ASOS JOURNAL

The Journal of Academic Social Science

Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 102, Mart 2020, s. 323-338

ISSN: 2148-2489 Doi Number: <http://dx.doi.org/10.29228/ASOS.41627>

Yayın Geliş Tarihi / Article Arrival Date
5.02.2020

Yayınlanma Tarihi / The Publication Date
29.03.2020

Arş. Gör. Gözde ÇAĞLAR

İstanbul Gelişim Üniversitesi, İktisadi İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi,
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Bölümü
gcaglar@gelisim.edu.tr / gozdecaglar@hotmail.com.tr

YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETTE YÜK TAŞIMACILIĞINA OLASI YANSIMALARI ÜZERİNE BİR SWOT ANALİZİ¹

Öz

Teknoloji ve bilgi artışı ile birlikte hızlı değişimin yaşandığı günümüzde ülkeler arasındaki sınırlar ortadan kalkmıştır. Bu gelişmeler lojistik ve ticaretin gelişmesini ve rekabet aracı olmasını sağlamıştır. Sadece işletmeler değil ülkeler de projeler üreterek rekabet sürecine katılmıştır. Çin’in öncülük ettiği ‘Yeni İpek Yolu Projesi’ 2013 yılında başlatılan çok taraflı ve çok kapsamlı bir girişimdir. Kıtalararası kara ve deniz yolu bağlantıları ile geçtiği güzergâhta ekonomik kuşak oluşturmayı öngörüyor. Bu açıdan küresel ekonomi için büyük bir önem arz ediyor. Türkiye, ‘Yeni İpek Yolu Projesi’nde kıtalararası bağlantı kuran köprü görevi görmektedir. Bu çalışmada, ‘Yeni İpek Yolu Projesi’ dış ticaret ve yük taşımacılığı kapsamında Türkiye açısından incelenmiştir. Türkiye’nin girişime yaklaşımı ve Türkiye’nin dış ticaret ve yük taşımacılığına etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Türkiye, Çin ile artan ilişkileri ve bu girişim sayesinde ticaret hacminde artış sağlayacaktır. Aynı zamanda girişimin finanse ettiği altyapı projeleri ile fiziki altyapı eksiklikleri tamamlanacaktır. Türkiye oldukça yüksek potansiyeli ile proje fırsatlarını değerlendirerek lojistik üs olma avantajına sahiptir.

Anahtar kelimeler: Dış Ticaret, Yeni İpek Yolu Projesi, İpek Yolu, Çin

¹ Bu makale Gözde Çağlar’ın “Dış Ticarete Yük Taşımacılığı (Türkiye Örneği)” başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

A SWOT ANALYSIS ON THE NEW SILK ROAD PROJECT AND POSSIBLE REFLECTION ON TURKEY'S FREIGHT TRANSPORTATION IN FOREIGN TRADE

Abstract

Today, with the rapid growth of technology and knowledge, the borders between countries have disappeared. These developments provided the improvement of trade and logistics as well as making it a competitive tool. Not only companies but also countries have participated in the competition process by producing projects. The New Silk Road Project launched by China in 2013 is a multilateral and comprehensive project. It foresees creating an economic belt on the route that is crossed by intercontinental land and sea routes. For this reason, it is of great importance for the global economy. Turkey serves as a bridge linking the continents in The New Silk Road Project. In this study, The New Silk Road Project has been examined in terms of Turkey under the scope of foreign trade and freight transport. This study tried to determine the approach of Turkey for initiative and the effects of Turkey on foreign trade and freight transport. Increased relations with China and this initiation will increase the trade volume of Turkey. At the same time, due to the infrastructure projects financed by the enterprise, physical infrastructure deficiencies will be eliminated. Having a very high potential, Turkey has the advantage of being a logistic base by evaluating project opportunities.

Keywords: Foreign Trade, The New Silk Road Project, Silk Road, China

1. GİRİŞ

Günlük hayatta –farkında olsak da olmasak da- tüketilen ürünlerin birçoğu ithal edilmiş üründür ya da ithal girdilerle nihai ürün haline gelmiştir. Aynı şekilde, Türkiye'nin ihraç ettiği ürünleri de yabancı ülke vatandaşları tüketmektedir. Kullandığımız cep telefonu, bilgisayar, tükettiğimiz gıda ürünleri onlardan sadece bir kaçıdır. Günlük tükettiğimiz mallardan, okuduğumuz kitaba kadar ihtiyaç duyduğumuz tüm ürünler lojistik sayesinde insanlara ulaşır. Bilginin ve emeğin ürettiği ürünler/hizmetler ticaret yolu ve lojistik aracılığı ile ihtiyaç duyulan yere ulaşır. Bu nedenle ticaret ve lojistik birbirini tamamlayan iki önemli unsurdur ve birbirinden ayrı değerlendirmek eksik olur. Ticari ürünlerin nakledilmesini sağlayan taşımacılık ise lojistiğin en temel faaliyetlerinden biridir. Geçmişte İpek Yolu gibi ticaret yollarında kervanlarla yapılan ticaret, günümüzde artık modern yollarla ve taşıtlarla yapılmaktadır. Değişmeyen ise ticaretin ülkelere olumlu getirileridir. Tarihte, ticari yollar ülkelerin ekonomik, sosyal ve kültürel etkileşimine katkı sağlamıştır. İpek Yolu da, iki bin yılı aşkın bir süre boyunca Doğu ile Batı arasındaki ticari ve kültürel bağlantı yolu olmuştur. Ticarete canlılık kazandıran bu yol, aynı zamanda ülkelerin ekonomik ve refah artışına da katkı sağlamıştır. Kadim yolun gerek Türkiye gerekse de Türk Dünyası için önemi büyüktür. İpek Yolu'nun canlandırılması amacıyla Çin öncülüğünde gündeme gelen 'Yeni İpek Yolu Projesi' çok kapsamlı ve çok taraflı olması sebebiyle büyük bir projedir. Bu çalışma ile Yeni İpek Yolu Projesi'nin Türkiye'ye dış ticaret ve yük taşımacılığı açısından olası yansımaları swot analizi ile tespit edilmeye çalışıldı. Projenin Türkiye'ye yeni fırsatlar sunması açısından katkısı olacaktır.

2. TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET VE YÜK TAŞIMACILIĞI

Ülkeler farklı sosyoekonomik yapılara sahip olsalar da ekonomik ve ticari ilişkiler bakımından iç içe geçmiş durumdadırlar ve ülkeler arasında ticari sınırlar kalmamıştır. Uluslararası ekonomi, ülkelerin birbiriyle olan ilişkilerini ekonomi boyutuyla inceler. Uluslararası ekonominin bir kısmını oluşturan dış ticaret ise, ülkelerarası mal ve hizmet alım-satımını kapsamaktadır². Diğer bir ifadeyle dış ticaret; mal ve hizmetlerin ülke sınırları dışına çıkmasıyla ilgilidir. Günlük hayatımızda kullandığımız ve dış ticarete konu olan bu ürün ve hizmetlerin birçoğu başka ülkelerde üretilmiştir. Benzer olarak birçok ülke vatandaşı da Türkiye'de üretilen ürün ve hizmetleri tüketmektedir. Özellikle 1980'lerden sonra dünyada hızla yaşanan küreselleşme süreci üretimin küreselleşmesini doğurmuştur. Sonuç olarak, üretim dış dünya ülkelerine taşınmış ve mali piyasalar da serbestleşme olmuştur³. Örneğin, kullandığımız bilgisayarın parçaları farklı farklı ülkelerde üretilip sonrasında birleştirilerek bizlere ulaşabilmektedir. İhracat, ekonomik kalkınma açısından ülkeler için önemlidir. Bu amaçla, ihracatı artırma ve ithalatı azaltma yönünde hedeflere önem verilir. Ülkeler, belirlenen hedefler doğrultusunda aldıkları karar ve önlemlerle dış ticaret politikalarını oluştururlar. Türkiye'nin hedefleri doğrultusunda ihracat artışının sürdürülebilir olması ve küresel rekabette önemli bir aktör olabilmesi için kaynaklarını etkin ve verimli kullanılmalıdır. Aynı zamanda maliyet, fiyat, kalite, pazarlama ve dağıtım gibi pek çok alanda rekabet edebilen ve rekabeti tüm sektörlerde uzun dönem devam ettirebilen kuruluşlarla başarılı olacaktır⁴. Pazarlama ve üretimde ulusötesileşmenin giderek arttığı bir dünyada teknoloji, ticaret ve iletişim olarak birbirine gittikçe yaklaşan ekonomiler zorlu bir ortamda rekabet etmektedir. Bu zorlu rekabet ortamında işletmeler üretimin yanısıra lojistik hizmetlerle de rekabet gücü elde edebilmektedirler⁵. Başka bir ifadeyle, varlıklarını devam ettirebilmek için daha kaliteli ürünleri daha ucuza üretmenin, pazarlayıp dağıtmanın rekabeti içinde olan ekonomiler ve işletmeler için lojistik, rekabet sağlama açısından avantaj sağlayacaktır. Her ülke ekonomik göstergelerini gelişmiş ülke seviyesine çıkartmak ister. Bu amaç doğrultusunda daha fazla ticari ilişki, üretim ve istihdam hedefler. Ülke ekonomisinin temeli tarım ise sanayi düzeyine, sanayi temelli ise bilgi ve teknoloji üreten ekonomi seviyesine çıkartmak ister. Ülkeler bu amaca ulaşmak için diğer ülkelerle var olan ticari ve ekonomik ilişkilerini koruyup, yeni ticari ve ekonomik ilişkiler kurarak çeşitli projelerde yer alırlar. Türkiye dönem dönem farklı dış ticaret politikaları izlese de diğer ülkelerle kurulan ekonomik ve ticari ilişkilere daima önem vermiştir. Hatta bazı dönemler ekonomi politikasının temeli olmuştur⁶.

Ulaşım, tekerleğin icadından günümüze uzanan sürece kadar insanlığın en temel ihtiyaçlarından biri olmuştur. Yük taşımacılığı, bir noktadan başka bir noktaya yüklerin hareketidir. Lojistiğin de en temel faaliyetlerinden biridir. Taşımacılık; karayolları, havayolları, denizyolları, demiryolları ve boru hatları gibi alt sistemlerden oluşur. Taşımacılık alt sistemlerinden her biri kendine özgü avantajlara sahiptir. Bu nedenle de günümüzde birden fazla taşımacılık modunu bir arada kullanan karma taşımacılık görülmektedir. Karma taşımacılık ile taşıma modlarının avantajları bir araya getirilir ve bu avantajlar kendi içinde entegre edilip mümkün olduğunca

² Alaattin Fırat ve Fatih Gökbayrak, *Dış Ticaret Teorisi ve Türkiye'de Dış Ticaret Politikaları*, İstanbul: İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları, 2016, s.3.

³ Halil Seyidoğlu, *Uluslararası İktisat*, 17. Basım, İstanbul: Güzem Can Yayınları, 2009, s.1.

⁴ Ferudun Kaya, *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*, 4. Basım, İstanbul: Beta Yayın Evi, 2013, s.3.

⁵ Muazzez Babacan, "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu", *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 2003, Sayı.1, Cilt.3, <http://onlinedergi.com/eab/arsiv/arsivDetay.aspx?yil=2003&periyot=1> (17 Temmuz 2016), s.8.

⁶ Zekeriya Mızırak, "Türkiye Dış Ticaretinin Gelişim Serüveni (1980-2004)", [Elektronik Versiyon] Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi, 2014, Cilt 7, Sayı 1-2, (28 Ocak 2017), s.90.

dezavantajları bertaraf edilmiş olur. Ayrıca hız, maliyet, hizmet kalitesi gibi birçok parametrenin optimum bileşimini yakalamaya çalışan gelişime açık bir taşımacılık sistemidir⁷.

Lojistik performans endeksi (LPI-Logistics Performance Index) belirlenmiş ölçütlerde puan ve sıralamayı gösteren önemli bir lojistik performans göstergesidir. LPI anketi ile Dünya Bankası tarafından iki yılda bir oluşturulur. Anket, yurt içi ve uluslararası olmak üzere iki bölümden oluşur. Yurt içi kısmında, yurt içinde faaliyet gösteren lojistik uzmanları tarafından bir ülkenin niteliksel, niceliksel değerlendirmelerini kapsar. Lojistik ortam, temel lojistik süreçler, kurumlar, performans süresi ve maliyet verileri hakkında ayrıntılı bilgi içerir. Uluslararası kısımda ise LPI'da yer alan altı ölçüt ülke dışında çalışan ticaret ortakları ve lojistik uzmanları tarafından yapılan niteliksel değerlendirmeleri içerir. Lojistik performans endeksi, ticaret ve lojistik alanında ülkelerin performanslarında karşılaştıkları zorlukları, fırsatları belirlemede yardımcı olan kapsamlı bir endekstir. LPI, 1'den (en kötü) 5'e (en iyi) kadar puanlanan lojistik performansın çok boyutlu bir değerlendirmesidir⁸. Son yıllarda lojistik performansı geliştirme önemli bir kalkınma politikası olmuştur. Nitekim Türkiye'de kalkınma planlarında lojistik fasıllarına yer vermektedir. Bu nedenle LPI, ülkelere lojistik performansları hakkında bilgi veren, belirlenmiş alt ölçütlerle genel durumu ve eksiklikleri sunan önemli bir göstergedir. Bu gösterge ile güçlü ve eksik yanları görerek iyileştirme yönünde adımlar atılabilir. Aynı zamanda birlikte çalışılan iş ortakları ankete katıldığı için iş ortaklarının gözünden verilen lojistik hizmet değerlendirilmiş olur. Eksiklerin tamamlanması ve daha iyi bir lojistik hizmet sunmak için önemli bir fırsattır.

Tablo 1'de 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yılları için Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralaması ve puanlamaları verilmiştir. 2010 ve 2012 yıllarında 155 ülke sıralamaya tabi tutulurken, 2014, 2016, 2018 yıllarında 160 ülke sıralanmıştır. Almanya, 2012 yılı hariç sıralamadaki birinciliğini korumuştur. Verilen yıllar itibarıyla sıralama değişmekle birlikte ilk üçte yer alan ülkeler; Almanya, Singapur, İsveç, Hong Kong-Çin, Finlandiya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg olmuştur. Tablodan, lojistik performans endeksinin üst sıralarında yüksek gelirli ülkelerin yer aldığını görmekteyiz. Özellikle Avrupa Birliği ve Uzak Doğu ülkelerinin başarı ve istikrarları dikkat çekmektedir.

Türkiye, en iyi sıralamaya 2012 yılında 3.51 puanla 27. sırada yer alarak sahip olmuştur. Son olarak 2018 yılında LPI sıralamasında 3.15 puanla 47. sıradadır. Genel olarak aynı sıralama aralığında yer alan Türkiye, gittikçe gerileyen bir sıralamaya sahip olmuştur. Türkiye'nin lojistik performansında istenilen gelişmeyi tam olarak yakalayamadığını görmekteyiz. Bu konuda yapılması gereken önemli iyileşme ve ilerleme adımlarının gerektiğinin göstergesidir.

Lojistik performans endeksinde ülkeler aldıkları puana göre sıralanarak karşılaştırılırlar. Söz konusu altı alt başlığın ağırlıklı ortalaması alınarak ülkelerin LPI değerleri belirlenir. Ülkeler arasında rekabet ortamı yaratılıp lojistik performansları hakkında genel durum analizi yapılmaya çalışılır. Bununla birlikte, LPI ülkelerin lojistik sorunlarını tanımlamada, sorunlara çözüm önerisi getirmede, gelişmeleri takip ederek önerilerin gerçekleştirilmesinde önemli bir katkı sağlar. LPI altı alt başlıktan oluşur. Bileşenlerden gümrükler, altyapı ve lojistik yetkinlik ülkenin tedarik zinciri hizmet dağıtımı için girdi; uluslararası taşımacılık, yük izleme ve zamanlama ise çıktı niteliğindedir. Alt başlıklar şunlardır⁹:

⁷ Douglas Long, Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi, Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün (çev.), Ankara: Nobel Yayınları, 2012, s.119.

⁸ The World Bank, Logistics Performance Index, <http://lpi.worldbank.org/> (2 Ocak 2017).

⁹ The World Bank, Logistics Performance Report, 2014, <http://lpi.worldbank.org/report> (2 Ocak 2017), s.7.

- 1) **Gümrükler:** Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği
- 2) **Altyapı:** Ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi
- 3) **Uluslararası Taşımacılık:** Uluslararası taşımacılığın düzenlenmesinin kolaylığı
- 4) **Lojistik Yetkinlik:** Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik
- 5) **Yük İzleme:** Sevkiyatların takibi ve izlenmesi
- 6) **Zamanlama:** Sevkiyatların planlanan zamanda yapılması

Girdi niteliğindeki göstergelerde gerçekleşen olumlu gelişmeler çıktı göstergelerine yansır. Böylece ülkenin lojistik performansında artış olur.

Tablo 1

Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (2010-2018)

Lojistik Performans Endeksi	2010		2012		2014		2016		2018	
	Sıra	Puan	Sıra	Sıra	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
LPI Genel	39	3.22	27	3.51	30	3.50	34	3.42	47	3.15
ÖLÇÜTLER										
Gümrükler	46	2.82	32	3.16	34	3.23	36	3.18	58	2.71
Altyapı	39	3.08	25	3.62	27	3.53	31	3.49	33	3.21
Uluslararası Taşımacılık	44	3.15	30	3.38	48	3.18	35	3.41	53	3.06
Lojistik Yetkinlik	37	3.23	26	3.52	22	3.64	36	3.31	51	3.05
Yük İzleme	56	3.09	29	3.54	19	3.77	43	3.39	42	3.23
Zamanlama	31	3.94	27	3.87	41	3.68	40	3.75	44	3.63

Kaynak: The World Bank, 2019

3. YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE

İnsanlar asırlar boyunca kendi ürettiklerinden ihtiyaç fazlası olan malları ihtiyacı olanlara vermiş ve karşılığında ihtiyacı olan malları onlardan almıştır. Önceleri yakınındaki insanlardan ihtiyaçlarını karşılamaya çalışıp yakınında bulamadığını ise uzaklara giderek elindeki malı ile değiştirmek için taşımak zorunda kalmıştır. Başlarda mal değişimi yani mübadele ile gerçekleşen mal ticareti zamanla yerini paraya bırakmıştır. Paranın kullanılmaya başlanması ile ticaret kolaylaşmıştır. Ticaret, değişim ile başlayıp paranın kullanılması ile kolaylaşırken insanların mallarını nakletme ihtiyacı hep olmuştur¹⁰. Tarihin en eski yollarından olan İpek Yolu'nda asırlar boyunca ticaret yapılmıştır. İnsanlar ve ürettikleri ihtiyaç sahiplerine ulaşmıştır. İpek Yolu'nda taşınan sadece mallar olmamış bu yolda aynı zamanda kültür alışverişi de yapılmıştır.

¹⁰ Süleyman Yükçü ve Gülşah Atağan, "Ortadoğu'da Zaman Tünelinde Ticaret", **Muftav Dergisi**, Sayı.1, (Temmuz 2011), s.99.

Böylece yıllarca İpek Yolu güzergâhında Doğu-Batı dünyası arasında pek çok etki taşınmıştır. Doğu ve Batı arasında ticari faaliyeti sağlayan İpek Yolu, alternatif yolların bulunması ile eski önemini yitirmiştir. Günümüzde ise İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına yönelik Çin'in önderliğindeki projenin 2013 yılında gündeme geldiğini görüyoruz¹¹. İpek Yolu ruhunu canlandırmayı ve geliştirmeyi amaçlayan Yeni İpek Yolu Projesi (YİYP) sadece Çin için değil tüm bölge ülkeleri için fayda sağlaması bekleniyor. “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak gündeme gelen “Tek Kuşak Tek Yol” sloganlı girişimin, 65 ülkeden geçerek refah kuşağı oluşturması ve toplam ekonomi büyüklüğünün 21 trilyon doları bulması bekleniyor. Çin'i Avrupa'ya bağlayacak bu proje, taşıma hattı oluşturmanın ötesinde İpek Yolu güzergâhında yer alan ülkelerle oluşturulacak bir ekonomik kuşak oluşturma amacını taşımaktadır¹². Böylece YİYP, oluşturulan kuşak boyunca ülkelerin entegrasyonunu sağlamakla kalmayıp yaratacağı etkileşimle bölge ekonomilerinin çeşitlenmesine de katkı sağlayacaktır. Doğu ve Batı'yı birleştirici görev üstlenen Yeni İpek Yolu Projesi'nde finansal kaynak oluşturma açısından önemlidir. Bu amaçla Çin, Tek Kuşak Tek Yol (Bir Kuşak Bir Yol ya da Modern İpek Yolu şeklinde de ifade edilmekte) girişimine finansal kaynak sağlayacak kurumlar oluşturmuştur. Bunlardan ilki, 40 milyar dolar sermayeli İpek Yolu Fonu'dur. İpek Yolu Fonu sermayesinin 100 milyar dolara kadar çıkarılması planlanmıştır. Bir diğeri, Asya Altyapı Yatırım Bankası olup 100 milyar dolar fon ile kurulmuştur. Üçüncü kurum ise BRICS Yeni Kalkınma Bankası'dır. Bu kurumların toplam fon tutarları 240 milyar dolardır¹³.

‘İpek Yolu Ekonomi Kuşağı’ olarak anılan plan Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden Türkiye'ye ve Avrupa'ya, Afrika'ya, Orta Doğu'ya uzanan geniş bir alanda ekonomik ilişkileri kuvvetlendirmeyi amaçlar. Çin, ‘Yeni İpek Yolu Projesi’ ile birlikte finans, ticaret ve altyapı alanlarında ülkelerarası işbirliği oluşturmak istemektedir. Çin, deniz, kara ve demir yolu ağları ile bölgelerarası bağlantıları arttırarak kalkınma hedeflerini sadece kendileri için değil tüm bölge ve dünya ülkeleri için istediklerini ifade etmiştir. Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping, 2013 yılında geleneksel ticaret rotalarını canlandırmayı amaçlayan girişimini açıkladıktan sonra ülkelere katılım çağrısı yapmıştır. ‘Tek Kuşak Tek Yol’ çağrısı yapıldıktan sonra birçok ülke projeyi olumlu karşılamıştır¹⁴. Çin'in Ankara Büyükelçisi, Yu Hongyang, Türkiye'yi yakından ilgilendiren bu projede birçok güzergâh olduğunu ancak her yolun Türkiye'den geçeceğini ifade ederek Türkiye'nin projede kilit ülke konumunda olduğunu vurgulamıştır¹⁵. Çin'in projesine Türkiye'de kayıtsız kalmamış projeye ilgisini ve desteklediğini belirtmiştir. Ayrıca Türkiye, Asya Altyapı Yatırım Bankası kurucu üye ülkelerinden biridir. Çin'in, nüfusuyla ve ekonomisiyle yaşadığı gelişim dikkat çekmektedir. Diğer yandan büyük projesi ile Çin, ABD'nin tek kutuplu dünya anlayışını değiştirme yönünde adım atmıştır. ABD'nin daha önce nüfuzu olan bölgelerde yer alarak etkin olmaya çalışacaktır. Tüm bunların siyasi bir mesaj içerdiği de düşünülmektedir. Proje için karşılıklı ekonomik çıkar temelli olduğu dile getirilse de Çin'in altyapı projelerine yaptığı finansal yardımlar geçmişte ABD'nin Marshall Planı çerçevesinde yaptığı yatırımları hatırlatmaktadır. Tüm bu nedenlerden dolayı pek çok ülke projeye karşı bir bakıma temkinlidir.

¹¹ Altay Atlı, “Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi”, *Analist Dergisi*, Sayı.44, (Ekim 2014), s.76.

¹² “Yeni İpek Yolu, Türkiye Dahil 65 Ülkeyi Bağlıyor”, *Vatan Gazetesi*, 12 Mayıs 2015, <http://www.gazetevatan.com/yeniipek-yolu-turkiye-dahil-65-ulkeyi-bagliyor-789817-ekonomi/> (18 Mart 2017).

¹³ Azhar Serikkaliyeva, “Çin'in Tek Kuşak, Tek Yol Girişimi İle İlgili Son Gelişmeler”, [Elektronik Versiyon] *Avrasya Araştırma Enstitüsü E-Bülten*, 21-27 Haziran 2016, Sayı.73 (25 Mart 2017), s.1.

¹⁴ Serkan Demirtaş, “Çin'den ‘Stratejik’ İpek Yolu Hamlesi”, *Hürriyet Gazetesi*, 5 Temmuz 2014, <http://www.hurriyet.com.tr/cin-den-stratejik-ipek-yolu-hamlesi-26744988> (15 Nisan 2017).

¹⁵ Gökçer Tahincioğlu, “Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak”, *Milliyet Gazetesi*, 27 Nisan 2015, <http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit-ekonomi/detay/2050114/default.htm> (15 Nisan 2017).

4. ‘YENİ İPEK YOLU PROJESİ’NİN TÜRKİYE DIŞ TİCARET VE YÜK TAŞIMACILIĞINA ETKİLERİ VE GÜZERGAHLAR

Tarihi İpek Yolu, birkaç hattan oluşan ve aynı zamanda Asya’yı kendi içinde birbirine bağlayan ağlar topluluğuydu. İpek Yolu sayesinde Doğu ve Batı birbirine bağlanırken aynı zamanda Asya dünya ekonomisinin merkezi konumundaydı. Ancak zamanla dünyanın ekonomi merkezi Asya’dan Atlantik Okyanusu’na yönelince İpek Yolu eski önemini böylece yitirmiş oldu. İpek Yolu’nun canlandırılması bu kez Çin’in projesi ile yeniden gündeme gelmiştir. Proje ile Asya’nın yeniden dünyanın ekonomi merkezi olma eğilimi söz konusudur. Ancak geçmişte taşımacılık tercihinde kara yolundan deniz yoluna doğru bir yönelme olurken yeni projede her ne kadar deniz yolu bağlantıları ile ilgili planlar olsa da kara bağlantılarına verilen önem, yapılan yatırımlar dikkat çekmektedir. Çin limanlarının doluluk sınırına ulaşması bu durumun temel nedenlerinden biridir. Çin limanları ticaret açısından dünyada önemli limanlar arasındadır. Gün geçtikçe de dünyadaki en iyi limanlar listesinde daha fazla sayıda Çin limanı yerini almıştır. Ancak sıkışık işleyen limanların ulaştırma maliyetleri yükselir. Çin’in proje için nedenlerinden biri de alternatif yol bulma gereksinimi olmuştur¹⁶. Bu nedenle kara yolundan alternatif hatlar belirleyip yatırımlara önem vermektedir. Böylece kendi ülkesinde taşımacılıkta bölgesel dengesizliği düzeltme hedefine de ulaşacaktır. Çin, hem piyasalardaki etkisi ve varlığıyla hem de dünya ekonomisindeki konumu ile güçlü bir ekonomidir. Türkiye ise potansiyeli yüksek gelişmekte olan önemli bir ülkedir. ‘Yeni İpek Yolu Projesi’ ile Türkiye için Çin ile ilişkilerine katkı sağlayacak hatta ileriye taşıyacak bir fırsat doğmuştur. Proje vasıtasıyla Türkiye, gerek kendi ticari ve ekonomik gelişimi gerekse de Çin ile ilişkilerinden en fazla faydayı sağlamak için ikili ilişkilerini planlayıp tasarlamalı ve politikalar oluşturmalıdır¹⁷. Türkiye’nin ‘Yeni İpek Yolu Projesi’nde önemli avantajları bulunmaktadır. Bunlar; coğrafi konumu, mevcut siyasi iradesi ve ekonomik kalkınma gücüdür. Türkiye’de mevcut siyasi irade ülkenin ekonomik kalkınmasına katkısı olacak yatırımlara ve ticari ilişkilere önem vermektedir. Bu proje, hem Türkiye hem de Çin için ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirme fırsatı sunacaktır. Proje kapsamında gerçekleştirilecek yatırımlar iki ülkenin önemsendiği konulardandır. Türkiye’nin projedeki coğrafi konumu, geçiş güzergâhında olması ve Orta Asya, Kafkasya bölgesinin Türkiye’nin nüfuz alanı içinde olması açısından avantaja sahiptir. Türkiye’nin etki alanı olan bu coğrafyalarda kültürel ve sosyal yakınlığının olması Türkiye için önemli bir avantajdır¹⁸. Asya Altyapı Yatırım Bankasına kurucu üye olan Türkiye, proje kapsamında yapılacak yatırımlara finansman kaynağı sağlamak için de fırsat yakalamıştır. Türkiye açısından bakıldığında projenin Çin ile ticari ilişkileri geliştirmede olumlu yansımaları olacaktır. Ancak ikili ilişkilerde bazı siyasi belirsizliklerin projede gündeme gelmesi olasıdır. Bunlar; Uygur meselesi ve Çin’in Ortadoğu’daki politikalara siyasi ve güvenlik açısından Türkiye’den farklı bir bakış açısının olması sayılabilir. Ancak görünen o ki, Çin ve Türkiye ilişkilerini Uygur meselesinin ötesine taşıyarak ilerletmeyi amaçlıyor. Türkiye’nin bu konuya yaklaşımı ise Çin tarafından iç ilişkilerine saygı olarak değerlendiriliyor. Çin ve Türkiye arasındaki ilişkilere bakıldığında Türkiye’nin ticaret açığının olması aleyhinde olumsuz faktörlerden biridir. Ticaret hacmini arttırarak açığın önüne geçmek kısa dönemde olmasa da olasıdır. 2016 yılında iki ülke para takası sonucu bundan sonraki ticari ilişkilerinde daha çok yerel para kullanma kararı aldılar. Bu gelişmeler iki ülke arasında kazan-kazan işbirli-

¹⁶ Güven Sak, “Türkiye’nin Bir İpek Yolu Stratejisine İhtiyacı Var”, Dünya Gazetesi, 23 Nisan 2015, <http://www.dunya.com/kose-yazisi/turkiyenin-bir-ipek-yolu-stratejisine-ihtiyaci-var/23706> (15 Nisan 2017).

¹⁷ Altay Atlı ve Sadık Ünay, “Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, *SETA Analiz*, Sayı.96, (Haziran 2014), s.19.

¹⁸ Kadir Temiz, “Türkiye-Çin İlişkileri”, *SETA Analiz*, Sayı.196, (Nisan 2017), s.12.

ği ilişkisini oluşturmak, çıkar sağlayacak ortak alanlar bulmak ve ekonomik ilişkileri geliştirmek için fırsat oluşturmuştur¹⁹. Çin ile ilişkilerinde yeni bir ivme yakalayan Türkiye, proje aracılığıyla fırsatları değerlendirme şansına sahiptir. Aynı zamanda Çin ve Türkiye işbirliği çok kutuplu dünya düzenine geçiş için önemlidir. 'Yeni İpek Yolu Projesi' Türkiye ve Çin arasında ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirmekle kalmayıp sosyal, kültürel ve siyasi ilişkileri de geliştirecektir. Türkiye'nin projeyi yakından takip ederek ve gerektiğinde siyasi tepki mekanizmaları üretmesi önemlidir.

'Tek Kuşak Tek Yol' Avrupa, Afrika ve Asya'yı karadan ve denizden komşu kıyılarla birlikte birbirine bağlamayı amaçlayan girişimdir. Bu yollar üzerindeki ülkelerin birbiriyle işbirlikleri kurmayı, ilişkileri güçlendirmeyi, çoklu ulaşım ağları oluşturmayı ve ülkelerde sürdürülebilir, dengeli kalkınmalar sağlamayı hedeflemektedir. 'İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'; Çin-Orta Asya-Rusya-Batı Avrupa'yı birleştiren, Çin'i Orta ve Batı Asya üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlayan, yine Güneydoğu Asya-Güney Asya ve Hint Okyanusu ile bağlantı kurmayı hedefleyen büyük bir plandır. '21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun, Güney Çin Denizi'den başlayıp Hint Okyanusu'ndan Avrupa'ya ve Güney Çin Denizi-Çin kıyıları-Güney Pasifik ülkelerine ulaşan güzergâhları vardır. Çin'in Ankara Büyükelçisi, projede Türkiye'yi ilgilendiren toplam beş güzergâhın (iki kara yolu, üç deniz yolu) planlandığını ve kara yolunun muhakkak Türkiye'den geçeceğini ifade etmiştir²⁰. Kara yolu, boru hatları, demir yolu ve diğer altyapı projeleri ile karadan birçok hattın varlığından söz edilmektedir. Avrupa ve Asya bağlantısını sağlaması planlanan; Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar, Çin-Orta ve Batı Asya, Çin-Hindini Yarımadası koridorları söz konusudur. Türkiye 'Orta Koridor' olarak anılan Çin-Orta ve Batı Asya koridorunda bağlantı sağlamaktadır. Enerji ve sanayi kümelermeleri olan bu koridorlara kara yolu, hava yolu, deniz yolu, demir yolu ile bağlantılar sağlanacaktır²¹. Türkiye'nin projede sahip olduğu üstünlüklerden biri jeopolitik konumudur. Yer aldığı 'Orta Koridor' alternatif güzergâhtır ve birleştirici noktada bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin güçlü üretim gücüne ve yük taşıma potansiyeline sahip limanları vardır. Karadeniz ve Akdeniz'de konumu itibarıyla aktarma limanlarının olması bir diğer üstünlük sebebidir²².

Avrasya altyapı ağını kurmayı amaçlayan girişimde trans-bölgesel koridorlar kara ve deniz yolları ile bağlanır. Pekin, Avrasya altyapı ağlarının mimarı olarak Çin merkezli boru hattı, demir yolu ve ulaşım ağlarını yaratmayı hedeflemektedir. Böylece İpek Yolu boyunca birçok ülke Çin altyapı yatırımlarına bağlı olacaktır. Ayrıca derin deniz limanlarının genişletilmesine odaklanılmıştır. Aslında 'Tek Kuşak Tek Yol' ile Çin'in üç ana hedefi olduğu söylenebilir. Bunlar; ekonomik çeşitlendirme, siyasi istikrar ve çok kutuplu düzenin gelişimidir. Çin ve girişimine ekonomik açıdan bakıldığında, yeni ticaret yolları, pazarlar ve enerji kaynakları geliştirmeye ve bağımlılıkları azaltmaya çabılıyor. Siyasi açıdan bakıldığında ise, Çin'in batısındaki Pakistan, Afganistan gibi sorunlu komşularının istikrara kavuşmalarını umuyor. Ayrıca çok kutuplu dünya düzenine geçişi hedefliyor. Çin'in uluslararası sistemde bu reformu ile yapıcı bir rol üstlenmesi dikkat çekmektedir. Girişimi ile 'ortak bir kader' toplumu yaratmayı isteyen Çin, yeni bir

¹⁹ Özlem Zerrin Keyvan, "Türkiye Çin İlişkilerinde Yeni Dönem", Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi, 8 Mart 2017, <https://ankasam.org/turkiye-cin-iliskilerinde-yeni-donem/> (15 Nisan 2017).

²⁰ Umut Ergünsü, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi", Çin Hakkında Her Şey, 10 Ocak 2016, <http://www.cinh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyl-deniz-ipek-yolu-girisimi/> (15 Nisan 2017).

²¹ Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) Projesinde Türkiye'nin Önemi, 17 Şubat 2017, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=14489> (15 Nisan 2017).

²² Soner Esmer, "Bir Kuşak Bir Yol Projesi", Deniz Haber Ajansı, 2 Aralık 2016, <http://www.denizhaber.com.tr/yazi/birkusak-bir-yol-one-belt-one-road-projesi-456.htm> (15 Nisan 2017).

uluslararası ilişkilerin temelini de oluşturmak istiyor²³. Bunun için Avrasya'da daha fazla bağlantı, karşılıklı refah ve ilerleme, kazan-kazan işbirliği ve devletlerin iç ilişkilerine müdahale etmeme unsurlarını desteklemektedir. Çin, 65 ülkeyi kapsayan 'Tek Kuşak Tek Yol' girişimi çerçevesinde adım adım projesini gerçekleştirmektedir. Yeni İpek Yolu Projesi'nde Türkiye, Çin'den Avrupa'ya giden güzergâhta köprü görevini üstlenmiş olacaktır. 'Yeni İpek Yolu Projesi', Türkiye ve Çin arasında en önemli projelerden biridir. Proje, Türkiye'nin Orta Asya ticaretini kolaylaştırmakla kalmayacak aynı zamanda Çin'e olan mal taşıma süresini de 12-15 güne kadar ineceği düşünülüyor²⁴. Çin, projesi için kuzey, güney ve orta koridor olarak belirlediği hatlara canlılık kazandırmak istemektedir. Kuzey Koridoru'na Rusya üzerinden, Güney Koridoru'na ise İran üzerinden işlerlik kazandırmak için çalışmalar yapmaktadır. Türkiye ise 'Orta Koridor'da Çin'den başlayan Afganistan, Pakistan ve Orta Asya Cumhuriyetleri üzerinden Avrupa'ya giden hatta köprü görevindedir. Türkiye ve Çin arasında bu amaçla 'İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı ile Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşma Tasarısı' imzalanmış ve TBMM Dışişleri Komisyonu onayından geçmiştir²⁵. Çin'in 'Tek Kuşak Tek Yol' girişiminde Batı Çin-Batı Avrupa hattı, Çin'den başlayarak Kazakistan üzerinden Rusya-Beyaz Rusya-Ukrayna geçişinden sonra Avrupa ülkelerine ulaşacaktır. Türkiye'den geçen hat ise Akdeniz ülkelerine gider. Aynı hat Türkmenistan üzerinden İran ve Arap ülkelerine de uzanacaktır. Projeye ve Çin'e olumsuz yönden bakanlar Çin ürünlerinin proje sayesinde Afrika, Asya ve Avrupa ülkelerine daha fazla yayılacağı yönünde endişeye kapılmaktadır. Ancak unutulmamalı ki, çift taraflı olan bu yollar aynı zamanda Türkiye, Orta Asya ülkeleri ve diğer ülkelerin ticari mallarını da Çin'e ve geçiş güzergâhındaki diğer bölgelere taşıyacaktır²⁶. 2015 yılında Pekin'de Türkiye Çin ile yaptığı görüşmesinde projeye verdikleri önemi hatırlatarak altyapı çalışmaları konusunda Çin ile mutabık kalmıştı. Çin'in de ifade ettiği gibi Türkiye geçiş güzergâhında olduğu için özellikle 'Orta Koridor' hattında önemlidir. Türkiye'nin gerçekleşen Bakü-Tiflis-Kars ve Edirne-Kars demir yolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Marmaray projeleri 'Orta Koridor'u oluşturmaktadır. Ülkelerde planlanan projeler en son bittikten sonra birbiri ile entegre edilecektir. Çin projelerle Londra'ya kadar kesintisiz bir demir yolu bağlantısı hedefliyor²⁷. Edirne-Kars demir yolu Kars sınırından başlayıp Marmaray hattı ile entegre olarak Edirne'ye kadar uzanacak ve Yunanistan ve Bulgaristan sınırından Avrupa'ya bağlanacak. İpek Yolu'nu canlandırma projesi kapsamında önemli olan bu hat birkaç hattın entegre edilmesiyle oluşacaktır. Halkalı-Kapıkule Demir Yolu Hattı Projesi'ne ek olarak İstanbul-Ankara Hızlı Tren Hattı, Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi, Sivas-Kars Hızlı Tren Projesi hattın tamamının diğer parçalarıdır²⁸. Projede demir yolu hatları önemli olduğu için 'Demir İpek Yolu' olarak da adlandırılmasına neden olmuştur. Bu demir yolu hatlarından biri Bakü'den başlayıp Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Kars'a ulaşır. Dizel lokomotif işletmeciliği yapılacak hat Tür-

²³ Rudolf, Moritz. "One Belt, One Road: The Silk Road", Mercator Institute for China Studies. December 2015. <https://www.merics.org/en/merics-analysis/infographicchinamapping/china-mapping/> (15 Nisan 2017).

²⁴ Mithat Yurdakul, "Yeni İpekyolu'na Türkiye Köprüsü", Milliyet Gazetesi, 22 Kasım 2016, <http://www.milliyet.com.tr/-yeni-ipekyolu-na-turkiye-koprusu-ekonomi-2348904/> (15 Nisan 2017).

²⁵ Önder Yılmaz, "Türkiye ve Çin'den Orta Koridor Hamlesi", Milliyet Gazetesi, 24 Mayıs 2016, <http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-orta-koridor/ekonomi/detay/2250498/default.htm> (15 Nisan 2017).

²⁶ Salih Yılmaz, "Türkiye ve Kazakistan'ın Yeni İpek Yolu Projesi İle Avrasya Birliği Projesi'ne Bakışı", **Uluslararası Tarih ve Arkeoloji Konferansı**, Kazakistan, 22-23 Mayıs 2015, s.9.

²⁷ "Çin'den Erdoğan'a Davet", Vatan Gazetesi, 28 Şubat 2017, <http://www.gazetevatan.com/cin-den-erdogan-a-davet-1043258-ekonomi/> (15 Nisan 2017).

²⁸ "Türkiye Avrupa'ya Hızlı Trenle Bağlanacak", Habertürk Gazetesi, 19 Ağustos 2016, <http://www.haberturk.com/ekonomi/turizm/haber/1284474-turkiye-avrupaya-hizli-trenle-baglanacak> (15 Nisan 2017).

kiye için çok önemli bir proje. Bu proje ile Avrupa'ya gidecek yük hareketi Türkiye üzerinden geçecek. Çin'den başlayan Kazakistan-Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan rotalı hat sadece Türkiye değil ticaret yapan diğer ülkeler için de önemlidir²⁹. Türkiye Asya ve Avrupa'yı birleştiren noktada kalkınma politikalarını, stratejilerini Yeni İpek Yolu Projesi ile birleştirerek Çinli yatırımlar ile büyüyen ekonomisinden kazançlı çıkma fırsatı yakalamıştır. Bu fırsat iyi değerlendirildiği takdirde, ticari ve ekonomik gelişmeye, ikili ilişkilerin ve yatırımların artmasına, turizmde artışa, pazar-sektör birleşmesine, enerji talebini sağlama konusunda Türkiye çıkarlarına hizmet edecektir.

5. YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE SWOT ANALİZİ

Türkiye'nin temelde güçlü yönlerinden en önemlisi coğrafi konum avantajıdır. Kıtalararası geçiş noktasında olması YİYP için de Türkiye'yi güçlü ve önemli kılmaktadır. Ticari işbirliklerine ve projelere katılım konusuna önem vermesi fırsat kapılarını açacak olan bir diğer güçlü yönüdür. Türkiye, genç nüfusu, jeopolitik konumu, işbirliklerine olumlu yaklaşımı ve kara yolunda yeterli düzeyde olması ile önemli potansiyellere sahip bir ülkedir. Ancak nitelikli insan gücü eksikliği, dış ticaret açığının olması, lojistik kurumsal ve altyapı eksiklikleri, taşımaların yollara göre dengesiz dağılımı, lojistik hedeflerin eksikliği, karma taşımacılığı yeterli düzeyde kullanmamak gibi ciddi zayıf yönleri de bulunmaktadır. YİYP ile yeni pazarlar bulma, yeni ticari işbirlikler oluşturma, altyapı eksikliklerini tamamlama, ticaret hacminde artış sağlama, taşıma türlerinin kullanımını dengeleme, gelişmiş lojistik ağ altyapısını oluşturma gibi fırsatlara sahiptir. Her girişimde olduğu gibi riskler söz konusudur. Önemli olan riskleri elimine edecek planlara ve ani gelişmelere çabuk cevap verebilme yeteneğine sahip olmaktır. Çok taraflı ve çok kapsamlı olan bu projenin finansal, siyasi, sosyal ve başarısızlıkla sonuçlanma gibi riskleri söz konusudur. Türkiye'nin riskleri en aza indirecek ve fırsatları değerlendirecek planlar oluşturmaları önemlidir. Aksi takdirde beklenenin altında fayda ile sonuçlanacaktır. SWOT analizi tespitletiren yola çıkarak Türkiye'nin zayıf yönlerini minimize edip fırsatlarını maksimize etmeyi hedefleyen bir alternatif strateji (WO stratejisi (mini-maxi)) hedeflemesi uygun görünmektedir. Fırsatlardan yararlanarak mevcut zayıflıkların en aza indirecek şekilde stratejiler oluşturmalıdır. Örneğin; altyapı eksiklikleri olan Türkiye'nin YİYP kapsamında finansal desteklerden yararlanarak mümkün olduğunca bu konudaki eksikliklerini tamamlayarak geniş bir taşımacılık ağı ile ticaret hacmini ihracat yönünde arttırma imkânından daha fazla yararlanmalıdır. Nitelikli insan gücü yetiştirmek adına sektör-üniversite işbirliği ile donanımlı insan gücü yaratarak istihdam artışı fırsatını değerlendirmelidir. Çin ile artan ilişkiler ve yol bağlantıları sayesinde Çin'e ihracat artışını sağlayarak ticari açığı azaltma yönündeki fırsatı değerlendirmelidir. Ayrıca ülkelerle artan ilişkiler sayesinde turizmde artış sağlamaya yönelik planlar geliştirmelidir.

²⁹ “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nde Sona Gelindi”, Sabah Gazetesi, 6 Mart 2017, <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/03/06/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesinde-sona-gelindi> (15 Nisan 2017).

Tablo 2

Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye SWOT Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none">• Jeopolitik öneme sahip olması• Sektörün lojistik eğitimi almış nitelikli insan gücü talebinde artış olması• Kara yolunda filo sayısının yeterli olması• Finans sektörünün gelişmesi• Taşımacılık türlerinin (kara yolu, hava yolu, demir yolu, deniz yolu, boru hattı) birbirinin alternatifi olarak kullanılabilir olması• Uluslararası işbirliklerde yer alma, yönetme yeteneği• Lojistik proje üretebilme potansiyeli olması• Gelişmiş kara yolu taşımacılık sektörü• Yatırım çekme gücü• Yeni pazarlar bulma potansiyeli• Güçlü lojistik firmalarına sahip olması• Enerji taşıyan boru hatları için geçiş güzergâhında köprü konumunda olma• Orta Asya, Kafkasya bölgeleri ile tarihi bağların olması ve bu bölgelerde Türkiye'nin nüfuza sahip olması• Çin ile artan ticari ilişkiler	<ul style="list-style-type: none">• Nitelikli insan gücü eksikliği• Yeni ve etkin teknoloji kullanımı yetersizliği• Dış ticaret açığının olması• Gerçekleşen ithalat-ihracat taşımacılığının yollara göre dengesiz dağılımı• Yurtiçi taşımalarda kara yolu taşımacılığını daha fazla tercih etme eğilimi• Çin ile ticari ilişkilerde dengesizlik ve ticari açık verilmesi• Lojistik işletmeleri ve çalışanların hukuki düzenlemelere ilişkin bilgi yetersizliği• Demir yolu taşımacılığının az tercih edilmesi• Limanlara yapılan yatırımların yetersizliği• Taşıma türlerinin birbirine entegre edilmemesi• Lojistikte kurumsal ve fiziksel altyapı eksikliği• Lojistikte sektör-üniversite işbirliği eksikliği• Yatırımların yüksek maliyet gerektirmesi• Yeterli sayıda, kapsamda proje üretilmemesi ve sonuca ulaştıramamak• Lojistikle ilgili kurumlarda bu alanda uzman yöneticilerin eksikliği• Lojistikle ilgili hedefler oluşturma ve uygulamada eksiklik• Lojistik araştırmaların eksikliği• Lojistik yatırımlarının az olması ve dengesiz dağılımı• Karma taşımacılığın yeterince kullanılmaması

Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none">• Ulaşım ağlarının artması ile yeni pazarlara daha rahat ulaşma imkânı• Altyapı projeleri ile taşımacılık altyapısında iyileşme• Yeni işbirlikler ile yeni pazarlar bulma fırsatı• Yüksek maliyetli ulaşım altyapı yatırımlarına finansal kaynak bulma• Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya bölgesinde nüfuzunu arttırma olanağı• Çin ile artan ticari ilişkiler sayesinde ihracat artışı ile Çin ile olan ticari açığı lehimize dengeleme imkânı• Güvenilir ve çevre dostu taşıma sağlayan demir yolu taşımacılığını YİYP ile gerek altyapı eksikliği tamamlanarak gerekse de uluslararası bağlantılarla daha fazla tercih etme fırsatı sağlama• Yurtiçi ve uluslararası taşımalarda yollara göre yapılan taşımalarındaki mevcut dengesizliği iyileştirme fırsatı• Boru hatları ile oluşturulan altyapı sayesinde enerji talebini güvenli ve hızlı bir şekilde karşılayabilme• Alternatif yollar ve artan ticari ilişkiler sayesinde ticaret hacmini arttırma olanağı• Yeni iş imkânları ile istihdama olumlu katkı• Turizmde artış sağlama fırsatı• Ülkeye yabancı yatırımcı çekme fırsatı• Ülkelerarası yol bağlantıları ile taşıma süresinde kısalma• Çok kutuplu dünya düzenini sağlamak için işbirliği fırsatı	<ul style="list-style-type: none">• Yüksek maliyetli yatırımlar sonucu finansal tehlike• Çok fazla ülkenin taraf olması lojistikte rekabetçi tehdit• Ülkelerarası yaşanacak olası siyasi kriz• Uygun meselesinin Çin ile aramızda probleme dönüşerek projeyi olumsuz yönde etkileme riski• Çin ile Türkiye'nin Ortadoğu gibi bazı bölgelerdeki olaylara farklı bakması sebebiyle ileride olası bir anlaşmazlık durumu• Mevcut kamu politikaları ve yasalarındaki eksiklik sebebiyle projedeki gelişmelere hızlı cevap verememek• Projenin getirilerinden yeterince yararlanamamak• Çok taraflı bir proje olması sebebiyle tarafların ikna edilememesi ve projenin sonuca ulaşmama riski• Tam kapasite ile dolu giden araçların dönüş yükü bulamaması• YİYP'nin ABD'nin Marshall Planı gibi siyasi ve ekonomik amaçlı bir proje olma tehlikesi• Olası bir anlaşmazlık durumunda Türkiye'nin YİYP'den bertaraf edilmesi ve bu durumdan dolayı zarara uğrama riski• YİYP'nin net olmayan ve değişen taraflarının olması

6. SONUÇ

Ticaret ve lojistik birbirini destekleyen ve tamamlayan iki unsurdur. Emeğin ve bilginin ürettiğini istenilen noktaya ticaret aracılığıyla ve lojistik faaliyetlerle ulaştırırız. Günümüzde küreselleşmenin etkisi ile yaşanan hızlı değişimler lojistik faaliyetlerin önemini arttırmıştır. Zamanla ülkeler arasında üretim sınırlarının kalkması, teknoloji kullanımının ve bilginin artışı ile üretim anlayışı, rekabet ve tüketici ihtiyaçları da değişmiştir. Önceleri tüketicinin direkt satışla sahip olduğu ürünlere artık günümüzde internet aracılığı ile ulaşabilmek mümkündür. Üstelik daha ucuza, daha hızlı ve zamanında teslimat ön plana çıkmıştır. Hatta ürünlere sahip olurken en önemli tercih nedenlerinden biri teslimatla ilgili kriterlerdir. Bir zamanlar maliyeti düşürmek için daha ucuza üretmenin yollarını arayan işletmeler için ucuza üretmek bir rekabet unsuruydu. Günümüzde ise lojistik unsurlarla rekabet edilmektedir. Günümüzde artık farklı farklı ülkelerde üretilen ürünlerin birleştirilip nihai tüketiciye ulaştırılması söz konusudur. Tüm bu gelişmeler lojistiğin hem işletmeler hem ülkeler için önemli bir rekabet unsuru olmasını sağlarken tüketicilerin ürünü tercih etme kriterleri arasında yer almaktadır.

Taşımacılık, lojistiğin en önemli temel faaliyetlerindendir. Temel anlamı ile malların bir yerden başka bir yere nakli olarak tanımlanır. Gelişmiş bir taşımacılık ağı daha fazla noktaya erişme imkânı sağlayacaktır. Bu nedenle işletmeler gibi ülkeler de daha fazla noktaya ucuz, hızlı ve güvenli ulaşmanın yollarını aramaktadır. Bu amaçla lojistik alanında altyapı çalışmaları ile işbirliklerini öngören projeler ürettiklerini görmektediriz.

YİYP, Çin tarafından 2013 yılında gündeme getirilmiş çok sayıda ülkenin çok geniş kapsamda ortak kazançlar için bir araya getirilmesi amaçlanan büyük bir projedir. Türkiye'nin de olumlu baktığı YİYP, çağımızın en büyük projesi olarak görülmektedir. Çin, YİYP ile ticari işbirlikleri ve yol bağlantıları ile geçtiği güzergâhlarda ekonomik kuşak oluşturmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda planlanan güzergâhlarla geniş bir ağ yapısı oluşturarak ulaşımı daha erişebilir hale getirme hedefindedir. Asya, Avrupa, Ortadoğu, Afrika arasında bağlantılarla oluşturulan güzergahlar altyapı projeleri bittikten sonra birbirine entegre edilecektir. Kazan-kazan anlayışı ile tüm ülkelerin kazançlı çıkacağını ifade eden Çin Hükümeti, bu büyük proje ile dünya ülkeleri tarafından takip edilmektedir.

Ancak Türkiye gibi pek çok ülke YİYP'ye olumlu baksa da ihtiyatlı davranmaktadır. Net olmayan ve olumsuz görünen birkaç neden ülkelerin bu girişime temkinli yaklaşmasına neden olmaktadır. Öncelikle, büyüyen bir güç olarak Çin'in bu girişim ile siyasi ve ekonomik çıkar amaçlarının olabileceği yönünde düşünceler girişime karşı olumsuz yaklaşım nedenleri arasındadır. İkinci olarak, altyapı yatırımlarına finansal destek sağlaması ABD'nin Marshall Planı çerçevesinde yaptığı yardımlara benzetilmektedir. Ancak Çin Hükümeti bu benzetmeye karşı çıkarak kazan-kazan amaçlı bir girişim olduğunu her fırsatta anlatmaktadır. Üçüncü olarak bu girişimin hala net olmayan ve değişen taraflarının olması belirsizlik yaratmaktadır. Dördüncü olarak, büyüyen bir ekonomi olan Çin'in oluşturacağı yeni kutuplu dünya düzeni ile yeni bir hegemonya ortaya çıkması yönündeki endişedir.

Çin, her fırsatta proje tanıtımını yaparken YİYP'de somut adımlarla ilerlemektedir. Çin'in YİYP kapsamında gerçekleştirdiği yatırımlar, finansal kuruluşların kurulmasına öncülük etmesi, işbirliklerine önem vermesi bu girişime verdiği önemi göstermektedir. YİYP'nin bir başka önemi ise ABD'nin tek kutuplu dünya düzeni anlayışına karşın çok kutuplu düzene geçiş çabası ile verilen mesajdır. Çin, YİYP'de hedefleri doğrultusunda ilerlemektedir. Çin'in İpek Yolu üzerinde tarihi amaçlarının olması, durağanlaşan ekonomisini canlandırma isteği, enerji talebi-

nin güvenle ve hızlı taşımalarla sağlanması, Avrupa pazarlarına daha hızlı ulaşma isteği ve yeni pazarlar bulma amacı bu girişimin gündeme gelmesini sağlamıştır.

Türkiye, jeopolitik konumu nedeniyle YİYP için önemlidir. Geçiş güzergâhında köprü konumunda olması büyük bir avantaj sağlamaktadır. Ayrıca altyapı projeleri ile yeni bağlantılar oluşturma ve lojistik altyapısını güçlendirme çabası içindedir. Çin ile ilişkilerin olumlu bir seyir izlemesi bu girişim için de avantaj sağlayacaktır. Çin ile ticari ilişkilerimizde aleyhimize olan açığın YİYP ile dengeye ulaşması mümkündür. Ancak tüm bunların yanında lojistik kurumsal ve fiziksel altyapı eksikliklerimizin olması, dış ticaret açığı, nitelikli insan gücü eksikliği, demir yolunun az tercih edilmesi ve yetersizliklerin olması gibi olumsuzluklar söz konusudur.

Bu girişim öngördüğü kıtalararası kara yolu, demir yolu, boru hattı ve deniz yolu bağlantıları ile ekonomik kuşak oluşturmayı amaçlamaktadır. Küresel ticari ve ekonomik gelişmeler için büyük bir önem arz etmektedir. Girişimin Türkiye dış ticareti ve yük taşımacılığına önemli katkılar sağlayacağı aşîkârdır. Bağlantı hatlarının birbirine entegre edilmesi ile daha kısa sürede daha fazla pazara ulaşma imkanı olacaktır. Türkiye önemli ticari ortakları olan Avrupa pazarlarına daha kısa sürede bağlanacaktır. Aynı zamanda oluşturacağı yeni ticari ilişkilerle yeni pazarlara ticaret yapma avantajına erişecektir. Bu gelişmeler Türkiye'nin ticaret hacminde önemli bir artış sağlama imkânı sunmaktadır. YİYP kapsamında devam eden ya da planlanan projeler yeni bağlantılar sağlamakla kalmayıp altyapı eksikliklerini de azaltmış olacaktır. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyesi olan Türkiye, yüksek yatırım gerektiren projelerini finanse edebilecektir. İstihdam artışı beklenen bir diğer olumlu etkidir. Yabancı ve yerli yatırımcılar ve projelerin yeni iş imkânları sağlayarak istihdam artışı sağlaması olasıdır. Ülkelerarası ilişkilerin artması ile turizm sektöründe de artış sağlaması öngörülmektedir.

Her girişimde olduğu gibi finansal, siyasal, sosyal ve başarısız olma gibi riskleri söz konusudur. Öncelikle yüksek maliyetli yatırımlar nedeniyle finansal tehlike söz konusudur. Bir diğeri, çok taraflı bir girişim olması sebebiyle olası bir ülkelerarası siyasi anlaşmazlıktır. Çin ve Türkiye arasında olası bir siyasi anlaşmazlık bir diğer risktir. Türkiye ve Çin arasında olan Uy-gur meselesi ve iki ülkenin Ortadoğu gibi bazı bölgelerdeki olaylara farklı yaklaşımı ileride probleme dönüşebilecek unsurlardandır. Olası bir meselenin probleme dönüşmesi ve proje güzergâhının Türkiye dışında ilerlemesi diğer tehlikedir. Ancak Çin'in bu olası durumu göze alması imkânlı görünmüyor.

Girişimin kapsamı ile katılım sağlayan ülkelere kazanç sağlayacağı açıktır. Türkiye'nin girişim ile riskleri azaltıp, zayıf ve yetersiz yönlerini güçlendirerek fırsatları kazanca çevirmesi gerekmektedir. Ne kadar kazançlı çıkacağı potansiyelini yeterince kullanıp fırsatları iyi bir şekilde değerlendirmesiyle doğru orantılıdır.

Çin'in bu girişim ile hedeflediği amaçlarına ulaşması yüksek ihtimaldir. Bu anlamda YİYP'den en karlı çıkan ülke Çin olacaktır. Türkiye ile Çin ilişkilerinin olumlu ilerlemesi ve Türkiye'nin konumu sayesinde güzergâhta kilit ülke olması nedeniyle bu girişimden karlı çıkacak ülkelerdendir. Türkiye güçlü yönlerini kullanarak fırsatları iyi değerlendirmelidir. Bu girişim sayesinde Türkiye, sahip olduğu potansiyel gücü avantaja dönüştürerek lojistik üs oluşturma fırsatına sahiptir.

KAYNAKLAR

- Atlı, Altay. “Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi”. Analist Dergisi. Sayı.44, Ekim 2014.
- Atlı, Altay ve Sadık Ünay. “Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, SETA Analiz. Sayı.96, Haziran 2014.
- Babacan, Muazzez. ”Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu”, Ege Akademik Bakış Dergisi. 2003, Sayı.1, Cilt.3, ss.8-15. <http://onlinedergi.com/eab/arsiv/arsivDetay.aspx?yil=2003&periyot=1> (17 Temmuz 2016).
- “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi’nde Sona Gelindi”, Sabah Gazetesi. 6 Mart 2017. <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/03/06/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesindesona-gelindi> (15 Nisan 2017).
- Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) Projesinde Türkiye’nin Önemi. 17 Şubat 2017. <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=14489> (15 Nisan 2017).
- “Çin’den Erdoğan’a Davet”, Vatan Gazetesi. 28 Şubat 2017. <http://www.gazetevatan.com/cin-den-erdogan-a-davet-1043258-ekonomi/> (15 Nisan 2017).
- Demirtaş, Serkan. “Çin’den ‘Stratejik’ İpek Yolu Hamlesi”, Hürriyet Gazetesi. 5 Temmuz 2014. <http://www.hurriyet.com.tr/cin-den-stratejik-ipek-yolu-hamlesi-26744988> (15 Nisan 2017).
- Ergünsü, Umut. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi”, Çin Hakkında Her Şey. 10 Ocak 2016. <http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomikkusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/> (15 Nisan 2017).
- Esmer, Soner. “Bir Kuşak Bir Yol Projesi”, Deniz Haber Ajansı. 2 Aralık 2016. <http://www.denizhaber.com.tr/yazi/bir-kusak-bir-yol-one-belt-one-road-projesi-456.htm> (15 Nisan 2017).
- Fırat, Alaattin ve Fatih Gökbayrak. Dış Ticaret Teorisi ve Türkiye’de Dış Ticaret Politikaları. İstanbul: İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları, 2016.
- Kaya, Ferudun. Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi. 4. Basım. İstanbul: Beta Yayın Evi, 2013.
- Keyvan, Özlem Zerrin. “Türkiye Çin İlişkilerinde Yeni Dönem”, Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi. 8 Mart 2017. <https://ankasam.org/turkiye-cin-iliskilerindeyeni-donem/> (15 Nisan 2017).
- Long, Douglas. Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi. Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün (çev.). Ankara: Nobel Yayınları, 2012.
- Mızırak, Zekeriya. “Türkiye Dış Ticaretinin Gelişim Serüveni (1980-2004)”, [Elektronik Versiyon] Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi. 2014, Cilt 7, Sayı 1-2, s.89-100 (28 Ocak 2017).
- Rudolf, Moritz. “One Belt, One Road: The Silk Road”, Mercator Institute for China Studies. December 2015. <https://www.merics.org/en/merics-analysis/infographicchinamapping/china-mapping/> (15 Nisan 2017).

- Sak, Güven. “Türkiye’nin Bir İpek Yolu Stratejisine İhtiyacı Var”, Dünya Gazetesi. 23 Nisan 2015. <http://www.dunya.com/kose-yazisi/turkiyenin-bir-ipek-yolu-stratejisineihtiyaci-var/23706> (15 Nisan 2017).
- Serikkaliyeva, Azhar. “Çin’in Tek Kuşak, Tek Yol Girişimi İle İlgili Son Gelişmeler”, [Elektronik Versiyon] Avrasya Araştırma Enstitüsü E-Bülten. 21-27 Haziran 2016, Sayı.73, ss.1-2 (25 Mart 2017).
- Seyidoğlu, Halil. Uluslararası İktisat. 17. Basım. İstanbul: Güzem Can Yayınları, 2009.
- Tahincioğlu, Gökçer. “Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak”, Milliyet Gazetesi. 27 Nisan 2015.<http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiyekilit/ekonomi/detay/2050114/default.htm> (15 Nisan 2017).
- Temiz, Kadir. “Türkiye-Çin İlişkileri”, SETA Analiz. Sayı.196, Nisan 2017.
- The World Bank, Logistics Performance Index. (t.y.) <http://lpi.worldbank.org/> (2 Ocak 2017).
- The World Bank. Logistics Performance Report. 2014. <http://lpi.worldbank.org/report> (2 Ocak 2017).
- “Türkiye Avrupa’ya Hızlı Trenle Bağlanacak”, Habertürk Gazetesi. 19 Ağustos 2016. <http://www.haberturk.com/ekonomi/turizm/haber/1284474-turkiye-avrupaya-hizlitrenle-baglanacak> (15 Nisan 2017).
- “Yeni İpek Yolu, Türkiye Dahil 65 Ülkeyi Bağlıyor”, Vatan Gazetesi. 12 Mayıs 2015. <http://www.gazetevatan.com/yeni-ipek-yolu-turkiye-dahil-65-ulkeyi-bagliyor-789817-ekonomi/> (18 Mart 2017).
- Yılmaz, Önder. “Türkiye ve Çin’den Orta Koridor Hamlesi”, Milliyet Gazetesi. 24 Mayıs 2016. <http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-ortakoridor/ekonomi/detay/2250498/default.htm> (15 Nisan 2017).
- Yılmaz, Salih. “Türkiye ve Kazakistan’ın Yeni İpek Yolu Projesi İle Avrasya Birliği Projesi’ne Bakışı”, Uluslararası Tarih ve Arkeoloji Konferansı. Kazakistan, 22-23 Mayıs 2015.
- Yurdakul, Mithat. “Yeni İpekyolu’na Türkiye Köprüsü”, Milliyet Gazetesi. 22 Kasım 2016. <http://www.milliyet.com.tr/-yeni-ipekyolu-na-turkiye-koprusu-ekonomi-2348904/> (15 Nisan 2017).
- Yükçü, Süleyman ve Gülşah Atagan. “Ortadoğu’da Zaman Tünelinde Ticaret”, Muftav Dergisi. Sayı.1, Temmuz 2011.