



T.C.

**KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK VE YOL PROJESİ
KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN
BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI**

**VELİ AHMET ÇEVİK
İŞLETME ANABİLİM DALI**

DOKTORA TEZİ

**DANIŞMAN
Prof. Dr. Tülin DURUKAN**

KIRIKKALE-2021



T.C.

**KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK VE YOL PROJESİ
KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN
BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI**

**VELİ AHMET ÇEVİK
İŞLETME ANABİLİM DALI**

DOKTORA TEZİ

**DANIŞMAN
Prof. Dr. Tülin DURUKAN**

KIRIKKALE-2021

ETİK BEYANI

Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Veli Ahmet ÇEVİK

.../12/2021

ÖZET

TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK VE YOL PROJESİ KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI

Kırıkkale Üniversitesi

Sosyal Bilimleri Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalı, Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Tülin DURUKAN

Aralık 2021, 160 sayfa

Son yirmi yılda Çin ekonomisinin ve küresel gücünün olağanüstü yükselişinin bir sonucu olarak dünyanın ekonomik ağırlık merkezi batıdan doğuya doğru hareket etmektedir. Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin devleti bu yükselişin devamlılığını sağlayabilmek için enerji tedarik yollarını güvenlik altına almayı ve dünyanın en büyük ihracatçısı olarak ticaret yollarını çeşitlendirmeyi amaçlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi bu amaçlara ulaşmak için ortaya atılan büyük bir politika aracıdır. Konumu itibarıyla Türkiye, Çin'in Avrupa ticaret güzergâhındaki transit konumu ile ön plana çıkmaktadır. Tam olarak söz konusu girişimin güzergâhında iyileştirmeler yapılmamasına rağmen Türkiye bu güzergâhı kullanarak Çin ile ticaret yapmaya başlamış, hatta Çin trenleri Türkiye üzerinden Avrupa'ya gitmiştir. Bu araştırmada Türk lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin bu girişime olan bakış açıları ve beklentileri araştırılmış; bu amaçla literatürdeki kıtlığa rağmen oldukça yoğun bir kaynak taraması gerçekleştirilmiştir. Söz konusu girişim hala devam eden dinamik bir süreçte olması nedeniyle araştırılan kaynaklarda tam olarak fayda/zarar analizlerinin yapılamadığı ortaya çıkarılmıştır. Lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin büyük çoğunluğunun girişim hakkında bilgi sahibi oldukları ve demiryolu taşımacılığının ivme kazanacağını düşündükleri bulgusuna varılmıştır. Lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması ve dış kaynaklı lojistik sorunları olarak da gümrükleme sorunları ve altyapı yetersizliklerinin olduğu sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol Girişimi, Yeni İpek Yolu, Uluslararası Ticaret, Lojistik,

ABSTRACT

INVESTIGATION OF THE EXPECTATIONS OF TURKISH LOGISTICS SECTOR FROM MODERN SILK ROAD TRADE WITHIN THE SCOPE OF BELT AND ROAD PROJECT

Kırıkkale University

Graduate School of Social Sciences

Department of Business Administration, Doctoral Thesis

Supervisor: Prof. Dr. Tülin DURUKAN

December 2021, 160 page

As a result of the tremendously rise of the Chinese economy and global power over the past two decades, the world's economic center of gravity has been moving from west to east. The Chinese state, the world's second largest economy, aims to secure energy supply routes and diversify trade routes as the world's largest exporter in order to ensure the continuity of this rise. The Belt and Road Initiative is a major policy tool put forward to achieve these goals. In terms of its location, Turkey stands out with its transit location on China's European trade route. Despite the fact that no improvements were made in the route of the initiative, Turkey started to trade with China using this route, and even Chinese trains went to Europe via Turkey. In this research, the perspectives and expectations of the enterprises operating in the Turkish logistics sector towards this initiative were investigated, and for this purpose, a very intense resource search was carried out despite the scarcity in the literature. Due to the fact that the said initiative is still in a dynamic process, it was revealed that full benefit / loss analysis could not be made in the researched resources. It has been revealed that most of the enterprises operating in the logistics sector have information about the enterprise and think that the railway transportation will gain momentum. It has been concluded that the internal problems of the logistics sector are the insufficient vehicle and equipment capacity, customs clearance problems and infrastructure deficiencies, which are external logistics problems.

Key Words: Belt and Road Initiative, New Silk Road, International Trade, Logistics,

TEŞEKKÜR

Küresel tedarik zincirlerinde ve uluslararası diplomaside yükselen güç olarak Çin, etki alanını genişletmek için bir takım politikalar geliştirmektedir. 2013 yılında duyurulan ve dünya çapında odak noktası altyapı, ulaşım ve enerji olan Kuşak ve Yol Girişimi de bu politikalardan biridir. Tarihi İpek Yolu'nu canlandırmayı amaçlayan, Çin'den Orta Doğu'ya ve Avrupa'ya çeşitli ülkeleri birbirine bağlayan hem bir ekonomi politikası aracı hem de bir dış politika aracı olan devasa bir girişimdir.

Çalışmanın motivasyon kaynağı her alanda etkisi hissedilen ve Türkiye'nin en fazla ithalat gerçekleştirdiği ülke olan Çin ile önümüzdeki yıllarda çok daha fazla siyasi ve ekonomik ilişkiler kurulacak olmasıdır. Kuşak ve yol girişimi ve koronavirüs salgını ile birlikte ivme kazanan Türkiye - Çin ilişkilerine akademik olarak katkı sağlamak, olabildiğince ilk kaynaklara ulaşarak literatüre ve bilime katkı yapmak amaçlanmıştır.

Nispeten yeni ve sürekli gelişen bir konu olması nedeniyle güncel gelişmeleri takip etmek ve araştırmak ilk başlarda yorucu olsa da, 2020 yılı başlarında tüm dünyayı etkisi altına alan koronavirüs salgınının Çin'de ortaya çıkışı ile birlikte çalışma daha da ilgi çekmeye başlamıştır. Bu çalışma konusunun ortaya çıkışından itibaren fikirleri, tavsiyeleri ve yol göstericiliği ile bana karşı inancını her zaman korumuş, desteği ve katkısı ile ufkumu açan danışmanım Prof. Dr. Tülin DURUKAN'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca bu çalışmanın hazırlanmasında bilgi ve görüşleriyle yol gösteren değerli hocalarım Prof. Dr. Latif ÖZTÜRK ve Dr. Öğretim Üyesi Cihat KARTAL'a teşekkürü borç bilirim.

Bu çalışmayı hazırlarken belki de oyun saatlerinden fedakârlık ettiğim oğullarım Arif Talha ÇEVİK ve Mehmet Muaz ÇEVİK'e, hiçbir zaman desteğini esirgemeyen ve her daim yanımda olan sevgili eşim Elife ÇEVİK'e sonsuz teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	vi
TABLolar DİZİNİ	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xi
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xiii
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM KÜRESEL PAZARLAMA	4
1.1. Uluslararası Ticaret Sistemi	4
1.1.1. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)	7
1.1.2. Serbest Ticaret Bölgeleri	8
1.1.3. Ekonomik Çevre	9
1.1.4. Politik ve Yasal Çevre	9
1.1.5. Kültürel ve Etik Çevre	10
1.2. Küresel Pazarlara Giriş Stratejileri.....	11
1.2.1. İhracat	12
1.2.2. Ortak Girişim	13
1.2.3. Doğrudan Yatırım	13
2. BÖLÜM KUŞAK ve YOL GİRİŞİMİ.....	15
2.1. İpek Yolu Tarihi	15
2.2. İpek Yolu Güzergâhındaki Diğer Faaliyetler	17
2.2.1. Baharat Yolu	17
2.2.2. Tütsü Yolu	18
2.2.3. Çay ve At Yolu	19
2.3. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasına Yönelik Çalışmalar	20
2.3.1. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA).....	20
2.4. Kuşak ve Yol Girişiminin Amacı	22
2.5. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Kapsamı	24
2.6. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı.....	28
2.7. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Ticaret Koridorları.....	29
2.7.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor)	29

2.7.2.	Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (The China-Mongolia-Russia Economic Corridor).....	30
2.7.3.	Çin Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor).....	31
2.7.4.	Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru (China-Indochina Peninsula Economic Corridor).....	33
2.7.5.	Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (China-Pakistan Economic Corridor)	34
2.7.6.	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor)	34
2.8.	21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu	36
2.8.1.	Kuşak ve Yol Kapsamında Denizcilik İşbirliği Vizyonu	39
2.8.2.	21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Güzergâhtaki Limanlar	40
2.8.3.	Kyaukpyu Limanı	41
2.8.4.	Gwadar Limanı	43
2.8.5.	Hambantota Limanı	44
2.9.	Kutup İpek Yolu	45
2.9.1.	Ümit Burnu	45
2.9.2.	Süveyş Kanalı	47
2.9.3.	Arktik'in Erimesi ve Potansiyel Yeni Taşımacılık Hatları	49
2.9.4.	Kuzey Deniz Rotası	51
2.9.5.	Kuzey Deniz Rotasındaki Taşımacılık Faaliyetleri	53
2.10.	Dijital İpek Yolu	55
3.	BÖLÜM KUŞAK ve YOL PROJESİNİN KÜRESEL ETKİLERİ	59
3.1.	Çin'in Küresel Çapta Kuşak ve Yol Girişimi Faaliyetleri.....	59
3.2.	ABD'nin Projeye Yaklaşımı.....	63
3.3.	Avrupa Birliği'nin Projeye Yaklaşımı.....	66
3.4.	Rusya'nın Projeye Yaklaşımı	75
3.5.	Orta Doğu ve Afrika'nın Projeye Yaklaşımı	78
3.6.	Uzak Doğu'nun ve Asya-Pasifik'in Projeye Yaklaşımı	82
3.7.	Türkiye'nin Projeye Yaklaşımı	83
3.7.1.	Bakü - Tiflis - Kars (BTK) Demiryolu Projesi	87
3.7.2.	Marmaray Projesi.....	89
3.7.3.	Üçüncü Boğaz Köprüsü ve Demiryolu Bağlantısı.....	92
3.8.	Koronavirüs Pandemisi Sürecinde Kuşak ve Yol Girişimi	92
3.8.1.	COVID 19 Salgını	92

3.8.2.	Pandemi Sürecinde Sağlık İpek Yolu	93
3.8.3.	Covid 19 Aşı Diplomasisi.....	94
4.	BÖLÜM TÜRKİYE ÇİN EKONOMİK İLİŞKİLERİ.....	98
4.1.1.	Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye	106
5.	BÖLÜM TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK ve YOL PROJESİ KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI.....	108
5.1.	Araştırmanın Amacı	108
5.2.	Araştırmanın Önemi	108
5.3.	Araştırmanın Kapsam ve Sınırlılıkları	110
5.4.	Araştırmanın Yöntemi	111
5.4.1.	Araştırmanın Evreni ve Örneklemi.....	111
5.4.2.	Araştırma Soruları.....	112
5.4.3.	Veri Toplama Tekniği ve Verilerin Analizi.....	113
5.4.4.	Ölçeklerin Güvenirlilik Analizi	113
5.5.	Bulgular ve Yorum	115
5.5.1.	Demografik Özellikler	116
	SONUÇ	126
	KAYNAKLAR	134
	EKLER.....	1575
	ÖZGEÇMİŞ	1610

TABLÖLER DİZİNİ

Tablo 1.1. Pazar Potansiyeli Göstergeleri	12
Tablo 2.1. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA) Üyesi Ülkeler.....	21
Tablo 2.2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler.....	30
Tablo 2.3. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler.....	31
Tablo 2.4. Çin Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler.....	32
Tablo 2.5. Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler	33
Tablo 2.6. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler	34
Tablo 2.7. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler	35
Tablo 2.8. Çin'in Sahip Olduğu Limanlar	38
Tablo 2.9. Ümit Burnu ve Süveyş Kanalı Mesafe ve Sürelerinin Karşılaştırılması..	46
Tablo 2.10. Süveyş Kanalı'dan Geçen Yüklerin Yönüne Göre Miktarları	47
Tablo 2.11. Bölgelere Göre (Gelen-Giden) Yük Miktarları.....	48
Tablo 2.12. Batı Avrupa ve Uzak Doğu Arasındaki Alternatif Rotaların Mesafelerinin Karşılaştırılması	51
Tablo 3.1. Kuşak ve Yol Girişimi'ne Katılan AB Ülkeleri	73
Tablo 3.2. Çin'in Kuşak ve Yol Üyesi 14 Ortadoğu Ülkesiyle İlişkileri	80
Tablo 3.3. Çin-Avrupa Demiryolu Güzergâh Uzunlukları.....	89
Tablo 3.4. Marmaray Projesinin Teknik Ölçüleri	90
Tablo 4.1. Türkiye'nin İhracat ve İthalatında İlk 20 Ülke	101
Tablo 4.2. Türkiye'nin Çin'e En Fazla İhraç Ettiği 10 Eşya (2019).....	102
Tablo 4.3. Türkiye'nin Çin'den En Fazla ithal Ettiği 10 Eşya (2019)	103
Tablo 4.4. İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (%) (Değer Bazında)	104
Tablo 4.5. İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (%) (Ağırlık Bazında)	105
Tablo 4.6. Türkiye'nin Uluslararası Lojistik Performans Endeksi'ndeki Durumu .	106
Tablo 5.1. Ölçeklerin Güvenirlilik Analizi.....	114
Tablo 5.2. Araştırmada Yararlanılan Kaynaklar	115
Tablo 5.3. Katılımcı Firmaların Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımları	116
Tablo 5.4. Anketi Cevaplayan Firma Çalışanının Pozisyonu	117
Tablo 5.5. Mesleki Tecrübe Yılı.....	117
Tablo 5.6. Firmada Çalışan Personel Sayısı.....	118
Tablo 5.7. Depo Kapasitesi	118

Tablo 5.8. Orta Asya veya Doğu Asya Bölgelerine Taşıma/Ticaret İşleri Yapan Firmalar	119
Tablo 5.9. Güzergâhtan Beklentiler Ölçeğine İlişkin Frekanslar, Yüzdelere ve Betimsel İstatistikler.....	120
Tablo 5.10. Lojistik Sektörünün İç Kaynaklı Sorunları Ölçeğine İlişkin Frekanslar, Yüzdelere ve Betimsel İstatistikler	122
Tablo 5.11. Lojistik Sektörünün Dış Kaynaklı Sorunları Ölçeğine İlişkin Frekanslar, Yüzdelere ve Betimsel İstatistikler	124



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. ABD ile Çin Arasındaki Yeni tarifelerin Kronolojisi.....	7
Şekil 1.2. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Üyeliğinden Sonra Çin Ekonomisinin Görünümü	8
Şekil 1.3. Yaptırımların İran Ekonomisine Etkisi.....	10
Şekil 2.1. Zhang Qian'ın İpek Yolu'ndaki İlk Keşif Gezisi.....	16
Şekil 2.2. Baharat Yolu Haritası	18
Şekil 2.3. Tütsü Yolu Haritası	19
Şekil 2.4. Çay ve At Yolu Haritası	19
Şekil 2.5. TRACECA Proje Haritası	22
Şekil 2.6. Çin Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru	32
Şekil 2.7. Çin'in Deniz Yolu ile Petrol ve Doğalgaz İthalatı, Transit Güzergâhlar ve Önemli Darboğazlar.	37
Şekil 2.8. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergâhları.....	40
Şekil 2.9. Kyaukpyu Derin Deniz Limanı ve Petrol-Gaz Boru Hattı	42
Şekil 2.10. Gwadar Limanı ve Çin-Pakistan Demiryolu Bağlantısı	43
Şekil 2.11. Hambantota Limanı	44
Şekil 2.12. Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu Güzergâhı	46
Şekil 2.13. Kutup Güzergâhları	50
Şekil 2.14. Kuzey Deniz Rotası ile Süveyş Kanalı Rotası	53
Şekil 2.15. Kuzey Deniz Rotasında Transit Taşınan Yük Miktarı (Milyon Ton).....	54
Şekil 2.16. Kuzey Deniz Rotasından Geçen Transit Sefer Sayısı	54
Şekil 2.17. Kuşak ve Yol Kapsamında Dijital Altyapı Projeleri	57
Şekil 3.1. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Mali Kaynakları	60
Şekil 3.2. Çin'in Kuşak ve Yol Üzerindeki Ülkelerdeki Ödenmemiş Kredilerinin Finans Kurumlarına Göre Dağılımı	61
Şekil 3.3. Çin Fonları ve Dünya Bankası Fonlarının Yıllar İçerisindeki Karşılaştırılması	61
Şekil 3.4. Çin Fonlarının Yıllara Göre Adet ve Miktarları	62
Şekil 3.5. Çin Fonlarının Kullanılan Sektörler (Milyar ABD Doları)	62
Şekil 3.6. AB ve Çin Arasındaki İthalat, İhracat ve Dış Ticaret Dengesi (2008-2018)	67
Şekil 3.7. AB'nin İhracatında Çin'in Konumu	68
Şekil 3.8. AB'nin İthalatında Çin'in Konumu (2018)	68
Şekil 3.9. AB'nin Asya ve Avrupa'yı Bağlama Stratejisi'ne Yönelik İşbirlikleri	71

Şekil 3.10. Çin - Doğrudan Yabancı Yatırımları (FDI) (2000-2017).....	73
Şekil 3.11. Kuşak ve Yola Girişimi'ne Katılan AB Ülkeleri.....	75
Şekil 3.12. Çin'in Orta Doğu ve Afrika'dan Petrol İthalat Ettiği Ülkeler	79
Şekil 3.13. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Haritası.....	88
Şekil 3.14. Çin-Avrupa Demiryolu Güzergâhı	88
Şekil 3.15. 1892 yılında Çizilen “Tünel-i Bahr”i (Deniz Tüneli) Projesi.....	90
Şekil 3.16. Marmaray Projesi	91
Şekil 3.17. Çin ve ABD'nin Aşı Üretim Aşamaları (Kasım 2020 İtibariyle).....	94
Şekil 3.18. Çinli Şirketlerin Aşı Denemeleri Gerçekleştirdiği Ülkeler	95
Şekil 3.19. 2020 Kasım İtibariyle Aşı Siparişi Veren Ülkeler.....	96
Şekil 4.1. Türkiye-Çin Dış Ticaret Dengesi (2001-2020)	98
Şekil 4.2. Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı İhracatı.....	99
Şekil 4.3. Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı İthalatı.....	99

KISALTMALAR DİZİNİ

AB: Avrupa Birliği

AEB: Avrasya Ekonomik Birliği

AIIB: Asya Altyapı Yatırım Bankası (Asian Infrastructure Investment Bank)

ASEAN: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği

BCIM: Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru (The Bangladesh–China–India–Myanmar Forum for Regional Cooperation)

BRI: Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative)

C.E.E.C.: Avrupa Ekonomik İşbirliği Komitesi (Committee of European Economic Co-operation)

COPHC: Çin Yurtdışı Liman İşletmeleri Şirketi (China Overseas Port Holding Company)

CPEC: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (China–Pakistan Economic Corridor)

DTÖ: Dünya Ticaret Örgütü

DYY: Doğrudan Yabancı Yatırım

GSYH: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla

ICBC: Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (Industrial and Commercial Bank of China)

KvY: Kuşak ve Yol

MSR: 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (Maritime Silk Road)

NEP: Kuzeydoğu Geçışı (The Northeast Passage)

OBOR: Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road)

ÖEB: Özel Ekonomik Bölge

SEZ: Özel Ekonomik Bölge (Special Economic Zone)

SOA: Çin Devlet Okyanus İdaresi Başkanlığı (The State Oceanic Administration)

SSCB: Sovyetler Birliği

TRACECA: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru

VOC: Hollanda Doğu Hindistan Şirketi (The Dutch East India Company)

GİRİŞ

Uluslararası ticaretin tarihte bilinen en büyük ve en önemli güzergâhı ipek yolu olmuştur. Uzun yıllar boyunca ipek yolu güzergâhındaki ülkeler ticaretten paylarını almış ve zenginleşmiştir. Coğrafi keşiflerle birlikte ticaret yollarının değişmesi, ülkelerin refah düzeylerini de değiştirmiştir. Günümüzde de devletler bir şekilde, bir ticaret birliğine üye olmak veya uluslararası boyutta ticaret koridorunda yer almak için yeni projeler üretmektedir. Süveyş kanalının açılmasıyla küresel ticaretin Akdeniz havzasına kayması, Avrupa Birliği projesiyle Avrupa bölgesinin ticari bir güç olması, petrol ve doğal gaz boru hatlarının geçtiği ülkelere stratejik önem katması, yeni projelere dahil olmanın önemli göstergeleridir.

Günümüz dünyasının üretim yerinin doğuda Asya-Pasifik ve tüketim yerinin batıda Avrupa ve Amerika olduğunu göz önüne aldığımızda küresel ticaretin doğu –batı yönünde aktığını söyleyebiliriz. Bu ticaret akışının kesintisiz olmasını en çok isteyen devlet ise Asya pasifik ülkelerinin en büyük ekonomisi olan Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Çin uluslararası ticaretinin akışını güvence altına almak, ticaretini hızlandırmak istemekte ve alternatif güzergâhlar aramaktadır. Bu amaçla 2013 yılında Çin Devlet Başkanı, kıtalararası ölçekte bağlantıya ve işbirliğine odaklanan bir kalkınma stratejisi olan Kuşak ve Yol Girişimini önermiştir. Bu girişim kara alanında tarihi İpek Yolu'nu takip ederek ve geliştirerek, diğer yandan deniz yolu ayağı ile Asya boyunca, Avrupa ve Doğu Afrika ile olan ticaret hacmini artırarak ekonomik büyümeyi destekleyecek çeşitli ekonomik koridorlar oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu amaçlar için Çin Hükümeti girişime dahil olan ülkelere altyapı, ulaşım, enerji sektörlerinde kullanılmak üzere ciddi miktarlarda fon sağlamaktadır. Ancak Çin'in bu işbirliğine dahil olmanın avantajlarının yanında dezavantajlarının olduğu da görülmektedir. Türkiye olarak bu girişimin önemli bir konumunda yer almamız, olumlu olmakla birlikte ileriye dönük olumsuz etkilerini de görebileceğimiz anlamına gelmektedir. Bu amaçla tezde Kuşak ve Yol'a ilk dönemlerinden itibaren katılarak işbirliği geliştirmiş ülkelerin karşılaştıkları

durumlar araştırılmış ve Türkiye’deki ticaret ve lojistik sektörünün bu girişime olan bakış açısı ve beklentileri araştırılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde, uluslararası ticaretin geliştirilmesini sağlayan Kuşak ve Yol Girişimi’nin temel dinamiklerini açıklayabilmek için küresel pazarlama çevresi, uluslararası ticaret sisteminden söz edilmiştir. Çin Hükümeti’nin dünyanın çeşitli bölgelerinde altyapı ve ulaşım projelerini doğrudan yabancı yatırım veya ortaklıklar üzerinden yürütmesinden dolayı, küresel pazarlara giriş stratejilerine ilk bölümde yer verilmiştir.

İkinci bölümde Kuşak ve Yolun tarihte uygulanmış modeli olan İpek Yolu’ndan bahsedilmiş ve İpek Yolu güzergâhındaki farklı ticaret yollarına değinilmiştir. Yakın tarihte İpek Yolu güzergâhının canlandırılmasına yönelik atılan adımlarla birlikte, Kuşak ve Yol Girişimi’nin amacı, kapsamı ve ticaret koridorları ikinci bölümde yer almıştır.

Üçüncü bölümde söz konusu girişiminin küresel etkileri ile birlikte çeşitli ülke, bölge ve ekonomik toplulukların bu projeye bakış açıları sunulmuştur. Bununla birlikte, 2019 yılının son günlerinde ortaya çıkan ve dünya çapında milyonlarca insanın hayatını kaybettiği Koronavirüs Salgını’nın girişimdeki ülkelere diplomatik yansımalarının sunulduğu Sağlık İpek Yolu ve Aşı Diplomasi’si konularına yer verilmiştir. Türkiye’nin de bu projeye yaklaşımı ve girişimin ön gördüğü ticaret koridorundaki ulaşım projeleri ile aynı eksenle ülkemiz tarafından gerçekleştirilen demiryolu, Boğaz geçişi ve köprü projelerinin detayları üçüncü bölümde sunulmuştur.

Dördüncü bölümde Kuşak ve Yol Girişimi’nin tam olarak merkezinde yer alan Türkiye’nin Çin ile olan ekonomik ilişkileri yer almıştır.

Son bölümde Türkiye’de lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin güzergâha ilişkin beklentileri, lojistik sektörünün iç ve dış kaynaklı sorunları araştırılmıştır.

Araştırılan bu konu, henüz yeni bir konu olması nedeniyle az sayıda Türkçe araştırma mevcuttur. Çalışmanın literatür kısmında Çin Devleti’nin resmi yayınları ve diğer düşünce kuruluşlarının raporlarına erişilerek yoğun bir araştırma sürecinin sonucunda literatüre katkı yapıldığı düşünülmektedir. Diğer taraftan söz konusu girişimin resmi olarak duyurulmasının üzerinden yaklaşık 7 yıl geçmesine rağmen

henüz tam bir harita veya temel bir planı mevcut olmayıp, devam etmekte olan dinamik bir yapıdadır. Bu çalışmanın ilerleyen dönemlerde Çin ile girişim kapsamında kurulacak ilişkileri anlayabilmek için ön bilgi sunması beklenmektedir.



1. BÖLÜM KÜRESEL PAZARLAMA

Uluslararası faaliyette bulunup bulunmayacağına karar vermeden önce işletmeler, uluslararası pazarlama çevresini anlamalıdır.

Küresel bir işletme, birden fazla ülkede faaliyet göstererek, yerli rakipleri için mevcut olmayan pazarlama, üretim, AR-GE ve finansal avantajlar elde eden bir işletmedir. Küresel şirket dünyayı tek bir pazar olarak gördüğünden, ulusal sınırların önemini en aza indirerek küresel markalar geliştirir. Küresel şirket sermaye toplar, malzeme ve bileşenler elde eder, mallarını en iyi işi yapabildiği her yerde üretir ve pazarlar (Kotler ve Armstrong, 2016, s. 595).

Örneğin, Iphone Amerika'da icat edilmiş ve tasarlanmış, Orta Afrika madenleri tarafından desteklenmiş; Avrupa ve Asya teknolojileri tarafından hayata geçirilmiştir. Her yeni Iphone'un tasarımı Apple'ın California'daki merkezinde başlamakta, ancak bu tasarımı gerçeğe dönüştürmek için gereken kaynaklar dünyanın her yerinden gelmektedir. Apple, 2018 yılında 2 milyarını IOS cihazını sattığını duyurmuştur. Bu kadar çok cihaz yapmak, inanılmaz derecede karmaşık ve geniş kapsamlı bir tedarik zinciri gerektirmektedir. Apple, ürünlerini yapmak için 43 ülkede ve altı kıtada 200'den fazla ana tedarikçi ile çalışmakta ve tedarik zinciri hammaddelere ayrıldığında daha da karmaşıkmaktadır. Günümüzün büyük ve küçük küresel şirketlerinin birçoğu sınırları olmayan bir hale gelmiştir (Petrova, 2018; Apple, 2019).

Küresel pazarlama çevresinde, son yıllarda büyük değişiklikler meydana gelmiş, hem yeni fırsatlar hem de yeni sorunlar ortaya çıkmıştır.

1.1. Uluslararası Ticaret Sistemi

Uluslararası ticaret, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki ticaret akışını artıran daha entegre ve küresel pazarlara yol açmaktadır. Ticaret, karşılaştırmalı avantajlar ve kaynak transferleri sağlayarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir (Essandoh, Islam ve Kakinaka, 2020).

Sadece 20 yıl önce ürünleri başka ülkelere göndermek aylarca sürmekte ve bu riskli işi yalnızca devasa ticaret şirketleri oldukça pahalı şekilde gerçekleştirmekteydi.

Taşımacılık sektöründeki gelişmelerle birlikte ticarete konu malların daha kısa sürede taşınmasıyla küreselleşme ivme kazanmıştır. İçinde bulunduğumuz dönemde ise teknolojinin gelişmesiyle internetin yaygınlaşması, finansal akışın daha kolay ve güvenli olması ile dünya daha da küçülerek, tam anlamıyla küreselleşme yaşanmaktadır. Bu gelişmelerin sonucu olarak ürünler bir ülkede üretilirken diğer birçok ülkede oldukça fazla kullanıcısı bulunmaktadır. Böylelikle dünyada çok uluslu şirketlerin sayısı giderek artmaktadır.

Çok uluslu şirketlerin tarihi uzunca bir geçmişe dayanmakta iken, - 1600 yılında kurulan İngiliz Doğu Hindistan Ticaret Şirketi genellikle ilk çok uluslu şirket olarak kabul edilmektedir- çok uluslu şirketlerin faaliyetlerinin güçlü bir şekilde ortaya çıkması çok daha yakın bir tarihtedir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ticaret ve yatırımların serbestleştirilmesinin kolaylaştırılmasıyla birlikte bilgi ve iletişim teknolojilerindeki hızlı ilerleme ile güçlü bir şekilde büyüme göstermişlerdir. Küresel tahminler, 1970 yılında yaklaşık 7.000 çok uluslu şirket varken, 2000 yılında bu sayının 38.000'e, 2008 yılında ise 82.000'e ulaştığını göstermektedir (Publishing, 2018). Aslında dünyanın 200 ekonomisinin 157'sini ülkeler değil şirketler oluşturmaktadır. En büyük şirketler birçok devletin çok üzerinde gelir elde etmeye devam etmektedir. 2017 gelirleri karşılaştırıldığında, en büyük 100 ekonomik kuruluşun 69'unu şirketler oluşturmaktadır. Piyasa değeri bakımından dünyanın en büyük çok uluslu şirketi olan Apple, 1997 yılında Avrupa'nın en büyük sanayi grubu olan Alman şirketi Siemens'in değerinin onda biri kadar, yaklaşık 3 milyar dolar değerindeydi. Ancak günümüzde Apple'ın piyasa değeri 1.42 trilyon dolar ile yalnızca Siemens'i değil Almanya'nın önde gelen 30 şirketinin tüm Dax endeksinden daha değerlidir (McGee ve Chazan, 2020).

Uluslararası ticaret yapmak isteyen şirketlerin ticaret sistemini anlamaları, tarife ve gümrük vergileri gibi birtakım uygulamalardan haberdar olmaları gereklidir. Nitekim 2014 yılında Kırım'ın yasadışı ilhakına ve komşu bir egemen ülkenin kasıtlı olarak istikrarsızlaştırılmasına yanıt olarak AB, Rusya Federasyonu'na karşı kısıtlayıcı tedbirler almıştır. Bu tedbirlere göre; AB vatandaşları ve şirketleri, Rusya devletine ait beş büyük banka, üç büyük enerji şirketi, üç büyük savunma şirketi ve bu kuruluşların AB dışındaki bağlı ortaklıkları tarafından ihraç edilen vadesi 30 günü aşan yeni tahvil, öz kaynak veya benzeri finansal araçlar alamayacak veya satamayacaktır (Avrupa Konseyi, 2014). 2018 yılı Ocak ayında başlayan ticaret

savaşlarının etkisi hala devam etmektedir. ABD'nin öncelikle tüm dünyadan ithal ettiği konut kullanımına uygun çamaşır makinaları ve güneş panelleri/modüllerinin ithalatına %30 ve %50 oranlarındaki tarifesi, ardından çelik ithalatına %25, alüminyum ithalatına %10 tarife getirmesi, daha sonrasında Çin'den ithal edilen eşyalara ek gümrük vergileri getirmesi uluslararası ticarete yeni problemler doğurmuştur (Şekil 1.1) . Problemlerin yanı sıra diğer bazı faktörler de ülkelerin birbiriyle ticaretini kolaylaştırıcı rol oynamaktadır. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT), Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ve diğer bölgesel serbest ticaret anlaşmaları gibi oluşumlar dünya ticaretinin gelişmesine katkı sağlamaktadır.





Şekil 1.1. ABD ile Çin Arasındaki Yeni tarifelerin Kronolojisi **Kaynak:** Biber, A. B. (2019). ABD ile Çin'in hegemonya mücadelesi: Adım adım ticaret savaşı. Erişim: 4 Şubat 2020. <https://www.trthaber.com/haber/dunya/abd-ile-cinin-hegemonya-mucadelesi-adim-adim-ticaret-savasi-416797.html>

1.1.1. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesi, dünya ekonomisinde genişlemeye uygun bir ortam yaratmış ve Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) oluşturulması ile de çok taraflı ticaret hızlanmıştır. Savaş sonrası yıllarda küreselleşme, ticaret ve yatırımın serbestleştirilmesi, ulusal sanayilerin serbestleştirilmesi ve özelleştirilmesi, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel

Anlaşması'nın çok taraflı ticaret müzakereleriyle hızlanmıştır (Ogbor ve Eromafuru, 2018).

DTÖ, Uruguay Round'a taraf olan ülkelerin 1993 yılında görüşmelerini tamamlamasının ardından, 1994 yılında Fas'ın Marakeş kentinde "Nihai Karar" ilgili ülkelerin bakanları tarafından imzalanmış ve 1 Ocak 1995'te kurulmuştur. 15 Nisan 1994'te ilan edilen Marakeş Deklarasyonu ile Uruguay Round'u görüşmeleri onaylanmış, Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) altında gerçekleştirilen yedi görüşmenin "*dünya ekonomisini güçlendirdiği ve daha fazla ticaret, yatırım, istihdam ve gelir artışı sağladığı*" ilan edilmiştir. DTÖ, Uruguay Round'u görüşmelerinin şekillendiği bir anlaşma olup GATT'ın devamıdır (GİB, 2009).



Şekil 1.2. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Üyeliğinden Sonra Çin Ekonomisinin Görünümü **Kaynak:** CFR. (2019). What Happened When China Joined the WTO? Erişim: 4 Şubat 2020. <https://world101.cfr.org/global-era-issues/trade/what-happened-when-china-joined-wto>

DTÖ'nün son yirmi beş üyesinden biri olan Çin, 2001 yılında örgüte üye olmuştur. DTÖ üyeliğinden sonra Çin ekonomisi oldukça ivme kazanmıştır (Şekil 1.2).

1.1.2. Serbest Ticaret Bölgeleri

Serbest Ticaret Bölgeleri, bir ülkenin ulusal sınırları içinde bulunan ve iş kurallarının ulusal bölgede geçerli olanlardan farklı olduğu ayrılmış coğrafi bölgelerdir. Bu farklı kurallar temel olarak yatırım koşulları, uluslararası ticaret ve gelenekler, vergilendirme ve düzenleyici ortam ile ilgilidir (Farole ve Akinci, 2011, s. 3).

Dünyada birçok ülke serbest ticaret anlaşmalarına veya ekonomik topluluklara dahil olmuştur. Günümüzde bu toplulukların en büyüğü Avrupa Birliği'dir. 28 üye ülkeden oluşan topluluk, 4 milyon km²'yi kapsamakta ve sahip olduğu 446 milyon nüfus ile Çin ve Hindistan'dan sonra dünyanın üçüncü büyük nüfusuna sahiptir.* Dünya ticaretinin %15'ini gerçekleştiren AB, dünyanın en büyük ekonomilerinden birini oluşturmaktadır (Avrupa Komisyonu, 2019a).

1.1.3. Ekonomik Çevre

Küresel oyuncuların en fazla arzuladığı şey ekonomik istikrardır. ABD ve AB ülkeleri ekonomik istikrarın sonucu olarak dünyanın en gelişmiş ülkeleri arasındadır. Diğer yandan bunalımlar, yüksek işsizlik, kurumsal iflaslar, bankacılık başarısızlıkları, döviz piyasalarındaki istikrarsızlık, ticaret dengesizlikleri ve ekonomik sorunları yaşayan ülkeler halen gelişmek için çaba sarf etmek durumundadırlar.

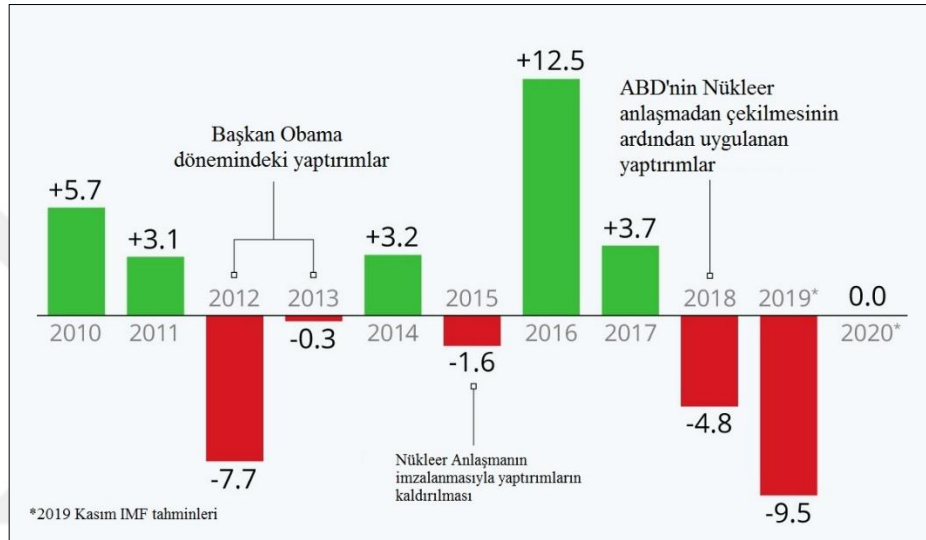
Ülkelerin para birimlerinin değerlenmesi veya değerinin düşmesi yine uluslararası ticarete önemli bir unsurdur. Özellikle dünyadaki rezerv paralar arasındaki Dolar, Euro ve Yen gibi para birimlerinin kur değişimleri ülkelerin ticaretlerine yön verebilmektedir. Örneğin, en son 2015 yılında Çin merkez bankası, ihracatı artırmak ve resmi rezerv para birimi olmaya bir adım daha yaklaşmak için iki gün içinde ikinci defa para birimi Yuanı ABD dolarına karşı yaklaşık % 2 düşürmüştür (Inman, 2015, Erişim Tarihi: 05.02.2020). Çin Yuanı diğer ülkelerin para birimlerinden daha düşük bir değere sahip olduğundan, bu durum ihracat satışında bir avantaj sağlamaktadır. Ayrıca diğer ülkelere üretici ve ihracatçılara olan talebi de azaltacaktır.

1.1.4. Politik ve Yasal Çevre

Ülkelerin politik, yasal ve düzenleyici kurallarının küresel ticareti belirleyici fonksiyonu olmuştur. Başka bir ülkeyle politik problem yaşayan ülkelerin bu tutumu ticarete de yansımaktadır. Devletler bazı ticaret ortaklarına kota veya ek vergi koyarken bazılarını da kolaylık sağlayabilmekte veya aynı ülkenin farklı mal gruplarına farklı uygulamalar getirebilmektedir. İnsan hakları ihlallerini durdurma

* 1 Şubat 2020 tarihinde Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği'nden ayrılması (Brexit) ile AB üye sayısı 27 olmuştur.

veya nükleer silahların geliştirilmesi gibi belirli bir siyasi eylemde bulunmaya ikna etmek amacıyla bir ülke başka bir ülke ile ticareti sınırlandırarak veya tamamen engelleyerek yaptırım uygulamaktadır. Şekil 1.2’de de görüleceği üzere kendi ülkesinin vatandaşlarının ithalat yerine ülkelerinin üreticilerinden satın almaya teşvik etmesi amacıyla ithalat vergisi olarak tarifeler getirebilmektedir. Diğer yandan bir hükümet belirli bir üründe veya belirli bir ülkeyle ticaretini askıya alarak ambargo uygulayabilmektedir. Özellikle yaptırımların veya ambargoların uygulanan ülke ekonomisine oldukça zarar verdiği görülmektedir.



Şekil 1.3. Yaptırımların İran Ekonomisine Etkisi **Kaynak:** Statista, 2020.

Örneğin İran, yıllardır ağır bir şekilde yaptırıma maruz kalmış, 2015 yılında imzalanan nükleer anlaşma ile kötü ekonomisine kısa bir soluk getirmiştir. Ancak ABD'nin anlaşmadan çekilmesinin ardından 2018'de yaptırımların tekrar uygulanmasıyla, petrol ihracatının gerilemesinin sonucunda İran yeniden derin bir resesyona girmiştir (Şekil 1.3).

1.1.5. Kültürel ve Etik Çevre

Her ülkenin kendine ait geleneği, kültürü ve tabuları mevcuttur. Küresel piyasaya açılan şirketler hedef pazarın kültürel ve etik çevresine uyum sağlamalıdır. İşletmelerin hataya düştükleri kültürel farklılıklar genellikle dil problemleri, saygı ve hiyerarşi konuları ve dini inançlar sebebiyle olmaktadır. Küresel çapta son örneğini 2018’de Mercedes şirketi yaşamıştır (Joe, 2018, Erişim Tarihi: 05.02.2020). Otomobil şirketi, Çin’e ait bir sosyal medyada otomobil fotoğrafının altına Dalai Lama’nın bir sözünü alıntı yapmasının ardından büyük tepki çekmiş ve resmi özür

yayınlamıştır. Söz konusu olayda Çin, özerk bölge Tibet'in manevi liderini ayrılıkçı bir tehdit olarak görmektedir. Sonuç olarak şirket Çin kültürü ve değerlerini anlama eksikliği ile suçlanmıştır.

Diğer yandan etik standartları da pazarlama çabalarını oldukça etkilemektedir. Sahtecilik ve korsanlığın 2022 yılına kadar 4,2 trilyon ABD dolarına ulaşması tahmin edilmektedir (Heery, 2017, Erişim Tarihi: 05.02.2020). Devletlerin lisanslı ürünleri ve ticari markaları korumakta zayıf kalması halinde, ürünlerin sahtesi üretilerek lisans sahiplerine oldukça büyük zararlar verebilmektedir.

1.2. Küresel Pazarlara Giriş Stratejileri

Şirketler yurtdışına açılmadan önce, uluslararası pazarlama hedeflerini ve politikalarını tanımlamaya çalışmalıdır. Hangi satış miktarını istediğine karar vermelidir (Kotler ve Armstrong, 2016, s. 603). Günümüzde uluslararası operasyonları olan birçok firma, yerel ve bölgesel iç pazarlara hizmet veren küçük şirketler olarak başlamakta ve dış pazarlardaki fırsatları düşünmeden önce ulusal pazarlara nüfuz etmekte; daha sonrasında dış pazarlarda fırsat görüldüğünde yurtdışına açılmaktadırlar.

Tablo 1.1. Pazar Potansiyeli Göstergeleri

Demografik Özellikler	Sosyokültürel Faktörler
Eğitim Nüfus büyüklüğü ve büyümesi Nüfusun yaş dağılımı	Tüketici yaşam tarzları, inançları ve değerleri İşletme normları ve yaklaşımları Kültürel ve sosyal normlar Diller
Coğrafi Özellikler	Politik ve Hukuki Faktörler
Politik ve Hukuki Faktörler İklim Ülke büyüklüğü Nüfus yoğunluğu - kentsel, kırsal Ulaşım yapısı ve pazara erişim	Ulusal öncelikler Politik istikrar Hükümetin küresel ticarete karşı tutumları Devlet bürokrasisi Para ve ticaret düzenlemeleri
Ekonomik Faktörler	
GSYİH büyüklüğü ve büyüme Gelir dağılımı Endüstriyel altyapı Doğal Kaynaklar Finansal ve insan kaynakları	

Kaynak: Kotler, P. ve Amstrong, G. (2016). Philip & Armstrong, Gary. Principles Of Marketing. Pearson. S.604.

Tablo 1.1’deki göstergeleri kullanarak her bir pazarın potansiyelini belirleyecek fırsatlar görülebilecektir. Daha sonra pazarlamacı, hangi pazarların uzun vadeli en büyük yatırım getirisini sunduğuna karar vermelidir.

Kuruluşların dış pazarlara girmesinin çeşitli yolları vardır. Bunlar ihracat, ortak girişim ve doğrudan yatırımdır.

1.2.1. İhracat

Dış pazarlara girmenin en kolay yolu olan ihracat, ürünlerin yurtdışındaki pazarlarda satılması faaliyetidir. Dolaylı ve direkt ihracat olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilebilmektedir. Dolaylı ihracatta yurtdışındaki pazarlama ve dağıtım gibi organizasyonları aracı kuruluşların gerçekleştirmesi nedeniyle daha az yatırım daha az risk mevcuttur. Direkt ihracatta ise tüm süreçleri ihracatçı şirketin kendisi

gerçekleştirdiğinden daha çok yatırım gereklidir. Riskin artmasıyla birlikte getiri de artmaktadır (Hessels ve Terjesen, 2008, s.5; 2010, s. 205).

1.2.2. Ortak Girişim

Ortak girişim, küresel çapta yaygın olarak uygulanan önemli bir iş şeklidir. Ortak girişimler, iki veya daha fazla yasal olarak bağımsız firmanın bir proje üzerinde anlaşmasıyla, iş risklerini, iadeleri ve kontrolü ortaklaşa paylaştığında meydana gelir. Uluslararası pazarlamada ortak girişim ise, yerli bir firma ile yabancı bir firma veya hükümet arasındaki ortaklıktır (Pride ve Ferrell, 2016, s. 266). Birleşme ve satın almanın aksine, ortak girişimlerin ayırt edici özelliği, ana firmaların kimliğini muhafaza etmeleridir. Yabancı çok uluslu şirketler ile gelişmekte olan ülke merkezli firmalar arasında son otuz yılda çok sayıda uluslararası ortak girişim oluşturulmuştur. Bazı gelişmekte olan ülkelerde yabancı sermaye tutmaya ilişkin kısıtlamalar birçok yabancı firmayı bu ekonomilere ortak girişimler yoluyla girmeye itmiştir (Kabiraj ve Sengupta, 2018). Ortak girişimin dört şekli vardır (Mucuk, 2014, s. 327). Bunlar; lisans anlaşmaları, sözleşmeli üretim, yönetim sözleşmesi ve ortak mülkiyettir. Lisans anlaşmalarına örnek vermek gerekirse, Coca-Cola şirketi, şişeleme ortakları ile birlikte, dünya çapında doğrudan 750.000'den fazla yerel çalışana sahiptir ve gelirinin yarısından fazlasını uluslararası düzeyde üretmektedir. Doğrudan istihdam edilen ortakların her birinin arkasında değer zinciri boyunca 10 iş daha yer almasıyla geniş ekonomik fırsatlar ortaya çıkarmaktadır (Banks, 2016, s. 456).

1.2.3. Doğrudan Yatırım

Doğrudan Yabancı Yatırım (DYY), bir ülkedeki bir şirketin, başka bir ülkede yeni bir iştirak kurması, yerel bir şirket kurması veya ev sahibi ekonomide bir ortak girişim kurmasıyla başka bir ülkede bir iş operasyonu gerçekleştirmesidir (UNCTAD, 2017). Gelişmekte olan ülke ekonomilerine akan doğrudan yabancı yatırımlar en az dört farklı alanda olmaktadır. Bunlar; maden çıkarma endüstrilerinde, altyapıda, imalat ve montajda ve hizmet sektöründedir. Tüm bu DYY'ler ev sahibi ülkenin büyümesine ve refahına belirgin katkıları vardır. Her biri, ülkenin büyümesini ve refahını sağlamak için belirgin tehlikeler veya zararlı tehditler sunmakla birlikte, ev sahibi otoritelere, olumlu katkıları artırmak ve potansiyel

zararları en aza indirmek veya önlemek için farklı politika zorlukları getirmektedir (Moran, 2012, s.1).

DYY girişinin ev sahibi ülke üzerinde birçok olası etkisi vardır. Genellikle yatırım yapan firmaların ev sahibi ülke firmalarından daha üstün bir teknolojiye sahip oldukları kabul edildiğinden, yüksek kaliteli mal ve hizmetler daha düşük fiyatlarla veya daha önce mevcut olandan daha yüksek hacimde üretilebilir ve bu da daha yüksek tüketici refahıyla sonuçlanabilir. Diğer bir olası etki de, iç yatırımın ev sahibi ülke sermaye stokuna eklenmesi ve böylece üretim seviyelerinin artmasıdır (Moran, Graham ve Blomström, 2005).

Küresel ticaret, üretim ve taşımacılık maliyetlerinin düşmesi, teknolojinin gelişmesiyle yükselişe geçmiştir. İşletmelerin tam zamanında üretim sistemlerine geçişi ile birlikte dış kaynaklara olan talep artmış ve dünyanın herhangi bir bölgesindeki ekonomik mallara yönelik talep artmıştır. Ülkelerin bölgesel ticaret anlaşmaları ve serbest ticaret bölgeleri gibi ticareti geliştirecek bir takım faaliyetlerde bulunmasıyla, ithalat ve ihracat rakamlarında son yıllarda ciddi miktarlarda artış görülmüştür. Çin özelinde ise, 2001 yılında DTÖ'ye dahil olmasının ardından tüm dünyaya erişimi kolaylaşmış ve dünyanın bir numaralı ihracatçı ülkesi konumuna gelmiştir.

2. BÖLÜM KUŞAK ve YOL GİRİŞİMİ

2.1. İpek Yolu Tarihi

Dünya tarihinin en eski, en uzun ticaret yolu olan ve milattan sonra 1800'lü yıllara kadar önemini koruyan İpek Yolu, doğudan batıya, kuzeyden güneye siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkiler kurulmasında çok büyük rol oynamıştır. İpek Yolu; birçok medeniyetin, kültürün, farklı siyasi oluşumların, birbirinden farklı dillere ve dinlere sahip milletlerin, aynı zamanda farklı ırktan insanların yaşadığı coğrafyaları birbirine bağlamıştır. Bu farklılıkları birbiriyle buluşturan ve bunların etkileşiminde bir vasıta olan İpek Yolu, bazı zamanlar devletlerarasında anlaşmazlık ve savaşların çıkış noktası da olmuştur (İsayev ve Özdemir, 2011, s.112).

Orta Asya, Çin, Hindistan ve Akdeniz dünyasını birbirine bağlayan ticaret yollarını tanımlamak için kullanılan 'İpek Yolu' tabiri ilk defa Almanca ifade ile "Die Seidenstrassen" olarak 19. yüzyılda Alman coğrafyacı Baron Ferdinand Freiherr von Richthofen (1833-1905) tarafından kullanılmıştır. Çok güzel, hafif ve yüksek değerli olması nedeniyle ipek, İpek Yolu üzerinde taşınan en önemli ürünlerden biri olmuştur ancak, seramik, cam, değerli metaller, değerli taşlar ve hayvan gibi başka birçok eşya da taşınmıştır. Bu güzergâhın isimlendirilmesinde 'İpek Yolları' şeklindeki çoğul biçim önem arz etmektedir çünkü İpek Yolları, birçok farklı ticaret için sürekli değişen bir yol ağından oluşmuştur (Christian, 2000).

UNESCO'ya göre "İpek Yolları" terimi, "Uzak Doğu, Orta Asya, Hindistan Yarımadası, İran ve Anadolu Yaylaları, Kafkaslar, Arap Yarımadası ve Akdeniz Bölgesi ile Avrupa'yı birbirine bağlayan geniş bir kara ve deniz, ticaret ve iletişim yollarını" ifade etmektedir (UNESCO, 1988).

İpek Yolu, başlangıçta Çinli bir imparatorluk yetkilisi ve diplomatı Zhang Qian'ın göçebe Xiongnu kabilelerine karşı ittifaklar kurmak için Han İmparatoru Wudi tarafından batıya gönderilmesi üzerine M.Ö. 130 civarında kurulmuştur. Batı'ya yaptığı yolculuk, Çin'in Batı dünyasıyla temasının ilk adımı olarak görülmüş sonraki yıllar boyunca İpek Yolu önemli bir ticaret yolu haline gelmiş ve Çin ile Batı dünyası arasındaki ticari ilişkilerin başlangıcı olarak önem kazanmıştır. İpek Yolu, yüzyıllar boyunca sayısız canlanma ve bozulma döneminden geçmiştir. Ancak, 13. yüzyılda

Moğol İmparatorluğu'nun parçalanmasının ardından Avrupa ticareti ile kara ticaret yolu önemli ölçüde azalmıştır (Wijeratne vd., 2017, s. 3).

Çin'in Han Hanedanlığı döneminde kurulan İpek Yolu, M.Ö. 130 ile M.Ö. 1453 yılları arasında Uzak Doğu ve Akdeniz havzası arasında önemli bir bağlantı noktasını temsil ederken, çok yönlü kara ve deniz rotaları ile sadece ticaretin değil, aynı zamanda kültürel ve teknolojik değişimin birbirine bağlı bir sistemi olarak işlev görmüştür (Fiorentino, Venezia, Schibille ve Vandini, 2019).



Şekil 2.1. Zhang Qian'ın İpek Yolu'ndaki İlk Keşif Gezisi **Kaynak:** Wijeratne vd., 2017. Repaving the ancient Silk Routes. China: PwC. s. 3.

Başka bir kaynağa göre ise, İpek Yolu'nu, 3.000 yıldan daha eski ticaret yolları topluluğu oluşturmaktadır. Orta Çağ boyunca, ticaret kervanları modern Çin şehri Xi'an'dan Kaşgar'a ilerleyerek iki yoldan; ya Afganistan ovaları üzerinden Hazar'a ya da Karakurum ve İran dağları üzerinden Anadolu'ya devam edeceklerdi (Lin, 2011). Yaklaşık bir asır sonra, okyanus ticaret yolu olan başka bir ipek yolu da ortaya çıkmış, Avrasya kıtasındaki ülkeleri karadan ve denizden birbirine bağlayan iki yol boyunca Çin, diğer bölgelerle ticaret ve kültür alışverişinde bulunmuştur (ACCA Global, 2017).

İnsanlık tarihinin başlangıcından bu yana Asya ile Avrupa arasında ticaret yolları, Çin'deki Xi'an şehri ile Roma İmparatorluğu arasındaki 15.000 km uzunluğundaki ünlü İpek Yolu'nda sona ermiştir (Otsuka, 2001). Asya ve Avrupa arasında her iki yönde eski çağlardan, ipek, mücevherler, altın, gümüş, halı, cam, turkuaz, kâğıt, baharat gibi birçok emtia taşınmıştır. Avrasya'nın gayretli ve cesur insanları, iki bin

yıl önce, sonraki nesiller tarafından İpek Yolu diye anılan Asya, Avrupa ve Afrika'nın büyük uygarlıklarını birbirine bağlayan çeşitli ticaret ve kültür alışverişi yollarını keşfetmişlerdir. Binlerce yıldır, İpek Yolu ruhunu oluşturan "barış ve işbirliği, açıklık ve kapsayıcılık, karşılıklı öğrenme ve karşılıklı yarar" nesilden nesile aktarılmış, insanlık uygarlığının gelişimine katkıda bulunmuş ve İpek Yolu üzerindeki ülkelerin refah ve gelişimine büyük katkı sağlamıştır. Doğu ile batı arasındaki iletişimi ve işbirliğini simgeleyen İpek Yolu ruhu, dünyanın dört bir yanındaki ülkeler tarafından paylaşılan tarihi ve kültürel bir mirastır (The State Council, 2015).

2.2. İpek Yolu Güzergâhındaki Diğer Faaliyetler

Uzun mesafeli ticaret, antik dönemde Avrupa ile Asya'daki başlıca medeniyet merkezleri arasında gerçekleşen kültürel, dini ve sanatsal değişimlerde önemli bir rol oynamıştır.

Bu ticaret yollarının bazıları yüzyıllar boyunca kullanılmıştır ancak 1. yüzyılın başlarında, tüccarlar, diplomatlar ve gezginler, batıda Britanya ve İspanya'dan, doğuda Çin ve Japonya'ya geçebilmiştir. Ticaret yolları temel olarak, hammadde, gıda ve lüks malların fazla olan bölgelerden, arzın az olduğu diğer bölgelere aktarılmasında hizmet vermiştir. Bu mallar, çeşitli eski imparatorlukların arasındaki ana arterler olan İpek ve Baharat Yolları boyunca, karadaki hayvanlarla ya da deniz yoluyla gelen gemilerle, çok uzak mesafelere taşınmıştır. Tütsü Rotası olarak bilinen bir diğer önemli ticaret yolu, Güney Arabistan'dan deve kervan tarafından buhur ve esrar getiren Araplar tarafından kontrol edilmiştir (Metmuseum.org, 2000).

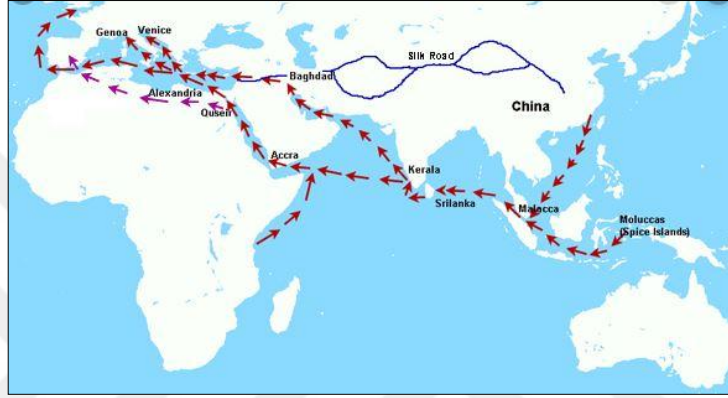
Bu ticaret yollarındaki şehirler, tüccarlara hizmet vererek, uluslararası pazarlar olarak zenginlik göstermiştir.

2.2.1. Baharat Yolu

Tarihin çeşitli dönemlerinde baharatlar altın ve gümüş kadar değerli olmuştur. M.Ö. 2000'lerin başlarında, Sri Lanka ve Çin'den gelen baharatların Baharat Rotaları boyunca Orta Doğu'ya doğru ticareti yapılmıştır. Fildişi, ipek, porselen, metal ve göz kamaştırıcı değerli taş parçaları, tehlikeli deniz yolculuklarını riske atmaya hazırlanan tüccarlara büyük kazanç sağlamıştır. 1498'de Vasco da Gama, Venedik'i

Arabistan üzerinden Güney Doğu Asya'ya bağlayan bir deniz yolu ile Avrupa'dan ilk doğrudan deniz yolculuğunun ardından Calicut'a (Günümüz Hindistan'ın Kozhikode şehri) ulaşmıştır. Ağırlıklı olarak baharat ticareti için kullanılan bu rotanın kuruluşu “Baharat Rotası” olarak bilinmektedir (Rajkumar, 2012).

UNESCO'ya (1993) göre Baharat Yolu, doğuyu batıya bağlayan deniz yolları ağına verilen ad olarak tanımlanmıştır. Japonya'nın batı sahilinden, Endonezya adalarından, Hindistan çevresinden Orta Doğu topraklarına ve oradan da Akdeniz'den Avrupa'ya kadar uzanan 15.000 kilometreden fazla bir mesafedir.



Şekil 2.2. Baharat Yolu Haritası **Kaynak:** Pinterest (Erişim) <https://tr.pinterest.com>, 3 Ekim 2019.

2.2.2. Tütsü Yolu

Tütsü ve Mür ağacı günümüz Umman, Yemen ve Somali'de yetişen gür ağaçlardan elde edilen aromatik reçinelerdir. Binlerce yıldır bu reçineler, Roma ve Hindistan arasında hareket eden en değerli ürünlerden biri olarak kabul edilmiştir (López-Sampson ve Page, 2018). Antik dönemde, yağı tütsülerle karıştırarak parfümler yapılmış ya da tütsü olarak saraylarda ve tapınaklarda yakmışlardır. Yakın Doğu ve Akdeniz'in ılıman iklimi ve sivrisineklerin bulunduğu antik kentlerde buhur böcek kovucu ve oda parfümü olarak da kullanılmıştır (Brozyna, 1999, s. 2).

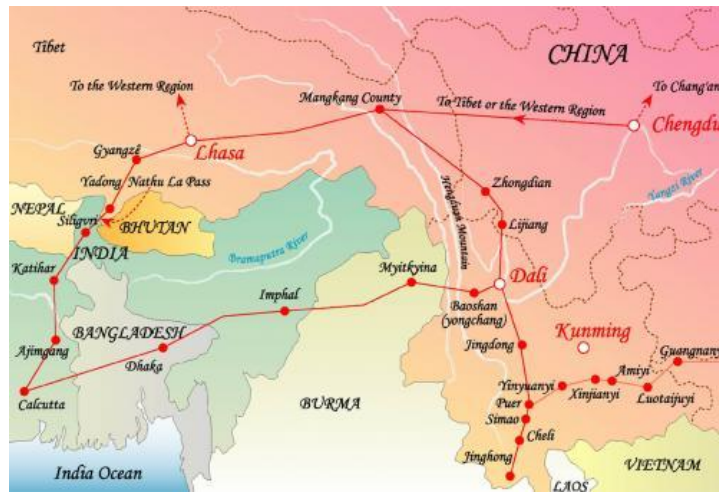
Ming Hanedanlığı döneminde tütsünün Çin porselenleri karşılığında Çin'e ihraç edildiğini tarihi kalıntılar göstermektedir. Dünyanın en değerli mallarının büyük miktarlarını taşıyan tütsü yolları, Akdeniz ve Güney Arabistan arasındaki devasa bir alanda gelişen bir medeniyetin ana arterleri haline gelmiştir. 2.000 km. uzunluğunda olan Tütsü Yolu, devenin evcilleştirilmesinin ardından oldukça gelişmiştir (UNESCO, 1988).



Şekil 2.3. Tütsü Yolu Haritası **Kaynak:** (Erişim) <https://listelist.com/antik-ticaret-yollari/> 3 Ekim 2019.

2.2.3. Çay ve At Yolu

Antik Çay At Yolu, Tibet, Çinghay, Gansu, Sişuan, Guizhou, Guangxi ve Yunnan'ı birbirine bağlayan yol ve güzergâh ağıdır. Adından da anlaşılacağı gibi "çay" ticareti yapılan başlıca mallardan biri olmuştur. M.S. VII. yüzyıla kadar uzanan bu güzergâhın çıkış noktası, Tibet Kralı Songtsen Gampo ile çeyizinin bir parçası olarak çay getiren Çinli prenses Wenchang arasındaki siyasi evliliktir. Tibet'te ortaya çıkan çay arzusu ve Çin'deki at ihtiyacıyla Antik Çay At Yolu ortaya çıkmıştır (Witte, 2020). Yüzyıllar boyunca birbirini takip eden hanedan hükümetleri çay ticaretinde sıkı bir tekel oluşturmuş ve bunu “asil” etnik gruplarla “barış” için bir araç olarak kullanmıştır (Sigley, 2010).



Şekil 2.4. Çay ve At Yolu Haritası **Kaynak:** (Erişim) <http://asiawheeling.com> 3 Ekim 2019

Tarih boyunca toplumlar ticari faaliyetlerde bulunmuşlardır. Bu ticari faaliyetler dönemin en çok talep gören ürünleri oluşturmuştur. Bir dönem ipek ve doğunun zengin baharatları en çok talep edilen ürünler iken, başka bir dönemde talep, tütün veya çay olmuştur. Söz konusu dönemlerde varlığını sürdüren devletler bu ticari faaliyetlerden fayda sağlamaya çalışmışlar, yeni ticaret yolları arayışlarına devam etmişlerdir. Yakın tarihte ise bu arayışlardan birisi de Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA) projesi olmuştur.

2.3. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasına Yönelik Çalışmalar

2.3.1. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA)

İpek Yolu'nda doğu batı ticaret yolunun yeniden canlandırılması fikri ilk defa 1990 yılında Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda SSCB Dış İşleri Bakanı Eduard Shevardnadze tarafından öne sürülmüştür. Avrasya ülkeleri arasındaki ekonomik bölge fikri Orta Asya, AB ülkeleri ve Türkiye tarafından memnuniyetle karşılanmış ve Azerbaycan tarafından ilgiyle destek verilmiştir (Gorshkov ve Bagaturia, 2001).

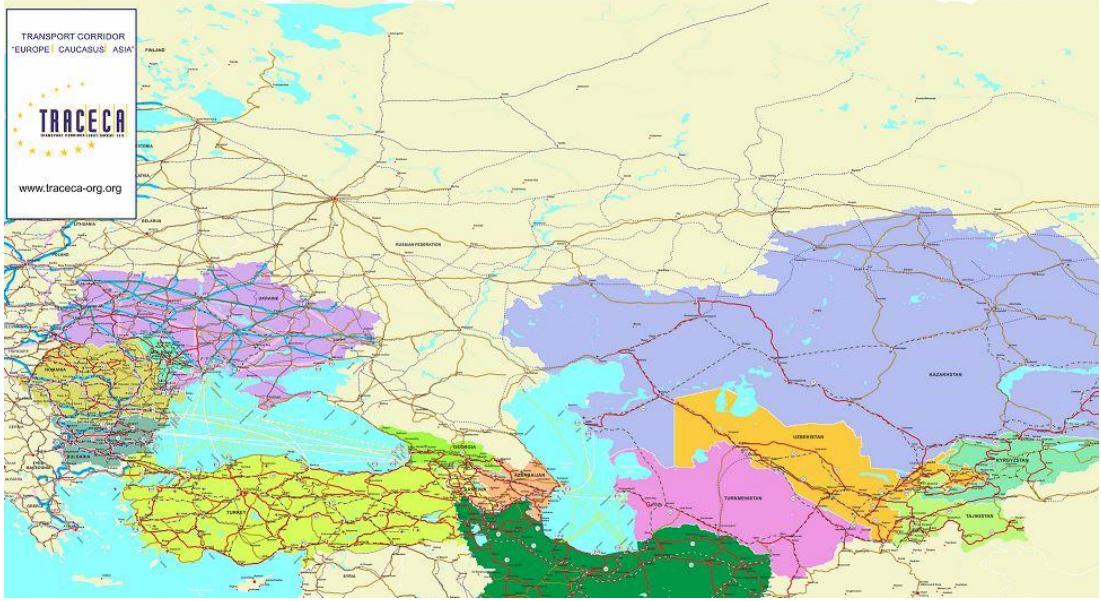
TRACECA programının amacı, Güney Kafkasya ve Orta Asya'nın yeni bağımsız devletlerinin ulaşım altyapısının restorasyonunda yardım sağlayarak, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan en kısa ulaşım koridorunu oluşturmak ve böylece bölgeyi batıya entegre etmektir. Bu amaç, devletlerin ekonomisinin canlanması ve gelişmesini hedefleyen AB programlarının uygulanmasına hizmet eden, güvenilir bir ulaşım sistemi oluşturmak olarak açıklanmıştır (Mincom.gov.az, y.y.).

Tablo 2.1. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA) Üyesi Ülkeler

Üyelik Tarihi	Toplantı	Üye Ülkeler	
1994	Brüksel Deklarasyonu	Kafkas Ülkeleri	Gürcistan Azerbaycan Ermenistan
		Orta Asya Ülkeleri	Kazakistan Kırgızistan Tacikistan Özbekistan Türkmenistan
1996-1998	Bakü Uluslararası “TRACECA Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” Konferansı	Ukrayna Moldova	
2002	Taşkent “TRACECA Hükümetler arası Komisyon (IGC) Toplantısı”	Romanya Bulgaristan Türkiye	
2009	MLA (Temel Çok Taraflı Anlaşma)	İran	

Kaynak: Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. Avrasya Etüdları

8 Eylül 1998 tarihinde Bakü’de imzalanan, Avrupa-Kafkasya-Asya Koridorunun geliştirilmesi için uluslararası taşımacılığa ilişkin Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA) ile Avrupa, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi, ticaret ve ulaştırma iletişiminin yasal temelini oluşturan ana TRACECA programı oluşturulmuştur. MLA’nın taraf devletleri Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan’dır (traceca-org., y.y.).



Şekil 2.5. TRACECA Proje Haritası **Kaynak:** (Erişim) <http://www.traceca-org.org/en/routes/maps-downloads-gisdatabase/> 3 Ekim 2019

MLA, TRACECA Programı kapsamında şu hedeflere ulaşmayı amaçlamaktadır (Kuşçu, 2012):

- 1- Avrupa ve Asya arasında Karadeniz Bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi Bölgesi'nde ekonomik ilişkilerin, ticaret ve ulaştırmanın geliştirilmesi.
- 2- Karayolu, demiryolu ve denizyolu yük taşımalarının, küresel pazarlara ulaşması.
- 3- Trafik akışının güvenliği, taşınan yüklerin güvenliği ve çevre koruması.
- 4- Ulaştırma alanında, ulaştırma politikaları ile yasal yapılar arasında uyum.
- 5- Taşımacılıkta rekabete dayalı eşit koşulların oluşturulması.

2.4. Kuşak ve Yol Girişiminin Amacı

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 7 Eylül 2013'te Kazakistan'daki Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın ortaklaşa inşa edilmesine ilişkin stratejik bildiriye ilk defa ortaya koymuştur. Ekim 2013'te Başkan Xi, Endonezya Parlamentosu'na yaptığı konuşmada ise, “Çin ve ASEAN'a (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği) ve bölgedeki insanlara daha fazla fayda sağlamak için daha sıkı sıkıya bağlı bir Çin-ASEAN ortak gelecek topluluğu” çağrısında bulunmuş ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na ilişkin stratejiyi ilan etmiştir (Jiao, 2013). Daha sonra bu iki kavram Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) olarak

birleştirilmiştir. Çince “*yi dai yi lu*” "tek kuşak, tek yol" olarak isimlendirilmiştir. Bunun altındaki temel neden Çin kültüründe bu tür bağıntılı, dört karakterli ifadelerin yaygın olmasıdır. Bu tarz dört karakterli ifadeler denge, uyum, bütünlük anlamına gelmektedir. "One Belt One Road" veya kısaca OBOR, ilk başta resmi ad olarak duyurulmuş ancak 2015'te Komünist Parti'nin Merkezi Derleme ve Tercüme Bürosu, “Kuşak ve Yol Girişimi” (BRI) olarak İngilizce isim değişikliği yapmıştır (The Economist, 2020).

Ancak ilerleyen dönemlerde yayımlanan “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” bildirisinde “Kuşak ve Yol” (Belt and Road) olarak isimlendirilmiştir. "Kuşak" ve "Yol" ifadesindeki "Kuşak", Çin'in Orta Asya ve Avrupa'ya olan demiryolu ve kara yoluyla ulaşım bağlantılarını tanımlarken, "Yol", Çin'i Avrupa ve Afrika'ya deniz limanları yoluyla birbirine bağlayan bir deniz hattı ağını ifade etmektedir (HKTDC, 2017). Bu isim, Çin'in asırlar boyunca Avrasya üzerinden Akdeniz'e bağlanan antik bir ticaret yolu ağı olan, 2000 yıl önce Han Hanedanlığı döneminde kurulan İpek Yolu konseptinden adlandırılmıştır.

Söz konusu girişim, bölgesel entegrasyonu geliştirmek, ticareti arttırmak ve ekonomik büyümeyi teşvik etmek amacıyla Asya'yı Afrika ve Avrupa'ya altı koridor boyunca kara ve deniz şebekeleriyle bağlamak için ortaya atılmış iddialı bir programdır.

BRI, Çin'i karadan, Güney Doğu Asya, Güney Asya, Orta Asya, Rusya ve Avrupa ile bağlayan bir kıtalararası geçit olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Çin'in kıyı bölgelerini Güney Doğu ve Güney Asya, Güney Pasifik, Orta Doğu ve Doğu Afrika ile Avrupa'ya bağlayan bir deniz rotası olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu içermektedir (EBRD, 2018).

Çin Devleti'nin 13. Beş Yıllık Planın 51. Bölümünde ve diğer bölümlerinde belirtilen Girişimin amaçları aşağıda özetlenmiştir (People's Republic of China, 2016);

Girişimdeki ticareti ve yatırımı arttırmak için: “*Politika iletişimi, altyapı bağlanabilirliği, ticaretin kolaylaştırılması, sermaye akışı ve insandan insana yapılan alışverişlere odaklanan Kemer ve Yol Girişiminin ikili ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarını geliştireceğiz.*”

İpek Yolu üzerindeki serbest ticaret bölgeleri: *“Serbest ticaret bölgesi stratejisini uygulama çabalarını hızlandırarak, kademeli olarak yüksek standartlarda serbest ticaret alanları ağı oluşturacağız. Serbest ticaret bölgelerinin inşası ile ilgili olarak Kemer ve Yol Girişimi rotaları boyunca ülke ve bölgelerle müzakerelere aktif olarak katılacağız.”*

Altyapıyı finanse etmek için bölgedeki finansal işbirliğini arttırmak için: *“Uluslararası finansal kuruluşlar ve kurumlar dahil olmak üzere uluslararası kuruluşlarla işbirliğini güçlendireceğiz; İpek Yolu Fonu, etkin kullanım ve açık, çoğulcu ve karşılıklı olarak faydalı bir mali işbirliği platformunun oluşturulması için uluslararası sermayeyi çekmektedir.”*

Doğal kaynaklara erişmek için: *“Enerji ve kaynaklar ve üretim zincirleri konusunda uluslararası işbirliğini güçlendireceğiz ve yerel işleme ve dönüşümü artıracacağız.”*

BRI koridorlarındaki ulaşım altyapısını güçlendirmek için: *“Otoyolları, demiryollarını, su yollarını ve hava yollarını birleştiren çok modlu taşımacılığın gelişimini ilerleteceğiz, uluslararası lojistik geçitleri inşa edecek, ana yollar ve ana giriş limanlarındaki altyapı gelişimini güçlendireceğiz. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı için çekirdek bölge ve Fujian'ın çekirdek bölgesi olarak Sincan'ı geliştirmek için çalışacağız.”*

Bölgedeki kültürel değişimleri derinleştirmek için: *“Eğitim, bilim, teknoloji, kültür, spor, turizm, çevre koruma, sağlık bakımı ve geleneksel Çin tıbbi alanlarında kapsamlı uluslararası işbirliği yapacağız.”*

2.5. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Kapsamı

Kuşak ve Yol Girişimi'nin kapsamı, Çin hükümetinin de belirttiği gibi, girişimdeki bağlantılara odaklanması hem ticareti hem de yatırımı kolaylaştırmak ve böylece komşu ülkelerin gelişmesi ve bunun yanı sıra önemli komşularına bölgesel liderlik rolü üstlenerek kendi enerji, kaynak ve gıda güvenliğini stratejik olarak güçlendirmesidir. Ekonomik, stratejik ve kültürel bağlantıyı içeren çok geniş bir kapsama sahiptir.

“Kuşak ve Yol Girişimi” toplam 50 milyon kilometrekarelik bir alanı kaplayarak, 60 ülkeyi ve dünya nüfusunun %65'ini içine alarak, dünyanın toplam GSYH'nin

yaklaşık %50 si ve küresel ticaretin yaklaşık %29'unu kapsamaktadır (FICCI, 2016). Projenin, 65 ülke, 4,4 milyar insan ve küresel GSYH'nin yaklaşık %40'ını kapsayacağı belirtilmektedir. Çin, OBOR'daki özel yatırımları teşvik etmek için 40 milyar dolarlık yeni bir İpek Yolu Fonu kurarak önemli kaynaklarıyla bu plana destek vermektedir. Yeni İpek Yolu Fonu Çin'in döviz rezervlerinin yanı sıra hükümet yatırımları ve borç verme kuruluşları tarafından finanse edilmektedir. Buna ek olarak, Asya Altyapı Yatırım Bankacılığı'nın, girişimin 100 milyar dolarlık borçlanması önemli bir kısmını desteklemesi beklenmekmiş ve Çin Kalkınma Bankası, 60 ülkenin dahil olduğu 900'den fazla projeye yaklaşık 900 milyar dolarlık yatırım yapacağını açıklamıştır (Hofman, 2015).

Bol miktarda kaynağa sahip olan söz konusu güzergâh, Asya-Pasifik ekonomik çevresi ile doğu bağlantılı ve Avrupa ekonomik çevresi için batı bağlantılı potansiyel pazar ölçeği bakımından benzersizdir. Yol ve Kemer boyunca bulunan ülkeler ekonomi açısından birbirlerine oldukça bağlıdır. Ulaşım, finans ve enerji alanlarının kazan-kazan gelişiminde büyük ortaklık potansiyelleri oluşturmuştur. Küresel olarak en büyük kalkınma potansiyeliyle en uzun ekonomik koridor olarak bilinir (Xu vd., 2017).

Mart 2015 de yayınlanan resmi rapor, İpek Yolu hakkında bugüne kadar yayınlanan en kapsamlı resmi açıklama olan “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler”, genel entegrasyon hedeflerini açıklığa kavuşturmuştur (Ghiasi ve Zhou, 2017).

“İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” isimli tam metin 28 Mart 2015 yılında yayınlanmıştır. Söz konusu faaliyet planı önsöz ve sekiz bölümden oluşmaktadır:

- I. Arka plan,
- II. Öncelikler,
- III. Çerçeve,
- IV. İşbirliği Öncelikleri,
- V. İşbirliği Mekanizmaları,
- VI. Çin'deki Açılım Durumu,

VII. Çin'in Faaliyetleri ve

VIII. Hep Birlikte Daha Parlak Bir Geleceği Kucaklama.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin, işbirliğinin geliştirilmesini ve bağlantıyı teşvik etmeyi amaçlayan beş önceliği vardır. Bu öncelikler (NDRC, 2015);

- *“politika eşgüdümünü artırmak,*
- *bağlantıyı kolaylaştırmak,*
- *engelsiz ticaret yapmak,*
- *finansal bütünleşmeyi gerçekleştirmek ve*
- *halklar arasındaki bağları güçlendirmektir”.*

14-15 Mayıs'ta Pekin'de düzenlenen Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumunun açılış konuşmasında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Girişim'in ilkelerini şu şekilde açıklamıştır (Jinping, 2017);

Bağlantı

“Farklı ülkelerin endüstriyel kalkınma planlarının birbirini tamamlaması ve güçlendirmesi için endüstriyel işbirliğini derinleştirmeliyiz... Yeni yatırım ve finansman modelleri oluşturmak, hükümet ve özel sermaye arasında daha fazla işbirliğini teşvik etmek ve çeşitlendirilmiş bir finansman sistemi ve çok katmanlı bir sermaye piyasası oluşturmak... Altyapı bağlantısı, işbirliği yoluyla kalkınmanın temelidir. Kara, deniz, hava ve siber uzay bağlantılarını teşvik etmeli, çabalarımızı anahtar geçitlere, şehirlere ve projelere yoğunlaştırmalı ve karayolları, demiryolları ve deniz limanları ağlarını birbirine bağlamalıyız. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında altı büyük ekonomik koridor inşa etme hedefi belirlenmiştir ve bunlar için çaba göstermeliyiz...”

Açıklık

“Dış dünyayı açık bir zihinle kucaklamalı, çok taraflı ticaret rejimini desteklemeli, serbest ticaret alanlarının inşasını ilerletmeli ve ticaret ve yatırımın serbestleştirilmesini ve kolaylaştırılmasını desteklemeliyiz. Tabii ki, kalkınmadaki dengesizlikler, yönetim güçlükleri, dijital bölünme ve gelir eşitsizliği gibi sorunların çözümüne de odaklanmalı ve ekonomik küreselleşmeyi herkese açık, kapsayıcı, dengeli ve faydalı hale getirmeliyiz.”

Yenilik

“Dijital ekonomi, yapay zeka, nanoteknoloji ve kuantum hesaplama gibi öncü alanlarda yenilik odaklı kalkınmayı sürdürmeli ve işbirliğini yoğunlaştırmalı ve 21. yüzyılın dijital ipek yoluna dönüştürmek için büyük veri, bulut bilişim ve akıllı şehirlerin gelişimini ilerletmeliyiz.”

Sürdürülebilir Kalkınma

“Çin kalkınma çabalarında yeni bir başlangıç noktasına ulaştı. Yenilikçi, eşgüdümlü, yeşil, açık ve kapsayıcı kalkınma vizyonunun rehberliğinde, ekonomik kalkınmanın yeni normaline uyum sağlayacak ve yönlendireceğiz ve sunduğu fırsatları değerlendireceğiz. Sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak için tedarik tarafı yapısal reformunu aktif olarak teşvik edeceğiz, Kemer ve Yol Girişimi'ne güçlü bir ivme kazandıracak ve küresel kalkınma için yeni fırsatlar yaratacağız.”

Pakistan ve Sri Lanka limanlarından Doğu Afrika'daki yüksek hızlı demiryollarına, Orta Asya'yı geçen doğalgaz boru hatlarına kadar 900 milyar dolarlık planlanan yatırımlarla Çin'in Kuşak ve Yol Projesi, tek bir ülke tarafından planlanan tartışmasız en büyük denizaşırı yatırımdır (Hancock, 2017).

Başka bir kaynakta ise, on yılda 40'tan fazla ülkeyle ticaretin hacminin 2,5 trilyon dolara yükselmesi ve söz konusu projeye yaklaşık 1 trilyon dolarlık harcama yapılacağı öngörülmüştür (The Economist, 2015).

Avrupa Ekonomik İşbirliği Komitesi'ne (C.E.E.C.) göre, Ekonomik İyileşme Programı'nın (E.R.P.), bilinen adıyla Marshall Planı'nın, 1948-1951 yılları boyunca 22,4 milyar dolara mal olacağı ve bu miktarın yaklaşık 3,1 milyar dolarının Uluslararası Banka tarafından finanse edileceği belirtilmiştir (Harris, 1948). ABD Dışişleri Bakanı George C. Marshall, Avrupa'yı yeniden inşa etmek için kapsamlı bir program çağrısı yapmıştır. 1946-1947 yıllarında Avrupa ekonomilerinin hızla bozulmasından korkarak Mart 1948'de Ekonomik İşbirliği Yasası'nı kabul etmiş ve sonunda Batı Avrupa'nın yeniden inşası için 12 milyar doları aşan bir finansman sağlamıştır (Office of the Historian, y.y.). Marshall Planı yıllarındaki doların tüketici fiyat endeksi ve enflasyona göre 2017 yılına göre yeniden hesaplandığında on kat değer kaybettiği hesaba katılırsa, 224 milyar ABD doları veya diğer kaynağa göre 120 milyar ABD dolarına denk geldiği görülmektedir (U.S. Bureau of Labor

Statistics, 2017). Söz konusu Kuşak ve Yol girişimi, bahsedilen ABD yardımlarından yaklaşık 5 ile 8 kat daha fazla olduğu görülmektedir.

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, Doğu Asya'dan Avrupa'ya uzanan bölgelerde sadece yeni teşvikleri sağlamakla kalmayacak aynı zamanda Orta Asya ve Orta Doğu'da siyasi istikrarı da ilerleteceği düşünülmektedir. Diğer bir kaynakta ise söz konusu inisiyatif, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin Marshall Planı kapsamında Avrupa'ya yaptığı yatırımlardan on iki kat daha büyük olduğu belirtilmektedir (The State Council of China, 2016).

15-16 Mayıs 2017 tarihlerinde Pekin'de düzenlenen, en az 30 ülkeden resmi hükümet temsilcilerinin katılım gösterdiği Kuşak ve Yol (OBOR) Forumu, Çin'in Doğu Asya'dan Avrupa'ya ve ötesine uzanan birbirine bağlı bir ticaret, finans ve kültür ağı oluşturmayı amaçlayan iddialı küresel projesi için diplomatik bir vitrin görevi görmüştür. 28 devlet başkanı, BM Genel Sekreteri Guterres, Dünya Bankası Başkanı Jim Yong Kim, Uluslararası Para Fonu (IMF) Genel Müdürü Christine Lagarde ve 130 ülkeden yaklaşık 1500 yetkili, Kuşak ve Yol Forumu'nda bir araya gelmiştir. Gürcistan ile serbest ticaret anlaşmasının resmi olarak imzalanması, Suudi Arabistan, Azerbaycan ve Rusya ile enerji anlaşmaları ve diğer ikili düzenlemelerin yanı sıra Interpol ile stratejik bir işbirliği anlaşmasının yapılması dahil olmak üzere Forum boyunca toplam 68 ülke ve uluslararası kuruluş ile Kuşak ve Yol konseptini ilerletmek için anlaşmalar imzalanmıştır. Forum, Çin'in 2017 yılının en yüksek profilli diplomatik etkinliği olarak açıklanmış ve dünya liderlerinin küreselleşmeyi ve serbest ticareti savunan ortak bir bildiriye imzalamasıyla son bulmuştur. Kuşak ve Yol Forumu, Çin'in Davos'a veya G20'ye yanıtı olarak değerlendirilmektedir (Griffiths, 2017; Johnson, 2017; Tiezzi, 2017a, 2017b).

2.6. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

Kıtalararası ölçekte bağlantı ve işbirliğini geliştirmek için başlatılan girişimin kapsamı halen görüşülmekte ve genişletilip daha anlaşılır hale getirilmektedir. Her biri önemli altyapı yatırımları ile desteklenen girişim, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı “Kuşak” ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu “Yol” olan iki ana bileşeni içermektedir. Coğrafi kapsamını Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa (Baltık) bölgeleri oluşturan girişimin amacı, Çin'i Orta Asya ve Batı Asya üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e

bağlamak ve Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu ile birleştirmektedir (Tracy, vd., 2017, s.74).

2.7. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Ticaret Koridorları

Girişimin “Kuşak” boyutuna atfedilen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Doğu Asya, Orta Asya, Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ülkeleri, Batı Asya ve Kuzey Afrika, Rusya da dahil olmak üzere Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri ve Doğu Avrupa'nın da dahil olduğu geniş bir coğrafyayı içine alarak, Çin'in enlemindeki Avrasya anakarasındaki Çin'in tarihi ticaret ortaklarını kapsamaktadır.

Söz konusu girişim, Asya, Avrupa ve Afrika'yı altı koridor vasıtasıyla birleştirmeyi amaçlamaktadır (World Bank, 2018a). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı; (1) Çin'i Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlamaya; (2) Çin'i Orta Asya vasıtasıyla Ortadoğu ile bağlamaya ve (3) Çin ve Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'nu bir araya getirmeye, (4) Çin'i Pakistan üzerinden Umman Denizi'ne bağlamaya yoğunlaşmaktadır. Aynı zamanda 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin kıyı limanlarını kullanarak; (5) Çin ile Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nu Avrupa'yla bağlamaya ve (6) Çin'i Güney Çin Denizi vasıtasıyla Güney Pasifik Okyanusu'na bağlamaya odaklanmaktadır.

2.7.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor)

Dünya nüfusunun önemli bir bölümünü oluşturan Avrasya Kara Köprüsü beş ana koridordan oluşmaktadır. Bu koridorlardan birisi de Trans-Sibirya koridoru olarak bilinen Kuzey Koridoru'dur (Hilletoft, Lorentz, Savolainen, Hilmola ve Ivanova, 2007).

Kazakistan, Trans-Sibirya koridorundan farklı olarak Asya-Pasifik ve Avrupa ülkeleri arasındaki ulaşımı kolaylaştırmak ve Çin ile Avrupa'yı birbirine bağlamak için yeni bir demiryolu hattı planlanmıştır. Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Pasifik'in batı kıyısındaki Lianyungang Limanı'ndan başlayarak batıda Lanzhou ve Urumçi üzerinden Çin'in batı sınırındaki Alashankou Limanı'na, daha sonra Asya ve Avrupa ülkelerinden geçerek ve sonunda Atlantik kıyısına ulaşan başka bir kara geçididir (Chinadaily, 2004). Yeni Avrasya Kara Köprüsü, 1992'den beri uluslararası çok

modlu taşımacılığı başlatarak Doğu Asya'dan Avrupa'ya en önemli hat haline gelmiştir (Z. Zhao, 2013).

Bu koridor Doğu Çin'de başlamakta ve Kazakistan vasıtasıyla, Rusya, Beyaz Rusya, Polonya ve Almanya'dan geçerek, Fransa ve İspanya'ya geçmektedir. Zhejiang eyaletinde bulunan Yiwu şehrinden Madrid'e kadar olan 8.000 km'lik rota, şimdiye kadarki en uzun fasılasız tren yoludur. Yeni Avrasya Köprüsü kavramı çerçevesinde, bazı hatlar Chongqing'den Duisburg'a bağlarken, diğerleri Beijing'i Hamburg'a bağlamaktadır (Debreczeni, 2016). Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'ndaki ülkeler ve ticaret hacimleri Tablo 2.2'de yer almaktadır.

Tablo 2.2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler

Ülke	Nüfus	GSMH (\$)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir(\$)	Çin'in İhracatı (\$)	Çin'in İthalatı (\$)
Kazakistan	17.797.032	137.278.320.084	7.714	8.292.321	4.805.079
Rusya	144.342.396	1.283.162.985.989	8.748	37.339.601	32.260.148
Beyaz Rusya	9.507.120	47.407.217.531	4.986	1.090.019	435.189
Polonya	37.948.016	471.364.408.714	12.421	15.094.067	2.537.722
Almanya	82.667.685	3.477.796.274.497	42.070	65.214.031	86.109.030
Fransa	66.896.109	2.465.453.975.282	36.855	24.958.617	22.511.003
İspanya	46.443.959	1.237.255.019.654	26.640	21.310.946	6.135.762

Kaynak: Dünya Bankası, 2018

2.7.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (The China-Mongolia-Russia Economic Corridor)

2001 yılında Moğolistan hükümeti, karayolu ve demiryolu inşa etmek amacıyla "Millennium Road" projesini başlatmasına rağmen yabancı yatırım ve işgücü yetersizliğinden dolayı, projenin hayata geçirilmesi oldukça yavaş ilerlemiştir. 2013 yılına gelindiğinde ise Moğolistan hükümeti, Çin ile Rusya arasında tamamı 50 milyar dolara mal olacak, 997 km'lik karayolu, 1.100 km'lik elektrikli demiryolu hattı ve Moğolistan'da bir petrol ve doğal gaz boru hattı inşa etmesi için "Kara Yolu" adı verilen yeni bir girişim önermiştir. Çin inisiyatifi "Kuşak ve Yol" ile birlikte

yürütülen söz konusu proje için Moğolistan devletinden oldukça fazla destek sağlanmaktadır (Otgonsuren, 2015).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2014 yılında Yol ve Kemer Girişimi'nin ana ekonomik koridorlarından biri olan Çin, Moğolistan ve Rusya'yı birbirine bağlayan bir ekonomik koridor inşa etmeyi önermiş ve söz konusu koridor için belirlenen esasları içeren sözleşme Haziran 2016'da imzalanmıştır. İmzalanan bu esaslar; altyapı, sınır bölgesi işbirliği, üretim ve yatırım, ticari işbirliği, kültür değişimi ve ilişki, çevre koruma ve yerel ve bölgesel işbirliği olmak üzere yedi somut işbirliği alanını önermektedir. Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridorunda, kara yolu üzerinde bulunan Moğolistan'ın, Çin ve Rusya ekonomilerini birbirine bağlayan "transit koridor" haline getirilmesi amaçlanmaktadır (NDRC, 2016; Undarmaa ve Jianing, 2017). Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'ndaki ülkeler ve ticaret hacimleri Tablo 2.3'de yer almaktadır.

Tablo 2.3. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler

Ülke	Nüfus	GSMH (\$)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir(\$)	Çin'in İhracatı (\$)	Çin'in İthalatı (\$)
Moğolistan	3.027.398	11.183.458.131	3.694	988.539	3.622.601
Rusya	144.342.396	1.283.162.985.989	8.748	37.339.601	32.260.148

Kaynak: Dünya Bankası, 2018

2.7.3. Çin Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor)

Yaklaşık 72 milyon kişiye ev sahipliği yapan Orta Asya; Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan olmak üzere beş kurucu devleti arasında eşit olmayan bir şekilde dağılmış, çoğunlukla petrol, gaz, maden ve su gibi önemli kaynaklara sahip, kara ile çevrili bir coğrafi bölgeden oluşmaktadır. Bölge, doğu ve batı Avrasya için bir geçiş köprüsü, birincil emtia merkezi, ticaret ve yatırım pazarı olarak büyük bir potansiyele sahiptir (Ghiasy ve Zhou, 2017, s. 19).



Şekil 2.6. Çin Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru **Kaynak:** Wijeratne vd., 2017.

Çin - Orta Asya - Batı Asya koridorunda Avrasya Kara Köprüsü koridoru ile yakından bağlantılı ve örtüşen rotalar bulunmaktadır. Bu rota, eski İpek Yolu üzerinde önemli bir durak olduğu bilinen Batı Çin'deki Sincan'dan başlamakta ve Akdeniz kıyılarına ulaşmadan önce beş Orta Asya ülkesi vasıtasıyla, İran, Irak ve Türkiye üzerinden Batı Asya'nın demiryolu ağlarına katılmaktadır (Wijeratne vd., 2017).

Tablo 2.4. Çin Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler

Ülke	Nüfus	GSMH (\$)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir(\$)	Çin'in İhracatı (\$)	Çin'in İthalatı (\$)
Türkiye	79.512.426	863.711.710.427	10.863	16.686.641	2.785.415
İran	80.277.428	418.976.679.729	5.219	16.417.273	14.827.192
Kazakistan	17.797.032	137.278.320.084	7.714	8.292.321	4.805.079
Kırgızistan	6.082.700	6.551.287.938	1.077	5.605.426	71.235
Tacikistan	8.734.951	6.951.657.159	796	1.725.084	31.245
Özbekistan	31.848.200	67.220.335.570	2.111	2.007.464	1.607.058
Türkmenistan	5.662.544	36.179.885.714	6.389	338.479	5.563.295

Kaynak: Dünya Bankası, 2018

2.7.4. Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru (China-Indochina Peninsula Economic Corridor)

Güneybatı Çin'den başlayan koridor, Çin'i Endonezya Yarımadası'ndaki ülkelerle bağlayarak Çin ile ASEAN ülkeleri arasındaki geniş ve üst düzey işbirliğinin önemli bir kanalı olarak hizmet etmektedir. 2016 yılının Mayıs ayında, IX. Pan-Beibu Körfezi Ekonomik İşbirliği Forumu ve Çin- Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru Kalkınma Forumu, "Çin- Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridor Girişimi" yayınlanmıştır (Belt and Road Portal, 2017).

Çin; Laos, Kamboçya ve diğer ülkelerle “Yol ve Kuşak” işbirliğinde iyi niyet mektupları imzalayarak ikili işbirliği planlarının hazırlanmasını başlatmıştır.

Çin Başbakanı Li Keqiang Aralık 2014'te, Çin ile Hindistan Yarımadası'ndaki beş ülke arasındaki ilişkileri derinleştirmek üzere üç madde önermiştir. Öneriler şu şekilde yer almaktadır (Lioumpas, 2016);

- (1) kapsamlı bir ulaşım ağı ve endüstriyel işbirliği projeleri ortak planlama ve inşa etme,
- (2) sermaye kaynağı için yeni bir işbirliği modu oluşturma,
- (3) sürdürülebilir ve eşgüdümlü sosyo-ekonomik kalkınmayı desteklemek.

Tablo 2.5. Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler

Ülke	Nüfus	GSMH (\$)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir(\$)	Çin'in İhracatı (\$)	Çin'in İthalatı (\$)
Kamboçya	15.762.370	20.016.747.754	1.270	3.928.685	830.513
Laos	6.758.353	15.903.329.473	2.353	986.967	1.359.608
Myanmar	52.885.223	63.225.097.051	1.196	8.187.651	4.097.709
Tayland	68.863.514	407.026.127.310	5.911	37.182.731	38.532.343
Vietnam	92.701.100	205.276.172.135	2.214	61.094.097	37.171.604

Kaynak: Dünya Bankası, 2018

2.7.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (China-Pakistan Economic Corridor)

Nisan 2015'te Başkan Xi Jinping tarafından açıklanan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) projesi, Çin'in en batısı olan Xinjiang eyaletindeki Kashgar kentinden, Arap Denizi'nin Pakistan kıyısında bulunan Gwadar Limanına uzanan bir kara geçişini genişletmeyi ve modernize etmeyi amaçlamaktadır. Bu koridor, 1.800 kilometrelik bir otoyol, demiryolu hatları ve Çin ile Pakistan'ı birbirine bağlayan petrol ve doğalgaz boru hatlarını içermektedir (Sekhon, 2016). Çin'in kara batı vilayetlerini Hint Okyanusu'na açma fikri, onlarca yıldır gündeme gelirken Kuşak ve Yol Girişimi bu vizyona yeni bir soluk getirmiş ve Çin'in Pakistan'da yapmaya hazır olduğu milyarlarca dolarlık yatırımı, önümüzdeki on yıl içerisinde gerçekleştirmesi beklenmektedir (The Guardian, 2015).

CPEC'nin ana bileşenlerinden birisi, Xinjiang'ı Pakistan'ın Gilgit-Baltistan bölgesine bağlayan Karakorum Otoyolu, bir diğeri işletmesi Çin devlet şirketine ait olan Gwadar Limanı ve bunların yanında otoyollar, demiryolları, serbest bölge ve fiber optik hatların inşasını da kapsayan ekonomik koridor çalışmalarının maliyetinin 75 milyar doları bulması öngörülmüştür (Luft, 2017a).

Tablo 2.6. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler

Ülke	Nüfus	GSMH (\$)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir(\$)	Çin'in İhracatı (\$)	Çin'in İthalatı (\$)
Pakistan	193.203.476	278.913.371.202	1.444	17.232.654	1.912.593

Kaynak: Dünya Bankası, 2018

2.7.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor)

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Bölgesel İşbirliği Forumu (BCIM), gelişmekte olan batı bölgelerinin kalkınma ve komşuluk işbirliği çerçevesinde Çin merkezi hükümeti tarafından desteklenen Yunnan eyalet hükümetinin girişimidir. 1998 yılı boyunca ortak ülkelerdeki Yunnan hükümetinin ve akademik kurumların temsilcilerinin keşif toplantılarından sonra BCIM Forumu'nun açılış toplantısı

Ağustos 1999'da Kunming'de yapılmış ve o zamandan beri, forumun dokuz toplantısı gerçekleşmiştir (Rana ve Uberoi, 2012).

Sonraki yıllarda proje, Çin Başbakanı ve Hindistan Başbakanı'nın katıldığı Temmuz 2014'teki BRICS Zirvesi'nde tekrar konuşulmuş, Eylül 2014'te Yeni Delhi'de ve Mayıs 2015'te Pekin'de iki lider arasındaki görüşmeler sırasında bu konu tekrarlanmıştır. Hindistan Başbakanı daha sonra, alt bölgede bağlantı arayışıyla ilgili konuları daha ayrıntılı incelemek üzere ortak bir çalışma grubu kurma kararı almıştır (Sajjanhar, 2016).

İlk olarak önerilen 2800 km uzunluğundaki ekonomik koridor, Çin'in Kunmin şehrinden başlayan ve Myanmar sınırları boyunca geçerek Hindistan'a giren ve buradan Bangladeş'e geçerek tekrardan Hindistan'ın Kalküta şehrinde son bulacaktır. 440 milyon nüfusa sahip olan 165.000 km²'lik alanı kapsayan koridor, ticaret kolaylığı ve mal, hizmet ve insanların sorunsuz hareket etmesi adına engellerin kaldırılması için yollar, demiryolları, kanallar ve hava yoluyla fiziksel bağlantıların ötesine geçmektedir. Koridor, Çin ile Hindistan arasındaki en kısa yolculuğu kolaylaştıran ve 12. yüzyılda altın ve gümüş taşıyan tüccarlar için bir otoyol olarak kullanılan eski Güney İpek Yolu'nun güney batı ticaret yolunu canlandırmayı hedeflemektedir (Choudhury, 2016) .

Tablo 2.7. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'ndaki Ülkeler

Ülke	Nüfus (Milyon)	GSMH (Milyar Dolar)	KDMG	Çin'in İhracatı (Milyar Dolar)	Çin'in İthalatı (Milyar Dolar)
Bangladeş	161	274.025	1,698	14.3	0.8
Hindistan	1.352	2,726	2,015	58.3	11.7
Myanmar	53	71.215	1,325	8.1	4

Kaynak: Dünya Bankası, 2018

Çin Devleti, kendi ticaretini kolaylaştıracağı ve enerji yollarını güvence altına alacağı dünyanın farklı noktalarındaki güzergâhlarda altyapı, ulaşım, enerji santralleri gibi büyük projeler geliştirmektedir. Bu projeler çeşitli bölgelerde birçok ülke ile ekonomik ilişkilerin yanında diplomatik ilişkileri de etkilemektedir. 2013 yılında Çin

Devlet Başkanı tarafından ilan edilen aynı zamanda çok yönlü bir dış politika aracı olan Kuşak ve Yol Girişimi'nin kara ayağını oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, 6 koridor vasıtasıyla ilerletilmektedir. Dünyanın karasal bölgelerine demiryolu bağlantıları ile ulaşmak isteyen Pekin yönetimi birçok ülkenin demiryolu altyapılarını iyileştirmektedir.

2.8. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan ziyaretinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Girişimi'ni tanıttıktan bir ay sonra Endonezya ziyareti sırasında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (MSR) konseptini Ekim 2013'te başlatmıştır. KvY, Ekim 2017'de Çin'in 19. Ulusal Komünist Kongresi'nde Çin Komünist Partisi'nin anayasasına yazılmıştır. Yeni küresel tedarik zincirlerinin merkezinde bulunan Çin, bu açılımla küresel ticarete konumunu güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bu yol ile bir güzergâhta Çin kıyılarından Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya, diğer güzergâhta Çin kıyılarından Güney Çin Denizi üzerinden Güney Pasifik'e ulaşmak amaçlanmıştır.

Deniz İpek Yolu tarihte, Çin'in ipek, seramik ve çaylarını ihraç etmeleri ve Doğu Çin Denizi, Bengal Körfezi ve Umman Denizi kıyısına ticaret yapmak ve buradaki halkları bağlaması için bir yol olarak hizmet etmiştir (Quanlin, 2014).

Çin Devlet Başkanı Xi'nin 2013'te öne sürdüğü Deniz İpek Yolu, Pasifik'ten Atlantik'e kadar Hint Okyanusu, Doğu Afrika ve Akdeniz yönünde uzanmakta ve Güney Asya, Batı Asya, Kuzey ve Doğu Afrika, Güney Avrupa ülkeleri Güneydoğu Asya'nın yaklaşık 50 deniz ülkesini birbirine bağlamaktadır.

Küresel ticarete, limanlar, yollar, demiryolu hatları, havalimanları ve lojistik merkezleri dünyanın dolaşım sistemini oluşturmaktadır. Bu noktalar, malların ve insanların bir noktadan diğerine hareket ettikleri kanallar olması nedeniyle, bu alanda bir girişimde bulunmak KvY'nin ikinci aşamasıdır.

Çin devleti özellikle ekonomik çıkarlarının yanı sıra, uluslararası ticaret ve taşımacılık yollarının güvenliğini sağlama amacıyla Asya, Avrupa ve Afrika'daki birçok ülke ile işbirliğinin geliştirilmesine odaklanmaktadır. Günümüzde, Çin'in petrol ithalatının %80'i, doğal gazın %50'si ve malların %42,6'sı Deniz İpek Yolu

Bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere, ekonomik ve ticari olarak ilerlemek için altyapıya önem verilmiştir.

Aslında deniz ticareti Çin için çok da yeni bir alan değildir. Geçtiğimiz yıllar içerisinde, Çin tamamen devlete ait ve devlet tarafından işletilen bir küresel denizcilik imparatorluğu yaratmıştır. China Merchants ve COSCO Denizcilik gibi KİT kuruluşu dev şirketler, şu anda 15 ülkede 29 liman ve 13 ülkede 47 terminal işletmektedir. Şangay Uluslararası Liman Grubu, Ningbo Zhoushan Limanı ve Lianyungang Limanı gibi devlete ait nispeten küçük diğer işletmeler de deniz ticaretinde yer almaya çalışmaktadırlar (Shepard, 2017).

Deniz İpek Yolu güzergâhlarındaki bazı limanlar stratejik konumları ile ön plana çıkmaktadırlar. Özellikle Malakka, Lombok ve Sunda boğazlarına alternatif olarak geliştirilen ticaret rotalarında Kyaukpyu (Myanmar), Hambantota (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan), Çabahar (İran) ve Pire (Yunanistan) Liman'ları Çin Devleti'nin ilgisini çekmektedir. Çin merkezli denizcilik şirketleri bu limanlarla birlikte başka önemli güzergâhlardaki limanları uzun süreli olarak kiralamışlardır (Tablo 2.8).

Tablo 2.8. Çin'in Sahip Olduğu Limanlar

Yıl	Bölge	Ev Sahibi Devlet	Liman	Kiralama Süresi
2015	Hint Okyanusu	Pakistan	Gwadar	40 Yıl
2015	Hint Okyanusu	Myanmar	Kyaukpyu	50 Yıl
2015	Güney Çin Denizi	Malezya	Kuantan	60 Yıl
2016	Hint Okyanusu	Cibuti	Obock	10 Yıl
2016	Güney Çin Denizi	Malezya	Melaka Gateway	99 Yıl
2017	Hint Okyanusu	Sri Lanka	Hambantota	99 Yıl
2017	Güney Çin Denizi	Brunei	Muara	60 Yıl
2017	Hint Okyanusu	Maldivler	Feydhoo Finolhu	50 Yıl
2016	Akdeniz	Yunanistan	Pire	35 Yıl

Kaynak: Ghiasy, Su ve Saalman, 2018

Çin, 2017 yılında 21'inci Yüzyılın Deniz İpek Yolu boyunca gelişme planlarını senkronize etmek ve ülkeler arasında ortak eylemleri geliştirmek için 'Kuşak ve Yol Kapsamında Denizcilik İşbirliği Vizyonu' başlıklı bir belge yayınlamıştır.

2.8.1. Kuşak ve Yol Kapsamında Denizcilik İşbirliği Vizyonu

Devlet Okyanus İdaresi Başkanlığı (SOA), barışçıl ve müreffeh bir 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu inşa etmek için Kuşak ve Yol Girişimi Altında Denizcilik İşbirliği Vizyonu'nu yayınlamıştır. Bu vizyonun amaçları şöyledir:

Gelişim planlarını senkronize etmek ve Deniz İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında ortak eylemleri teşvik etmek amacıyla, çok boyutlu, çok katmanlı ve geniş kapsamlı Mavi Ortaklığı kurmak, deniz refahı, Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu (NDRC) ortak gelişimi ve geliştirilmesi için insanlık ve okyanus arasında uyum sağlamak için deniz kaynaklarını ortak olarak korumak ve sürdürülebilir şekilde kullanmaktır.

Vizyonun arka planında ise okyanusların ve denizlerin küresel ekosistem ve insanlık için önemine vurgu yapılarak, deniz ticaretindeki işbirliğinin gerekliliği şu deyimle vurgulanmıştır: *‘Yalnız, daha hızlı gideriz; birlikte, daha ileri gideriz.’* Denizlerin ticarete ivme kazandırması ve bu ivmenin de işbirlikleri ve ortaklıklar vasıtasıyla mümkün olabileceği şu şekilde vurgulanmıştır:

‘‘Çin, Yol’daki ülkelerle yakın çalışmaya, her boyutta ve geniş kapsamlı denizcilik işbirliğine girmeye, açık ve kapsamlı işbirliği platformları kurmaya ve sürdürülebilir kalkınma için "mavi bir motor" oluşturmak üzere yapıcı ve pragmatik bir Mavi Ortaklık kurmaya isteklidir.’’

Vizyonun ilkeleri ise şöyledir:

Farklılıkları kaldırıp, fikir birliğini inşa etmek; *‘‘Mevcut uluslararası okyanus düzenini sürdürme çabaları ve Yol üzerindeki ülkelerde çeşitlendirilmiş okyanus gelişimi görüşlerine saygı gösterme çağrısında bulunuyoruz. İlgili tüm tarafların endişelerine uyulacak, farklılıklar aşılabacak, ortak zemin aranacak ve fikir birliği sağlanacak.’’*

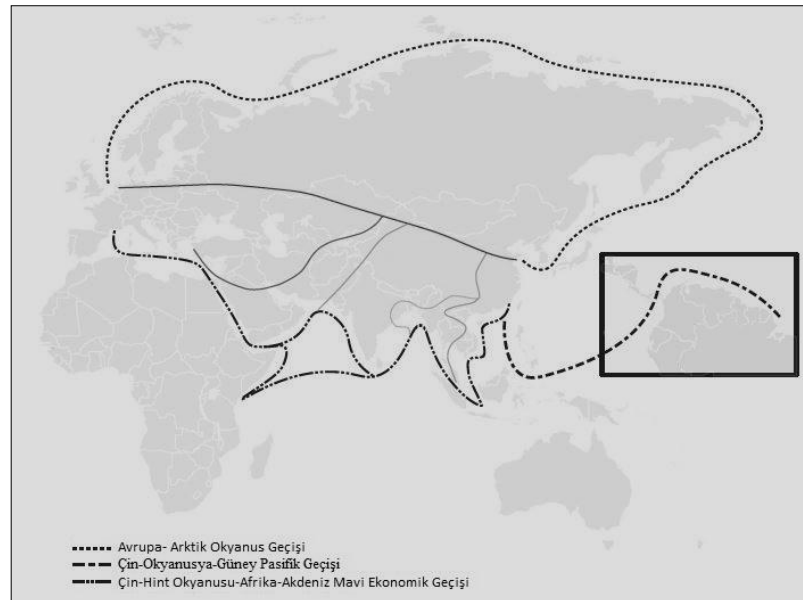
Açıklık, işbirliği ve kapsayıcı kalkınma; *‘‘Piyasayı daha fazla açmayı, yatırım ortamını iyileştirmeyi, ticaret engellerini ortadan kaldırmayı ve ticaret ve yatırımı kolaylaştırmayı savunuyoruz. Karşılıklı siyasi güven aranacak, medeniyetler arası diyalog güçlendirilecek ve kapsayıcı kalkınma ve uyumlu birliktelik teşvik edilecektir.’’*

Piyasa temelli çalışma ve çok paydaşlı katılım; “İşletmelere öncelikli rolünü vererek, piyasa kurallarına ve uluslararası normlara uyarız. Paydaş ortaklıkları kurulmasını teşvik ediyoruz ve hükümetlerin, uluslararası kuruluşların, sivil toplumun ve endüstriyel ve ticari sektörlerin okyanus işbirliğine geniş katılımını destekliyoruz.”

Ortak kalkınma ve fayda paylaşımı; “Yol’daki ülkelerin iradesine saygı gösterir, tüm tarafların çıkarlarını göz önünde bulundurur ve her birinin karşılaştırmalı üstünlüklerine olanak sağlarız. Birlikte planlayacağız, birlikte geliştireceğiz ve işbirliğinin meyvelerini paylaşacağız. Birlikte, gelişmekte olan ülkelerin yoksulluğu ortadan kaldırmasına ve ortak çıkarlar topluluğunu geliştirmelerine yardımcı olacağız.”

2.8.2. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Güzergâhtaki Limanlar

Çin aslında Deniz İpek Yolu rotasının, doğu kıyılarındaki Fujian şehrinden başlayacağını ve bu bölgeyi merkez bölge olarak konumlandıracağını Kuşak ve Yol Kapsamında Denizcilik İşbirliği Vizyonu’nda belirtmiştir. Aynı belgede üç adet ayrı ‘Mavi Ekonomik Geçiş’ açıklanmıştır. İlk rota Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Mavi Ekonomik Geçiş’dir. İkinci rota Çin-Okyanusya-Güney Pasifik’in Mavi Ekonomik Geçiş’i ve üçüncü rota ise olarak Avrupa- Arktik Okyanus Geçiş’i’dir.



Şekil 2.8. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergâhları **Kaynak:** Bennett, M. (2017). China’s Belt and Road Initiative moves into the Arctic. Erişim: 6 Aralık 2019, <https://www.arctictoday.com/chinas-belt-and-road-initiative-moves-into-the-arctic/>

Şekil 2.8’de görüldüğü gibi Çin’in Hint Okyanusu kıyılarından Afrika’ya ve Akdeniz’e ulaşan deniz rotası, 2004 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nin Savunma Bakanlığı’na bağlı bir şirket tarafından “String of Pearl” (İnci Dizisi) olarak adlandırılan stratejisi aslında Deniz İpek Yolu konseptine uyarlanmıştır (Drun, 2017).

Çin’in Fuzhou Limanından başlayan denizyolu güzergâhları;

I. Kuantan (Malezya)

II. Kyaukpyu (Myanmar)

III. Jakarta and Batam Island (Endonezya)

IV. Colombo and Hambantota (Sri Lanka)

V. Gwadar (Pakistan)

VI. Djibouti (Kızıl Deniz Yakını)

VII. Piraeus (Yunanistan)

limanlardan geçerek İtalya’ya ulaşmaktadır (Brown, 2017).

Geçtiğimiz on yıl içerisinde Çin aşağıda belirtilen limanların gelişimi için 5 milyar dolara yakın yatırım yapmıştır (Business Insider, 2015);

-Antwerp Limanı, Belçika: 3.94 milyon dolar

- Pire Limanı, Yunanistan: 624 milyon dolar

- Cibuti Limanı, Cibuti: 185 milyon dolar

- Lamu Limanı, Kenya: 484 milyon dolar

- Mombassa Limanı, Kenya: 66.7 milyon dolar

- Gwadar Limanı, Pakistan: 198 milyon dolar

- Hambantota Limanı, Sri Lanka: 1.9 milyar dolar

- Colombo Liman Şehri, Sri Lanka: 1.43 milyar dolar

- Colombo Limanı, Sri Lanka: 500 milyon dolar

2.8.3. Kyaukpyu Limanı

Kyaukpyu, Myanmar'ın en batısındaki Rakhine eyaletinde Bengal Körfezi boyunca uzanan bir sahil kasabasıdır. 2016 yılında, Çin'in CITIC Grup şirketlerinin yan kuruluşları, derin deniz limanının yapılması ve beraberindeki özel bir ekonomik bölgede (SEZ) bir sanayi bölgesi oluşturulmasını kapsayan iki büyük proje için sözleşme imzalamıştır. Liman projesi 7,3 milyar dolar, özel ekonomik bölge ise 2,7 milyar dolar değerindedir. Anlaşma şartlarına göre CITIC, projeyi inşa ederek -25 yıl uzatma opsiyonu ile- 50 yıl boyunca kullanacaktır (Tiezzi, 2016).

Kyaukpyu Limanı Çin için, deniz ticaretinde Malakka Boğazı'ndaki potansiyel darboğazlar nedeniyle oluşabilecek sorunlara alternatif bir geçiş güzergâhı olması yönüyle stratejik bir öneme sahiptir. Özellikle Çin'den Hindistan'a deniz yolu ile yapılan ticarete, Güney Çin Denizi'ni dolaşmak yerine Myanmar topraklarına döşenen petrol ve doğalgaz boru hatları vasıtasıyla limana aktarılan yükler daha kısa zamanda ve güvenli şekilde taşınacaktır.



Şekil 2.9. Kyaukpyu Derin Deniz Limanı ve Petrol-Gaz Boru Hattı **Kaynak:** Financial Times, 2018

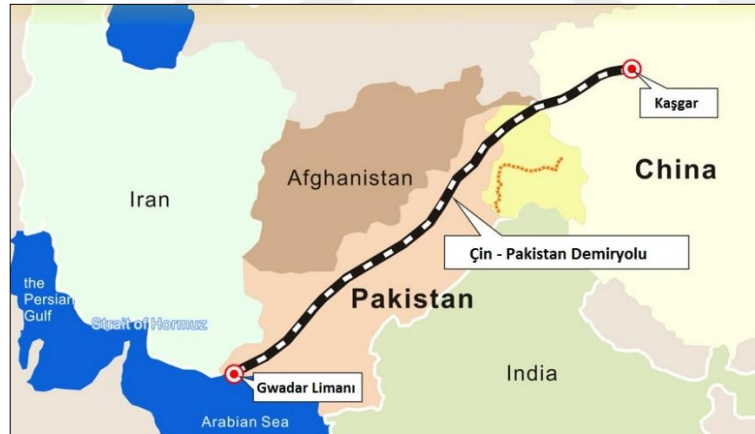
Çin, Kyaukpyu projelerine önem vermiştir. Çünkü söz konusu kent 1,5 milyar dolarlık bir petrol boru hattının ve güneybatı Çin'in Yunnan Eyaleti'nin başkenti Kunming'e uzanan paralel bir doğal gaz boru hattının sonlandığı yerdir. 2010 - 2015 yılları arasında inşa edilmeye başlanan boru hatlarından (Şekil 2.9) doğalgaz boru hattı, 2013 yılında faaliyete geçerek Çin'e yıllık 12 milyar m³ gaz gönderebilmektedir. Petrol boru hattı ise 2017'de faaliyete girmiştir. Her yıl 22 milyon varil petrol geçen hat, Çin'in 2016 yılı petrol ithalatının yaklaşık %6'sını

oluşturmaktadır (Kodakka ve Nitta, 2017). Boru hattı projesi, Çin tarafından Malakka Boğazı üzerinden petrol ve doğal gaz ithalatına olan bağımlılığını azaltmak için yürütülen stratejik bir çabanın parçası olup, ABD gibi bir rakibin Çin'in enerji arzını tehdit etmek için boğazı kapatması olasılığını önlemektedir (Poling, 2018).

2.8.4. Gwadar Limanı

Pakistan; Kuşak ve Yol Projesi'nin en önemli ülkesi konumundadır. Çünkü projenin en önemli koridoru olan 62 milyar dolar değerindeki Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun ortağı konumundadır. Ayrıca Çin ve Pakistan arasındaki ilişkiler oldukça iyi bir konumdadır. Pakistan'ın Pekin Büyükelçisi Masood Kahn, 2011 yılında iki ülke arasındaki sağlam dostluğu tanımlamak için “dağlardan daha yüksek, okyanuslardan daha derin, çelikten daha güçlü” ifadelerini kullanmıştır (The Economist, 2011) .

Bu koridoru Umman Denizi vasıtasıyla Hint Okyanusu'na bağlayan liman ise Gwadar Limanı'dır (Şekil 2.10). Söz konusu liman, Gwadar Liman İdaresi'nin vizyonuna göre Pakistan ile Çin'i birbirine bağlayan Karakurum Yolu'ndan sonra Çin dostu olan Pakistan'ın ikinci büyük anıttır.



Şekil 2.10. Gwadar Limanı ve Çin-Pakistan Demiryolu Bağlantısı **Kaynak:** Xianglin, 2016

Gwadar Limanı'nın yanı sıra Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru; ulaşım altyapısını, petrol boru hatlarını, enerji santrallerini ve yaklaşık 60 milyar dolar sermaye harcayan sanayi bölgelerini içermektedir. Gwadar yakınlarında 2 milyar dolarlık bir petrol rafinerisi kurulması planlanmaktadır. Liman, Pakistan hükümeti tarafından Nisan 2017'de 40 yıllığına kiralandığı Çin Yurtdışı Liman İşletmeleri Şirketi (COPHC) tarafından geliştirilmektedir (Economietimes.com, 2017). Çin'in sermaye

yatırımını geri kazanmasına yardımcı olmak için, COPHC şirketi liman ve terminal faaliyetlerinden elde edilen gelirin %91'ini ve serbest bölge tarafından elde edilen gelirin %85'ini alacaktır. Bu düzenlemeye göre, limanın yıllık 1 milyon ton kargo taşınması beklenmektedir (Kanwal, 2018).

2.8.5. Hambantota Limanı

Hambantota Limanı Sri Lanka'nın güney sahilinde (Şekil 2.11), dünyanın en yoğun denizcilik hattına bakan bir konuma sahiptir. Ancak limanın ekonomik olarak günümüzde önemli olduğu söylenemez. Şöyle ki Sri Lanka Denizcilik ve Liman Bakanlığı açıklamalarına göre Hambantota Limanı'na 2018 yılında yalnızca 183 gemi gelmiştir (Maloney, 2018). Ancak deniz ticaret yollarına yakınlığı ve açık denizlere sınır olması nedeniyle ilerleyen yıllarda ticaret ve özellikle askeri amaçla kullanımı söz konusu olabilecektir.



Şekil 2.11. Hambantota Limanı **Kaynak:** Google Haritalar, 2019

Sri Lanka hükümeti limanı küçük bir balıkçı kasabasından büyük bir taşımacılık merkezine dönüştürmeyi amaçlamaktaydı. Bu hayalin peşinde, Sri Lanka yoğun şekilde Çin finansmanına güvenmiş ancak Sri Lanka bu kredileri geri ödeyememiştir. 2017 yılında Çin'e, limanın kontrolünü veren %70'lik hisse devri ve 99 yıllığına işletilmesi için kiraya verilmesi kabul edilmiştir (Hillman, 2018). Bu borçlanma ve karşılığında uzun yıllar işletme hakları elde etme faaliyeti, uluslararası ilişkilerde “Borç Tuzağı Diplomasisi” (Debt Trap Diplomacy) kavramını ortaya çıkartmıştır.

Çin Hükümeti, en önemli ticaret bağlantıları olan denizyolu taşımacılık güzergâhlarını geliştirmek ve denizlerdeki darboğaz geçiş bölgelerinin ABD kontrolüne girmesi ihtimaline karşın denizlere en kolay şekilde ulaşabilmenin alternatif yollarını aramaktadır. Bu amaçla denizyolu rotalarındaki yatırımlarını 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu etiketi ile ilerletmektedir. Örneğin Asya Pasifik Bölgesi'nin en önemli geçiş noktası olan Malakka Boğazı'na alternatif olarak, sorunsuz şekilde karadan Hint Okyanusu'na bağlanabileceği Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na ciddi yatırımlar yapmaktadır. Böylelikle Pakistan'ın Gwadar Limanı vasıtasıyla ürünlerini denizyolu ile dünyaya ulaştırabilecektir.

2.9. Kutup İpek Yolu

Tarih boyunca ekonomik değeri olan eşyalar, hayvanlar, baharatlar, fikirler hatta hastalıklar ticaret yolları ile taşınmıştır. Ticaret ve lojistik hatları ülkelere refah ve kalkınmanın yanı sıra karışıklık da getirmiştir. Geçmişten günümüze tüm devletler ticaret yollarında ve limanlarda söz sahibi olmak istemiş ve çaba göstermişlerdir. Bilinen ilk ticaret yolu olan İpek Yolu ve coğrafi keşifler sonrasında deniz güzergâhları ve limanlar uluslararası ticarete faaliyet göstermektedirler. 1960'lı yıllardan bu yana konteynerlerin yoğun olarak kullanılmaya başlanmasından beri deniz yolu taşımacılığı, uluslararası lojistik ağının ayrılmaz bir parçası olarak küresel ticaretin gelişmesini kolaylaştırmaktadır (H. Zhao, Hu ve Lin, 2016). Günümüzde Avrupa ve Uzak Doğu arasındaki mevcut en yoğun taşımacılık rotaları Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu'ndan (Güney Afrika) geçmektedir.

Kuzey Kutbu'ndaki buzulların, küresel ısınma nedeniyle 1950'lerden bu yana tüm mevsimlerde hem genişlik hem de kalınlık açısından azaldığı gözlenmiştir. Arktik denizindeki buzların azalması, deniz taşımacılığı endüstrisi için benzeri görülmemiş fırsatlar yaratarak, Arktik Okyanusu'nda gemilerin geçebileceği yeni denizcilik rotalarını keşfetmek için fırsat sunmaktadır. Kutup ticaret yollarının Süveyş / Panama üzerinden konvansiyonel rotalara kıyasla Avrupa ve Asya kıtaları arasında daha kısa alternatifler sağlamaktadır (Lasserre ve Pelletier, 2011).

2.9.1. Ümit Burnu

Güney Afrika'ya yerleşen ilk Avrupalılar, 1652'de Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ne (VOC) ait Avrupa ve Doğu Hint Adaları arasında seyahat eden gemiler için uğrama istasyonu kurmak üzere gelmişlerdir. Yerleşme, VOC gemileri ve denizciler için bir kurtarma yeri ve belki de daha önemlisi, geçen gemiler için taze ürün tedarik merkezi olarak tasarlanmıştır (Boshoff ve Fourie, 2008).

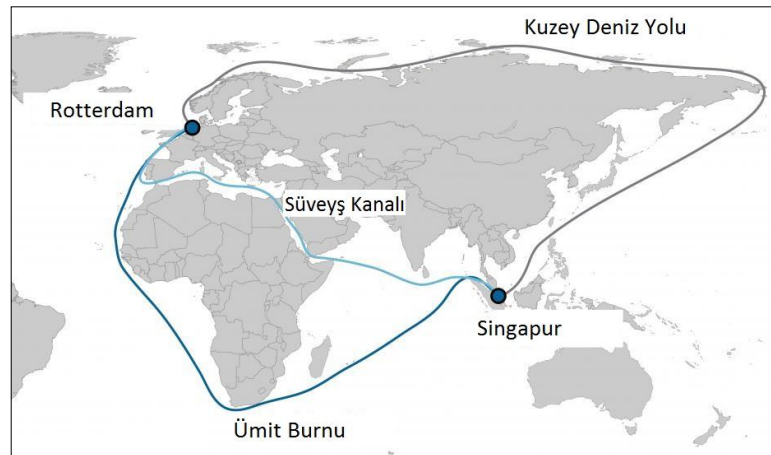
Günümüzde Ümit Burnu deniz yolu taşımacılığının geleneksel rotaları arasındadır. Söz konusu rota Süveyş Kanalı geçişine alternatif oluşturmaktadır. Özellikle küresel petrol fiyatlarının düştüğü dönemlerde denizcilik şirketleri, Süveyş Kanalı'nın geçiş ücretlerinden ve geçişteki diğer maliyetlerden kaçınmak için uzun seyahat sürelerini göze almaktadır.

Tablo 2.9. Ümit Burnu ve Süveyş Kanalı Mesafe ve Sürelerinin Karşılaştırılması

	Singapur- Rotterdam (km)	Seyir Hızı	Seyahat Süresi
Süveyş Kanalı	15.371	20 knots	18 Gün
Ümit Burnu	21.853	20 knots	25 Gün

Kaynak: (Erişim), Flagmanshipping.com, 17 Aralık 2019

Tablo 2.9'da Singapur'dan Rotterdam'a giden bir geminin eşit hızlarla iki farklı güzergâhtaki seyahat süresi verilmiştir. Ümit Burnu'nu dolaşmak (Şekil 2.12), mesafe bakımından fazladan 6.482 km'lik bir yol anlamına gelmektedir.



Şekil 2.12. Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu Güzergâhı **Kaynak:** (Erişim), www.highnorthnews.com, 17 Aralık 2019

Ümit burnu diğer bir açıdan alternatif sunmaktadır. Şöyle ki Süveyş Kanalı'ndaki yoğunluk ve dar boğazdan kaynaklı problemlerden ve Kızıl Deniz'in çevresindeki ülkelerin siyasi karışıklıklarından kaçınmak için Ümit Burnu'nu dolaşmak gerekebilecektir.

2.9.2. Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı, 19. yüzyılın en önemli mühendislik projelerinden biri olmuştur. İnşası, yaklaşık 20 yıl süren ve tahminen 1,5 milyon işçinin çalıştığı ve binlercesinin hayatını kaybettiği büyük bir süreç olmuştur. Fakat 1869'da açıldığında, gemiler haftalarca süren yolculuğu azaltarak, Afrika ile Asya arasındaki Kızıldeniz'den, Akdeniz'e seyahat edebileceklerdir (Baraniuk, 2016). Süveyş Kanalı'nın açılması, denizcilik dünyasında devrim niteliğindeki değişikliklerle dolu bir yüzyılda gerçekleşmiştir. Önceki dönemde yaşanan yavaş değişim ve gelişme hızının tam aksine, 19. yüzyılda denizcilik endüstrisinin hemen her sektöründe büyük değişiklikler meydana gelmiştir. 17 Kasım 1869 tarihinde açılan kanal, gemi yapım tekniklerini ve uygulamalarını önemli ölçüde değiştirmiş ve yelkenli gemilerin küresel taşımacılıktaki önemini oldukça azaltmıştır. Süveyş Kanalı, Avrupa antrepo ticaretinin kısmen düşüşüne sebep olarak, Doğu ve Avustralya ticaretinin düzeninde önemli değişimlere neden olmuştur (Fletcher, 1958).

Tablo 2.10. Süveyş Kanalı'dan Geçen Yüklerin Yönüne Göre Miktarları (1000 Ton)

Yön	2018
Kuzey/Güney	524,571
Güney/Kuzey	458,827
Toplam	983,398

Kaynak: Süveyş Kanalı İdaresi 2018 Yıllık Raporu

Tablo 2.10'da görüleceği üzere, Süveyş Kanalı'ndan geçen yüklerin yaklaşık %54'ünü kuzey bölgelerden gelen yükler oluşturmaktadır. 2018 yılında Kanal'ın kuzey tarafındaki bölgelere gelen ve giden yüklerin oranı sırasıyla Kuzey, Batı Avrupa & İngiltere %25, Güney, Güneydoğu Akdeniz %20, Kuzey Akdeniz %16 olmuştur (Tablo 2.11).

Tablo 2.11. Bölgelere Göre (Gelen-Giden) Yük Miktarları (1000 Ton)

Kanalın Kuzeyi	Yük Miktarı	%
Kuzey, Batı Avrupa & İngiltere	248,727	25.3
Güney, Güneydoğu Akdeniz	196,582	20.0
Kuzey Akdeniz	160,144	16.3
Amerika	117,289	11.9
Karadeniz	93,085	9.5
Batı, Güney Batı Akdeniz	89,339	9.1
Diğer	54,162	5.5
Baltık Denizi	24,070	2.4
Toplam	983,398	100.0

Kanalın Güneyi	Yük Miktarı	%
Güney Doğu Asya	286,784	29.2
Basra Körfezi	256,749	26.1
Kızıl Deniz	169,023	17.2
Uzak Doğu	122,947	12.5
Güney Asya	127,838	13.0
Doğu Afrika & Aden	9,834	1.0
Avustralya	9,861	1.0
Diğer	362	0.0
Toplam	983,398	100.0

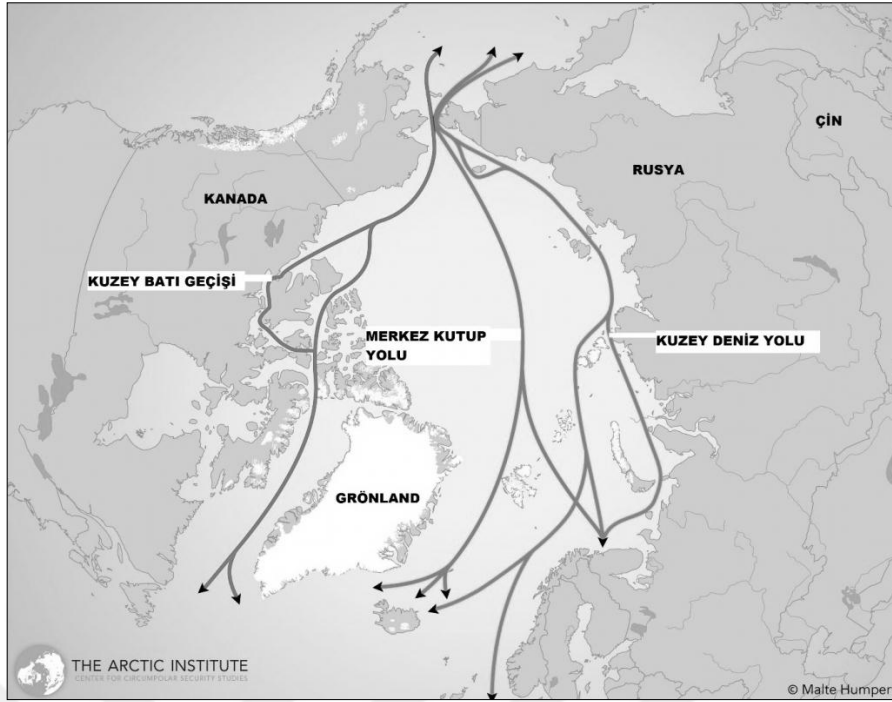
Kanalın güney yönünden gelen ve giden yüklerin oranı ise sırasıyla, Güney Doğu Asya % 29.2, Basra Körfezi % 26.1, Kızıl Deniz %17.2 olmuştur. Güney bölgesinden gelen ve giden yüklerin yaklaşık üçte biri Güney Doğu Asya'dan kaynaklanması Çin denizcilik ticaretinin önemini ortaya koymaktadır.

2.9.3. Arktik'in Erimesi ve Potansiyel Yeni Taşımacılık Hatları

Son yüzyıldaki iklim değişikliklerinin ve küresel ısınmanın kutup bölgelerindeki buzulları eritmesiyle dünya ticaret yollarına alternatif rotalar ortaya çıkmaktadır. Bu bölgeden bahsetmeden önce, Kuzey Kutbu'nu tanımlamak gerekirse, “Kuzey Kutbu”, Kuzey Kutup Okyanusu'nu içeren ve Kuzey Kutup Dairesi'nden (66. paralel) daha yüksek bir enlemde olan devletlerin bulunduğu bölgelerdir. Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki topraklar; Norveç, İsveç, Finlandiya, Rusya Federasyonu, Amerika Birleşik Devletleri (Alaska), Kanada, Danimarka (Grönland) ve İzlanda (Grímsey) olmak üzere sekiz ülkeye bölünmüştür (Drewniak, vd., 2018).

Arktik Okyanusu, Amerika, Avrupa ve Asya'nın tepe noktasında yer aldığından, bu bölgeler arasında taşımacılık için bir kestirme yol sağlamaktadır. Son yıllarda, küresel ısınma Arktik deniz buzullarının hızla geri çekilmesine neden olmuş ve böylece Arktik Deniz Yolları'nın (ASR) ticari denizcilik potansiyelini artırmıştır (H. Zhao vd., 2016).

Buzlu alanlar ile buzul miktarlarının düşüşü ve buzlu mevsim sürelerinin kısalmasının bir sonucu olarak, Kuzey Kutbu'ndaki ticari geçişler mümkün hale gelebilecektir. 1979'dan 2006'ya kadar kutup boğazlarında ve tüm denizlerdeki buzuz mevsimin uzunluğu ortalama olarak 84 ile 129 gün arasında artmıştır (Rodrigues, 2008).



Şekil 2.13. Kutup Güzergâhları **Kaynak:** (Erişim) (www.thearcticinstitute.org, 2011) Web adresinden uyarlanmıştır. 20 Aralık 2019

Kuzey Deniz Yolu, Rusya Federal Yasası'nda Rusya'nın Özel Ekonomik Bölgesi (ÖEB) içinde ve Rusya'nın Kuzey Kutbu kıyısında bulunan bir taşımacılık yolu ağıdır. Mevsimsel, bölgesel ve yıllık buz koşullarına bağlı, ortalama kararlarına göre Novaya Zemlya ve Bering Boğazı arasındaki çeşitli rota alternatiflerinden oluşan Kuzey Deniz Yolu, tek bir deniz güzergâhı değildir (Gritsenko ve Kiiski, 2016). Kutuplara giren bir geminin geçebileceği potansiyel kutup güzergâhı olarak üç rota vardır (Şekil 2.13). İlk rota olan Kuzey Deniz Yolu (Northern Sea Route) aynı zamanda Kuzey Doğu Geçışı (North East Passage) olarak da adlandırılmaktadır. İkinci rota, Kuzey Batı Geçışı (North-west Passage), üçüncü rota ise Merkez Kutup Yolu'dur (Transpolar Route).

Kuzeydoğu Geçışı (NEP), Atlantik ve Pasifik Okyanusları'nı Arktik Okyanusu'nun doğu kısmından birleştirirken, sınırları batıda Novaya Zemlya'dan, doğuda Bering Boğazı'na kadar uzanmaktadır. Kuzey Deniz Yolu, Kuzeydoğu Geçışı'nin ayrı bir parçası olarak tanımlanmakla birlikte, toplam kapsamının %90'ına tekabül etmekte olup, Rusya yasalarının kontrolü altındadır (Ostreng vd., 2013). Süveyş Kanalı Rotası'na alternatif olma potansiyelinde olan bu hattı önemli hale getiren husus ise, Asya ile Avrupa arasındaki mesafeyi Hint Okyanusu'nu geçmeye kıyasla daha kısa hale getirmesidir.

Arktik Okyanusu'nun batı ucundaki Kuzeybatı Geçişi (NWP) Atlantik ve Pasifik Okyanusları'nı Kanada Arktik Takımadaları ile birbirine bağlamaktadır. Bununla birlikte bir gemi, geçiş üzerindeki yedi rotadan biri vasıtasıyla menzilini biraz daha kısaltabilmektedir (Pharand, 2007).

Arktik Okyanusu'ndaki ulusal yetki alanı dışındaki transkutup yolları, yüksek denizlerin bir parçası olan ve denizcilik özgürlüğünün geçerli olduğu tüm suları kapsamaktadır. Merkez kutup yolu boyunca hiçbir ticari gemi yolculuğu yapılmamıştır. İlk transkutup geçişi 2004 yılı Temmuz-Ağustos aylarında Louis S. St-Laurent (Kanada) ve Polar Sea (ABD) isimli buz kırıcı gemiler tarafından gerçekleştirilmiştir. Hepsi yaz aylarında gerçekleşen toplam yedi transkutup seferleri, nükleer ve dizel motorlu buz kırıcı gemiler tarafından yapılmıştır (Østreng, vd., 2012).

2.9.4. Kuzey Deniz Rotası

Günümüz uluslararası ticaretin akışı doğuda Çin ve batıda Amerika ve Avrupa arasında yoğunlaşmaktadır. Doğu batı yönündeki bu ticaretin rotası ise Güney Çin Denizi'nden, Malakka, Sunda ve Lumbok boğazları vasıtasıyla Hint Okyanusu'na, sonrasında Süveyş Kanalı'ndan Avrupa'ya ve Amerika'ya veya Ümit Burnu'ndan Amerika'ya uzanmaktadır. Ancak son yıllardaki iklim değişiklikleri küresel ticaret rotalarında değişiklik olacağını işaret etmektedir. Dünya ticaretinin %90'ından fazlası deniz taşımacılığı ile gerçekleştirildiğinden ticari deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin can damarıdır. Açık bir Arktik Okyanusu, genellikle Çin ve uluslararası ticaret için eşsiz bir fırsat sunmaktadır (Hong, 2012). Kuzey Kutbu'nun Kuzey Doğu Geçişi veya diğer ifadeyle Kuzey Deniz Rotası (NSR), Rusya sahil kıyısı boyunca uzanan deniz rotasıdır. Özellikle yaz aylarında buzulların erimesiyle bu rota daha fazla dikkat çekmektedir (Pierre ve Olivier, 2015).

Tablo 2.12. Batı Avrupa ve Uzak Doğu Arasındaki Alternatif Rotaların Mesafelerinin Karşılaştırılması

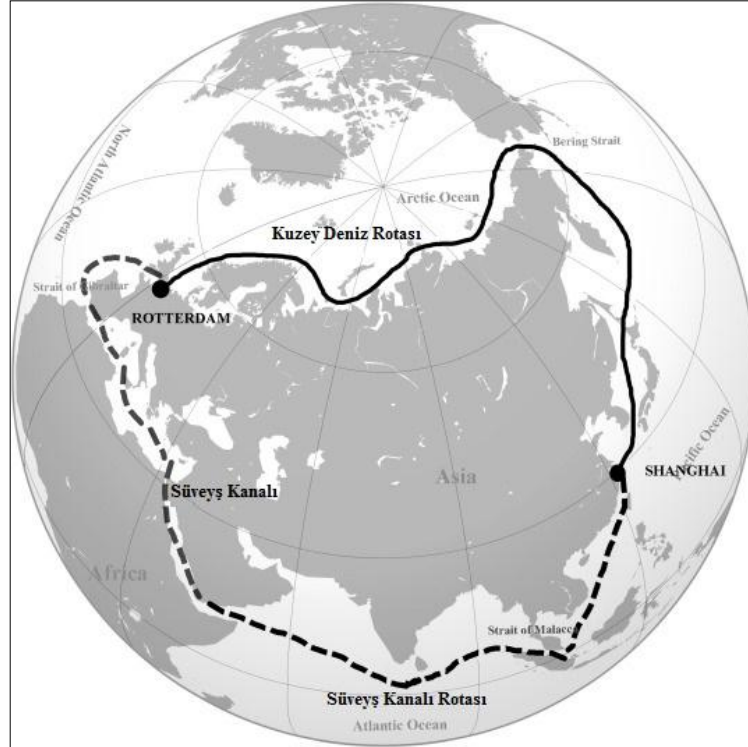
Rota	Panama Kanalı	Kuzey Batı Geçişi	Kuzey Deniz Yolu	Süveyş Kanalı	Ümit Burnu
------	---------------	-------------------	------------------	---------------	------------

Kuzey Batı Avrupa'dan (Londra)	12,580km	8,600km.	7,200km.	11,400km.	14,750km.
Uzak Doğu (Yokohama)					
Oransal Mesafe	%175	%119	%100	%158	%205

Kaynak: Schøyen ve Bråthen, 2011. The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping. Journal of Transport Geography, 19(4), 977–983.

Tablo 2.12’de Kuzey Deniz Yolu’na kıyasla diğer güzergâhların mesafeleri verilmiştir. Günümüz ticaretinin gerçekleştiği Süveyş Kanalı rotası, Kuzey Deniz Yolu rotasına göre %158 daha uzun bir güzergâh durumundadır.

Asya-Avrupa deniz taşımacılığının Kuzey Deniz Yolu vasıtasıyla yapılması, 16,817 km’lik rotadaki yoğun trafiği olan Süveyş Kanalı’ndan kurtararak, Şanghai’dan Rotterdam’a yaklaşık 12.663 km ile daha kısa bir yolculuk sağlamaktadır (Şekil 2.14). Süveyş Kanalı veya Ümit Burnu’ndaki günümüz denizcilik hatlarıyla karşılaştırıldığında Kutup Deniz Güzergâhı üzerinden taşımacılık yapmak, mesafeyi ve yakıt maliyetlerini azaltabilir, coğrafi karışık bölgelerden ve kanallardaki tıkanıklıktan uzak tutabilir, daha esnek ve hızlı bir taşımacılığa katkıda bulunabilecektir (H. Zhao vd., 2016).



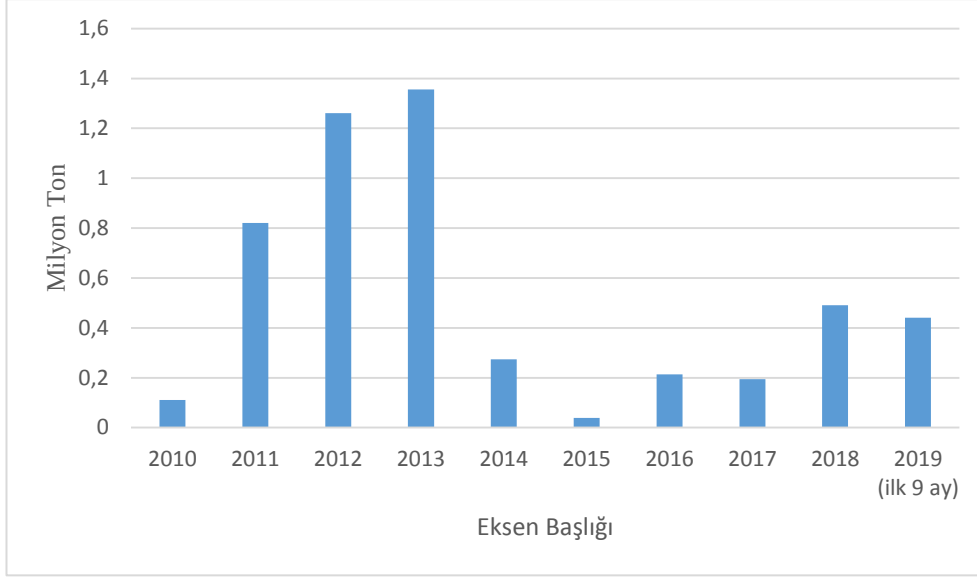
Şekil 2.14. Kuzey Deniz Rotası ile Süveyş Kanalı Rotası **Kaynak:** H. Zhao vd., 2016'dan uyarlanmıştır.

2.9.5. Kuzey Deniz Rotasındaki Taşımacılık Faaliyetleri

1980'lerin sonunda uluslararası gerilimlerin azalmasıyla birlikte SSCB, Kuzey Kutbu'ndaki politikasını değiştirmiş, uluslararası işbirliğine ve ticarete açık olması gerektiğini ilan ederek Kuzey Denizi Rotası'nı, 1 Ocak 1991'de uluslararası taşımacılığa açıldığını resmen ilan etmiştir. Rusya günümüze kadar, 1990'lardaki başarısızlıkla birlikte, 2009'dan beri daha başarılı bir şekilde deniz yolunun uluslararası kullanımını teşvik etmektedir (Moe, 2014).

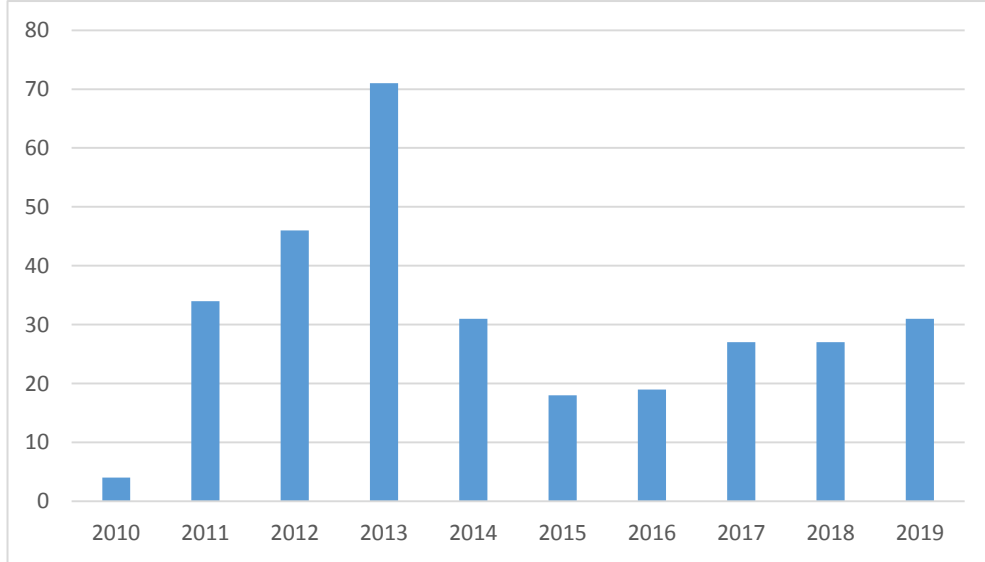
Söz konusu güzergâh, 2000'lerin sonunda ilgi çekmeye ve trafik oluşturmaya başlamıştır. 2009'da, iki Alman gemisi olan Beluga Fraternity ve Beluga Foresight, Busan'ı birkaç ara durak ile Rotterdam'a bağlayan Kuzey Denizi Rotası'ndaki ilk ticari seyahatini, Rus buz kırıcı geminin eşlik etmesiyle tamamlamışlardır (Transportgeography.org, 2017).

2017 yılında ticari bir LNG tankeri, ilk kez buz kırıcı bir gemi eşlik etmeksizin Avrupa'dan Asya'ya kuzey rotasından altı buçuk günde geçmiştir. Özel olarak inşa edilmiş olan gemi, 300 metre uzunluğunda ve dünyanın ilk buz kıran LNG taşıyıcısıdır (McGrath, 2017). 23 Ağustos 2018 tarihinde Danimarka'ya ait olan Venta Maersk gemisi, çok önemli bir yolculuğa çıkmak için Rusya'nın uzak doğusundaki Vladivostok Limanı'ndan ayrılmıştır. Doğu Sibirya ve Laptev denizlerinden geçen ve 27 Eylül 2018'de St Petersburg'a varan Venta, kuzey iklimlerindeki deniz taşımacılığındaki son gelişmeyi gösteren bir rota izlemiştir. Özel olarak güçlendirilmiş gemi, dünyanın Kuzey Kutbu'na giriş yapan ilk konteyner gemisidir. Deneme amaçlı yapılan bu yolculuğun amacı veri toplamak ve rotanın uygulanabilir olup olmadığını belirlemektir (The Economist, 2018).



Şekil 2.15. Kuzey Deniz Rotasında Transit Taşınan Yük Miktarı (Milyon Ton) **Kaynak:** Centre for High North Logistics ve Business Index North, 2019

2013 yılına kadar transit yük miktarları artış göstermiştir. Ancak sonraki yıllarda yük miktarı oldukça azalmıştır. Kuzey Deniz Yolu'nda taşımacılık trafiği, 2009'da Rusya bayraklı olmayan ilk seferlerden bu yana istikrarlı bir şekilde artmış ve 2013'te 1,35 milyon ton yük taşıyan 71 transit geçiş seviyesine ulaşmıştır. Ancak, 2013 yılından beri rotadaki taşımacılık hacimleri ciddi bir şekilde azalmış 2015 yılında sadece 18 adet geçişle yük miktarı 40.000 tonun altına düşmüştür (Şekil 2.15-2.16) .



Şekil 2.16. Kuzey Deniz Rotasından Geçen Transit Sefer Sayısı **Kaynak:** Centre for High North Logistics, 2019

2013 yılından itibaren transit geçişlerdeki azalmanın farklı sebepleri vardır. Bunlardan ilki, küresel petrol fiyatlarındaki ciddi ucuzlamadır. 2014 yıllarında

petrolün varil fiyatı 105 dolardan 50 dolara, 2015 yılında ise 35 dolara kadar düşmüştür (World Bank, 2018b).

Yüksek yakıt fiyatlarının olduğu zamanlarda, Kuzey Deniz Yolu gibi daha kısa rotalar, transit geçiş ücretleri ve buzkıran ücretleri alsalar bile, nakliye şirketleri için daha cazip hale gelmiştir. Bununla birlikte, düşük yakıt fiyatları ile akaryakıt gemileri çalışmaya devam etmiş, operatörler bazı gemilerini Süveyş Kanalı'nın yüksek ücretlerinden kaçınarak Afrika'nın güney ucuna göndermiştir. 2015'in son aylarında, Ümit Burnu'nu geçmişte nadiren görülen 100'den fazla gemi dolaşmıştır. Danimarka nakliye devi olan Maersk'in, bu rotada Rotterdam'dan Singapur'a yapılan standart bir yolculuğa 6,400 km ve 11 gün eklerken, Süveyş Kanalı'ndan kaçınarak ortalama 350.000 dolar para kazanabileceği belirtilmiştir (Humpert, 2016a).

Diğer bir sebep ise özellikle Asya'daki talebin azalması nedeniyle hammadde emtia fiyatlarının ciddi bir şekilde düşmesidir. Bunun sonucu olarak, taşınan malların değer/ağırlık oranı azalmış ve ölçek ekonomisi ön plana çıkmıştır. Diğer bir ifadeyle, fiyatlar düşük olduğunda, malları büyük gemilerde taşımak daha önemli hale gelmektedir, çünkü bu durum taşımacılığın nisbi maliyetini azaltmaktadır. Söz konusu kutup güzergâhında çalışabilen buza dayanıklı gemiler çok daha küçük olup ve buzkıran eskort gemisi gerektirmekte, boyut ve kısıtlama kurallarına uymak zorundadır (Humpert, 2016b).

2.10. Dijital İpek Yolu

“Bilgi İpek Yolu” olarak da adlandırılan Dijital İpek Yolu, Kuşak ve Yol ülkelerine geniş bantlı ağlar, e-ticaret merkezleri ve akıllı şehirler gibi gelişmiş bilgi teknolojileri altyapısını getirmektedir. Dijital İpek Yolu, yüksek kaliteli fiber optik kablolarını Avrupalı ve ABD'li rakiplerinden çok daha düşük maliyetlerle sunabilen Çin'in teknoloji devleri, özellikle de Huawei ve ZTE tarafından yönetilmektedir (El Kadi, 2019).

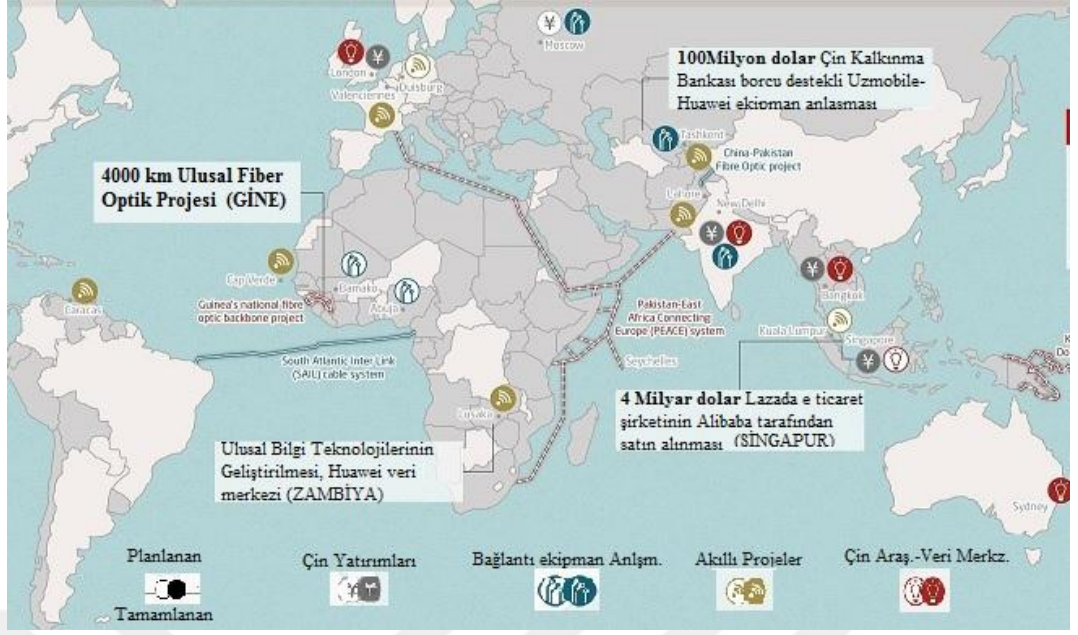
İnovasyon ve Dijital İpek Yolu, Kuşak ve Yol Girişimi'ni geliştirme çabalarında önemli bir husus olarak göze çarpmaktadır. Devlet Başkanı Xi Jinping, 2019 yılı Nisan ayında 2. Kuşak ve Yol Forumu'nda yaptığı konuşmada, dijital ekonomi konusunda işbirliğinin ve Kuşak ve Yol'un öncelikli alanları olarak inovasyona dayalı gelişmelerden bahsetmiştir. İnovasyona verilen önem 2015 yılı Mart ayında

yayınlanan İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler isimli bildiride görülmektedir.

Söz konusu bildirideki “*Bilim ve teknolojideki işbirliğimizi arttırmalı, ortak laboratuvarlar (veya araştırma merkezleri), uluslararası teknoloji transfer merkezleri ve deniz işbirliği merkezleri kurmalı, bilim-teknoloji personeli değişimlerini teşvik etmeli, kilit bilim-teknoloji problemlerini çözmede işbirliği yapmalı ve bilim-teknolojide inovasyon yeteneğini geliştirmek için birlikte çalışmalıyız* (NDRC, 2015)” ifadeleri girişimin teknoloji ile birlikte yürütülmesi ve desteklenmesinin önemini ortaya koymuştur.

3 Aralık 2017 tarihinde 4. Dünya İnternet Konferansı'nda (WIC) bir araya gelen Çin, Mısır, Laos, Suudi Arabistan, Sırbistan, Tayland, Türkiye ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ülkeleri, dijital fırsatlardan yararlanmak ve tarihi İpek Yolu üzerindeki bağlantıyı güçlendirmek isteyen dijital ekonomi işbirliği girişimini başlatmışlardır. Sekiz ülke, birbirine bağlı bir Dijital İpek Yolu oluşturarak, ortak çıkarların korunması için dijital ekonomideki işbirliğini geliştirmeyi kabul etmişlerdir (China.org.cn, 2017).

Kuşak ve Yol Dijital Ekonomi Uluslararası İşbirliği Girişimi'ne göre, sekiz ülke; geniş bant erişimini genişletecek ve kaliteyi artıracak, dijital dönüşümü teşvik edecek, e-ticaret işbirliğini teşvik edecek, internet tabanlı girişimciliği ve yenilikçiliği destekleyecek, küçük ve orta ölçekli işletmelerin geliştirilmesini teşvik edecek, dijital yetenek güçlendirecek, bilgi iletişim teknolojileri sektörüne yatırımları teşvik edecek ve dijital ekonominin şehirlerarası işbirliğini teşvik edecektir (Yiming, 2017).



Şekil 2.17. Kuşak ve Yol Kapsamında Dijital Altyapı Projeleri **Kaynak:** Merics.org, 2019

Dijital İpek Yolu'nun duyurulmasının ardından, Asya'daki gelişmekte olan ekonomiler için yeni teknolojik fırsatların ortaya çıktığı söylenebilir. Çin Bilimler Akademisi, 2016 yılında Kuşak ve Yol kapsamında, uzay tabanlı uzaktan algılama verilerini toplama amaçlı “Bilgi İpek Yolu Altında Dijital Dünya”nın bir parçası olarak iki bölgesel araştırma merkezini kurmuştur (Stec, 2018).

Aynı zamanda, Çin endüstrisi, 2020 yılına kadar 35 uydudan oluşan, Çin tarafından inşa edilen ve işletilen bir küresel uydu navigasyon sistemi olan BeiDou-2'nin gelişimini de aktif olarak desteklemektedir. Çin Uydu Navigasyon Ofisi, BeiDou navigasyon uydu sisteminin, ABD hükümetinin sahip olduğu Küresel Konumlandırma Sistemi'ne (GPS) alternatif olarak dünya çapında ticari olarak kullanılmasını amaçlamaktadır. Günümüzde Pakistan, Laos, Brunei ve Tayland gibi Asya ülkeleri tarafından BeiDou kabul edilmiştir (Hao, 2019).

Kuşak ve Yol ilk duyurulduğunda kara ve deniz güzergâhlarındaki faaliyetleri ilgilendirmekteydi. Ancak sonraki dönemlerde yeni açılımlar girişim konseptine dahil edilmeye başlanmıştır. Bu açılımlardan biri de Kutup İpek Yolu olmuştur. Çin'in artan enerji ihtiyacına yeni kaynaklar araması farklı bölgelerde yeni işbirliklerine yol açmıştır. Bu gelişmelerin en önemlisi Rusya ile enerji alanında yapılmıştır. Kutup bölgelerindeki doğalgaz kaynaklarını Çin'e en kısa yoldan ulaştırılması amacıyla iki ülke arasında çok önemli boru hatları projeleri ve yeni ticaret yolları geliştirilmeye başlanmıştır. Her geçen yıl kuzey kutbundaki buzların

küresel ısınma nedeniyle erimesiyle söz konusu bölgelerden ticari gemi geçişleri mümkün hale gelmiş, Çin'in denizcilik işletmeleri bölgedeki denizcilik faaliyetleriyle ilgilenmeye başlanmıştır.

Geleneksel deniz ticaret güzergâhlarından olan Süveyş Kanalı'ndaki yoğunluklar ve zaman zaman darboğazlar olması, Ümit Burnu rotasındaki mesafenin uzun olması ve diğer güvenlik endişeleri Kutup İpek Yolu faaliyetlerini güçlendirmektedir.

Küresel çapta gelişen teknolojik imkânlar verilerin de artmasına yol açmış, bu verilerin kontrolünün ve işlenmesinin stratejik hale gelmesine neden olmuştur. Teknolojik cihazların ve fiber optik altyapıların en önemli üreticisi konumundaki Çin, dijital faaliyetlerdeki projelerini geliştirmektedir. Bu faaliyetlerin bir diğeri de uzay çalışmaları olmuştur. BeiDou navigasyon uydu sistemlerini, ABD'nin sahip olduğu Küresel Konumlandırma Sistemi olan GPS sistemine alternatif olarak geliştirmektedir.

3. BÖLÜM KUŞAK ve YOL PROJESİNİN KÜRESEL ETKİLERİ

3.1. Çin'in Küresel Çapta Kuşak ve Yol Girişimi Faaliyetleri

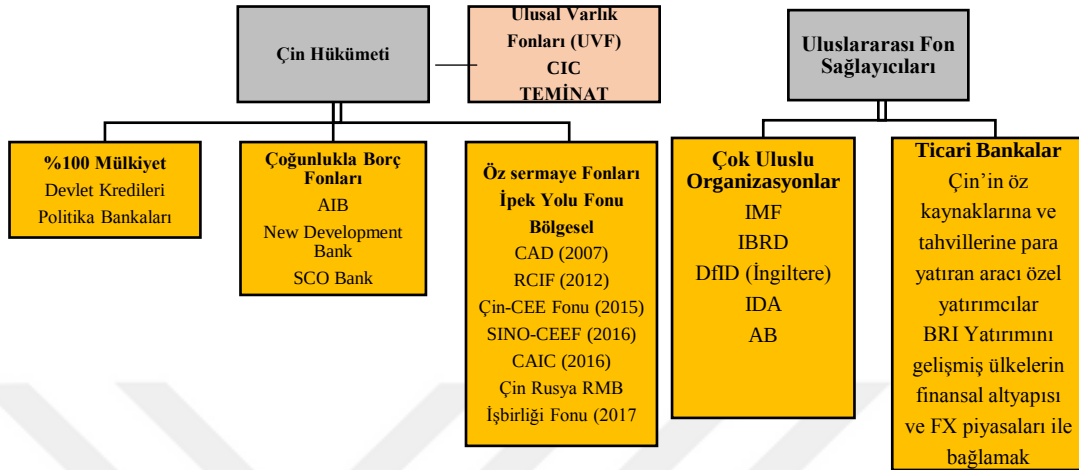
142 ülke ve bölgeyi kapsayan Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki tüm ülkelere proje ve yatırım kredileri verilmektedir. Bu fonlardan dolayı Kuşak ve Yol (KvY) hakkında çok fazla eleştiriler ve tartışmalar yapılmaya başlanmıştır. Özellikle de Çin'in daha küçük ülkelere borç yüklediği ve Çin donanmasının faaliyetleri itibariyle militarist olduğu şeklinde yorumlar yapılmaktadır. Çin'in tüm bu eleştirilerin odağı olmakla birlikte aşağıdaki üç kriter aracılığıyla gelecekte çok ihtiyaç duyulan tedarik zincirlerini güvence altına almasına izin veren bir plan geliştirdiğini söylemek mümkündür (Devonshire, 2020):

- 3 Trilyon ABD dolarını aşan dünyanın en büyük döviz rezervlerine sahip olmak.
- Karşılabilir krediler. Çin çok düşük oranlarda borç alabilir. BRI aracılığıyla, bu oranları, küçük bir farkla birlikte, kredi notu zayıf olan ülkelere aktarmaktadır.
- Altyapı imkânlarından yararlanma. Çin (ve çoğu BRI ülkesi), altyapının maliyetsiz şekilde inşa edilen ticaret ve kalkınmanın gelecekteki mali büyümeyi güvence altına alacağını anlamaktadır.

Temel olarak Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimi'ni finansal açıdan desteklediği beş tür mali kaynağı vardır. Bunlar; karşılıksız yardım, tercihli krediler, kalkınma finansmanı, ticari krediler ve çeşitli özel fonlardır (Liu, Zhang ve Xiong, 2020, s. 5). Bu mali kaynaklar ise aşağıdaki çeşitli kurumsal mekanizmalarla güvence altına alınmıştır:

- Politika Bankaları: Çin Tarımsal Kalkınma Bankası (ADBC), Çin Kalkınma Bankası (CDB) Çin İhracat-İthalat Bankası (CHEXIM)
- Devlet Bankaları: Çin Ziraat Bankası (ABC), Çin Bankası (BOC), Çin İnşaat Bankası (CCB), Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC)
- Devlet Sermayeli Fonlar: Çin Yatırım Şirketi (CIC), İpek Yolu Fonu (SRF)

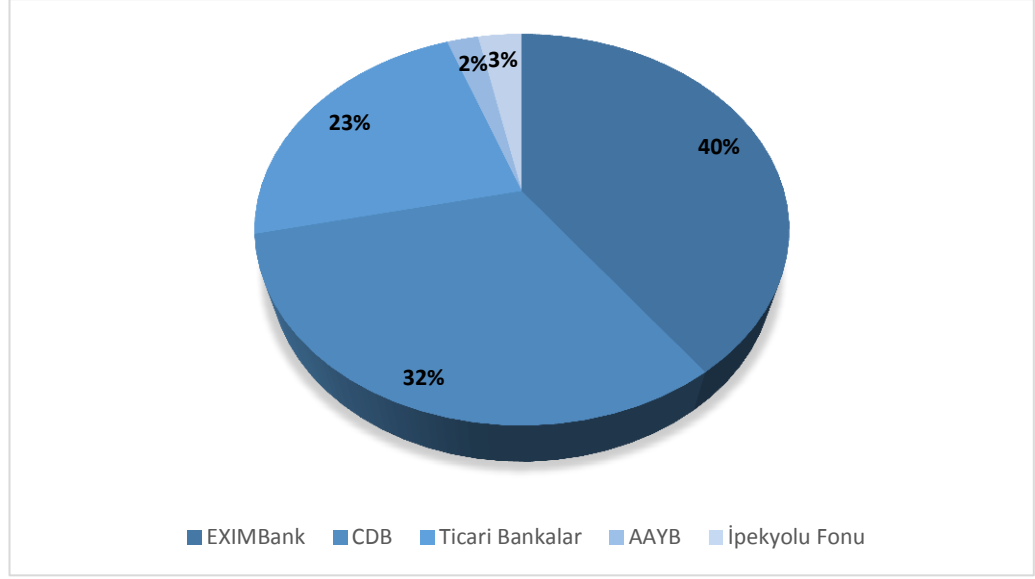
- Uluslararası Finans Kuruluşları: Asya Kalkınma Bankası (ADB), Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)



Şekil 3.1. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Mali Kaynakları **Kaynak:** Yalçın, Dinçsoy ve Özdoğan, 2019, s. 18

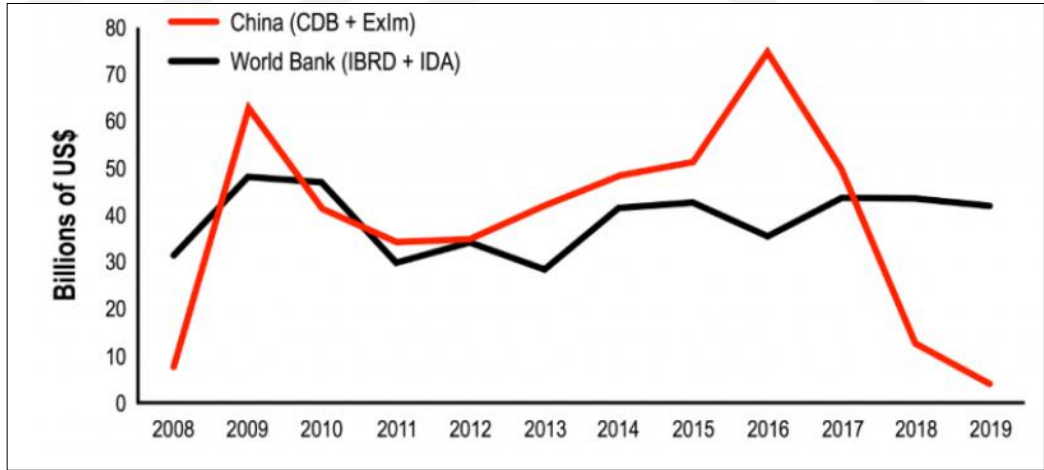
KvY'nin başarısı, Çin politikaları için çok önemli olduğundan, KvY'nin temelini oluşturan altyapı projesine yapılan yatırımların başarısıyla sıkı bir şekilde bağlantılıdır. KvY'nin başlatılmasıyla eşzamanlı olarak, Çin hükümeti iki yeni çok taraflı kalkınma bankası ve özel bir devlet serveti fonu kurulmasına öncülük etmiştir. Asya Altyapı Yatırım Bankası (AAYB), 57 kurucu üye tarafından 100 milyar ABD doları tutarındaki bir finansmanla 29 Haziran 2015 tarihinde kurulmuştur (Sejko, 2017). 2020 yılında ise 103 üyeye ulaşan banka, Asya'daki sosyal ve ekonomik sonuçları iyileştirme misyonuna sahip çok taraflı bir kalkınma bankasıdır (AAIB, 2020).

AIIB, projeleri finanse etmek için tek başına veya Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası ve diğer çok taraflı kalkınma kurumları ile işbirliği içinde çalışmaktadır



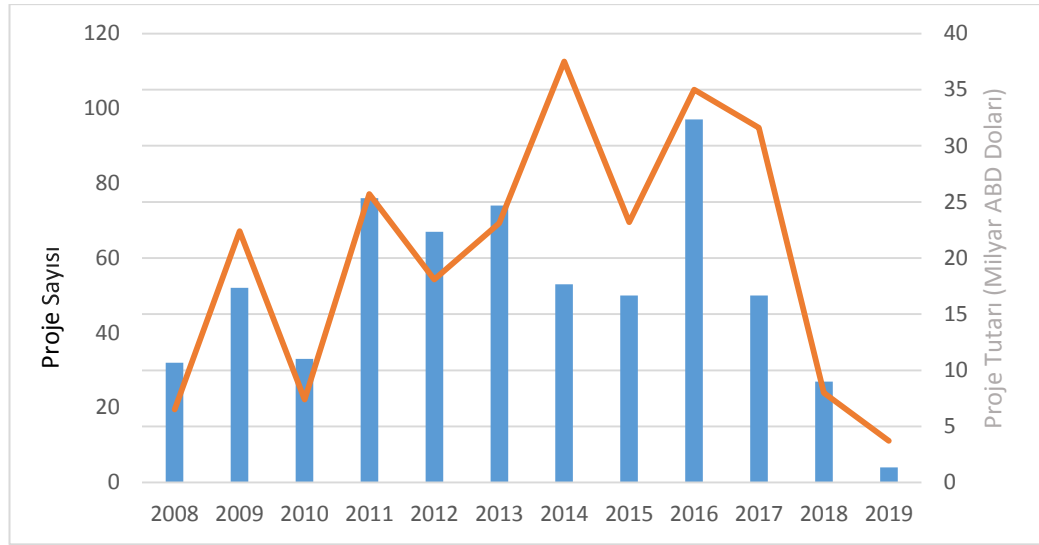
Şekil 3.2. Çin'in Kuşak ve Yol Üzerindeki Ülkelerdeki Ödenmemiş Kredilerinin Finans Kurumlarına Göre Dağılımı **Kaynak:** Liu vd., 2020

Çin'in kalkınma kredileri zaman içinde Dünya Bankası'nın kredilerinden daha fazla değişiklik göstermiştir. Çin'in finansman taahhütleri, 2009 mali krizinde zirveye ulaşmıştır. 2013 yılında Kuşak ve Yol Girişimi'nin duyurulmasından sonra, Çin'in kredileri birkaç yıl boyunca önemli ölçüde artmış ve ardından son birkaç yılda Çin'in ekonomik büyümesi yavaşladıkça önemli ölçüde azalmıştır.



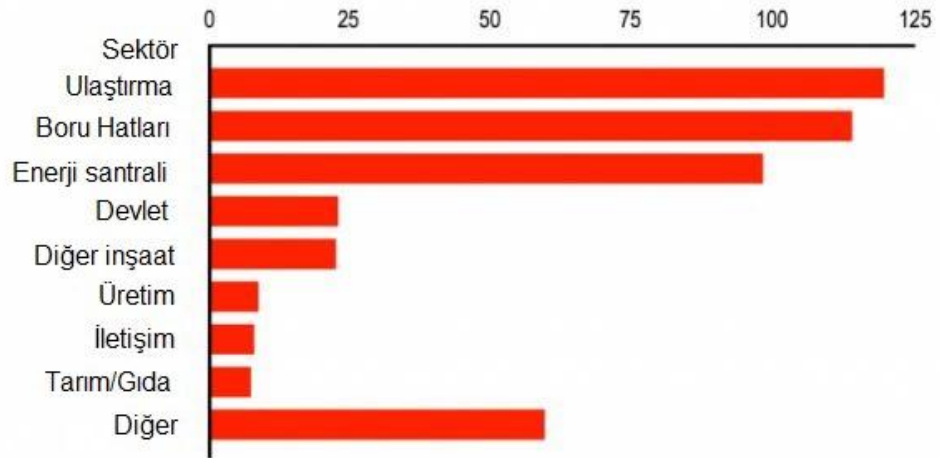
Şekil 3.3. Çin Fonları ve Dünya Bankası Fonlarının Yıllar İçerisindeki Karşılaştırılması **Kaynak:** Ray ve Simmons, 2020

2008'den 2019'a kadar, Çin'in denizaşırı kalkınma finansmanı yaklaşık yarım trilyon dolar (462 milyar dolar) olmuştur. Aynı dönemde, Dünya Bankası 467 milyar dolar geçerek Çin fonlarını çok az bir farkla geçmiştir (Şekil 3.3).



Şekil 3.4. Çin Fonlarının Yıllara Göre Adet ve Miktarları **Kaynak:** Ray ve Simmons, 2020

Çin'in yurtdışı yatırım proje sayıları ve proje tutarları 2016 yılına kadar artış eğiliminde iken son yıllarda azalış eğilime geçmiştir (Şekil 3.4).



Şekil 3.5. Çin Fonlarının Kullanılan Sektörler (Milyar ABD Doları) **Kaynak:** (Ray ve Simmons, 2020)

Çin tarafından sağlanan finansmanların sektörel dağılımları incelendiğinde (Şekil 3.5), en fazla finansmanın ulaştırma, boru hatları ve enerji santrallerine sağlanmıştır.

Uluslararası bir kalkınma araştırma laboratuvarı olan AidData tarafından 29 Eylül 2021 tarihinde yayınlanan raporda; 165 ülkede 843 milyar doları aşan 13.000'den fazla yardım ve borçla finanse edilen projenin analizinde "gizli borçların" ve Kuşak ve Yol Girişimi uygulama sorunlarında büyük artış olduğu ortaya çıkartılmıştır. AidData, 40'tan fazla düşük ve orta gelirli ülkenin şu anda Çin'e karşı ulusal gayri safi yurtiçi hasıllarının %10'undan daha yüksek borç risk düzeyine sahip olduğunu tahmin etmektedir. AidData tarafından, 2000 yılında başlayan 18 yıllık bir süre

içinde Çin'in 44 ülkeye “gizli” borç olarak adlandırıldığı 385 milyar dolar kredi sağladığı tespit edilmiştir (AidData, 2021). AidData'dan yapılan araştırmalar, 2013'ten bu yana Çin'in denizaşırı kredilerinin devlet borçlularından devlete ait şirketlere ve bankalara, ortak girişimlere ve özel sektöre kaydığını göstermektedir. Sonuç olarak, bu borçlar, açık veya zımni olarak devlet sorumluluk koruması kapsamında olmasına rağmen, devlet bilançolarında görünmemektedir (White, 2021).

Dünyanın farklı bölgelerinde ulaştırma, enerji ve diğer altyapı projelerini geliştirmek isteyen Pekin Hükümeti bu faaliyetlere çok büyük fonlar ayırmaktadır. Ancak bu fonlar sadece devlet bankalarından sağlanmamakta, farklı mali kaynaklardan da sağlanmaktadır. Çin tarafından sağlanan mali krediler Dünya Bankası'nın sağladığı mali kaynak miktarını yakalamıştır. Çin tarafından sağlanan fonların dağılımında ise ulaştırma, boru hatları ve enerji santrallerini kapsayan sektörler ilk sırada yer almaktadır. Ancak bu fonların bir takım gizli sözleşmelerle sağlandığı ortaya çıkarılmış, kaynakları alan ülkelerin borçluluk oranlarının çok yüksek olduğu tespit edilmiştir.

3.2. ABD'nin Projeye Yaklaşımı

Kuşak ve Yol Girişimi, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki politika tartışmalarında çok çeşitli görüşler ortaya çıkarmıştır. Yatırımcıya, mühendise, lojistik firmasına veya bir savunma planlayıcısına göre girişim, farklı insanlara farklı şeyler ifade edebilmektedir.

Amerikalıların değerlendirmeleri, BRI'nin ekonomik uygulanabilirliği ve bunun uluslararası düzen veya Amerika çıkarları üzerindeki etkileri ile ilgili çeşitli endişeleri açıklamaktadır.

BRI ülkeleri dünyanın enerji rezervlerinin %70'ini oluşturmakta ve bunların çoğu siyasi olarak istikrarsız olan neredeyse dünyanın tüm Müslüman ülkeleridir. Çin'in bu girişimi ABD'nin yurtdışındaki konumunu önemli ölçüde etkileyecek olmasına rağmen 2017 yılına kadar, Washington neredeyse bu girişimi görmezden gelmiştir (Luft, 2017b). Obama yönetimi resmi olarak KvY'yi kabul etmemiştir. Çin Devlet başkanı Xi'nin 2013'ün sonlarında KvY'yi açıklamasından 2017 yılı ortasına kadar, ABD'nin resmi tepkileri büyük ölçüde nötr olmuştur. Obama yönetimi, Çin'in BRI

projelerini finanse etmeye yardımcı olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurucu üyesi olma davetini reddetmesi ve diğer devletlerin dikkatli olma çağrısında bulunmasıyla ilk tepkilerini göstermiştir. Bu tereddüt, ABD'nin Çin'in bölgesel ekonomik etki için ABD ile rekabet etme ve Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası gibi müttefiklerin liderliğindeki uluslararası finans kurumlarını zayıflatmaya istekli olduğu konusundaki endişelerini yansıtmıştır. Trump yönetimi ise, ABD'nin KvY'nin önemini tanıdığını ve Beyaz Saray personeli tarafından yönetilen heyetini son dakika Pekin'deki Kuşak ve Yol Forumuna gönderdiğini bildirirken, konuyla ilgili net bir pozisyon belirtmemiştir (Wuthnow, 2018). Forumu katılan Beyaz Saray yetkilisi Matthew Pottinger, ABD firmalarının Kuşak ve Yol projelerine katılmaya hazır oldukları ve küresel altyapı geliştirmedeki uzun ve başarılı faaliyetleri nedeniyle sunacak çok şeylerinin mevcut olduğunu bildirmiştir. Forumun kapanışının ardından ABD'deki Pekin Büyükelçiliği'nden yapılan açıklamaya göre Pottinger, “ABD, yüksek kaliteli altyapı geliştirme yoluyla ekonomik bağlantının iyileştirilmesinin önemini kabul ediyor ve bu nedenle Çin dahil tüm ülkelerin çabalarını memnuniyetle karşılıyor” ifadesini kullanmıştır (Reuters, 2017). Ancak bu işbirliği tonu, kısa süre sonra üst düzey ABD'li yetkililer tarafından yapılan eleştirel, hatta düşmanca yorumlarla değişmiştir. Ekim 2017'de, ABD Savunma Bakanı James Mattis yüksek dozdaki eleştirisini yaparak, Senato duruşmasında “Küreselleşen dünyada birçok kemer ve yol var ve hiçbir ülke kendini -planın eski adını kullanarak- Bir Kuşak Bir Yol'a dikte etme konumuna sokmamalıdır” açıklamasını yapmıştır (Gan, 2019). Dönemin ABD Dışişleri Bakanı, 2017'nin son aylarında “Bölgedeki diğerlerinin, özellikle Çin'in faaliyetlerini ve eylemlerini ve bu ülkelerin çoğuna getirdiği finansman mekanizmalarını izledik, bu da onlara çok büyük seviyelerde borç yüklemektedir” demiştir (Hayward, 2017).

Birçok ABD senatörü, Trump yönetimine, Pekin'in birçok ülkeyi Çin'e borçlu bırakan ve potansiyel olarak kurtarılmaya ihtiyaç duyan uluslararası altyapı projelerinin finansmanı ile başa çıkmak için neler yaptığını detaylandırması için baskı yapmışlardır. Senatörler, Hazine Bakanı Steven Mnuchin ve Dışişleri Bakanı Mike Pompeo'ya yazdığı bir mektupta, Çin'in küresel yatırım planı olan Kuşak ve Yol Girişimi'nden kaynaklanan sorunları ele almak için Uluslararası Para Fonu'nu nasıl zorlayacaklarını sormuşlardır (Hughes ve Zumbun, 2018).

Amerikalı uzmanlar, gelecekteki faaliyetlerine güven duymadıkları için BRI ile ilgili önemli çekinceleri paylaşmaktadır. Kuşak ve Yol, yumuşak güç girişimi mi, sert güç girişimi mi yoksa yumuşak güce sarılmış sert güç mü? şeklinde sorgulanmaktadır (Djankov, 2016). BRI, tamamen ticari bir çaba veya Çin hegemonyası oluşturmayı hatta “Çin merkezli” bir dünya düzeninin temellerini atmayı hedefleyen stratejik bir oyun olarak görülebileceği şeklinde yorumlanmaktadır. İnisiyatif, Çin'in ekonomik yavaşlamasını alevlendirebilecek riskli bir kibir eylemi olarak görülürken, Avrasya'yı dünyanın en büyük ekonomik pazarı olarak yeniden kurma ve dolara dayalı küresel finansal sistemden uzaklaşmayı etkileme potansiyeline sahip bir araç olarak değerlendirilmektedir (Chance, 2017).

G7 zirvesi öncesinde Joe Biden, 26 Mart 2021 tarihinde, yaptığı telefon görüşmesinde İngiltere Başbakanı Boris Johnson'a “Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne rakip olacak büyük bir altyapı planı üzerinde çalışmaları gerektiğini” ve “Yapmamızı önerdiğim şeylerden biri Çin ve Kuşak ve Yol Girişimi'nde katıldıkları rekabet hakkında konuştuk ve temelde, demokratik devletlerden gelen, dünyadaki bu topluluklara yardım eden benzer bir girişime sahip olmamız gerektiğini” ifade etmiştir (Sholli, 2021).

11-13 Haziran 2021 tarihleri arasında düzenlenen 47. G7 zirvesinde, ABD, Fransa, Almanya, İtalya, İngiltere, Kanada ve Japonya liderleri tarafından Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı koymaya çalışmak için orta ve düşük gelirli ülkelerdeki altyapı projelerini güçlendirmenin yolları tartışılmıştır.

12 Haziran 2021 tarihinde Beyaz Saray tarafından yayınlanan bilgi notunda, Devlet Başkanı Biden ve G7 muadillerinin Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne en azından teoride bir alternatif sunacak çok taraflı bir rakip oluşturma konusunda anlaştıkları bildirilmiştir (White House, 2021). Yayınlanan Beyaz Saray bilgi notunda, Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et (B3W) (Build Back Better World) planının şeffaflık, sürdürülebilirlik ve yerel toplumlarla istişareyi içeren yol gösterici değerleri aşağıdaki şekilde özetlenmiştir;

- Değer Odaklı,
- İyi Yönetim ve Güçlü Standartlar,
- İklim Dostu,
- Güçlü Stratejik Ortaklıklar,

- Özel Sermayeyi Kalkınma Finansmanı Yoluyla Harekete Geçme,
- Çok Taraflı Kamu Finansmanının Etkisinin Artırılması.

G7 Zirvesi'nde görüş birliğine varılan bu altyapı finansman modeli, Çin tarafından başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi'ne alternatif bir altyapı programı olarak görülmektedir.

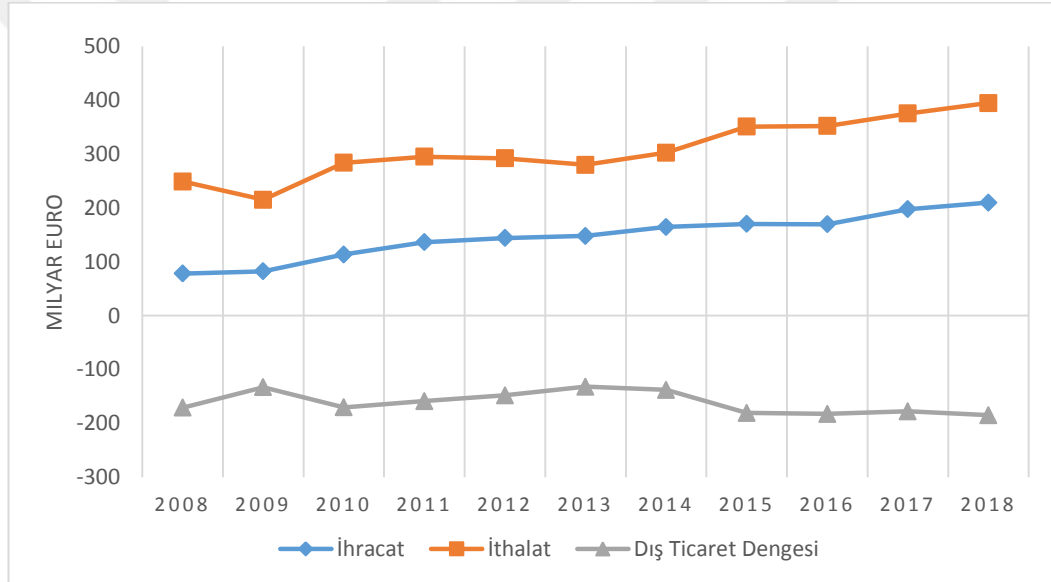
G7 Zirvesi'nde alternatif altyapı programının açıklanmasının ardından, Londra'daki Çin büyükelçiliği sözcüsü tarafından söz konusu işbirliğine dair *“Küresel kararların küçük bir grup ülke tarafından dikte edildiği günler çoktan geride kaldı. Her zaman büyük-küçük, güçlü-zayıf, fakir-zengin, ülkelerin eşit olduğuna ve dünya işlerinin tüm ülkeler tarafından istişare yoluyla ele alınması gerektiğine inanıyoruz.”* yorumu yapılmıştır (BBC, 2021).

Dörtlü Güvenlik Diyalogu (Quad) ülkeleri ABD, Avustralya, Hindistan ve Japonya ve üçlü güvenlik paktının ülkeleri ABD, Avustralya, Birleşik Krallık (AUKUS) tarafından desteklenen *“Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et”* girişimi (B3W) ile Çin'in desteklediği KvY arasındaki rekabet, Çin-ABD arasındaki altyapı savaşını başlatmıştır. Bu yeni altyapı savaşı, 21. yüzyılda dünya hâkimiyeti için Çin ile ABD arasındaki jeopolitik savaşın yörüngesini ve yolunu belirleyecektir. Kuşak ve Yol Girişimi, Pekin'in dünya çapında ABD hegemonyasına meydan okumak için başlıca jeoekonomik stratejisi iken, Dörtlü Güvenlik Diyalogu ve AUKUS, Çin'e Hint-Pasifik bölgesinde karşı koymada jeostratejik ve askeri araçlardır (Reisinezhad, 2021).

3.3. Avrupa Birliği'nin Projeye Yaklaşımı

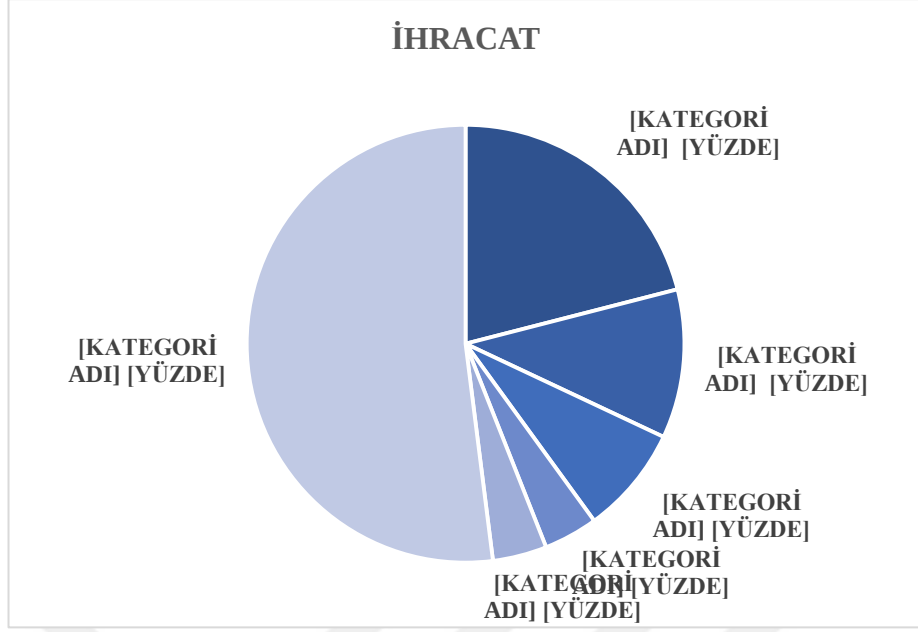
1945'li yıllar sonrası Batı tarafından tasarlanan küresel güvenlik ve ekonomik yapı çerçevesi, Avrupa'nın Çin'e olan bakışını Pekin'in büyük bir küresel rakip olduğu gerçeğine doğru kaydırmıştır. İlk başlarda, Avrupa Birliği (AB) ve büyük Avrupa devletleri, ayrı ayrı olarak sadece bu geniş ve gelişmekte olan ülke ile resmi ilişkiler kurmaları gerektiğini varsaymışlardır. AB, 1975 yılında net bir strateji olmadan Çin Halk Cumhuriyeti ile resmi diplomatik ilişkiler kurmasından daha önce, Avrupa'nın en büyük üç devleti İngiltere, Fransa ve Almanya zaten Çin'le bağlantılar kurmuştu. Berlin ticaret ve ekonomik bağlantılara, Paris siyasi ve askeri bağlantılara odaklanmış ve bu da AB'nin Çin'e yönelik tutarlı bir politika oluşturmasını

zorlaştırmıştır (Dempsey, 2019). Avrupa Birliği'nin öncüsü olan Avrupa Ekonomik Topluluğu, 4 Haziran 1989'daki Tiananmen Meydanı Olayları'ndan sonra Çin'i kınayarak bağlantılarını kesmiş, yaptırımlar ve ambargolar uygulamıştır (Amies, 2009). Ancak sonraki yıllarda AB ile Çin arasındaki ticaret oldukça gelişmiştir. Avrupa Birliği (AB) ile Çin arasındaki ticari ilişki, bugün dünyanın en büyük ticari ilişkilerinden biridir. AB, Çin ve ABD, dünya GSYİH'sının üçte ikisini oluştururken, AB ve Çin günlük 1 milyar Euro'dan fazla ticaret yapmaktadır. Çin'in AB'ye ihracatı 394 milyar Euro iken, AB'nin Çin'e ihracatı 210 milyar Euro'dur. Otomobiller AB'nin Çin'e gerçekleştirdiği en önemli ihracat kalemi olurken, Telekom ekipmanı, Çin'in AB'ye yaptığı bir numaralı ihracattır (Avrupa Konseyi, 2018a).



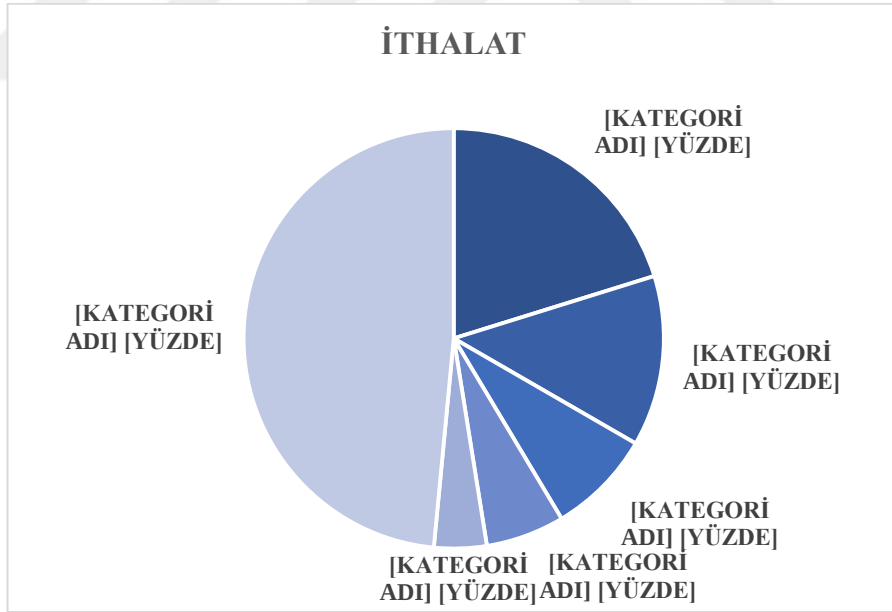
Şekil 3.6. AB ve Çin Arasındaki İthalat, İhracat ve Dış Ticaret Dengesi (2008-2018) **Kaynak:** Eurostat, 2019

2018 yılında ikili ticaret 604 milyar € tutarındadır (Grafik 1). Son 10 yılda AB'nin Çin'den yaptığı ithalatı ihracatından fazla olmuş ve dış ticaret dengesi negatif olmuştur. Çin, AB'nin en büyük ithalat kaynağı ve ikinci en büyük ihracat pazarıdır (Şekil 3.7- Şekil 3.8).



Şekil 3.7. AB'nin İhracatında Çin'in Konumu (2018) **Kaynak:** Eurostat, 2019

2018 yılında AB'nin toplam ithalatının % 20'si Çin'den gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.8).



Şekil 3.8. AB'nin İthalatında Çin'in Konumu (2018) **Kaynak:** Eurostat, 2019

Son yıllarda Avrupa Birliği (AB) ve Çin arasındaki ilişkiler istikrarlı bir şekilde gelişmiş ve her iki aktör de birbirlerinin çeşitli politika alanlarındaki en önemli ortakları konumuna gelmişlerdir. Yaklaşık otuz yıl sonra Avrupa, tekrar Çin'e karşı politikasını gözden geçirmek üzere Nisan 2019'da zirve düzenlemeyi planlamıştır.

Zirveden önceki günlerde dönemin Avrupa Konseyi Başkanı: *“Amacımız adil rekabet ve eşit piyasa erişimi sağlayan dengeli bir ilişki kurmaya odaklanmaktır. Bu bağlamda, Çin'i sanayi sübvansiyonlarını DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) reformunun önemli bir unsuru olarak eklemeye ikna etmeyi umuyoruz”* açıklamasını yapmış ve Mart ayında AB-Çin arasındaki ilişkilere ilişkin bir strateji belgesi yayınlayan Avrupa Birliği (AB) Komisyonu, üç temel hedefini şu şekilde açıklamıştır (AB Konseyi, 2019):

1. Avrupa Birliği, Açıkça tanımlanmış çıkarlara ve ilkelere dayanarak, küresel düzeyde ortak çıkarları teşvik etmek için Çin ile olan ilişkisini derinleştirmelidir.
2. Avrupa Birliği, ekonomik ilişkiyi düzenleyen daha dengeli ve karşılıklı koşulları sağlam bir şekilde yerine getirmelidir.
3. Son olarak, refahını, değerlerini ve sosyal modelini uzun vadede korumak için, AB'nin değişen ekonomik gerçekliklere uyum sağlaması ve kendi iç politikalarını ve sanayi tabanını güçlendirmesi gereken alanlar vardır.

Diğer yandan söz konusu belgede, Pekin'in işbirliği ve müzakere ortağı, 'ekonomik bir rakip' ve 'alternatif yönetim modellerini destekleyen sistemik bir rakip' olduğu açıklanmıştır. Avrupa Komisyonu'nun (2019b) Çin'i “sistemik bir rakip” ve “ekonomik rakip” olarak nitelendirmesinden sadece haftalar sonra Nisan ayında Hırvatistan'da, Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasında Çin'in 16 + 1 formatında zirve düzenlenmiştir. Bu işbirliği, Çin'in (+1) ilişki geliştirdiği (16) CEE (Orta ve Doğu Avrupa) ülkesine atıfta bulunan “16+1” formatı olarak 2012 yılında kurulmuştur (China-ceec.org, 2012). Bu ülkeler; Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya ve Slovenya şeklinde sıralanmaktadır. 16 + 1 mekanizması oldukça heterojen bir ülke grubunu içermektedir. Katılan 16 Orta ve Doğu Avrupa ülkesinden 11'i AB üyesi (beşi aynı zamanda tek para birimi Euro bölgesinin üyesi), dördü AB aday ülkesi ve biri potansiyel aday devlettir. Her ne kadar bu oluşum Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin (BRI) resmi açıklamasından önce olsa da, 16+1 zirvesi Kuşak ve Yol'un bir uzantısı olarak görülmektedir. Çin'in 16+1 kapsamında işbirliğini arttırmak için belirlediği üç öncelikli alan ise altyapı, ileri teknolojiler ve yeşil teknolojileri içermektedir (Kavalski, 2019). Zirvenin sonuç bildirgesinde ise (Xia, 2019);

- Katılımcıların, 2020'de 9. Çin-CEE Ülkeleri Zirvesi'ne ev sahipliği yapmaları için Çin'i destekledikleri,
- Çin-CEE planlama ve koordinasyonunun güçlendirilmesi,
- Bağlantıların geliştirilmesi,
- Ticaret ve yatırımın geliştirilmesi,
- Finansal işbirliğinin artırılması,
- Eğitim, gençlik ve spor işbirliği,
- Bilimsel ve teknolojik yenilik, enerji işbirliği,
- Sağlık işbirliği,
- Tarım, ormancılık, su koruma ve çevre koruma işbirliği,
- İnsanlar arası alışverişler ve yerel işbirliği gibi konularda fikir birliğine varıldığı yer almıştır.

Zirve toplantılarına Yunanistan dahil olmayı talep etmiş ve zirve 17+1 formatına dönüşmüştür.

AB ülkelerinin Kuşak ve Yol Girişimi'ne ilgi duymaya başlaması, 2012 yılında Çin ile yapılacak toplantılar için 11 AB üye ülkesini ve beş aday ülkeyi (hepsi Orta ve Doğu Avrupa'da) bir araya getiren “16 + 1” platformuyla başlamıştır. 2021 yılına kadar 16 ülke anlaşma imzalamıştır.

Eylül 2018'de AB Dışişleri ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Federica Mogherini, AB'nin Avrupa ve Asya'yı bağlama stratejisini açıklamış ve Kuşak ve Yol'a uyumlu bir yaklaşıma doğru önemli bir adım atılmıştır. Ancak strateji belgesinde KvY Girişimi'nden hiç bahsedilmemiştir. Strateji, ulaştırma ve enerjiden dijital ekonomiye kadar farklı sektörlerdeki tedbirlerle Asya ile bağlantıyı iyileştirme planını ana hatlarıyla ortaya koymaktadır. Söz konusu strateji “Sürdürülebilir, kapsamlı ve kurallara dayalı” vurgusu ile şöyle ifade edilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2018):

AB, Asya'nın ekonomik modeller ve kalkınma düzeyleri bakımından çok çeşitli ülkelerin bulunduğu farklı bölgeleri içine alan ilkeli bir bağlantı ve tanıma yaklaşımını üç aşamada somut faaliyetlerle bir araya getirecektir, bu amaçla;

- *“Ulaşım bağlantıları, enerji ve dijital ağlar ve insan bağlantıları oluşturacak;*

- *Asya ülkelerine ve kuruluşlara bağlantı ortaklıkları sunacak;*
- *Farklı finansal araçlar kullanarak sürdürülebilir finansmanı teşvik edecek.’’*

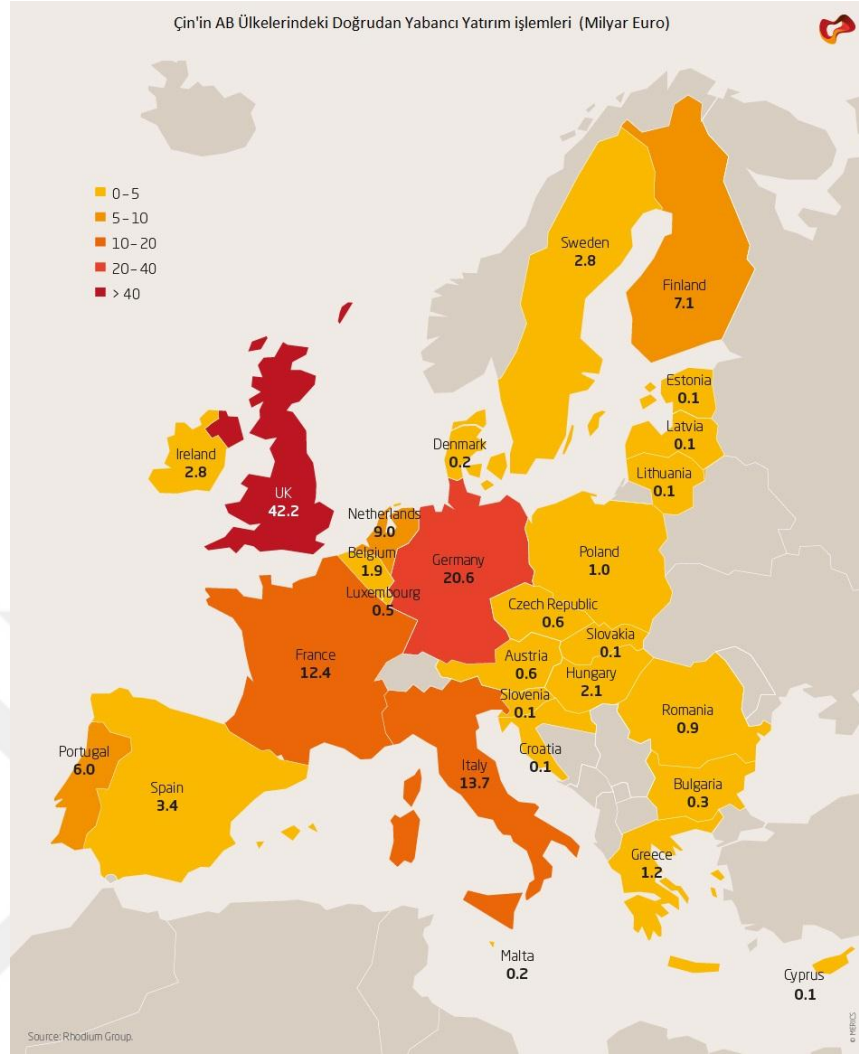


Şekil 3.9. AB'nin Asya ve Avrupa'yı Bağlama Stratejisi'ne Yönelik İşbirlikleri **Kaynak:** AB Dış Eylem Servisi, 2019'dan uyarlanmıştır.

AB'nin uzun zamandır beklenen KvY'ye tepkisi şekillenmeye başlamış ve AB Dışişleri Bakanları 15 Ekim 2018 tarihinde Mogherini'nin Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlamak için hazırladığı, Avrupa ve Asya'yı Bağlama Stratejisi'ni (Şekil 3.9) kabul ettiğini açıklamıştır. Avrupa Konseyi, AB'nin sürdürülebilirlik, kapsamlı ve kurallara dayalı bir bağlantı yaklaşımını teşvik edeceğini, yatırım ve ticareti ilerleteceğini vurgulamıştır. Avrupa'nın bu yaklaşımı, yüksek sosyal ve çevre koruma standartlarına dayanmakta olduğu ve AB'nin iç pazarından esinlenerek, ülkelerin bireysel haklara saygıyı garanti ederken daha yüksek yaşam kalitesi elde etmelerini sağlayacağını vurgulamıştır (Avrupa Konseyi, 2018b). AB üye ülkeleri bugüne kadar Avrasya'da Çin'in artan nüfuzunu yönetme stratejisi üzerinde anlaşamamış, KvY ilk kez başlatıldığında, AB pasif bir yaklaşım benimsemiştir. Zamanla, AB ülkeleri Çin'in istekleri kapsamında daha seçici ve endişeli bir hal

almıştır. Avrupa'nın KvY Girişimi'ne kuşkucu bir yaklaşımı mevcuttur (Brattberg ve Soula, 2018). AB'nin yaklaşımı, Çin'in niyetleri ve bazı projelerin yürütölme şekli konusunda daha karışık ve endişeli bir hal almaktadır. 2018 yılının Nisan ayında, 28 AB Büyükelçisi'nin 27'si “İpek Yolu” projesini sert bir şekilde eleştiren, serbest ticareti engellemek ve Çinli şirketleri avantajlı hale getirmek için tasarlanmış bir rapor hazırlamışlardır. Tüm üye ülkelerin Pekin Büyükelçileri, KvY'nin “AB'nin ticareti serbestleştirme gündemine aykırı hareket ettiğini ve iktidar dengesini sübvansiyonlu Çinli şirketler lehine zorladığını” belirten bir açıklama imzalamışlardır (Heide, 2018).

Bununla birlikte, birliğı korumak oldukça güç hale gelmeye devam etmektedir. İlk olarak Macaristan, sonrasında Yunanistan ve en son İtalya da dahil olmak üzere birçok üye ülke, KvY işbirliğı konusunda Çin ile ikili mutabakat zaptı imzalamıştır. Fransa, Almanya ve İngiltere gibi diğer AB ülkeleri bu girişime kuşkuyla yaklaşmaktadır.



Şekil 3.10. Çin - Doğrudan Yabancı Yatırımları (FDI) (2000-2017) **Kaynak:** MERICS, 2018

Çin'in büyük girişimi açıklamasından önce de Avrupa'da Çin yatırımları mevcuttur. Avrupa'daki tüm Çin yatırımları direk KvY ile ilgili olmasa da, Çin'deki doğrudan yabancı yatırımlar 2008'de 1 milyar Euro'dan 2016'da 35 milyar Euro'ya yükselmiştir. Çin'in yatırımlarının büyük kısmı Batı Avrupa'ya kayarken, Balkanlar'ın batısı dahil olmak üzere Orta, Doğu ve Güney Avrupa'da (Şekil 3.10) KvY ile ilgili faaliyetlerde artış olmuştur (Brattberg, 2018).

Tablo 3.1. Kuşak ve Yol Girişimi'ne Katılan AB Ülkeleri

S. No	AB Ülkesi	Katılma Tarihi
1	Bulgaristan	Kasım 2015
2	Çek Cumhuriyeti	Kasım 2015
3	Macaristan	Haziran 2015

4	Polonya	Kasım 2015
5	Romanya	Haziran 2015
6	Slovakya	Kasım 2015
7	Letonya	Kasım 2016
8	Hırvatistan	Mayıs 2017
9	Yunanistan	Mayıs 2017
10	Estonya	Kasım 2017
11	Litvanya	Kasım 2017
12	Slovenya	Kasım 2017
13	Portekiz	Aralık 2018
14	Malta	Kasım 2018
15	Kıbrıs	Nisan 2019
16	İtalya	Mart 2019

Kaynak: Gleave, 2018, ve Diğer Çeşitli Kaynaklar

Tablo 3.1’de KvY Girişimine katılan AB ülkeleri tarih sırasına göre verilmiştir.



Şekil 3.11. Kuşak ve Yola Girişimi'ne Katılan AB Ülkeleri **Kaynak:** Financial Times, 2019

Şekil 3.11'de ise KvY Girişimi'ne katılan AB ülkeleri harita üzerinde gösterilmiştir.

Çin ile ilişkisini yeniden düzenlemek, Avrupa Birliği'nin karşılaştığı en önemli jeostratejik sorunlardan biri olmuştur. Bununla birlikte, AB'nin 2018 Mart ayında yayınladığı Çin Stratejisi'ni oybirliğiyle desteklemesine rağmen, üye devletler hala Pekin'e yönelik tutumlarında oldukça bölünmüş durumdadırlar. Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron, AB'nin bilgi ve teknolojik egemenliğini güçlü bir şekilde savunurken, Yunanistan, Macaristan ve İtalya gibi ülkeler Çin'in jeostratejik KvY Girişimi'nin hevesli destekçileri olmuşlar, kazançlı yatırım ve ticaret fırsatlarıyla istediklerini alma beklentisi içine girmişlerdir (Hegedüs, 2020).

3.4. Rusya'nın Projeye Yaklaşımı

Rusya ile Çin'in ilişkileri, son yetmiş yılda çok farklı şekilde seyretmiştir. Rusya'ya göre Çin, 1950'lerde küçük bir ortak ve antlaşma müttefiki iken, 1960'lı yıllardan

1980'lere kadar stratejik bir düşman ve daha sonra 1990'larda uzak ve güvensiz bir komşu olmuştur. 21. Yüzyılda ise Çin giderek asimetrik bir ilişki içinde Rusya için önemli bir stratejik küresel ortak haline gelmiştir (Gabuev, 2019).

Mevcut gelişmelerin önemini anlamak için, Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana üç döneme ayrılabilen Rusya-Çin ilişkilerinin tarihini anlamak gerekir. Bu dönemlerden ilki, Soğuk Savaşın sona ermesinden sonra Çin-Sovyet ilişkilerinin normalleşmesiyle başlayan ve Putin'in cumhurbaşkanı olarak seçilmesiyle sona eren 1989'dan 2000'e kadar olan dönemdir. İkincisi 2000'den 2008'e kadar olan, Putin'in iki başkanlık dönemidir. Üçüncü ve son dönem ise, 2008 sonbaharından 2014 baharına kadar olan, Dmitry Medvedev'in başkanlığını ve Putin'in üçüncü döneminin ilk iki yılını içeren dönemdir (Gabuev, 2015a). Çin'in 2013 yılında Xi Jinping imzalı dış politika açılımını Kuşak ve Yol Girişimi ile duyurması Moskova tarafından kuşkuyla karşılanmış ve iki yıl sonra 2015 yılında Rusya, Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) açılımını başlatmıştır. Rusya öncülüğünde, Belarus, Kazakistan, Ermenistan ve Kırgızistan arasında kurulan Avrasya Ekonomik Birliği (AEB), 1 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Astanatimes.com, 2015). Bu gelişmelerin sonucunda da Moskova ve Pekin'in stratejik olarak rekabet ettikleri alanlardan birisi de Orta Asya olmuştur. Birçok uzman tarafından, Çin'in 2013 yılında başlattığı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" girişimini, Moskova'nın kendi entegrasyon projesi olan Avrasya Ekonomik Birliği'ni ilerletmeye çalıştığı bölgeden çıkarma girişimi olarak görülmüştür. Ayrıca iki entegrasyon projesi arasındaki olumsuz gelişmelerin gerçekleşmesi beklenmekte ve bunun bir zaman meselesi olduğuna inanılmaktadır.

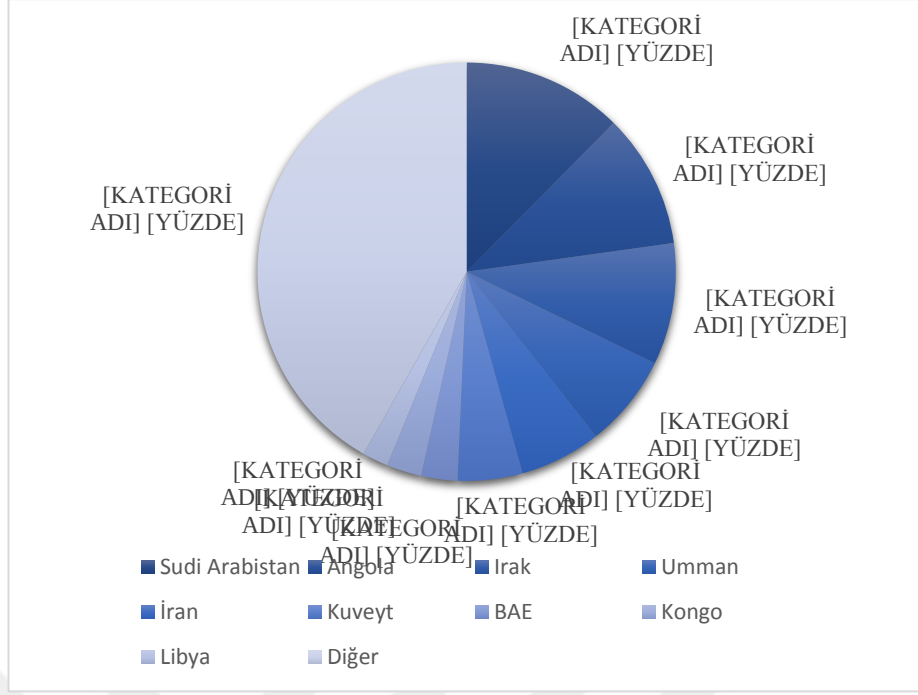
2014 yılında Rusya Ukrayna krizi patlak vermiş ve Rusya'nın Kırım'ı ilhak süreci başlamasının ardından 29 Temmuz 2014'te ABD ve AB, Rusya'ya karşı ekonomik yaptırımlar uygulamıştır (Borger, 2014). Yaptırımlarla, altı büyük Rus bankasına finansal sınırlamalar getirilmiş, Rusya G8 ülkeleri arasından çıkartılmıştır. Yaptırımlardan sonra, ülkenin gayri safi yurtiçi hasılasının yaklaşık %4'üne denk gelecek olan Rusya'ya doğrudan yabancı yatırım 75 milyar dolar azalmış, borsa %20 düşmüş ve para birimi olan ruble %50 değer kaybetmiştir. Yaptırımlar Rusya ekonomisinde durgunluk yaratmış ve 2014 yılında büyüme oranı 0,7 den 2015 yılında -1,9'luk büyüme oranına düşmüştür (Amadeo, 2019; World Bank, 2019).

Rusya'nın Batı ile ilişkileri yaptırımlar sonrasında kötüleştğinde, Moskova Pekin ile ortaklığını artırma ve Çin ile ilişkisini sermaye, teknoloji ve pazar fırsatları için Avrupa ile olan ilişkisine bir alternatif haline getirmenin yollarını aramaya başlamıştır. Bu arayış, enerji ticareti, silah satışları ve KvY dahil diğer alanlarda Çin ile yakın ortaklık risklerinin büyük ölçüde yeniden değerlendirilmesini gerektirmiştir. Kremlin, 2015 ilkbaharında, Çin'in girişiminin ve Rusya'nın Batı ile ilişkilerindeki derin değişimlerin daha iyi anlaşılmasıyla şekillenen KvY'ye, yeni ve daha güvenli bir yaklaşımda bulunmuştur. Ancak 8 Mayıs 2015 tarihinde Moskova'daki Putin-Xi zirvesinden sonra ilişkiler beklenenden farklı şekilde gerçekleşmiştir. İki lider AEB ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın gelişimini koordine etme konusunda işbirliği konusunda ortak bir bildirge imzalamış, AEB ile Çin arasında bir Serbest Ticaret Anlaşması da dahil olmak üzere Avrasya'da ortak bir ekonomik alan inşa etmek için iki projeyi koordine etmeyi hedeflediklerini açıklamışlardır (Gabuev, 2015b). Böylelikle Çin AEB'yi tanımış ve bu yapı ile ilgilenmeye hazır olduğunu göstermiştir. AEB'nin uluslar üstü organı olan Avrasya Ekonomi Komisyonu, 8 Mayıs 2015'de Rusya, Kazakistan, Belarus ve Ermenistan cumhurbaşkanları tarafından Çin ile ticaret ve yatırım anlaşması müzakereleri başlatmak üzere görevlendirilmiştir. Aynı zamanda Moskova, Çin'in altyapı yatırımı ile ilgilenecek ve Rusya'nın altyapısını iyileştirmek için 40 milyar dolarlık İpek Yolu Fonu'na güvenli erişim sağlayacaktır (Eurasiancommission.org, 2018). Sonraki yıllarda Rusya ve Çin arasındaki işbirlikleri stratejik olarak enerji, finans ve altyapı-teknoloji alanlarında gelişmektedir. En büyük işbirlikleri arasında, iki ülke arasındaki ilk doğalgaz boru hattı olan ve Sibiry'a'yı Çin'in kuzeydoğusuna bağlayan Sibiry'a'nın Gücü Boru Hattı (Power of Siberia), Rosneft'in Doğu Sibiry'a bölgesinde yer alan Vankor petrol sahasının işletilmesi ve Yamal LNG Projesi yer almaktadır (Overland ve Kubayeva, 2018). Çin Ticaret Bakanlığı'nın yaptığı açıklamada, Çin ve Rusya arasındaki ticaret hacminin Aralık 2018 ortalarına kadar olan süreçte 100 milyar doları aştığını açıklamıştır. Bakanlık yetkililerine göre 2018 yılı, ikili ekonomik ve ticari işbirliği için "gerçekten verimli bir yıl" olarak nitelendirilmiştir. Çin, Rusya'nın en büyük ticaret ortağı olmaya devam ederken, Rusya Çin'in en büyük onuncu ticaret ortağı olmuştur (Xinhua, 2019).

3.5. Orta Doğu ve Afrika'nın Projeye Yaklaşımı

Orta Doğu, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu'nun kesiştiği noktada stratejik bir konuma sahip olan ve Asya, Afrika ve Avrupa'nın birleştiği noktada bulunan bölge, KvY'nin başarılı bir şekilde uygulanması için kritik öneme sahiptir. Küresel enerji taşıma sistemi için kritik olan önemli denizcilik geçitlerini de kapsamaktadır. Engellenmesi halinde bu geçitler enerji arzını, enerji fiyatlarını ve küresel ticaret akışını ciddi şekilde etkileyebilmektedir. Örneğin Babülmendep Boğazı, Hint Okyanusu'ndan Kızıldeniz'e açılmakta ve Süveyş Kanalı'ndan Çin'in Avrupa'ya günlük 1 milyar dolarlık ihracatını da içeren küresel deniz ticaretinin yaklaşık %10'u geçmektedir. Ayrıca, dünyanın petrol gemilerinin %20'sinin geçtiği Hürmüz Boğazı, dünyanın en önemli petrol bağlantı noktası olarak kabul edilir (Kamel, 2018).

Son on yıldır, Çin'in hızlı ekonomik büyümesi benzeri görülmemiş bir kaynak ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Ekonomik güç, sanayileşmesini sürdürmek için ihtiyaç duyulan uzun vadeli enerji kaynaklarının güvenliğini sağlamaya, dünya çapında petrol kaynaklarına ve diğer hammaddelere güvenli erişim aramaya odaklanmıştır. Bu sebeplerden dolayı Çin, Orta Doğu ve Afrika'ya yönelmiştir. Çin, siyasi ve güvenlik riskleriyle tanınan bir kıtaya yapılan önemli yatırımlarla, avantajlı ticaret anlaşmaları karşılığında Afrika'nın petrol ve madencilik sektörlerini canlandırmıştır. Çinli şirketler de Afrika'daki, altyapı, imalat, telekomünikasyon ve tarım sektörlerindeki ticari faaliyetlerini çeşitlendirmektedir (Albert, 2017). Orta Doğu'dan sonra Çin'in ikinci en büyük ham petrol ithalat kaynağı, günde 1,4 milyon varil ile Afrika'dır. Angola, 2016 yılında Çin'in üçüncü büyük petrol tedarikçisidir. Afrika'daki diğer petrol tedarikçileri ise Kongo Cumhuriyeti ve Güney Sudan'dır.



Şekil 3.12. Çin'in Orta Doğu ve Afrika'dan Petrol İthalat Ettiği Ülkeler **Kaynak:** Worldstopexports.com, 2019 Erişim: 22.01.2020

Çin'in petrol ithalatının yarısından fazlasını Orta Doğu ve Afrika ülkelerinden gerçekleştirmektedir (Şekil 3.12).

Kuşak ve Yol'un deniz ayağını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu bağlantısı, Çin'in Doğu Afrika'ya bağlanması için Afrika'ya olan bağlılığının bir sembolü olarak Çin liderleri tarafından desteklenmekte, Afrika ile ilişkiler her alanda geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu bağlantılardan biri olan Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu (CASCF), siyasi, ekonomik ve kültürel konularda Çin-Arap işbirliğini ilerletme mekanizması olarak 2004 yılında başlatılmıştır (Hamchi, 2017). Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu'nun (CASCF) sekizinci Bakanlar Toplantısı'nda 2018 yılında 22 Arap Ligi üyesi devletin dışişleri bakanları ve Çinli meslektaşları Devlet Meclis Üyesi Wang Yi ile bir araya gelmiş ve Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) toplantısının ana odağı olmuştur (Fulton, 2018).

Tablo 3.2. Çin'in Kuşak ve Yol Üyesi 14 Ortadoğu Ülkesiyle İlişkileri

Ülke	AAYB Üyelik	KvY Katılım	Çin İle Ortaklık Seviyesi	Çin İle Toplam Ticaret (milyar dolar)	KvY ile Önemli Projeler
İran	✓	✓	Kapsamlı Stratejik Ortaklık (2016)	33.8	Petrol Rafinerisi Ve Demiryolu Projesi
Sudi Arabistan	✓	✓	Kapsamlı Stratejik Ortaklık (2016)	51.6	Enerji Sektörü Ve Ticari İşbirliklerine Yatırımlar
Mısır	✓	✓	Kapsamlı Stratejik Ortaklık (2014)	12.8	Çin-Mısır Süveyş Ekonomik Ve Ticaret İşbirliği Alanı
BAE	✓	✓	Stratejik Ortaklık	48.5	Finansal Ve Ticari
İsrail	✓			11.4	Red-Med Demiryolu Projesi
Katar	✓		Stratejik Ortaklık	6.8	Finansal Ve Ticari
Bahreyn				1.1	Ticaret Ve Yatırım
Kuveyt	✓			11.2	İpek Şehir Projesi
Ürdün	✓	✓	Stratejik Ortaklık (2015)	3.7	Sino-Ürdün Üniversitesi
Lübnan				2.3	
Cibuti			(2015)	1.9	Serbest Ticaret Bölgesi
Irak	✓	✓	Güvenlik ve Savunma Stratejik Ortaklık (2014)	20.5	Ticaret Ve Altyapı
Suriye				1	
Umman	✓	✓	Stratejik Ortaklık	17.1	Sanayi Bölgesi

Kaynak: Kamel, 2018 China's Belt and Road Initiative: Implications for the Middle East. Cambridge Review of International Affairs, 31(1), 76–95.

Nitekim Çin hükümetinin tarihte ilk kez örneği görülen "Arap Politikası Belgesi" 2016 yılında yayımlanmıştır. Orta Doğu, 2016'dan itibaren Çin hükümetinin Arap Politikası Belgesi ile ilgi görmeye başlamıştır. Çin'in kazan-kazan tarzı bir işbirliğini barındıran yeni bir uluslararası ilişkiler türüne dayalı geniş bir ortak menfaatler

yelpazesi üzerinde daha ısrarlı bir katılım göstermesi için gereken tarihi, stratejik ve ekonomik mantığı sunmaktadır. Söz konusu belgede (ÇHC Devlet Konseyi, 2016);

“Çin ve Arap ülkeleri, geniş istişare, ortak katkı ve ortak fayda ilkesi çerçevesinde Kuşak ve Yol girişimini teşvik etmek için ortak çaba gösterecek. Çin ve Arap ülkeleri üç atılım olarak; nükleer enerji, uzay uydusu ve yeni enerji alanlarında yüksek ve yeni teknolojiler ve enerji işbirliğini, temel altyapı inşası ve ticaret ve yatırım kolaylığını iki yönlü olarak pragmatik işbirliğini geliştirmek için “1+2+3” işbirliği modelini benimseyecek.” İfadeleri yer almaktadır.

Projenin açıklandığı yıllarda Irak, Kuşak ve Yol Girişimi’nin bir katılımcısı değildi ancak, Çin ile petrol ticareti her geçen gün artan Irak, Çin Devleti için önemli hale gelmiştir. Irak’ın komşularından, güneyindeki Suudi Arabistan, kuzeyindeki Türkiye ve doğusundaki İran projeye dahil olan ülkelerdir. Projenin açıklanmasından 6 yıl sonra Irak başbakanı söz konusu projeye dahil olacaklarını açıklamıştır. Irak başbakanının 19 Eylül 2019 tarihinde, Pekin’e yaptığı ziyareti sırasında ülkesinin Çin’in Kuşak ve Yol altyapı yatırım çerçevesine katılacağını söylemiştir (Xinhuanet.com, 2019). Bu proje, iki ülkenin zaten geniş olan ekonomik ortaklığını gösterirken, petrol ve altyapı projeleri konusunda işbirliğini derinleştirmeyi hedeflemektedir.

Her ne kadar Irak’ın güvenlik noktasında zayıf olan durumunda yavaş olan ekonomik büyümenin ve yeniden yapılanmanın borç kaynaklı altyapı yatırımları kilit bir rol oynayabilir olsa da, Çin’in yatırımları Irak’ın sıkıntılı olan istikrarına yardım etmek yerine zarar verebilecektir. Irak’ın projeye katılma kararı güvencesiz ekonomisine yeni zorluklar getirebileceği tahmin edilmektedir (Got, 2019).

Çin’in petrole olan yüksek bağımlılığı yüzünden, Irak-Çin ilişkisi son yıllarda Orta Doğu’daki varlığı oldukça genişlemiştir. Dünyanın en büyük petrol rezervlerine sahip olan Irak, Çin’in en büyük ikinci petrol tedarikçisi ve Çin’in bir numaralı ticaret ortağı haline gelmesi Irak’taki petrol sahalarının Çin’in küresel hedefleri için çok önemli hale geldiğini göstermektedir.

3.6. Uzak Doğu'nun ve Asya-Pasifik'in Projeye Yaklaşımı

Güneydoğu Asya, Çin için çok büyük stratejik öneme sahiptir. Çin'in yanı başında, petrol ve diğer hammaddelerin Çin'e taşındığı ve bitmiş ürünlerin sevk edildiği ticaret yollarına hakim konumdadır. 700 milyon nüfusla, Avrupa Birliği, Latin Amerika veya Orta Doğu'dan daha fazla insana ev sahipliği yapmaktadır (The Economist, 2021).

En yeni telefonlardan tıbbi ekipmanlara ve F-35 savaş uçaklarına kadar birçok cihazda kullanılan yarı iletken çiplerinin satışlarının yaklaşık %55'ini Tayvan gerçekleştirmektedir (Thornhill, 2021). ABD'den sonra gelir bakımından dünyanın en büyük ikinci yarı iletken endüstrisi olan Tayvan'ın yarı iletken endüstrisi, Çin'in kendi topraklarının bir parçası olarak gördüğü yaklaşık 24 milyonluk ada ülkesinin stratejik önemini de artırmıştır (Cheng ve Li, 2021). Tüm bu gelişmelerden dolayı Güneydoğu Asya, Çin için önem arz etmektedir.

Günümüz dünyasında Japonya standart belirleme kapasitesine sahip ekonomik olarak üst düzey ülkeler arasındadır. Bu nedenle, uluslararası her organizasyonda da görülebileceği üzere (Doğu Asya Zirvesi, G-7, Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği ve G-20) Japonya, tüm dünyanın kalite altyapısı kavramını geliştirmektedir.

Girişim, ilgi çekici olan bu standartlara dönüşümü teşvik etmektir, çünkü birçok yönden Çin'in borç verme uygulamalarının zayıf noktalarını yansıtmaktadır. Tokyo için, borç sürdürülebilirliği, sosyal ve çevresel etki; alıcı ülkenin gelişim stratejisine uzun süreli uyum; doğal afetlere dayanıklılık ve proje ömrü açısından verimlilik gibi temel şeffaflık hususları önemlidir. Japonya, altyapı finansmanı konusunda ortaklıkları ilerletmek için farklı ülkelerle bir araya gelmektedir. Bu ortaklıklardan bazılarında Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya ve Hindistan ile serbest ve açık Hint-Pasifik stratejisinin bir parçası olarak bulunmaktadır (Hass, Jones ve Mason, 2019).

Japonya, Çin'in ordusunu bölgesel güvenliği sarsabilecek bir hareket olan Hint ve Pasifik Okyanusu bölgelerine göndermek için küresel “Kuşak ve Yol” altyapı girişimini kullanabileceğini düşünmektedir. Son yayınlanan “Japonya'nın Savunması” beyaz bülteninde Çin'in, mevcut uluslararası düzen ile uyuşmayan kendi

iddialarına dayanarak statükoyu değiştirmek için tek taraflı, zorlayıcı girişimlerde bulunabileceği ifade edilmiştir (Herskovitz, 2019).

3.7. Türkiye'nin Projeye Yaklaşımı

Soğuk savaş yılları ve Sovyetlerin çöküşünün ardından 2000'ler sonrasında Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ilişkiler ivme kazanmıştır. Çin Başbakanı Zhu Rongji'nin 2002 yılında Türkiye'ye düzenlediği üst düzey ziyaret ile iki ülke arasında ilişkiler normalleşme dönemine girmiş ve sekiz yıl sonra, 2010 yılında Çin Başbakanı Wen Jiabao'nun Türkiye ziyareti sırasında iki devlet arasında imzalanan anlaşmalar ve yayımlanan ortak bildiriler ile ikili ilişkiler "stratejik işbirliği ilişkisi" seviyesine çıkartılmıştır (Durdular, 2018)

Kültürel ilişkileri artırmak amacıyla 2012 yılında Türkiye'de "Çin Kültür Yılı", 2013 yılında da Çin'de "Türkiye Kültür Yılı" ilân edilmiştir. Ayrıca, 2012 yılında Çin Kültür Yılı Anma Posta Pulu, Çin Devlet Posta Genel Müdürlüğü tarafından ve karşılıklılık olarak 2013 yılında Türkiye Kültür Yılı Anma Posta Pulu'nun da T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü tarafından basılması kararlaştırılmıştır. Bu basımlarla, iki ülkenin karşılıklı olarak Kültür Yılı düzenlemesini tarihe geçmesi amaçlanmıştır (Tr.china-embassy.org/, 2011).

Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, 12 Nisan 2012 tarihinde Çin'e gerçekleştirdiği resmi ziyaretinin son gününde Çinli iş adamları ile bir araya gelerek yaptığı konuşmasında;

“Türkiye ve Çin, Asya'nın en batısındaki ve en doğusundaki iki ülke. Halklarımız arasındaki iletişim, binlerce yıl öncesinden geliyor. Bunu yok farz edemeyiz. Ticaret ise Çin'in Şian kentinden başlayıp İstanbul'a ulaşan İpek Yolu'yla tarihi bir anlam ifade ediyor. Bunu Demir İpek Yolu'na dönüştürmenin gayreti içindeyiz. Nüfus ve yüzölçümü bakımından ciddi farklılık olsa da Çin ve Türkiye, kendi bölgelerinde aynı oranlarda gelişim gösteriyor”

ifadeleri ile İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikrini savunmuştur (Çetin, 2012).

28 Temmuz 2015 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in davetine icabetle Çin'e ziyaret gerçekleştirmiştir. Çin

ziyaretinin son gününde Türkiye-Çin İş Forumu'na katılan cumhurbaşkanı, Çin'in oluşturduğu İpek Yolu Fonu'nu da desteklediklerini vurgulayarak, “Çin'in İpek Yolu ekonomik koridoru oluşturulması önerisi ülkemizin Orta Asya üzerinden Çin'e bağlanmasını hedefleyen Orta Koridor Projesiyle uyumludur” şeklinde açıklamalarda bulunmuştur (TCCB.gov.tr, 2015).

14 Kasım 2015 tarihinde Türkiye'nin ev sahipliğinde Antalya'da düzenlenen G20 Liderler Zirvesi'nde “Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” imzalanmıştır. Bu mutabakat zaptı ile, öncelikli olarak karayolları, demiryolları ve limanlar dahil olmak üzere, ulaştırma alanlarında işbirliği sağlanmasının hukuki zemini oluşturulmuştur.

Antalya'da imzalanarak TBMM'ye sunulan “Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” tasarısının kapsamında aşağıdaki kararlar alınmıştır (TBMM, 2016);

- I. **Politika Eşgüdüm:** İki Tarafın ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarına ilişkin diyalog ve değişimlerin düzenli olarak gerçekleştirilmesi, ana makro-politikaların ayarlanmasına ilişkin iletişimin ve eşgüdümün güçlendirilmesi ve birbirlerinin ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarının birbiriyle bağlantılandırılmasına ve bütünleşmesine gayret gösterilmesi.
- II. **Kolaylaştırıcı Bağlantılar:** Otoyol, demiryolu, sivil havacılık, limanın yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı da dahil Türkiye'de, Çin'de ve üçüncü ülkelerde iki taraflı altyapı projelerinde işbirliği konusunda planların düzenlenmesi; kargo taşımacılığı konusunda limanlar arasında işbirliğini güçlendirmek ve işlevsel etkinliği geliştirmek için kapasite geliştirme amacıyla planlar geliştirilmesi ve uygulanması; içme suyu güvenliği, sel kontrolü ve afet azaltma, su tasarrufu sağlayan sulama ve diğer su koruma projelerinde işbirliğinde bulunulması, iki tarafça mutabık kalınan projelerin

başlatılması ve temel projelerin geliştirilmesi için gayret gösterilmesi; standartların ve bilgi paylaşımının karşılıklı tanınmasının güçlendirilmesi; trafik erişilebilirliğinin ve ulaşım ağı güvenliğinin iyileştirilmesi, ulaşımın kolaylaştırılması için anlaşmaların görüşülmesi ve imzalanması ve sınır ötesi ulaşım güvenliğinin sağlanması,

III. **Engelsiz Ticaret:** *İki taraf birbirlerine pazarlarını açma hususunda karşılıklı çabaları destekler, ticaretin iki yönlü akışını genişletir, ikili bir serbest ticaret bölgesi kurulması konusunu ele alır, yatırım manzarasını iyileştirir; Yatırım Koruma Anlaşmasının erken uygulanması için birbirlerinin iç hukuk işlemlerini hızlandırır, yatırımı kolaylaştırma ve güvenlik düzeyini yükseltir, gümrükler, giriş çıkış kontrolü, muayene, karantina ve standartların karşılıklı tanınmasının yanı sıra belgelendirme ve akreditasyon konularında işbirliğini arzularlar, İpek Yolu boyunca gümrük işbirliği hususunda, Kervansaray Projesinin Kuşak ve Yol'a dahil edilmesi memnuniyetle karşılanır.*

IV. **Mali Bütünleşme:** *Çin Yuan'ı (RMB) sınır ötesi düzenlemesinin iyileştirilmesi ve ikili işbirliği ihtiyacını karşılanması için ticarete ve yatırımda yerel ülke para birimlerinin kullanımının genişletilmesi amacıyla Türk-Çin para birimi takas anlaşmasından yararlanılması; her iki ülkedeki nitelikli kurumlar tarafından Türkiye'nin ve Çin'in bankalar arası piyasalardaki yatırımlarının etkin bir şekilde teşvik edilmesi; mali kurumlar tarafından yatırım ve ticari işbirliği için finansman desteği ve hizmetin teşvik edilmesi; mali riskler ve krizlerle uğraşma maksatlı işbirliği mekanizması tesis edilmesi, kredi yönetimi ve aynı işte bulunan kurumsal yatırımcılar konusundaki değişimlerin ve işbirliğinin hızlandırılması.*

V. **İnsandan İnsana Bağlar:** *İnsandan insana değişimlerin teşvik edilmesi, orta ve uzun vadeli kültür alışverişi işbirliği modeli oluşturulması, kardeş şehir ağların kurulması için çaba sarf edilmesi; medya, çevre koruma, eğitim, sağlık, kültür, kültür merkezleri, sanat, turizm, yoksulluğun giderilmesi, toplumsal refah vb. konularda işbirliği anlaşmalarının imzalanmasının görüşülmesi; iki tarafta yerel birimlerin, medyanın, düşünce kuruluşlarının, öğrenci ve gençlerin değişiminin hızlandırılması*

*ve İpek Yolu kültürünün ileriye taşınması ve birbirlerinin vatandaşlarına
meşru hakların ve çıkarları bakımından gerekli korumanın sağlanması.*

“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Kanun” Resmi Gazete’de yayımlanmıştır (Resmi Gazete, 2017).

15 Mayıs 2017 tarihinde Çin'in başkenti Pekin'de düzenlenen Kuşak ve Yol Forumu'na katılan Cumhurbaşkanı Erdoğan “*Çok geniş bir coğrafyada hayata geçirilen bu girişim, ekonomik, siyasi, sosyal, kültürel alanlarda birbiriyle bağlantılı yepyeni bir sistemin tesisi anlamına geliyor. Bu projenin sürdürülebilir büyüme ve kalkınma vasıtasıyla vatandaşlarımızın hayat standartlarında gerçekleştireceği artış, hepimizin ortak başarısı olacaktır*” sözleri ile söz konusu girişimin büyüme ve kalkınmaya olan katkısına vurgu yaparak önemini ortaya koymuştur (BBC, 2017).

03 Temmuz 2019 tarihinde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ile Çin'in başkenti Pekin'de gerçekleşen görüşme öncesinde Cumhurbaşkanı Erdoğan, Çin resmi haber ajansı Xinhua'ya verdiği mülakatta, “*İstanbul Havalimanı'nın Çin'in Hava İpek Yolu'nun en önemli merkezlerinden biri haline geleceğine inanıyoruz*” şeklindeki açıklamasıyla havayollarının Çin’le olan bağlantısına vurgu yapmıştır. Yine aynı ziyaret esnasında Çin’in önde gelen yayın organlarından Global Times gazetesinde, “Türkiye ve Çin: Ortak Gelecek Vizyonu Olan İki Ülke” başlıklı bir makale kaleme almıştır (Hürriyet, 2019).

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modeliyle İstanbul Boğazı üzerine inşa edilen üçüncü köprü olan Yavuz Sultan Selim (YSS) köprüsü ile İstanbul Havalimanı bağlantı yollarını oluşturan Kuzey Marmara Otoyolu projesini inşaa eden ICA şirketinin %51’ine, China Merchants Expressway, China Merchants United, Zhejiang Expressway, Sichuan Expressway ve Anhui Expressway oluşturduğu Çinli konsorsiyum 659 milyon dolar yatırım yaparak ortak olmuştur (Bloomberg, 2019).

2018 yılında dünyanın en büyük online ve mobil ticaret şirketlerinden biri olan Çinli Alibaba, 728 milyon dolara Trendyol'daki mevcut finansal yatırımcıların tüm hisselerini (%75) satın alarak Trendyol’un yeni ortağı olmuştur (Ülker, 2018).

İstanbul Avcılar'da bulunan 1,3 milyon TEU konteyner hacmiyle Türkiye'nin 3. büyük limanı konumunda olan Kumport Limanı'nın %65 hissesine, 2015 yılında Çinli Cosco Pacific şirketi 940 milyon dolar ödeyerek ortak olmuştur (Dünya Gazetesi, 2015).

1.7 milyar dolarla Çin'in Türkiye'ye doğrudan yatırım yaptığı en büyük proje olarak adlandırılan Adana'daki Hunutlu Termik Santrali'nin inşaatına 2019 yılında başlanmış ve tesisin yılda 10,5 milyar kilowatt elektrik üreterek Türkiye'nin elektrik ihtiyacının %4,5'ini karşılaması planlanmaktadır (Yılmaz, 2019).

2019 yılında Çin Merkez Bankası tarafından, Türkiye'ye 1 milyar dolar değerinde fon aktarımı gerçekleşmiştir. 2012 yılında Türkiye ile Çin merkez bankaları arasında imzalanan TL-Yuan Para Takas Anlaşması (swap) kapsamında aktarılan kaynak, Türkiye'ye aktarılan ilk yüksek miktardaki fon olma özelliği taşımaktadır (Bağ, 2019).

Söz konusu swap anlaşması sayesinde ilgili bankalar aracılığı ile çeşitli sektörlerdeki Türk şirketlerinin, Çin'den gerçekleştirdikleri ithalatlarında Çin Yuan'ı (CNY) para birimi ile ödeme yapmalarına imkan sağlamıştır. Anlaşma, 2015 ve 2019'da uzatılarak maksimum 12 milyar Yuan ve 10,9 milyar Türk Lirası tutarında takas imkânı sağlamıştır (Kunyi, 2020).

2019 yılında Vakıfbank, Çin Exim Bank ile 140 milyon dolar tutarında bir yıl vadeli kredi anlaşması imzalamış ve söz konusu kredinin Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaretin finansmanında kullanılması amaçlanmıştır (Bloomberght.com, 2019). Aynı yıl Türk Eximbank ve ICBC Turkey Bank (Çin Endüstri ve Ticaret Bankası) arasında 350 milyon dolar tutarında 3 yıl vadeli bir kredi anlaşması imzalanmıştır (Güneş, 2019).

Kuşak ve Yol Girişimi'nde Orta Koridor'da yer alan Türkiye, koridor ülkeleri arasında nüfus ve GSYİH bakımından en büyük ülkedir. Dünya ticaretinin gerçekleştiği doğu batı ekseninin ortasında yer alan Türkiye ulaşım projeleri ile ticaretin hızlanmasına katkı sağlamaktadır.

3.7.1. Bakü - Tiflis - Kars (BTK) Demiryolu Projesi

Kuşak ve Yol Girişimi'nde orta koridorun en önemli bağlantı noktalarından birini Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi oluşturmaktadır. BTK Demiryolu Projesi ilk

olarak 1993'te Ankara'da yapılan Gürcistan-Türkiye Karma Ulaştırma Komisyonu Toplantısı'nda gündeme gelmiş ve projenin başlangıç kararları 2004 yılında Tiflis'te düzenlenen Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan karma ulaştırma komisyonu toplantısında alınmıştır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

Söz konusu projede, 838 km uzunluğundaki hattın 503 km'si Bakü-Azerbaycan/Gürcistan sınırı, 230 km'si Azerbaycan/Gürcistan sınırı-Ahılkelek arası, 29 km'si Ahılkelek-Gürcistan/Türkiye sınırı ve 76 km'si Gürcistan/Türkiye sınırı-Kars arasında inşa edilmiştir (Uysal, 2016).



Şekil 3.13. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Haritası **Kaynak:** (Erişim) Ahaber.com.tr, 2017, 9 Eylül 2020

Proje kapsamında ilk olarak 24 Ekim 2017 tarihinde Kazakistan'dan yola çıkan tahıl treni, 4 Kasım 2017'de Mersin limanına ulaşmıştır.



Şekil 3.14. Çin-Avrupa Demiryolu Güzergâhı **Kaynak:** : (Erişim) İnternethaber.com, 2019, 18 Şubat 2021

Aynı hattı kullanarak Çin'den Avrupa'ya kesintisiz giden China Railway Express'e ait ilk yük treni 7 Kasım 2017 tarihinde Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya devam etmiştir. Tren aşağıdaki güzergâhı takip etmiştir;

Tablo 3.3. Çin-Avrupa Demiryolu Güzergâh Uzunlukları

Çin (Xi'an –Dostyk)	3.200 km
Kazakistan (Altınkol-Kyruk)	3.157 km
Hazar (Aktau-Alat)	468 km
Azerbaycan (Alad-Boyuk kesik)	429 km
Gürcistan (Gurban- Ahılkelek)	260 km
Türkiye (Ahılkelek-Kapıkule)	2.285 km
Bulgaristan (Svilengrad- Dragoman)	376 km
Sırbistan (Dimitrovgrad- Subotica)	548 km
Macaristan (Kelebia-Sopron)	378 km
Avusturya (Sopron- Gmünd)	245 km
Çekya (Velenica-Prag)	200 km
TOPLAM	11.546 km

Kaynak: (Erişim) İnternethaber.com, 2019, 18 Şubat 2021

3.7.2. Marmaray Projesi

İstanbul Boğazı'nın altına bir demiryolu projesi ilk kez 1860 yılında ortaya atılmakla birlikte en ciddi adım 1892 yılında Sultan II. Abdülhamit Han'ın çizdirdiği projedir. Fransız uzmanların çizdiği bu ilk proje bugünkü Marmaray ile aynı olmayıp adına “Tünel-i Bahr”i yani “Deniz Tüneli” denilmiştir (Şekil 3.15) (Marmaray.gov.tr, 2019).



Şekil 3.15. 1892 yılında Çizilen “Tünel-i Bahr”i (Deniz Tüneli) Projesi **Kaynak:** (Erişim) Marmaray.gov.tr, 2019, 9 Haziran 2020

Boğaz'ın altındaki tünelin Boğaz'ın en derin kısımlarından geçtiği yerlerde, o zamanki teknikler tünelin deniz dibinin üstünde veya altında olmasına izin vermeyeceğinden, denizin tabanına inşa edilen sütunlar üzerine yerleştirilen bir tünel olarak tasarlanmıştır (Lykke ve Belkaya, 2005, s. 600).

Günümüzdeki projenin ana hatları 1987 yılında belirlenmiş, takip eden yıllarda uzmanlar tarafından incelenmiş ve 1995 yılında detaylı etüt ve fizibilite çalışmalarının yapılmasına karar verilmiştir. Söz konusu çalışmalar 1998 yılında sonuçlandırılmış ve İstanbul halkının trafik sorununu azaltacağı ortaya çıkartılmıştır (Rayhaber.com, 2013).

İstanbul Boğazı'ndaki derin deniz sondajlarına 2 Aralık 2002 tarihinde yapılan ihalenin ardından başlanmış ve 6 Haziran 2003 tarihinde BC1 (Raylı Tüp Tünel geçişi ve İstasyonlar) İhale Dokümanları, ön yeterlik almış yüklenicilere gönderilerek 3 Ekim 2003 tarihinde yüklenicilerden BC1(Raylı Tüp Tünel geçişi ve İstasyonlar) teklifleri alınmıştır. Proje Jica-Japon Uluslararası İşbirliği Bankası, Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası tarafından finanse edilmiştir. 9 Mayıs 2004 tarihinde temel atılarak proje fiilen başlamıştır (Marmaray.gov.tr, 2019).

Tablo 3.4. Marmaray Projesinin Teknik Ölçüleri

TOPLAM HAT UZUNLUĞU	76,3 km
Yüzeysel Metro Kesimi Uzunluğu	63 km
-Yüzeydeki İstasyon Sayısı	37 adet
Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi Kesimi Toplam Uzunluğu	13,6 km
-Delme Tünel Uzunluğu	9,8 km
-Batırma Tüp Tünel Uzunluğu	1,4 km
-Aç – Kapa Tünel Uzunluğu	2,4 km
-Yeraltındaki İstasyon Sayısı	3 adet
Batırma Tüp Tünelin Maksimum Derinliği (temel altı)	58 m
İstasyon Boyu	225 m (en az)
Bir yöndeki yolcu sayısı	75.000 yolcu/saat/tek yön
Maksimum Eğim	‰ 18
Maksimum Hız	100 km/saat
Ticari Hız	45 km/saat
Tren Sefer Sayısı	2-10 dakika
Araç Sayısı	440 (2015 Yılı)
Gebze - Halkalı arasındaki toplam yolculuk süresi :	
Gemiden gemiye veya mevcut banliyö ve feribot ile	185 dakika (demiryolu - feribot - demiryolu)
Yeni ve iyileştirilmiş kesintisiz banliyö (marmaray)	104 dakika

Kaynak: Belkaya, 2007, s. 278

İstanbul Boğazı'nın altına yapılan tüp tünel ile İstanbul Boğazı'nın her iki yakasındaki demiryolu hatlarını birbirine bağlayarak Gebze-Halkalı arasında kesintisiz demiryolu geçişi sağlayan Marmaray Projesi 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılmış olup, Gebze-Halkalı arasındaki 76 km'lik mesafede 43 istasyon ile hizmet vermektedir.



Şekil 3.16. Marmaray Projesi **Kaynak:** (Erişim) Milliyet, 2011, 6 Haziran

İlk olarak yolcu trenlerine hizmet veren Marmaray'dan, sonraki zamanlarda yük trenleri de geçiş yapmıştır. Kuşak ve Yol güzergâhında Çin'den yola çıkan ilk yük

treni, 7 Kasım 2019 tarihinde Marmaray t p geçişini kullanarak Prag’a 18 günde ulaşmıştır. Tüm dünyada etkisini gösteren pandemi döneminde 20 Haziran 2020 tarihinde de Çin sınırından yola çıkan 43 konteynerlik ikinci y k treni 12 günde İzmit’e ulaşıp, ardından Marmaray geçişi ile Avrupa’ya devam etmiştir.

3.7.3.        Boğaz Köprüsü ve Demiryolu Bağlantısı

Asya’yı Avrupa’ya bağlayan        boğaz köprüsünün inşasına 2013 yılında başlanmış ve köprü 2016 yılında hizmete açılmıştır. Kuzey Marmara Otoyolu Projesi kapsamında inşa edilen köprü, 4’er kara yolu şeridi ile ortada 2 demir yolu şeridi olmak üzere toplam 10 ulaşım şeridine sahiptir. Demiryolu bağlantısı hizmete açıldığında, söz konusu hat Halkalı’ya kadar uzanarak Halkalı-Kapıkule demiryoluyla birleşecektir. Marmaray’dan sonra Asya’dan Avrupa’ya kesintisiz olarak ikinci bir demiryolu hattı olarak hizmet verecektir.

3.8.Koronavirüs Pandemisi Sürecinde Kuşak ve Yol Girişimi

3.8.1. COVID 19 Salgını

Koronavirüs salgını Wuhan’dan dünyanın her yerine yayılmaya devam ederken Çin, büyük ölçüde kendi yetersizliklerinden ve geciken önlemlerden kaynaklanan pandemiyi, salgından etkilenen ülkelere malzeme ve uzmanlık konularında yardım sunma  y  lerini vurgulayarak propaganda zaferine dönüştürmeye çalışmaktadır. Salgının ilk ortaya çıkışının üzerinden geçen yaklaşık 80 günün ardından 19 Mart 2020’de Çin’de Çin Ulusal Sağlık Komisyonu yetkililerinin düzenlediği basın toplantısında, son 24 saat içinde hepsi denizaşırı ülkelerden ithal edilen 34 yeni vaka ve virüsün ilk tespit edildiği eyalet olan Hubei’de sekiz yeni ölüm olduğu açıklanmıştır. Ancak Hubei’de bildirilen yeni vaka olmamıştır (Westcott, 2020). Alınan sıkı önlemlerin ardından salgını kısmen durdurmayı başaran Çin, 25 Mart 2020’de koronavirüs pandemisinin başladığı Hubei’de, 60 milyonluk nüfusunun çoğunun ayrılmasına izin vermeye başlamış ve yaklaşık iki ay süren karantınayı hafifletmiştir. Çin’de hayat normale d nemeye başlarken, salgın yönünü batıya çevirerek Avrupa’yı ve ABD’yi kuşatmıştır.

Yalnızca ABD’de 4.500 vakanın görüldüğü ve 88 kişinin hayatını kaybettiği 2020 Mart ayı ortasında başkan Donald Trump basın açıklamasında koronavirüsle ilgili olarak Çin’i suçlayıcı şekilde “Çin virüsü” olarak bahsetmiş, hatta konuşma metninde “Corona” kelimesinin üzerini çizerek “Çin” yazdığı fotoğraflara yansımıştır. 25 Mart 2020’de G7 ülkelerinin dışişleri bakanlarının video konferans yoluyla yaptıkları toplantıda, Amerika Birleşik Devletleri’nin koronavirüs (Covid-19) salgını için 'Wuhan virüsü' ifadesini kullanma ısrarı nedeni ile ortak açıklama yayımlanamamıştır (Alan, 2020).

3.8.2. Pandemi Sürecinde Sağlık İpek Yolu

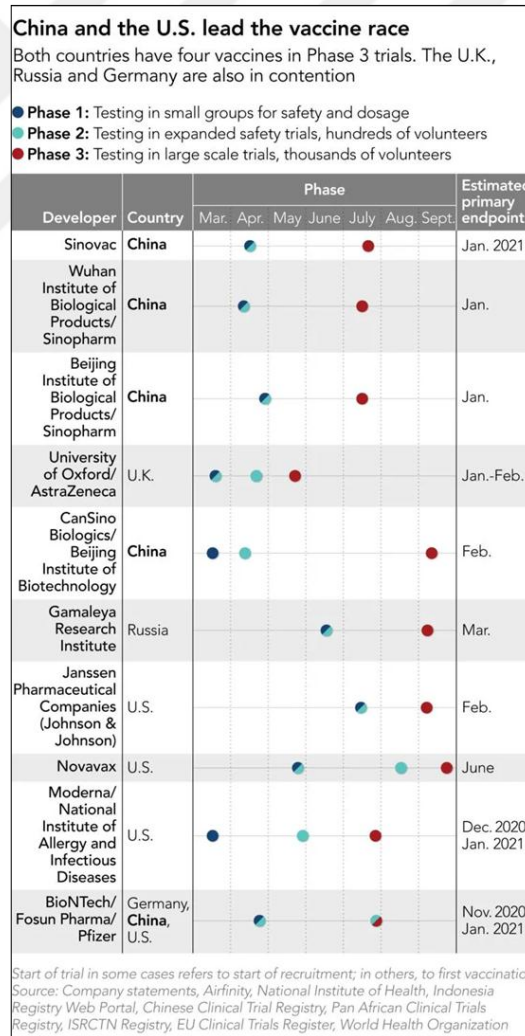
Batıda her ülke kendi içerisine kapanarak mücadeleyi sürdürürken, Çin virüsle mücadele konusundaki başarısı ile ön plana çıkmış ve birçok ülkeye tıbbi malzeme ve uzmanlar göndererek uluslararası ilişkililerde etkisini (yumuşak güç) göstermeye başlamıştır. 12 Mart 2020 tarihinde Çin Kızıl Haçı, virüsün en fazla etkisini gösterdiği İtalya’ya virüsü önleme ve kontrol etmeye yardımcı olmak için dokuz Çinli sağlık personeli ile birlikte 30 ton tıbbi ekipman göndermiştir (Silva, 2020, Erişim: 31.03.2020). 17 Mart 2020’de Çin büyükelçiliği Twitter hesabından Alibaba şirketinin kurucusu Jack Ma’nın vakfından tıbbi yardım taşıyan bir uçağın İspanya’nın Zaragoza Havaalanı’na geldiğini açıklamıştır. Fransız Dışişleri Bakanı 18 Mart 2020’de yaptığı açıklamada, Çin’in koronavirüsle savaşmasına yardımcı olması için Fransa’ya 1 milyon cerrahi maske ve eldiven gönderdiğini açıklamıştır. 21 Mart 2020 tarihinde Çin’den Yunanistan’a 500.000 maske, Sırbistan’a altı doktor, ventilatör ve tıbbi maske gönderilmiştir (Braw, 2020, Erişim: 01.04.2020). Çin devlet başkanı Xi, Çin’in Avrupa’ya toplu tıbbi yardım desteğinin "Sağlık İpek Yolu" nu ilerletme çabası olarak tanımlayarak, Kuşak ve Yol’un ticaret ve altyapı girişimini genişletmiştir (Crawford, 2020, Erişim: 01.04.2020). Aynı hafta Çin lideri, Avrupa, Afrika ve Orta Doğu’daki diğer liderlere de benzer tekliflerde bulunmuştur.

Çin yönetimi, salgının ciddiyetini geç fark etmesi ve yavaş önlemlerin sonucu ile tüm dünyaya yayılan hastalığın ve bunun sonucu oluşan panik ortamında, küresel çapta yardımlarla liderlik rolünü üstlenmeye çalışmaktadır. Bu çabanın amacı, Çin kaynaklı pandeminin Pekin yönetiminin yurtiçinde ve yurtdışındaki itibarına yaptığı ciddi hasarı onarmak ve sağlık krizini jeopolitik bir fırsata dönüştürmeye çalışmaktadır (Kynge ve Lockett, 2020, Erişim: 01.04.2020).

3.8.3. Covid 19 Aşı Diplomasisi

Koronavirüs salgını tüm dünyayı etkilemeye devam ederken, 100 milyondan fazla vaka ve 2 milyondan fazla ölüme sebep olmuştur. Salgının önlenmesi için gerekli maske, mesafe ve temizlik çağrıları salgını durdurmamış, daha etkili tıbbi müdahalelere ihtiyaç duyulmuştur. Aşılar, bulaşıcı hastalık salgınlarının önlenmesi ve kontrol edilmesi için de kritik öneme sahiptir (WHO, y.y.). Koronavirüs hastalığının ilk kez ortaya çıktığı 2019 yılının son günlerinden itibaren yaklaşık bir yıl gibi bir sürede ilk aşılar bilim insanları tarafından çeşitli ülkelerde üretilmeye başlanmıştır (Şekil 3.17).

Hem tarihsel bir etki alanı olarak gördüğü Asya bölgesinde iyi niyet yaratmak hem de pandeminin ortaya çıkmasındaki rolünün hatıralarını silmek için Aşı, Pekin için altın bir fırsat sunmuştur.

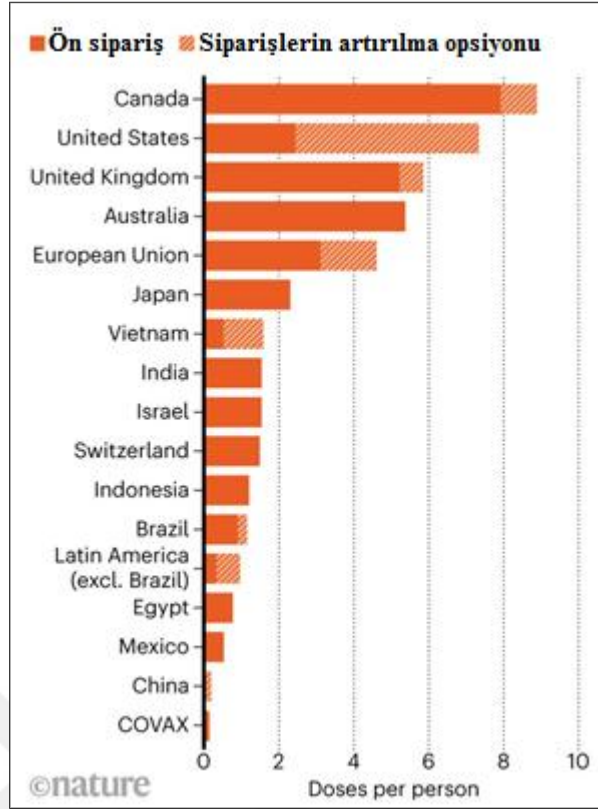


Şekil 3.17. Çin ve ABD'nin Aşı Üretim Aşamaları (Kasım 2020 İtibariyle) **Kaynak:** Tan ve Maulia, 2020

Çin, ilk nesil COVID-19 aşılarının üretiminde lider ülke konumunda olarak yer almış ve dünya üzerinde 15 farklı bölgede aşı denemelerini tamamlamıştır (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. Çinli Şirketlerin Aşı Denemeleri Gerçekleştirdiği Ülkeler **Kaynak:** (Tan ve Maulia, 2020) Birçok ülke daha aşılarda üretim aşamaları tamamlanmadan aşı siparişleri vermeye başlamıştır (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. 2020 Kasım İtibariyle Aşı Siparişi Veren Ülkeler **Kaynak:** Mullard, 2020

Ülkeler salgının ilk başladığı dönemlerde diplomatik ilişkilerini sağlık malzemeleri yardımıyla güçlendirmiş daha sonraki dönemde ise aşı ile bunu sağlamaya devam etmişlerdir. Günümüzde aşılar, dünyanın en çok talep gören ürünlerinden biri olmuş ve uluslararası diplomasi için yeni bir para birimi haline gelmiştir. Salgınla ilgili tıbbi imkânlara veya uzmanlığa sahip ülkeler, soğuk ilişkilerini yumuşatmak veya problemli ilişkilerini çözmek için koronavirüs aşılarını kullanmaya başlamışlardır (Mashal ve Yee, 2021, Erişim: 21.02.2021). Gelişmiş ülkelerin birçoğu nüfus sayılarından daha fazla aşıya sahip olmak için yarış haline girmişlerdir. ABD, İsrail, Kanada ve İngiltere de dahil olmak üzere zengin ülkeler aşı kuyruğunun en başında yer almışlardır (Yuwei ve Shumei, 2021). Çin, Rusya ve Hindistan gibi orta gelirli ülkeler, ABD ve Avrupa kendi nüfusunu aşılama için çabalarken ortaya çıkan COVID-19 aşılarının küresel arzındaki boşlukları doldurmaya çalışmaktadırlar (Mardell, 2021). Bu boşluğu doldurmaya en hevesli ülkelerden olan Çin, Şubat ayı başında, diplomatik ve ticari çabalarının bir parçası olarak aşılarını dünyaya dağıtmaya yönelik küresel COVAX girişimi aracılığıyla geliştirmekte olan ülkelere 10 milyon koronavirüs aşı dozu sağlama planını duyurmuştur (Wu, 2021).

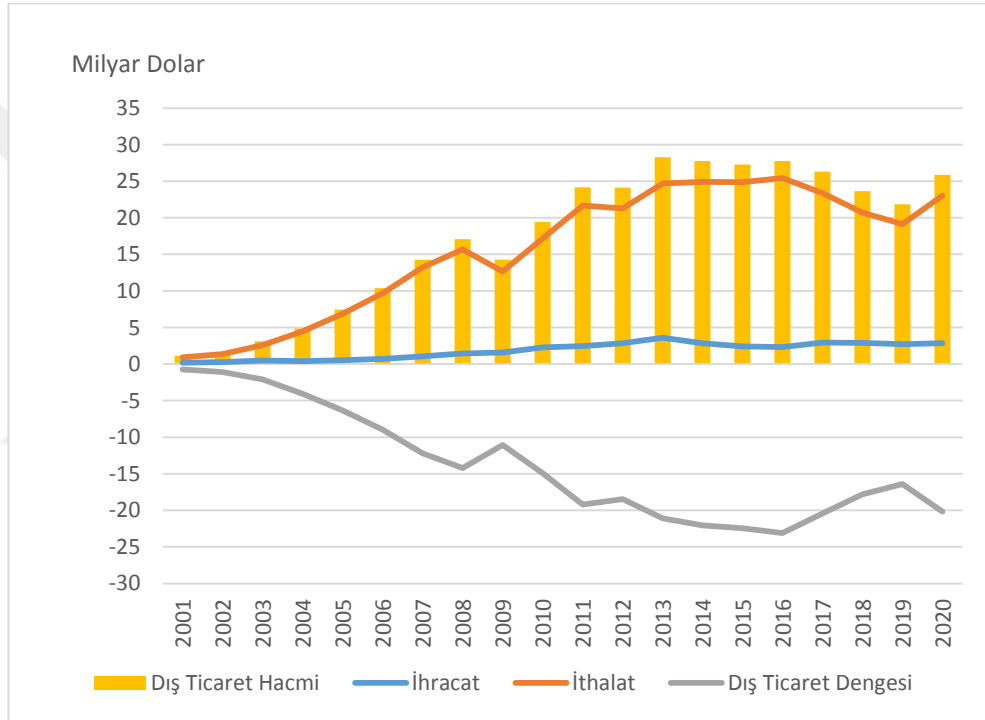
Tüm dünyada ülkelerinin sağlık sistemlerinin daha önce hiç olmadığı kadar zor bir dönem geçirmeleri nedeniyle, birçok ülke kendilerine sunulan sağlık yardımlarını almaya istekli duruma gelmiş ve yardımda bulunan ülkelerin bunun karşılığında siyasi bir iyi niyet elde edebileceği bilinmektedir. Örneğin Malezya'da Çin aşıları diplomatik ilişkilere yansımıştır. 2020 yılının Ekim ayında Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Malezya'ya Çin aşılara öncelikli erişim sözü vermiş ve sonra Malezya sularına girdikleri gerekçesiyle gözaltına alınan 60 Çinli balıkçının serbest bırakılmasını istemiştir (Strangio, 2020).

Washington merkezli bir düşünce kuruluşu olan Körfez Uluslararası Forumu'nun genel müdürü Dania Thafer (Aktaran: Mashal ve Yee, 2021) , "*Birlik göndererek bir ülkeyi güvence altına almak yerine, hayat kurtararak, ekonomilerini kurtararak, aşılara yardım ederek ülkeyi güvence altına alabilirsiniz*" sözü, günümüz sağlık problemlerinin üstesinden gelmenin en olumlu tarafını yansıtmaktadır.

4. BÖLÜM TÜRKİYE ÇİN EKONOMİK İLİŞKİLERİ

1971 yılında başlayan Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki resmi ilişkiler 1980’lerden itibaren her iki ülkenin de dışa açılmasıyla başlamış, ekonomik ve siyasi olarak hareketlilik kazanmıştır. 2010 yılında “Stratejik İşbirliği” düzeyine yükseltilen ilişkiler, karşılıklı üst düzey ziyaretlerin de katkısıyla ivme kazanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

İki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler her geçen yıl artmakla birlikte, artan ithalata karşılık Türkiye’nin ihracatı oldukça düşük seviyelerde seyretmektedir (Şekil 4.1).

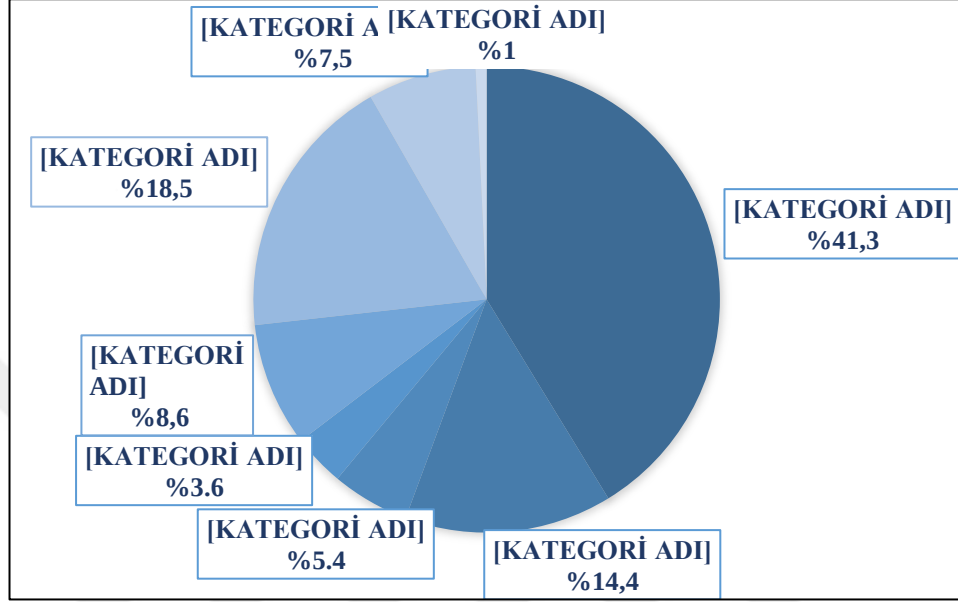


Şekil 4.1. Türkiye-Çin Dış Ticaret Dengesi (2001-2020) **Kaynak:** Trademap, 2020

2000 yılında ilk defa 1 milyar doları aşan iki ülke arasındaki ticaret hacmi, her geçen yıl artmaya devam ederken, 2013 yılında 28,2 milyar dolar ile zirve yapmış, 2016 yılından itibaren düşüşe geçmiş ve son on yılın en düşük ticaret hacmi 2019 yılında gerçekleşmiştir. Türkiye’nin ihracatı 2013 yılında 3,6 milyar ile en yüksek seviyeye çıkarken, 2016 yılında 25,4 milyar dolar ile en fazla ithalat gerçekleştirilmiştir. 2013 yılında ise 23,1 milyar dolar ile en fazla dış ticaret açığı verilmiştir.

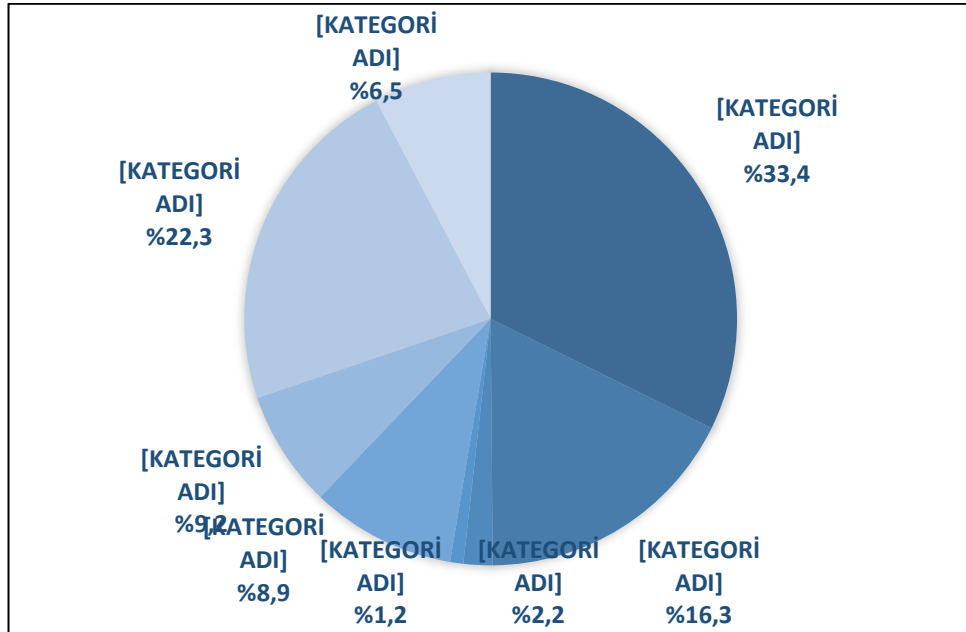
Türkiye aleyhine gelişim gösteren dış ticaret ilişkisi, Türkiye’nin 2020 yılındaki 49,9 milyar dolarlık toplam dış ticaret açığının neredeyse yarısını oluşturmaktadır.

Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ihracatın ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde (Şekil 4.2), 2020 yılında AB ülkelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. 2020 yılında Türkiye'nin ihracatında AB ülkelerinin payı %41,3 olmuştur. AB ülkeleriyle birlikte tüm Avrupa'ya gerçekleştirilen ihracat ise %55,7'lik kısmı oluşturmaktadır.



Şekil 4.2. Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı İhracatı **Kaynak:** Ticaret Bakanlığı, 2021

Türkiye'nin ülke gruplarına göre ithalat rakamlarında ise (Şekil 4.3) toplam ithalatın yarısının Avrupa'dan gerçekleştirildiği görülmektedir. Çin'in yer aldığı Diğer Asya ülke grubundan yapılan ithalat, toplam ithalatın 5'te birini oluşturmaktadır.



Şekil 4.3. Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı İthalatı **Kaynak:** Ticaret Bakanlığı, 2021

Türkiye'nin toplam ihracatındaki en fazla payı uzun yıllar Almanya almaktadır. 2020 yılında da en fazla paya sahip ülke %9,4 ile yine Almanya olmuştur (Tablo 4.1). Çin ise %1,5 pay ile 15. sırada yer almıştır. Toplam ithalattaki pay ise Çin ve Rusya arasında değişmektedir. İthalattaki en fazla payı uzun süredir Çin alırken son iki sene Rusya almış ancak 2020 yılında %10,5 pay ile Çin tekrar en fazla paya sahip olmuştur.



Tablo 4.1. Türkiye'nin İhracat ve İthalatında İlk 20 Ülke

İHRACAT			İTHALAT	
SIRALAMA	ÜLKE	%	ÜLKE	%
1	Almanya	9,4	ÇİN	10,5
2	İngiltere	6,6	Almanya	9,9
3	ABD	6	Rusya Federasyonu	8,1
4	Irak	5,4	ABD	5,2
5	İtalya	4,8	İtalya	4,2
6	Fransa	4,2	Irak	3,7
7	İspanya	3,9	İsviçre	3,5
8	Hollanda	3,1	Fransa	3,2
9	İsrail	2,8	Güney Kore	2,6
10	Rusya Federasyonu	2,7	BAE	2,6
11	Romanya	2,3	İngiltere	2,5
12	Belçika	2,1	İspanya	2,3
13	Polonya	2	Hindistan	2,2
14	Mısır	1,8	Japonya	1,7
15	ÇİN	1,7	Belçika	1,7
16	BAE	1,7	Hollanda	1,7
17	Bulgaristan	1,6	Brezilya	1,5
18	Suudi Arabistan	1,5	Polonya	1,4
19	İran	1,3	Romanya	1,3
20	Azerbaycan	1,2	Çek Cumhuriyeti	1,3
Diğer Ülkeler		33,8	Diğer Ülkeler	32,3

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2021

Ticaret Bakanlığı (2021) verilerine göre, 2020 yılında Türkiye'nin 169 milyar dolarlık toplam ihracatında, 65 milyar dolar ile %38,5 paya sahip olan ilk 5 Fası;

1. 87-Motorlu kara taşıtları (22,079 milyar dolar),
2. 84-Kazanlar, makinalar (16,783 milyar dolar),
3. 85-Elektrikli makina ve cihazlar, aksam ve parçaları (9,300 milyar dolar),
4. 72-Demir ve çelik (8,812 milyar dolar),
5. 61-Örme giyim eşyası ve aksesuarları (8,360 milyar dolar) olmuştur.

Tablo 4.2. Türkiye'nin Çin'e En Fazla İhraç Ettiği 10 Eşya (2019)

Sıra No	Gümrük Tarife Kodu (GTİP)	Ürün	Tutar (\$'000)	Türkiye'nin Çin'e toplam İhracatında bu ürünün payı (%)	Türkiye'nin bu ürünlerdeki toplam İhracatında Çin'in payı (%)	Çin'in bu ürünlerdeki toplam İthalatında Türkiye'nin Payı (%)
1	2515	Mermer, traverten	692.820	26,78	80	49
2	2610	Krom cevherleri	142.282	5,50	63	7
3	2616	Kıymetli metal cevherleri	130.639	5,05	99	3
4	2607	Kurşun cevherleri	128.310	4,96	86	7,5
5	2528	Tabii boratlar	85.168	3,29	41	89
6	2603	Bakır cevherleri	76.044	2,94	44	0
7	2008	Sert kabuklu meyvalar	70.041	2,71	8	8
8	7322	Demir veya çelikten merkezi ısıtmaya mahsus radyatörler	51.085	1,97	11	69
9	9018	Tıbbi Cihazlar	49.111	1,90	21	0
10	4805	Kuşe edilmemiş kağıt ve kartonlar	31.309	1,21	21	2

Kaynak: Trademap, 2020

Çin'e ihraç edilen ilk on eşya listesinde (Tablo 4.2) görüleceği üzere mermer ve travertenler oldukça önemli bir yere sahiptir. Çin, söz konusu ürünlerin toplam ithalatının yarısını Türkiye'den tedarik etmektedir. Diğer yandan ilk on eşyanın neredeyse tamamı ağır ve hacimli olmaları nedeniyle demiryolu ile taşınması gereken ürünler olduğundan Kuşak ve Yol güzergâhında trenlerle taşınması mümkündür.

Yaklaşık toplam ihracatın %2'sini oluşturan ürünlerin genel anlamda mamul ve yarı mamul olması hammadde ihraç ettiğimizi işaret etmektedir. Çin'den ithal ettiğimiz ürünlerin ise daha çok ileri teknoloji gerektiren ürünler olduğu görülmektedir.

Tablo 4.3. Türkiye'nin Çin'den En Fazla ithal Ettiği 10 Eşya (2019)

Sıra No	Gümrük Tarife Kodu (GTİP)	Ürün	Tutar (\$'000)	Türkiye'nin bu ürünlerdeki toplam İthalatında Çin'in payı (%)	Türkiye'nin Çin'den toplam İthalatında bu ürünün payı (%)
1	8517	Telefon cihazları	1.918.646	64	10,4
2	8471	Otomatik bilgi işlem makinaları	1.015.384	60	5,5
3	5402	Sentetik filament iplikleri	662.432	41	3,6
4	8529	Antenler ve her tür yansıtıcı antenler; bunlara ait aksam ve parçalar	560.926	54	3,0
5	8414	Hava veya vakum pompaları	329.973	34	1,8
6	8504	Elektrik transformatörleri, statik konvertörler	326.496	39	1,8
7	8708	Motorlu taşıtların aksam, parça ve aksesuarı	292.906	6	1,6
8	8501	Elektrik motorları ve jeneratörler	269.677	35	1,5
9	8541	Diyodlar, transistörler ve benzeri yarı iletken tertibat	190.432	39	1,0
10	8536	Elektrik devresinden bağlantı yapmaya mahsus elektrik teçhizatı	178.824	19	1,0

Kaynak: Trademap, 2020

Ticaret Bakanlığı (2021) verilerine göre, 2020 yılında Türkiye'nin 219 milyar dolarlık toplam ithalatında, 113 milyar dolar ile %51,5 paya sahip olan ilk 5 Fası;

1. 27-Mineral yakıtlar, mineral yağlar (28.931 milyar dolar),
2. 71-Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar (26.590 milyar dolar),
3. 84-Kazanlar, makinalar (25.249 milyar dolar),
4. 85-Elektrikli ve cihazlar (17.118 milyar dolar),
5. 87-Motorlu taşıtları (15.282 milyar dolar) fasılları olmuştur.

Çin'den İthal edilen başlıca on ürün grubunda ise telefon cihazları %64 oranla, otomatik bilgi işlem makineleri ise %60 oranla oldukça önemli bir ithal kalemi oluşturmaktadır (Tablo 4.3). 2013 yılından itibaren Çin, Türkiye'nin en büyük ithalatçısı konumuna gelmiş ve günümüzde de halen en büyük ithalatçı ilk üç ülke arasında olmaya devam etmektedir.

Tablo 4.4. İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (%) (Değer Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	27,75	42,30	9,57	9,74	61,25	47,05	1,43	0,91
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,54
2020 (3.Çeyrek)	19,60	31,79	21,22	7,55	58,10	59,86	1,07	0,80

Kaynak: UTİKAD, 2021

2009 yılından 2020 yılı 3. çeyreğine kadar ithalat ve ihracatta yüklerin seyri değişmektedir. Hem ithalat hem ihracatta yükler yaklaşık %65 ortalama ile denizyoluyla taşınmıştır. Tüm yıllarda demiryolunda oldukça düşük değerli taşımalar gerçekleştirilmiştir. Genellikle ağır ve dökme yüklerin taşınması birim taşıma ücretlerinde avantaj sağlaması nedeniyle değer bazında demiryolu taşımacılığının daha az paylara sahip olması normal karşılanacak bir durumdur.

Ancak koronavirüs kısıtlamalarından dolayı limanlar, karayolu sınır geçişleri ve uçuşlardaki hareketliliğin durma noktasına gelmesi nedeniyle demiryolu yük taşımacılığına ilgi artmıştır. Bunun sonucu olarak değer ve ağırlık bazında 2020

yılında demir yolu taşımacılığının payı önceki yıllara göre dikkate değer şekilde artış göstermiştir.

İthalatta değer bazında tüm yıllarda en fazla yük denizyolu ve ikinci sırada kara yolu ile taşınmıştır. Yüklerin yarısından fazlası denizyolu ile gelmiştir. Hava yolu ile yapılan ithalatta %50'ye yakın bir artış gerçekleştiği görülmektedir. Demiryolu ile yapılan ithalatın payı ise 2012 yılından itibaren %1'in altında gerçekleşmiştir. İhracatta ise ilk sırada denizyolu ardından karayolu taşımacılığı gelmektedir. Demiryolunun ihracattaki payı tüm yıllarda %1'in altında kalmıştır.

Tablo 4.5. İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (%) (Ağırlık Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	4,52	25,24	0,09	1,86	94,75	71,75	0,64	1,15
2010	5,1	24,32	0,09	0,74	94,07	74,01	0,74	0,93
2011	4,47	24,22	0,08	0,97	94,75	73,84	0,7	0,97
2012	3,98	22,54	0,06	0,99	95,38	75,83	0,59	0,63
2013	4,11	24,25	0,07	1,03	95,27	74,38	0,55	0,35
2014	3,89	24,04	0,07	1,12	95,6	74,41	0,45	0,42
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,76	73,69	0,45	0,49
2016	3,72	24,49	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4	22,12	0,06	0,81	95,56	76,49	0,37	0,58
2018	4,05	20,44	0,05	0,83	95,48	78,25	0,42	0,48
2019	4,34	17,59	0,06	0,87	95,12	81,09	0,49	0,45
2020 (3.Çeyrek)	4,04	16,19	0,04	0,35	95,35	82,84	0,56	0,62

Kaynak: UTİKAD, 2021

Ağırlık bazındaki taşıma paylarında ise tüm yıllarda hem ithalat hem de ihracatta denizyolu ilk sırada gelmektedir (Tablo 4.5). Denizyolu taşımacılığından sonra karayolu taşımacılığı en fazla paya sahip olmuştur. Koronavirüs pandemisi nedeniyle getirilen kısıtlamalar ağırlık bazında taşıma türlerini de etkileyerek, demiryolu taşımacılığını canlandırdığı görülmektedir.

COVID-19 salgını, deniz ve hava taşımacılığı kapasitesini büyük ölçüde etkilediğinden, Çin-Avrupa yük treni hizmetleri, uluslararası demiryolu lojistiğinin istikrar kazanmasında da önemli bir rol oynamıştır. 2020 yılında, 2019'a göre %50 artışla 12.406 adet yük treni Çin-Avrupa arasında sefer yapmıştır (Xinhua, 2021).

4.1.1. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye

Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin ticaret lojistiği performanslarında karşılaştıkları zorlukları, fırsatları ve performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak için oluşturulmuş etkileşimli bir kıyaslama aracıdır (World Bank, 2018c).

Tablo 4.6. Türkiye'nin Uluslararası Lojistik Performans Endeksi'ndeki Durumu

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

Kaynak: UTİKAD, 2021

Dünya Bankası 2007 yılından itibaren 160 ülkenin lojistik performanslarını 6 farklı kriter çerçevesinde değerlendirerek, ülkelerin Uluslararası Lojistik Performans Endeksi'ni puanlamaktadır. Bu kriterler şunlardır;

1. **Gümrükler:** Gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin etkinliği
2. **Altyapı:** Ticaret ve ulaşım altyapısının kalitesi
3. **Uluslararası Taşımacılık:** Rekabetçi fiyatlandırılmış gönderileri düzenleme kolaylığı
4. **Lojistik Hizmetlerinin Kalitesi:** Lojistik hizmetlerinin yeterliliği ve kalitesi - nakliye, nakliye ve gümrük komisyonculuğu
5. **Takip ve İzleme:** Sevkiyatları izleme ve takip etme yeteneği

6. Gönderilerin Zamanında Teslimi: Gönderilerin planlanan veya beklenen teslimat süreleri içinde alıcılara ulaşma sıklığı

Dünya Banka'sının en son 2018 yılında yayınladığı verilere göre Türkiye, 6 farklı kriterin ortalama sonucunda 160 ülke arasında 47. sırada yer almaktadır. En iyi olduğu altyapı kriterinde 3.21 puanla 33. sırada iken, en zayıf olduğu gümrük kriterinde 2,71 puanla 58. sırada yer almıştır.

50 yıllık bir geçmişe sahip Türkiye Çin ilişkileri, her geçen yıl daha da gelişerek ilerlemekte ve günümüzde Çin, Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülke ve en büyük ikinci ticaret ortağı konumuna gelmiştir. Türkiye ile Çin arasında gerçekleştirilen ithalata ve ihracata konu mal gruplarından ilk sıralarda yer alanların birçoğu demiryolu ile taşınabilecek ürünlerdir. Ancak Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının payı %1 seviyelerindedir. Çin tarafından başlatılan Kuşak ve Yol'un kara ayağını oluşturan Çin-Avrupa arası kesintisiz demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi ile bu oranın artması beklenmektedir. 2020 yılının başlarında ortaya çıkan koronavirüs salgını ile birlikte tüm dünyada karantaların başlamasının ardından tedarik zincirleri ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde kesintiler yaşanmıştır. İnsan faaliyetinin diğer taşımacılık türlerine göre daha az olduğu demiryolu taşımacılığının hacminde artış meydana gelmiştir (Tablo 4.4). Rusya üzerinden gerçekleştirilen Çin-Avrupa demiryolu yük taşımacılığı seferlerinde ciddi artış meydana gelmiştir. Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılık faaliyetlerinin gelişmesi için Lojistik Performans Endeksi'nde de (Tablo 4.6) belirtildiği gibi lojistik altyapısında, gümrük ve sınır işlemleri faaliyetlerinde iyileştirmeler yapması gerekmektedir.

Yukarıda bahsedildiği üzere, dış ticaretin geliştirilmesi ve demiryolu taşımacılığının payının artırılması için Türkiye'deki lojistik işletmelerinin Çin-Avrupa arasındaki Kuşak ve Yol konseptinden beklentilerinin araştırılması 5.bölümde verilmiştir.

5. BÖLÜM TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK ve YOL PROJESİ KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI

Bu bölümde çalışmanın araştırma kısmı yer almaktadır. İlk bölümde uluslararası pazarlama çevresi ve sonraki bölümlerde Kuşak ve Yol Girişimi'nin detayları ve Türkiye'nin girişim'e yaklaşımından bahsedilmiş, dördüncü bölümde Türkiye Çin ekonomik ilişkileri anlatılarak, son bölümde de Türk lojistik sektörünün bu girişim'den beklentilerinin araştırılmasından elde edilen bulgular ortaya konmuştur.

5.1.Araştırmanın Amacı

Bu çalışma ile Çin Devleti'nin 2013 yılında başlattığı, uluslararası ulaşım, enerji, madencilik, bilişim ve iletişim sektöründeki altyapı geliştirme gibi konuları kapsayan küresel çaptaki Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türk lojistik sektörüne olan etkilerinin araştırılması amaçlanmaktadır. Söz konusu proje kapsamında Çin ve Avrupa güzergâhındaki demiryollarının, karayollarının altyapı ve üst yapı koşullarının iyileştirilmesinin ardından Türk lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin bu güzergâhtaki taşımacılığa olan beklentileri ortaya çıkartılacak olup bununla birlikte bu güzergâhtaki taşımacılık altyapılarındaki iyileştirmenin sonucunda ülkemiz ticaretine ne yönde bir etkisi olacağının araştırılması ve mevcut ticaret yollarındaki ve lojistik işleyişlerinde karşılaşılan zorluklar araştırılacaktır.

5.2.Araştırmanın Önemi

Kuşak ve Yol Girişimi'ni 2013 yılında duyuran Çin, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı terimi ile Asya'yı karadan Avrupa'ya bağlamayı, Deniz İpek Yolu terimi ile Asya'yı denizden Afrika ve Avrupa'ya bağlamayı hedeflemektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Avrasya Kara Köprüsü ve Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta Asya - Batı Asya ve Çin-Çinhindi koridorlarını içeren altı ekonomik koridordan oluşacaktır. Kuşak ve Yol Girişimi'' toplam 50 milyon kilometrekarelik bir alanı kaplayarak, 60 ülkeyi ve dünya nüfusunun %65'ini içine alarak, dünyanın toplam GSYH'nin yaklaşık %50 si ve küresel ticaretin yaklaşık %29'unu kapsamaktadır.

Kuşak ve Yol Projesi'nde Türkiye'nin içinde yer aldığı Orta Koridor, tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması amacını taşımaktadır. Orta Koridora yapılacak yatırımlar toplamının 8 trilyon doları bulması beklenmektedir. Bu miktarın sadece ulaştırma altyapısı için ayrılan kısmının ise 40 milyar doları bulması beklenmektedir. Türkiye'nin projeye entegrasyonu için iki ülke arasında imzalanan anlaşma ile ilk aşamada 40 milyar dolarlık bir bütçe öngörülmüştür. Türkiye, Kuşak ve Yol Projesinde alternatif koridorlardan birisi olan Orta Koridor üzerinde bulunduğu için jeopolitik bir konuma sahiptir. Kuşak ve Yol güzergâhında kritik bir noktada yer alan Türkiye, jeopolitik konumunun güçlü olması, güçlü üretim ve yüksek potansiyeli, Karadeniz taşımacılığında önemli bir aktarma ülkesi olması gibi üstünlükleriyle öne çıkmaktadır. Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprüleri, 18 Mart Çanakkale Köprüsü, Avrasya Tüneli gibi mega projeler ile, Çin'in 'Kuşak ve Yol' projesine önemli lojistik ve ulaşım fırsatı verecek önemli bir halka konumundadır. Türkiye ve Çin'in ticaret hacminde ilk kez 1 milyar ABD dolarının aşıldığı 2000 yılından bu yana kaydedilen gelişme sonucunda 2020 yılı sonunda iki ülkenin ticaret hacmi 25 milyar ABD Doları seviyesine ulaşmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Türkiye'nin dünyada ikinci, Doğu Asya'da ise en büyük ticari ortağıdır. Çin, 2020 yılında Türkiye'nin ihracat yaptığı ülkeler sıralamasında 15. sırada, Türkiye'nin ithalat yaptığı ülkeler sıralamasında ise 1. sırada yer almaktadır. Söz konusu proje kapsamında geliştirilecek lojistik ve ulaşım koridorları vasıtasıyla Avrupa-Türkiye-Uzakdoğu ticaretinin akış yönü Türkiye üzerine döneceği ve lojistik sektörünün bu fırsattan beklentilerinin araştırılması önem arz etmektedir. Bu tezin hem lojistik sektörünün beklentilerinin araştırılmasıyla uygulamada çözüm sunacağı hem de Kuşak ve Yol Projesi'nin araştırılması bağlamında literatürdeki eksikliği gidererek, sosyal bilimlere katkı sağlayacağı umulmaktadır.

5.3. Araştırmanın Kapsam ve Sınırlılıkları

Bu araştırmanın en önemli sınırlaması, konusundan kaynaklanmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi ve amacı hakkındaki bilgiler içinde bulunduğumuz dönem itibariyle sınırlıdır. Söz konusu girişimin planları ve amaçları açısından belirsizlik ve veri eksikliği, birçok farklı yoruma olanak sağlamakta ve bu nedenle araştırmayı çok karmaşık hale getirmektedir. Birçok bölge ve ülkeyi kapsaması ve her bir bölgede farklı ilişkiler yürütülmesi sonucunda çok farklı açılardan değerlendirilebilmektedir. Tam olarak anlaşılabilmesi için, girişimin derinlemesine bir analize ihtiyacı vardır. Kuşak ve Yol hala bir şekilde “devam eden, dinamik bir süreçte” olması nedeniyle, etkileri de şu anda tam olarak değerlendirilememektedir. Diğer yandan bu çalışmanın tamamlanmasının ardından farklı gelişmelerin yaşanması da muhtemeldir. Örneğin, 2019 yılının son günlerinde ortaya çıkan salgınla, girişim güzergâhındaki ülkelere maske ve tıbbi ekipman eksikliğinin giderilmesiyle Sağlık İpek Yolu olarak, sonraki süreçte aşı diplomasisine evrilmiştir.

Bu çalışmada kullanılan veriler, İngilizce olarak hazırlanmış Çin hükümeti yayınlarından ve diğer kuruluşların belgelerinden alınan birincil veriler dahil olmak üzere çeşitli kaynaklardan alınmıştır. Çince yazılmış orijinal kaynaklara erişimde yaşanan dil engeli de, başka bir sınırlama kaynağı olarak düşünülebilir.

Araştırmanın nicel kısmında Türkiye’de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık şirketleri yer almıştır. Bu bağlamda Türkiye’den yurtdışına mal taşıyan veya yurtdışından mal getiren demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılık şirketleri araştırmaya dahil edilmiştir. Havayolu şirketleri, söz konusu girişimin güzergâhındaki altyapı ve üst yapılarda herhangi bir ilişkisi olmadığından dahil edilmemiştir. Hali hazırda ilgili güzergâhta havayolu ile taşınan yükler diğer güzergâhlara oranla oldukça yüksek seviyelerdedir. Örneğin Türk Hava Yolları’nın 2019 yılında toplam kargo taşımalarının %42,1’ini Orta Doğu ve Uzak Doğu Bölgeleri oluşturmaktadır (THY, 2020).

Bu çalışmanın saha araştırmasında hipotez testi yapılamamıştır. Bunun nedenleri ise; sürecin dinamik bir yapıda olması, ABD, Rusya ve dünyanın diğer önde gelen ülkelerinin sürece aktif olarak katılabilmek amacıyla girişimin her geçen gün başka bir yöne evrilmesine yol açmalarıdır. Dolayısıyla bu çalışmada mevcut durumun Türk lojistik sektöründeki işletmeler tarafından nasıl görüldüğü veya haberdar olup olmadıkları tespit edilmiştir.

5.4. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma yöntemleri genel olarak nicel ve nitel araştırmalar olarak sınıflandırılmıştır (Yıldırım, 1999) . Nicel araştırma esas olarak, alternatif bilgi iddialarını desteklemek veya çürütmek için bilginin nicelleştirilebilmesi ve istatistiksel işleme tabi tutulabilmesi için verilerin toplanmasını içerir (Williams, 2007). Öte yandan nitel araştırma, temel olarak kelimelerin (anlamalarının) incelenmesine odaklanır ve gerçekliğin ortaya çıktığı, öznel olarak yaratıldığı ve insan etkileşimi yoluyla nesnelleştirildiği ontolojik varsayımına dayanır (Boomsma, 2013, s. 58)

Bu çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi'nin güncel durumu ve Türk lojistik sektörünün bu girişimden beklentilerinin tespit edilmesi amaçlandığından, tek bir durumu veya az sayıdaki durumu yakından veya derinlemesine anlama ve ortaya çıkarma amacıyla uygulanan durum çalışması uygulanmıştır (Yin, 2017, s. 4). Durum çalışması hazırlanırken 6 yaygın kaynak kullanımı mevcuttur. Bunlar; doğrudan gözlemler, görüşmeler, arşiv kayıtları, dokümanlar, katılımcı gözlem, fiziksel eserlerdir (Yin, 2017, s. 10). Bu araştırmada bu kaynaklardan doküman inceleme yöntemi kullanılmıştır.

Dokümanlar, 1) araştırma katılımcılarının faaliyet gösterdiği bağlam hakkında veri sağlayabilmek 2) belgelerde yer alan bilgiler ile araştırmanın bir parçası olarak sorulması gereken bazı soruları ve gözlemlenmesi gereken durumları önerebilmek, 3) ek araştırma verileri sağlamak, 4) değişimi ve gelişimi izlemek için bir araç oluşturmak, 5) bulguları doğrulama veya diğer kaynaklardan gelen kanıtları desteklemenin bir yolu olarak analiz edilebilmek gibi araştırma faaliyetinin bir parçası olarak çeşitli amaçlara hizmet edebilir (Bowen, 2009, ss. 29–30).

Durum çalışmasına ek olarak sektörde faaliyet gösteren işletmelere anket uygulanmış ve anketlere verilen cevapların frekans dağılımları analiz edilmiştir.

5.4.1. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini Türkiye'de faaliyet gösteren demiryolu, karayolu ve denizyolunda uluslararası taşımacılık yapan şirketler oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemi ise Demiryolu Taşımacılar Derneği, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Uluslararası Nakliyatçılar Derneği'ne (UND) üye olan, kasti (tesadüfi olmayan) örnekleme yöntemi ile seçilen taşımacılık şirketleri oluşturmaktadır. Bu örneklem

yönteminde, örnekleme birimleri rastgele bir şekilde değil, bazı özelliklerine göre seçilir. Örneğin araştırmacı, örnek olarak ana kütleyi en iyi temsil edeceğine inandığı birimleri seçer (Corbetta, 2003, s. 222; Lorcu, 2015, s. 15).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020) verilerine göre Türkiye’de Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında Karayolu ile taşımacılık yapmaya izin veren C türü yetki belgesi olan 3.592 şirket mevcuttur. Demiryolunda taşımacılık yapan şirketler incelendiğinde ise, Demiryolu Taşımacılık Derneği’nde 2021 yılı itibariyle 71 adet üye şirket olduğu tespit edilmiştir. Ancak üye olmayan şirketler de faaliyet gösterebilmektedir. İMEAK Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı 872 adet konteyner gemi acente şirketi mevcuttur.

Lojistik Sektörü	Ulaşılan Katılımcı Sayısı	Analizlere Dâhil Edilen Anket Sayısı
Demiryolu	85	80
Karayolu	205	190
Denizyolu	142	130
Toplam	432	400

Lojistik sektörüne aktif faaliyet gösteren 432 firmaya ulaşılmış olup, uygun olmayan formlar elendikten sonra araştırma kapsamında 400 form değerlendirme sürecine dâhil edilmiştir.

5.4.2. Araştırma Soruları

Araştırmanın çıkış noktasını oluşturan ve aşağıda belirtilen temel araştırma sorularına cevap bulunmaya çalışılmıştır.

Araştırma Sorusu 1: Lojistik işletmelerinin Kuşak ve Yol Girişimi’nin güzergâhındaki beklentileri ne düzeydedir?

Araştırma Sorusu 2: İşletmelerin iç kaynaklı sorunlarının söz konusu güzergâhtan beklentileri üzerinde etkisi var mıdır?

Araştırma Sorusu 3: İşletmelerin dış kaynaklı sorunlarının söz konusu güzergâhtan beklentileri üzerinde etkisi var mıdır?

Araştırma Sorusu 4: Kuşak ve Yol Girişimi Türkiye’de nasıl yankı bulmuştur?

Araştırma Sorusu 5: Kuşak ve Yol Girişimi küresel çapta nasıl ilerlemektedir?

5.4.3. Veri Toplama Tekniği ve Verilerin Analizi

Bu araştırma genel tarama modeli kullanılarak hazırlanmıştır. Araştırmanın hazırlanmasında birincil ve ikincil veri kaynaklarından literatür taraması ile doküman incelemesi yapılmış ve araştırma kısmında elektronik posta vasıtasıyla anket yönteminden faydalanılmıştır. Çin'in 2013 yılında duyurduğu Kuşak ve Yol Girişimi ile ilgili olarak Çin Hükümetinin İngilizce yayınları, bu konu ile ilgili kitaplar ve araştırma makaleleri, düşünce kuruluşlarının raporları ve diğer uluslararası gazetelerin söz konusu girişim ile ilgili araştırma haberleri detaylı olarak incelenmiştir.

Anket verilerinin toplanma aşaması araştırmacı tarafından yürütülmüştür. Veri toplama uygulaması online olarak, Ankara ve İstanbul şehirlerinde gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada kullanılan anket dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde lojistik şirketlerinin kuruluş yılları, anketi cevaplayan şirket çalışanın pozisyonu, firmada çalışan personel sayıları, varsa depolama kapasiteleri, Doğu Asya bölgelerine taşıma yapıp yapmadıklarını tanımlamaya yarayan ve araştırmaya katılan firmaların sunduğu lojistik hizmetlerin türünü içeren demografik içeriklerden oluşmaktadır. İkinci bölümde lojistik firmalarının Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhından beklentilerinin ölçülmesine yönelik ifadeler oluşturmakta, üçüncü ve dördüncü bölüm de ise Aliev (2019) tarafından Türkiye-Tacikistan dış ticaretinin Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında araştırıldığı çalışmasında kullanılan anketin geliştirilmesiyle hazırlanan, lojistik firmalarının karşılaştığı iç ve dış kaynaklı sorunların ölçülmesine yönelik ifadeler bulunmaktadır.

Araştırmanın verileri IBM SPSS 21 programından yararlanılarak değerlendirmeye alınmıştır. Bu firmaların vermiş olduğu cevaplar neticesinde bir analiz yapılmıştır.

Yapılan ankette hem lojistik firmalarının söz konusu girişimin güzergâhından beklentileri, hem de firmaların iç kaynaklı ve dış kaynaklı sorunları ölçmeye yönelik sorular 5'li Likert ölçeğine göre 1-Kesinlikle katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Kararsızım, 4-Katılıyorum ve 5-Kesinlikle katılıyorum şeklinde puanlanmıştır. Verilerin analizleri bilgisayar ortamında yapılmıştır.

5.4.4. Ölçeklerin Güvenirlilik Analizi

Katılımcı firmaların güzergâhtan beklenti düzeylerini ölçmek için kullanılan ölçek 9 soru, iç kaynaklı sorunları ölçmek için kullanılan ölçek 9 soru ve dış kaynaklı sorunları ölçmek için kullanılan ölçek 8 sorudan oluşmaktadır. Firmaların güzergâhtan beklentilerini ile iç ve dış kaynaklı sorunların düzeylerini ölçmek için kullanılan ölçeklerinin güvenilirliğinin saptanabilmesi için Cronbach Alpha katsayısı hesaplanmıştır.

Cronbach Alpha katsayısı maddelerin iç tutarlılığının bir ölçüsüdür ve ölçekte bulunan maddelerin homojen yapısını açıklamak veya sorgulamak üzere kullanılır. Ölçeğin Cronbach Alpha katsayısının yüksek olması, ölçekteki maddelerin birbirleriyle hem tutarlı hem de aynı özelliği ölçen maddelerden meydana geldiğini göstermektedir (Uzunsakal ve Yıldız, 2018).

Tüm maddeler için elde edilen α değeri o anketin toplam güvenilirliğini gösterir ve genel kabul bu değer 0.7 ve büyük olmasıdır. Cronbach Alpha katsayısının yorumlanması için farklı sınıflamalar literatürde yer almaktadır. Yaygın kabul edilen yaklaşıma ait sınıflama şu şekildedir (Kılıç, 2016)

$0,00 \leq \alpha < 0,40$ aralığında ise ölçek güvenilir değildir,

$0,40 \leq \alpha < 0,60$ aralığında ise ölçek düşük güvenilirliktedir,

$0,60 \leq \alpha < 0,80$ aralığında ise ölçek orta güvenilirliktedir,

$0,80 \leq \alpha < 1,00$ aralığında ise ölçek yüksek güvenilirliktedir

Tablo 5.1. Ölçeklerin Güvenirlilik Analizi

Ölçekler	Madde Sayısı	Cronbach Alpha
Güzergâhtan Beklenti	9	0,856
İç Kaynaklı Sorunlar	9	0,830
Dış Kaynaklı Sorunlar	8	0,828

Tablo 5.1’de Güzergâhtan Beklenti, İç Kaynaklı Sorunlar ve Dış Kaynaklı Sorunlar ölçekleri için hesaplanan Cronbach’s Alpha (α) değerleri gösterilmiştir. Buna göre hesaplanan α değeri; toplam 9 sorudan oluşan güzergâhtan beklenti ölçeğinde 0,856 olarak, 9 sorudan oluşan iç kaynaklı sorunlar ölçeğinde 0,830 ve 8 sorudan oluşan dış

kaynaklı sorunlar ölçeğinde 0,828 hesaplanmıştır. Hesaplanan bu değerlere göre güzergâhtan beklenti, iç kaynaklı sorunlar ve dış kaynaklı sorunlar ölçeklerinin güvenilir durumda olduğunu göstermektedir.

5.5. Bulgular ve Yorum

Doküman inceleme yöntemi ile gerçekleştirilen araştırma safhasında toplam 248 kaynak incelenmiştir. “Kuşak ve Yol”, “Bir Kuşak Bir Yol”, “Yeni İpek Yolu”, “21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu”, “Kutup İpek Yolu”, “Belt and Road”, “One Belt One Road”, “New Silk Road”, “21st Century Maritime Silk Road”, “Arctic Silk Road” gibi anahtar kelimeler kullanılarak yapılmıştır. Bu kaynaklar Çin’in İngilizce resmi web sayfaları, Kuşak ve Yol Girişimi’ne ait web sayfaları, düşünce kuruluşları, bilimsel araştırma makaleleri, uluslararası yayın yapan ana akım medyanın makaleleri ve diğer çeşitli kaynaklardan oluşmaktadır.

Tablo 5.2. Araştırmada Yararlanılan Kaynaklar

Kaynaklar	Sayı
Düşünce Kuruluşları	63
Ana Akım Uluslararası Medya Kuruluşları	46
Çin Resmi Haber Organları	23
Bilimsel Araştırma Dergileri	20
Çeşitli Devletlerin Resmi Web Sayfaları	16
Avrupa Birliği	9
Basılı Kaynaklar	5
Elçilik Basın Açıklamaları	3
Diğer Kaynaklar	63
Toplam	248

Girişimin ilk açıklandığı tarihten bu yana konu ile ilgili yapılan araştırmalar genel anlamda söz konusu girişimin temel hatları, güzergâh bilgileri ve kapsadığı bölgeler üzerine yoğunlaşmaktadır. Konuyu kapsayan resmi olarak net bir harita veya taslak olmaması araştırmaların ucunun açık kalmasına yol açmaktadır. Diğer yandan sürekli gelişen ve devam eden bir süreç yaşanması nedeniyle net bir sonuca varılamadığı görülmektedir. Ayrıca girişim kapsamında gerçekleştirilmesi planlanan altyapı

projelerinin son yıllarda hayata geçirilmeye başlanması araştırmalar için yeni konular ortaya çıkarmaktadır.

Araştırmada; Ankara ve İstanbul’da bulunan kamu ve özel sektörde faaliyet gösteren lojistik firmalar üzerinde gerçekleştirilen ve lojistik sektörünün iç ve dış kaynaklı sorunları ile söz konusu güzergâhtan beklentilerinin arasındaki ilişkiyi ortaya koymak için yapılan alan araştırmasıyla elde edilen veriler değerlendirilmiştir. İlk aşamada araştırmaya katılan lojistik sektörü firmalarının demografik özelliklerine ilişkin frekans tablosuna yer verilerek, anketin birinci ve ikinci bölümündeki ölçüklerin frekansları yorumlanmıştır.

5.5.1. Demografik Özellikler

Çalışmanın bu bölümünde lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların kuruluş yılı, anketi cevaplayan firma çalışanının pozisyonu ve mesleki tecrübe yılı, firmada çalışan personel sayısı, depo kapasitesi ve firmanın Orta Asya veya Doğu Asya bölgelerine taşıma/ticaret işleri yapıp yamadıkları gibi demografik özelliklerine ilişkin bulgular ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

5.5.1.1. Katılımcı Firmaların Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımları

Araştırmaya katılan firmaların kuruluş yıllarının dağılımına bakıldığında (Tablo 5.3) 400 firmanın 89’unun %22 oranı ile 1990 yılından önce, 207’sinin %51 oranı ile 1990 -2000 yılları arasında, 60’ının %15 oranı ile 2001-2010 yılları arasında, 44’ünün %11 oranı ile 2011-2020 yılları arasında kurulduğu görülmektedir.

Tablo 5.3. Katılımcı Firmaların Kuruluş Yıllarına Göre Dağılımları

Kuruluş Yılları	Frekanslar	Yüzdelere (%)
1990 yılından önce	89	22
1990 -2000 yılları arasında	207	52
2001-2010 yılları arasında	60	15
2011-2020 yılları arasında	44	11
Toplam	400	100

5.5.1.2. Anketi Cevaplayan Firma Çalışanının Pozisyonu

Araştırmaya katılan firmaların anketi cevaplayan çalışanlarının pozisyonları incelendiğinde (Tablo 5.4) 400 firmandan %18,5'i üst düzey yönetici, %32,5'i yönetici, %17,5'i şef ve %31,5'i lojistik elemanı olarak çalışmakta olduğu görülmektedir.

Tablo 5.4. Anketi Cevaplayan Firma Çalışanının Pozisyonu

Pozisyonlar	Frekanslar	Yüzdeler (%)
Üst Düzey Yönetici	74	18,5
Yönetici	130	32,5
Şef	70	17,5
Lojistik Elemanı	126	31,5
Toplam	400	100,0

5.5.1.3. Mesleki Tecrübe Yılı

Araştırmaya katılan firmaların anketi cevaplayan çalışanlarının mesleki tecrübe yılları incelendiğinde (Tablo 5.5); 400 firmandan %10,5'i 1-5 yıl arasında, %15,3'ü 6-10 yıl arasında, %42,3'ü 11-20 yıl arasında, %32'si 20 yıl ve üzeri mesleki tecrübeye sahip oldukları ortaya çıkmıştır.

Tablo 5.5. Mesleki Tecrübe Yılı

Tecrübe Yılı	Frekanslar	Yüzdeler (%)
1-5 Yıl Arası	42	11
6-10 Yıl Arası	61	15
11-20 Yıl Arası	169	42
20 Yıl ve Üzeri	128	32
Toplam	400	100

5.5.1.4. Firmada Çalışan Personel Sayısı

Araştırmaya katılan firmalarda çalışan personel sayıları incelendiğinde (Tablo 5.6); 400 firmandan %21,3'ü 1-10 kişi arasında, %37,5'i 11-20 kişi arasında, %26'sı 21-50 kişi arasında, %15,3'ü 50 kişi ve üzerinde personele sahip oldukları görülmüştür.

Tablo 5.6. Firmada Çalışan Personel Sayısı

Personel Sayısı	Frekanslar	Yüzdeler (%)
1-10 Kişi	85	21
11-20 Kişi	150	38
21-50 Kişi	104	26
50 Kişi ve Üzeri	61	15
Toplam	400	100

5.5.1.5. Firmaların Depo Kapasitesi

Araştırmaya katılan firmaların depo kapasitelerine ait veriler incelendiğinde (Tablo 5.7); 400 firmandan %63,8'inin 1.000 m² ve daha az, %20'sinin 1.001m² -5.000 m² arası, %11,5'inin 5.001m² -10.000 m² arası, %4,8'inin 10.000m² ve üzeri kapasitede depo alanına sahip oldukları görülmüştür.

Tablo 5.7. Depo Kapasitesi

Depo Kapasitesi	Frekanslar	Yüzdeler (%)
1.000 m ² ve daha az	255	64
1.001m ² -5.000 m ² arası	80	20
5.001m ² -10.000 m ² arası	46	11
10.000m ² üzeri	19	5

Toplam	400	100
--------	-----	-----

5.5.1.6. Firmaların Orta Asya veya Doğu Asya Bölgelerine Taşıma/Ticaret Yapma Durumları

Araştırmaya katılan 400 firmadan %79,3'ünün Orta Asya veya Doğu Asya bölgelerine taşıma/ticaret işleri yapmakta olduğu, %20,8'inin bu güzergâha taşıma/ticaret işleri gerçekleştirmediği görülmektedir (Tablo 5.8).

Tablo 5.8. Orta Asya veya Doğu Asya Bölgelerine Taşıma/Ticaret İşleri Yapan Firmalar

Orta Asya veya Doğu Asya Bölgelerine Taşıma/Ticaret İşleri Yapan Firmalar	Frekanslar	Yüzdeler (%)
Yapanlar	317	79
Yapmayanlar	83	21
Toplam	400	100

Tablo 5.9. Güzergâhtan Beklentiler Ölçeğine İlişkin Frekanslar, Yüzdelere ve Betimsel İstatistikler

Ölçeğe İlişkin Görüşler	$\bar{x}$	σ	1 n/%	2 n/%	3 n/%	4 n/%	5 n/%
Çin Halk Cumhuriyeti Devleti öncülüğünde tarihi İpek Yolu ticaret güzergâhında ticaretin tekrardan canlandırılması amaçlanan Kuşak ve Yol Girişimi hakkında detaylı bilginiz vardır.	3,76	,884	-	43	87	194	76
			-	10,8	21,8	48,5	19
Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında yüklerini bu güzergâhtan taşımayı/taşıtmayı düşünüyoruz.	3,41	,657	6	20	180	174	20
			1,5	5	45	43,5	5
Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında, demiryolu taşımacılığı ivme kazanacaktır.	3,50	,756	7	27	156	187	23
			1,8	6,8	39	46,8	5,8
Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında uluslararası ticaret yapan işletmeler, demiryolu taşımacılığını denizyoluna alternatif olarak düşüneceklerdir.	3,39	,830	14	20	191	147	28
			3,5	5	47,8	36,8	7
Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında uluslararası ticaret yapan işletmeler, demiryolu taşımacılığını havayoluna	2,54	1,173	123	43	175	42	20
			30,8	10,8	43	10,5	5

alternatif olarak düşünecekler.							
Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında ihracata konu olan ürün çeşitliliğinin artmasına katkı sağlayacağını düşünüyoruz.	3,35	,893	17	37	197	106	43
			4,3	9,3	49,2	26,5	10,8
Kuşak ve Yol güzergâhının gelişmesinin ülkemiz yerli üretimine olumlu yansıtacağını düşünüyoruz.	3,27	,769	12	38	223	104	23
			3	9,5	55,8	26	5,8
Kuşak ve Yol güzergâhının gelişmesinin ülkemizin teknoloji sektörüne olumlu yansıtacağını düşünüyoruz.	3,35	,845	18	20	190	149	23
			4,5	5	47,5	37,3	5,8
Kuşak ve Yol güzergâhının gelişmesinin ülkemizdeki üretim maliyetlerine olumlu yansıtacağını düşünüyoruz.	3,46	,822	14	40	137	186	23
			3,5	10	39,3	46,5	5,8

Ankete katılan firmaların güzergâh hakkındaki bilgi düzeyleri ile ilgili olarak ($\bar{x}=3,76$, $\sigma=0,884$) katılımcıların %67,52'i olumlu görüş bildirmişlerdir. Hiç katılmayan şirket sayısı sıfır olmuştur. Şirketlerin güzergâh hakkında bilgi sahibi oldukları anlaşılmaktadır.

Güzergâhta yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında yüklerini bu güzergâhtan taşıtmayı düşünen işletmelerin oranı %48,5 olmuştur ($\bar{x}=3,41$ $\sigma=,657$). Şirketlerin yaklaşık yarısı olumlu görüş bildirmiştir. Özellikle salgın sonrasında deniz ticaretinin durma noktasına gelmesi ile şirketler daha az insan gereksinimi olan demiryolu taşımacılığına ilgi duymuştur.

Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında, demiryolu taşımacılığı ivme kazanacağını düşünen işletmelerin oranı %52,6 olmuştur ($\bar{x}=3,50$ $\sigma=,756$). İşletmelerin yarısından fazlası demiryollarının ivme kazanacağını düşünmektedir. Hâlihazırda Çin ile Avrupa arasında Rusya üzerinden işletilen demiryolu taşımacılığının hacmi her geçen gün artmaktadır.

Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında uluslararası ticaret yapan işletmeler, demiryolu taşımacılığını denizyoluna alternatif olarak düşünen firmaların oranı %43,8 olmuştur. Olumsuz görüş bildirenlerin oranı ise %8,5 ile oldukça düşük gerçekleşmiştir ($\bar{x}=3,39$ $\sigma=,830$).

Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında uluslararası ticaret yapan işletmeler, demiryolu taşımacılığını havayoluna alternatif olarak düşünen firmaların oranı %15,5 olmuştur. Tersî yönde görüş bildirenlerin oranı ise %41,6 olmuştur ($\bar{x}=2,54$ $\sigma=1,173$). Havayolu taşımacılığı pahalı olması, her türlü yük için alternatif bir taşıma aracı olmaması işletmeleri olumsuz görüş bildirmeye yöneltmiş olabilecektir.

Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında ihracata konu olan ürün çeşitliliğinin artmasına katkı sağlayacağını düşünen işletmelerin oranı %37,3 olmuştur ($\bar{x}=3,35$ $\sigma=,893$).

Kuşak ve Yol güzergâhının gelişmesinin ülkemiz yerli üretimine olumlu yansıtacağını düşünen işletmelerin oranı %31,8 olmuştur ($\bar{x}=3,27$ $\sigma=,769$).

Kuşak ve Yol güzergâhının gelişmesinin ülkemizin teknoloji sektörüne olumlu yansıtacağını düşünen işletmelerin oranı %43,1 olmuştur ($\bar{x}=3,35$ $\sigma=,845$).

Kuşak ve Yol güzergâhının gelişmesinin ülkemizdeki üretim maliyetlerine olumlu yansıtacağını düşünen işletmelerin oranı %52,3 olmuştur ($\bar{x}=3,46$ $\sigma=,822$).

Tablo 5.10. Lojistik Sektörünün İç Kaynaklı Sorunları Ölçeğine İlişkin Frekanslar, Yüzdelere ve Betimsel İstatistikler

Ölçeğe İlişkin Görüşler	$\bar{x}$	σ	1	2	3	4	5
			n/%	n/%	n/%	n/%	n/%
Kalifiye eleman yetersizliği	2,89	1,079	45	103	125	107	20
			11,3	25,8	31,3	26,8	5,0
Kurumsallaşamama	3,62	1,211	42	20	87	152	99
			10,5	5,0	21,8	38,0	24,8
Yetersiz bilgi teknolojileri sonucu yaşanan karışıklıklar	2,84	0,995	23	147	123	87	20
			5,8	36,8	30,8	21,8	5,0
Zayıf mali yapı	2,94	0,977	26	103	162	87	22
			6,5	25,8	40,5	21,8	5,5
Müşteri ilişkilerinde yetersizlik	3,10	0,913	21	64	189	105	21
			5,3	16,0	47,3	26,3	5,3

Rakiplere oranla yüksek maliyet	3,62	1,060	19	34	114	147	86
			4,8	8,5	28,5	36,8	21,5
Hasarlı ürün teslimi	2,95	1,001	34	86	167	91	22
			8,5	21,5	41,8	22,8	5,5
Ürün teslimatında gecikmeler	3,55	1,145	30	40	91	157	82
			7,5	10,0	22,8	39,3	20,5
Araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması	3,65	1,047	20	44	62	205	69
			5,0	11,0	15,5	51,3	17,3

Araştırmaya katılan şirketlerden %31,8'i lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının kalifiye eleman yetersizliğinden kaynaklandığını belirtmiştir ($\bar{x}=2,89$ $\sigma=1,079$).

Lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının kurumsallaşamama olduğunu belirten firma oranı %62,8 olmuştur ($\bar{x}=3,62$ $\sigma=1,211$).

Araştırmaya katılan şirketlerden lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının yetersiz bilgi teknolojileri sonucu yaşanan karışıklıklar olduğunu belirtenlerin oranı %26,8 olmuştur ($\bar{x}=2,84$ $\sigma=0,995$).

Lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarından zayıf mali yapı olarak belirtenlerin oranı %27,3 olmuştur ($\bar{x}=2,94$ $\sigma=0,977$).

Lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının müşteri ilişkilerinde yetersizlik olarak belirten şirketlerin oranı %31,6 olmuştur ($\bar{x}=3,10$ $\sigma=0,913$).

Rakiplere oranla yüksek maliyetlerin lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarından olduğunu belirten şirketlerin oranı %58,3 olmuştur ($\bar{x}=3,62$ $\sigma=1,060$).

Araştırmaya katılan şirketlerden %28,3'ü hasarlı ürün tesliminin lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarından olduğunu belirtmiştir ($\bar{x}=2,95$ $\sigma=1,001$).

Ürün teslimatında gecikmelerin lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarından olduğunu belirten şirketlerin oranı %59,8 olmuştur ($\bar{x}=3,55$ $\sigma=1,145$).

Araştırmaya katılan şirketlerden lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması olarak belirtenlerin oranı % 68,6 olmuştur ($\bar{x}=3,65$ $\sigma=1,047$).

Tablo 5.11. Lojistik Sektörünün Dış Kaynaklı Sorunları Ölçeğine İlişkin Frekanslar, Yüzdelere ve Betimsel İstatistikler

Ölçeğe İlişkin Görüşler	$\bar{x}$	σ	1 n/%	2 n/%	3 n/%	4 n/%	5 n/%
Yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler	3,24	1,148	42 10,5	35 8,8	172 43,0	86 21,5	65 16,3
Uzun vadeli sözleşme yapılamaması	3,66	1,029	26 6,5	20 5,0	87 21,8	199 49,8	68 17,0
Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacmi	3,66	0,950	17 4,3	19 4,8	114 28,5	185 46,3	65 16,3
Tahsilâtta sorun yaşanması	3,46	1,361	65 16,3	41 10,3	22 5,5	188 47,0	84 21,0
Müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliği	3,06	1,008	22 5,5	82 20,5	188 47,0	65 16,3	43 10,8
Gümrükleme sorunları	3,99	1,148	21 5,3	32 8,0	43 10,8	138 34,5	166 41,5

Altyapı yetersizlikleri	3,88	1,134	18	31	83	118	150
			4,5	7,8	20,8	29,5	37,5
Demiryolu, havayolu ve limanlarda yaşanan yetersizlikler	3,69	1,111	32	20	77	184	87
			8,0	5,0	19,3	46,0	21,8

Lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler olarak belirten şirketlerin oranı %37,8 olmuştur ($\bar{x}=3,24$ $\sigma=1,148$).

Uzun vadeli sözleşmelerin yapılamamasının lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından olduğunu belirtenlerin oranı %66,8 olmuştur ($\bar{x}=3,66$ $\sigma=1,029$).

Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacminin lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından olduğunu belirtenlerin oranı %62,6 olmuştur ($\bar{x}=3,66$ $\sigma=0,950$).

Araştırmaya katılan şirketlerden %68'i lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarının tahsilatta sorun yaşanması olarak belirtmiştir ($\bar{x}=3,46$ $\sigma=1,361$).

Lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliğinden kaynaklandığını belirtenlerin oranı %27,1 olmuştur ($\bar{x}=3,06$ $\sigma=1,008$).

Araştırmaya katılan şirketlerden %76'sı gümrükleme sorunlarını lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından olduğunu belirtmiştir ($\bar{x}=3,99$ $\sigma=1,148$).

Altyapı yetersizliklerini lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından olduğunu belirtenlerin oranı %67 olmuştur ($\bar{x}=3,88$ $\sigma=1,134$).

Demiryolu, havayolu ve limanlarda yaşanan yetersizliklerin lojistik sektörünün dış kaynaklı sorunlarından olduğunu belirtenlerin oranı %67,8 olmuştur ($\bar{x}=3,69$ $\sigma=1,111$).

SONUÇ

Tarih boyunca toplumların refah seviyesini belirleyici unsurlardan bir tanesi de ticaret olmuştur. Sınırları aşan ticaretin en önemli güzergâhı tarihi İpek Yolu olmuştur. Başlangıçta Çinli bir imparatorluk yetkilisi ve diplomatı Zhang Qian'ın göçebe Xiongnu kabilelerine karşı ittifaklar kurmak için Han İmparator Wudi tarafından batıya gönderilmesi üzerine M.Ö. 130 civarında kurulan İpek Yolu'nda mallar, insanlar, kültürler, fikirler hatta hastalıklar farklı bölgelere taşınmıştır. Sonraki yüzyıllarda devletler bu güzergâhı canlandırmak için bir takım girişimlerde bulunmuş en son 1990'lı yıllarda Güney Kafkasya ve Orta Asya'nın yeni bağımsız devletlerinin ulaşım altyapısının restorasyonunda yardım sağlayarak, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan en kısa ulaşım koridorunu oluşturmak ve böylece bölgeyi Batı'ya entegre etme amacıyla Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA) programı hayata geçirilmiştir.

2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımının ardından, ekonomik anlamda oldukça hızlı bir şekilde büyüme göstermiş ve dünyanın en büyük ikinci ülkesi ve en fazla ihracat gerçekleştiren ülkesi konumuna gelmiştir. Yaklaşık 20

yıllık bu süreçte Çin; yurt içinde reform yapmak ve ticaret engellerini azaltmak için kapsamlı taahhütlerde bulunmuş, enerji tedarik yollarını ve ticaret güzergâhlarını güvence altına almak istemiştir. En büyük ticaret ortakları olan ABD ve Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki ticaret yollarında bir takım potansiyel engeller mevcut olduğundan, bu engelleri aşmak için çeşitli politikalar gelişmektedir. Bu dış politika ve ticaret araçlarından birisi de Kuşak ve Yol Girişimi olmuştur.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 7 Eylül 2013'te Kazakistan'daki Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın ortaklaşa inşa edilmesine ilişkin stratejik bildiriye ilk defa ortaya koymuştur. Ekim 2013'te Endonezya Parlamentosu'na yaptığı konuşmada ise, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na ilişkin stratejiyi ilan etmiş ve daha sonra bu iki kavram Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) olarak birleştirilmiştir

Yeni küresel tedarik zincirlerinin merkezinde bulunan Çin, Kuşak ve Yol Girişimi ile küresel ticarete konumunu güçlendirmeyi devlet politikası haline getirmiş ve Ekim 2017'de Çin'in 19. Ulusal Komünist Kongresi'nde Çin Komünist Partisi'nin anayasasına yazılmıştır.

Girişimin deniz ve kara olmak üzere iki ayağı mevcuttur. Kuşak ve Yol Girişimi'nin 'Yol' boyutunu oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun temel rotası; bir güzergâhta Güney Çin Denizi ile Hint Okyanusu yoluyla Çin kıyısından Avrupa ve diğer bir güzergâhta Güney Çin Denizi yoluyla Çin kıyısından Güney Pasifik şeklindedir. "Kara" boyutunu ise, Çin'i karadan, Güney Doğu Asya, Güney Asya, Orta Asya, Rusya ve Avrupa ile bağlayan bir kıtalararası geçit olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı oluşturmaktadır.

Çin devletinin bu girişimi ortaya atmasındaki temel amaç, özellikle ekonomik çıkarlarının yanı sıra, enerji kaynaklarının ve uluslararası ticaret ve taşımacılık yollarının güvenliğini sağlama almaktır. Günümüzde, Çin'in petrol ithalatının %80'i, doğal gazın %50'si ve malların %42,6'sı Deniz İpek Yolu güzergâhındaki deniz yollarından geçmektedir. Dış ticaretinin yaklaşık %80'i deniz taşımacılığı ile yapılmakta olan Çin'in dış ticarete bağımlılık derecesi %60'ın üzerindedir.

2019'un son günlerinde Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan zatürre benzeri bir hastalıktan şikâyetlerin artmasına üzerine yetkililer ilk başta sıradan bir vaka olarak tepki vermiş ancak vakaların tüm kente yayılmasının ardından Dünya Sağlık Örgütü

bilgilendirilmiştir. Hastalık kısa sürede salgın boyutuna geçmiş ve Çin sınırlarını aşmıştır. 11 Mart 2020 tarihinde DSÖ ‘‘Küresel Pandemi’’ ilan etmiş ve hükümetlere gerekli önlemleri almaları konusunda uyarılarda bulunmuştur. Salgının tüm dünyaya yayılması ile birlikte maske başta olmak üzere sağlık ekipmanlarına acil gereksinim orta çıkmıştır. Çeşitli ülkeler dünyanın farklı bölgelerine yardım malzemeleri sevk etmiş, Çin bu yardımlarda ilk sıralarda yer almıştır. Birçok ülkeye maske, eldiven gibi tıbbi malzemelerin yanı sıra uzmanlar ve doktorlar da gönderilmiştir. Çin Devlet Başkanı Xi, Çin’in Avrupa’ya toplu tıbbi yardım desteğinin ‘‘Sağlık İpek Yolu’’ nu ilerletme çabası olarak tanımlayarak, Kuşak ve Yol’un ticaret ve altyapı girişimini genişletmiş ve salgınla oluşan panik ortamında, küresel çapta yardımlarla liderlik rolünü üstlenmeye çalışmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, şimdiye kadar planlanmış en büyük ve en iddialı küresel altyapı girişimidir. İlk aşamasında 65 ülkeyi ve beş bileşenle (politika koordinasyonu, ulaşım bağlantısı, ticaretin kolaylaştırılması, para birimi dönüştürülebilirliği ve insanlar arası değişimler;), yeni zorluklar ve fırsatlar sunmaktadır. Girişim, dünyanın en büyük ekonomik girişimlerinden biridir. Dünya nüfusunun %45’ini veya küresel gayri safi yurtiçi hasılanın (GSYİH) 13 trilyon ABD dolarını oluşturan 60’tan fazla ülkeyi kapsamaktadır.

BRI şemsiyesi altında özellikle Amerika Birleşik Devletleri arasındaki jeopolitik çekişmelerin artmakta olduğu bölgelerde Pekin, Avrasya ve Hint-Pasifik’teki altyapı ve endüstriyel sektörler milyarlarca dolar yatırım sözü vermiştir. Kuşak ve Yol Girişimi’nin başlatıldığı 2013 yılından 2018’e kadar, Çin’in girişimin güzergâhlarındaki ülkelere ve bölgelere doğrudan yatırımı 80 milyar dolar’ı aşmıştır. Birçok bölge bu yatırımlardan fayda sağlamıştır. Örneğin, Çin limanlarının 200’den fazla ülke ve 600’den fazla ana limanla bağlantı kurması söz konusu güzergâhtaki ülkelerin ticaretinin gelişmesine katkı sağlamıştır.

Küresel çapta sunduğu fırsatların yanı sıra girişimle ilgili eleştiriler de yapılmaktadır. Bu eleştirilerden belki de en önemlisi ‘‘Borç Tuzağı Diplomasisi’’ olarak adlandırılan, fakir ülkelere geri ödeyemeyeceği krediler vererek pahalı altyapılar inşa edilmesidir. Bu durumun en iyi örneği, Sri Lanka’nın Hambantota Limanı’dır. İlerleyen süreçte Pekin, Sri Lanka’yı, ticari olarak başarı ihtimali çok düşük olan projeyi ödemek için Çin bankalarından borç almaya sevk etmiş, zor koşullar ve zayıf

gelirlerin neticesinde Sri Lanka temerrüde düşmüştür. Bu noktada Pekin, Sri Lanka hükümetini, teminat olarak talep ettiği limanı kontrolü Çinli bir firmaya teslim etmeye zorlamıştır. Yaşanan bu gelişmelerle söz konusu liman 99 yıllığına Çin'in kontrolüne geçmiştir.

Kuşak ve Yol, başka bir takım rahatsız edici noktalar da barındırmaktadır. Söz konusu girişimin planları endişe verici derecede gizlidir. 200'den fazla ülkede parlamento web sitelerini, resmi kayıtları ve borç veri tabanlarını gözden geçirerek açığa çıkmış olabilecek kredi belgelerini araştırılması neticesinde 100 sözleşme incelenmiştir. Çinli bankaların kredi verdiği ülkeler genellikle uluslararası piyasadan kredi bulamayan düşük profilli ülkeler olmuş ve rekor miktarda krediler vererek Çin'i dünyanın en büyük resmi alacaklısı haline getirmiştir. Bu sözleşmelerde borçlu, kanunen gerekli olmadıkça, sözleşme şartlarını veya ilgili bilgileri ifşa etmemeyi taahhüt etmiştir. Diğer yandan, girişime ait net ve kesin bir harita yayınlanmamıştır. Günümüze kadar yapılan açıklamalarda girişim, Yeni Zelanda'dan Afrika'ya, Latin Amerika'dan Kuzey Kutbu'na ve hatta uzaya kadar kapsadığı açıklanmıştır. Girişim, Avrasya ve Orta Doğu'daki temel çerçevesinin çok ötesine geçmiştir.

Diğer bir eleştiri ise güzergâhtaki altyapı inşaatlarında Çin vatandaşlarının çalıştırılması ile ortaya çıkan sömürgecilik tartışmalarıdır. Çinliler tarafından yönetilen altyapı projeleri, söz konusu bölgelerde daha yüksek üretkenliği teşvik etmiş ve bu nedenle istihdam fırsatlarını artırmıştır. Ancak bununla birlikte Çin farklı projelerde çalışmak üzere çok sayıda Çinli çalışanı göndererek Afrika'da Çin vatandaşlarının güçlü bir şekilde var olmasına yol açmıştır. Bununla birlikte, Afrika'daki Çinli şirketlerin bu iş fırsatları birçok tartışma yaşadı. Bölgedeki Çin ticaretinin genişlemesine rağmen, bir istihdam patlamasıyla sonuçlanmamış, yerel halk düşük seviyeli işlerde çalışırken Çinli vatandaşlara yüksek vasıflı işler sunulmuştur.

Girişim ile ilgili en son yaşanan aşı diplomasisi de yine eleştirilen konulardan olmuştur. Çin üretimi COVID-19 aşıları 80'den fazla ülkeye gönderilmiş, 53 ülke bu aşıları ücretsiz almış ve 27 orta gelirli ülke bu aşılar için ödeme yapmıştır. Çin'in az gelişmiş ekonomilerin aşı dozlarını güvence altına almasına yardımcı olması, küresel liderlikte bir boşluğun nasıl doldurduğunu göstermektedir. Böylece aşı diplomasisi,

ülkenin küresel duruşunu güçlendirmek, ikili ilişkileri geliştirmek ve stratejik nüfuz kazanmak için tasarlanmış bir çaba gibi görünmektedir.

Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki resmi ilişkiler 1980'lerden itibaren her iki ülkenin de dışa açılmaya başlaması, ekonomik ve siyasi olarak yükselmesiyle hareketlilik kazanmıştır. Artan ilişkilerin bir yansıması olarak 2012 yılında Türkiye'de "Çin Kültür Yılı", 2013 yılında da Çin'de "Türkiye Kültür Yılı" ilân edilmiştir.

Kuşak ve Yol Girişimi fikri ortaya atılmasından yaklaşık bir yıl önce, 12 Nisan 2012 tarihinde dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, Çin'e gerçekleştirdiği resmi ziyaretindeki konuşmasında ilk defa İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikrini savunmuştur. Türkiye'nin ev sahipliğinde 2015 yılında Antalya'da düzenlenen G20 Liderler Zirvesi'nde "Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır.

Türkiye'de son yıllarda ulaştırma politikaları gereğince demiryollarına olan yatırımlar artmıştır. Bununla birlikte Asya ve Avrupa kıtalarını birleştiren üçüncü köprü ve Marmaray projeleri ile Asya'dan Avrupa'ya raylı sistemlerle kesintisiz yük taşınmasına olanak sağlanmıştır. Ulaşımın geliştirilmesiyle birlikte Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi aynı zamana denk gelmiş ve aslında Türkiye stratejik geçiş güzergâhındaki konumunu güçlendirmiştir.

Araştırılan kaynaklar henüz söz konusu girişimin genel hatlarını sunması nedeniyle hâlihazırda girişim kapsamında gerçekleştirilen projelerin net olarak fayda/zarar analizleri yapılamadığı görülmüştür.

Türk lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin büyük çoğunluğunun söz konusu girişim hakkında bilgi sahibi oldukları görülmüştür. Bu bilgi düzeyinin yüksek olması son dönemde Kuşak ve Yol ile ilgili haberlerin geleneksel medyada ve sosyal medyada oldukça fazla yer almasına bağlayabiliriz. Çin'e gönderilen ilk ihracat treni oldukça fazla ses getirmiş ve ilgi çekmiştir. Yine koronavirüs salgını ile birlikte Çin oldukça ön plana çıkmıştır.

Araştırmaya katılan lojistik şirketlerinin yarısından fazlası Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında, demiryolu taşımacılığı ivme kazanacağını düşünmektedir. Salgınla birlikte Çin-Avrupa yük trenlerinin sayısı önceki dönemlere göre oldukça artış göstermektedir. Ancak seferlerin Rusya üzerinden gerçekleştirilmesi Türkiye açısından dezavantajlı olmaktadır. Bu güzergâhtan yapılan taşımaların Türkiye üzerinden gerçekleştirilmesi için politikalar geliştirilmelidir.

Araştırmaya katılan şirketlerden büyük çoğunluğu lojistik sektörünün iç kaynaklı sorunlarının araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmamasını belirtmişlerdir. Salgının ortaya çıkmasıyla ülkelerin kapanma uygulanması, sınırlarını kapatması uluslararası tedarik zincirlerini kesintiye uğratmıştır. Birçok lojistik şirketi konteyner bulamamıştır. Küresel çapta bir kargaşa yaşanmıştır. Önümüzdeki yıllarda bu tarz kesintilerin olmaması için alternatif politikalar ve çözüm yollarının üretilmesi lojistik sektörü için önem arz etmektedir.

Gümrükleme sorunlarını ve altyapı yetersizliklerini araştırmaya katılan şirketlerin büyük çoğunluğu tarafından dış kaynaklı lojistik sorunları olarak belirtmişlerdir. En son 2018 yılında yayınlanan lojistik performans endeksi puanlarında Türkiye'nin sıralaması gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat kriterinde gerilemiştir. Lojistik sektörünün genel anlamda en büyük sorunlarını barındıran bu kriterlerin iyileştirilmesi için yeni çözümler getirilmelidir.

Araştırma sonuçları ve daha önce bahsedilen söz konusu girişimle ilgili eleştiriler kapsamında Çin ile gerçekleştirilecek iş birliği veya projelerde sözleşmelerin ve gerektirdiği yaptırımların iyi analiz edilmesi, Türkiye'nin yalnızca transit ülke konumunda olmaması ve katma değer yaratacak sonuçlar üretmesine dikkat edilmesi önem arz etmektedir.

Küresel pandemi sonrasında artan talebin üreticiler tarafından karşılanmaya çalışılmasıyla artan uluslararası taşımacılık operasyonlarını liman ve dağıtım altyapıları karşılayamadığından küresel tedarik zincirlerinde bozulmalar meydana gelmiştir. Deniz İpek Yolu'ndaki bu bozulmayla küresel taşımacılık maliyetlerinde yaklaşık on kata kadar artış meydana gelmiş, diğer yandan teslim sürelerinin çok ciddi uzamasına neden olmuştur. Türkiye konumu itibarıyla hem daha kısa sürede hem de daha ucuz taşıma ücretleriyle bu küresel krizi fırsata çevirebilecek

pozisyonundandır. Araştırmanın saha araştırmasında da tespit edildiği üzere lojistik altyapının güçlendirilmesi ve gümrük prosedürlerinde iyileştirme yapılması gerekmektedir.

Küreselleşmenin yavaşlamasıyla ve uzak mesafeli tedarik zincirlerindeki kopmalar, bölgesel üretim üslerine veya yerel üretim sistemlerine doğru kaymasına neden olmuştur. Küresel çapta faaliyet gösteren birçok işletme üretim merkezlerini daha yakın konumlara çekmeyi planlamıştır. Bu gelişmelerle birlikte uluslararası işletmelerin Türkiye'ye olan ilgisi de artmaya başlamıştır.

Pandemi ile birlikte e-ticarete olan ilgi artmış, tüketiciler karantina koşullarında ihtiyaçlarını internet üzerinden karşılamaya çalışmışlardır. E-ticaretin geliştirilmesi, e-ihracata katkı sağlayacağından, Çin'le olan dijital işbirlikleri artırılmalıdır. Örneğin, 2009 yılında kurulan e-ticaret platformu Trendyol'un %75'ini 2018 yılında Çinli Alibaba Grubu satın almıştır. Buna benzer yeni girişimler Türkiye'nin dijital ticaretine katkı sağlayacaktır.

Küresel tedarik zincirlerinde yaşanan problemler, tam zamanında üretim (JIT) felsefesinin en yoğun uygulandığı sektör olan otomobil sektörüne ciddi zararlar vermiş, yonga krizinin de etkisiyle birçok otomobil markası üretim sayılarında düşüş yaşamıştır. Türkiye'nin ihracatında en büyük kalemi oluşturan otomobil ihracatı Avrupa pazarına yakınlığı ile fırsat oluşturmaktadır. Türkiye'de faaliyet gösteren yüksek marka değerine sahip otomobil firmaları günümüz itibarıyla ondan fazla şehirde üretim yapmaktadırlar. Küresel tedarik zincirlerinin kesintiye uğradığı ve navlun ücretlerinin çok yüksek olduğu bu kriz dönemini fırsata çevirerek, üretim yapmayan diğer otomobil üreticisi şirketlerin de teşviklerle üretimlerini Türkiye'ye kaydırması sağlanmalıdır.

Türkiye'nin ihracatında önemli bir yere sahip tekstil endüstrisinin en önemli pazarlarının Avrupa'da olması nedeniyle Asya'daki üretimin bir kısmının Türkiye'ye kaydırılması tekstil üreticileri için büyük avantaj oluşturacaktır. Dünya Bankası'nın 2019 yılında yayımladığı Küresel Değer Zinciri Raporu'nda da belirtildiği gibi Türkiye Avrupa'daki önemli tekstil tedarik merkezidir. Türkiye hazır giyim sektöründeki bilgi birikiminin yanı sıra daha ucuz ve daha kısa süreli taşımacılık faaliyetleri ile rekabet avantajı oluşturmaktadır.

Türkiye'nin Çin-Avrupa demiryolu taşımacılığını orta koridora yönlendirmesi gerekmektedir. Bu sayede demiryolu taşımacılık payını artırabilecektir. Çin Avrupa demiryolunun faaliyete geçmesinin üzerinden geçen yaklaşık 10 yıllık süreçte Çin'den Avrupa'ya taşınan yüklerin neredeyse tamamı Yeni Avrasya Kara Köprüsü olarak adlandırılan Rus toprakları üzerindeki kuzey koridorundan geçmektedir. Çin-AB ticaretinde demiryolu taşımacılığının payı hacim olarak 2011'de %0,6'dan 2020'de %2'ye yükselmiştir. Türkiye'nin kuzey koridorundaki demiryolu trafiğini orta koridora çekebilmesi için;

Demiryolu yük taşımacılığı altyapısını güçlendirmesi gereklidir, bunun için özellikle doğu batı güzergâhını çift hatlı hale getirmesi gereklidir.

Orta koridorun kuzey koridoruna göre dezavantajlarından birisi de Çin-Avrupa arasındaki mesafede daha fazla ülke topraklarının geçilmesidir. Bu ülkelerle daha yakın çalışmalar yapılarak geçiş prosedürlerinin kolaylaştırılması sağlanmalıdır.

Orta koridordaki Çin-Avrupa demiryolu bağlantılarındaki en büyük engeller, vagonların Hazar Denizi'ni, Marmara Denizi'ni ve Van Gölü'nü feribotlarla geçmesidir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne yapılması planlanan demiryolu altyapısının ve Van Gölü'nün etrafından dolanacak demiryolu bağlantısının öncelikli olarak tamamlanması kesintisiz bir bağlantı sağlayacaktır.

Türkiye'nin Avrupa ihracatında ve Çin ithalatındaki başlıca sektörlerde faaliyet gösteren işletmelerle demiryolu taşımacılık işletmeleri yakın temasta olmalı, demiryolu taşımacılığına teşvik edilmelidir.

Demiryolu taşımacılığının hava yolu taşımacılığından ucuz, denizyolu taşımacılığından daha hızlı olmasından dolayı demiryolu ile taşınabilecek yüklerin analizleri yapılmalı ve bu sektörlere teşvik verilmelidir.

Günümüzde deniz taşımaları ve liman faaliyetlerindeki sıkışıkların yaşanması, taşımacılık ücretlerindeki artış örneğinde olduğu gibi diğer taşıma türlerinde yaşanan dar boğaz dönemlerinde, demiryolu taşımacılığı teşvik edilmeli, indirim oranları gibi cazip fırsatlarla yüklerin demiryoluna kaydırılması sağlanmalıdır.

Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında önemli yeri olan elektronik cihaz ve parçaları Türkiye'de montaj yapıldığı sonucunu göstermektedir, Avrupalı ve Çinli

işletmelerle üretim faaliyetlerine yatırım yapılarak, Avrupa pazarına daha ucuz ve kısa süreli taşımayla ulaştırılacaktır.

Demiryolu taşımacılığı ile ilgili olarak ihracattaki ve ithalattaki önemli sektörlerin temsilcilerine seminerler, konferanslar düzenlenerek, demiryolu taşımacılığı hakkında detaylı bilgiler verilmesi, demiryolunun avantajlarının anlatılması gerekmektedir.

Demiryolu yolcu taşımacılığında da potansiyel mevcuttur. Rusya üzerinde Trans Sibirya Ekspresi gibi dünyaca tanınan tren turları düzenlenmektedir. İpek Yolu konseptli bir yolcu treni turu büyük ilgi çekecektir.

Kuşak ve Yol Girişimi; Çin hükümeti tarafından çok çeşitli alanlarda kendini göstermeye devam etmektedir. Gelecekte yapılacak çalışmalarda, proje kapsamında tamamlanan projelerin fayda/maliyet analizleri yapılmak zorundadır. Salgın sonrasında bu girişimin Çin tarafından diplomatik olarak ne ölçüde kullanıldığı araştırılabilir. İlerleyen yıllarda Çin'den Avrupa'ya veya tersi yönde Türkiye üzerinden gerçekleştirilen taşımalarda Türkiye'ye katkısı yine farklı bir araştırma konusu olarak değerlendirilebilir.

KAYNAKLAR

AAIB. (2020). Members of the Bank - AIIB. 8 Aralık 2020 tarihinde <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> adresinden erişildi.

AB Dış Eylem Servisi. (2019). Connecting Europe & Asia: The EU Strategy - European External Action Service. 16 Ocak 2020 tarihinde https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/50699/connecting-europe-asia-eu-strategy_en adresinden erişildi.

AB Konseyi. (2019). European Council, 21-22/03/2019 - Consilium. 14 Ocak 2020 tarihinde <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/european-council/2019/03/21-22/> adresinden erişildi.

ACCA Global. (2017). The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain.

ahaber.com.tr. (2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi için beklenen gün - A Haber Son Dakika Ekonomi Haberleri. 9 Eylül 2020 tarihinde <https://www.ahaber.com.tr/ekonomi/2017/10/27/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi-icin-beklenen-gun> adresinden erişildi.

AidData. (2021). Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects. https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/Banking_on_the_Belt_and_Road_Insights_from_a_new_global_dataset_of_13427_Chinese_development_projects.pdf adresinden erişildi.

Alan, G. (2020). G7 ülkeleri dışişleri bakanları toplantısında ABD'nin "Vuhan virüsü" ısrarı | Euronews. 3 Nisan 2020 tarihinde <https://tr.euronews.com/2020/03/26/g7-ulkeleri-d-sisleri-bakanlar-toplant-s-nda-abd-nin-vuhan-virusu-srar> adresinden erişildi.

Albert, E. (2017). China in Africa, *Council on Foreign Relations*. 22 Ocak 2020 tarihinde <https://www.cfr.org/background/china-africa> adresinden erişildi.

Aliiev, B. (2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Türkiye-Tacikistan Dış Ticareti: İstanbul Ve Duşanbe'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli Üzerine Bir Araştırma. Akdeniz Üniversitesi.

Amadeo, K. (2019). Ukraine Crisis: Summary, Explanation, Causes, Impact. 21 Ocak 2020 tarihinde <https://www.thebalance.com/ukraine-crisis-summary-and-explanation-3970462> adresinden erişildi.

Amies, N. (2009). EU's uneasy relationship with China endures 20 years on | World| Breaking news and perspectives from around the globe | DW | 04.06.2009. 3 Mart 2021 tarihinde <https://www.dw.com/en/eus-uneasy-relationship-with-china-endures-20-years-on/a-4290281> adresinden erişildi.

Apple. (2019). The Apple Supplier List details our top 200 suppliers based on spend, and outlines the supplier facilities which provide services to our supply chain. Supplier List.

Astanatimes.com. (2015). Eurasian Economic Union Comes into Force Jan 1, Promising Benefits from Integration - The Astana Times. 3 Mart 2021 tarihinde

<https://astanatimes.com/2015/01/eurasian-economic-union-comes-force-jan-1-promising-benefits-integration/> adresinden erişildi.

Avrupa Komisyonu. (2018). EU steps up its strategy for connecting Europe and Asia. 16 Ocak 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_5803 adresinden erişildi.

Avrupa Komisyonu. (2019a). EU position in world trade - Trade - European Commission. 5 Şubat 2020 tarihinde <https://ec.europa.eu/trade/policy/eu-position-in-world-trade/> adresinden erişildi.

Avrupa Komisyonu. (2019b). EU-China – A strategic outlook. 3 Mart 2021 tarihinde <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> adresinden erişildi.

Avrupa Konseyi. (2014). EU sanctions against Russia over Ukraine crisis. 4 Şubat 2020 tarihinde https://europa.eu/newsroom/highlights/special-coverage/eu-sanctions-against-russia-over-ukraine-crisis_en adresinden erişildi.

Avrupa Konseyi. (2018a). The EU and China are strategic trading partners - Consilium. 14 Ocak 2020 tarihinde <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/eu-china-trade/> adresinden erişildi.

Avrupa Konseyi. (2018b). Connecting Europe and Asia: Council adopts conclusions - Consilium. 16 Ocak 2020 tarihinde <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/10/15/connecting-europe-and-asia-council-adopts-conclusions/> adresinden erişildi.

Bağ, M. (2019). Çin merkez bankasından Türkiye'ye 1 milyar dolar | Euronews. 15 Eylül 2020 tarihinde <https://tr.euronews.com/2019/08/10/cin-merkez-bankasindan-turkiye-ye-1-milyar-dolar> adresinden erişildi.

Banks, H. (2016). The business of peace: Coca-Cola's contribution to stability, growth, and optimism. *Business Horizons*, 59(5), 455–461.

Baraniuk, C. (2016). Cheap oil is taking shipping routes back to the 1800s - BBC Future. 17 Aralık 2019 tarihinde <https://www.bbc.com/future/article/20160303-cheap-oil-is-taking-shipping-routes-back-to-the-1800s> adresinden erişildi.

BBC. (2017). Erdoğan: Modern İpek Yolu vatandaşlarımızın hayat standardını artıracak - BBC News Türkçe. 20 Eylül 2020 tarihinde <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39913491> adresinden erişildi.

BBC. (2021). G7 summit: China says small groups do not rule the world - BBC News. 11 Ekim 2021 tarihinde <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-57458822> adresinden erişildi.

Belkaya, H. (2007). Marmaray Projesi. 5. Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu içinde (s. 278). Hatay.

Belt and Road Portal. (2017). Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110537027.pdf> adresinden erişildi.

Bennett, M. (2017). China's Belt and Road Initiative moves into the Arctic - ArcticToday. 6 Aralık 2019 tarihinde <https://www.arctictoday.com/chinas-belt-and-road-initiative-moves-into-the-arctic/> adresinden erişildi.

Biber, A. B. (2019). ABD ile Çin'in hegemonya mücadelesi: Adım adım ticaret savaşı. 4 Şubat 2020 tarihinde <https://www.trthaber.com/haber/dunya/abd-ile-cinin-hegemonya-mucadelesi-adim-adim-ticaret-savasi-416797.html> adresinden erişildi.

Bloomberg. (2019). China Merchants Seeks Majority Stake in Turkish Bridge Project. 15 Eylül 2020 tarihinde <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-05/china-merchants-seeking-majority-stake-in-turkish-bridge-project> adresinden erişildi.

Bloomberght.com. (2019). VakıfBank, Çin Exim Bank'tan 140 milyon dolar kaynak temin etti. 15 Eylül 2020 tarihinde <https://www.bloomberght.com/vakifbank-cin-exim-bank-tan-140-milyon-dolar-kaynak-temin-etti-2233423> adresinden erişildi.

Boomsma, R. S. (2013). The construction and operationalisation of NGO accountability: Directing Dutch governmentally funded NGOs towards quality improvement. Universiteit van Amsterdam [Host].

Borger, J. (2014). EU and US impose sweeping economic sanctions on Russia. 3 Mart 2021 tarihinde <https://www.theguardian.com/world/2014/jul/29/economic-sanctions-russia-eu-governments> adresinden erişildi.

Boshoff, W. H. ve Fourie, J. (2008). Explaining ship traffic fluctuations at the early Cape settlement 1652–1793. *South African Journal of Economic History*, 23(1–2), 1–27.

Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative research journal*.

Brattberg, E. (2018). Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative. 16 Ocak 2020 tarihinde <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536> adresinden erişildi.

Brattberg, E. ve Soula, E. (2018). Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative - Carnegie Endowment for International Peace. 3 Mart 2021 tarihinde <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536> adresinden erişildi.

Braw, E. (2020). Beware of Russian and Chinese Aid in Response to the Coronavirus. 1 Nisan 2020 tarihinde <https://foreignpolicy.com/2020/03/30/russia-china-coronavirus-geopolitics/> adresinden erişildi.

Brown, L. (2017). The Belt and Road Initiative. www.lehmanbrown.com adresinden erişildi.

Brozyna, J. M. (1999). The incense route: a study of its origin and development. San Jose State University

Business Insider. (2015). Hungary and China signed an accord on new Silk Road trade network. 10 Aralık 2019 tarihinde <https://www.businessinsider.com/hungary-and-china-signed-an-accord-on-new-silk-road-trade-network-2015-6> adresinden erişildi.

Centre for High North Logistics. (2019). About Us | Northern Sea Route Information Office. 16 Aralık 2019 tarihinde <https://arctic-lho.com/about-us/> adresinden erişildi.

Centre for High North Logistics ve Business Index North. (2019). Business Index North 2019: Maritime Traffic and Transportation Infrastructure along the Northern Sea Route. 16 Aralık 2019 tarihinde https://businessindexnorth.com/sites/b/businessindexnorth.com/files/binrapport2019_small.pdf adresinden erişildi.

Çetin, Ü. (2012). Erdoğan: Demir İpek Yolu kuruyoruz, Çinli yatırımcı yeni teşvikleri kaçırmayın. 20 Eylül 2020 tarihinde <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/erdogan-demir-ipek-yolu-kuruyoruz-cinli-yatirimci-yeni-tesvikleri-kacirmasin-20324418> adresinden erişildi.

CFR. (2019). What Happened When China Joined the WTO? | World101. 4 Şubat 2020 tarihinde <https://world101.cfr.org/global-era-issues/trade/what-happened-when-china-joined-wto> adresinden erişildi.

Chance, A. (2017). American perspectives on the belt and road initiative. Washington, DC: Institute for China-America Studies.

ÇHC Devlet Konseyi. (2016). Full text of China's Arab Policy Paper. 22 Ocak 2020 tarihinde http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm adresinden erişildi.

Cheng, T.-F. ve Li, L. (2021). TSMC küresel talaş patlamasını besledikçe Tayvan ekonomisi sıcaklık hissediyor. 2 Mart 2021 tarihinde <https://www.ft.com/content/566000c8-9181-4c05-8b31-eb81fa7eb808> adresinden erişildi.

China-ceec.org. (2012). Prime ministers' summit marks closer China-central, eastern Europe ties - Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. 3 Mart 2021 tarihinde http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/2012hs/tpxw/t1411117.htm adresinden erişildi.

China.org.cn. (2017). Digital economy cooperation to empower Belt, Road - . 3 Mart 2021 tarihinde http://www.china.org.cn/world/2017-12/04/content_50083923.htm adresinden erişildi.

Chinadaily. (2004). New railway linking China, Europe to be built. 18 Aralık 2017 tarihinde http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-03/18/content_315973.htm adresinden erişildi.

Chowdhury, M. S., Alam, Z., & Ahmed, S. (2016). Measuring commuters' satisfaction: The case of railway passengers in Bangladesh. *Assumption University Journal of Management*, 13(2)

Christian, D. (2000). Silk roads or steppe roads? The silk roads in world history. *Journal of world history*, 11(1), 1–26.

Clover, C., Ju, S. F. ve Hornby, L. (2017). China's Xi hails Belt and Road as 'project of the century'. 1 Ocak 2018 tarihinde <https://www.ft.com/content/88d584a2-385e-11e7-821a-6027b8a20f23> adresinden erişildi.

Corbetta, P. (2003). *Social research: Theory, methods and techniques*. Sage.

Crawford, A. (2020). China showers Europe with coronavirus aid as both spar with Trump. 1 Nisan 2020 tarihinde <https://fortune.com/2020/03/19/china-europe-coronavirus-aid-trump/> adresinden erişildi.

Debreczeni, G. (2016). The New Eurasian Land Bridge Opportunities for China, Europe, and Central Asia. *The Public Sphere journal*, 44.

Dempsey, J. (2019). How Has Europe's View of the People's Republic of China Changed? - Carnegie Europe - Carnegie Endowment for International Peace. 20 Ocak 2020 tarihinde <https://carnegieeurope.eu/2019/09/27/how-has-europe-s-view-of-people-s-republic-of-china-changed-pub-79941> adresinden erişildi.

Denizcilik, T. C. U. ve Bakanlığı, H. (2020). Ulaşan ve Erişen Türkiye.

Devonshire, C. (2020). How the Belt and Road Initiative Will Boost China's Production Capacity. 8 Aralık 2020 tarihinde <https://www.china-briefing.com/news/china-belt-and-road-initiative-access-low-cost-offshore-workers-production-capacity/> adresinden erişildi.

Djankov, S. (2016). The Rationale Behind China's Belt and Road Initiative. China's Belt and Road Initiative, 6.

Drewniak, M., Dalaklis, D., Kitada, M., Ölçer, A. ve Ballini, F. (2018). Geopolitics of Arctic shipping: the state of icebreakers and future needs. Polar Geography, 41(2), 107–125.

Drun, J. (2017). China's Maritime Ambitions: a Sinister String of Pearls or a Benevolent Silk Road (or Both)? 10 Aralık 2019 tarihinde <https://www.ccpwatch.org/single-post/2017/12/05/China's-Maritime-Ambitions-a-Sinister-String-of-Pearls-or-a-Benevolent-Silk-Road-or-Both> adresinden erişildi.

Dünya Bankası. (2018). World Bank Open Data | Data. 17 Şubat 2021 tarihinde <https://data.worldbank.org/> adresinden erişildi.

Dünya Gazetesi. (2015). Kumport Limanı, Cosco Pacific'e satıldı. 15 Eylül 2020 tarihinde <https://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific039e-satildi-haberi-292370> adresinden erişildi.

Durdular, A. (2018). Çin'in Ortaklık İlişkileri ve Türkiye-Çin Stratejik İşbirliği. Avrasya Etüdleri, 53(1), 117–144.

EBRD. (2018). Belt and Road Initiative (BRI). 3 Ekim 2019 tarihinde <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> adresinden erişildi.

Economictimes.com. (2017). Pakistan's Gwadar port leased to Chinese company for 40 years - The Economic Times. 3 Mart 2021 tarihinde <https://m.economictimes.com/news/international/world-news/pakistans-gwadar-port-leased-to-chinese-company-for-40-years/articleshow/58284735.cms> adresinden erişildi.

El Kadi, T. H. (2019). The Promise and Peril of the Digital Silk Road. 30 Ekim 2019 tarihinde <https://www.chathamhouse.org/expert/comment/promise-and-peril-digital-silk-road> adresinden erişildi.

Essandoh, O. K., Islam, M. ve Kakinaka, M. (2020). Linking international trade and foreign direct investment to CO2 emissions: Any differences between developed and developing countries? Science of the Total Environment, 712.

Eurasiancommission.org. (2018). Fact and Figures. 3 Mart 2021 tarihinde http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/2797_1_EEK_ЦИФР_аиҗл__sai_t_rasv.pdf adresinden erişildi.

eurostat. (2019). China-EU - international trade in goods statistics - Statistics Explained. 20 Ocak 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#EU_and_China_in_world_trade_in_goods adresinden erişildi.

Farole, T. ve Akinci, G. (2011). Special economic zones: progress, emerging challenges, and future directions. The World Bank.

FICCI. (2016). Global Insight: China's One Belt One Road Initiative. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:CepdxQhalhsJ:ficci.in/SPdocument/20853/Chinas_One_Belt_One_Road_Initiative.pdf+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr adresinden erişildi.

Financial Times. (2018). Myanmar reviews \$9bn China-backed port project on cost concerns. 9 Aralık 2019 tarihinde <https://www.ft.com/content/f2f476d2-6575-11e8-90c2-9563a0613e56> adresinden erişildi.

Financial Times. (2019). China pledges open Belt and Road but west is split on project. 14 Ocak 2020 tarihinde <https://www.ft.com/content/b10359ce-669f-11e9-9adc-98bfl35a056> adresinden erişildi.

Fiorentino, S., Venezia, B., Schibille, N. ve Vandini, M. (2019). Streams across the Silk Roads? The case of Islamic glass from Ghazni. *Journal of Archaeological Science: Reports*, 25, 153–170.

Flagmanshipping.com. (y.y.). Suez Canal shut down – major implications for shipping industry. 17 Aralık 2019 tarihinde <http://flagmanshipping.com/en/book/export/html/338> adresinden erişildi.

Fletcher, M. E. (1958). The Suez Canal and world shipping, 1869-1914. *The Journal of Economic History*, 18(4), 556–573.

Fulton, J. (2018). For China, the Belt and Road run through the Middle East | South China Morning Post. 22 Ocak 2020 tarihinde <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2155258/china-belt-and-road-run-through-middle-east> adresinden erişildi.

Gabuev, A. (2015a). A "soft Alliance"? Russia-China Relations After the Ukraine Crisis. European Council on Foreign Relations.

Gabuev, A. (2015b). Eurasian Silk Road Union: Towards a Russia-China Consensus? – The Diplomat. 21 Ocak 2020 tarihinde <https://thediplomat.com/2015/06/eurasian-silk-road-union-towards-a-russia-china-consensus/> adresinden erişildi.

Gabuev, A. (2019). How China Became Russia's Most Important Partner - Carnegie Moscow Center - Carnegie Endowment for International Peace. 21 Ocak 2020 tarihinde <https://carnegie.ru/2019/09/29/how-china-became-russia-s-most-important-partner-pub-79948> adresinden erişildi.

Gan, N. (2019). United States under Donald Trump is veering away from China's belt and road. 12 Şubat 2020 tarihinde <https://sg.news.yahoo.com/united-states-under-donald-trump-092928407.html> adresinden erişildi.

Ghiassy, R., Su, F. ve Saalman, L. (2018). The 21st Century Maritime Silk Road: Security Implications and Ways Forward for the European Union. Solna: Sweden: SIPRI.

Ghiassy, R. ve Zhou, J. (2017). The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU-China cooperation prospects. SIPRI. <https://www.sipri.org/publications/2017/other-publications/silk-road-economic-belt> adresinden erişildi.

GİB. (2009). GATT Bilgilendirme Rehberi. Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Daire Başkanlığı GATT Müdürlüğü, Yayın, (95). Erişim: 4 Şubat 2020. <https://www.verginet.net/Dokumanlar/2009/haber/gatt95.pdf>

Gleave, S. D. (2018). Research for TRAN Committee: The new Silk Route—opportunities and challenges for EU transport. European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.

Google Haritalar. (2019). Google Haritalar. 17 Şubat 2021 tarihinde <https://www.google.com/maps/@40.9867547,34.7512434,13z> adresinden erişildi.

Gorshkov, T. ve Bagaturia, G. (2001). TRACECA—Restoration of Silk Route. Japan Railway & Transport Review, 28, 50–55.

Got, A. (2019). Asia Times | Iraq's joining BRI could challenge its stability | Opinion. 25 Ekim 2019 tarihinde <https://www.asiatimes.com/2019/10/opinion/iraqs-joining-bri-could-challenge-its-stability/> adresinden erişildi.

Griffiths, J. (2017). China's new world order: Xi, Putin and others meet for Belt and Road Forum. 29 Ekim 2021 tarihinde <https://edition.cnn.com/2017/05/13/asia/china-belt-and-road-forum-xi-putin-erdogan/index.html> adresinden erişildi.

Gritsenko, D. ve Kiiski, T. (2016). A review of Russian ice-breaking tariff policy on the northern sea route 1991–2014. *Polar Record*, 52(2), 144–158.

Güneş, H. (2019). Türk Eximbank’a, ICBC Turkey Bank’tan 350 milyon dolarlık fon. 15 Eylül 2020 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turk-eximbanka-icbc-turkey-banktan-350-milyon-dolarlik-fon-/1414883> adresinden erişildi.

Hamchi, M. (2017). The political economy of China–Arab relations: challenges and opportunities. *Contemporary Arab Affairs*, 10(4), 577–595.

Hancock, T. (2017). China encircles the world with One Belt, One Road strategy. 12 Aralık 2017 tarihinde <https://www.ft.com/content/0714074a-0334-11e7-aa5b-6bb07f5c8e12> adresinden erişildi.

Hao, C. J. (2019). China’s Digital Silk Road: A Game Changer for Asian Economies. 30 Ekim 2019 tarihinde <https://thediplomat.com/2019/04/chinas-digital-silk-road-a-game-changer-for-asian-economies/> adresinden erişildi.

Hass, R., Jones, B. ve Mason, J. (2019). China’s Belt and Road: The New Geopolitics of Global Infrastructure Development; A Brookings Interview.

Hayward, J. (2017). Tillerson: China ‘Predatory’ for Dumping ‘Enormous Levels of Debt’ on Developing Nations. 12 Şubat 2020 tarihinde <https://www.breitbart.com/national-security/2017/10/19/tillerson-china-irresponsible-predatory-dumping-enormous-levels-debt-developing-nations/> adresinden erişildi.

Heery, L. (2017). Global impacts of counterfeiting and piracy to reach US \$4.2 trillion by 2022. 5 Şubat 2020 tarihinde https://www.inta.org/Press/Pages/Counterfeiting_Impact_Study_Press_Release.aspx adresinden erişildi.

Hegedüs, D. (2020). A Grand Bargain Can Bridge Any EU Divide on China | The German Marshall Fund of the United States. 16 Ocak 2020 tarihinde <http://www.gmfus.org/blog/2020/01/14/grand-bargain-can-bridge-any-eu-divide-china> adresinden erişildi.

Heide, D. (2018). China First: EU ambassadors band together against Silk Road. 16 Ocak 2020 tarihinde <https://www.handelsblatt.com/today/politics/china-first-eu-ambassadors-band-together-against-silk-road/23581860.html?ticket=ST-334361-fPLPqhMBlyvBPfzXAdcu-ap1> adresinden erişildi.

Herskovitz, J. (2019). Japan Frets ‘Belt and Road’ Could Give Cover to China’s Military. 27 Eylül 2019 tarihinde <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-27/japan-frets-belt-and-road-could-give-cover-to-china-s-military> adresinden erişildi.

Hessels, J. ve Terjesen, S. (2008). SME choice of direct and indirect export modes: Resource dependency and institutional theory perspectives. *Zooetermer: SCALES*.

Hessels, J. ve Terjesen, S. (2010). Resource dependency and institutional theory perspectives on direct and indirect export choices. *Small business economics*, 34(2), 203–220.

Highnorthnews.com. (2016). Russia to send Nuclear-powered cargo ship through Arctic. 17 Aralık 2019 tarihinde <https://www.highbnorthnews.com/en/russia-send-nuclear-powered-cargo-ship-through-arctic> adresinden erişildi.

Hilletoft, P., Lorentz, H., Savolainen, V. V., Hilmola, O. P. ve Ivanova, O. (2007). Using Eurasian landbridge in logistics operations: building knowledge through case studies. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 1(2), 183.

Hillman, J. E. (2018). Game of Loans: How China Bought Hambantota | Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota> adresinden erişildi.

HKTDC. (2017). What does “Belt and Road” Mean? 12 Aralık 2017 tarihinde <https://secure.beltandroad.hktdc.com/en/node/15081> adresinden erişildi.

Hofman, B. (2015). China’s One Belt One Road Initiative: What we know thus far ? The World Bank. 12 Aralık 2017 tarihinde <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far> adresinden erişildi.

Hong, N. (2012). The melting Arctic and its impact on China’s maritime transport. *Research in transportation economics*, 35(1), 50–57.

Hughes, S. ve Zumbun, J. (2018). Senators Signal Concerns Over China’s Global Investments. 12 Şubat 2020 tarihinde <https://www.wsj.com/articles/senators-signal-concerns-over-chinas-global-investments-1533517099> adresinden erişildi.

Humpert, M. (2016a). Russia to send Nuclear-powered cargo ship through Arctic. 16 Aralık 2019 tarihinde <https://www.highbnorthnews.com/en/russia-send-nuclear-powered-cargo-ship-through-arctic> adresinden erişildi.

Humpert, M. (2016b). Is Northern Sea Route Shipping in a Deep Freeze? 16 Aralık 2019 tarihinde <https://www.newsdeeply.com/arctic/articles/2016/06/06/is-northern-sea-route-shipping-in-a-deep-freeze> adresinden erişildi.

Hürriyet. (2019). Havanın ‘İpek Yolu’ merkezi İstanbul olacak - Son Dakika Haberleri. 20 Eylül 2020 tarihinde <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/havanin-ipek-yolu-merkezi-istanbul-olacak-41262219> adresinden erişildi.

Inman, P. (2015). Why has China devalued its currency and what impact will it have?. 5 Şubat 2020 tarihinde <https://www.theguardian.com/business/2015/aug/11/china-devalues-yuan-against-us-dollar-explainer> adresinden erişildi.

internethaber.com. (2019). Çin - Türkiye - Prag tren hattı güzergâhı! Seferler başladı Türkiye'deki durakları. 18 Şubat 2021 tarihinde <https://www.internethaber.com/cin-turkiye-prag-tren-hatti-guzergahi-seferler-basladi-turkiyedeki-duraklari-2061620h.htm> adresinden erişildi.

İsayev, E. ve Özdemir, M. (2011). The Great Silk Road And Turkish World. Zeitschrift für die Welt der Türken *Journal of World of Turks*, 3(1). <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423939408.pdf> adresinden erişildi.

Jiang, B., Li, J. ve Gong, C. (2018). Maritime Shipping and Export Trade on “Maritime Silk Road”. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 34(2), 83–90.

Jiao, W. (2013). President Xi gives speech to Indonesia's parliament[2]. 26 Mayıs 2020 tarihinde https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xiapec/2013-10/02/content_17007915_2.htm adresinden erişildi.

Jinping, X. (2017). Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road. 25 Mayıs 2020 tarihinde <http://na.china-embassy.org/eng/sgxw/t1461872.htm> adresinden erişildi.

Joe, M. (2018). Mercedes-Benz apologises to China for quoting Dalai Lama on Instagram. 5 Şubat 2020 tarihinde <https://www.independent.co.uk/news/business/news/mercedesbenz-apologises-china-quoting-dalai-lama-instagram-tibetan-leader-daimler-a8197461.html> adresinden erişildi.

Johnson, C. K. (2017). President Xi Jinping's “Belt and Road” Forum, Center for Strategic and International Studies. 29 Ekim 2021 tarihinde <https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinpings-belt-and-road-forum> adresinden erişildi.

Kabiraj, T. ve Sengupta, S. (2018). A theory of joint venture instability under inter-partner learning. *Research in International Business and Finance*, 46, 363–372.

Kamel, M. S. (2018). China's Belt and Road Initiative: Implications for the Middle East. *Cambridge Review of International Affairs*, 31(1), 76–95.

Kanwal, G. (2018). Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific. <https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific> adresinden erişildi.

Kavalski, E. (2019). China's "16+1" Is Dead? Long Live the "17+1." – The Diplomat. 14 Ocak 2020 tarihinde <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-161-is-dead-long-live-the-171/> adresinden erişildi.

Kılıç, S. (2016). Cronbach'ın alfa güvenirlik katsayısı. *Journal of Mood Disorders*, 6(1), 47–48.

Kodakka, W. ve Nitta, Y. (2017). A new Myanmar oil pipeline helps China dodge US influence - Nikkei Asia. 3 Mart 2021 tarihinde <https://asia.nikkei.com/Politics/A-new-Myanmar-oil-pipeline-helps-China-dodge-US-influence> adresinden erişildi.

Kotler, P. ve Amstrong, G. (2016). Philip & Armstrong, Gary. Principles Of Marketing. Pearson.

Kunyi, Y. (2020). Turkey uses Chinese yuan for import payment 1st time under swap agreement - Global Times. 16 Eylül 2020 tarihinde <https://www.globaltimes.cn/content/1192282.shtml> adresinden erişildi.

Kuşçu, S. (2012). Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları. International Conference On Eurasian Economies, 452–459. <http://avekon.org/papers/504.pdf> adresinden erişildi.

Kynge, J. ve Lockett, H. (2020). From cover-up to global donor: China's soft power play | Financial Times. 1 Nisan 2020 tarihinde <https://www.ft.com/content/efdec278-6d01-11ea-9bca-bf503995cd6f> adresinden erişildi.

Lasserre, F. ve Pelletier, S. (2011). Polar super seaways? Maritime transport in the Arctic: an analysis of shipowners' intentions. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1465–1473.

Lin, C. (2011). China's new silk road to the Mediterranean: the Eurasian land bridge and return of Admiral Zheng He. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, 49(165), 1–23.

Lioumpas, A. (2016). A Study On Space: China's Silk A Study On Space: China's Silk Road Economic Belt And The Road Economic Belt And The 21st-Century Maritime Silk Road 21st-Century Maritime Silk Road. <http://idos.gr/wp-content/uploads/2016/04/andreas-lioumbas-a-study-on-space-chinas-silk-road-economic-belt.pdf> adresinden erişildi.

Liu, W., Zhang, Y. ve Xiong, W. (2020). Financing the Belt and Road Initiative. *Eurasian Geography and Economics*, 61(2), 137–145.

López-Sampson, A. ve Page, T. (2018). History of use and trade of agarwood. *Economic botany*, 72(1), 107–129.

Lorcu, F. (2015). *Örneklerle Veri Analizi: SPSS Uygulamalı*, 1. Baskı, Detay Yayıncılık, Ankara, 207–208.

Luft, G. (2017a). *Silk Road 2.0: US Strategy toward China's Belt and Road Initiative*. Washington. http://espas.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/AC_StrategyPapers_No11_FINAL_web3.pdf adresinden erişildi.

Luft, G. (2017b). *Silk Road 2.0: US Strategy toward China's Belt and Road Initiative*. Atlantic Council.

Lykke, S. ve Belkaya, H. (2005). Marmaray project: The project and its management. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 20(6), 600–603.

Maloney, G. (2018). Last year 183 ships arrive at Sri Lanka's Hambantota port - I Lanka News. 10 Aralık 2019 tarihinde <http://www.independent.lk/last-year-183-ships-arrive-sri-lankas-hambantota-port/> adresinden erişildi.

Mardell, J. (2021). The meaning of China's vaccine diplomacy - SupChina. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://supchina.com/2021/02/18/the-meaning-of-chinas-vaccine-diplomacy/> adresinden erişildi.

Marmaray.gov.tr. (2019). Marmaray Hakkında. 9 Haziran 2020 tarihinde <http://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/> adresinden erişildi.

Mashal, M. ve Yee, V. (2021). Vaccines are the new diplomatic currency, and other news from around the world. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://www.nytimes.com/2021/02/11/world/vaccines-are-the-new-diplomatic-currency-and-other-news-from-around-the-world.html> adresinden erişildi.

McGee, P. ve Chazan, G. (2020). The Apple effect: Germany fears being left behind by Big Tech. 4 Şubat 2020 tarihinde <https://www.ft.com/content/6f69433a-40f0-11ea-a047-eae9bd51ceba> adresinden erişildi.

McGrath, M. (2017). First tanker crosses northern sea route without ice breaker. 16 Aralık 2019 tarihinde <https://www.bbc.com/news/science-environment-41037071> adresinden erişildi.

Merics.org. (2019). *Merics_Digital-Silkroad-Tracker_RGB_final_web_0.jpg*. 18 Ekim 2019 tarihinde https://www.merics.org/sites/default/files/2019-08/Merics_Digital-Silkroad-Tracker_RGB_final_web_0.jpg adresinden erişildi.

MERICS. (2018). Chinese FDI in Europe in 2017. Mercator Institute for China Studies. 16 Ocak 2020 tarihinde <https://www.merics.org/en/papers-on-china/chinese-fdi-in-europe> adresinden erişildi.

Metmuseum.org. (2000). Trade Routes between Europe and Asia during Antiquity. Department of Ancient Near Eastern Art. 14 Eylül 2019 tarihinde https://www.metmuseum.org/toah/hd/trade/hd_trade.htm adresinden erişildi.

Milliyet. (2011). Marmaray'ın iki yakası buluştu Avrasya Tüneli için start verildi. 8 Eylül 2020 tarihinde <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/marmaray-in-iki-yakasi-bulustu-avrasya-tuneli-icin-start-verildi-1357513> adresinden erişildi.

Mincom.gov.az. (y.y.). International Transport Corridor Europe-the Caucasus-Asia (TRACECA). 24 Eylül 2019 tarihinde <http://www.mincom.gov.az/en/view/pages/103/> adresinden erişildi.

Moe, A. (2014). The northern sea route: smooth sailing ahead? *Strategic Analysis*, 38(6), 784–802.

Moran, T. (2012). Foreign direct investment and development. The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Globalization.

Moran, T., Graham, E. M. ve Blomström, M. (2005). Does foreign direct investment promote development? Columbia University Press.

Mucuk, İ. (2014). *Pazarlama İlkeleri*. Türkmen Kitabevi. İstanbul.

Mullard, A. (2020). *How COVID vaccines are being divvied up around the world*. Nature, 30.

NDRC. (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. National Development and Reform Commission (China). 13 Kasım 2017 tarihinde http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html adresinden erişildi.

NDRC. (2016). Guidelines on Construction of China-Mongolia-Russia Economic Corridor. National Development and Reform Commission. 18 Aralık 2017 tarihinde <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slx/htws/Document/1491208/1491208.htm> adresinden erişildi.

Nouwens, V. (2019). China's 21st Century Maritime Silk Road. Implications for the UK. *SIRIUS-Zeitschrift für Strategische Analysen*, 3(2), 200–201.

Office of the Historian. (y.y.). Milestones: 1945–1952. Department of State, Office of the Historian. 12 Aralık 2017 tarihinde <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/marshall-plan> adresinden erişildi.

Ogbor, J. O. ve Eromafuru, E. G. (2018). Regional trade blocs, location advantage and enterprise competitiveness in the global economy. *Archives of Business Research*, 6(6).

Ostreng, W., Eger, K. M., Fløistad, B., Jørgensen-Dahl, A., Lothe, L., Mejl  nder-Larsen, M. ve Wergeland, T. (2013). Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages. Springer Science & Business Media.

  streng, W., Heininen, L., Exner-Pirot, H. ve Plouffe, J. (2012). Shipping and resources in the Arctic Ocean: a hemispheric perspective. *The Arctic Yearbook 2012*, 247–280.

Otgonsuren, B. (2015). Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation. Erina Report, 127(12), 4. http://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2015/02/er127_tssc.pdf#page=6 adresinden erişildi.

Otsuka, S. (2001). Central Asia’s rail network and the Eurasian land bridge. *Japan railway & Transport review*, 28(9), 42–49.

Overland, I. ve Kubayeva, G. (2018). Did China Bankroll Russia’s Annexation of Crimea? The Role of Sino-Russian Energy Relations. Russia’s Turn to the East i  inde (ss. 95–118). Springer International Publishing.

People’s Republic of China. (2016). 13th Five-Year Plan on National Economic and Social Development.

Petrova, M. (2018). Inside an Apple iPhone: Where parts and materials come from. 4 şubat 2020 tarihinde <https://www.cnbc.com/2018/12/13/inside-apple-iphone-where-parts-and-materials-come-from.html> adresinden erişildi.

Pharand, D. (2007). The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 38(1–2), 3–69.

Pierre, C. ve Olivier, F. (2015). Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 337–346.

Pinterest.com (t.y). 3 Ekim 2019 tarihinde www.pinterest.com/pin/566327721864366644/ adresinden erişildi

Poling, G. B. (2018). China’s Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region. <https://www.csis.org/analysis/kyaukpyu-connecting-china-indian-ocean> adresinden erişildi.

Pride, W. M. ve Ferrell, O. C. (2016). *Marketing: concepts and strategies*. Cengage.

Publishing, O. (2018). Multinational enterprises in the global economy. OECD.

Quanlin, Q. (2014). Silk Road initiatives take the spotlight as trade fair. 13 Kasım 2019 tarihinde http://www.chinadaily.com.cn/china/cnasean2014/2014-09/10/content_18589995.htm adresinden erişildi.

Rajkumar, P. (2012). Spice route: logistic journey of spices in retail supply chain perspective. *UTMS Journal of Economics*, 3(1), 9–20.

Rana, K. S. ve Uberoi, P. (2012). India's Northeast States. The BCIM Forum and Regional Integration. The Institute of Chinese Studies, 1(1). <http://www.icsin.org/uploads/2015/06/03/9839efaaf2dc1c32bea016fcd1c8.pdf> adresinden erişildi.

Ray, R. ve Simmons, B. A. (2020). Tracking China's Overseas Development Finance Global Development Policy Center. Boston. <https://www.bu.edu/gdp/2020/12/07/tracking-chinas-overseas-development-finance/> adresinden erişildi.

Rayhaber.com. (2013). Marmaray Hakkında Merak. 9 Haziran 2020 tarihinde <https://rayhaber.com/2013/07/marmaray-hakkinda-merak-ettileriniz/> adresinden erişildi.

Reisinezhad, A. (2021). What AUKUS and Afghanistan Tell Us About the US Asia Strategy, The Diplomat. 8 Ekim 2021 tarihinde <https://thediplomat.com/2021/09/what-aukus-and-afghanistan-tell-us-about-the-us-asia-strategy/> adresinden erişildi.

Resmi Gazete. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. Pub. L. No. 6792 (2017). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/03/20170308-28.pdf> adresinden erişildi.

Reuters. (2017). United States says it supports China's infrastructure connectivity plan Reuters. 3 Mart 2021 tarihinde <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-usa/united-states-says-it-supports-chinas-infrastructure-connectivity-plan-idINKCN18A0D2> adresinden erişildi.

Rodrigues, J. (2008). The rapid decline of the sea ice in the Russian Arctic. *Cold Regions Science and Technology*, 54(2), 124–142.

Sajjanhar, A. (2016). Understanding the BCIM Economic Corridor and India's Response. Observer research foundation, ORF., (147). http://cf.orfonline.org/wp-content/uploads/2016/06/ORF_IssueBrief_147.pdf adresinden erişildi.

Schøyen, H. ve Bråthen, S. (2011). The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 977–983.

Sejko, D. (2017). Financing the Belt and Road Initiative: MDBs, SWFs, SOEs and the Long Wait for Private Investors.

Sekhon, A. S. (2016). Chinese Interests in Pakistan Occupied Kashmir: Strategic Implications For India. http://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/173893/1/01_title.pdf adresinden erişildi.

Shaohui, T. (2017). China Exclusive: Xi urges promoting 21st Century Maritime Silk Road - Xinhua | English.news.cn. 15 Kasım 2019 tarihinde http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/20/c_136223415.htm adresinden erişildi.

Shepard, W. (2017). China's Seaport Shopping Spree: What China Is Winning By Buying Up The World's Ports. 15 Kasım 2019 tarihinde <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/09/06/chinas-seaport-shopping-spree-whats-happening-as-the-worlds-ports-keep-going-to-china/#5363e99c4e9d> adresinden erişildi.

Sholli, S. (2021). Joe Biden suggests plan to rival China in call to Boris Johnson - LBC. 8 Ekim 2021 tarihinde <https://www.lbc.co.uk/news/joe-biden-infrastructure-plan-rival-china-call-boris-johnson/> adresinden erişildi.

Sigley, G. (2010). Cultural Heritage Tourism and the Ancient Tea Horse Road of Southwest China. *International Journal of China Studies Cultural Heritage Tou*, 1(2), 531–544.

Silva, C. (2020). China, South Korea, Taiwan sending masks and medical staff to other countries in need. 31 Mart 2020 tarihinde <https://www.nbcnews.com/news/asian-america/china-south-korea-taiwan-sending-masks-medical-staff-other-countries-n1163766> adresinden erişildi.

Statista. (2020). Chart: Iran's Economic Woes. 5 Şubat 2020 tarihinde <https://www.statista.com/chart/20454/real-gdp-growth-of-iran/> adresinden erişildi.

Stec, G. (2018). The Invisible Silk Road: Enter the Digital Dragon. <http://www.china-briefing.com/news/2018/01/04/chinas-digital-economy-shape-things-come.html> adresinden erişildi.

Strangio, S. (2020). China's Southeast Asian 'Vaccine Diplomacy' Comes Into Relief. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://thediplomat.com/2020/11/chinas-southeast-asian-vaccine-diplomacy-comes-into-relief/> adresinden erişildi.

Süveyş Kanalı İdaresi 2018 Yıllık Raporu. (2019). *Suez Canal Traffic Statistics Annual Report 2018*.

T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2019). Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri / T.C. Dışışleri Bakanlığı. 26 Ağustos 2020 tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden erişildi.

Tan, C. ve Maulia, E. (2020). Red Pill? Behind China's COVID-19 vaccine diplomacy. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://asia.nikkei.com/Spotlight/The-Big-Story/Red-Pill-Behind-China-s-COVID-19-vaccine-diplomacy> adresinden erişildi.

TBMM. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı. Pub. L. No. 378 (2016). http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/sirasayi_sd.sorgu_baslangic adresinden erişildi.

TCCB.gov.tr. (2015). T.C.CUMHURBAŞKANLIĞI: Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türkiye-Çin İş Forumu'na Katıldı. 20 Eylül 2020 tarihinde <https://tccb.gov.tr/haberler/410/34000/cumhurbaskani-erdogan-turkiye-cin-is-forumuna-katildi.html> adresinden erişildi.

The Economist. (2011). Sweet as can be? . 10 Aralık 2019 tarihinde <https://www.economist.com/node/18682839>. adresinden erişildi.

The Economist. (2015). The New Silk Road. 12 Aralık 2017 tarihinde <https://www.economist.com/news/special-report/21663326-chinas-latest-wave-globalisers-will-enrich-their-countryand-world-new-silk-road> adresinden erişildi.

The Economist. (2018). The Economist explains - What is the Northern Sea Route?. 16 Aralık 2019 tarihinde <https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/09/24/what-is-the-northern-sea-route> adresinden erişildi.

The Economist. (2020). How the Belt and Road Initiative got its name. 18 Mayıs 2021 tarihinde <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/how-the-belt-and-road-initiative-got-its-name> adresinden erişildi.

The Economist. (2021). The battle for China's backyard - The rivalry between America and China will hinge on South-East Asia. 2 Mart 2021 tarihinde <https://www.economist.com/leaders/2021/02/27/the-rivalry-between-america-and-china-will-hinge-on-south-east-asia> adresinden erişildi.

The Guardian. (2015). China to unveil \$46bn investment in Pakistan during visit by Xi Jinping. 6 Ocak 2018 tarihinde <https://www.theguardian.com/world/2015/apr/20/china-to-unveil-46bn-investment-in-pakistan-during-visit-by-xi-jingping> adresinden erişildi.

The State Council. (2015). Initiative offers road map for peace, prosperity. China, The State Council of the People's Republic of. 13 Kasım 2017 tarihinde

http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm adresinden erişildi.

The State Council of China. (2016). China's Belt and Road Initiative to boost global trade, peace. China, The State Council of the People's Republic of. 12 Aralık 2017 tarihinde

http://english.gov.cn/news/top_news/2016/11/03/content_281475481810968.htm adresinden erişildi.

Thornhill, J. (2021). Geopolitical supremacy will increasingly depend on computer chips. 2 Mart 2021 tarihinde <https://www.ft.com/content/44e28cad-55b7-4995-a5c5-6de6f9733747> adresinden erişildi.

THY. (2020). Türk Hava Yolları - Yatırımcı İlişkileri. 8 Mart 2021 tarihinde <https://investor.turkishairlines.com/tr> adresinden erişildi.

Ticaret Bakanlığı. (2021). T.C. Ticaret Bakanlığı. 19 Şubat 2021 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri> adresinden erişildi.

Tiezzi, S. (2016). Chinese Company Wins Contract for Deep Sea Port in Myanmar. The Diplomat. 10 Aralık 2019 tarihinde <https://thediplomat.com/2016/01/chinese-company-wins-contract-for-deep-sea-port-in-myanmar/> adresinden erişildi.

Tiezzi, S. (2017a). What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum?. 29 Ekim 2021 tarihinde <https://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/> adresinden erişildi.

Tiezzi, S. (2017b). Who Is Actually Attending China's Belt and Road Forum?. 29 Ekim 2021 tarihinde <https://thediplomat.com/2017/05/who-is-actually-attending-chinas-belt-and-road-forum/> adresinden erişildi.

Tr.china-embassy.org/. (2011). 2012 yılı Türkiye'de Çin Kültür Yılı. 20 Eylül 2020 tarihinde <http://tr.china-embassy.org/tur/4321dcba/t885022.htm> adresinden erişildi.

traceca-org. (y.y.). Basic Documents. TRACECA ORG. 26 Eylül 2019 tarihinde <http://www.traceca-org.org/en/home/basic-documents/> adresinden erişildi.

Trademap. (2020). Trade Map - Trade statistics for international business development. 25 Ocak 2020 tarihinde <https://www.trademap.org/Index.aspx> adresinden erişildi.

Transportgeography.org. (2017). Polar Shipping Routes | The Geography of Transport Systems. 16 Aralık 2019 tarihinde https://transportgeography.org/?page_id=412 adresinden erişildi.

U.S. Bureau of Labor Statistics. (2017). U.S. Bureau of Labor Statistics. 12 Aralık 2017 tarihinde <https://www.bls.gov/data/> adresinden erişildi.

UNCTAD. (2017). World Investment Report 2017: investment and the digital economy. *United Nations Conference on Trade and Development*, United Nations, Geneva.

Undarmaa, G. ve Jianing, M. (2017). One belt and one road initiative: China-Mongolia-Russia economic corridor. *Россия и Китай: вектор развития*, 263.

UNESCO. (1988). Silk Roads New Online Platform | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. 14 Eylül 2019 tarihinde <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/major-themes/dialogue/routes-of-dialogue/silk-road/> adresinden erişildi.

UNESCO. (1993). The Trade in Spices. [https://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/knowledge-bank-article/the trade in spices.pdf](https://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/knowledge-bank-article/the%20trade%20in%20spices.pdf) adresinden erişildi.

UTİKAD. (2021). Utikad Lojistik Sektörü Raporu.

Uysal, O. (2016). Bakü Tiflis Kars demiryolu projesi – Rail Turkey Tr. 9 Eylül 2020 tarihinde <https://tr.railturkey.org/2016/08/09/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi/> adresinden erişildi.

Ülker, K. (2018). Alibaba, Trendyol'a 728 milyon dolar ödedi. 15 Eylül 2020 tarihinde <https://www.dunya.com/kose-yazisi/alibaba-trendyola-728-milyon-dolar-odedi/424231> adresinden erişildi.

Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 11–39.

Uzunsakal, E. ve Yıldız, D. (2018). Alan Araştırmalarında Güvenilirlik Testlerinin Karşılaştırılması Ve Tarımsal Veriler Üzerine Bir Uygulama. *Uygulamalı Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(1), 14–28.

Westcott, B. (2020). Covid-19: China reports no new coronavirus local infections for the first time. 29 Mart 2020 tarihinde <https://edition.cnn.com/2020/03/19/asia/coronavirus-covid-19-update-china-intl-hnk/index.html> adresinden erişildi.

WHO. (y.y.). Vaccines and immunization. 21 Şubat 2021 tarihinde https://www.who.int/health-topics/vaccines-and-immunization#tab=tab_1 adresinden erişildi.

White, E. (2021). 'Hidden debt' on China's Belt and Road tops \$385bn, says new study | Financial Times. 8 Ekim 2021 tarihinde <https://www.ft.com/content/297beae8-7243-4d93-9fac-09e515e82972> adresinden erişildi.

White House. (2021). Fact Sheet: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership | The White House. 11 Ekim 2021 tarihinde <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/> adresinden erişildi.

Wijeratne, D., Yau, J., Wong, G., Rathbone, M., Ling, N. B. ve Lau, S. (2017). *Repaving the ancient Silk Routes*. China: PwC.

Williams, C. (2007). Research methods. *Journal of Business & Economics Research (JBRE)*, 5(3).

Witte, A. (2020). "Chinese don't walk?"—The emergence of domestic walking tourism on China's Ancient Tea Horse Road. *Journal of Leisure Research*, 1–22.

World Bank. (2018a). Six corridors of integration: Connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative. 3 Mart 2021 tarihinde <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative> adresinden erişildi.

World Bank. (2018b). What triggered the oil price plunge of 2014-2016 and why it failed to deliver an economic impetus in eight charts. 3 Mart 2021 tarihinde <https://blogs.worldbank.org/developmenttalk/what-triggered-oil-price-plunge-2014-2016-and-why-it-failed-deliver-economic-impetus-eight-charts> adresinden erişildi.

World Bank. (2018c). About | Logistics Performance Index. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://lpi.worldbank.org/about> adresinden erişildi.

World Bank. (2019). GDP growth (annual %) - Russian Federation | Data. 3 Mart 2021 tarihinde <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2019&locations=RU&start=2010> adresinden erişildi.

worldstopexports.com. (2019). Top 15 Crude Oil Suppliers to China. 22 Ocak 2020 tarihinde <http://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china/> adresinden erişildi.

Wu, H. (2021). China to send 10 million coronavirus vaccine doses abroad. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://apnews.com/article/world-news-china-coronavirus-pandemic-42eef1911402f4ff13744fc87891c2aa> adresinden erişildi.

Wuthnow, J. (2018). From Friend to Foe-ish: Washington's Negative Turn on the Belt and Road Initiative | The Asan Forum. 12 Şubat 2020 tarihinde <http://www.theasanforum.org/from-friend-to-foe-ish-washingtons-negative-turn-on-the-belt-and-road-initiative/#2> adresinden erişildi.

theartcticinstitute.org. (2011). The Future of the Northern Sea Route - A "Golden Waterway" or a Niche Trade Route. 3 Mart 2021 tarihinde <https://www.theartcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche/> adresinden erişildi.

Xia, L. (2019). Full text of the Dubrovnik Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries - Xinhua | English.news.cn. 15 Ocak 2020 tarihinde http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/13/c_137973910.htm adresinden erişildi.

Xianglin, M. (2016). Boost mutual development of China and Pakistan through CPEC. 9 Aralık 2019 tarihinde <http://en.people.cn/n3/2016/0226/c98649-9022051.html> adresinden erişildi.

Xinhua. (2019). China-Russia trade volume tops 100 bln USD - Xinhua | English.news.cn. 21 Ocak 2020 tarihinde http://www.xinhuanet.com/english/2019-01/10/c_137734116.htm adresinden erişildi.

Xinhua. (2021). Xinhua Headlines: Cross-border e-commerce gains traction aboard China-Europe freight trains. 20 Şubat 2021 tarihinde http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/16/c_139746499.htm adresinden erişildi.

Xinhuanet.com. (2019). Iraqi PM hails China visit as "quantum leap" in China-Iraq ties. 3 Mart 2021 tarihinde http://www.xinhuanet.com/english/2019-09/19/c_138405582.htm adresinden erişildi.

Xu, L., Fan, X., Wang, W., Xu, L., Duan, Y. ve Shi, R. (2017). Renewable and sustainable energy of Xinjiang and development strategy of node areas in the "Silk Road Economic Belt". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 79, 274–285.

Yalçın, H. H., Dinçsoy, H. C. ve Özdoğan, İ. (2019). *Türkiye'nin Kuşak Ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması*. İstanbul.

Yiming, G. (2017). Digital economy cooperation to empower Belt, Road. 18 Ekim 2019 tarihinde http://www.china.org.cn/world/2017-12/04/content_50083923.htm adresinden erişildi.

Yin, R. K. (2017). Case study research and applications: Design and methods (Çev. İlhan Günbayı) (6. bs.). London: Sage publications.

Yıldırım, A. (1999). Nitel araştırma yöntemlerinin temel özellikleri ve eğitim araştırmalarındaki yeri ve önemi. *Eğitim ve Bilim*, 23(112).

Yılmaz, C. (2019). Adana'daki 1.7 milyar dolarlık proje başladı - Çin Haber. 16 Eylül 2020 tarihinde <https://cinhaber.net/ekonomi/adanadaki-1-7-milyar-dolarlik-proje-basladi-h2939.html> adresinden erişildi.

Yoshikawa, S. (2016). China's Maritime Silk Road Initiative and Local Government. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 79–89.

Yuwei, H. ve Shumei, L. (2021). Looting life-saving vaccines widens gaps and breeds 'vaccinationalism' experts warn - Global Times. 21 Şubat 2021 tarihinde <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1214311.shtml> adresinden erişildi.

Zhao, H., Hu, H. ve Lin, Y. (2016). Study on China-EU container shipping network in the context of Northern Sea Route. *Journal of Transport Geography*, 53, 50–60.

Zhao, Z. (2013). The status and trend of the new Eurasian Land-bridge. 18 Aralık 2018 tarihinde <http://fiata.com> adresinden erişildi.

EKLER

Ek 1:

**TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK VE YOL PROJESİ
KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN
BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI ANKETİ**

Merhaba Sayın Yetkili,

Prof. Dr. Tülin Durukan'ın danışmanlığında Veli Ahmet Çevik tarafından hazırlanmakta olan "TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KUŞAK VE YOL PROJESİ KAPSAMINDA MODERN İPEK YOLU TİCARETİNDEN BEKLENTİLERİNİN ARAŞTIRILMASI" adlı doktora tezinin araştırması için yaklaşık 3-4 dakika sürecek bir ankete katılmanızı rica ederiz.

Önemle vurgulamak isterizki; yanıtlayacağınız sorular doğru ya da yanlış olarak değerlendirilmeyecektir. Amacımız, bir firma çalışanı olarak değerli görüşlerinizi öğrenmektir. Bu nedenle soruların tamamını yanıtlamanız araştırmanın sağlığı açısından oldukça önemlidir. Araştırma sonunda elde edilen veriler toparlanarak değerlendirilecek, bilimsel amaç dışında kullanılmayacak ve üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır. İlginiz için teşekkürlerimizi sunar, çalışmalarınızda başarılar dileriz.

Prof Dr. Tülin DURUKAN
Kırıkkale Üniversitesi

Öğr. Gör. Veli Ahmet ÇEVİK
Hitit Üniversitesi

1. Firmanızın Kuruluş Yılı

1990 yılından önce
1990 -2000 yılları arasında
2001-2010 yılları arasında
2011-2020 yılları arasında

2. Firmadaki Pozisyonunuz

Üst yönetici
Yönetici
Şef
Lojistik elemanı

3. Firmada Çalışan Personel Sayısı

1-10 Kişi
10-20 Kişi
20-50 Kişi
50 Kişi ve üzeri

4. Mesleki Tecrübeniz

1-5 Yıl
6-10 yıl
11-20 yıl

20 yıl ve Üzeri

5. Depo Kapasiteniz (m² olarak)

1.000 m² ve daha az

1.001m² -5.000 m² arası

5.001m² -10.000 m² arası

10.000m² üzeri

6. Orta Asya veya Doğu Asya Bölgelerine taşıma/ticaret işleri yapmaktasınız?

Evet

Hayır

Güzergâhtan Beklentiler		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Çin Halk Cumhuriyeti Devleti öncülüğünde tarihi İpek Yolu ticaret güzergâhında ticaretin tekrardan canlandırılması amaçlanan Kuşak ve Yol Girişimi hakkında detaylı bilgimiz vardır.	1	2	3	4	5
2	Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında yüklerini bu güzergâhtan taşımayı/taşıtmayı düşünüyoruz.	1	2	3	4	5
3	Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında, demiryolu taşımacılığı ivme kazanacaktır.	1	2	3	4	5
4	Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında uluslararası ticaret yapan işletmeler, Demiryolu taşımacılığını Denizyoluna alternatif olarak düşüneceklerdir.	1	2	3	4	5
5	Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında uluslararası ticaret yapan işletmeler, Demiryolu taşımacılığını Hava yoluna alternatif olarak düşüneceklerdir.	1	2	3	4	5
6	Kuşak ve Yol güzergâhında yapılan/yapılacak altyapı/üstyapı iyileştirilmelerinin sonrasında İhracata konu olan ürün çeşitliliğinin artmasına katkı sağlayacağını düşünüyoruz.	1	2	3	4	5
7	Kuşak ve Yol Güzergâhının gelişmesinin ülkemiz yerli üretimine olumlu yansıtacağını düşünüyoruz.	1	2	3	4	5
8	Kuşak ve Yol Güzergâhının gelişmesinin ülkemizin teknoloji sektörüne olumlu	1	2	3	4	5

	yansıyacağını düşünüyoruz.					
9	Kuşak ve Yol Güzergâhının gelişmesinin ülkemizdeki üretim maliyetlerine olumlu yansıyacağını düşünüyoruz.	1	2	3	4	5
	Lojistik sektöründe, aşağıda yer alan ve firmaların karşılaştığı iç kaynaklı sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Kalifiye eleman yetersizliği	1	2	3	4	5
2	Kurumsallaşamama	1	2	3	4	5
3	Yetersiz bilgi teknolojileri sonucu yaşanan karışıklıklar	1	2	3	4	5
4	Zayıf mali yapı	1	2	3	4	5
5	Müşteri ilişkilerinde yetersizlik	1	2	3	4	5
6	Rakiplere oranla yüksek maliyet	1	2	3	4	5
7	Hasarlı ürün teslimi	1	2	3	4	5
8	Ürün teslimatında gecikmeler	1	2	3	4	5
9	Araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması	1	2	3	4	5
	Lojistik sektöründe, aşağıda yer alan ve firmaların karşılaştığı dış kaynaklı sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Yasal Düzenlemelerdeki Belirsizlikler	1	2	3	4	5
2	Uzun Vadeli Sözleşme Yapılamaması	1	2	3	4	5
3	Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacmi	1	2	3	4	5
4	Tahsilâtta Sorun Yaşanması	1	2	3	4	5
5	Müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliği	1	2	3	4	5
6	Gümrükleme Sorunları	1	2	3	4	5
7	AltYapı Yetersizlikleri	1	2	3	4	5
8	Demiryolu, Havayolu ve Limanlarda Yaşanan Yetersizlikler	1	2	3	4	5
	Firmanızın sunduğu lojistik hizmetler aşağıdakilerden hangisidir? (Verdiğiniz Hizmetlerin derecelerini işaretleyiniz. 0=hiç hizmet vermiyoruz. 5=En fazla hizmeti veriyoruz)	0	1	2	3	4
1	Karayolu Taşımacılığı	0	1	2	3	4
2	Denizyolu Taşımacılığı	0	1	2	3	4
3	Havayolu Taşımacılığı	0	1	2	3	4
4	Demiryolu Taşımacılığı	0	1	2	3	4
5	Depo işletmeciliği(Stok/Envanter Yönetimi)	0	1	2	3	4
6	Kargo Taşımacılığı (Küçük Paket Taşımacılığı)	0	1	2	3	4
7	Gümrükleme Hizmetleri	0	1	2	3	4
8	Proje Taşımacılığı (Santral Taşımak gibi)	0	1	2	3	4
9	Parsiyel Taşımacılık	0	1	2	3	4

Etik Kurul Onay Belgesi



