaynak: TÜİK (18.03.2016)

Şekil 2- 11: Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri

“Türkiye’nin Çin ile dış ticaretinin Türkiye için önem kazandığı bu dönemde Çin ile olan ticari ilişkilerinde üç önemli nokta dikkat çekiyor. Birincisi, Türkiye Çin’den ileri teknoloji ürünü malları düşük fiyatlarla alıyor. İkincisi, Türkiye Çin’e yüksek oranda niteliksiz doğal kaynak ürünlerini dünya ortalama fiyatlarının altında satıyor. Üçüncü olarak, son 16 yılda Türkiye’nin Çin’e olan ihracatı hızla artmasına rağmen Çin’in ithalatından önemli bir pay elde edemediği bilinmekte. Türkiye’nin gelişmekte olan Asya pazarına uyum sağlayamadığı ortaya çıkmıştır.” (Kızılca, 2014, s. 71) Bu olumsuzluklar İpek Yolu projesi ise çözülmesi ve İpek Yolu bölgesindeki ülkelerin Dış Ticaret Hacminin artırılması beklenmektedir.

Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki eskilere dayanan ticari ilişkilerin gelişme sürecinin istatistiki boyutu aşağıdaki (Şekil 2-12)'de gösterilmektedir. (Ünlü, 2015, s. 37) Türkiye-Çin Dış Ticaret Hacmi 1990 ile 2000'li yıllar arasında dalgalı olarak artmıştır. 2000 yılında sonra ise küresel krizin etkisine maruz kalan 2009 yılı hariç bugüne kadar düzenli olarak artış göstermektedir. (Ünlü, 2015, s. 36)



Şekil 2- 12: Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti Dış Ticaret Hacmi

21. yüzyıla girildiğinde Türkiye ile Çin arasında ki ekonomik ilişkiler katlanarak artmaya başlamıştır. 2001 yılında Türkiye' ye gelen Çin Hükümeti Dış ticaretten sorumlu Bakan Yardımcısı Zhou Keren, otuzdan fazla iş adamı ile İzmir fuarına katılmış ve Çin hükümetinin Türkiye ile olan ticarete verdiği önemi dile getirmiştir. Son yıllarda Türkiye'nin Dış ticaretinde Çin'in yerini inceleyecek olursak aşağıdaki istatistiki bilgiler yardımcı olacaktır. (Ünlü, 2015, s. 28)

Sıra	Ülkeler	İhracat (Milyar \$)	Pay (%)	Değişim (%)
1	Almanya	13 124 375	8,6	-5,9
2	Irak	10 822 144	7,1	30,2
3	İngiltere	8 693 599	5,7	6,7
4	İtalya	6 373 080	4,2	-18,8
5	Fransa	6 198 536	4,1	-8,9
6	ABD	5 604 230	3,7	22,3
7	Rusya Federasyonu	6 680 777	4,4	11,5
8	İspanya	3 717 345	2,4	-5,1
9	BAE	8 174 607	5,4	120,5
10	İran	9 921 602	6,5	176,4
11	Hollanda	3 244 429	2,1	0,0
12	Mısır	3 679 195	2,4	33,3
13	İsviçre	2 124 525	1,4	43,1
14	Suudi Arabistan	3 676 612	2,4	33,0
15	Romanya	2 495 427	1,6	-13,3
16	İsrail	2 329 531	1,5	-2,6
17	Belçika	2 359 575	1,5	-3,7
18	Azerbaycan	2 584 671	1,7	25,2
19	Çin	2 833 255	1,9	14,9
20	Polonya	1 853 700	1,2	5,4

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), <http://www.tuik.gov.tr>

Şekil 2- 13: Türkiye'nin İhracatında Yer Alan İlk 20 Ülke Arasında Çin'in Yeri, Önceki Yıla Göre Değişim (2012)

2012 yılında Türkiye'nin en fazla ihracat gerçekleştirdiği ilk üç ülke Almanya, Irak ve İngiltere olmuştur. (Şekil 2-13) Çin ise 14. sırada yer almaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2012 yılı dış ticaret verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti 2,833 milyar Dolar değerindeki ihracatı ile Türk dış ticareti içinde %1,9 oranında pay almıştır. (Ünlü, 2015, s. 29)

Sıra	Ülkeler	İhracat (Milyar \$)	Pay (%)	Değişim (%)
1	Almanya	13 702 577	9,0	4,4
2	Irak	11 948 905	7,9	10,4
3	İngiltere	8 785 124	5,8	1,1
4	İtalya	6 718 355	4,4	5,4
5	Fransa	6 376 704	4,2	2,9
6	ABD	5 640 247	3,7	0,6
7	Rusya Federasyonu	6 964 209	4,6	4,2
8	İspanya	4 334 196	2,9	16,6
9	BAE	4 965 630	3,3	-39,3
10	İran	4 192 511	2,8	-57,7
11	Hollanda	3 538 043	2,3	9,0
12	Mısır	3 200 362	2,1	-13,0
13	İsviçre	1 014 523	0,7	-52,2
14	Suudi Arabistan	3 191 482	2,1	-13,2
15	Romanya	2 616 313	1,7	4,8
16	İsrail	2 649 663	1,7	13,7
17	Belçika	2 573 804	1,7	9,1
18	Azerbaycan	2 960 371	2,0	14,5
19	Çin	3 600 865	2,4	27,1
20	Polonya	2 058 857	1,4	11,1

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) <http://www.tuik.gov.tr>

Şekil 2- 14Türkiye'nin İhracatında Yer Alan İlk 20 Ülke Arasında Çin'in Yeri, Önceki Yıla Göre Değişim (2013)

2013 yılında Türkiye'nin en fazla ihracat gerçekleştirdiği ilk üç ülke Almanya, Irak ve İngiltere olmuştur. (Şekil 2-14) Çin Halk Cumhuriyeti ise bir önceki seneye bakıldığında 4 sıra ilerleyerek 10. sıraya yükselmiştir. "Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2013 yılı dış ticaret verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti bir önceki seneye göre yüzde 27,1 artarak 3,600 milyar Dolar değerindeki ihracatı ile Türk dış ticareti içinde %2,4 oranında pay almıştır." (Ünlü, 2015, s. 30)

Sıra	Ülkeler	İhracat (Milyar \$)	Pay (%)	Değişim (%)
1	Almanya	15 149 592	9,6	10,6
2	Irak	10 891 179	6,9	-8,9
3	İngiltere	9 905 101	6,3	12,7
4	İtalya	7 141 535	4,5	6,3
5	Fransa	6 464 817	4,1	1,4
6	ABD	6 341 948	4,0	12,4
7	Rusya Federasyonu	5 943 840	3,8	-14,7
8	İspanya	4 750 747	3,0	9,6
9	BAE	4 655 969	3,0	-6,2
10	İran	3 886 630	2,5	-7,3
11	Hollanda	3 459 313	2,2	-2,2
12	Mısır	3 298 055	2,1	3,1
13	İsviçre	3 207 627	2,0	216,2
14	Suudi Arabistan	3 047 251	1,9	-4,5
15	Romanya	3 008 473	1,9	15,0
16	İsrail	2 950 925	1,9	11,4
17	Belçika	2 939 281	1,9	14,2
18	Azerbaycan	2 875 061	1,8	-2,9
19	Çin	2 861 624	1,8	-20,5
20	Polonya	2 402 231	1,5	16,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), <http://www.tuik.gov.tr>

Şekil 2- 15: Türkiye'nin İhracatında Yer Alan İlk 20 Ülke Arasında Çin'in Yeri, Önceki Yıla Göre Değişim (2014)

2014 yılında Türkiye'nin en fazla ihracat gerçekleştirdiği ilk üç ülke Almanya, Irak ve İngiltere olmuştur. (Şekil 2-15) “Çin Halk Cumhuriyeti ise bir önceki seneye bakıldığında 8 sıra gerileyerek 18. sıraya düşmüştür. Türkiye İstatistik Kurumu’nun 2014 yılı dış ticaret verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti bir önceki seneye göre yüzde -20,5 gerileyerek 2.861 milyar Dolar değerindeki ihracatı ile Türk dış ticareti içinde %1,8 oranında pay almıştır.” (Ünlü, 2015, s. 31)

Çin Halk Cumhuriyeti Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler arasında yer almaktadır. Çin'in Türkiye'ye olan ithalatındaki payı da sürekli yükselmiş durumundadır. (Şekil 2-16) Türkiye'nin 2012 yıllık dış ticaret verilerine göre Çin bir önceki yıla göre yüzde 1,8 artarak yaklaşık 22000 milyar Dolar değerindeki ithalatı ile Türkiye dış ticaretinde %9,0 pay almıştır. (Ünlü, 2015, s. 32)

Sıra	Ülkeler	İthalat (Milyar \$)	Pay (%)	Değişim (%)
1	Rusya Federasyonu	26 625 286	11,3	11,2
2	Çin	21 295 242	9,0	-1,8
3	Almanya	21 400 614	9,0	-6,9
4	ABD	14 130 546	6,0	-11,9
5	İtalya	13 344 468	5,6	-0,8
6	İran	11 964 779	5,1	-4,0
7	Fransa	8 589 896	3,6	-6,9
8	Güney Kore	5 660 093	2,4	-10,1
9	Hindistan	5 843 638	2,5	-10,1
10	İspanya	6 023 625	2,5	-2,8
11	İngiltere	5 629 455	2,4	-3,6
12	İsviçre	4 304 864	1,8	-14,2
13	Ukrayna	4 394 200	1,9	-8,7
14	Yunanistan	3 539 869	1,5	37,8
15	Belçika	3 690 309	1,6	-6,8
16	Hollanda	3 660 634	1,5	-8,6
17	Romanya	3 236 425	1,4	-14,9
18	BAE	3 596 545	1,5	118,0
19	Japonya	3 601 427	1,5	-15,5
20	Polonya	3 058 078	1,3	-12,5

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, <http://www.tuik.gov.tr>

Şekil 2- 16: Türkiye'nin İthalatında Yer Alan İlk 20 Ülke Arasında Çin'in Yeri, Önceki Yıla Göre Değişim (2012)

2013 yılında Türkiye'nin en fazla ithalat gerçekleştirdiği ilk üç ülke Rusya, Çin ve Almanya olmuştur. (Şekil 2-17) “Çin Halk Cumhuriyeti ise bir önceki seneye bakıldığında 1 sıra ilerleyerek 2. sıraya yükselmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu’nun 2013 yılı dış ticaret verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti bir önceki seneye göre yüzde 15,9 yükselerek 24.685 milyar Dolar değerindeki ithalatı ile Türk dış ticareti içinde %9,8 oranında pay almıştır.” (Ünlü, 2015, s. 33)

Sıra	Ülkeler	İthalat (Milyar \$)	Pay (%)	Değişim (%)
1	Rusya Federasyonu	25 064 214	10,0	-5,9
2	Çin	24 685 885	9,8	15,9
3	Almanya	24 182 422	9,6	13,0
4	ABD	12 596 170	5,0	-10,9
5	İtalya	12 884 864	5,1	-3,4
6	İran	10 383 217	4,1	-13,2
7	Fransa	8 079 840	3,2	-5,9
8	Güney Kore	6 088 318	2,4	7,6
9	Hindistan	6 367 791	2,5	9,0
10	İspanya	6 417 719	2,6	6,5
11	İngiltere	6 281 414	2,5	11,6
12	İsviçre	9 645 289	3,8	124,1
13	Ukrayna	4 516 333	1,8	2,8
14	Yunanistan	4 206 020	1,7	18,8
15	Belçika	3 843 376	1,5	4,1
16	Hollanda	3 363 585	1,3	-8,1
17	Romanya	3 592 568	1,4	11,0
18	BAE	5 384 468	2,1	49,7
19	Japonya	3 453 190	1,4	-4,1
20	Polonya	3 184 533	1,3	4,1

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), <http://www.tuik.gov.tr>

Şekil 2- 17: Türkiye'nin İthalatında Yer Alan İlk 20 Ülke Arasında Çin'in Yeri, Önceki Yıla Göre Değişim (2013)

2014 yılında Türkiye'nin en fazla ithalat gerçekleştirdiği ilk üç ülke Rusya, Çin ve Almanya sırayla olmuştur. (Şekil 2-18) “Çin Halk Cumhuriyeti bir önceki seneye bakıldığında yerini koruyarak 2. Sırada kalmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu’nun 2014 yılı dış ticaret verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti bir önceki seneye göre yüzde 0,9 yükselerek 24.918 milyar Dolar değerindeki ithalatı ile Türk dış ticareti içinde %10,3 oranında pay almıştır.” (Ünlü, 2015, s. 34)

Sıra	Ülkeler	İthalat (Milyar \$)	Pay (%)	Değişim (%)
1	Rusya Federasyonu	25 289 067	10,4	0,9
2	Çin	24 918 273	10,3	0,9
3	Almanya	22 369 406	9,2	-7,5
4	ABD	12 727 551	5,3	1,0
5	İtalya	12 056 043	5,0	-6,4
6	İran	9 833 335	4,1	-5,3
7	Fransa	8 122 565	3,4	0,5
8	Güney Kore	7 548 319	3,1	24,0
9	Hindistan	6 898 559	2,8	8,3
10	İspanya	6 075 851	2,5	-5,3
11	İngiltere	5 932 221	2,4	-5,6
12	İsviçre	4 821 031	2,0	-50,0
13	Ukrayna	4 242 612	1,8	-6,1
14	Yunanistan	4 043 839	1,7	-3,9
15	Belçika	3 863 892	1,6	0,5
16	Hollanda	3 517 119	1,5	4,6
17	Romanya	3 363 233	1,4	-6,4
18	BAE	3 253 024	1,3	-39,6
19	Japonya	3 199 891	1,3	-7,3
20	Polonya	3 082 128	1,3	-3,2

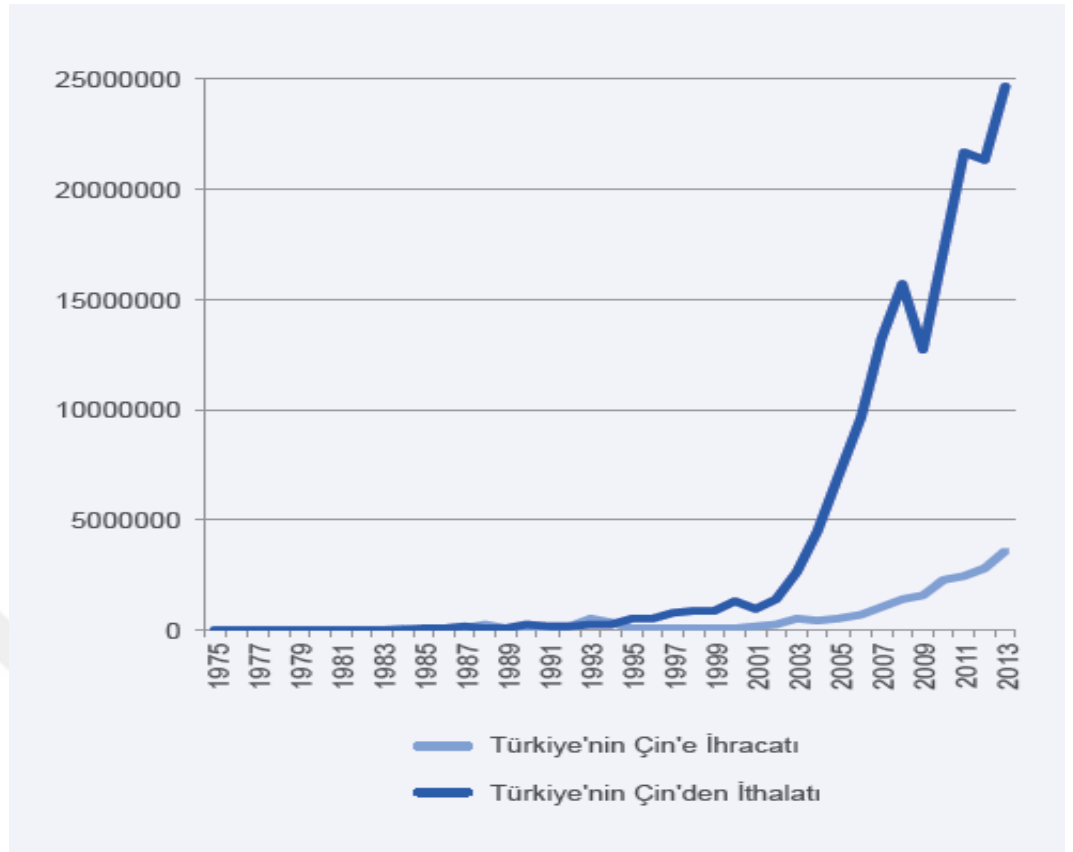
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), <http://www.tuik.gov.tr>

Şekil 2- 18: Türkiye’nin İthalatında Yer Alan İlk 20 Ülke Arasında Çin’in Yeri, Önceki Yıla Göre Değişim (2014)

2.1.4 Türkiye dış ticaret açığı problemi

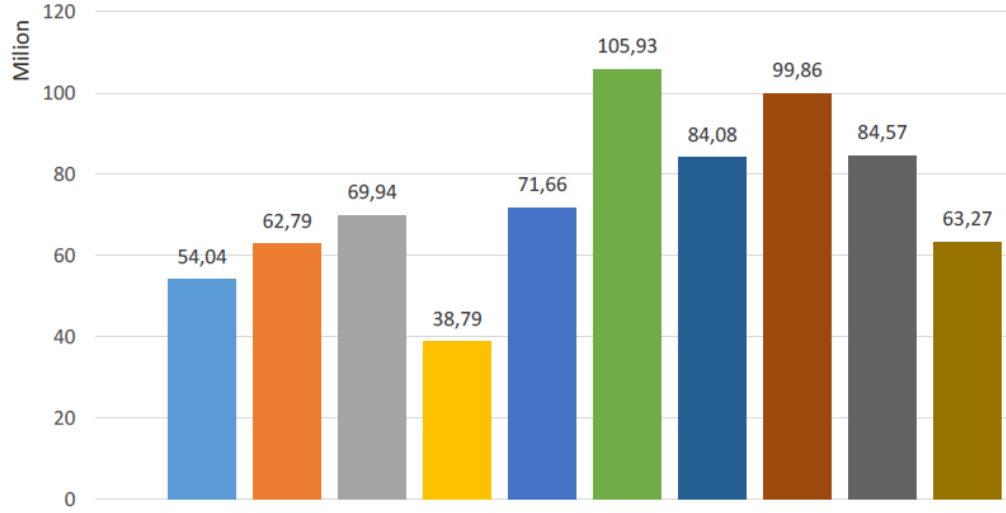
(Şekil 2-19)'a bakıldığında, Türkiye ile Çin arasındaki ikili ticaretin başlamasından bu yana sadece 1993 ve 1994 yıllarında Türkiye Çin karşısında bir ticaret fazlasına ulaşmış; geriye kalan yılların tamamında ise ticaret açığı söz konusu olmuştur. “Çin’in küresel krizin etkilerini diğer gelişmiş ekonomilere göre daha rahat atlatmasıyla bu ülkenin ihracatı kısa sürede toparlanmış ve Türkiye’nin Çin’den yaptığı ithalat da artmaya devam etmiştir. 2013 yılı itibariyle Türkiye’nin Çin’e ihracatı 3,6 milyar dolar, bu ülkeden ithalatı ise 24,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.³⁶ Başka bir deyişle, geride bıraktığımız sene içerisinde Türkiye Çin’e sattığı her bir dolarlık mal karşılığında bu ülkeden yaklaşık 7 dolarlık mal satın almıştır.” (Atlı & Ünay, 2014, s. 22)

Fakat Çin’in Türkiye’nin toplam ithalatı içerisindeki payı hızla artmasına rağmen Türkiye’nin ihracatındaki payının aynı şekilde artmadığını gösteriyor. “1980’ler ve 1990’larda bu iki oran paralel bir seyir izlerken, 2000’li yıllarda Çin’den yapılan ithalatın, Türkiye’nin toplam ithalatından daha hızlı artması durumu değiştirmiştir. Çin’e yapılan ihracatın ortalamanın altında bir hızla artması nedeniyle de Türkiye’nin Çin’e karşı ticaret açığı genel ticaret açığından daha hızlı büyümüştür.” (Atlı & Ünay, 2014, s. 22)



Şekil 2- 19: 1975-2013 Yıllara Göre Türkiye'nin Çin İle Ticareti

Türkiye'nin Dış Ticaret Açığı 2006 ile 2008 yılları arasında sürekli arttığı görülmektedir. (Şekil 2-20) 2009 yılına geldiğinde ise Dış Ticaret Açığı azalmıştır. 2010 ve 2011 yıllarında Dış Ticaret Açığı artışı devam eden Türkiye'nin, 2015 yılında Dış Ticaret Açığı önemli bir miktarda azalması ve 2014'e göre 25,2 azalarak 84 milyar 567 milyon dolardan 63 milyar 268 milyon dolara inmesi görülmektedir. (Haberler, 2015 cari açık rakamları açıklandı, 2016)



Şekil 2- 20: Türkiye'nin Son 10 Yıllık Dış Ticaret Açığı 2006-2015

İpek Yolu Projesi ise Türkiye için Dış Ticaret Açığını azaltmak için bir sahne uluşturmuş durumundadır. Proje sayesinde Türkiye Çin Dış Ticaret Hacminin artması Türkiye açısından çok önemli yer almaktadır.

2.2 İpek Yolu Projesi'nin Türkiye Dış Ticaret Hacminin Artırılmasındaki Rolü

2.2.1 Ulaşım kolaylığı sağlama

Kadim İpek Yolu'nun en önemli merkezlerinden biri olan Türkiye'nin Çin'in yeni projesinde de önemli bir aktör olacağı düşünülmektedir. Projenin hayata geçirilmesi ile kilit ülkelerden biri haline gelecek olan Türkiye, Pekin'e en fazla destek veren ve katılım yönünde istekli olan ülkelerden birisi haline gelmiştir. Doğu-Batı koridorunun yeniden canlanmasına önem veren Türkiye, projenin hayata geçirilmesi ile Güney Asya pazarına daha rahat ulaşma fırsatına kavuşacaktır. Bu noktada Türkiye'nin en esaslı kazanımı, gelişmiş bir İpek Yolu Projesi ile Türkiye'nin Doğu-Batı arasında bir köprü haline gelmesidir. (Özdaşlı, 2015, s. 592)

Türkiye'nin en önemli projelerinden biri olan ve Kars'tan Edirne'ye kadar inşa edilmesi düşünülen Doğu-Batı Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın devreye girmesi İpek Yolu Projesi'nin bütünüyle hayata geçebilmesi için de önemli bir gelişmedir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ile bağlanması durumunda Türkiye Doğu'yu Batı'ya bağlayan transit ülke rolünü güçlendirecektir. Söz konusu yolun diğer seçeneklere göre daha güvenli ve maliyetinin düşük olması Çin'in Türkiye'ye verdiği ehemmiyeti artırmaktadır.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Trans-Sibirya Demiryolundan 2 bin kilometre daha kısadır. Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden Türkiye ve Avrupa'ya ulaşacak bu demiryolu hattının deniz taşımacılığına göre yarım nakliye süresi tasarrufu öngörmesi beklenmektedir. Böylece 21.yüz yılın en önemli stratejik planlamalarından biri haline gelecek bu yeni “Avrasya Köprüsü”nün gerçekleşmesi ile Doğu'nun ucuz iş gücü ile Batı'nın zengin yer altı kaynaklarını bir araya getirileceği dev bir piyasa oluşacaktır. (Özdaşlı, 2015, s. 593)

Türkiye'nin son dönem dış ticaret rakamları analiz edildiğinde en az etkili olduğu bölgelerin başında Asya gelmektedir. “Uluslararası sistemin güç merkezinin Atlantik ekseninin tekeline çıkarak çok kutupluluğa yöneldiği ve dünya ekonomik gücünün Asya'ya kaydığı bir dönemde Türkiye'nin bölgede etkin olmaması ciddi bir eksiklik olarak görülmektedir. Bu durumun birçok nedeni olmakla birlikte en önemli sorun Türkiye ile bölge arasında ulaşım konusunda yaşanan eksikliklerdir.” (Ergünsü, 2017, s. 108)

“Türkiye'nin bölge ülkeleri ile doğrudan ekonomik ilişki kurması lojistik açıdan oldukça maliyetli ve güvenlik anlamında risklidir. Bu nedenle Türkiye'nin İpek Yolu'na dâhil olması gittikçe gelişen Asya pazarına

ulaşmasını kolaylaştıracaktır.” (Özdaşlı, 2015, s. 593)

Avrupa, Asya ve Ortadoğu coğrafyasının kesiştiği noktada yer alan Türkiye, projenin kara ve demiryollarını içeren İpek Yolu Projesi’nin Avrupa’ya bağlantı noktasını oluşturmaktadır. G20 üyesi olan Türkiye’nin enerji ticaret merkezi olma yolunda yaptığı çalışmalarda Çin ile ilişkilerinin geliştirilmesi kapsamında önemli bir destek sunması beklenen İpek Yolu projesi, Türkiye’nin gelecekteki ekonomik hedeflerine ulaşması açısından da önemli fırsatları beraberinde getirecektir. (Karagöl, 2017, s. 20)

“İpek Yolu’nun “Orta Koridor “unu oluşturan Türkiye ile Çin arasındaki sevkiyat süresinin 30 günden 10 güne düşmesi ve Pekin’den deniz yolu ile iki ayda teslim edilen ürünlerin iki haftadan daha kısa bir sürede İstanbul’a ulaştırılacak olması bu anlamda projeyi Türkiye açısından daha da önemli hale getirmektedir.” (Haberler, Modern İpek Yolu Projesi'nde bilmeniz gerekenler, 2017)

Yeni teknolojik ilerlemeler ulaşım ve iletişim maliyetlerini önemli ölçüde düşürdü. Çin'in ağır kargo trenleri, Çin'in Xinjiang, Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya vasıtasıyla çeşitli mallarla yüklendi ve 13 gün sürdü ve Almanya'nın Duisburg kentine (Duisburg) ulaşmak için 11179 km yol kat etti. Demiryolu taşımacılığı ise deniz taşımacılığından daha hızlı ve daha ucuzdur. Bu İpek Yolu projesinin en önemli başarılarından biri olarak nitelendirilmektedir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Asya ve Avrupa'da demiryolu inşaatı önemli bir teknolojik ilerleme kaydetti. Bugün, İpek Yolu lojistik pazarı popüler bir proje haline geldi.

İpek Yolu Projesinde Türkiye Çin, İran, Rusya gibi ülkelerle olan gelişmiş ekonomik ilişkilerini sağlamakla beraber Kırgızistan, Kazakistan ve Özbekistan gibi Türki Cumhuriyetleri ile de ilişkilerini artıracaktır. (Şekil

2-21). (Karagöl, 2017, s. 5) İpek Yolu Projesi Türkiye Çin Dış Ticaret Hacminin arttırılmasında etkili olmakla beraber güzergâh üzerindeki ülkelerin ikili Dış Ticaret Hacminin arttırılmasında önemli rol oynayacaktır.

Ülkeler	İhracat (milyon dolar)	İthalat (milyon dolar)	Ticaret Hacmi (milyon dolar)
Almanya	14.004	21.473	35.477
Rusya	1.733	15.160	16.893
Çin	2.329	25.440	27.769
İtalya	7.583	10.219	17.802
İran	4.968	4.699	9.667
Hollanda	3.589	3.000	6.589
Kazakistan*	750	1.390	2.140
Özbekistan*	489	711	1.200
Kırgızistan*	294	77	371
Tacikistan*	162	204	366
Toplam	35.901	82.373	118.274

Kaynak: TÜİK

Şekil 2- 21: Türkiye'nin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'ndan Geçmesi Beklenen
Ülkelere Ticari İlişkileri (2016)

2.2.2 Karşılıklı ekonomik bağımlılığı geliştirme

İpek Yolu Projesi güzergâhındaki ülkelerin ortak çıkarlarına dayanıyor. İpek Yolu'nun canlandırılması, ilgili ülkelerin ekonomik kalkınmasına ve kültürel refahına katkıda bulunmaktadır. İpek Yolu boyunca ülkelerin ticaret faaliyetlerini arttırarak, emtia ihracatçıları ve talep edenler yakınlardaki daha büyük pazarlardan kazanç sağlayacaklar.

Bugün malların ve hizmetlerin pazarlanması süreci malların üretiminden daha önemlidir. İpek Yolu Birliği (İpek Yolu) ile dünyanın en büyük pazarı kurulacaktır. Bu büyük pazar, İpek Yolu Birliği ülkelerinin insan kaynaklarını ve doğal kaynaklarını geliştirmeye yardımcı olacaktır.

Dünya nüfusunun yaklaşık% 61'i Asya-Pasifik bölgesinde yaşıyor. Son iki yüzyılda nüfus artışı 1990'ların başında yüzde 1,5 iken 2010'da yüzde 1'e

inmiştir. İpek Yolu Birliği üyesi ülkelerin ekonomik büyümesi ile birlikte, bu ülkelerin insanların satın alma gücü de büyük ölçüde artmış durumundadır. İpek yolu pazarlaması ve sanayileşme, İpek Yolu Birliği'nin uzmanlaşmasını ve sanayileşmesini artıracığı beklenmektedir.

İpek Yolu Asya sanayileşmiş ülkeler Birliği, Avrupa'nın zengin ülkelerine daha fazla mal ihraç etmekte, Avrupa üye ülkeleri özellikle Asya ülkeleri için hammadde talebini artırmaktadır. Bu değişiklik, satıcıların ve alıcıların gelirini artıracaktır.

2.2.3 Olanakların birbirine bağlana bilirliliği

Olanakların birbirine bağlana bilirliliği İpek Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesinde önemli bir yere sahip olduğundan, “İpek Yolu üzerindeki ülkeleri, altyapı oluşturma planlarının ve teknik standartlar sistemlerinin birbirine bağlana bilirliliğini arttırmak yoluyla Asya'daki tüm alt bölgeler ile Asya'yı, Avrupa'yı ve Afrika'yı birbirine bağlayacak bir altyapı ağı oluşturmalıdır. Ulaşım altyapısının inşası için kilit öneme sahip geçitlere, projelere ve bağlantı noktalarına odaklanılacak, ulaşımındaki engeller kaldırılarak yolların bağlı olmayan bölümleri bağlı hale getirilecektir. Ayrıca liman altyapısı inşası ilerletilerek, kara-deniz yolundan ulaşım kanalları oluşturularak limanların işbirliği arttırılacaktır.” (Durdular, 2016, s. 83)

“İpek Yolu Projesi kapsamında, projeye taraf ülkeler arasında sınır ötesi optik kabloların ve diğer iletişim ana hattı ağlarının yapımı geliştirilecek ve bu amaçla taraf ülkeler arasında bir “Bilgi İpek Yolu” kurulacaktır.” İpek yolu projesi bir tek Çin'in solo oyunu değil, belki tüm ülkelerin ortak canlanma projesidir. (Haberler, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz Yolu İpek Yolu'nun Ortak Yapısının Teşvik Edilmesi için Vizyon ve Eylemler")

2.2.4 Finansal bütünlük

İpek Yolu Projesi sayesinde İpek Yolu güzergâhı üzerindeki ülkeler arasında sermayelerin akışlarının gerçekleşmesi beklenmektedir. Özellikle Türkiye ile Asya ülkeleri arasında daha sıkı ticari finansal dayanışmaların ortaya çıkması ümit edilmektedir. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyelerinden biri olan Türkiye, İpek Yolu projesinin finansal kararların alınmasından önemli bir yere sahip olduğunu gösteriyor. Türkiye'nin bu kurucu üyeler arasında yer alması oldukça stratejik bir politika olmuştur. (Haberler, Asya Altyapı Yatırım Bankası için İmzalar Atıldı, 2015)

Asya Altyapı Yatırım Bankası ile birlikte sermayenin daha hızlı ve sistematik bir şekilde yürütülmesini sağlayan İstanbul Finans Merkezi'yle (İFM), Türkiye'nin İpek Yolu projesi için uygulayan önemli yatırımlarından biridir. (Karagöl, 2017, s. 6)

Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İFM İpek Yolu Projesi'nin yürüme süresinde finansal bütünlüğün sağlanmasında önemli rol oynayacaktır. Türkiye'nin dış sermayeni çekebilmesi için sağlam bir sistem oluşturur.

2.3 Dış Ticaret Hacminin Artmasındaki Stratejik Önemi

Çin'den başlayıp sırayla Kazakistan, Özbekistan, Rusya, Türkiye ve Yunanistan üzerinden Avrupa'ya uzanan İpek Yolu'nun yeni yorumuyla eyaletlerin 65 ülkede toplam 21 trilyon dolar boyutunda ekonomik hacimlerinin yükselmesi, ekonominin yenilenmesi ile mümkün olacak. Proje sayesinde, ilgili tüm ülkelerin yeni ticaret hacmine yükselme fırsatı ve Çin için mevcut ticaret hacminin iki katına çıkması mümkün olacak. Türkiye ile Çin arasındaki ikili Dış Ticaret Hacminde aynı şekilde artacaktır. İkili Dış Ticaret Hacminin artmasında bu projenin önemi ise alttaki başlıklar altında incelenecektir.

2.3.1 Türkiye'nin coğrafi avantajı

Türkiye dünyanın 17. ekonomisi olarak G20 ülkesi konumunda, Asya ve Avrupa arasındaki geçiş ülkesi olması nedeniyle tarihsel olarak üslendiği jeopolitik konumu, nitelikli işgücü, hızla gelişen altyapısı, büyüyen ve çeşitlenen hizmet ve sanayi sektörleri ile Yeni İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nın da kilit ülkesi olma potansiyeline sahip. Geçmişte doğal bir köprü niteliğinde olan Anadolu topraklar Türkiye üzerinde geçmişteki avantajlarını günümüze kadar taşımaktadır. (Akkaymak, 2009, s. 115)

Türkiye'nin çok fazla etkin olmadığı Asya pazarına İpek Yolu Projesi sayesinde daha hızlı ve ucuz yollardan ulaşma fırsatı bulmuştur. Çin ise Türkiye sayesinde, Beijing ile Londra arasında güvenli ve kesintisiz bir lojistik hat kurma olanağına sahip olacaktır. Diğer taraftan Çin, fosil kaynaklara duyduğu gereksinim nedeniyle Orta Doğu'da giderek daha fazla rol almak istiyor. Bu nedenle Çin Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nde Orta Doğuya ve özellikle de bölgedeki iki önemli aktör olan Türkiye ve İran'a önem veriyor. (Tuncel, 2017)

Çin İpek yolu Projesini üç koridor üzerinden gerçekleştirmeyi planlamaktadır. İran ile Güney Koridorunu, Rusya ile Kuzey Koridorunu, Türkiye ile Orta Asya'yı bağlayan Orta Koridoru oluşturmaya çalışmaktadır.(Şekil 2-22) “Türkiye'nin Orta Koridor girişi, tarihi İpek Yolu'nun kültürel ve tarihsel mirasının canlanması önemli bir adımıdır. Bu koridor Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi, Türkmenistan, Kazakistan, Afganistan ve Pakistan'ın Türkiye'den Çin'e ulaşmasına imkân tanımaktadır.” (Keyvan, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri, 2017)



Şekil 2- 22: Modern İpek Yolu: Üç Doğu-Batı Koridoru

Kuzey Koridor, Kazakistan'da başlayan ve Rusya'ya bağlanan Rusya Trans-Sibiry Demiryolu hattını kullanıyor. Kuzey Koridoru, Rus anakarasını geçerek, Avrupa'nın kapısı olan Beyaz Rusya ve Polonya'ya ulaşıyor. Bu koridor hali hazırda kullanılıyor. Aynı zamanda, bu koridor üzerinde sınır geçişleri az olduğu için daha etkin bir hat konumunda bulunuyor. Bu hattın dezavantajı ise hat boyunca iklimde meydana gelen değişimler, kış mevsiminde kuzeye doğru çıktıkça ilkim şartları sertleşiyor. Güney koridor, Kazakistan'dan başlıyor, Türkmenistan ya da Kırgızistan üzerinden Tacikistan'a oradan da İran'a geçiyor. İran aracılığıyla Türkiye'ye ulaşıyor ve sonunda Avrupa ile bağlantı kuruyor. Bu koridorun ana dezavantajı çok fazla sınır geçişi içermesi ve geçiş ülkelerindeki siyasi istikrarsızlıklar olarak ortaya çıkıyor.

Türkiye için önemli olan orta koridor ise Kazakistan'ı geçerek Kazakistan'ın Aktau limanına bağlanıyor. Deniz bağlantısıyla, Azerbaycan'ın yeni inşa edilen Alat limanına ulaşıyor. Koridor Güney Kafkasya'yı geçerek Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanıyor. (Keyvan, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri, 2017)

“Orta Koridor ile Türkiye’den başlayıp demiryolu ile sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi’nden feribot ile Türkmenistan, Kazakistan ve Çin’e uzanan bir ekonomik koridorun oluşması hedeflenmektedir. Orta Koridor geçişlerinden bir diğeri, Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan - Afganistan transit taşımacılık koridoru projesi Lapis Lazuli’dir. Ayrıca, Pakistan da girişime dâhil olmak istediğini belirtmiştir.” (Ergünsü, 2017)

“Hazar Denizi’ndeki Azerbaycan’ın Bakü, Kazakistan’ın Aktau ve Türkmenistan’ın Türkmenbaşı limanları Orta Koridordaki denizyolu taşımacılığında kullanılacaktır. Bu limanlara, Azerbaycan’ın Alat ve Kazakistan’ın Kuryk limanlarının da eklenmesi öngörülmektedir. Böylece Orta Koridor, Karadeniz’in kuzeyinden Rusya üzerinden ve İran’ın güneyinden denizaşırı giden koridorlardan hem zaman hem maliyet açısından daha avantajlı hale gelecektir.” (Haberler, Bu coğrafyada bir koridor oluşturmak istiyoruz, 2017)

Türkiye özellikle orta koridor güzergâhı üzerinde kilit bir ülke konumundadır. Londra ile Pekin’i birbirine bağlaması beklenen kesintisiz demiryolu projesi İpek Yolu Ekonomi Kuşağı’nın en önemli alt projelerinden biri konumunda. 30 milyar dolarlık Edirne-Kars arasında planlanan yüksek hızlı tren projesi bu lojistik hattın Türkiye kısmını oluşturuyor. (Tuncel, 2017)

Türkiye’nin coğrafi avantajları giderek küreselleşme çağında ön plana çıkıyor Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle Türkiye, “çevre ülkesi” statüsünden kurtulmaya başladı. Türkiye, bundan sonra Batı ve Doğu’yu birbirine bağlayan bir “köprü” ve aynı zamanda Avrupa, Asya ve Afrika’yı birbirine bağlayan bir “merkez ülke” olarak konumlandırdı. Türkiye’nin son yıllardaki güçlü yükselişi Avrasya’nın merkezinde konumunu güçlendirdi.

2.3.2 Türkistan ülkeleri ile olan ilişkilerdeki önemi

Türkiye, nüfusu 75 milyona yaklaşan ve milli geliri yarım trilyon doları bulunan Türki Cumhuriyetleri ile olan kültürel ve ekonomik ilişkilerini geliştirmek zorundadır. Türki Cumhuriyetleri ile kurulan iyi ilişkiler Türkiye'nin ekonomisine fayda sağlaması ile birlikte zamanda bölgede söz sahibi olmasına da imkân verecektir. (Aydın, 2012, s. 222)

“Türkiye açısından, aramızda tarihi, kültürel bağlarımız bulunan coğrafi konumu ve stratejik önemi itibarıyla, Türki Cumhuriyetleri ile her alanda işbirliğine gitmek ve Türk Dünyasında ekonomik işbirliğini sağlamak faydalı olacaktır. Böyle bir oluşum, bölge ve dünya barış ve refahına katkı yapabilecek sonuçları da beraberinde getirebilecek güce sahiptir.” (Aydın, 2012, s. 222)

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması Türkiye için birçok fırsat içermektedir. Balkanlar, Kafkasya, Ortadoğu ve Türki Cumhuriyetleri'yle güçlü bağlara sahip olan Türkiye bu yeni projelerin kilit ülkesi konumundadır. Bunu iyi değerlendirmeli, demiryolu ulaşım, enerji hatları altyapısını buna göre revize etmeli ve yenilemelidir. Çünkü Türkiye, petrol ve doğalgaz iletim güzergâhı üzerinde olduğu kadar, yeni gelişmekte olan ulaştırma ağlarının da Jeo-stratejik ortağı konumundadır. “Traceca, Asya Otoyolu, Trans-Asya Demiryolu gibi projelerin önemli bir bölümü Türkistan coğrafyasından geçmekte ve bu projeler Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Projelerin tam manada işlevsellik kazanması ile Türkistan ile olan Sosyo-ekonomik ilişkilerimizin istenen düzeye ulaşması daha da kolaylaşacak.” (Demirel, 2015, s. 108)

“İpek Yolu Projesi ile beraber, Türki Cumhuriyetleri'nden hammadde ihtiyaçlarını daha ucuza karşılama imkânı bulurken, avantajlı fiyatlarla mamul maddeleri de bölgeye ihraç edebilecektir. Güvenli ve sürprizlerden uzak bir taşımacılık sektörü dış ticaret yapmaya, karşılıklı yatırımlara girişmeye

hedefleyen bir girişimci kitleyi de beraberinde getirecektir. Bu ülkelerin kalkınmaları için bir zorunlu olan yabancı sermayeden de bu şekilde yararlanılabilecektir.” (Barutca, 2006, s. 10)

2.3.3 Türkiye-Çin işbirliği

“Türkiye ve ÇİN, İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması çerçevesinde; öncelikli olarak ulaştırma, enerji, ticaret, kültür ve turizm alanlarında, çok taraflı kurum ve kuruluşlarda işbirliği yapabileceklerdir. Kaynak çeşitliliğinin sağlanması için Türkiye, nükleer enerjiden yararlanmayı hedeflemektedir ve Çin’i nükleer enerji konusunda işbirliği yapabileceği potansiyel bir ortak olarak görmektedir. İki ülke 2016 yılında nükleer enerjinin barışçıl amaçlarla kullanımına yönelik işbirliği anlaşması imzalamıştır. ÇİN - ABD ortaklığındaki enerji devi SNPTC (Zhongguo Hedian Jishu Gongsi, Devlet Nükleer Enerji Teknoloji Şirketi) - Westinghouse Elektrik Şirketi (Westinghouse Electric Company)’nin ülkemizde yapılacak üçüncü nükleer santrale talip olduğu bilinmektedir.” (Ergünsü, 2017, s. 114)

“Yukarıda bahsedildiği gibi, Türkiye’nin ÇİN kaynaklı ticaret açığı çok yüksek seviyelerdedir ve bu açık her sene daha da artmaktadır. Bu dengesizliği azaltmak için, devletin ekonomideki etkisi dikkate alındığında, ÇİN hükümeti ile ilişkileri geliştirmek faydalı olacaktır. İki ülke hükümetlerinin yakınlaşması için Kuşak ve Yol ile Orta Koridor girişimlerinin uyumlaştırılması önemli fırsatlar sunacaktır. Bunlardan biri, e-ticaret sayesinde ÇİN ürünlerinin, başta AB olmak üzere, ülkemiz merkezli 3.000 km çapındaki bir alana erişiminin sağlanması ve KOBİ’lerin desteklenmesidir. Bu amaçla, ÇİN ile ortak bir e-ticaret platformu oluşturulması için “Bilgi İpek Yolunun Gelişiminin Güçlendirilmesine İlişkin E-ticarette İşbirliği Mutabakat Zaptı” 2015’te imzalanmıştır.” (T.C. Dışişleri Bakanlığı Genel ve İkili Ekonomik İşler Genel Müdür Yardımcılığı, 2016)

Finans alanındaki ilişkiler açısından önemli bir gelişme, Çin Industrial & Commercial Bank of China (ICBC)'nin 2014 yılında Türkiye pazarına girmesidir. Ayrıca 2017 yılı itibariyle Bank of China Turkey AŞ'nin banka açmak için gerekli sermaye şartı olan 300 milyon dolar sermayeyi Türkiye'ye getirmiştir. Bu iki banka iki ülke arasındaki finansal altyapının güçlendirilmesine ve iki ülke ulusal para birimleri ile ticaretin yapılmasına katkı sağlayacakları gibi verecekleri krediler ile iki ülke firmalarının ortaklaşa yapacağı projelere sermaye desteği sağlayacaklardır. Bu iki banka yanında Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu aracılığıyla da projelere yatırım ve finansman desteği sunacaktır. (Ergünsü, 2017, s. 116)

Çin ile Türkiye arasındaki işbirliği örneklerinden biri ise güvenlik, ekonomi ve enerji konularındaki çalışmalara öncelik veren Şanghay İşbirliği Örgütüdür (ŞİÖ). Türkiye bu örgütün ekonomik açıdan önemini 2012 yılında diyalog ortağı olmakla belirtmiştir. “Türkiye'nin örgüte tam üyeliğine giden yolda İpek Yolu Projesi çerçevesinde yapılacak işbirlikleri önemli fırsatlar yaratacaktır.” (Ergünsü, 2017, s. 117)

Türkiye'nin örgüte üyeliği noktasında genel manada Rusya ve Kazakistan'ın bakışı daha olumluyken, Çin Türkiye'nin Asya Pasifik bölgesinde çok taraflı bir işbirliğine dâhil olmasına çok da olumlu bakmadığı söylenebilir. Ancak Türkiye'nin Batı ile yakın dönemde yaşadığı krizler sonrası Çin'in de Türkiye'nin üyeliğine bakışı olumlu anlamda gelişmeye başlamıştır. Bu noktada Türkiye ile Çin arasında karşılıklı güvene dayalı stratejik ve güçlü ilişkilerin bir an önce inşa edilmesi elzem görülmektedir. (Eren, 2017, s. 88)

2.3.4 SWOT testi

2.3.4.1 Güçlü yönler

- a) Ulaşım kolaylıklarının sağlanması
- b) Avrupa ve Asya yollarının kavşağında yer alan elverişli konuma sahip olması
- c) Bağlantılarının iyi bir altyapısı
- d) Finansal bütünlüğün sağlanması
- e) Türkiye Çin işbirliğinin artması

2.3.4.2 Zayıf yönler

- a) Ekonomik güç eksikliği
- b) Altyapının uluslararası kriterlere uygun olmaması
- c) Dış Ticaret Açığının yüksek olması

2.3.4.3 Fırsatlar

- a) Daha çok ülke ile ikili ticareti geliştirme
- b) Yabancı yatırımcı potansiyelindeki artış
- c) Asya ülkelerine coğrafi yakınlık
- d) İpek Yolu proje ve programları aracılığıyla ülkenin dünyaya tanınması ve imaj oluşturmaları
- e) İstihdam oluşturmada fırsatlar

2.3.4.4 Tehdit ve riskler

- a) Uluslararası standartlara uymayan ürünlerinden gelen riskle
- b) Hâkim durumunu kullanarak piyasaya egemen olmaları
- c) Dış talep ve işletmelerin kar marjları üzerindeki baskılarını arttırmaları

2.4 İpek Yolu Projesinde Başarılı Örnekler

“Yeni İpek Yolu konusunda en somut adım TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) adı verilen Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaşım Koridoru projesidir. TRACECA programı Orta Asya’dan Avrupa’ya uzanan bir ulaşım koridoru olarak eski İpek Yoluna benzetiliyor. Doğu ile batıyı birbirine bağlayan bir ulaşım koridoru bakımından çağdaş İpek Yolu şeklinde değerlendirilebilir.” (Gorshkov & Bagaturia, 2001)

Türkiye’nin bu çerçevede Çin ile imzaladığı “İpek Yolu Ekonomi Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı” (Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, 2016) ve “Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşma Tasarısı” (Haberler, Türkiye Ve Çin’den Yeni İpek Yolu Hamlesi, 2016) TBMM Komisyonu’ndan geçmiştir.

“Türkiye, Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Edirne-Kars yüksek hızlı tren projelerinde yer alarak İpek Yolu üzerindeki merkezi konumunu güçlendirmektedir. Türkiye’nin 2008 yılında başlattığı İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi, Çin’in İpek Yolu Projesi fikrini benimsemesini ve canlandırmasını sağlamıştır.” (Fedorenko, 2013, s. 9)

“Forum öncesinde “Çin Halk Cumhuriyeti ile Karşılıklı Kültür Merkezlerinin Kurulmasına İlişkin Anlaşma” imzalanmıştır. Bununla birlikte 2018 yılında Çin’de ‘Türkiye Turizm Yılı’ etkinliğinin düzenlenmesine karar verilmiştir.” (Haberler, China's ZTE To Acquire 48.04% Stake In Turkish Telecom Device Company, 2016) Bu girişimler iki ülke arasında önemli bir görev üstlenmiştir. İki ülke kültürel temasları ilerletmeyi ve ikili ilişkileri sağlamlaştırmayı amaçlamıştır.

İki ülke ilişkilerini kültürel temaslarla ve ekonomik girişimlerle de tamamlamaya çalışmaktadır. 2015 yılında Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın Çin’e ziyaretinde ikili ticaret dengesini teşvik etme, altyapı alanında yatırımları artırma, mali ilişkileri derinleştirme, yüksek teknoloji alanlarında ikili temasları güçlendirme konularında işbirliğine değinilmiştir. “İki ülke arasındaki ticaret hacminin oranı hızla artmaktadır. Dünyanın hızla büyüyen bir ülkesi olarak Türkiye, dünyanın ikinci büyük ekonomisi olan Çin’in işbirliğinde odak noktasına yerleşmiştir. 2016 yılının sonunda Çinli akıllı telefon devi ZTE, Türk Telekom’un %48’ini satın almıştır.” (Haberler, China's ZTE To Acquire 48.04% Stake In Turkish Telecom Device Company, 2016) Önümüzdeki yıllarda Türkiye’de Çin’in doğrudan yabancı yatırımlarının (DYY) ciddi bir oranda artış göstermesi beklenmektedir. (Keyvan, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri, 2017)

Çin’in modern İpek Yolu vizyonunun en önemli ayağını Londra ile Pekin’i birbirine bağlaması hedeflenen kesintisiz demiryolu projesi oluşturuyor. Demir İpekyolu’nun bir kısmı ise 30 milyar dolarlık Edirne-Kars arasında planlanan yüksek hızlı tren projesi. Türkiye’nin şu ana kadar içinde yer aldığı Marmaray, 3. Köprü, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projeleri de Demir İpek Yolu’nun orta koridorunu oluşturuyor. Bu projeler, Doğu-Batı güzergâhında Pekin’le Londra’nın bağlantısına katkı sağlıyor. Çin bu nedenle Türkiye’nin projedeki varlığını önemsiyor. (Haberler, Modern İpek Yolu projesi nedir?, 2017)

Bunlarla beraber, İpek Yolu projesinde demiryolu alanında bir kaç tane önemli örneklerde vardır. Bu örnekler Türkiye'nin Dış Ticaret Hacminin artırılması açısından önem taşımaktadır.

2.4.1 Demiryolu hattı

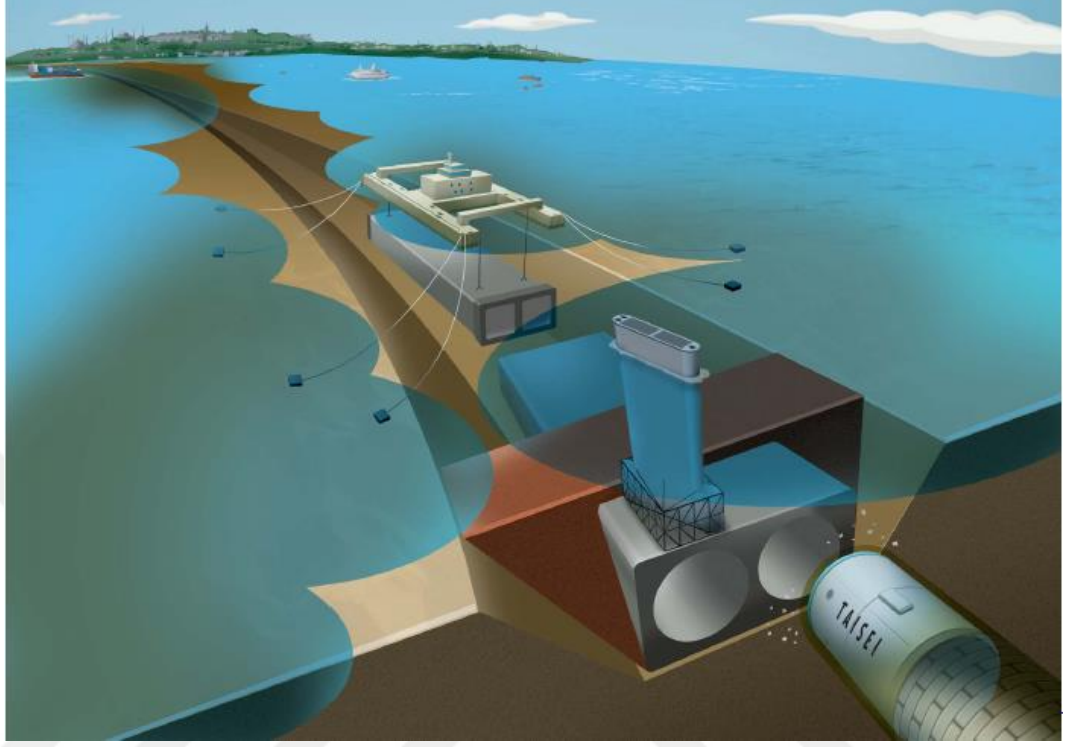
Nisan 2014'te düzenli seferlere başlayan ve Çin'in Chongging kentinden başlayarak Almanya'nın Duisburg kentinde sona eren Yuxinou Demiryolu Hattı projenin hayata geçmesi açısından ilk adımı teşkil etmektedir. 11 bin kilometrelik yolu 21 günde kat eden konteyner trenlerinde hat üzerinde bir konteynerin taşınma maliyeti 5 ile 8 bin dolar arasında değişmektedir. Deniz taşımacılığına göre daha pahalı olmakla birlikte; Çin'den Avrupa'ya bir konteynerin ulaşmasının 40 günü bulması ve gemilerin Malakka ve Aden Körfezi gibi riskli bölgelerden geçmesi nedeniyle sigorta primlerinin çok yükselmesi demiryolunu rasyonel bir alternatif haline getirmektedir.

Buna ek olarak İpek Yolu Projesi'nin kuzeyindeki demiryolu hatları ile Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya aracılığıyla Çin Avrupa'ya bağlanacak ve Çin'den Avrupa'ya yapılan ticaret artacaktır. 150 milyar dolara mal olması hesaplanan projenin 2020 ile 2025 yılları arasında tamamlanması beklenmektedir. Çin hâlihazırda Pekin ile Moskova arasında yüksek hızlı tren inşa edileceğini de duyurmuştur. (Putten & Meijinders, 2015, s. 27)

2.4.2 Marmaray projesi

“Ulaştırma Bakanlığı-Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları (DLH) Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen proje ile Avrupa ve Asya kıtaları, İstanbul Boğazı altından demiryolu ile birbirine bağlanacaktır. Halkalıdan Gebze'ye kadar olan banliyö hatlarının iyileştirilmesi, demiryolu Boğaz tüp geçişini ve banliyö hatları üzerinde çalışacak araçların alımını kapsayan proje ile İstanbul kent içi ulaşım probleminin çözümüne katkıda bulunulması ile

yolcu ve yük trenlerinin Avrupa'dan Asya'ya kolay bir şekilde geçirilerek mevcut taşıma kapasitesinin arttırılır.” (Sekil 2-23). (Akkaymak, 2009, s. 109)



Şekil 2- 23: Marmaray Projesi

Yaklaşık 3 milyar \$ bedelindeki Marmaray Projesi dünyadaki en büyük ulaştırma altyapı projelerinden birisidir. Finansmanı Japonya Uluslararası işbirliği Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası tarafından sağlanan proje üç sözleşmeden oluşmaktadır:

- Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi, Tüneller ve istasyonlar hattı
 - Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının iyileştirilmesi; Elektrik ve Mekanik Sistemler
 - Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının iyileştirilmesi
- (Akkaymak, 2009, s. 109)

2.4.3 Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi

“Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan hükümetleri arasında yapılan görüşmeler sonrası, ülkeler arası dostluk ve işbirliğini geliştirilmesi ve Tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması amacıyla Bakü-Tiflis-Kars’ın demiryolu ile birleştirilmesine karar verilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı-Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları (DLH) Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen proje kapsamında Kars’tan Gürcistan sınırına kadar 76 km yeni demiryolu yapılması öngörülmektedir. Gürcistan Hükümeti tarafından yapılacak kısımda ise, Gürcistan sınırından Ahilkelek şehrine kadar 29 km yeni demiryolu yapılması ve Ahilkelek’ten Tiflis’e kadar olan kısımda ise mevcut hatların realite edilmesi öngörülmektedir.” (Şekil 2-24) (Akkaymak, 2009, s. 110)



Şekil 2- 24: Bakü-Teflis-Kars Demiryolu

“Projelerin başarıyla tamamlanması hem Türkiye’deki hem de İpek Yolu girişimi çerçevesindeki hızlı tren projesi için Çin’e ihale veren veya verecek olan ülkelerin Çinli firmalara duyduğu güveni artırmıştır. Aynı zamanda duyulan güven sayesinde Türkiye’deki diğer altyapı projelerinin ihalelerini Çinli firmaların kazanması fırsatı ortaya çıkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın 2023 hedefleri arasında, toplam 25.000 km demiryolu uzunluğuna ulaşmak yer almaktadır. Çinli şirketler Türkiye’nin demiryolu inşaat sektöründe yer almayı istemektedirler. Çinli şirketler için bu yeni pazarda yer almak cazip bir fırsattır. İki ülke 2010 yılından beri ilişkilerini stratejik ortaklık olarak tanımlamaktadır. Çin ve Türkiye’nin birbirlerine duydukları ihtiyaç karşılıklıdır. Çin, İpek Yolu’nun girişiminin merkezi konumunda olan Türkiye ile ilişkilerini geliştirirken İpek Yolu’nu da canlandırmaya çalışmaktadır.” (Keyvan, İpek Yolu Projesi’nde Türkiye’nin Yeri ve Önemi, 2017)

3. PROBLEMLER ve İZLENMESİ GEREKEN STRATEJİLER

3.1 Problemler ve Engeller

Türkiye'nin her yıl 20 milyar doların üstünde olan Dış Ticaret Açığı ve Çin ürünlerine uygulanan Anti-Dumping Vergisi Çin-Türkiye ikili ticaretin başta gelen iki sorunudur. (Kawaili & Adıgüzel, 2017, s. 18)

Türk hükümeti kısa vadede durumun tersine çevrilmesi zor olduğunun farkındadır ve Türkiye ile Çin arasındaki ticaret açığını azaltmanın başlıca yolu haline gelmek amacıyla uluslar üstü doğrudan yatırım da dâhil olmak üzere Çin ile çeşitlendirilmiş ekonomik ilişkiler geliştirmek için “İpek Yolu” kavramının kullanılması gereklidir. Yukarda naklettiğimiz Dış Ticaret Açığı ve anti-dumping sorunundan başka problem ve engeller yaşanmaktadır. Dış Ticaret Hacminin olumlu bir şekilde artması için bu problem ve engellerin Türkiye ve Çin tarafından düzelmesi be aşması beklenir.

3.1.1 Uluslararası standartlar

Çin dünyada en fazla ihracat yapan ülkeler arasında yer almasına rağmen, halen uluslararası ihracat standartlarına ve asgari teknik özellikleri konusunda uyumsuzlukları devam etmektedir. Bu noktada, Çin 2001 senesinde Dünya Ticaret Örgütü'ne katıldığı zaman zorunlu olarak kabul ettiği şartlar içerisinde standartlara alakalı maddeler mevcuttur. Dünya Ticaret Örgütü 15 senelik bir süre içerisinde Çin'in Pazar Ekonomisi olarak kabul etmeyeceğini şart koymuştur. Bu şekilde ithal engelleyici kurulları uygulamıştır. Standartlar ulusal düzeyde benzer olmadığı gibi, eyaletler bazında da bir takım farklılar arz etmektedir. İpek Yolu Projesi'nin uygun bir surette yürütebilmesi için Çin mallarının uluslararası kalite standartlarına uygunluğunu sağlaması son derece

önemlidir.

Çin’de üretilen malların uluslararası standartlara uygun olmama problemi ile beraber Çinli şirketlerin uluslararası yönetim standartları hakkında bilgisinin yeterli olmaması, ticaret kuralları bilgilerinin eksik olması, uluslararası standartlara hâkim olmaması temel problemlerden bir değeridir. (Durdular, 2016, s. 87)

Mallar ve yönetim standartların uygunsuzluğu Doğu ile Batı arasındaki Sosyo-kültürel farklılıklardan kaynaklandığını söyleyebiliriz. Fakat eğer Çin İpek Yolu Projesi sayesinde dünya pazarına daha iyi girmeyi hedefliyorsa, bu tür engelleri aşması gerekiyor. Türkiye açısından da kaliteli malların ithal edilmesi, refah seviyesinin arttırılması, dış ticareti olumlu etkileyecektir.

3.1.2 Fikri mülkiyet hakları

Fikri Mülkiyet Haklarının Çinli üreticiler tarafından ihlal edilmesi ve taklit yapılması İpek Yolu Projesinin önünde bulunan bir başka engellerden sayılabilir. Yabancı firmaların çaba sarf edip yapan tasarımların Çinli firmalar tarafından hiçbir ödeme yapılmadan kullanılması Çin mallarının çok ucuz fiyata mali olmasının sebeplerinden biridir. Ürünler bu durumda gerçek değerlerinden daha altında olan fiyatlarda piyasaya sunulmaktadır. Bu tür etik olmayan ticari hareketler İpek Yolu Projesi’nin sağlam ilerlemesinde engeller teşkil etmekte. (Ünlü, 2015, s. 55)

Çin hükümeti Fikri Mülkiyet Haklarının korunmasını hedefleyen kanunlar yürürlüğe koymasına rağmen, yıllarca devam eden ihlallerin hemen durdurulması pek kolay gözüküyor. Fikri Mülkiyet Hakları ’nın ihlali alanında hale büyük eksikliklerin bulunduğunu söyleyebiliriz. Bir başka Fikri Mülkiyet Hakkı ihlali örneği de, bazı Çin firmalarının henüz tescili yapılmayan uluslararası ünlü markaların haklarını satın alarak kendi menfaattarı için pay

ayırmasıdır. Bu tür ihlallerin etkin bir şekilde düzeltilmesi İpek Yolu Projesinde devamlılık açısından son derece önemlidir. (Ünlü, 2015, s. 55)

Fikri Mülkiyet Hakların korunması konusu dünya çarpında önemli bir yer almaktadır. İhlal hareketlerin azaltılması için bazı kuruluşlar, organizasyonlar kurulmuştur. Örnek vermek gerekirse, “Kalite Markaları Koruma Komitesi” olarak adlandırılan uluslararası ülkelerin birlikte kurdu komite vardır. Bu komite çeşitli lobi faaliyetlerini yaparak, devletlerin Fikri Mülkiyet Hakları koruma kanunların verimli bir şekilde yürümesini hedeflemiştir. (Ekrem, 2004, s. 32)

İpek Yolu Projesinde son derece önemli sorumluluklardan biri de Fikri Mülkiyet Haklarının korunmasıdır. Eğer bahsettiğimiz ihlal durumları etkili bir şekilde engellenmezse, İpek Yolu Projesi etik dışı davranan firmalar için fırsat niteliğinde olmuş anlamına gelir. Proje hedefine tamamen ters olan bu durum projenin yürümesine engel olacaktır. Sonuç olarak bir tek Çin dış ticaretini değil, Türkiye dış ticaretini de olumsuz etkileyecektir. (Ekrem, 2004, s. 32)

3.1.3 Mevzuatlar

İpek Yolu Projesi üzerindeki ülkeler çeşitli mevzuatlara sahiptir. Bu mevzuatların yeteri kadar açık, detaylı, şeffaf olmaması proje üzerinde düşünülmesi gerekenler arasında yer alır. Maddelerin detaylı, şeffaf olmaması yerel uygulamaların bir birinden farklı olmasına sebep verir ve nihayet büyük sorular yaşanır. Örnek olarak, ekonomik alanındaki yenilikler, değişikliklerin yeteri kadar aktarılmaması, bu alanda hareket eden firmalar için sıkıntılar oluşturmaktadır. Yasa taslaklarından haberdar olamayan firmalar zaman zaman zarara uğradığı görülmektedir.

Mevzuatların detaylı olmaması ile birlikte prosedürlerin yeteri kadar şeffaf olamaması çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarda uluslararası ticaretin hızlı

yürümesine engel olmaktadır. İpek Yolu Projesi sayesinde ülkelerin mevzuatlarının uyumluluğun sağlanması ve şeffaf olması, proje açısından yapılması gerekenler arasındadır.

3.1.4 İç pazara giriş hakkı

Türk Ticaret Kanununa göre, uluslararası firmaların iç pazara girişine ilgili birimlere kayıt yaptırma şartıyla izin verilmiştir. Yeni ticaret kanunu MOFCOM'a belli sektörlerde ticari faaliyetleri kısıtlama, gerektiği zamanlarda tedbirler alma, teknoloji ihracatı ve ithalatını belirli sınırlama gibi haklar da dâhil edilmektedir. Fakat uygulamada yine de pek çok sorun yaşanmaktadır. Yaşanan sorunların çözümünde öncelikle yerel yönetim birimleri, daha sonra Pekin'deki MOFCAM tarafından öneriler sunulmaktadır. (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, 2012, s. 28)

“Çinli şirketlere gelince, yurtdışında faaliyet gösteren Çinli şirketlerin büyük bir kısmının faaliyet gösterdikleri ülkelerin yerel halkı yerine kendi Çinli işçilerini çalıştırmak istemeleri, bulundukları ülkelerin geleneklerini, kültürlerini, dinlerini ve alışkanlıklarını yeterince bilmemeleri bu şirketlerin yerel halk ile devlet yöneticileri arasında sorunlara neden olmaktadır.” (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, 2012, s. 28)

4. İPEK YOLU PROJESİ İÇİN YENİ STRATEJİLER OLUŞTURULMASI AMACIYLA YAPILAN ARAŞTIRMA

4.1 İçerik Analizi

Bu çalışmada da, değerlendirici analiz tekniği kullanılarak ilk aşamada araştırma sorusunun seçimi yapılmıştır. İpek yolu canlandırma projesinin Türkiye Çin Dış Ticaretine nasıl bir etki sağlayacak sorusu ile başlamıştır. İlk bölümde İpek Yolu Projesi'nin ortaya çıkışı, hedef ve ilkeleri literatür taraması niteliğinde sunulmuştur. Bu aşamadan sonra örneklem seçiminde Türkiye ile Çin arasında gerçekleşen dış ticaret rakamları ile analiz yapılmıştır. Son yıllarda Türkiye ile Çin arasında dış ticaret faaliyetlerinde önde gelen sektör verileri analiz edilerek ipek yolu projesi kapsamında değerlendirilmiştir. Türkiye ihracatında önce gelen maden, makine sektörleri ile İpek Yolu projesi kapsamındaki Türkiye Çin dış ticareti incelenmiştir. Türkiye'nin ithalat kapsamında ise Çin'den en fazla elektrik cihazların ithal edildiği aktarılmıştır. Sonra değerlendirme ve çıkarsama aşamasında toplanan veriler üzerinden değerlendirme yapılarak İpek Yolu projesinin Türkiye Çin arası ithalat, ihracat ilişkileri sektörlerle göre analiz edilerek, ikili Dış Ticaret Hacmine olan rolü açıklanmıştır. Son olarak, elde edilen bulgular yorumlanmıştır ve öneriler verilmiştir.

Kullanılan içerik analiz tekniği: Değerlendirici analiz tekniği

Bu çalışmada içerik analizinin yapılmasındaki sebepleri:

- Uzun bir zaman kesitinde meydana gelen süreçleri incelemeye izin verebilmesi
- Zaman tasarruf edilebilmesi

- Gerekirse araştırmanın bir kısmını yeniden yapmanın kolay olması
- Araştırmacının araştırdığı denekler üzerinde nadiren etkisi varlığı
- Güvenilirliği

4.2 Araştırmanın Hipotezleri

İpek yolu projesi sayesinde Türkiye’de dâhil olmak üzere birçok ülke büyük yatırımlarda bulunmaktadır. Bu yatırımlar, devletlerarası işbirlikleri İpek Yolu projesinin Türkiye dış ticaretini olan önemini daha da arttırmaktadır. Öte yandan araştırma sonuçları ilgili yazına da bilimsel bir zenginlik katacak ve belirsiz kalan bazı alanları aydınlatacak niteliktedir.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi uygulanmış ve Türkiye, Çin’in iç ve dış siyasi devrim, kararların etkisinin sabit olduğu varsayılmıştır. Sonuçların kalitesi üzerinde etkili olabilecek; planlama, veri toplama gibi diğer etkenlerin sonuç kalitesi üzerindeki etkilerinin sabit olduğu varsayılmıştır.

4.2.1 Araştırma sorusu bir

AS₁: Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret ilişkileri geçmişte nasıl ilerlemiş.

H₁: Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret ilişkileri çoğalmış ve Dış Ticaret Hacmi artmış.

4.2.2 Araştırma sorusu iki

AS₂:Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret ilişkileri hangi sektörlerde en çok aktif olmuş.

H₂: Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret ilişkilerinde Türkiye’nin başlıca ihraç ettiği maden sektörü olmakla beraber, başlıca ithal ettiği de makineler ve

elektronik cihazlardır.

4.2.3 Araştırma sorusu üç

AS₃: İpek Yolu Projesi Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret Hacmini nasıl etkiler

H₃: İpek Yolu Projesi Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret Hacmini artırır

4.2.4 Araştırma sorusu dört

AS₄: İpek Yolu Projesi'nin Türkiye Çin arasındaki Dış Ticaret Hacmine olan olumsuz etkileri nelerdir.

H₄: Uluslararası standartların uyumsuzluğundan doğan problemler ve fikri mülkiyet haklarının ihlali konusu.

4.2.5 Araştırma sorusu beş

AS₅: İpek Yolu Projesinde Türkiye'nin dış ticaret hacmini arttırması açısından avantajı nedir.

H₅: Türkiye'nin coğrafi, kültürel ve finansal avantajları vardır.

4.3 Araştırmanın Kısıtları

- A. Kaynakların akademik güvenilirlik ve yeterliliğe sahip olmaması.
- B. Yeterli ölçüde Türkçe kaynağa erişememe.
- C. Erişilen kaynakların araştırma temelli olmaması.

- D. Kaynakların ikincil nitelikte kalması, orijinal olmaması.
- E. Araştırmanın malî kaynakları ve zaman kısıtlılığı açısından ortaya çıkan yetersizlikler.
- F. Zamanın yetersiz olması, alanın geniş olması ve malî kaynakların azlığı.

4.4 Araştırma Bulguları ve Analiz

4.4.1 Türkiye ihracatında önde gelen sektörler

Türkiye 2016 yılında 142,5 milyar dolar ihracat tapmıştır. Bunun içerisinde Çin'e yapılan ihracat 2.329 milyar dolar ile toplan ihracatının 1,6% sini oluşturmuş. Türkiye'nin dünya ihracatı içerisinde payı ise 0.89% ile Dünya mal ihracatında 31cı sırada yer almaktadır. Bu rakamlar Türkiye açısından ihracat konusunda büyük bir büyüme potansiyeline sahip olduğunu, İpek Yolu projesi ise Türkiye açısından değerli bir fırsat olduğunu gösteriyor. Daha önceden dile getirilen İpek Yolu projesinin Türkiye için sunan avantajları açısından Türkiye'nin Çin'e olan ihracat miktarının arttırabileceğini tahmin edebiliriz. (Şekil 4-1)

ÜLKELERE GÖRE İHRACAT MİLYON DOLAR

SIRA	ÜLKELER	İHRACAT MİLYON DOLAR			İHRACAT PAY %			% 2015/2016 DEĞİŞİM
		2016	2015	2014	2016	2015	2014	
1	Almanya	14.001	13.417	13.147	9,8	9,3	8,3	4,4
2	İngiltere	11.687	10.556	9.903	8,2	7,3	6,3	10,7
3	İrak	7.638	8.550	10.888	5,4	5,9	6,9	-10,7
4	İtalya	7.582	6.887	7.141	5,3	4,8	4,5	10,1
5	ABD	6.624	6.396	6.342	4,6	4,4	4,0	3,6
6	Fransa	6.024	5.845	6.464	4,2	4,1	4,1	3,1
7	BAE	5.408	4.681	4.656	3,8	3,3	3,0	15,5
8	İspanya	4.991	4.742	4.750	3,5	3,3	3,0	5,3
9	İran	4.967	3.664	3.886	3,5	2,5	2,5	35,6
10	Hollanda	3.590	3.155	3.459	2,5	2,2	2,2	13,8
11	S. Arabistan	3.174	3.473	3.047	2,2	2,4	1,9	-8,6
12	İsrail	2.956	2.698	2.951	2,1	1,9	1,9	9,6
13	Mısır	2.734	3.125	3.298	1,9	2,2	2,1	-12,5
14	İsviçre	2.676	5.675	3.208	1,9	3,9	2,0	-52,8
15	Romanya	2.671	2.816	3.008	1,9	2,0	1,9	-5,1
16	Polonya	2.651	2.329	2.402	1,9	1,6	1,5	13,8
17	Belçika	2.548	2.558	2.939	1,8	1,8	1,9	-0,4
18	Bulgaristan	2.384	1.676	2.040	1,7	1,2	1,3	42,2
19	Çin	2.329	2.415	2.861	1,6	1,7	1,8	-3,6
20	Cezayir	1.736	1.826	2.079	1,2	1,3	1,3	-4,9
	Diğerleri	44.185	47.355	57.142	31,0	32,9	36,3	-6,7
	TOPLAM	142.557	143.935	157.620	9,8	9,3	8,3	-0,9

KAYNAK: TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU

Şekil 4- 1: Türkiye'nin Ülkelere Göre İhracatı 2014-2016

Türkiye'nin ihracatında önde gelen sektörlere bakıldığında imalat sanayisinin 133,6 milyar dolar ile toplan ihracatın 93,7% sini oluşturduğu görüyoruz. İmalat sanayisinde sonra sıra ile tarım ve ormancılık, madencilik sektörü gelmektedir. (Şekil 4-2)

	2014		2015		2016		DEĞİŞİM 2015/2016 %
	İHRACAT MİLYAR DOLAR	PAY %	İHRACAT MİLYAR DOLAR	PAY %	İHRACAT MİLYAR DOLAR	PAY %	
TARIM VE ORMANCILIK	6,0	3,7	5,8	4,0	5,4	3,8	-6,9
BALIKÇILIK	0,3	0,2	0,4	0,3	0,4	0,3	-
MADENCİLİK VE TAŞOCAKCILIĞI	3,4	2,6	2,8	1,9	2,7	1,9	-3,6
İMALAT SANAYİİ	147,1	93,1	134,5	93,5	133,6	93,7	-0,7
DİĞER	0,8	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	-
GENEL TOPLAM	157,6	100,0	143,9	100,0	142,5	100,0	-0,9

KAYNAK: TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU

Şekil 4- 2: Türkiye'nin Ekonomik Faaliyetlere Göre İhracatı 2014-2016

Türkiye'nin 2016 da Çin'e yapan ihracatında önce gelen fasıllar sırası ile Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar (840 milyon dolar), metal cevherler (485 milyon dolar), kıymetli Metaller (160 milyon dolar), makineler ve mekanik cihazlar (129 milyon dolar) olmuştur. Çin ekonomik büyüme hızının yavaşlama ile birlikte azalan maden sektör ürünlerin İpek Yolu projesi ulaşım kolaylığı, finansal destek, teknik destekler sebebiyle tekrardan büyümesi beklenmektedir. Çalışmamızın bulgusu olarak da bu önde gelen ihracat ürünlerin İpek Yolu projesi sayesinde daha fazla ihracat edileceği ve dış ticaret hacminin artırılmasında olumlu etki sağlayacağı ortaya çıkmıştır. (Şekil 4-3)

ÇİN'E YAPILAN İHRACATTA FASILLAR

KOD	ÜRÜN	2014 Milyon Dolar	2015 Milyon Dolar	2016 Milyon Dolar	15/16 Değişim Oranı %
25	Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar, alçılar, kireçler ve çimento	952	840	840	0,0
26	Metal cevherleri, cüruf ve kül	842	550	485	-11,7
28	İnorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikler	268	227	160	-29,8
84	Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	117	124	129	4,4
90	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı	31	35	46	30,3
73	Demir veya çelikten eşya	41	36	43	17,6
72	Demir ve çelik	27	3	42	1.286,2
52	Pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	40	34	41	20,8
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülâsalar, tanenler, boyalar, pigmentler, vb, vernikler, vb, macunlar, mürekkepler	34	37	36	-2,4
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	20	25	33	35,5

KAYNAK: TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU

Şekil 4- 3: Türkiye'nin Çin'e Fasıllara Göre İhracatı 2014-2016

4.4.2 Türkiye ithalatında önde gelen sektörler

Türkiye 2016 yılında dünyadan 198.610 milyar dolar ithalat yapmıştır. Bunun içerisinde Çin'den olan ithalatı 25.44 milyar dolar ile toplam ithalatın 12,8% sini oluşturmuş.(Şekil 4-4)

ÜLKELERE GÖRE İTHALAT

SIRA	ÜLKE	İTHALAT MİLYON DOLAR			İTHALAT PAY %			2015/2016 DEĞİŞİM YÜZDE
		2016	2015	2014	2016	2015	2014	
1	ÇİN	25 440	24 873	24 918	12,8	12,0	10,3	2,3
2	ALMANYA	21 474	21 352	22 369	10,8	10,3	9,2	0,6
3	RUSYA	15 161	20 402	25 289	7,6	9,8	10,4	-25,7
4	ABD	10 868	11 141	12 728	5,5	5,4	5,3	-2,5
5	İTALYA	10 219	10 639	12 056	5,1	5,1	5,0	-3,9
6	FRANSA	7 365	7 598	8 123	3,7	3,7	3,4	-3,1
7	GÜNEY KORE	6 384	7 057	7 548	3,2	3,4	3,1	-9,5
8	HİNDİSTAN	5 757	5 614	6 899	2,9	2,7	2,8	2,6
9	İSPANYA	5 679	5 588	6 076	2,9	2,7	2,5	1,6
10	İNGİLTERE	5 321	5 541	5 932	2,7	2,7	2,4	-4,0
11	İRAN	4 700	6 096	9 833	2,4	2,9	4,1	-22,9
12	JAPONYA	3 944	3 140	3 200	2,0	1,5	1,3	25,6
13	BAE	3 701	2 009	3 253	1,9	1,0	1,3	84,3
14	POLONYA	3 244	2 978	3 082	1,6	1,4	1,3	9,0
15	BELÇİKA	3 201	3 147	3 864	1,6	1,5	1,6	1,7
16	HOLLANDA	3 000	2 914	3 517	1,5	1,4	1,5	2,9
17	ÇEK CUMHURİYETİ	2 562	2 218	2 420	1,3	1,1	1,0	15,5
18	UKRAYNA	2 548	3 448	4 243	1,3	1,7	1,8	-26,1
19	İSVİÇRE	2 503	2 446	4 821	1,3	1,2	2,0	2,3
20	ROMANYA	2 196	2 599	3 363	1,1	1,3	1,4	-15,5
	İLK 20 ÜLKE	145.265	150.770	173.534	73,1	72,8	71,7	-3,7
	DİĞER ÜLKELER	53.345	56.433	68.643	26,9	27,2	28,3	-5,5
	TOPLAM	198.610	207.203	242.177	100,0	100,0	100,0	-4,2

KAYNAK: TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU

Şekil 4- 4: Türkiye'nin Ülkelere Göre İthalatı 2014-2016

Ekonomi faaliyetlere göre ithalat ise ihracat verilerinde farklı olarak görünmektedir. İmalat sanayi malların ithalatı önde gelmektedir ve 167 milyon dolar ile 84.2% yer tutmaktadır. Sonra madencilik ve tarım ürünleri gelmektedir. Öndeki yıllara göre azalan ithalat rakamları İpek Yolu projesi sayesinde daha verimli bir şekilde devam etmesi öngörülmektedir.

Çalışmamızda belirtildiği gibi İpek Yolu projesi Türkiye açısından finansal, teknolojik ve ulaşım destek sunmaktadır ve Türkiye'nin var olan avantajları beraber değerlendirildiğinde ithalat rakamların daha verimli bir şekilde devam edeceği tahmin edilebilir. İthalat rakamların artması durumunda daha kaliteli, daha ucuz malların ithal edilebilmesi Türkiye açısından halk refahını arttıran politika olarak değerlendirilebilir.(Şekil 4-5)

EKONOMİK FAALİYETLERE GÖRE İTHALAT

	2014		2015		2016		DEĞİŞİM 2015/2016 %
	İTHALAT MİLYON DOLAR	PAY%	İTHALAT MİLYON DOLAR	PAY%	İTHALAT MİLYON DOLAR	PAY%	
TARIM VE ORMANCILIK	8.588	3,5	7.178	3,5	7.042	3,5	-1,9
BALIKÇILIK	69	0,1	88	0,1	56	0,1	-36,4
MADENCİLİK VE TAŞOCAKÇILIĞI	37.126	15,3	27.610	13,3	19.008	9,6	-31,2
İMALAT SANAYİİ	187.742	77,5	166.788	80,5	167.235	84,2	0,3
DİĞER	8.652	3,6	5.539	2,7	5.268	2,7	-4,9
GENEL TOPLAM	242.177	100,0	207.203	100,0	198.610	100,0	-4,2

KAYNAK: TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU

Şekil 4- 5: Türkiye'nin Ekonomik Faaliyetlere Göre İthalatı 2014-2016

Çin'den yapılan ithalat sektörlerine gelince ilk sırada elektrik cihazlar gelmektedir. 8.5 milyon dolarlık ithalat rakamı ile Türkiye'nin Çin'den en çok ithal ettiği mallar arasında yer almıştır. Sıra ile demir çelik, plastik ürünler gelmektedir. İpek Yolu Projesi'nin Türkiye açısında sağlayan teknik destekler ve finans yardımları, ulaşımın kolaylaştırılması Türkiye'nin ithalatına olumlu

etki sağlayacaktır. Elektrik cihazların daha ucuza, daha hızlı bir şekilde ithal edilebilmesini sağlayan İpek Yolu projesi Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaret ilişkilerini sektör bazında canlandıracaktır. (Şekil 4-5)

ÇİN'DEN YAPILAN İTHALATTA FASILLAR

KOD	ÜRÜN	2014 Milyon Dolar	2015 Milyon Dolar	2016 Milyon Dolar	15/16 Değişim Oranı %
85	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuar	6.483	6.953	8.589	23,5
84	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	5.249	5.235	5.722	9,3
72	Demir ve çelik	649	1.317	886	-32,8
39	Plastikler ve mamulleri	994	889	831	-6,6
29	Organik kimyasal ürünler	719	741	742	0,1
73	Demir veya çelikten eşya	695	804	703	-12,5
54	Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler	578	535	635	18,8
87	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	604	665	620	-6,8
90	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı	625	584	598	2,3
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	561	524	513	-2,0

KAYNAK: TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU

Şekil 4- 6: Türkiye'nin Çin'den Fasillara Göre İthalatı 2014-2016

4.4.3 İç tüketimi canlandırma

“Türkiye-Çin arasındaki dış ticaretin son 20 yıllık süreçte ciddi biçimde genişlediği görülmektedir. 1996'da Çin'e yaptığımız ihracat sadece 65 milyon dolar iken, bu rakamın 2000'li yıllarla birlikte hızla büyüdüğünü ve 2003 itibariyle 500 milyon doların, 2007 itibariyle 1 milyar doların, 2010 itibariyle de 2 milyar doların üzerine çıktığı görülmektedir. 2016 itibariyle bu rakam 2.3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir”. (Tatlıyer, 2017)

4.4.4 İhracat artırılmalı

Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalat bütün dönemler boyunca artmış durumundadır. İthalat Çin'e yapılan ihracattan çok daha yüksek derecede olmuştur. Çin'den Türkiye'ye yaptığımız ithalat 1996 yılında 500 milyon dolar

olmuştur. İthalat miktarı 2003'te 2.6 milyar dolar, 2016 yılında ise 25.4 milyar dolar olmuştur. Bu rakamlar Türkiye'nin en fazla Çin'den ithal yapan ülkeler arasından yer almasını gerçekleştirmiştir. Fakat Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülkelere bakıldığında, Çin'in ancak 18. Sırada olduğu görülmektedir. Bu Türkiye açısından ihracatın artırılması gerektiği gösteriyor. (Tatlıyer, 2017)

“Tarihi İpek Yolu olarak anılan ticaret yollarının yeniden imar edilmesi ve bu yolların yeniden hareketlendirilmesi maksadıyla izlenecek stratejiler bir süreden beri çeşitli platformlarda tartışılmaktadır. Bu bağlamda izlenecek stratejilerde dikkat edilmesi gereken hususları şu şekilde düşünebiliriz:

- Tarihi İpek Yolu güzergâhlarının belirlenmesi ve bu güzergâhlar üzerindeki yerleşim yerlerinin belirlenmesi,

- Tarihi İpek Yolu üzerindeki yerleşim yerlerinden mevcudiyeti devam edenlerin mevcut durumlarının analizi ile şu an mevcut olmayanların yeniden yerleşime kazandırılması için yapılması gerekenlerin tespiti,

- Mevcut yerleşimler ile yeniden yerleşime kazandırılacak olan yerlerin birbiri ile olan ulaşım altyapısının gözden geçirilmesi ve bu yerleşim alanlarını birbirine bağlayacak ulaşım stratejilerinin belirlenmesi,

- Tarihi İpek Yolu üzerindeki pazar yerlerinin, kapalı çarşıların, hanların, hamamların, köprülerin, limanların ve benzeri tarihi yapıların aslına uygun olarak yeniden tasarlanması, mevcut olanların onarımı ve yeniden kullanıma kazandırılması,

- Tarihi İpek Yolu güzergâhlarında bulunan ülkelerin bu stratejilerin gerçekleştirilmesi için kuracakları uluslararası bir birime kaynak ayırmaları ve kendi ülke sınırları içinde kalan yükümlülüklerini süresinde ve diğer ülkelerinki ile uyumlu bir şekilde gerçekleştirmeleri,

- Kısa vadede tarihi İpek Yolu güzergâhının bir serbest ticaret koridoru olarak kabul edilmesi ve bu güzergâhta kalan yerleşim alanlarının serbest ticaret bölgesi haline getirilmesi; uzun vadede ise bu güzergâhtaki ülkelerin birbiri ile olan ticaretinin tamamen serbestleştirilmesi,

- Tarihi İpek Yolu güzergâhındaki ülke vatandaşlarına bu güzergâhtaki ülkeler için serbest dolaşım hakkı tanınması,

- Tarihi İpek Yolu güzergâhındaki ülkelerin birbirlerinin milli paraları ile ticaret yapabilmelerinin sağlanması,

- Tarihi İpek Yolu güzergâhındaki ülkelerin yükseköğretim kurumlarında özellikle tarih, sosyoloji, antropoloji, arkeoloji, turizm, ticaret gibi alanlarda eğitim veren bölümlerin birbirleri ile müşterek programlar geliştirerek İpek Yolu güzergâhındaki faaliyetlerinin artırılması,

- Tarihi İpek Yolu ile ilgili farkındalığı ve görünürlüğü artıracak görsel medya uygulamalarına önem verilmeli ve özellikle ilkokullarda öğrencilerin bu konuda bilinçlendirilmesine çalışılmalıdır.” (Yereli, 2012, s. 6)

4.5 Tarihi İpek Yolu İçin Geliştirilecek Stratejiler

“Tarihi İpek Yolu için geliştirilecek stratejiler, daha önce de belirtildiği üzere, kervanlarla yapılacak ticareti canlandırmak yerine bu güzergâhta ulaşım alt yapısını güçlendirerek bölgelerin tarihi ve Sosyo-kültürel yapısını ön plana çıkararak kültür turizmini geliştirmeye yönelik olmalıdır. Yoksa sanayileşmeye dayalı politikalar negatif dışsallıklarla birlikte İpek Yolu’nun nostaljik dokusunu tahrip edecektir.” (Yereli, 2012, s. 6)

SONUÇ ve ÖNERİLER

“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “Deniz İpek Yolu” hatlarını içeren İpek Yolu Projesi Türkiye açısından önem arz etmektedir. Çünkü ciddi anlamda ticaret potansiyeli olan pazar arayış içerisinde olan Türkiye için İpek Yolu Projesi ideal bir çözümdür.

Türkiye’nin Çin’e olan ihracatı 2016 yılında 2.329 milyar dolar olup, ihracatımızdaki payı ise 1,6% olmuştur. En çok ihraç edilen ürünler sıra ile tuz taşlar, çimento, metal cevherler, kıymetli madenler ve makineler olmuştur. Türkiye ihracatına bakıldığında imalat sanayi sektörünün(133,6 milyar dolar) önde geldiğini söylebiliriz. Önce gelen sektörler arasında tarım ve ormancılık (5,4 milyar dolar), balıkçılık (400 milyon dolar), madencilik ve taşocakları (2,7 milyar dolar) yer almaktadır.

Çin’de altyapı, inşaat ve sanayi yatırımlarında büyüme yavaşlamakta ve ekonomik büyüme hızı düşmektedir. Buna bağlı olarak Çin’in metal, mineral ve ham madde ithalatı da zayıflamaktadır. Türkiye’nin bu ürünler ağırlıklı Çin ihracatında 2016 yılında olumsuz etkilenmiştir. İpek Yolu Projesi sayesinde Türkiye ulaşım kolaylığı, finansal destek ve Orta Asya ülkeleri ile olan Sosyo-kültürel alakalardan yararlanarak Çin’e olan ihracatını olumlu bir şekilde artırabilmesi beklenmektedir.

Türkiye’nin Çin’den ithalatına gelince, Türkiye genel ithalatında düşme varken Çin ithalatında artmış görünmüştür. Çin’den ithal edilen mallar arasında elektrik cihaz ve makineler yer almaktadır ve 2016 senesinde 23,5% artmıştır. Demir çelik ithalatı ise 103% artmıştır. Çin’den yapılan ithalatla önce gelen mallar elektrik cihazlar, makineler, demir ve çelik, plastik ve mamuller, organik kimyasal ürünler yer almaktadır. İpek Yolu Projesi sayesinde Türkiye yukarıda ithalat hacı yüksek orandan olan malları daha ucuza ithal edebilme veya kendi

üretebilme imkânına sahip olacaktır. Teknoloji desteklemeler, finansal yardımlar sayesinde Türkiye dış ticaretine olumlu bir etki sağlaması öngörülmektedir.

Tarihten günümüze baktığımızda, Çin ile Türkiye arasındaki Dış Ticaret Hacmi dalgalanarak artmış durumundadır. Özellikle Çin'in reformundan sonra hızlı bir şekilde artmıştır. Dış Ticaret Hacmine etkisi olan sektörlerin başında Türkiye'nin Çin'den ithal ettiği teknolojik ürünler ve makineler gelmekle beraber, Türkiye'nin Çin'e ihraç ettiği maden sektörlü ürünler gelmektedir.

İpek Yolu Projesi sayesinde eskisinden daha kolay olan ulaşım yolları, Türkiye'nin avantajlarını arttıracaktır. Türkiye İpek Yolu Projesinde coğrafi olarak merkezinde yer almaktadır. Tarihten boyan Kafkasya ve Türkistan bölgeleri ile olan yoğun ticari, siyasi ilişkiler sayesinde İpek Yolu Projesi üzerinde daha kolay ilerleyebilmesi muhtemeldir. Dış ticaret hacmini arttırarak, kültürel olarak etkileşimde bulunduğu eski ticaret yolunu yeniden canlandırarak ilgi odağı olması amaçlanmaktadır. Yer altı kaynakların dan daha verimli şekilde faydalanabilir.

Türkiye son yıllardaki dünya pazarlarda etkin bir pay elde edememişti. Özellikle Asya pazarında Türkiye'den gelen mallar oldukça azdır. Türkiye'nin sadece niteliği düşük ve ucuz ürünleri ihracat etmesi Türkiye ekonomisi açısından problem olarak düşünülebilir. Türkiye'nin ihracat yapısı malların üretimi, ulaşımı ve ülkeler arası ticari ilişkiler yapısına bağlıdır. Dolayısıyla, Türkiye'nin dış ticaretinin yavaş artması ve yüksek cari açığı problemleri ancak İpek Yolu Projesi gibi ticari potansiyeli yüksek olan ticari işbirliği ile çözülebilir. Bu noktalar Türkiye açısından İpek Yolu Projesi'nin ne kadar önemli olduğunu gösteriyor.

İpek Yolu Projesi'nin güç kaynağı olan Çin karşısında Türkiye'nin yapması gerekenler vardır. Dış Ticaret Açığını kontrol edebilmesi için ithalatı uygun şekilde kontrol etmek ve ihracatını stratejik ve planlı olarak arttırılması gerekiyor. Çin'e olan ticaret politikası açısından, Çin'den yatırım çekebilecek politikalar uygulaması gerekiyor. Sermayenin Türkiye'ye akması Dış Ticaret Açığını kontrol etmesi için önemlidir.

Yeni İpek Yolu Projesi sadece Çin'in ekonomik büyüme stratejisi değil, belki projedeki tüm ülkelerin katıldığı bir küresel pazar olarak kabul edilmelidir. Yaklaşık 65 ülkeni içlerine alan proje, üye ülkelerin beraber mücadelesi ile beraber başarı kazanabilecektir. Türkiye'nin de merkezi konumu girişimin değerini arttıracaktır ve nihayet dış ticaret hacminin arttırılmasına olumlu etkide olacaktır.

KAYNAKÇA

- Ablayeva, A. (2013). Kazakistan Turizminde İpek Yolu'nun Yeri ve Önemi. *YÜKSEK LİSANS TEZİ*.
- Akkaymak, M. (2009). Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek. *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış*.
- Akpınar, E. (tarih yok). Eski Dünya'nın Kadim Yolu "Büyük İpek Yolu".
- Atasoy, F. (2010). Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu. *BİR KÜLTÜR KORIDORU OLARAK İPEK YOLU SEMPOZYUMU*. ANTALYA: UNESCO TMK.
- Atlı, A., & Ünay, S. (2014, 6). Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri. *ANALİZ*(96).
- Aydın, N. (2012, 9). Hazar Enerji Kaynakları ve Siyaset. *KSÜ Sosyal Bilimler*(2).
- Barutca, H. (2006, 1). Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye. (İ. v.-T.-T. Enstitüsü, Dü.) *AKADEMİK BAKIŞ*(8), 1-12.
- Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu. (2015). *İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler*. Dışişleri Bakanlığı Ticaret Bakanlığı. ÇİN HALK CUMHURİYETİ ULUSAL KALKINMA VE REFORM KOMİSYONU.
- Demirel, M. (2015). Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi. *GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ Yüksek Lisans Tezi*.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. (2012). *Çin Ülke Bülteni*. Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, İstanbul.
- Doe, J. (2017, 2 28). *Aydınlı İhracatçılarımızın Ocak Ayı Performansı*. AYDIN SANAYİ ODASI: <http://www.ayso.org.tr/haber.php?id=244> adresinden alınmıştır
- Durdular, A. (2016, 1). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. (T. T. Başkanlığı, Dü.) *AVRASYA ETÜDLERİ*(49), 77-97.
- Ekrem, E. (2004, 2). Çin'in Çevresel Bölge Politikası. *Stratejik Analiz Dergisi*.
- Eren, E. (2017, 5 1). Şanghay İşbirliği Örgütü Ve Türk Dış Politikasında Gelecek Perspektifi. *Strategic Public Management Journal*, 3(5), 77-94.
- Ergunsü, U. (2017, 4 26). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye- Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *TYB AKADEMİ*(20), 97-124.

- Fedorenko, V. (2013). The New Silk Road Initiatives in Central Asia. *RETHINK PAPER*.
- Gorshkov, T., & Bagaturia, G. (2001). Traceca: Restoration Of Silk Route. *JRTR*.
- Gökalp, C. (1973). *Kaynaklara Göre Orta Asya'nın Önemli Ticareti Ve Askeri*. Ankara: Emel Matbaacılık.
- Haberler. (2015, 6 30). *Asya Altyapı Yatırım Bankası için İmzalar Atıldı*. 1 10, 2018 tarihinde SABAH: <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2015/06/30/asya-altyapi-yatirim-bankasi-icin-imzalar-atildi> adresinden alındı
- Haberler. (2016, 2 11). *2015 cari açık rakamları açıklandı*. 12 11, 2017 tarihinde En Son Haber: <http://www.ensonhaber.com/aralik-ayi-cari-acik-rakamlari-aciklandi-2016-02-11.html> adresinden alındı
- Haberler. (2016, 12 8). *China's ZTE To Acquire 48.04% Stake In Turkish Telecom Device Company*. 1 11, 2018 tarihinde CHINA TECH NEWS: <https://www.chinatechnews.com/2016/12/08/24567-chinas-zte-to-acquire-48-04-stake-in-turkish-telecom-device-company> adresinden alındı
- Haberler. (2016, 6 21). *Türkiye Ve Çin'den Yeni İpek Yolu Hamlesi*. 1 11, 2018 tarihinde UTİKAD: <http://www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=13643> adresinden alındı
- Haberler. (2017, 5 2). *Bu coğrafyada bir koridor oluşturmak istiyoruz*. 1 10, 2018 tarihinde TRT HABER: <http://www.trthaber.com/haber/gundem/bu-cografyada-bir-koridor-olusturmak-istiyoruz301756.html> adresinden alındı
- Haberler. (2017, 5 16). *Modern İpek Yolu projesi nedir?* 1 11, 2018 tarihinde MEPA NEWS: <http://www.mepanews.com/ekonomi/5645-cin-in-modern-ipek-yolu-projesi-nedir.html> adresinden alındı
- Haberler. (2017, 5 12). *Modern İpek Yolu Projesi'nde bilmeniz gerekenler*. 1 10, 2018 tarihinde Business HT: <http://www.businessht.com.tr/piyasalar/haber/1491954-buyuk-zirveden-once-ipek-yolu-projesinde-bilmeniz-gerekenler> adresinden alındı
- Haberler. (tarih yok). *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz Yolu İpek Yolu'nun Ortak Yapısının Teşvik Edilmesi için Vizyon ve Eylemler, 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》*. 1 13, 2016 tarihinde Mofcom: <http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml> adresinden alındı

- Hermann, J., & Zürcher, E. (1935). History of Humanity. Scientific and Cultural Development. UNESCO.
- İsayev, E., & Rzayev, M. (2012). Türk Halklarının Ekonomik-Kültürel İlişkilerinde Tarihi İpek Yolunun Rolü. *TURAN STRATEJİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ DERGİSİ*, 4(14).
- Joldasbayev S., B. D. (2003). Orta Ğasırlardağı Kazakistan Tarihi. *Atamura Baspası*, 65-68.
- Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü. (2016, 1 25). *İpek Yolu Ekonomi Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı*. 6 21, 2017 tarihinde <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf> adresinden alındı
- Karagöl, E. T. (2017, 5). Modern İpek Yolu Projesi. *PERSPEKTİF*(174), 1-7.
- Kawaili, P., & Adıgüzel, M. (2017). Türkiye Çin Dış Ticaretinin İncelenmesi. *İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ WORKING PAPER SERİ*(67).
- Keyvan, Ö. Z. (2017, 7 15). *Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri*. 1 10, 2018 tarihinde ANKASAM: <https://ankasam.org/bir-kusak-bir-yol-girisimi-cercevesinde-turkiye-cin-iliskileri/> adresinden alındı
- Keyvan, Ö. Z. (2017, 4 19). *İpek Yolu Projesi 'nde Türkiye 'nin Yeri ve Önemi*. 1 11, 2018 tarihinde ANKASAM: <https://ankasam.org/ipek-yolu-projesinde-turkiyenin-yeri-onemi/> adresinden alındı
- Kızılca, İ. (2014). Türkiye'nin Çin İle Dış Ticaretinde Bilinmesi Gereken Üç Nokta. *EKONOMİK FORUM*, 70-75.
- Mcbride, J. (2015). Building the New Silk Road. *COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS (CFR)*.
- 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 Turkic*, 10(14 Fall), 579-596.
- Putten, F., & Meijinders. (2015). *China, Europe and Maritime Silk Road*. NETHERLANDS INSTITUTE OF INTERNATIONAL RELATIONS.
- Roux, J.-P. (2001). *Orta Asya, Tarih ve Uygarlık*. (L. Arslan, Çev.) İstanbul: KABALCI YAYINEVİ.
- Sak, G. (2015, 5 23). Türkiye'nin Bir İpek Yolu Stratejisine İhtiyacı Var. *TEPAV Günlük*.

- Salman, H. (2008). 658-787 Yılları Arasında İpek Yollarına Hakim Olmak İçin Türk. *Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler*, 148-149.
- Serper, E. (tarih yok). İpekyolu projesi küresel ticarete etkisi ve güvenlik sorunları.
- Şener, N. F. (2006). Yeniden Doğan 'İpek Yolu' ve Türkiye Lojistik Sektörü. *Logistical Dergisi*.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Genel ve İkili Ekonomik İşler Genel Müdür Yardımcılığı. (2016). *Modern İpek Yolu, 'Orta Koridor' İle 'Kuşak Ve Yol' Girişimi*. T.C. Dışişleri Bakanlığı Genel ve İkili Ekonomik İşler Genel Müdür Yardımcılığı.
- Tatlıyer, M. (2017, 5 21). *Modern İpek Yolu ve Türkiye-Çin ekonomik ilişkileri*. 1 11, 2018 tarihinde GÜNEY ASYA STRATEJİK ARATIRMALAR MERKEZİ: <http://gasam.org.tr/modern-ipek-yolu-ve-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri/> adresinden alındı
- Tezcan, M. (2014). İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi. *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*(3/1), 96-123.
- Tuncel, C. O. (2017, 5 15). "Bir Kuşak Bir Yol" Girişimi ve Çin Türkiye İlişkileri. 1 10, 2018 tarihinde CRI TÜRK: <http://www.criturk.com/haber/ozel-haber/yeni-ipek-yolu-kapsaminda-turkiye-ve-cin-25926?platform=hootsuite> adresinden alındı
- Ünlü, M. (2015). Türk - Çin Kültürel, Askeri, Ekonomik İlişkileri (2000-2014). *TURGUT ÖZAL ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI YÜKSEK LİSANS TEZİ*.
- Yereli, A. B. (2012). Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler. *"İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası"* (s. 236-242). içinde