

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



**BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TÜRKİYE
LOJİSTİĞİNE OLASI ETKİLERİ VE ENTEGRASYONU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ömer ÖZKAN

**Uluslararası İktisat Ana Bilim Dalı
Uluslararası İktisat Programı**

ŞUBAT, 2021

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



**BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TÜRKİYE
LOJİSTİĞİNE OLASI ETKİLERİ VE ENTEGRASYONU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ömer ÖZKAN
(Y1812.16002)

Uluslararası İktisat Ana Bilim Dalı
Uluslararası İktisat Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi İsmail Cem AY

ŞUBAT, 2021

ONAY FORMU

ONUR SÖZÜ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye Lojistiğine Olası Etkileri Ve Entegrasyonu” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça ’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim. (02/02/2021)

ÖMER ÖZKAN

ÖNSÖZ

Tez çalışmamın her evresinde yardımlarını esirgemeyen, yeni bakış açıları kazandıran, aydınlanmamı sağlayan ve büyük bir sabırla emek gösteren sayın hocam Dr.Öğr.Üyesi İsmail Cem AY'a tüm içtenliğimle teşekkür ederim.

Her zaman yanımda olduklarını hissettiren, büyük bir sabır ve metanetle benimle beraber olan aileme de teşekkür ederim.

Şubat 2021

Ömer ÖZKAN

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TÜRKİYE LOJİSTİĞİNE OLASI ETKİLERİ VE ENTEGRASYONU

ÖZET

Üretim merkezi olarak bilinen Çin, ticari boyutunu genişletmek ve Avrupa ile arasında ekonomik gelişmeyi amaçlamıştır. Ticari olarak atılımlarıyla birlikte, üretim ve ulaştırma faktörlerini yeni teknolojilerle geliştirmeyi başarmıştır. Ticaret geçmişinin tozlu sayfalarında yer alan “İpek Yolu” ticaret yolunu tekrardan canlandırarak, Avrupa pazarına ulaşmak istemiş ve çalışmalarına 2013 yılında başlamıştır. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi olarak belirlenen proje, Türkiye için büyük umut taşımaktadır. Türkiye’nin coğrafi ve stratejik konumu hem lojistik hem de ekonomik fırsatlar doğurmuştur. Türkiye, projede “Orta Koridor” olarak adlandırılmış ve lojistik yatırımların yapılmasına teşvikler sağlamıştır.

Proje, demiryollarının etkin kullanımı ve intermodal taşımacılığın gelişmesine olanak sağlamıştır. Türkiye, Avrupa’ya ulaşımında köprü özelliğinden dolayı demiryolu yatırımları yapmıştır. Türkiye ilk olarak Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattına yatırım yapmış ve Kafkasya bölgesinden gelen trenlerin ülkeye girişini sağlamıştır. İlerleyen süreçlerde ise makro yatırım olarak bilinen Marmaray’ı da bünyesine katmıştır. Böylelikle, Kars-Edirne arası demiryolu ağını başarıyla tamamlamıştır. Proje ile; Çin’den kalkan trenler Türkmenistan, Bakü, Tiflis, Kars ve Marmaray’ı takip ederek Avrupa pazarına ulaşmaktadır. Türkiye, kara ve deniz lojistiğindeki konumunda başarısına devam ederken, demiryolu lojistiğinde intermodal taşımacılıkta adımlar atmış ve projenin demiryolu ağında “alternatif” güzergâh olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın ilk bölümü, İpek Yolu’nun tarihsel gelişimi ve proje hakkında bilgileri içermektedir. İpek yolunda yaşanan alışverişin getirileri ve milletlerarası ilişkilerden bahsedilmiştir. İkinci bölümünde ise Çin Halk Cumhuriyetinin ekonomik tarihine ve tarihsel gelişimde yaşanan reformların getirileri üzerinde durulmuştur. Ayrıca Çin, ABD, Avrupa Birliği ve Türkiye arasındaki ilişkilerinden de bahsedilmiştir. Üçüncü bölümde ise Türkiye’nin, projedeki lojistik çalışmaları analiz

edilmiştir ve demiryolu taşımacılığındaki rolü vurgulanmıştır. Avrupa'ya ulaştırma hususunda alternatif konum özelliğini ekonomik ve lojistik alanda verimli kullanılması için öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol, Modern İpek Yolu, Orta Koridor, Demiryolu Lojistiği

EFFECTS OF ONE BELT ONE ROAD PROJECT POSSIBLE TURKEY'S LOGISTICS AND INTEGRATION

ABSTRACT

Known as the center of production, China aimed to expand commercial size and develop economic relations with Europe. Also it has managed to develop production and transportation factors with new technologies. As known in the history, "Silkroad" is the oldest trade route. China has wanted using this route and has wanted reaching to European markets. So, it has studied this way in 2013 and has started "One Belt One Road" project. This project has occurred opportunities for Turkey. Because, Turkey's geographical and strategic location are appropriate. Turkey has been name "Middle Corridor" in the project.

Project has provided to using more railway and intermodal transportations. Turkey is bridge European and Asia. So, it has invested railway transportation and invested Baku-Tbilisi-Kars line. When the train arrived from the Caucasus region is connected with Turkey on BTK line. In later times, as known macro investment Marmaray project has opened. Thus, it has ensured between Kars-Edirne railway transportation. With the project, when train comes to from China, it follows Turkmenistan, Baku, Tbilisi, Kars and Marmaray. Afterthan, it reaches to European markets. Turkey also known alternative route in railway transportation.

This study first part included historical development of Silk Road and project data. It has made mention of trade return in Silk Road and international relationship. In the second part included historical of People's Republic of China's economy and economic reform. Also it has included USA, European Union and Turkey relationship. In the third part has included analyze Turkey's logistic operations. Also, it recommendations were presented for Turkey's logistic operation and economy.

Keywords: One Belt One Road, Modern Silk Road, Middle Corridor, Railway Logistics

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iv
ÖZET.....	v
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ix
I. GİRİŞ.....	1
II. TİCARET YOLLARI.....	3
A. Ticaret Yolu Nedir?	3
1. Dünyada Önemli Ticaret Yolları	3
a) Baharat Yolu	4
b) Tütsü Yolu	4
c) Amber Yolu	4
d) Çay ve At Yolu	5
e) Tuz Yolu	5
f) Trans Sahra Yolu.....	5
g) Kalay Yolu.....	5
h) İpek Yolu	6
B. İpek Yolu Ticaret Yolunun Geçmişi.....	6
1. Tarihi İpek Yolu Güzergah Bölgeleri	10
a) Kuzey ipek yolu	10
b) Orta ipek yolu	10
c) Güney ipek yolu.....	10
2. Modern İpek Yolu.....	11
a) Modern İpek Yolunun projesinin ortaya çıkma nedeni	11
b) Modern İpek Yolu projesi ile hedeflenen faktörler	11
c) Modern İpek Yolu projesi kapsamı.....	13
d) Çin'in kredi balonu	15
e) Kredi tuzakları.....	16

III. ÇİN EKONOMİSİ.....	18
A. Çin Ekonomisinin Gelişim Süreci	18
1. Çin ve Avrupa Birliği İlişkileri.....	19
2. Çin ve Amerika Birleşik Devletleri İlişkisi	22
a) Ticaret savaşları	24
b) Made in China stratejisi	25
3. Türkiye ve Çin Arasındaki Ticaret İlişkileri.....	26
a) Türkiye İle Çin Arasındaki Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi Ve Ekonomik Öneriler.....	29
IV. LOJİSTİK	31
A. Lojistik Nedir?	31
1. Tedarik Zinciri	32
a) Satın alma.....	32
b) Sipariş yönetimi	32
c) Plan	32
d) Üretim	32
e) Stok yönetimi	32
f) Depo yönetimi	33
g) Taşıma.....	33
2. Tedarik Zincirinin Yararları.....	33
3. Lojistikte Taşıma Modları	33
a) Karayolu taşımacılığı	34
b) Denizyolu taşımacılığı	34
c) Havayolu taşımacılığı	34
d) Demiryolu taşımacılığı	35
f) Multimodal taşımacılık.....	35
B. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK	35
1. Türkiye’nin Lojistik Değeri.....	36
2. Lojistik Üs	37
3. Türkiye’deki Lojistik Üsler	38
V. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ’NİN TÜRKİYE’Yİ İLGİLENDİREN ULAŞTIRMA PROJELERİ VE FAALİYETLERİ	40
A. TRECECA Projesi.....	40
1. TRECECA Projesi Ağ Yapısı ve Üye Ülkeler	40

2. TRECECA'nın Amaçları.....	41
B. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları	43
1. Koridorlar	44
2. IV. Koridorun Türkiye Açısından Önemi.....	45
C. Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T)	46
D. Modern İpek Yolu Projesi Koridorları	47
E. Avrasya Karayolu Bağlantıları.....	49
F. Modern İpek Yolu Projesinin İlgilendiren Türkiye'deki Ulaştırma Ağları	50
1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ağı.....	50
2. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	51
3. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (TEM).....	52
4. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu Projesi (TER)	53
5. Asya Otoyolu	54
6. Marmaray Projesi.....	56
7. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.....	57
a) Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın Türkiye açısından önemi.....	58
8. Karadeniz Limanları	59
9. Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	59
VI. SONUÇ VE ÖNERİLER	61
VII. KAYNAKÇA	66
ÖZGEÇMİŞ.....	77

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ALTID	: Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme Projesi
BTK	: Bakü – Tiflis - Kars
EİT	: Ekonomi İşbirliği Teşkilatı
ESCAP	: Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
GSYH	: Gayri Safı Yurtiçi Hasıla
IMF	: Uluslararası Para Fonu
KEİ	: Karadeniz Ekonomi İşbirliği Teşkilatı
MGK	: Milli Güvenlik Kurulu
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
SSBC	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TEM	: Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu
TEN-T	: Trans Avrupa Ulaştırma Ağı
TER	: Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu
TRECECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
UNESCAP	: Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 3.1: Çin ve Avrupa Birliği'nin ithalat değerleri.....	21
Şekil 3.2: Çin ve Avrupa Birliği'nin ihracat değerleri.....	22
Şekil 3.3: Türkiye'nin Çin'den yapmış olduğu ithalat değerleri.....	28
Şekil 3.4: Türkiye'nin Çin'den yapmış olduğu ihracat değerleri.....	29
Şekil 4.5: Türkiye'nin Lojistik Üsleri	38
Şekil 5.6: TRACECA Ağları	43
Şekil 5.7: Pan-Avrupa Taşıma Rotaları	45
Şekil 5.8: TEN-T Rotaları.....	47
Şekil 5.9: Orta Koridor Hattı.....	49
Şekil 5.10: Avrasya Karayolu Bağlantı Yolları	50
Şekil 5.11: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ağı.....	51
Şekil 5.12: EİT ağı	52
Şekil 5.13: TEM Ağı.....	53
Şekil 5.14: TER Ağı.....	54
Şekil 5.15: Asya Yolları.....	56
Şekil 5.16: Marmaray Ulaşım Ağı	57
Şekil 5.17: BTK Ağı	59

I. GİRİŞ

Dünya’da ilk insandan beri yaşamın olguları günümüze kadar sürekli değişmiştir. İlk olarak barınma ve temel ihtiyaçların karşılandığı dönemler, süreçle birlikte yeni olguların oluşmasına olanak sağlamıştır. İnsan topluluklarının dünya üzerinde farklı coğrafyalara dağılımları, ihtiyaçların değişmesine öncülük etmiştir. Coğrafi farklılıklar nedeniyle “çeşit” kavramı oluşmuş ve farklı bölgelerde yaşayan insanlar arasında alışveriş gelişmeye başlamıştır. İnsanların en eski zamanlarda yapmış oldukları bu alışverişler “Uluslararası Ticaret” kavramının mihenk taşlarını oluşturmuştur.

Coğrafi bölgelerdeki insanların ellerinde bulunan öğelerin ulaştırma çabası, keşiflerin yapılmasına olanak sağlamış ve ekonomik, kültürel, sanat, bilim gibi dalların da gelişmesine yardımcı olmuştur. Tarihin en eski yolu olarak da bilinen “İpek Yolu” tüm bu açıklamaların kesin örneği olarak gösterilebilir. Doğu’dan Batı’ya yapılan ticaretin hem insani boyutu hem de kültürel boyutu kilometrelerce uzaklara ulaşmasını başarmıştır. İpek yolu, inanç, kültür, örf ve adet gibi farklı etmenlere sahip toplulukların bir arada yaşamasına da olanak sağlamıştır.

İpek yolu üzerinde ticari faaliyetler hayvanlarla yapıldığından dolayı doğu-batı arası pazarlara ulaşmak zordu. Gerek iklim şartları gerek engebeli coğrafya, alışverişin uzun sürmesine neden oluyordu. Deniz ticaretinin gelişmesiyle ipek yoluna önem zamanla azalmıştır. Yapılan alışveriş, hayvanlar yerine gemilerle yapılmaya başlanmıştır.

Teknolojinin ve lojistiğin bir araya gelerek, en uzak mesafeleri kısa zamanda ulaştırma çabaları günümüzde olumlu yanıtlar vermeye devam etmektedir. Dünya ticaretinde lojistik, ulaştırma modlarıyla geniş yelpazelere erişme imkanı sağlayarak, kısa sürede çözümler bulmayı sürdürmekte ve ülkelerin ekonomik entegrasyonunda gelişmeler sağlamaktadır. Lojistik gelişmelerle birlikte ticaret hem daha hızlı hem de erişilebilir ticaret olgusunun oluşmasını sağlamıştır.

Çin, 2013 yılında küresel ticaret olgusunun günümüz teknoloji ve lojistikle yeniden şekillendirebileceğini ortaya koymuştur. “Bir Kuşak Bir Yol” isimli projeyi ortaya çıkarmış ve 65 ülke ile anlaşmaya varmıştır. Tarihin en eski yolu olarak bilinen

ipek yolunun yeniden canlandırılması için çalışmalara başlamıştır. Proje ile demiryolu ağlarını günümüzde daha etkin ve entegre taşımacılıkla sürdürmek istemektedir. Proje, üç farklı koridora ayrılmış ve her koridorun coğrafi özellikleri göz önüne alınarak yatırımlar yapılmıştır. Kuzey, güney ve orta koridor olarak bilinmektedir.

Avrupa ve Türkiye'yi kapsayan; Trececa, Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve Ten-T projeleri bulunmaktadır. Türkiye, limanlara kolay ulaşımı dolayısıyla bu projelere dahil edilmiştir. Demiryolu ağında ise Avrupa sınırındaki ağlarla entegre edilip, kesintisiz ulaştırma imkanına sahip olacaktır.

Türkiye, coğrafi olarak bu projede "Orta Koridor" bölgesinde bulunmakta ve köprü işlevini görmektedir. Demiryolu ağı bakımından zengin olan Türkiye, Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars hattında yatırım çalışmaları yapmıştır. Kafkasya bölgesinden gelen trenler BTK hattı ile ülkeye girişi sağlanmıştır. Türkiye'deki demiryolu ağları, Kars'tan Marmaray hattına kadar erişme imkanı sağlamaktadır. Böylelikle, Kafkasya bölgesinden gelen trenler Marmaray hattından transit geçiş sağlayarak Avrupa pazarına ulaşma imkanına sahip olacaklardır.

II. TİCARET YOLLARI

A. Ticaret Yolu Nedir?

Ticaret yolu, insanların yaşamsal faaliyetlerini sürdürebilmesi ve alışverişlerin yapılması amacıyla kullandıkları güzergâhlara denilmektedir. Coğrafi keşifler, yeni ulaştırma güzergâhların bulunmasına ve ihtiyaçların daha hızlı karşılanmasına olanak sağlamıştır. Böylelikle, pek çok ticaret yolu meydana gelmiş ve doğu-batı ülkeler arası ticari faaliyetler önem kazanmıştır (Çavuşoğlu, 2018, s. 334-348). Ticaret yolları, genellikle dağların sırt kısmını takip eder yada yamaçların etrafından dolanır belli bölümlerinde bozulmalar olsa bile, yolun diğer kısımlarından devam edilip kıvrımlı bir nehir görüntüsü özelliği kazanmışlardır. Dağlık bölgelerin soğuk olmasından dolayı patikalar, göller, donmuş nehirler ve ırmaklar geçit yerleri olarak kullanılmıştır. Ticaret yolları üzerinde yol yapım çalışmalarının yapılmaması tahta araba tekerleklerinin kırılmasına ve malların dökülmesine sebebiyet veriyordu. O dönemin kurallarına göre kazayla dökülen malların sahibi arazi sahibinin oluyordu. Ayrıca, arazi sahipleri daha fazla malı sahiplenmek için yolları bozdukları bile düşünülmüştür. Yol üzerinde bulunan misafirhaneler, kervansaraylar ve tesisler malları taşıyanlar için önemli bir konuma sahiptir. Çünkü, güzergâh üzerinde dinlenmeyi, ihtiyaçlarını karşılamayı ve daha güvenli bir yol izlemelerini sağlamaktadır (<https://tr.wikipedia.org/>, 30 Mart 2020).

1. Dünyada Önemli Ticaret Yolları

Ticaret yollarında yapılan alışverişin geniş bölgelere yayılması ve Dünya ticaretinin şekillenmesinde büyük rol oynayan pek çok yol bulunmaktadır. Ticaret yapan milletler arasında fikir alışverişleri, dinler ve kültürler de etkilenmiştir. Dünya’da sekiz farklı önemli ticaret yolu bulunmaktadır. Bu yollar; Baharat Yolu, Tütsü Yolu, Amber Yolu, Çay ve At Yolu, Tuz Yolu, Trans Sahra Yolu, Kalay Yolu ve İpek Yolu olarak bilinmektedir (<https://dunyadaticaret.com/>, 31 Aralık 2019).

a) Baharat Yolu

Taşıdığı olduğu ürünlerden ismini alan Baharat Yolu, Dünya üzerinde en önemli ve eski deniz ticaret yollarından biridir. O dönemlerde baharat zenginlik ve statü göstergesi olarak kabul ediliyordu. Macun yapımlarında, yemeklerde ve ilaç yapımlarında kullanıldığı için önem arz ediyordu. Baharat Yolu, Hint Yarımadasının batısından başlayıp doğuya kadar devam edip sonra da Umman Denizine ulaşarak iki farklı rotaya ayrılıyordu. İlk rota Basra Körfezine doğru olup, Şattülarap Nehrinden devam ederek Dicle Nehrine ve ardından Bağdat'a ulaşıyordu. İkinci rota ise Aden Körfezinden Kızıldeniz'e doğru bağlanır. Aynı zamanda buradan da iki farklı rota da bulunmaktadır. İlk rota Şam'a, diğer rota ise Kahire tarafından İskenderiye'ye bağlanmaktadır (<https://www.tarihselbilgi.com>, 31 Aralık 2019).

b) Tütsü Yolu

Arap Yarımadasının güney tarafından bulunan mür ve buhur ağaç özlerinin Kudüs'e ulaştırılmak üzere kullanılan güzergahtır. Mür ve buhur kurutularak koku olarak kullanılıyordu. Aynı zamanda tütsü, parfüm ve mumyalama işlemlerinde kullanılırdı. MÖ. 1000'li yıllarda develerin evcilleştirilmesiyle Araplar, Akdeniz bölgesine tüsüleri ulaştırmaya başladılar. Önem kazanan bu ticari yol sayesinde, Roma'ya üç bin ton mür ve buhur ticareti yapıyordu. Milattan Sonra ilk yüzyıllarda deniz yolunun gelişmesi nedeniyle tercihler deniz yoluna kaymıştır ve karayolu kullanılmamaya başlanmıştır (<https://dunyadaticaret.com/>, 31 Aralık 2019).

c) Amber Yolu

MÖ. 3000 yılından başlanarak amber ticaretinin Baltık Denizi Ülkelerinden Mısır'a kadar olan coğrafyada arkeolojik bulgulara rastlanmıştır. Romalılar tarafından geliştirilen Amber Yolu, hem tıp alanında hem de süs olarak kullanılan taşın değer verilmesiyle meydana gelmiştir. Baltık Denizi'nin altında büyük amber kaynağı bulunmaktaydı. Fırtınalar ve dalgalar sayesinde amber karaya vurmakta ve tacirler geçim kaynaklarını taşlar üzerinden karşılıyorlardı (<https://listelist.com/>, 31 Aralık 2019).

d) ay ve At Yolu

Çin, Tibet ve Hindistan bölgelerini kapsayan 10 bin km'lik olan ve birçok nehirleri bünyesinden barındıran en tehlikeli yollardan biridir. Tüccarların amacı; Çin ayına karşılık Tibet Savaş atı ticaretinin yapılmasıydı. Bu yol üzerinde en büyük ticari faaliyetler Song Hanedanlığına dayanıyordu. Araştırmalara göre yaklaşık olarak 20 bin Tibet savaş atına karşılık 8 bin ton çay ticareti yapıldığına dair bilgilere ulaşılmıştır. Deniz yollarının ön plana çıkmasıyla çay ve At yoluna önem azalmıştır. Fakat, Japonların II. Dünya Savaşı esnasında güzergah üzerindeki limanları ele geçirmesiyle Çin ve At Yolu, Çin-Hindistan arasında seyahat olanağı sağlamasıyla tekrardan önem kazanmıştır (<https://dunyadaticaret.com/>, 31 Aralık 2019).

e) Tuz Yolu

Tuz antik çağlarda zor bir şekilde ulaşılan bir mineraldi. Tuz zenginliği olan bölgeler için ise önemli ticari faktör olmuş ve bu bölgeleri ticari merkez özelliği kazandırmıştır. En nl tuz yolu Roma'dan başlayıp Adriyatik kıyısına giden yoldur. Avrupa'daki başka önemli tuz yolu ise Almanya'daki Lüneburg'dan başlayıp Lübeck'e giden eski Tuz Yoludur. Ortaçağ zamanında balıkların bozulmaması için balıkçı filoları tuz tedariği sağlamak zorundaydı. Tuz toplamak için yola çıkan filolar, tuz yolunu 20 günde bitiriyordu. Yol üzerinde uğramış oldukları her kasabaya vergi veriliyordu. Kasabalar filolardan aldıkları vergilerle gelir elde ediyordu. (<https://listelist.com/>, 31 Aralık 2019).

f) Trans Sahra Yolu

Birden fazla güzergahı barından Kuzey Afrika'dan Batı Afrika'ya uzanan ticari yoldur. Sahra lnden daha ileriye develerle birlikte ticari malların taşındığı kervanlardan oluşan yoldur. Bu güzergahta kle, giysi, tuz ve altın gibi önemli unsurların ticareti yapılıyordu (<https://listelist.com/>, 31 Aralık 2019).

g) Kalay Yolu

Tunç ağından başlayıp Demir ağı'na kadar olan zamanda kalay en önemli madendir. Milattan önce 2800'l yıllarda kalay ve bakırın karışımı sonucunda bronz bulunmuştu. Bronz, kalay ve bakırdan daha dayanıklı olması sebebiyle Orta Doğu'da ilgi çekmeyi başarmıştı. Kalay her bölgede bulunmadığından dolayı ticari bir unsur haline gelmişti. Kalay yolu Cornwall, Fransa ve Yunanistan'ın güneyine kadar uzanan

rotayı temsil etmektedir. Yapılan kalay ticaretiyle birlikte, Avrupa ve Akdeniz arasındaki ticaret gelişmiştir. (<https://www.neoldu.com/>, 31 Aralık 2019).

h) İpek Yolu

En ünlü ve eski ticaret yolu olarak bilinen İpek Yolu, Çin ve Roma İmparatorluğu'nu birbirine bağlamaktadır. Milattan Önce ilk yıllardan itibaren Avrupa'dan gelen gümüş, yün ve altın karşılığında İpek ticareti yapıyordu. Ticaretle birlikte; teknoloji, bilgi, sanat ve din yaygınlaşmış, kültürel ve fikir alışverişleri de yaşanmıştır (<https://listelist.com>, 31 Aralık 2019).

B. İpek Yolu Ticaret Yolunun Geçmişi

İnsanlar ihtiyaçlarını karşılamak için pek çok süreçten geçilmesi gerektiğini bilirler. Hammaddenin işlenmesi ve ardından insanlara ulaşımı gibi pek çok faaliyetleri bulunmaktadır. Geçmişten günümüze ihtiyaçlarımızın giderilmesi, ülkelerin kendi aralarında siyasi, politik, ekonomik ve ticari faktörlerinin arttırmaları için ticari yollar bulunmuştur. İpek Yolu ise bu yollardan bir tanesidir.

İpek yolundaki temel faktör aslında doğuda ki ipek ve hammaddesi ipek olan malların pazar oluşturularak coğrafi bölgeye ekonomik güç sağlamasıdır. Aynı zamanda batının doğuda ki pazarda ipek ve hammaddesi ipek olan kıymetli eşyaları almak maksadıyla oluşan ticari yollarının ağıdır. Batı ülkelerinin ihtiyaçları durumu doğuda ki ihtiyaçlardan daha fazla olduğu dikkat çekmiştir.

İpek Yolu'nun ismi Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından Çin ile Ortadoğu arasındaki İpek ticaretinin olmasından kaynaklandığı için kendisi tarafından verilmiştir (Bonavia v.d. , s. 13). İpek Yolu Ortadoğu, Asya ve Anadolu uygarlığının gelişmesine yardımcı olmuştur. Dünya tarihi de bu bölgelerden esinlenerek yaşamsal anlamda medeniyetleşmenin şekillenmesine olanak sağlamıştır (Atasoy, 2010: 2).

İpek Yolu ile yapılan ticaretin batı tarafından doğu tarafına olan süreçte değerli malların da Batı'ya ticareti yapıyordu. İpek Yolu'nun ticari faaliyetlerinin aktifliği, yol üzerindeki hakimiyet çekişmesini de beraberinde getiriyordu. Bu durum ise, İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında siyasi bir tavır oluşturmuştur (Yıldızdağ, 2005: 1).

İsmi de hammaddesinden alan ipek, Çin'e büyük bir devrim getirmiştir. Çin İmparatoru'nun baş cariyesi olarak bilinen Lei-tsu, ipeğin nasıl işleneceğini bulmuş ve ipekten kumaş yapımını da ortaya çıkarmıştır.

İpekböcekçiliği ve buna bağlı olan dokumacılık da Çin'in ekonomik olarak gelişmesine olumlu yönde etkili olmuştur. İpek böceğinin yetiştirilmesi ve dokuma işlemlerinin nasıl yapıldığı ile ilgili bilgilerin hepsi gizlenmiştir. Bu gizliliği ortaya çıkaranlara ölüm cezaları bile uygulanmıştır. Roma İmparatorluğunun en ihtişamlı döneminde, Romalılar gösteriş ve eğlence anlayışlarının en doruk noktasını yaşamaktaydı. Roma İmparatorluğunun gösterişliliğini sergileyen en mühim unsur ise ipek olmuştur (Bekin, 1981).

İpeğin bulunması ve işlenmesiyle birlikte sadece ticarete mal statüsünde kalmayıp, İpek Yolu'nda yapılan ticarete para olarak kullanılmıştır. Anlaşıldığı üzere ipek, ekonomik bir değer kazanmıştır (Deniz, 2016). Para piyasasında paradan ziyade, mal ve cisimler ile en çok alışveriş yapan ülke Çin olmuştur. Pirinç, ipek ve darı en çok kullanılan ödeme aracı olarak Çin'de boy göstermiştir (Özdal, 2015).

İpekböcekçiliği ve ipeğe bağlı olan üretimler için yapılan tüm faaliyetler Çin'de hak tanınmış yetkili aileler tarafından yapılıyordu. Bütün kullanım yetkisini ve üretiminin sorumluluğunu bu aileler alıyordu. İpek üzerinden gelen gelir ve ticaretin gelişmesiyle, hükümdarlık tüm yetkilerini kendinde toplamıştır. İpekten gelen gelirlerin başka yerlere kaymaması için ipek böceğinin sadece Çin sınırları içinde olması gerektiğini vurgulamış ve ipek böceğini ülke dışına çıkaranlara ise ölüm cezası uygulayacaklarını belirtmişlerdir (Yıldızdağ, 2005).

İpek Hammaddesi ile yapılan kumaşlar tekstilde gelişmelere neden olmuştur. Fakat ipek sadece kumaş üretiminde kullanılmayıp farklı araç ve gereçlerin de yapımına olanak sağlamıştır. Hammaddesi ipek olmak üzere kâğıt üretimi başlamış ve bu nedenle kâğıt lüks sınıfa girmiştir (Tezcan, 2014, s. 97). 1600 ile 1900 yılları arasında ipek kumaşlar lüks tüketim sınıfına girmesi sebebiyle hanedanlık, köylülere ipek elbisesini yasaklamıştır. Alınan önlemlere karşın İpek böceği gizlice Hotan'a ve ardından da Orta Asya'nın başka bölgelerine götürülmüştür. Sonrasında İran'a ve hatta Bizans İmparatorluğu'na kadar yayılmıştır (Tezcan, 2014, s.97).

İpek Yolu, Doğu ve Batı'dan gelen malların kolayca alışverişlerinin yapılması için iki farklı kola ayrılıyordu. (Hermann & Zürcher, 1935, s. 26-27). İpek Yolu'nun Türkler açısından da önemi bulunmaktadır. Geniş coğrafyaları birbirine bağlayan bu yol, Türk yollarını da kapsamakla birlikte olup ticari ilişkileri arttırmış, zenginleşme olanağı sağlamış ve medeniyetlerin oluşmasında önemli rol üstlenmiştir. Türk Devletlerinde ise büyük kervanların hazırlanmasına ve ticari boyuta yeni bir soluk getirmesine sebep olmuştur (İsayev ve Özdemir, 2011: 112).

İpek Yolu, Türkistan ve Kafkasya coğrafi bölgeleri üzerinden Avrupa'ya uzanmış ve o bölgelerde yaşayan milletlerin ticari zenginlik kazanmasına vesile olmuştur. Fakat ticaretin yayılmasıyla yeni ticari yollar meydana gelmiş ve İpek Yolu önem kaybetmiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılması ile önem kaybeden İpek Yolu, Türkistan'da ve Kafkasya'da enerji kaynaklarının ortaya çıkması ve jeopolitik özelliklerin önem kazanması sebebiyle tekrardan coğrafi olarak önem kazanmıştır. Enerji kaynaklarının Avrupa'ya ve Dünya'nın pek çok yerine ulaştırılması için büyük projelerin gelmesine neden olmuştur. Jeopolitik açıdan bu enerjiyi ulaştırma, Anadolu toprakları üzerinden geçmesi sebebiyle Türk topraklarına karşı bir ehemmiyet unsuru oluşmuştur (Küçükyıldız, 2012: 59-60). Türkler bir süre yol üzerinde hakimiyet kazanmışlardır. Türkler, hakimiyetlerini ilerleyen sürelerde kaybetmişlerdir. Fakat dönemin en güçlü imparatorluğu olarak da anılmayı başarmışlardır. (Yereli: 2014: 303).

İpek Yolu, üç farklı ırka mensup halkın yaşadığı bölgeleri birbirine bağlamasıyla büyük önem kazanmıştır. Ticari faktörlerin yanı sıra askeri amaçlı keşif yolu olarak da kullanılmıştır. Geniş coğrafyaları kaplayan İpek Yolu'nun uzunluğunun yaklaşık 20.000 km'sini Türk halklarını kapsayan bölgelerden geçmiştir. Yolun geçmesiyle birlikte, Türk halklarının diğer ülkelerle arasındaki iktisadi faktörlerin gelişmesinde önemli bir etken bırakmıştır (Bedirhan, 1994: 20). İpek Yolu ile Türk halklarının yeni yerler bulmalarına neden olmuştur. Böylelikle nitelikli bilgi akışı ve uygarlığın gelişmesine büyük yardımcı dokunmuştur (Budaqov, 1998: 65).

İpek Yolu ticaret yolu üzerinde gelişme ve sona erme dönemleri bulunmaktadır. Han hanedanlığının son bulmasından sonra, Çin'de ufak çaplı yönetim şekilleri ortaya çıkmıştır. Yönetimi sonradan Tang Hanedanlığı ele almıştır. Bu dönemde İpek Yolu'nun etkin olmasını sağlayan Tang Hanedanlığı ufak çaplı yönetimleri ortadan kaldırmayı başarmıştı. Ortadan kaldırmasının en büyük sebebi; İpek Yolu üzerindeki ticaretin, bahsedilen ufak çaplı yönetimler tarafından yapılan yağma faaliyetleri nedeniyle sekteye uğratılmasıydı. En verimli yıllar olarak kabul edilen Tang Hanedanlığı döneminde sanat çok gelişmiştir. Hanedanlığın başkenti Changandır. Verimliliğin artmasıyla şehirde nüfus artışı gözlemlenmiş ve yaşayan hakların çoğu; Türk, Japon, Malez, İranlı ve Hintlilerden oluşmaktaydı. Hacı, tüccar ve çoğunluğu yabancılardan oluşan misyonerler bulunmaktaydı. Tang döneminden sonra, İpek Yolu'nda ticari döngünün yoğun olması ve güzergâh üzerinde yavaşlamanın etkisi sebebiyle, sanatsal alanda yapıtların yapımında azalmalar

meydana gelmiştir. Çin’de beş hanedanlığın zamanında birlik ve beraberliğin bozulmasıyla, komşu ülkelerin saldırıları kaçınılmaz hale gelmiştir. Song hanedanlığında toparlanmış olsa da Tang döneminde ki gibi önemi kazanamamıştır (Akkaymak, 2009, s.9).

İpek Yolu’nun bu dönemlerinde yaşayan farklı dine mensup halkların kendi aralarında çekişmeler yaşanmıştır. Müslümanlar ve Hristiyanlar arasında büyük çekişmeler görülüyordu. Haçlı seferleri ile Asya’ya yakınlaşmalar olmuştur. Fakat, Selahaddin Eyyûbi yönetimindeki Müslüman ordusu tarafından, Haçlı seferlerinin o bölgede önü kesilmiştir. Hristiyanlar ile Müslümanlar arasında savaşlar yaşanırken, at biniciliği ve okçuluk alanlarında uzman olan Moğollar, Cengiz Kaan’ı lider olarak kabul etmişlerdir. Ayrıca Orta Asya’yı da etkisi altına almışlardır. İpek Yolu artık Moğolların etkisi altındaydı ve kullanılmaya devam ediliyordu. Küçük devletleri de bünyesinde barındıran Moğollar, İpek Yolu üzerinde başka milletlerle iletişimini de güçlendirmişlerdir. Farklı din ve kültürlerin de gelişmesinde etkili olan İpek Yolu, Moğolların Budizm ve Taoizm gibi dinlerden etkilenmesine neden olmuştur. İslam’ın Orta Asya’da yayılmaya devam etmesi ve Çin milliyetçiliğinin yeniden ayağa kalkmasıyla, Moğolların hükümdarlığı sona ermiştir. Çin etkinliğinin de arttırmasıyla birlikte kapalı siyaset görüşünü benimsemişti. Kapalı siyasetten dolayı Doğu ve Batı arasında tekrardan engeller meydana gelmişti. İslam’ın yayılmasıyla birlikte sanatta olumsuz durumlar oluşmuştur. Budizm’in tapınaklarında yapılan heykellerin sanat alanında “Heykelcilik” dalının geliştiğini göstermektedir. Fakat İslam dinine göre yasak olduğundan dolayı, sanat alanında yavaşlamalar meydana gelmiştir (Akkaymak, 2009, s.10).

Müslüman nüfusunun çoğunluğu sebebiyle Çin ve Batı arasındaki ticari ağın faaliyetlerini Müslümanlar yönetiyordu. Deniz yollarının keşifleri başlamıştı. Denizyolu üzerinde yapılan ticaretin, karayoluna göre daha güvenilir ve kolay olduğu savunulmaktaydı. Deniz yolundan ticaretin devam edilmesi için güvenilir gemiler inşa ediliyordu. Aynı zamanda deniz yolu üzerinden Güney Asya’da yeni pazarların oluşacağı düşüncesi içerisindeydiler. Fırtına ve korsanların gemileri işgal etmesi gibi problemler çıksa da, bu problem ilerleyen süreçlerde çözülmüştür. Çin’in kapalı siyaset görüşü bir sonraki gelen hükümdarlık tarafından da devam ettirildi. Dışa kapanık olmasıyla birlikte Batı ile Çin arasındaki bağlar kopma noktasına geldi. Bu nedenle İpek Yolu üzerinden yapılan ticari faktörler gerilemek durumunda kaldı. Yol üzerinde bulunan yerleşim bölgeleri ise terk edildi (Akkaymak, 2009, s.11).

1. Tarihi İpek Yolu Güzergah Bölgeleri

Xian Şehrinden başlayıp Tanrı Dağlarından devam ederek Orta Asya ve İran'a, oradan da Akdeniz'deki kıyılara kadar gitmiştir. Asya'yı Avrupa'ya bağlamakla birlikte Hindistan ve Çin'in de yollarını birbirine bağlıyordu. Tüm Asya'yı ele alan bu yol, Asya ekonomisinin dünya ekonomisine entegre edilmesine yardımcı olmuş ve ekonomik alanı oluşturmuştur. İpek Yolu kara ve deniz yollarını ele alarak, siyasi ve ekonomik açıdan pek çok noktalara ayrılmış olup Asya ve Avrupa'ya kolların uzanmasına sebep olmuştur (Özdaşlı, 2015: 585).

a) Kuzey ipek yolu

Çin İmparatorluğu Loyang ve Çangngan bölgelerinden başlayıp, şehir merkezi olan Hami'ye ulaşması gerekiyordu. Fakat ilerlemiş oldukları yol, Hami'den Barkul Gölü'ne ulaşmaktadır. Batı'ya kapı açan bu yol Çungarya'dan devam ederek Talas şehrine ulaşırdı. Talas şehri o dönemin en önemli yerlerinden biri olup farklı ülkelerden tüccarlar ticaret yapmaya geliyordu (Salman, 2008: 148). Kuzey İpek Yolu'nun nereden ve nasıl bir durumda olduğunu, yapılan kazılardan elde edilen bilgiler göstermektedir. Tarım Havzasından geçildiği gözükken Kuzey İpek Yolu Urumçi, Yining, Karadeniz gibi bölgelerden geçip Türkiye'ye bağlanıyordu (Ablayeva, 2013).

b) Orta ipek yolu

Antakya'dan başlayıp Menbic şehri üzerinden Fırat nehrini geçerek Hemedan'a ulaşan bu yol, Tahran'a yakın olan Rey ve Merv şehrine ulaşip Belh'e doğru gitmektedir. Ardından Pamir'e ulaşmaktadır. Pamir'de bulunan bir vadide batıdan gelen tüccarlar ile Çinli tüccarlar arasında ticaret yaptıkları bir kule bulunmuştur. Orta İpek Yolu'nun, Büyük İpek Yolu'nun üzerinde önemli bir konuma sahip olduğu ve yolun gidiş ve dönüşünün yaklaşık olarak 8-9 yıl kadar sürdüğü bilinmektedir (Akpınar, s. 1).

c) Güney ipek yolu

İskitlerin Batı'ya doğru gitmesiyle oluşan Güney İpek Yolu, diğer yollara nazaran hatları daha belirgindir. Kuzey ve Güney İpek Yollarını ayıran tek unsur ise Tanrı Dağlarıdır (Ablayeva, 2013: 17).

Çin'in bir şehri olan Kaşgar'da yol ikiye ayrılıyordu. Niya, Hoten ve Miran'dan geçen Güney İpek Yolu, Tuen-huang'da Orta İpek Yolu ile birleşip Çin'e doğru

gidiyordu. Üçüncü yol ise Pamir dağı yaylarından dolanarak Bamian, Bedenşah ve Gazne şehirlerinden ulaşarak Hindistan'a ulaşmaktadır (Salman, 2008: 149).

2. Modern İpek Yolu

Küresel Dünya'ya uyum sağlamak ve ülkelerin birbirleriyle ilişkilerinin giderek artmasıyla birlikte pek çok faktör gelişim göstermiştir. Geçmişte birçok ticari faaliyetleri barındıran İpek Yolu 21. yy'de "Modern İpek Yolu" çatısı altında multimodal taşımacılık ve yeni teknoloji ile ticari döngünün tüm Dünya'yı kapsayacak şekilde tekrardan canlandırılma çalışmalarını kapsamaktadır.

a) Modern İpek Yolunun projesinin ortaya çıkma nedeni

Küreselleşme, Dünya ticaretinde yeniliklerin ve bütünleşik ekonomi anlayışın yayılmasına neden olmuştur. Böylelikle üretim, ulaştırma, teknoloji, lojistik ve yeni ticari olguların gelişmesine de katkı sağlamıştır. Çalışmalar ve arayışların sonucunda spesifik olarak yeni bir ticari olguyu getirebileceğini düşünen ülke Çin olmuştur. 2000'li yıllarda Çin üretim bakımından merkezi bir konuma sahipti. Fakat küresel krizden sonra bir süre ekonomik durumu olumsuz yönde etkilense de, 2011 yılından itibaren ekonomik büyüme hızında dalgalanmalar yaşamaya başlamıştır. Yaşamış olduğu ekonomik büyüme hız dalgalanmaları ve küresel hareketlerden dolayı Çin yeni ekonomik kalkınma düşüncesini ortaya çıkardı. 2013 yılında Çin ekonomisinin büyüme hızının yavaş olması ve iç tüketimin yeniden canlandırma faaliyetlerinin düşünüldüğü zamanlarda proje devlet başkanı Xi Jinping tarafından duyurulmuştur. Projenin ortaya çıkma nedenleri ise; Çin ekonomisinin büyüme hızını yükseltmek, Avrasya ülkeleri arasında ekonomik işbirliğinin sağlanması ve batı ülkeleriyle ekonomik faaliyetlerin güçlendirilmesi başlıca nedenlerdendir. (<https://www.yenisafak.com>, 3 Ocak 2020).

b) Modern İpek Yolu projesi ile hedeflenen faktörler

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013 yılının Eylül ayında " Tek Kuşak, Tek Yol" sözüyle Modern İpek Yolu projesinden bahsetmişti. Tren yollarının Orta Asya ülkelerini birbirine bağlamasıyla büyük bir Pazar oluşturacak olan İpek Yolu'nun lokal ekonomilerin yeniden ayağa kalkabileceğini belirtmiştir. (Özdaşlı, 2015, s.585)

Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ve Çin ülkelerinin arasındaki işbirliğinin kurulması ve ayrıca deniz ticaretinde ortaklık ilişkilerinin geliştirilmesiyle projeyi beraber yapmak için hazır olduklarını açıklamışlardır. Xi Jinping aynı zamanda

projenin gerektirmiş olduğu altyapı inşaatının finansal durumunu da kolayca çözebilmek için ekonomik bütünleşmeye öncülük edecek Asya Altyapı Bankası'nın oluşmasını teklif etmiştir. Çin denizyolu ağında ise Hint Okyanusu'nun çevresi, Güney Asya, Doğu Asya ve Doğu Akdeniz bölgesinde limanlarının geliştirilmesini amaçlamaktadır (Putten & Meijnders, 2015, s. 25).

SSBC'nin dağılmasından sonra, Orta Asya'da farklı bağımsız ülkeler ortaya çıkmıştır. İpek Yolu, Orta Asya ülkeleri için değerli bir yoldur. Uzak Doğu ülkelerinin üretim yapma isteği ve Orta Asya ülkelerinin ticari faaliyetlerini gerçekleştirme arzusu ülkeleri heyecanlandırıyordu. Çin modern zamanda büyük bir üretim potansiyeline sahip bir ülke özelliği taşımaktadır. Modern İpek Yolu projesi ile birlikte ürettiklerini kolay ve ucuz ulaşımını bu yol üzerinden karşılayacaktır (Atasoy, 2010, s. 5).

Doğu ve Batı'nın güzergâhlarının elinde barından İpek Yolu'nun tekrardan canlandırılması Dünya üzerinde ticari etkinliği olan Avrupa Birliği, Asya Ülkeleri ve Türkiye'nin dikkatini çok çekmiştir. Türkiye “ Demir İpek Yolu “ projesine destek veren ülkelerden bir tanesidir. Eski zamanlarda kervan yolu olarak tarihlerde geçmiş olan İpek Yolu günümüzün teknolojik, ekonomik, siyasi ve post modern bakış açılarıyla birleştiği zaman insan ihtiyaçlarının yanı sıra çok yönlü ticari faktörün oluşacağı düşünölmektedir. Havayolu, karayolu, denizyolu ve boru hattı gibi ulaşım faktörlerinin hepsini kapsayacağı hedeflenmektedir (Gorshkov & Bagaturia, 2001, s. 1-2).

İpek Yolu'nun Çin için en büyük önemi ise stratejik önemdir. Çünkü batılı ülkelere ulaşım açısından köprü görevini görmektedir (Atasoy, 2010, s. 6). Dış ticaretteki hacmi 2014 yılında yaklaşık olarak 4.5 trilyon dolar olan Çin, projenin faaliyete geçmesiyle daha fazla arttıracacağını düşünmektedir. Ekonomik gelişme tahmin edildiği gibi meydana gelirse, Çin 2020 yılında yaklaşık olarak 10 trilyon dolar ithalat, 500 milyon Çinlinin turist olarak yurtdışına çıkması ve diğer ülkelere ortalama olarak 500 milyar dolar doğrudan yatırımın yapılması beklenmektedir (Özdaşlı, 2015, s. 584).

Yapılan değerlendirmeler olumlu yönde gözükse bile 2008 Küresel Kriz, dış pazarın talebinden düşüş yaşamasına neden olmuştur. Üretim maliyetleri ve işçi maliyetlerinin artması Çin'in ihracat alanına dezavantaj olarak yansımıştır. Karşılaşmış oldukları bu durumdan en az olumsuz durumla ve ekonomik gelişmeleri sağlamak için; yeni pazar, sermaye ve kaynak arayışına girmesi gerektiğini biliyordu.

Çin Modern İpek Yolu projesi ile birlikte sermaye, kaynak ve pazarlara erişimini fırsata çevirerek batıya yeni bir soluk getirecektir (Özdaşlı, 2015, s. 585).

Modern İpek Yolu projesinin güzergâhlarının kapsamış olduğu ekonomik büyüklük oranı yaklaşık olarak 21 trilyona sahiptir. Güzergâh üzerindeki ülkelerin “Gelişmekte Olan Ülke” özelliği taşıması ile projeye birlikte kalkınmaları ve ekonomik olarak ciddi anlamda refah seviyelerinin artması düşünülmektedir (Serper, s. 3).

Avrupa, Afrika ve Asya’yı bağlayacak olan proje için 14-15 Mayıs 2017 tarihinde Pekin’de düzenlenen zirveye 29 ülkenin sorumluları toplanmıştır. Proje’nin kapsamı ülkelere anlatılmış olup; Rusya’nın önermiş olduğu “ Avrasya Ekonomik İşbirliği” ve Türkiye’nin sunmuş olduğu “ Orta Koridor “ projeleri ile planlaması düşünülmektedir (<https://businessht.bloomberght.com/>, 17 Ekim 2019).

c) Modern İpek Yolu projesi kapsamı

Modern İpek Yolu projesi Dünya’daki ekonomik entegrasyonun gelişmesini hedeflemekle birlikte; Türkiye, Rusya, İran ve Türki Cumhuriyetlerini kapsamaktadır. Projenin iki farklı hattı ele alacağı düşünülmektedir. Proje’nin kara üzerinden geçen bölgesine “yol”, deniz üzerinden geçen bölümüne ise “kuşak” ismi verilmiştir. Bu projede işbirliği yapmış olduğu ülkelerin altyapılarının gelişimleri zamanla görülecekken, projede yer alan ülkeler hallerinden memnundurlar. Örneğin; Pakistan da bulunan “ Gwadar” bölgesi balıkçılık ile bilinen bir şehirdir. Fakat, günümüzde büyük bir limana sahip olan bu bölge proje ile yaklaşık olarak 60 milyar doları geçecek bir gelir elde edileceği düşünülmektedir. İlk hat; Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa’yı kara üzerinden entegre olacak olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” hattıdır. Hat güzergâhındaki ülkelerde ticaretin serbestleştirilmesi, Orta Asya’nın altyapı durumlarını iyileştirilmesi ve geliştirilmesi, güzergâh üzerindeki yerli yatırımcılara ve yabancı yatırımcılara teşviklerin sağlanması gibi faaliyetler hedeflenmektedir (Karagöl, 2017, s.1-2).

Diğer hat ise; Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Akdeniz’e bağlanılacak olan “Deniz İpek Yolu” hattıdır. Hint Okyanusu ve Basra Körfezi üzerinden yapılan ticaretin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Dünya’nın en büyük ekonomilerinden biri olan Çin diğer ülkelere olan ticaretini deniz üzerinden yapmakta olup, projedeki deniz güzergâhında daha ulaşılabilir ve kolay bir şekilde ticaretine devam edeceğini düşünülmektedir. Deniz İpek Yolu’nun ön plana çıkmasında ki en büyük unsur; olası

izlemiş olduğu rotasında ki maliyetlerinin yüksek olması ve Aden Körfezi ile Malakka Boğazı'nın güvenlik sorunlarının olması deniz güzergâhının ön planda olmasını sağlamaktadır. Proje aynı zamanda tüm hatlarıyla birlikte 65 ülkeyi bünyesinde barındırmaktadır (Atlı, 2014, s. 76-77).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattı kapsamış olduğu büyük karaları birbirine bağlama hususunda multimodal taşıma faktörlerini göz önünde bulundurmaktadır. Yüksek hızlı tren, demiryolu, karayolu, limanlar, havaalanları, doğalgaz hatları ve diğer altyapı unsurları bu kuşak altında toplanacaktır (Mcbride, 2015). Doğu ve Batı arasında yapılacak mal ticaretinde; mal değişimlerinin çok fazla olacağını ve proje ile birlikte büyük mal ticaretiyle yeni pazarlara ulaşılabileceği düşünülmektedir. Modern İpek Yolu'nun çoğu ülkede gerçekleştirilmesi gereken faaliyetler için fon oluşturulmuştur. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı fonuna 2014 yılında 50 milyar dolar, Türkiye'nin de üyesi olarak bilinen Asya Altyapı Yatırım Bankasına ise 2015 yılında 100 milyar dolar yatırım yapılmıştır (Karagöl, 2017, s.6). 2019 yılının başında ise Asya Altyapı Yatırım Bankası Türkiye'ye yapmış oldukları yatırımın yaklaşık olarak 1,4 milyar dolar yatırdıklarını açıklamıştır (<https://www.hurriyet.com.tr/>, 20 Şubat 2020).

Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile ilgili ortaklaşa yapmak istedikleri bir bildirge yayınlamıştır (Tuerdi, 2017, s15-16). Bildirgeyi ilgilendiren bazı ilkeler mevcuttur;

- İpek Yolu Projesi bölgesel olarak öncelikle tarihi İpek Yolu'nu ele almaktadır. Fakat mevcut yol haricinde diğer ülkelerin katılımlarına da açık kapı bırakmak suretiyle, uluslararası ve bölgesel katılımcılara açık olduğunu belirtmiştir.
- Geniş bir alanı kapsayan projenin uyumluluğu söz konusu olup; Devletlerin birbirine karşı saygılı olmasını savunmaktadır. Proje bazında ki ülkelerin farklı yasalarına da saygı gösterme gibi etmenleri de göz önünde bulundurmaktadır.
- Modern İpek Yolu projesi pazarlarda oluşacak ticari/lojistik faaliyetler açısından ülkeler bazında fayda sağlaması için çabalayacaktır. Ülkelerin ortak bir noktada birleşmesini, tüm ülkelerin bilgi, teknolojik ve güçlü taraflarının kullanmaları için destek vereceğini çabalayacaktır (Durdular, 2016, s. 25).

Proje için ortaya çıkarılan bildirgenin temel faktöründe; ülke ekonomilerinin karşılıklı olarak birbirlerini tamamlaması ve güçlenmesinin sağlanması düşüncesini barındırmaktadır. Ekonomilerini serbest ticaret, politik, finansal varlığın bir olması ve

ticaretin engelsiz bir şekilde yapılması gibi bağların güçlü kılınması hedeflenmektedir (Durdular, 2016, s. 25).

d) Çin'in kredi balonu

Çin Dünya'nın birçok bölgesine başta ihracat ve ithalatla birlikte ekonomik olarak işbirliği içerisinde. Fakat her ülke gibi Çin ülkesini kalkındırmak için paraya ihtiyacı bulunmaktadır. Çin 2000'li yıllara kadar modern ekonomiden uzaktı. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne katılmasıyla birlikte küresel ekonomide önemli bir rol aldı. Çin 2000 yılında yaklaşık olarak 378 milyar dolar ihracat yaparken; 2005 yılında 926 milyar dolar, 2010 yılında 1.75 trilyon dolar, 2015'te 2.37 trilyon dolar, 2016'da 2.97 trilyon dolar, 2017'de 2.60 trilyon dolar, 2018'de 2.49 trilyon dolar kadar ihracatını yıllar bazında dalgalanmalarla ticaretini gerçekleştirdi. İhracatı artarken ayrıca cari fazla da veriyordu. Cari fazla oranı milli hasılaya göre çok fazlaydı. Eğer bir ülke cari fazla veriyorsa sahip olduğu para biriminin değeri artmaktadır. Fakat o dönemlerde yuan değer kaybetmişti. Bunun sebebi ise Çin Merkez Bankasının para biriminin devalüe etmesiydi. Çünkü cari fazlalıkla beraber Çin yuanının ABD dolarıyla değer ve ticari bakımından dengede tutulması gerektiğini ön görüyordu. Çin piyasasında o dönemlerde dolar arttı, yuan ise azaldı. Bu yüzden Çin Merkez Bankası yuan ve doların dengesini kurmak maksadıyla; piyasadaki dolar çekti ve kendi rezervinden sürekli olarak piyasaya yuan soktu. Dengenin oluşmasını sağlamaya çalıştı ve yuan'ın değer kazanmasını önledi (<https://www.yusufyüksel.com>, 17 Ekim 2019).

Yapılan müdahalelerle birlikte; yuan değer kazanmadığı için Çin yapmış olduğu ihracatta en büyük rekabetçiliğini kaybetmedi, Amerika Birleşik Devletleri'nin cari açığı büyümeye devam etti, Çin'in yabancı döviz miktarı arttı, piyasadaki likiditede artış gözlemlendi ve Çin halkının ekonomik durumu olumsuz yönde sekteye uğradı. Dünya'nın en kalabalık ülkesi olan Çin'de halk yatırımlarını konuttan yana kullanmaktadır. İnşaat sektörü Çin'de de ekonomik olarak en çok etkileyen sektörlerden bir tanesidir. Yapılan çalışmalara göre emlak sektöründe, Çin kendi bünyesinde bulundurması gereken konuttan %20 fazla konut bulundurmaktadır. Çin'de ev sahibi olan kişilerden yaklaşık olarak %70'i ikinci evlerini almaktadırlar. Yerel yönetimlerin ve rantların olduğu bu alanda; yerel yönetimler pek çok alanı imara açıp fiyatları yüksek olmak suretiyle satmaktadırlar. Şirketler tarafından alınan bu alanlarda altyapılar inşa edilmekte ve böylelikle Çin ekonomisinin büyütülmesini

sağlamaktadır. Çinliler tasarruf yapan bir millet olması nedeniyle gelirlerinin yaklaşık olarak %40'ını tasarruf edip birikimlerini ise yatırıma dönüştürmektedirler. Çin borsalarının riskli olması ve bankaların da halk tarafından güvenilmemesi sebebiyle yatırımlar emlak sektörüne yansımaktadır. Bu nedenle emlak sektörüne yatırımlar balon olarak karşımıza çıkmaktadır. Emlak sektörüne olan yoğun talebin nedeni ise; Çin'deki sosyal statü unsurunun sahip olunan evin durumuna göre şekillenmesinden kaynaklı olduğu için ev alımlarına talep yoğun olmaktadır (<http://www.yusufyüksel.com>, 17 Ekim 2019).

Ayrıca konut vergisinin olmaması gibi etmenlerde talebi arttıran faktörlerinden bir tanesidir. Talebin artması ile birlikte balonda doğru orantıda şişmektedir. Çin'deki bu emlak balonunun patlamaması için inşaat sektöründe yavaşlamaların olması gerekmektedir. Çin, inşaat sektörünün durmasıyla balonun patlama riskinin olduğu düşüncesiyle bu durumdan en az zararla kurtulmak istemektedir. Bu riskten kurtulma yolunun Tek Kuşak Tek Yol projesiyle birlikte üstesinden gelinebileceği düşünülmektedir (<http://www.yusufyüksel.com>, 17 Ekim 2019).

Günümüzde ki en büyük düşüncelerden biri; Çin'in önümüzde ki yıllarda ABD'den daha güçlü bir ülke olacağı düşüncesidir. Çin'in askeri gücü ABD'den zayıf dahi olsa, Çin önümüzdeki yıllar içinde teknolojik ve askeri anlamda birbirini takip ederek güçlü olabilme potansiyeline sahip bir ülkedir. Çin yapmış olduğu ihracatının %90'ını, ithal etmiş olduğu enerjinin %80'inin geçtiği güzergâhlara ABD etkisini hissettirmiştir. Çin ve ABD aralarında bir husumet yaşarlarsa; ABD'nin bu yolları kilitleme gibi bir potansiyeli mevcuttur. Bu durumu göz önünde bulunduran Çin ise deniz üzerinde askeri olarak güçlenme faaliyetlerini yapmaya çalışmaktadır (<http://www.yusufyüksel.com>, 17 Ekim 2019).

e) Kredi tuzakları

Tek Kuşak Tek Yol projesi için birçok ülke ile anlaşma yapan Çin, anlaşma yapmış olduğu bazı ülkelere ölü yatırım yapmalarına teşvik etmiştir. Yatırım finansmanlarını karşılayamaz hale gelen ülkeler Çin tarafından yapılan farklı talepler doğrultusunda finansmanlarını karşılayacaklarını düşünüp anlaşma yapıyorlardı. Örneğin; Sri Lanka'ya proje kapsamında liman ve havaalanı inşa edildi. Fakat söz verilen gemi ve uçaklar Sri Lanka'ya gönderilmedi. Sri Lanka bu yüzden Çin'e borçlarını ödeyemedi. Çin inşa etmiş olduğu limanı “ askeri üs “ statüsü altında Sri Lanka'dan 99 yıllığına kiraladı. Çin bu ve benzeri durumları başka ülkelerde de

uygulayıp kendi lehine pek çok faaliyette bulunmuştur. ABD'nin ikinci Dünya Savaşı sonrasında ekonomik sıkıntı çeken ülkelere borç para verip ardından etkinliğini arttırma stratejisinin bir benzerini de Çin'in yapmış olduğu bu kredi tuzaklarında yapıldığı düşünülmektedir. Proje ile kaynakların verimsiz alanlardan verimli alanlara taşınacaktır. Aynı zamanda Çin'in bölgesel olarak kendi alanında gelişmişlik farkları görülmektedir. Doğusu ile Batısı arasında ki refah farklılıkları gözle görülür biçimde karşımıza çıkmaktadır. Çin'in batısı yıllık kişi başı 2000 doların altında gelir kaynağı olarak gözükmürken, doğusu ise 9000 dolar ve üstü gibi bir gelir etmektedir. Projenin aktifleşmesiyle birlikte mevcut olan gelir adaletsizliğinin de ortadan kalkacağı ön görülmektedir (<https://www.yusufyüksel.com>, 17 Ekim 2019).

III. ÇİN EKONOMİSİ

Tüm Dünya ile arasında ticari bağlar bulunduran Çin, sürekli kendi çıtasını güncel tutarak her zaman mal ve hizmet noktasında kendi yerini korumaktadır. 1970’li yıllarda alınan karar ile birlikte ekonomik anlamda yeni bir çağ açan Çin, doğru adımı atmış ve bu zamana kadar gelişimleriyle Dünya üzerine ses getirmeyi başarmış ülke konumunda bulunmaktadır.

A. Çin Ekonomisinin Gelişim Süreci

1949 yılında Çin, Mao Zedong’un önderliğinde dışarı kapalı bir yönetim şekline sahipti. O zamanlar sosyalist ekonomi modelini benimsemiş olan Çin, doğusundan hariç diğer ülkelerle ilişkilerini en aza indirmişti. Uluslararası ticaret ve sermaye akımlarının durmasından dolayı kendi halkı üzerinde ekonomik olarak gelişim gösterememiştir (Bulut, 2017, s.18). Çin ekonomisi devlet bünyesinde olduğu için ticaret ve sanayi dalları devlet tarafından yönetiliyordu. Üretim, devletin belirlemiş olduğu planlar dahilinde gerçekleştirilmesinden dolayı piyasadaki arz-talep ilişkisi göz önünde bulundurulmuyordu (Tatlıldil ve Ventura, 2005: 38).

1958 yılında Mao, bir gecede Çin’i sanayi alanında geliştireceğini düşünmüş ve “Büyük Atılım Hareketi” başlatmıştır. Batı ülkelerinin gelişmişlik seviyesine ulaşmak için bu hareketi başlatan Mao, zorla köylüleri çiftliklere yerleştirmiştir. Ülkedeki çelik üretimini arttırmak için hurdaları işlemlerden geçirerek çeliğe döndürmüştür. Mao, tarım toplumunun sanayi toplumuna ulaştırmak istemesi ve yanlış politikalar uygulaması sonucunda “Çin Kıtılığı” olarak bilinen büyük bir felaketin olmasına neden olmuştur. Kıtılıkta yaklaşık 40 milyon insan hayatını kaybetmiştir (Unay, 2005).

1976 yılında Mao’nun ölmesiyle, Çin’in başına Deng Xiaoping geçmiştir. 1978 yılında ekonomik reform faaliyetleri başlamıştır. Xiaoping, devlet bünyesinde bulunan ekonominin artık dışa açık ve serbest ekonomi anlayışıyla reformlarını sunmuştur. Ekonomik olarak ülkenin tamamına yapılacak bir program yerine, bölgesel ekonomik program yapmayı uygun görüp hazırlamıştır. Ayrıca güvenilirlik ve serbest

piyasa şartları nedeniyle yabancı yatırımcılar ülkeye girmiş ve ticari anlamda başarı sağlanmıştır (Gündal, 2015, s.55-72).

Çin'in yoksulluk sınırı Xiaoping başa geldiği zaman yaklaşık olarak 250 milyon kişiydi. 1998 yılında ise yapılan reformların sonucunda 42 milyon kişi olarak kayıtlara geçmiştir. Çin yönetimi, ekonomik anlamda serbest piyasa rolü oynasa bile doğalgaz, ilaç, elektrik ve ulaşım gibi temel ihtiyaçların fiyat kontrolünü elinde tutmaya devam etmiştir. Özel sektörün gelişiminde ise ufak çaplı KİT'leri özelleştirmiştir (Timurtaş, 2018, s.52-69).

Çin'in ekonomik atılımları, serbest ticaret bölgelerinin oluşmasına öncülük etmiştir. Ucuz işgücü ve dış yatırımcıların gelmesiyle daha fazla ticari faaliyetler gerçekleşmeye başlamıştır. Çin, ihracat yükseltme politikalarıyla hem üretim bandında artışa hem de işsiz nüfusun azalmasına neden olmuştur. Elektronik, enerji, otomotiv, beyaz eşya ve petrokimya alanlarına yönelmiş ve bu alanlara yatırımlar yapmıştır. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne resmen üye olmuş ve vergilerini indirerek iş hacminin yükselmesini sağlamıştır (Öz, 2006).

Çin, 2008 yılında yaşanan küresel kriz sebebiyle olumsuz olarak sekteye uğramıştır. Ekonomik büyüme de düşüşler yaşanmış ve buna bağlı olarak ihracatta azalmalar başlamıştır. Ekonomik olarak en fazla etkilenen başlıca sektörler; madencilik, ağır sanayi ve kamu şirketlerinde etkili olmuştur. Fakat 2010 yılından itibaren ekonomisi yükselme eğilimine girmiştir (Bulut, 2017, s.19).

Günümüzde ise Çin ekonomisinin %7,2'si tarım, %40,7'si sanayi sektöründen gelir etmektedir. Sanayi sektörü bünyesinde ise Dünya'ya; %50 çelik, %30 otomobil, %90 cep telefonu, %80 bilgisayar, %40 gemi ve %60 ayakkabı üretmektedir. Ekonomisinin %52,2'sini ise hizmet sektöründen karşılamaktadır. Maden bakımından birçok maden türüne sahip olmasıyla da lider konumdadır. Kömür rezervleri bakımından çok zengin ve enerjisinin %70'ini kömürden karşılamaktadır. Ayrıca en büyük hidroelektrik enerji üreten baraja da sahiptir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020).

1. Çin ve Avrupa Birliği İlişkileri

1950'li yıllarda Avrupa ülkeleri ile Çin arasındaki ticari ilişkiler çok azdı. Fakat 1960 yılından itibaren ilişkilerde artışlar yaşanmıştır. Bu dönemlerde Avrupa Birliği'ne üye olmayan ülkeler ile Çin arasında anlaşmalar yapılmış ve sonradan AB'ye üye ülkeler de Çin ile anlaşmaya karar vermişlerdir. Avrupa Birliği ticari ve

ekonomik faktörlerle birlikte Çin ile arasındaki ilişkiyi geliştirmek için iyi bir yol olduğunu düşünmekteydi.

Ticari ilişkilerin gelişmesi ve yapılan anlaşmalarla birlikte, 1950 yılından 2000'li yıllara kadar ticaret hacimleri kat kat artmıştır. 2003 yılının Ekim ayında Çin, AB'ye yönelik siyasi tutumunu açıklayarak ortaklık ilişkileri üzerinde karar almışlardır. Kararlar (Bal, 2006):

- Güven ortamı oluşturmak, dünya barışını sağlamak ve ortak noktalarda bir araya gelmek,
- Ekonomi ve ticari alanlar üzerinde yoğunlaşmak, iki tarafın çıkarlarının korunması,
- İki tarafın eksikliklerini bir araya gelerek tamamlamaları ve refahlarını arttırmaları,
- Çevreyi korumak ve terörizme karşı gelmek,

2011 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olan Çin, ticari faaliyetlerin serbestleştirilmesi ile birlikte iki ticari hacimde gözle görülür artışlar yaşanmıştır. 2018 yılında Çin, AB'nin en büyük ikinci pazarı konumuna erişmiştir. Çin, AB'nin pazarına yönelik ticari ilişkisini aynı zamanda Dünya Siyasetinde kullanarak önemli konuma gelmek istemektedir. Batı ekonomisinin üstünlüğünü alıp Asya'ya taşımak isteyen Çin, AB pazarını basamak olarak görmektedir. Çin'in ilerleyen zamanlarda süper gücün olacağı düşünülmekte ve AB bu duruma ayak uydurarak ilişkilerinde sağlam adımlar atmaya çalışmaktadır. Aynı zamanda Batıda ki sermayeyi kendisine tabii tutmak isteyen Çin, günümüzde Batı'nın koymuş olduğu kurullarla hareket etmeyi kabul etmiştir (<https://www.intell4.com>, 25 Kasım 2019).

HS4	Ürün Kodu	Ürün etiketi ⇄	Çin'in Avrupa Birliği'nden ithalatı (AB 28)		
			2017 değeri	2018 değeri	2019 değeri ▼
	TOPLAM	Tüm ürünler	244.896.681	273.710.039	276.450.780
+	84	Makineler, mekanik cihazlar, nükleer reaktörler, kazanlar, parçaları	42.834.866	49.725.598	47.650.174
+	87	Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki araçlar ve bunların parça ve aksesuarları	40.361.214	43.430.381	39.835.008
+	85	Elektrikli makine ve teçhizat ve bunların parçaları; ses kaydediciler ve çoğaltıcılar, televizyon . . .	28.768.159	32.979.270	33.469.440
+	30	Eczacılıkta ilgili ürünler	17.155.132	18.310.719	22.706.152
+	90	Optik, fotografik, sinematografik, ölçme, kontrol, hassas, tıbbi veya cerrahi . . .	17.667.833	20.200.559	20.801.383
+	88	Uçak, uzay aracı ve bunların parçaları	10.781.153	13.154.760	11.367.038
+	27	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler; mineral . . .	6.953.118	6.922.905	8.122.485
+	39	Plastikler ve bunlardan eşya	8.063.602	8.109.765	7.811.988
+	29	Organik kimyasallar	5.491.635	6.803.176	6.883.364
+	33	Uçucu yağlar ve rezinoidler; parfümeri, kozmetik veya tuvalet müstahzarları	2.717.103	4.018.973	5.689.354
+	02	Et ve yenilebilir sakatat	2.534.564	2.302.459	4.478.454
+	74	Bakır ve bakırdan eşya	4.971.484	4.998.740	4.312.602
+	19	Tahıllar, un, nişasta veya süt müstahzarları; pastacılık ürünleri	3.283.943	4.002.333	3.978.275
+	38	Çeşitli kimyasal ürünler	3.142.170	3.694.781	3.729.968
+	71	Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı kıymetli taşlar, değerli metaller, kaplama metaller . . .	1.520.916	1.985.670	3.489.672
+	73	Demir veya çelikten eşya	3.441.753	3.681.107	3.300.677
+	22	İçecekler, alkollü içkiler ve sirke	3.221.376	3.374.407	3.125.905
+	47	Odun veya diğer lifli selülozik malzemelerin hamurları; geri kazanılmış (atik ve hurda) kağıt veya . . .	3.359.087	3.217.505	2.739.727
+	44	Ahşap ve ahşap eşya; odun kömürü	1.884.284	1.986.351	2.695.069
+	42	Deri eşya; saraçlık ve koşum takımı; seyahat eşyaları, el çantaları ve benzeri kaplar; makaleler . . .	1.657.951	2.087.447	2.608.232
+	72	Demir ve çelik	2.438.844	2.731.009	2.361.743
+	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	2.406.634	2.476.942	2.266.147
+	94	Mobilya; yatak takımları, şilteler, şilte destekleri, minderler ve benzeri doldurulmuş mobilyalar; . . .	2.000.309	2.148.872	1.919.493
+	26	Cevher, cüruf ve kül	1.493.095	1.717.080	1.627.545

Şekil 3.1: Çin ve Avrupa Birliği'nin ithalat değerleri

Kaynak: (URL-39)

Avrupa Birliği ve Çin arasındaki ithalat verilerine göre; yıllar bazında Çin'in ithalat değerleri artış göstermiştir. Çin, 2017 yılında 244 milyar dolar, 2018 yılında 273 milyar dolar, 2019 yılında 276 milyar dolar ithalat yapmıştır. Birinci sırada yıldan yıla en fazla artış sağlayan ithalat ürün grubu makine parçalarıdır. En düşük ithalat yapılan ürün grubu ise cevher, cüruf ve kül grubudur.

HS4	Ürün Kodu	Ürün etiketi	Avrupa Birliği'nin (AB 28) Çin'den ithalatı		
			2017 değeri	2018 değeri	2019 değeri▼
	TOPLAM	Tüm ürünler	459.918.589	508.715.510	514.499.110
▣	85	Elektrikli makine ve teçhizat ve bunların parçaları; ses kaydediciler ve çoğaltıcılar, televizyon . . .	125.949.111	142.674.472	149.032.897
▣	84	Makineler, mekanik cihazlar, nükleer reaktörler, kazanlar; parçaları	92.877.538	103.460.374	102.888.850
▣	94	Mobilya; yatak takımları, şilteler, şilte destekleri, minderler ve benzeri doldurulmuş mobilyalar; . . .	20.968.283	22.047.521	22.998.495
▣	62	Örme veya tığ işi olmayan giyim eşyası ve aksesuarı	21.326.689	22.063.375	20.989.806
▣	95	Oyuncaklar, oyunlar ve spor malzemeleri; bunların parça ve aksesuarları	19.311.818	19.713.299	19.429.419
▣	61	Örme veya tığ işi giyim eşyası ve aksesuarı	18.905.403	19.745.335	19.050.563
▣	90	Optik, fotografik, sinematografik, ölçme, kontrol, hassas, tıbbi veya cerrahi . . .	12.795.419	14.118.945	14.955.228
▣	39	Plastikler ve bunlardan eşya	12.235.887	13.680.188	14.100.082
▣	64	Ayakkabılar, tozluklar ve benzerleri; bu tür makalelerin bölümleri	13.292.093	14.172.544	13.882.003
▣	29	Organik kimyasallar	10.758.518	13.194.414	12.749.714
▣	73	Demir veya çelikten eşya	10.499.846	11.954.448	12.626.793
▣	87	Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki araçlar ve bunların parça ve aksesuarları	9.812.178	11.336.266	12.106.825
▣	42	Deri eşya; saraçlık ve koşum takımı; seyahat eşyaları, el çantaları ve benzeri kaplar; makaleler . . .	8.652.687	8.946.914	8.917.382
▣	63	Diğer hazır tekstil ürünleri; setleri; yıpranmış giysiler ve yıpranmış tekstil ürünleri; paçavra	5.419.948	5.804.898	5.986.595
▣	83	Çeşitli adı metal eşyalar	4.344.231	4.676.664	4.746.304
▣	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	4.596.110	4.681.473	4.522.307
▣	82	Adi metalden aletler, aletler, çatal bıçak takımları, kaşık ve çatalar adi metalden parçaları	4.158.770	4.465.301	4.468.419
▣	76	Alüminyum ve alüminyumdan eşya	3.370.370	4.364.523	4.441.310
▣	96	Çeşitli imalat eşyaları	3.315.633	3.522.316	3.588.207
▣	72	Demir ve çelik	3.956.969	4.141.559	3.390.424
▣	70	Cam ve züccaciye	2.864.911	3.076.082	3.193.195
▣	48	Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya	2.659.789	2.903.160	3.049.151
▣	44	Ahşap ve ahşap eşya; odun kömürü	2.855.286	3.068.707	2.969.359
▣	30	Eczacılıkta ilgili ürünler	1.742.538	2.494.478	2.228.721

Şekil 3.2: Çin ve Avrupa Birliği'nin ihracat değerleri

Kaynak: (URL -40)

Çin ve Avrupa Birliği arasındaki ihracat verilerine göre; Çin, 2017 yılında 459 milyar dolar, 2018 yılında 508 milyar dolar, 2019 yılında 514 milyar dolar ihracat yapmıştır. Birinci sırada yıldan yıla en fazla artış sağlayan ihracat ürün grubu elektrikli makineler grubu olarak gerçekleşmiştir. En düşük ihracat yapılan ürün grubu ise eczacılık ile ilgili ürünler grubu olarak kayıtlara geçmiştir.

2. Çin ve Amerika Birleşik Devletleri İlişkisi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD ile SSCB arasında olan Soğuk Savaşın etkileri geçmişte, Çin'in SSCB'nin tarafında olduğundan dolayı ABD ile arasında ki ilişkilerinde de etkili olmuştur. Savaş, ABD'nin galip çıkmasıyla son bulmuştur. Soğuk Savaştan sonra Çin, ucuz iş gücü ve düşük üretim maliyetleri sağladığından dolayı ekonomisinde kalkınma görülmüş ve kapitalist düzene ayak uydurmuştur (Örmeci, 2013, s.9).

1950 yılında ABD ile Çin, Kore Savaşı'nda da karşı karşıya gelmiştir. Savaşın son bulmasıyla birlikte ateşkes imzalanmış ve ABD, Tayvan'ı Çin'in sözcüsü olarak görmüş ve Çin'i resmen tanımamıştır. 1970'li yıllardan sonra ise ABD ve Çin arasındaki ilişkilerde düzelmeye gidilmiş ve aynı zamanda 1990'lı yıllarda iki ülke arasında ticari faktörler artmış olup ekonomik büyümeler gerçekleşmiştir (<http://soyledik.com/tr/>, 3 Ocak 2020).

Bill Clinton 25 Haziran – 3 Temmuz 1998 tarihleri arasında Çin'e resmi ziyaret gerçekleştirmiştir. Çin Cumhurbaşkanı Jiang Zemin Bill Clinton arasında görüşme gerçekleşti. Görüşme esnasında, ABD – Çin arasındaki işbirliğinin güçlendirilmesi adına kararlar alındı ve ABD – Çin arasında yapıcı stratejik ortaklık ilişkisine istinaden ilerleme için karar almışlardır. Aynı zamanda her iki taraf ekonomik ve uluslararası finans alanında gelişmelerin yaşanmasında yapılan katkıların hızlandırılmasına yönelik çalışmaları da kabul etmişlerdir (<http://turkish.cri.cn/>, 11 Mart 2020).

2000'li yılların başında ise ABD'nin başına George Bush gelmiş, Çin ve ABD arasındaki ilişkilerde bozulmalar meydana gelmiştir. 11 Eylül'de yaşanan terör saldırısıyla birlikte ABD, “Küresel Terörle Mücadele” deyimiyile Orta Asya bölgesinde kendisine yer biçmiştir. Orta Asya'da varlığını hissettiren ABD, Çin için tehdit unsuru haline gelmişti. Saldırıdan sonra ekonomik anlamda çöküntüye uğrayan ABD, Çin ile arasındaki ilişkilerinde soğumalar yaşamıştır. Ayrıca, yaşanan küresel krizde de ABD ekonomisinin ticari faktörlerinde daralmalar yaşanmış ve tüm Dünya'yı olumsuz yönde etkilemiştir (Özer, 2017, s.33).

Barack Obama döneminde ise ABD, Asya Pasifik alanına yoğunlaşmıştır. ABD, bu bölgede Çin ekonomik – politik bir güç olarak yükseldiğini ve Dünya üzerinde dengelerin değiştireceği yönünde düşüncelere sahipti. Bu nedenle ABD, Çin'in bu gücü kullanımına karşı tedbirlerini almıştı (Akçay v.d., 2013).

25 Eylül 2015 yılında Xi Jinping ve Barack Obama arasında ülkelerin kendi aralarında geliştirmek ve derinleşmesine özgü önerileri kapsayan bir görüşme gerçekleşti. Ekonomik olarak öneri sunan Xi Jinping; ticaret, ekonomi, terör, çevre, enerji, savunma alanlarında işbirliğinin geliştirilmesi ve derinleştirilmesi ile ilgili öneride bulunmuştur. Obama ise; Çin önerilerinin ortak bir çıkar olduğunu belirtmiş ve işbirliğinin güçlendirilmesini istemiştir. “Kazan-Kazan” politikasında işbirliği yapan bu ülkeler; çevre, enerji, teknoloji, bilim, altyapı, kamu sağlığı, havacılık alanlarında karşılıklı olarak işbirliğini genişletecekleri konusunda mutabık kılmışlardır. Aynı zamanda IMF, G20 ve Dünya Bankasında da ekonomik olarak

büyüme ve finansal istikrarlarını arttırmak için ekonomiyle ilgili düzenli iletişim düzeneğini kurmayı kabul etmişlerdir (<http://tr.china-embassy.org/>, 11 Mart 2020).

2016 yılında ise Donald Trump, ABD'nin başına gelmiş ve Çin'in büyümesini yavaşlatmak için çalışmalar başlatmıştır. Çin'in fikri mülkiyet haklarına karşı üretim yaptığını beyan ederek ek vergiler uygulamaya başlayarak resmen Ticaret Savaşları'nı başlatmıştır (<https://www.mbbgenclik.com>, 3 Ocak 2020).

a) Ticaret savaşları

Günümüzün ülkeler arasındaki en büyük ekonomik savaşı olarak bilinen “Ticaret Savaşları” ABD ve Çin arasında uzun zamandır sürmektedir. ABD, Çin'in ticari uygulamalarının etik olmadığını beyan ederek ticaret savaşını başlatmıştır. Fikri mülkiyet haklarının adil olmadığını öne süren ABD, Çin'deki şirketlerin sübvansiyonlarla desteklenmesinin haksız rekabet oluşturduğunu ve bu nedenle Çin'in bu alanda ki politikalarının değiştirmesini istemiştir. ABD, Çin ile arasındaki ticari açığı kapatmak ve Çin'in daha çok Amerikan menşeli mal almasını istemektedir (<https://www.bbc.com/>, 27 Kasım 2019).

İlk olarak %25 çelik ithalatına sonradan ise %10'luk alüminyum ithalatına ek vergi getirmesiyle savaşın ilk adımını atmış oldu. Çin'e yapılan ek ithalat vergilerine misilleme gecikmedi. Çin, ABD ürünlerine %25 ek vergi getirerek altta kalmayacağını misilleme yaparak göstermiştir. Aynı zamanda bu savaşı etkileyen başka bir unsur ise, Çin'in teknolojik olarak gelişmesi ve yeniliklere açık olmasıydı. En somut örneği ise; Made In China 2025 stratejisidir. Stratejiye göre yeni iş alanları ve yeni sektörleri Çin bünyesinde barındırmak ve geliştirmek istemektedir. Ticaret Savaşı'nın Dünya üzerindeki tedarik zincirine olumsuz etkisiyle birlikte, diğer ülkelerin mal ticaretinde fiyat artışı olduğu gözükmektedir (<https://tr.sputniknews.com/trend>, 27-11-2019).

Ticaret Savaşları her iki ülkenin ticari çatışmaları dalgalı bir şekilde seyir göstermiştir. Ticaret Savaşlarının seyrine bakılacak olunursa (<https://www.trthaber.com/>, 28 Kasım 2019);

- 1 Mart 2018'de çelik ithalatına %25, alüminyum ithalatına ise %10 ek vergi getirilmiştir.
- 22 Mart 2018'de Trump'un talimatıyla, Çin'in 100 milyar dolarlık ihracatına ek vergi koyması için talimat verilmiştir.
- 15 Haziran 2018'de ABD, 818 ürüne 34 milyar dolar, 284 ayrı ürüne 16 milyar dolar vergi koyacak.

- 1 Ağustos 2018’de, 5 bin Çin üretimli mallara uygulanan %10’luk verginin %25’e çıkarılacağı duyurulmuştur.
- 1 Aralık 2018’de, Trump ve Xi Jinping G20 zirvesinde ateşkes başlattı. ABD, 2019 Mart ayının başına kadar vergilerini yükseltmeyecek.
- 24 Şubat 2019’da Trump, Çin ile ticari ilişkilerinin iyi yöne gittiğini açıklamış ve 1 Mart’a kadar olan tarihi ise ertelemiştir.
- 5 Mayıs 2019’da Trump, Çin menşeli mallara 300 milyar dolar ek vergi getirileceği ile ilgili tehdit etmiştir.
- 15 Mayıs 2019’da ABD, Huawei ve ortaklıklarını kara listeye almıştır.

2019 Haziran ayında gerçekleşen G20 zirvesine pek çok ülke katılım sağlamıştır. Trump zirvedeyken, Çin’e karşı ek vergileri yavaşlatacağını beyan etmiştir. Anlaşıldığı üzere Çin ve ABD yavaş yavaş iyileşme sürecine giriyordu. Ticaret müzakereleri ile birlikte ilişkiler düzelmeye yoluna girmeye başlamıştır. Çin, belirli tarım ürünlerindeki vergileri muaf tutmuştur. ABD ise uygulanacak ek verginin tarihini ertelemiştir. Müzakerelerin sürecinde her iki taraf vergilerini eşit olarak ve kademeli bir şekilde indirerek savaşın son bulmasını istemektedir. Vergilerin indirilmesi iki ülke arasındaki ticaret anlaşması ile olacaktır. Ticaret anlaşmasının ilk aşaması 2019 Aralık ayı içerisinde imzalanacağı düşünülmektedir (<https://www.birgun.net/haber>, 30 Kasım 2019). Aralık ayında gerçekleşmesi beklenen ticaret anlaşmasının ilk aşaması 15 Ocak 2020 tarihine ertelenerek her iki taraf arasında imzalanmıştır (<https://www.bbc.com/>, 27 Şubat 2020).

b) Made in China stratejisi

Çin üretim merkezi olarak bilinen bir ülke de olsa, kalitesiz ürün üreten ülke olarak da anılmaktadır. Çin’in düşünmüş olduğu Made in China 2025 stratejisi ile ucuz iş gücü sıfatından sıyrılıp, inovasyon bölgesi olmayı hedeflemektedir Japonya ve Almanya gibi ülkelerin üretim kalitesine erişmek isteyen Çin, yatırımlarını yapay zekaya yönlendirmiştir. Made In China 2025 amaçlarına bakılacak olunursa (<https://hbrturkiye.com/>, 30 Kasım 2019);

- Teknolojik ve İnovasyon merkezlerinin sayısını arttırmak,
- Akıllı İmalat Yerlerinin kurulması,
- Kalite artırma faaliyetlerinin yapılması,
- Yeşil İmalata Geçiş: Sera gazı ve kimyasal olarak doğaya bırakılan atıkları minimuma indirme çalışmaları yapmak,

- Yüksek Teknoloji Tesisleri inşa etmek.

Çin bu strateji ile 10 sektörde gelişmek istemektedir. Gelişmek istediği sektörler endüstriyel anlamda gelişmişlik seviyesi istenilen sektörlerdir. Sektörlere kısaca bakılacak olunursa; (<https://www.cozumpark.com>, 30 Kasım 2019)

- Bilgi Teknolojileri,
- Uçak Ekipmanları,
- Yüksek Teknolojili Gemiler,
- Demiryolu Ekipmanları,
- Güç Ekipmanları,
- Enerji Tasarruf Araçları,
- Robot Teknolojisi,
- Yeni Malzemeler,
- Medikal Aletler,
- Tarım Makinaları,

gibi sektörlerde hem gelişmek hem de endüstrisini Avrupa ülkelerindeki seviyeye çıkarmak istemektedir.

3. Türkiye ve Çin Arasındaki Ticaret İlişkileri

Türkiye Ekonomisi, Osmanlı Devleti zamanından beri sürekli yeniliklerle farklı boyutlara kadar ulaşmıştır. Cumhuriyet Döneminde, Osmanlı Devleti'nin borçlarına yapılandırmalar ve ekonomik olarak yenilikler gelmiştir. Aynı zamanda ülke ekonomisindeki dalgalanmalar sürekli olarak yeni akımları da beraberinde getirmiştir. Türkiye Ekonomisi, İzmir İktisat Kongresi, 1980 yılları ve sonrasındaki gelişmelerle dalgalı ekonomik durumlar yaşasa bile inişli çıkışlı bir mazisi bulunmaktadır (Pamuk, 2014). Günümüzde, Türkiye'nin GSYH durumuna değinilecek olunursa; 2018 yılında 9 bin 127 dolar iken, 2019 yılının son çeyreğinde 9 bin 632 dolar olarak kayıtlara geçmiştir (<https://www.hurriyet.com.tr/>, 2 Nisan 2020) 2019 Aralık ayı işsizlik rakamı ise; Türkiye'de işsizlik oranı %13.7 olarak kayıtlara geçmiştir (<https://www.bolgegundem.com/>, 2 Nisan 2020).

Türkiye ile Çin arasındaki ilişkiler 1971 yılına kadar dayanmaktadır. Fakat ticari ilişkilerine değinecek olursak, 1974 yılında Pekin'de imzalanan Ticaret Anlaşması ile başlamıştır. İki ülkenin ilk başta ilişkileri diplomatik olarak sürdürülüyordu. Her iki ülke dışa açık ekonomi modelini benimsemesiyle birlikte

ticari durumlarını da geliştirmişlerdir. Ekonomik ve ticari alanda ilişkilerin geliştiği en önemli yıllar 1980’li yıllardır. Bu dönemde Türkiye, hem ihracata yönelik sanayileşme hem de liberal ekonomik anlayışıyla hareket ettiği için ülkeler arasındaki ticari faktörler günden güne daha iyi ilerliyordu. Çin, Almanya’dan sonra Türkiye’nin ikinci partneri konumundadır. Türkiye’nin konum olarak önemli bir stratejik özellik bulundurması nedeniyle koridor özelliğini taşımaktadır. Çin, Türkiye’de hem stratejik hem de ekonomik faaliyetlerini sürdürebilmek ve geliştirmek için yaklaşık olarak 2 milyar dolar yatırım yapmıştır. Yatırım yapmış olduğu alanlar ise; finans, madencilik, lojistik, enerji ve telekomünikasyon gibi alanlarda yatırımları bulunmaktadır. 2017 yılında Modern İpek Yolu üzerine yapılan sempozyumda Türkiye, projenin hem orta koridor bölgesinde bulunduğunun önemini hem de ek bir bağlantı koridoru olan “Trans – Hazar – Orta Koridor” projesini beklediklerini açıkça belirtmişlerdir (Bulut, 2017, s.18-22).

Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacmi 2000 yılında ilk defa 1 milyar doları aşmıştır. Türkiye ile Çin arasındaki ticari ilişkilere ek olarak turist sayısında büyük artış yaşanmıştır. 2018 yılında 390.000 kişiye ulaşan turist sayısı, 2019 yılında 420.000 turist’e yükselmiştir. (<http://www.mfa.gov.tr>, 20 Kasım 2020).

Türkiye, Çin için büyük bir Pazar alanı konumundadır. Türkiye’nin başlıca ithalat ürünleri ise; Elektrikli makine ve ekipmanları, mekanik aletler, organik kimyasallar, demir ve çeliktir. 2017, 2018 ve 2019’un ithalat değerleri ise aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir.

HS4	Ürün Kodu	Ürün etiketi (← →)	Türkiye'nin Çin'den ithalatı		
			2017 değeri	2018 değeri	2019 değeri ▼
	TOPLAM	Tüm ürünler	23.370.620	20.719.061	18.397.044
85		Elektrikli makine ve teçhizat ve bunların parçaları; ses kaydediciler ve çoğaltıcılar, televizyon . . .	6.891.437	5.588.726	5.229.534
84		Makineler, mekanik cihazlar, nükleer reaktörler, kazanlar, parçaları	5.062.485	4.611.715	3.887.384
29		Organik kimyasallar	944.813	1.081.567	982.430
54		İnsan yapımı filamentler, insan yapımı tekstil malzemelerinin şeritleri ve benzerleri	703.696	643.800	793.365
39		Plastikler ve bunlardan eşya	927.268	895.175	784.267
90		Optik, fotografik, sinematografik, ölçme, kontrol, hassas, tıbbi veya cerrahi . . .	723.417	585.576	576.020
87		Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki araçlar ve bunların parça ve aksesuarları	653.225	531.346	439.357
72		Demir ve çelik	652.127	710.730	429.744
73		Demir veya çelikten eşya	583.892	441.322	373.759
32		Tabaklama veya boyama özleri, tenenler ve bunların türevleri; boyalar, pigmentler ve diğer renklendiriciler . . .	274.228	312.662	311.419
55		Suni ve sentetik kesikli lifler	254.722	238.868	278.710
48		Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya	275.926	228.965	263.286
76		Alüminyum ve alüminyumdan eşya	167.177	268.906	224.786
95		Oyuncaklar, oyunlar ve spor malzemeleri; bunların parça ve aksesuarları	502.466	353.807	206.205
62		Örme veya tığ işi olmayan giyim eşyası ve aksesuarı	336.469	258.234	186.207
96		Çeşitli imalat eşyaları	206.434	182.164	173.563
38		Çeşitli kimyasal ürünler	135.182	155.687	167.392
94		Mobilya; yatak takımları, şilteler, yatak destekleri, minderler ve benzeri doldurulmuş mobilyalar; . . .	281.154	235.692	162.135
28		İnorganik kimyasallar; değerli metallerin, nadir toprak metallerinin organik veya inorganik bileşikleri . . .	171.378	179.793	159.015
60		Örme veya tığ işi kumaşlar	262.890	189.127	149.517
70		Cam ve züccaciye	185.235	164.474	146.118
64		Ayakkabılar, tozluklar ve benzerleri; bu tür makalelerin bölümleri	252.571	215.498	142.406
59		Emdirilmiş, kaplanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş tekstil kumaşları; uygun türden tekstil ürünleri . . .	138.642	135.605	142.221
69		Seramik ürünler	166.472	157.312	131.372

Şekil 3.3: Türkiye'nin Çin'den yapmış olduğu ithalat değerleri

Kaynak: (URL-41)

Türkiye ve Çin arasındaki ithalat değerlerine istinaden; Türkiye 2019 yılında toplam 18 milyon dolar ithalat yapmıştır. 2017 ve 2018 yıllarına göre 2019 yılında ithalat azalmıştır. En fazla ithalat yapılan ürün grubu elektrikli makine ve teçhizat grubu olmuştur. En düşük ithalat grubu ise seramik ürünler grubudur.

HS4	Ürün Kodu	Ürün etiketi (← →)	Çin'in Türkiye'den ithalatı		
			2017 değeri	2018 değeri	2019 değeri ▼
	TOPLAM	Tüm ürünler	3.772.268	3.762.714	3.501.654
☒	25	Tuz; kükürt, topraklar ve taş; alçı malzemeleri, kireç ve çimento	1.146.745	964.561	918.450
☒	26	Cevher, cüruf ve kül	773.816	630.879	597.203
☒	84	Makineler, mekanik cihazlar, nükleer reaktörler, kazanlar, parçaları	274.273	330.425	276.310
☒	28	İnorganik kimyasallar, değerli metallerin, nadir toprak metallerinin organik veya inorganik bileşikleri . . .	253.715	326.525	215.435
☒	62	Örme veya tığ işi olmayan giyim eşyası ve aksesuarı	159.425	193.682	189.906
☒	61	Örme veya tığ işi giyim eşyası ve aksesuarı	141.700	167.571	163.613
☒	20	Sebze, meyve, sert kabuklu yemişler veya bitkilerin diğer kısımlarından elde edilen müstahzarlar	46.485	51.461	100.419
☒	74	Bakır ve bakırdan eşya	29.993	114.809	96.344
☒	73	Demir veya çelikten eşya	89.527	92.697	92.595
☒	39	Plastikler ve bunlardan eşya	31.699	37.560	69.968
☒	52	Pamuk	64.227	54.252	51.378
☒	85	Elektrikli makine ve teçhizat ve bunların parçaları; ses kaydediciler ve çoğaltıcılar, televizyon . . .	53.766	55.325	45.743
☒	08	Yenilebilir meyve ve sert kabuklu yemişler; narenciye veya kavun kabuğu	32.449	29.878	44.218
☒	32	Tabaklama veya boyama özleri; tenenler ve bunların türevleri; boyalar, pigmentler ve diğer renklendiriciler . . .	42.740	42.718	43.232
☒	87	Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki araçlar ve bunların parça ve aksesuarları	41.996	47.541	39.140
☒	79	Çinko ve çinko ürünleri	194	178	38.673
☒	75	Nikel ve nikelden eşya	36.750	48.800	31.895
☒	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	37.100	41.081	30.902
☒	90	Optik, fotografik, sinematografik, ölçme, kontrol, hassas, tıbbi veya cerrahi . . .	17.028	19.729	29.135
☒	42	Deri eşya; araçlık ve koşum takımı; seyahat eşyaları, el çantaları ve benzeri kaplar, makaleler . . .	16.041	22.513	26.563
☒	71	Doğal veya kültür incileri, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, değerli metaller, kaplama metaller . . .	766	39.026	25.639
☒	55	Suni ve sentetik kesikli lifler	37.487	48.874	24.104
☒	48	Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya	25.718	5.424	22.285
☒	68	Taş, alçı, çimento, asbest, mika veya benzeri malzemelerden eşya	13.150	21.754	22.154

Şekil 3.4: Türkiye'nin Çin'e yapmış olduğu ihracat değerleri

Kaynak: (URL-42)

Çin ve Türkiye arasındaki tablodaki ihracat değerlerine istinaden; Türkiye 2019 yılında toplam 3 milyon 500 bin dolar ihracat yapmıştır. Son üç yıla göre ihracat rakamlarında düşüşler yaşanmıştır. En fazla ihracat yapılan ürün grubu tuz, kükürt, toprak ve çimento grubudur. En düşük ihracat grubu ise Taş, alçı ve çimento grubudur.

a) Türkiye İle Çin Arasındaki Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi Ve Ekonomik Öneriler

Türkiye'nin Çin'e yapmış olduğu ithalat, ihracatından fazla olduğundan dolayı Türkiye'nin cari açık dengesinde olumsuz yönde seyir göstermiştir. Fakat, üretim için Çin'den yapılan ara mallar ithalatı nedeniyle Türkiye'nin üretim bandı süreklilik kazanmış ve ihracata katkısı olmuştur. Yatırım noktasında ise önerilen bazı hususlar bulunmaktadır. (<https://www.deik.org.tr>, 19 Aralık 2019). Çin'in Türk yatırımcıları kendi ülkesine çekmesi için yapmış olduğu imkanlar;

- Yatırım teşviklerinde Çin, serbest bölgeler gibi imkan sunulması,
- Rekabet gücünün daha az ve yatırım teşviklerinin fazla olduğu bölgelere odaklanmak,
- Hizmet alanındaki teşvik veya yardımlardan faydalanmak.

Aynı zamanda Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik gelişmeler için sunulan önerilere değinilecek olursak;

- Çin'in Türkiye'den en fazla yapmış olduğu ithalat ürünlerinin Pazar payındaki rolünü arttırmak,
- Türkiye'nin Çin'den en fazla yapmış olduğu ithalat ürünlerinin analizinin yapılması ve ithalattaki bağımlılığı azaltıcı teşviklerin sağlanması,
- Türkiye ile Çin arasındaki hizmet alanında ticari faktörlerin geliştirilmesi ve turizm ilişkilerinin teşviklerin sağlanması,
- Türk markası ve malının imajı Çin halkına yönelik güçlendirmek,
- Yatırım ve ticari unsurlar için finansman desteğinin sağlanması,

Türkiye ile Çin ekonomilerinin geliştirilmesi ve güçlendirilmesi için yapılan önerilerle birlikte, her iki ülkenin ticari anlamda birbirlerine yakınlaşması ve ekonomik entegrasyon bağlamında olumlu yönde seyir göstermesi amaçlanmıştır (<https://www.deik.org.tr>, 19 Aralık 2019).

IV. LOJİSTİK

İnsan yaşamını doğrudan etkileyen lojistik, gereksinimleri karşılama noktasında pek çok etkilere sahiptir. Günümüzde insan ihtiyaçlarının çoğunu karşılayan kavram olarak kabul edilen lojistik, Dünya üzerinde ticari faktörleri doğrudan etkilemeye sahip bir alandır. Nitekim lojistik faaliyetler durma noktasına gelseydi, insanlar ihtiyaçlarını karşılayamaz ve ihtiyaçlarını karşılamada zorluklar çekerdi.

A. Lojistik Nedir?

Ürün, hizmet ve insan ihtiyaçlarının istenilen zamanda ve doğru bir şekilde ulaştırmayı sağlayan araçtır. Üretim alanında veya pazarlama gibi alanlarda lojistik olmadan başarılı bir sonuç elde edilemez. Lojistik kendi bünyesinde depolama, nakliye, ambalajlama ve envanter gibi pek çok unsuru bünyesinde barındırmaktadır. Güncel olarak lojistik; hammaddenin nihai tüketiciye kadar olan bütün süreçte gerçekleştirmiş olduğu tüm operasyon veya hizmetlerin bütünü olarak da bilinmektedir. Proses bilimi olarak da bilinen lojistik, askeri anlamda da önemli bir konuma sahiptir. Askeri düzende lojistik ise, askeri birliklerin eylemlerini kaybetmemeleri için ve askeri düzeni destekleyecek olan tüm unsurların gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir. Malzeme akışı, ekipmanların karşılanması gibi etmenlerin savaş ve barışta hazır olmasını sağlamaktadır (Oğuz, 2019, s.65-74).

Küreselleşen Dünya üzerinde birçok ülke, ekonomik olarak gelişim ve refah seviyelerini arttırmak için birbiri arasında temelde ticari faktörler baz alınarak anlaşma yapmaktadırlar. Yapılan anlaşmalar dahilinde yeni ticari yollar, ticareti arttırıcı faktörler ve yeni hizmetler meydana gelmektedir. Ticaretin artmasıyla ekonomik seviyelerinde artışlar meydana gelmekte ve aynı zamanda lojistik faaliyetler gelişmektedir. Küresel paylardan faydalanmak ise dış ticaretin yaygınlaşması ve gelişen Dünya'ya ayak uydurmakla başlamaktadır. Ülkeler ekonomik durumlarını geliştirmek amacıyla ithalat ile başlayıp üretimle birlikte yeni pazarlara ürün ihracıyla gelişmek istemektedirler. Katma değerli ürün ihracatı yeni pazarlara ulaşmayı ve minimal düzeyde maliyet unsuru ön planda tutulmaktadır. Hammaddenin sürecinden

nihai tüketiciye kadar olan süreci kapsayan lojistik, teknolojik gelişmelere ayak uydurmakta ve bilgi akışına hızlı bir şekilde ulaşıp işlemlerin daha kısa sürede sürmesine olanak tanımaktadır (Akkaymak, 2017, s.31).

1. Tedarik Zinciri

Ürünün, tedarikçilerden alıcıya kadar olan tüm süreçlerde etkin rol oynayan zincirler bütünüdür. Tedarikçiden başlayıp müşteriye kadar giden süreçte yer alan tüm faaliyetlerle birlikte, teknoloji, insan kaynağı, firmaların koordinasyon faaliyetlerini de kapsamaktadır. Tedarik Zincirinde tüm kaynaklar en son hale getirilip en son kademe de müşteriye en pürüzsüz şekilde ulaştırılır. Tedarik Zincirini bünyesinde barındıran etmenler; üretim, planlama, depo yönetimi, taşıma, sipariş yönetimi, satın alma ve envanter yönetimi gibi etmenleri bünyesinde barındırmaktadır . Tedarik zinciri etmenlerinin ne gibi önem taşıdığını açıklarsak eğer (Sacar, 2018).;

a) Satın alma

Üretim için gerekli olan tüm ihtiyaçların kısa zaman içerisinde doğru, hızlı ve kaliteli bir şekilde karşılanmasıdır. Bu süreçte ihtiyaçlar listesi çıkarılıp gerekli koordinasyonlar sağlanıp üretim için tüm ihtiyaçlar karşılanır.

b) Sipariş yönetimi

Müşterilerin istekleri doğrultusunda bilgi akışının hızlı ve güvenilir bir şekilde karşılanma faaliyetleridir.

c) Plan

İşletmelerin üretim süreci içerisinde tüm maliyet analizlerinin yapılmasıyla ve ardından sürecin planlanarak devreye sokulması sürecidir.

d) Üretim

Önemli bir aşama olarak bilinen üretim, bir önceki süreçlerin sonucunda doğru araçlarla birlikte üretim yapılma aşamadır.

e) Stok yönetimi

Üretim için yapılan planların dışına çıkılmaması suretiyle, gerekli tüm araç ve gereç stoklarının verimli ve kaliteli bir şekilde yönetilme aşamasıdır.

f) Depo yönetimi

Üretimi bitmiş olan ürünlerin depolanması yada sevkiyata hazır hale getirilme sürecidir.

g) Taşıma

Üretimi bitmiş olan ürünlerin müşteri sevkiyatı yapılma aşamasıdır.

2. Tedarik Zincirinin Yararları

Tedarik Zinciri'nin gerekli süreçleri istenilen ölçüde yapıldığı takdirde hem işletme açısından hem de müşteri açısından olumlu yönde etkileri bulunmaktadır. . Tedarik zinciri kapsamında bulunan bilgi ve planlamanın eksiksiz olarak aktarılması, tedarikçi ile müşteri arasındaki memnuniyetliğin stabil kalmasını sağlamaktadır. Ayrıca tedarik zinciri yapan şirketlerin rekabet üstünlüğü, şeffaf ve güvenilir kılmasına da olanak sağlamaktadır (Aydın, 2019). Başarılı olarak yapılan tedarik zinciri (Özdemir, 2004);

- Müşteri memnuniyetini artırır,
- Düşük maliyet ile maksimum etkinlik gösterir,
- Siparişleri en kaliteli şekilde karşılanmasını etkiler,
- Lojistik hesaplarda maliyetleri azaltır,
- Kapasite ve prodüktiviteyi artırır,
- Tahminlerde olasılık hesaplamalarında sağlıklı hedefler tutturur,
- Üretimin sürdürülebilirliğini sağlar,
- Pazar alanındaki değişikliklere hızlıca ayak uydurtur,
- Total maliyette tasarruf sağlar,

3. Lojistikte Taşıma Modları

Lojistik faaliyetlerin en önemli unsuru olan taşıma modlarının Dünya üzerinde pek çok şekilde yapıldığı görülmektedir. Karayolu, denizyolu, havayolu, demir yolu, boru hattı taşıma şekilleri dünya üzerinde gelişmiş taşıma modları olarak da bilinmesine rağmen, günümüzde entegre ulaştırma modları da kullanılarak “multimodal” taşımacılık türü de lojistikte en verimli ulaştırma noktasında önemli bir paya sahiptir. Taşıma modlarının avantajları olduğu kadar dezavantajları da bulunmaktadır. Hususi noktada her bölgeye erişemeyen araçlar, farklı entegrasyonlarla birlikte istenilen bölgeye ulaşım şansı tanımaktadır (Gülsün, 2018, s.37-51).

a) Karayolu taşımacılığı

İnsanların ve yüklerin karayolu araçlarıyla taşınması olarak tanımlanan karayolu taşımacılığı, “Door to Door” unsuru sağlaması ve aktarmasız yük taşıma özelliğiyle lojistik alanda cazip konumda olmayı başarmıştır. Belirlenen noktalara kadar taşıma olanağı sağlayarak deniz, hava ve demiryolu taşıma modlarına da destek olmaktadır. Altyapı masraflarının az olması, hızlı olması, farklı hacimlerde taşıma faktörlerine sahip olması ve kolay planlama gibi faktörler karayolu taşımacılığının avantajları olarak bilinmektedir. Fakat gümrüklerde sorunların oluşması, belirli kilogram kapasitesinin olması, kaza yapma riskinin yüksek olması, çevre unsurlarından olumsuz etkilenmesi gibi olası dezavantajları da bünyesinde barındırmaktadır (Aydın v.d, 2013, s. 46-58).

b) Denizyolu taşımacılığı

Küresel alanda en çok tercih edilen taşıma türlerinden biri olan denizyolu taşımacılığı, güvenilir ve navlun fiyatlarının düşük olduğu taşıma modlarından biridir. Dünya üzerindeki su hacminin fazla olması nedeniyle denizyolu taşımacılığı kıtalar arası taşımacılıkta kolaylıklar sağlamaktadır. Hacimleri büyük yükler için çok uygun olmasıyla birlikte, gemilerin kapasite genişliği ve ekipmanları yüklere göre şekillenmektedir (Saatçioğlu vd., 2013, s.19-26). Uzun yollarda maliyetin düşük olması, gemi çıkış ve varış limanları arasında gümrük problemlerinin yaşanmaması, ucuz ve güvenilir olması denizyolu taşımacılığının avantajları arasına girmektedir. Taşıma esnasında yaşanan ürün hasar riski, yavaş olması, hava koşullarından olumsuz etkilenmesi dezavantajları olarak bilinmektedir (Elbirlik, 2008).

c) Havayolu taşımacılığı

Taşıma modları arasında en hızlı taşıma modu olan havayolu taşımacılığı, ticari alanda gerek ekonomik gerek zaman açısından büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Kara, deniz ve demiryolu taşımacılığına istinaden daha pahalıdır. Hızlı olması, depolama masraflarının çok az olması, güvenli olması avantajları olarak bilinmektedir. Pahalı olması ve uçak bakım masraflarının yüksek maliyette olması dezavantajları olarak bilinmektedir (Akoğlu, 2020, s. 30-51).

d) Demiryolu taşımacılığı

Hızlı ve çevre dostu olarak bilinen demiryolu taşımacılığı, büyük hacimli ürün ulaştırma ve yüksek maliyeti olmayan taşıma birimi olarak bilinmektedir. Çevreye uygun olması, gürültü kirliliği oluşturmaması, hava - deniz ve karayolu taşımacılığındaki fiyatlara istinaden ucuz olması, hava koşullarından az etkilenmesi ve trafik probleminin olmaması en büyük avantajları olarak bilinmektedir. Fakat bölgesel demiryolu altyapılarının eksik olması ve elleçleme unsurlarının fazla olması da dezavantajları olarak bilinmektedir (Deveci v.d., 2013, s.93-120)

e) Boru hattı taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, belirlenen bölgelere enerji kaynaklarının taşınmasına olanak sağlamaktadır. Doğalgaz, petrol ve likitlerin taşınmasında rol oynamaktadır. Çevreye uygun ve güvenilir olması en büyük avantajları olarak bilinmektedir. Kara ve denizyolu taşımacılığına göre daha pahalı olması ve ekipman ihtiyaçlarının zor karşılanması ise dezavantajları olarak bilinmektedir (Aydemir, 2016, s.399-408).

f) Multimodal taşımacılık

İki veya daha fazla taşıma modunun planlı olarak yük taşınmasına denilmektedir. Multimodal taşımacılıkta en az iki taşıma modu olmalıdır. Ayrıca taşıma modlarının birbirleriyle konteyner operasyonları gerçekleştirmesi için uygun fiziki alanın da bulunması gerekmektedir (Barbanova, 2016, s. 1-12).

B. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK

Türkiye coğrafya bakımından pek çok ülkeye kıyasla şanslı durumdadır. Çünkü etrafı denizlerle kaplı olan anayurdumuz ulaşım ağı açısından stratejik öneme sahiptir. Türkiye'de Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege denizleri olarak liman bölgeleri gelişmişlik göstermiştir. Denizyolu açısından Avrupa ve birçok ülkeye ulaşım olarak ve transit geçişlere sahip bir ülke özelliği taşımaktadır. Karayolu ulaşımı açısından ise pek çok sınır komşularımızla ticari faktörlerde kolaylıklar sağlanmakta ve lojistik faaliyetler yürütülmektedir. Boru hattı taşımacılığını da barındıran Türkiye, petrol ve doğalgaz gibi ürünleri boru hattı taşımacılığıyla gerçekleştirmektedir. Demiryolu faaliyetlerinde ise son yıllarda çalışmalar hızlanmış olup, Türkiye'nin en önemli kilit noktası özelliği taşıyan Bakü-Tiflis-Kars tren hattı lojistik merkez özelliğini bünyesinde barındırmaktadır. Modern İpek Yolu çalışmalarında Türkiye

“Orta Koridor” projesi ile demiryolu taşımacılığı ile Avrupa’ya köprü niteliği özelliği kazanmış ülke konumuna sahip olmaktadır (Akkaymak, 2009, s.27-28). Demiryolu ağı bakımından zengin bir coğrafyada bulunan Türkiye’nin toplam demiryolu ağı 12,710 km’dir (<https://rayhaber.com/>, 30 Mart 2020).

Avrupa, Asya ve Afrika bölgelerinin önemli noktasında bulunan Türkiye, karayolu bağlantılarını hem ulusal hem de uluslararası anlamda bütünlüğünü korumak için üzerinde durmaktadır. Yurtiçi ve Uluslararası taşımacılık anlamında Türkiye, Doğu-Batı güzergâhı üzerinde karayolu taşımacılığında birbirine entegre edilen karayolu bağlantılarıyla, istenilen bölgeye rahatça erişim sağlamaktadır. 2020 verilerine göre; Türkiye’nin toplam karayolu uzunluğu 68,231 kilometredir (<https://www.kgm.gov.tr/>, 30 Mart 2020).

Türkiye’deki kıyı şeridi yaklaşık 8333 kilometredir. Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara bölgelerinin kıyı güzergahları; Karadeniz’den Kuzey’e, Akdeniz’den Güney’e, Ege’den Batı’ya, Marmara’dan ise neredeyse tüm bölgelere boğazdan geçerek erişme imkanı sunmaktadır. Marmara bölgesi diğer bölgelerin geçiş güzergâhı üzerinde durduğu için önemli bir noktadadır. Deniz taşımacılığında önemli noktada olan Türkiye, 196 liman ve iskeleye sahiptir (<http://olimpialogistics.com.tr>, 30 Mart 2020). Limanların ilerleyen süreçlerde diğer ulaşım şekilleriyle entegrasyonu, lojistiğin tüm boyutuyla kullanılacağı ve hızlı bir ulaşım elde edileceği düşünülmektedir (<https://www.utikad.org.tr>, 30 Mart 2020).

Havayolu ulaşım ağı bakımında Türkiye; İstanbul Havaalanının açılışından sonra 56. Havalimanına sahip olacaktır. En pahalı ulaştırma aracı olarak bilinen havayolu ulaştırma aracı genellikle acil yüklerin, çabuk bozulabilen ürünlerin ve hayvan taşımacılığında çok sık kullanılmaktadır (Sacar, 2018).

1. Türkiye’nin Lojistik Değeri

Türkiye’de lojistik faaliyetler yıllar bazında artış gösterirken, yeniden canlanan ipek yolu nedeniyle ve Türkiye’nin coğrafi konumunun da uygunluğu sebebiyle doğu-batı ticaretinde önemli rol almaktadır. Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya’nın lojistik potansiyeli ipek yolu projesi üzerinden de büyük değer kazanacak ve ülke ekonomisine olumlu yönde etki edileceği düşünülmektedir. 2010’lu yıllardan sonra lojistik sektörünün payının artmasıyla birlikte, uluslararası ticaret kapsamında önemli stratejik hedefler ele alınmış ve 2023 yılında stratejik etmenler ve lojistik faaliyetlerin yüksek olacağı dönem olarak beklenmektedir (Erkan, 2014, s. 50).

2019 yılında Türkiye, 2018 yılına göre %15 oranla GSYH'si artmış olup, toplam 4 trilyon 320 milyar 191 milyon TL'ye ulaşmıştır (<https://www.tuik.gov.tr/>, 23 Kasım 2020). Lojistik sektörü ise 2019 yılı GSYH oranındaki payı 500 milyar TL'yi geçmiştir (<https://www.utikad.org.tr/>, 23 Kasım 2020).

Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilen Lojistik Performans Endeksi, ülkelerin rekabet alanı oluşturmayı hedeflemekle birlikte lojistik performanslarını arttırmak için ortaya çıkarmış olduğu durum tespit çalışmalarıdır. Lojistik Performans Endeksi yük takibi, zamanlama faktörü, uluslararası taşıma faaliyetleri, lojistik yetkinlik, gümrük prosedürleri ve altyapı gibi unsurlar faktörlerini bünyesinde barındırmaktadır. Dünya Bankasının Türkiye için yayınlamış olduğu 2018 yılı Lojistik Performans Endeksine göre; Türkiye 160 ülke arasından 3.15 puan ile 47'nci sırada bulunmaktadır (Aksungur v.d., 2020, s.19-40). Türkiye'de son 15 yılın taşımacılık alanında gözükten noktada denizyolu taşımacılığında artışlar gözlemlenmiştir. Çünkü navlun fiyatlarının diğer taşıma şekillerine göre daha ucuz olması denizyolu taşımacılığına talebin artmasına neden olmuştur. 2019 yılında; denizyolu ile yapılan ihracat oranı %60,3, ithalat oranı ise % 53,7'dir. Karayolu ile yapılan ihracat %30,1, ithalat %17,7'dir. Havayolu ile yapılan ihracat %8,2, ithalat ise 13,9'dur. Demiryolu ile yapılan ihracat %0,5, ithalat ise %0,7'dir. Boru hattı taşımacılığı ile yapılan ihracat %0,8, ithalat ise %14'dür (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020).

2. Lojistik Üs

Planlı ve iyi bir şekilde yönetilen, depoları ve antrepoları bulunan, ulaşım istasyonları bulunan ve yük taşımacılığı ile ilgili tüm faaliyetleri bulundurup ve lojistik hizmetleri sağlanmasına lojistik üs denir. Taşıma durumlarının artmasıyla birlikte bu merkezler günden güne gelişmekte ve önemleri artmaktadır. Böylelikle taşıma ücretleri düşmekte ve nakliye faaliyetlerinin güvenilirliği artmaktadır (Tuerdi, 2017, s. 34-37).

Belirli özellikleri bulunan lojistik üsler (Elgün, 2011, s.203-226) ;

- Minimum 100 hektar alanda kurulmalı,
- Yerleşim bölgelerinden uzak olmalı,
- Girişler kontrollü olmakla birlikte, demiryolu bağlantılarını bünyesinde barındırmalı ve kara yolu ile ulaşım imkanına sahip olması,
- Havalimanına ve limanlara yakın olmalı,
- Depoların bulundurulması,

- Gelişmiş bilgi teknolojilerine sahip olmalı,

Lojistik üslerin kurulmasının sebepleri ise; gelişen ticaret ile beraber lojistik faaliyetler de gelişmektedir. Lojistik faaliyetler şehir içerisinde baskı oluşturdukları için lojistik üsler kurulmakta ve planlı bir lojistik ağı geliştirilmek istenmektedir (Aydın v.d, 2008).

3. Türkiye'deki Lojistik Üsler

Türkiye'de ise lojistik üsler için TCDD çalışmalarını yürütmekte ve 21 lojistik üs kurmaya hazırlanmaktadır. Demiryolundan ziyade diğer lojistik üsler ise Türkiye'de tüm ulaşım imkanlarını kapsayacak şekilde hayata geçirilmesi ve kombine taşımacılığını harekete geçirmek en büyük hedeflerden bir tanesi olmuştur. TCDD lojistik üslerde en önemli iki unsuru göz önünde bulundurmaktadır. OSB'lerin ve yük taşıma işlemlerinin en fazla olduğu alanlara inşa etmektir. Ayrıca gümrük işlemleri, ürün yükleme ve boşaltma, stoklama ve tırlar için otopark gibi hizmetleri de kapsamlı bir şekilde hizmete sokmayı hedeflemektedir. Türkiye'de planlanan lojistik üsler ise İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Balıkesir (Gökköy), Uşak, Eskişehir (Hasanbey), Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), Mersin (Yenice), Kayseri (Boğazköprü), Konya (Kayacık), Erzurum (Palandöken) ve Bilecik (Bozüyük) olarak 12 farklı lojistik üs planlanmaktadır. Ayrıca iki lojistik üs daha Çorlu ve Manisa'da hayata geçmeye hazırlanmaktadır. Çorluda kurulmasının sebebi ise bölgede bulunan Çorlu Havaalanının kullanım dışı olmasından kaynaklanmaktadır (Gedik v.d, 2017).



Şekil 4.5: Türkiye'nin Lojistik Üsleri

Kaynak: (URL – 43)

Günden güne ticari faaliyetlerin artması ve lojistik faktörlerinde doğrudan doğruya gelişme göstermesi, ülkeler arasındaki ekonomik gelişmeleri de etkilemektedir. Çin ve Avrupa bölgelerinin Modern İpek Yolu projesi ile taşıma işlemlerinin kısa yoldan gerçekleştirilmesi Türkiye'ye lojistik merkez özelliği kazandıracaktır. Çin'den ABD'ye yapılan mal ticaretinde yaklaşık olarak 6000 kilometre yol üzerinden ulaşmaktadır. Fakat Modern İpek Yolu projesi ile birlikte Çin'den çıkan herhangi bir ulaşım aracı, projeye bağlı olan güzergâhlardan geçerek önce Avrupa'ya oradan da ABD'ye götürülmesi varsayımlar arasında düşünülmektedir. Türkiye bu konumda "Demir İpek Yolu" yada "Orta Koridor" projesini kapsamakta ve daha kısa sürede ticari yol faktörü özelliğini kazanmaktadır (<https://www.utikad.org.tr>, 24 Aralık 2019).

V. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ’NİN TÜRKİYE’Yİ İLGİLENDİREN ULAŞTIRMA PROJELERİ VE FAALİYETLERİ

Proje’nin Avrupa, Asya ve Kafkasya bölgelerini ilgilendiren ulaşım projeleri bulunmaktadır. Türkiye, Avrupa ve Asya bölgeleri arasında köprü özelliği taşımasıyla birlikte, Uzak Doğudan – Kuzey Batı’ya kadarki ulaşım serüveninde rol almakta ve çeşitli projelerde coğrafi şartlarına uygun şekilde faaliyetler sürdürmektedir.

A. TRECECA Projesi

Avrupa Birliği’nin destekleriyle birlikte, Orta Asya’da bulunan beş ülke ve Kafkas Cumhuriyetinde bulunan ülkeler ile birlikte, çoklu ulaşım modlarını kapsayan koridorların yapılması ve ülkeler arasında iş birliğini sağlamak amacıyla 1993 yılında başlatılan projedir. 1997 yılında ise Karadeniz Ekonomik İşbirliği ülkelerinin Ulaştırma Bakanlarının bir araya gelmesiyle birlikte bu projeye Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya dahil olmuştur. Türkiye ise bu projeye 1998 yılı Eylül ayında Tarihi İpek Yolu ile ilgili yapılan konferansta dahil olmuştur. Konferansın sonunda önemli olarak alınan kararlara istinaden; Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru alanında uluslararası taşımacılık alanında gelişimin sürdürülmesi için 12 Devlet ve Hükümet “Çok Taraflı Anlaşma” imzalamıştır. Anlaşmaya taraf olan devletler; Türkiye, Romanya, Ukrayna, Kırgızistan, Bulgaristan, Ermenistan, Azerbaycan, Özbekistan, Tacikistan, Gürcistan, Moldova gibi devletler olmak üzere parlamentolarından da ele alınmıştır. Organizasyon yapısı olarak ise; Hükümetlerarası Komisyon, Daimi Sekreterlik, Ulusal Komisyon ve Daimi Temsilciler bulunmaktadır. (Ağar, 2009).

1. TRECECA Projesi Ağ Yapısı ve Üye Ülkeler

Tarihi İpek Yolu üzerinde birçok ülkeyi kapsayan TRACECA, koridor olarak Türkiye’yi de içinde bulundurarak Avrupa’nın doğusundan başlamaktadır. Karadeniz üzerinden Gürcistan’da bulunan Batum ve Poti limanlarına uzanmaktadır. Güney Kafkasya koridorunda ise, karayolu ile Türkiye’ye ulaşmaktadır. Hazar Denizi

üzerinde yapılan feribot seferleri ile Azerbaycan'dan TRACECA yolları ile Kazakistan ve Türkmenistan'a bağlamaktadır (Köse, 2018).

Çoklu ulaştırma entegrasyona önem veren TRACECA karayolu ulaştırma ağlarına verdikleri önem, hem ülkelerin karayollarıyla bağlantılı olması hem de kapıdan-kapıya servisin önemini dikkate alarak üzerinde hassas çalışmalar yapmaktadırlar. TRACECA projesini kapsayan ülkelerin karayolu üzerindeki ağı toplam olarak 1330 bin kilometredir. Ayrıca, uluslararası karayolu taşımacılığın serbest ve kolaylıkla Avrupa'ya girmesi, hem ulusal olarak hem de eylem programlarına istinaden karayolu taşımacılığında güvenliğin geliştirilmesi hususları üzerinde çalışmalar da yapılmaktadır (<https://traceca.uab.gov.tr>, 23 Mart 2020).

Demiryolları açısından ise, karayolu ve havayolu taşımacılığında daha az maliyetli olması dikkat çekmektedir. Projede ki ülkelerin deniz kıyılarına yakın olmaması, büyük yük taşınması ve hammadde/yarı işlenmiş ürünlerin taşınmasında avantaj sağlamaktadır. Projedeki ülkelerin demiryolu altyapısı Avrupa Birliği standartlarına göre yapılmış ve bölgesel demiryolu altyapısının da güçlendirilmesine önem verilmiştir (<https://traceca.uab.gov.tr>, 23 Mart 2020).

Koridor üzerinde kesintisiz yük taşımacılığının en kilit noktalarından biri denizyoludur. TRACECA için önemli limanlar ise; Varna, Ilichevsk, Burgaz, Constantsa, Bandırma, İzmir, Mersin , Haydarpaşa, Samsun, Derince, İskenderun, Aktau Deniz Ticaret limanı, , Bakü Uluslararası Deniz Ticaret limanı, Poti, Batum ve Türkmenbaşı limanlarıdır. Çok Taraflı Anlaşma yapan ülkeler limanlarını kullanıma açmayı planlamaktadır. Karadeniz, Bulgaristan ve Azerbaycan bölgelerinde feribot ile taşımacılıkta gelişmeler görülmüştür (<https://traceca.uab.gov.tr>, 24 Mart 2020).

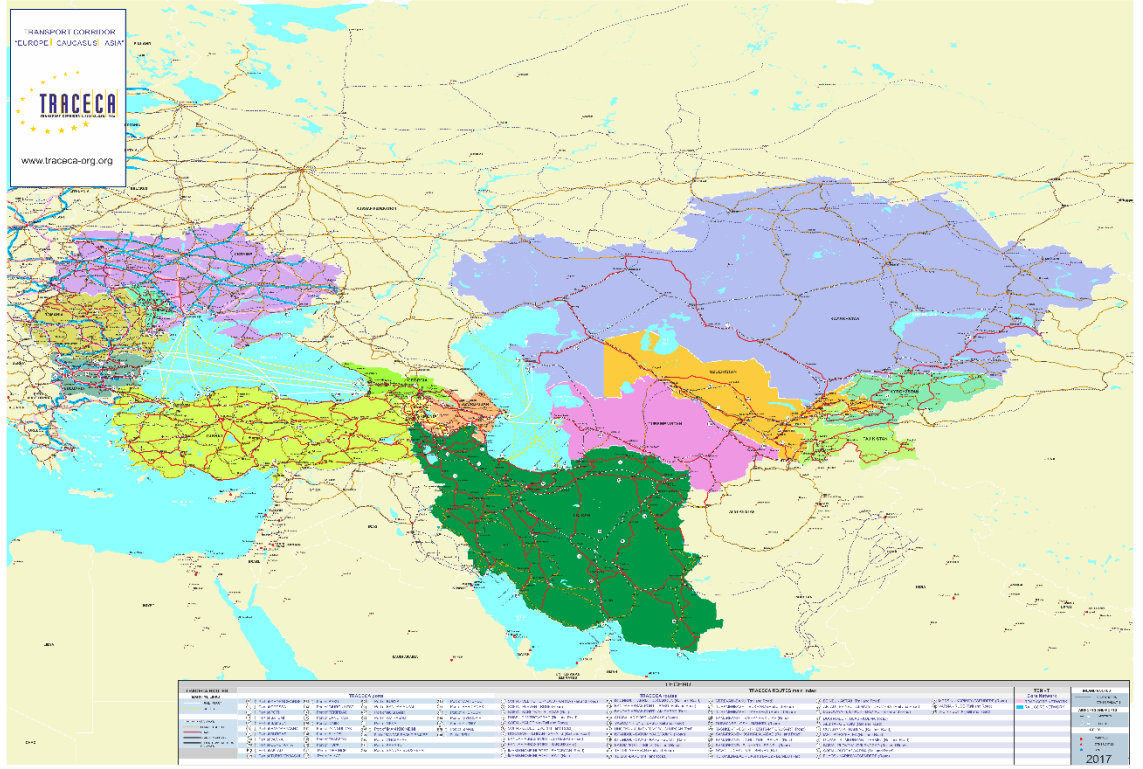
TRACECA projesi ilk başlarda 8 ülkenin üye olmasıyla birlikte, ilerleyen yıllarda yeni üyelerini de bünyesine katmayı başarmıştır. Üye ülkeler; Türkiye, Azerbaycan, Bulgaristan, Moldova, Gürcistan, Ukrayna, Romanya, İran, Özbekistan, Kırgızistan, Kazakistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Ermenistan'dır (<https://traceca.uab.gov.tr>, 24 Mart 2020).

2. TRACECA'nın Amaçları

Projenin sağlamış olduğu koridor çalışmaları ile denize çıkışı olmayan ülkelerin uluslararası alandaki pazarlara erişmesini ve bütünleşmesini sağlamaktır. Böylelikle ekonomik büyüme, ülkelerarası siyasi ve politik alanda birbirleriyle güçlenmesini sağlayacaktır (Köse, 2018). Projenin amaçlarına değinilecek olunursa;

- Projeyi kapsayan bölgelerdeki ticari hacmin arttırılması ve işbirliğinin sağlanması,
- Ulaştırma sistemlerinin gelişimiyle ilgili faktörlerin saptanması,
- TRACECA projelerinin kredi bakımından uluslararası ve özel yatırımcılara teşviklerin sağlanması,
- Asya, Avrupa, Kafkasya, Karadeniz ve Hazar Denizi bölgelerinde ulaştırma ağlarının geliştirilmesi,
- Mal güvenliği, trafik ve çevresel faktörlerin güvenilirlik hususları kapsamında garanti sağlanması,

Amaçlar doğrultusunda bu projeyle birlikte; birbirine uç noktadaki bölgelerin ekonomik olarak işbirliklerinin sağlanması, çoklu ulaştırma modları ile lojistik faaliyetlerin gelişmesi ve gerçekleşmesi ,kesintisiz ticaretin yapılması için entegrasyon faaliyetlerin sürdürülmesi, çevre koruma altına alarak güvenli lojistik oluşturmak ve eşit rekabetin oluşmasını sağlamaktır (Demirler, 2015). Türkiye'nin projedeki en önemli unsuru üç tarafının denizlerle kaplı olması ve ulaştırma sektöründe ekonomik olarak aktif bir şekilde rol almasıdır. Türkiye, Avrasya ulaşım ağına hizmetler için çalışmalarını sürdürmekte ve sınır geçişlerindeki problemlerin çözümünde çalışmalar yapmaktadır. Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Karadeniz sahil yolu, hızlı tren projeleri, İstanbul Boğazı'na ikinci tüp geçit ve lojistik merkezlerin kurulması gibi projeleri bünyesinde barındırmaktadır (<http://www.mfa.gov.tr>, 24 Mart 2020).



Şekil 5.6: TRACECA Ağları

Kaynak: (URL-44)

B. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları

SSBC ve Yugoslavya dağılmasından sonra Avrupa Birliği ticari serbestleşmenin ve siyasi ilişkilerini genişletmek için Doğu ve Güney Avrupa ile birlikte altyapı yatırımlarına önem vermiştir. 1990'lı yıllarda projenin temelleri atılmış olup, Roma'da "Avrupa İçin Taşıma Politikaları" görüşü meydana gelmiştir. 1991 yılında ise Budapeşte'de "Pan-Avrupa Taşıma Konferansı" gerçekleşmiş ve taşıma politikalarını bünyesinde barındıran "Prag Deklarasyonu" kurulmuştur (Köse, 2018). Deklarasyon tüm taşıma şekillerini kapsayan politikaları bünyesinde barındırmaktadır. 1994 yılında Girit'te ikinci konferans gerçekleşmiş, 1997 yılında ise Helsinki'de üçüncü konferans gerçekleşmiştir. Yapılan konferanslar sonucunda on farklı taşıma koridoru ortaya çıkarılmış ve altyapı planları belirlenmiştir (Aydın, 2019).

1. Koridorlar

I. Koridor; Karayolu olarak 1630 km'yi bünyesinde barındırmaktadır. Ayrıca 1655 km demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Rusya, Litvanya, Estonya, Polonya ve Letonya'dır (Kuşçu, 2012, s.452-459).

II. Koridor; Birbirine paralel olan demiryolu ve karayoluna sahip olan II. Koridor, 2200 km karayolu ve 2313 km demiryolu ağına sahiptir. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Polonya, Rusya, Almanya ve Belarus olarak geçmektedir. (Uyarlar, 2010).

III. Koridor; 1700 km karayolu ve 1650 km demiryoluna sahip koridordur. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Ukrayna, Polonya ve Almanya'dır (<https://www.kgm.gov.tr/>, 25 Kasım 2020).

IV. Koridor; Avrupa ve Güneydoğu Avrupa'yı birbirine bağlamayı sağlayan önemli koridorlardan biridir. Türkiye'nin tüp geçit projesi ile birlikte tüm taraf ülkelerin dikkatini çekmiştir. Bu proje ile birlikte Karadeniz Sahil Yolu tarafından TRACECA koridoruna kısa mesafeden bağlantı sağlanacaktır. Bu koridor 3640 km karayolu ve 4340 km demiryolunu bünyesinde barındırmaktadır. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Macaristan, Çekya, Almanya, Slovakya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Türkiye'dir (Aydın, 2019).

V. Koridor; Toplam uzunluk 6120 km olan bu koridorun 2850 km karayolu, 3270 km ise demiryolunu bünyesinde barındırmaktadır. . Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Macaristan, İtalya ve Slovenya'dır (Kankavi, 2019).

VI. Koridor; 1880 km karayolu, 1800 km demiryolu bulunan koridorda kombine taşımacılık açısından uygun konumdadır. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Polonya ve Slovakya'dır (<http://www.unece.org/>, 25 Kasım 2020).

VII. Koridor; Almanya'dan Karadeniz'e Tuna nehri ile bağlanan bu koridor, Main ve Rhine nehirlerinden bağlanarak Kuzey Denizi'ne bağlanmaktadır. . Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Sırbistan, Macaristan, Moldova, Romanya, Bulgaristan, Slovakya, Hırvatistan ve Almanya'dır (Köse, 2018).

VIII. Koridor; Karayolu ve Demiryolu taşıma şekillerini barındıran koridorda kombine taşımacılık da yapılabilmektedir. 2230 km uzunluğa sahip olan koridor, Arnavutluk ve Bulgaristan'ı bünyesinde barındırmakla birlikte bir kolu da Türkiye'ye de dahil olmuştur (Aydın, 2019).

IX. Koridor; 5820 km karayolu, 6500 km demiryoluna sahip olan koridor en fazla km'ye sahip koridordur. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Rusya, Moldova, Finlandiya, Yunanistan, Ukrayna ve Romanya'dır (Balta, 2014).

X Koridor; 2300 km karayolu, 2528 km demiryolunu bünyesinde barındırmaktadır. Birbirine entegre edecek koridorun kapsamış olduğu bölgeler; Yunanistan, Slovenya, Makedonya, Hırvatistan, Avusturya'dır (<http://www.unece.org/>, 25 Kasım 2020).



Şekil 5.7: Pan-Avrupa Taşıma Rotaları

Kaynak: (URL-45)

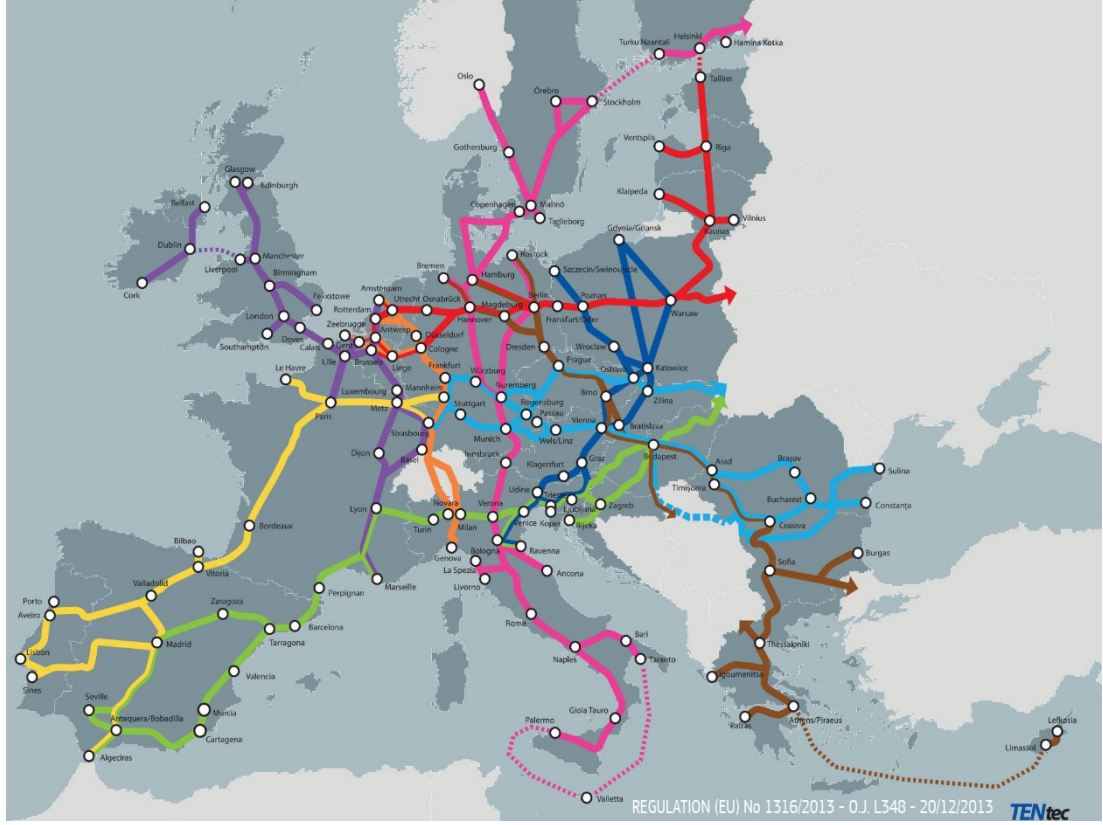
2. IV. Koridorun Türkiye Açısından Önemi

Dresden-Prag ve Budapeşte karayolunun bir kısmı Köstence'ye, diğer kısmı ise İstanbul ve Selanik'e bağlanmaktadır. Gürcistan'dan Kafkasya'ya bağlanıp ardından Orta Asya'ya ve İran'dan da Güney Asya'ya bağlanması düşünülmektedir. Türkiye'nin bu koridorda kilit nokta olmasının sebebi; coğrafi ve stratejik açıdan güçlü bir yapıda olmasıdır. Ayrıca diğer ülkelerle ekonomik ve işbirliği açısından da büyük avantajlar sağlamaktadır. Ayrıca 8. Koridorun bir kolu Türkiye ile kesiştiği nokta Sofya'dır.

Bu bağlantı sayesinde Türkiye 8. Koridor ile; Yunanistan bölgesine girmeden Makedonya, Arnavutluk ve İtalya'da ki limanlara bağlanabilecektir (Kaynak, 2004).

C. Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T)

Avrupa Birliği ülkelerinin bir araya gelerek imzalamış olduğu Maastricht Anlaşması çerçevesinde “Avrupa Ulaştırma Ağı” kavramını meydana getirmişlerdir. Projenin kapsamı; Altyapıların güçlendirilmesi, politik ve finansal faktörlerin ortak payda da birleştirmek, ülkelerdeki iç pazarları desteklemek, toplumsal ve ekonomik entegrasyon sağlanarak “Tek Avrupa” kavramını ortaya çıkarmaktır. TEN-T projesinin önemle üzerinde durduğu unsur; mal ve yolcu taşımacılığında serbest dolaşımının rahat olması ve taşınmanın güvenli bir şekilde sürdürülmesidir. TEN-T ağı 2020 yılına kadar hedeflemiş olduğu karayolu uzunluğu 89500 km'dir. Demiryolu ulaştırma ağına ise yaklaşık olarak 94000 km olarak hedeflemektedirler. Deniz ve Havayolu ulaşım ağı olarak; 11250 km iç su yolu, 294 liman ve 366 Havaalanı hedeflemektedirler. Birçok ulaşım türlerinin altyapılarının yapılması ve geliştirilmesi Avrupa Komisyonu politikası olarak ele alınmaktadır. Çekirdek Ağ ve Kapsamlı Ağ olmak üzere iki aşamaya ayrılan politikada; Kapsamlı Ağ ile birlikte tüm Avrupa bölgelerini içermesi, Çekirdek Ağ ise önemli bölgeleri birbirine bağlayan bağlantılar şeklinde ele alınmaktadır. Projenin hedefleri ise; AB ülkeleri üzerinde ulaşım problemlerine son vermek, engelleri kaldırmak, Avrupa taşımacılığını oluşturmak, bölgesel, ekonomik ve sosyal düzeni güçlendirmek olarak belirtmişlerdir (Aydın 2019).



Şekil 5.8: TEN-T Rotaları

Kaynak: (URL-46)

D. Modern İpek Yolu Projesi Koridorları

Modern İpek Yolu projesi kapsamış olduğu bölgeleri koridor çalışması çatısı altında toplamış ve bölgeler olarak; Kuzey, Güney ve Orta Koridor şeklinde çalışmalar yapmaktadır. Türkiye ise “Orta Koridor” çatısı altında çalışmalarını sürdürmektedir.

Kuzey Koridor; Kazakistan’dan başlayıp ardından Rusya’ya bağlanıp Trans-Sibirya Demiryolu hattı kullanılarak Avrupa’ya bağlanılmaktadır. Dünya’nın en uzun demiryolu hattı olarak da bilinmektedir. Hat uzun olmak gibi özellikleri barındırsa da kuzeyde olduğu için iklim dezavantajını da bünyesinde barındırmaktadır. Sürekli değişiklik gösteren iklim nedeniyle taşıma hususlarında aksamlar meydana gelmektedir. Avantajı ise sınır geçişlerinin olmamasıdır (Tuerdi, 2017).

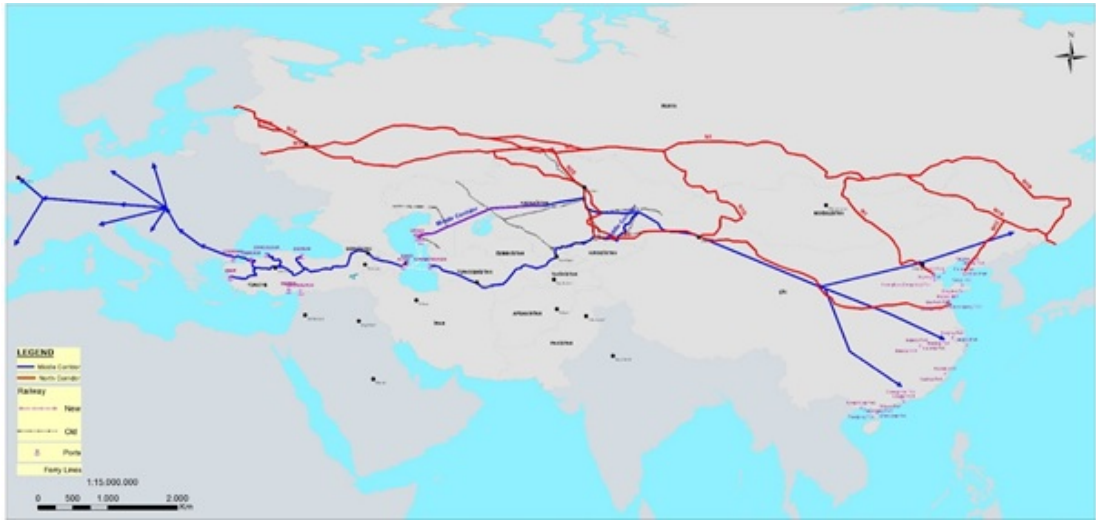
Güney Koridor; Kazakistan’dan başlayıp Türkmenistan veya Kırgızistan’dan geçerek önce Tacikistan’a ve ardından İran’a geçiş yapmaktadır. İran’dan ise Türkiye’ye bağlanmakta ve ardından Avrupa’ya açılmaktadır. Dezavantajı ise sınır geçişlerinin fazla olmasıdır (<https://ankasam.org/>, 27 Aralık 2019).

Orta Koridor; Türkiye ve Çin için büyük önem taşıyan “Orta Koridor” projesi, Modern İpek Yolu hattında etkin rol üstlenecektir. Karayolu ve Demiryollarının bağlantılarıyla birlikte Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden geçiş yapılarak Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan üzerinden Çin’e ulaşım sağlanacaktır. Çin’den yapılan mal ticaretinin yaklaşık olarak %96’sı denizyolu üzerinden, %4’lük kısmı ise Trans-Sibiry Demiryolu (Kuzey Koridoru) hattıyla gitmektedir. Orta Koridor, Avrupa’ya gidiş esnasında Kuzey Koridoru hattına istinaden; 2000 kilometre yolu kısaltma, daha ucuz olması, hızlı olması ve iklim koşulları bakımından daha uygun gibi özellikleri bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığına istinaden navlun fiyatları daha ucuz ve 15 gün daha erken bir zamanla Çin’den Avrupa’ya ulaşım imkanı sağlamaktadır. Orta Koridor sayesinde liman bağlantıları daha aktif, Akdeniz, Kuzey Afrika ve Ortadoğu bölgelerine ulaşım daha kolay olmasını sağlayacaktır. Orta Koridor projesi etkin olarak kullanılmaya başlanıldığı zaman Avrupa ve Çin arasındaki lojistik/ticari faktörlerin oluşturmuş olduğu 600 milyar dolarlık trafikten Orta Asya ülkeleri ekonomik etmeden yararlanılacağı düşünülmektedir (<http://www.mfa.gov.tr>, 27 Aralık 2019).

Orta Koridor projesi için Türk Konseyi ve üye ülkelerin Ulaştırma Bakanları arasında ortak çalışmalar yapılmış ve sonucunda ise “ Ortak İşbirliği Protokolü” imzalanmıştır. Aynı zamanda yol üzerinde oluşabilecek sorunlara istinaden hızlı çözümler için “Koordinasyon Kurulu” oluşturulmuştur. Aynı zamanda Aktau, Bakü ve Samsun limanları arasında birbirleriyle işbirliği yapmak ve verimliliği yükseltmek için kardeş liman ilişkisini kurmak amacıyla “Mutabakat Muhtırası” kurulmuştur (<http://www.mfa.gov.tr>, 27 Aralık 2019).

Orta Koridor projesini en fazla olumlu yönde etkileyecek olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu 2017 yılında açılmış ve Orta Koridorun en önemli bölümü tamamlanmış ve test sürüşleri gerçekleştirilmiştir. İlk olarak 1 milyon yolcu ve yaklaşık olarak 6,5 milyon ton yük taşınacağı düşünülen bu ağda, 2034 yılında 3 milyon yolcuya ve 17 milyon ton yük taşımacılığına ön ayak olacağı varsayımlar arasında yer almaktadır. Rota olarak Türkiye’den yola çıkan tren öncelikle Gürcistan, Azerbaycan ve oradan Hazar denizini feribot ile aşırp Türkmenistan ve Kazakistan üzerinden Çin’e bağlanacaktır (<http://www.mfa.gov.tr>, 27 Aralık 2019).

Orta Koridor projesinin etkin olarak çalışmasıyla birlikte yaklaşık olarak 2 milyar doların üzerinde ticaret akışı hedeflenmektedir. Projenin etkin olarak kullanılması için tamamlanması gereken diğer projelerin hayata geçmesi beklenilmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Marmaray, Kuzey Ege Limanı, Orhangazi – İzmir Otoyolu, İstanbul Havalimanı ve 1915 Çanakkale köprüsü gibi yurtiçi ulaşım kanallarının birbirleriyle entegre edilmesi ve hayata geçirilmesi projenin önemini daha da arttırmaktadır (<https://www.sabah.com.tr>, 27 Aralık 2019).



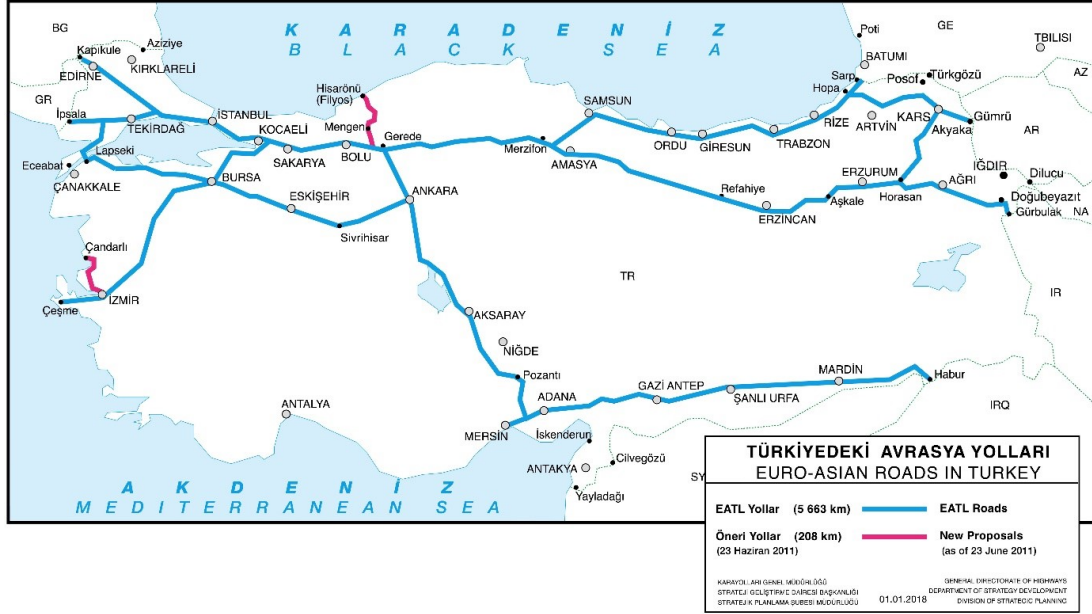
Şekil 5.9: Orta Koridor Hattı

Kaynak: (URL-47)

E. Avrasya Karayolu Bağlantıları

Kafkasya ve Orta Asya’da bulunan ülkelerin Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonu’na üye olmasıyla birlikte proje konuşulmaya başlanmıştır. Proje ile birlikte; Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ile birlikte Asya bölgesinde bulunan ulaşım ağlarının birbirine bağlamaktır. Öncelikli olarak Asya bölgesinde bulunan bağlantıların geliştirilmesine yönelik çalışmaların ve planlamaların olması gerektiği düşünülmüştür. Proje üç aşamadan meydana gelmektedir. İlk aşama 2002-2007 arasında olmuş olup; Karayolu güzergahları belirlenmiş ve gelişmelerin yaşanması için tespit çalışmaları yapılmıştır. İkinci aşama 2008-2013 yılları arasında olmuş olup; Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine entegre eden demiryolu ve karayolu koridorları seçmiş, projeye üye olan ülkelere 311 projenin maliyetlerini belirlemişlerdir. Üçüncü aşamada ise; Karayolu bağlantılarının aktifleştirme hale getirilmesi ve finansal

kolaylaştırma işlemleri yapılmıştır. Türkiye 5663 kilometre karayolunu bünyesinde barındırmasıyla “Türkiye Avrasya Karayolu Ağı” olarak nitelendirilmiştir. Ayrıca, Filyos - Çandarlı limanlarının bağlantı yolları da bu ağ kapsamına girmiştir (<https://www.kgm.gov.tr>, 26 Mart 2020).



Şekil 5.10: Avrasya Karayolu Bağlantı Yolları

Kaynak: (URL-48)

F. Modern İpek Yolu Projesinin İlgilendiren Türkiye’deki Ulaştırma Ağları

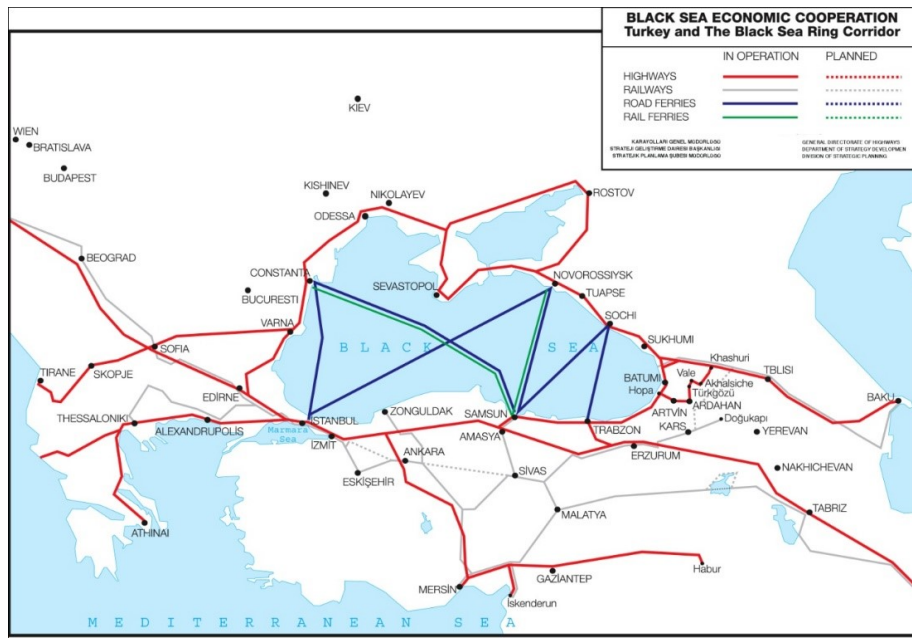
1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ağı

Karadeniz bölgesinin sahip olmuş olduğu ulaştırma ağının geliştirilmesi, uyumlaştırılması ve multimodal taşıma sistemlerinin bir araya getirmek amacıyla 1992 yılında İstanbul’da; Arnavutluk, Gürcistan, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Ermenistan, Moldova ve Türkiye arasında KEİ Zirvesi Deklarasyonu imzalanmıştır. Türkiye, TRACECA ve TEN Koridorlarını birbirine bağlama noktasında “Çevre Ulaştırma Koridoru” teklifini sunmuştur. Teklif diğer ülkelerinde olumlu görüşüyle kabul edilmiştir. Ayrıca, Ulaştırma Eylem Planı da kabul edilmiştir Eylem Planı’na göre üye ülkelerin (Akkaymak, 2009);

- Sosyal, güvenlik, ekonomik ve çevresel ihtiyaçlarına yanıt verilecek,

- Bölgesel altyapı ve farklılıklar en az düzeye indirilecek,
- Pan-Avrupa, TRACECA ve Avrasya Koridorlarının birbirine entegre edilecek ulaştırma altyapılarının geliştirilmesi öngörülmüştür.

Türkiye’de KEİ’nin karayolu uzunluğu 4472 kilometredir. Karadeniz Çevre Karayolu ile birlikte doğ-batı güzergâhları arasındaki yollar yüksek standartlı yol olarak planlanmış ve bazı yollar tamamlanmıştır. Bu koridor ile birlikte; ana yol ağı ile birlikte Karadeniz ülkelerine, Kafkasya’ya ve feribot ile birlikte Hazar denizine ulaşmaktadır. Hazar Denizinden sonra ise Orta Asya’ya bağlanıp Uzak Doğu’ya kadar gidebilme olanağı sağlamaktadır (<https://www.kgm.gov.tr>, 26 Mart 2020).



Şekil 5.11: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ağı

Kaynak: (URL-49)

2. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı 1985 yılında İran, Pakistan ve Türkiye’nin işbirliği yapmasıyla birlikte kurulmuştur. SSBC’nin dağılmasıyla birlikte teşkilata; Özbekistan, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Kırgızistan, Tacikistan ve Afganistan’ın katılmasıyla üye sayısı artmıştır. İzmir Anlaşması ile örgüt ticari faaliyetlerini geliştirmek için hedefler belirlemiştir. İpek Yolu üzerinde bulunan bölgelerin kalkınması ve aktif şekilde işbirliği yapılması da amaçlanmıştır. Üye ülkelerin kendi arasındaki serbest ekonomi anlayışı ile birlikte ticari engellerin ortadan kaldırmak, ülkelerin iç ve dünya ticaretindeki rollerinin ekonomik entegrasyonla

birlikte artışı sağlamak temel hedeflerindedir (Demirler, 2015). EİT bölgesinde demir ve karayolu ağlarının Kuzey-Güney ve Doğu-Batı yönlerinin geliştirilmesi, güzergâh üzerindeki yollarının arttırılması yada bağlantı yollarının yapılması da hedeflenmektedir. Ayrıca, üye ülkelerin gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması için çalışmalar yapıldığı da bilinmektedir (Ağar, 2009).



Şekil 5.12: EİT ağı

Kaynak: (URL- 50)

3. Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (TEM)

1977 yılında kurulan TEM projesi, en gelişmiş ve eski altyapı özelliğini barındıran projedir. Bulgaristan, Ermenistan, Hırvatistan, Çekya, Gürcistan, İtalya, Romanya, Polonya, Slovenya, Litvanya, Avusturya, Slovakya, Bosna-Hersek ve Türkiye olmak üzere 14 ülke projeye üyedir. Ukrayna, Karadağ, Sırbistan ve İsveç ülkeleri ise gözlemci ülke konumundadır. TEM projesi, batı bölgesinde AB'nin TEN-T koridorunun ağlarına erişirken, doğu bölgesinde ise Batı Asya'nın ve Kafkasya bölgelerinin karayolu bağlantılarına ulaşmaktadır. 2011 yılı tarihinden itibaren 24.931 kilometreye sahip olan TEM projesi, Ocak 2019 tarihinden itibaren ülkemizde yaklaşık olarak 6940 km'ye ulaşmış olup, projenin toplam uzunluğunun %28'ini kapsamaktadır. Proje, Türkiye'de Kapıkule Sınır Kapısından başlayarak; doğu bölgesinde bulunan Sarp ve Gürbulak sınır kapısına, güney bölgesinde Habur ve Cilvegözü sınır kapılarına kadar erişmektedir (<https://www.kgm.gov.tr>, 27 Mart 2020).

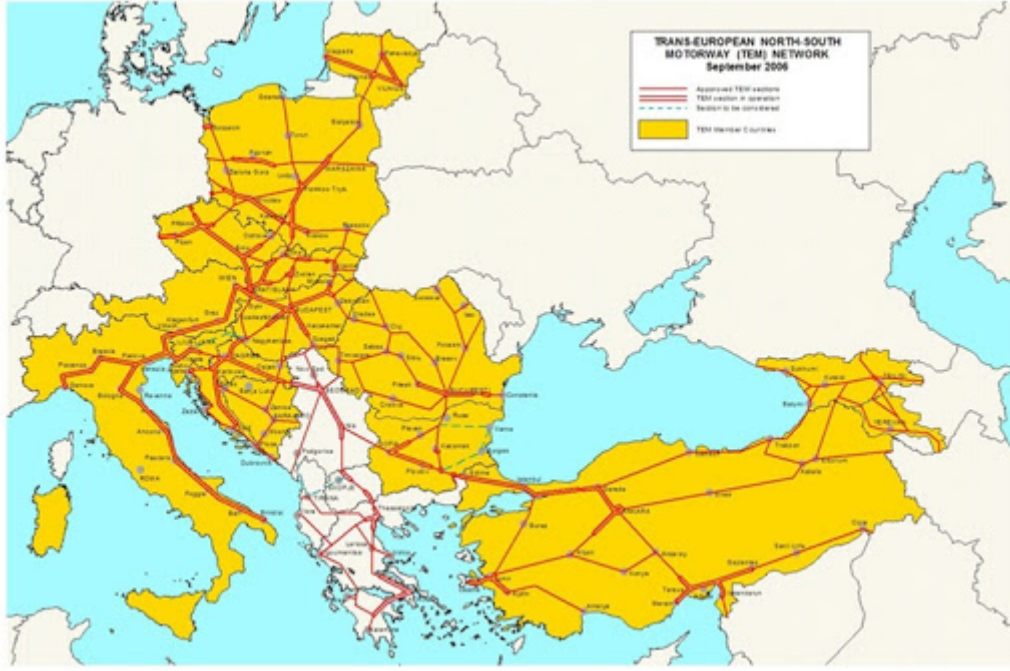


Şekil 5.13: TEM Ağı

Kaynak: (URL-51)

4. Kuzey-Güney Avrupa Demiryolu Projesi (TER)

Avrupa için kombine taşımacılık, etkili demiryolu ve uyumlu bir ulaşım sağlamayı hedefleyen projeye 16 Avrupa ülkesi üyedir. 1990 yılında kurulmuş olup, üye ülkelerin demiryolu ağlarının geliştirilmesi öngörülmüştür. Proje hayata geçirildikten sonra Doğu-Batı bölgeleri arasında yük ve yolcu taşımacılığının gelişmesi beklenmektedir. Aynı zamanda proje, kombine taşımacılığına da destek sağlayacaktır. Üye ülkeler; Bosna Hersek, Hırvatistan, Avusturya, Gürcistan, Çek Cumhuriyeti, İtalya, Yunanistan, Litvanya, Macaristan, Rusya, Polonya, Slovenya, Romanya ve Türkiye'dir (Ağar, 2009). Aynı zamanda Azerbaycan, Rusya ve İran'da bulunan demiryolu ağlarını birbirine entegre etme özelliğine sahip olacaktır. Bu ulaşım koridorunun ilk aşmasında ilk yıllarda yaklaşık olarak 6 milyon ton yük taşımacılığının yapılması öngörülmektedir. Türkiye ise Orta Koridor olmasıyla birlikte sınırda bulunan demiryolları bağlantısıyla önemli konumda olmakta ve ulaşım ağları bakımından kilit noktada bulunmaktadır (<https://ticaret.gov.tr/>, 27 Mart 2020).



Şekil 5.14: TER Ağı

Kaynak: (URL-52)

5. Asya Otoyolu

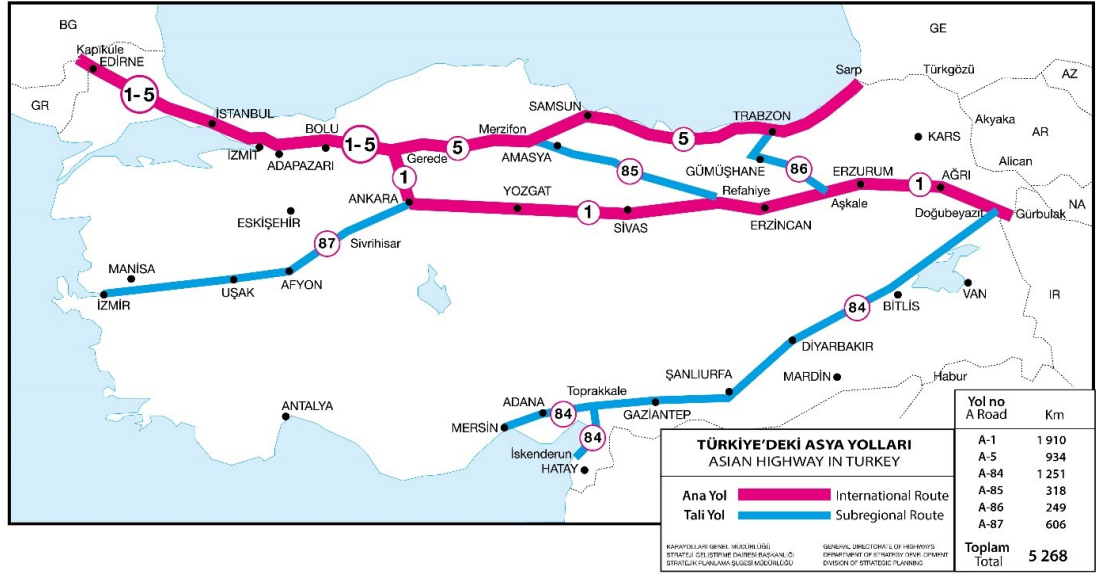
Asya'daki karayolu altyapılarının daha verimli duruma getirmek ve gelişmiş bir altyapı oluşturarak Avrasya ulaşım ağlarının gelişimine destek vermek amacıyla kurulmuş bir işbirliğidir. Ayrıca, denize kıyısı olmayan bölgelerin ulaşımı hususunda da gelişmiş bağlantıları da kapsamaktadır. Yaklaşık olarak 32 Asya ülkesini bünyesinde barındırarak 141.000 kilometre ile Avrupa'ya bağlanan karayolu projesidir. 1959 yılında karayollarının ve uluslararası taşımacılığın gelişimini sağlamak amacıyla proje devreye girmiştir. Proje ilk aşamalarda önemli gelişmeler yaşamasına rağmen 1975 yılında ekonomik durumların zayıf olmasından dolayı projede aksaklıklar meydana gelmiştir. 1980 ve 1990'lı yıllarda ekonomik ve siyasi durumların değişmesi nedeniyle proje ivme kazanmıştır. 2003 yılında projeyi ilgilendiren ülkelerin arasında anlaşma yapılmış ve 32 ülkeden yalnızca 28 ülke tarafından imzalanmış olup, Haziran 2005 tarihinde uygulanmaya başlanmıştır. 141.000 km olarak belirlenen projede 55 karayolu değerlendirilmiştir. Kırgızistan içerisinde 1695 km, Azerbaycan içerisinde 1670 km, Kazakistan içerisinde 13.189 km, Özbekistan içerisinde 2966 km ve Tacikistan içerisinde 1925 km karayolu ağı proje içerisinde değerlendirilmemiştir. Böylelikle otoyolların gelişimi ve koordinasyonu için yeni bir tablo oluşturulmuş olup, kurumsal ve teknik alanlar içinde yeni bir

platformun oluşmasını sağlamıştır. Ayrıca, Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) sekreterliği, projeye dahil olan ülkelerin mali faktörlerin ve karayolların taşıma kapasitesinin artırılması için çalışmalar gerçekleştirmiştir (Demirler, 2015).

1992 yılında UNESCAP tarafından Asya Demiryolu, Asya Karayolu ve Trans-Asya Demiryolunu bünyesinde barındıran tüm ağların birbirine entegre edecek Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme Projesi (ALTID) başlatılmıştır. Türkiye'nin bu projedeki yeri ise; İran tarafından Orta Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan koridor özelliğini taşımaktadır. Türkiye'nin bu projedeki ağ uzunluğu 5.268 Km'dir. Bu projenin ilk çalışmaları 1994-2002 yılları arasında yapılmış olup, projeyi kapsayan ağlar üzerinde yapılan toplantılarla birlikte fikir birliğinin oluşmasına neden olmuştur. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) sekreteryası tarafından kabul edilen "Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşması" 18 Kasım 2003 tarihinde kabul edilmiş ve Temmuz 2005 tarihinde uygulanmaya başlanmıştır (<https://www.kgm.gov.tr>, 28 Mart 2020). Anlaşmaya göre;

- Karayolu bağlantılarının geliştirilmesi,
- Ülkeler arası ticari ve ekonomik faaliyetlerin büyümesini desteklemek,
- Yol ağlarının bölgesel olarak koordineli bir şekilde gelişiminin sağlanması,
- Üye ülkelerin kalkınma bankaları finansmanlarını garanti altına alması ve projeye sahip çıkması,

ESCAP Asya Karayolu ve Demiryolu ağlarının; multimodal taşımacılığa, yeni lojistik sistemlerin gelişmesine ve uluslararası taşımacılıkta bütünleşmeye teşvik etmektedir. Böylelikle, lojistiğin tüm etmenleri kullanarak hem sektör olarak hem de ticari olarak gelişimin sağlanacağı beklenmektedir.

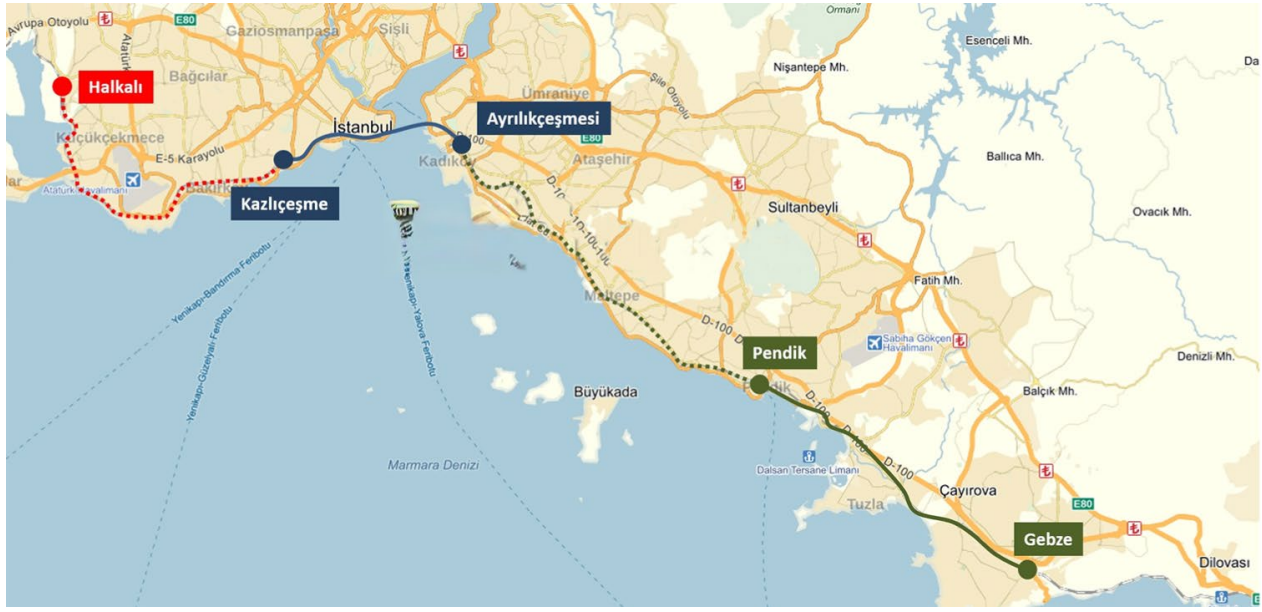


Şekil 5.15: Asya Yolları

Kaynak: (URL-53)

6. Marmaray Projesi

İstanbul'un Avrupa kıtasında Halkalı ile Asya kıtasında Gebze bölgelerini birbirine bağlayan demiryolu projesidir. Toplam 43 istasyonu bulunan proje 76,6 km uzunluğa sahiptir. Tarihi bir proje olarak bilinen Marmaray, Sultan II. Abdülhamit Han'ın "Deniz Tüneli" projesi olarak geçmişte kayıtlara rastlanmaktadır. Proje 1900'lü yıllarda çeşitli planlamalar üzerinde boğazın derinliklerinde demiryolu inşa edilmesinin öngörüldüğü ve projenin o dönemdeki teknolojik durumların elverişsiz olması nedeniyle denizin dibine sütun yerleştirilerek tünel olarak planlanmış ama uygulanamamıştır. . Proje, Turgut Özal zamanında tekrar gündeme gelmiş olup, maliyet açısından uygun olması ve verimli olduğu anlaşılmıştır. 1997 yılında proje tekrardan gündeme gelmiş ve kararlar alınmıştır. 2002 yılında projenin temeli atılmış ve tüp geçitler için sondajlara başlanmıştır. Mayıs 2004 tarihinde ise proje resmen başlanmıştır. Günümüzde Asya - Avrupa kıtalarını tüp tünel ile birbirine bağlamakta ve İstanbul için önemli ulaşım ağı olarak kullanılmaktadır. Proje'nin bedeli ise 8 Milyar TL'dir. Ayrıca, Yolcu taşımacılığında ziyade, yük taşımacılığında da etkisi oldukça büyük olacaktır. Avrupa üzerinden gelen yük treninin Asya bölgesine kesintisiz ulaşmasını sağlamaktadır (<http://marmaray.gov.tr>, 28 Mart 2020).



Şekil 5.16: Marmaray Ulaşım Ağı

Kaynak: (URL-54)

7. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye için çok önemli bir konuma sahip olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı; Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan devletleri arasında dostluk, beraberlik, işbirliğinin gelişmesi ve İpek Yolu'nun tekrardan canlılık kazanması için demiryollarını birleştirilmesi kararıyla ortaya çıkmıştır. BTK hattı, Hazar Denizinden başlayıp, Bakü ve Tiflis'ten devam ederek Kars'ta sona ermektedir (Sacar, 2018). 838 km olarak bilinen hat, 2017 yılının Aralık ayında faaliyete geçmiştir. 1 Trilyon dolar maliyeti bulunan proje; Gürcistan 259 km'sini, Azerbaycan 503 km'sini ve Türkiye 76 km'sini kapsamaktadır. Proje ülkelerarası işbirliği sağlamakla birlikte amaçları da bulunmaktadır (Özpay, 2018). Amaçlara değinilecek olunursa (Gülay, 2018, s.105-115);

- Projedeki ülkeler arasında ulaşım koridoru oluşturmak,
- Asya pazarına yönelerek ticari hacmi arttırmak,
- Transit taşımacılık hizmetinin Orta Asya ülkelerine sunulması ve ilişkilerin gelişmesini sağlamak,
- Asya bölgesini en kolay ve kısa bir şekilde Akdeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmak.

a) Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın Türkiye açısından önemi

Türkçeyi konuşan devletleri birbirine bağlayan proje sosyolojik önemiyle bilinmekle birlikte, Avrupa ve Asya bölgelerini en kısa şekilde bağlayan güvenli bir ulaştırma ağı özelliğini de taşımaktadır. İlk etapta 6.5 milyon ton yük ve 1 milyon yolcu taşıma imkanı sağlamakta olup, 2034 yılına kadar 3 milyon yolcu ve 17 milyon yük taşımacılığının yapılması öngörülmektedir (Mammadova, 2017). BTK hattı, Rusya'nın karayolu taşımacılığındaki hakimiyetini azaltmış olup, Asya-Avrupa ulaşımını daha hızlı hale getirmiştir. Zaman tasarrufunun ve navlun fiyatlarının azalması BTK hattına olan ilginin artmasına sebep olmaktadır. Çin üzerinden kalkan tren öncelikle Kazakistan-Türkmenistan güzergâhından Hazar Denizine ve feribotla Bakü limanına, ardından Gürcistan'a ulaşarak Türkiye'ye bağlanacaktır. Türkiye'den ise günümüzde "Doğu Ekspresi" hattını kullanarak Ankara'ya, Ankara'dan Marmaray'a ulaşacaktır. Marmaray'dan itibaren Avrupa'ya açılan demiryolu hattı Londra'ya kadar uzanacaktır. Bu durum Pekin-Londra arası kesintisiz demiryolu hattını sağlamaktadır. Yolculuk süresi 13 ile 15 gün arası sürecektir olup, denizyolu ulaşımı bakımından daha hızlı, havayolu ulaşımı bakımından yaklaşık olarak %50 kârlı ve Avrupa-Asya arasını 7 bin kilometre mesafe azaltmaktadır. Aynı zamanda, demiryolu hattının geçtiği bölgelerin gümrük işlemleri ve tarifeler prosedürü hazırlanacaktır. Böylelikle, demiryolu ulaştırma ağları uluslararası ticaret kapsamında ekonomik işbirliklerini sağlamaya yönelik teşvikler sağlayacaktır (Abdullayev, 2017).

Coğrafi konum olarak kilit nokta olan Türkiye, BTK hattının aktif şekilde diğer demiryolları ile kullanılmaya başlanıldığında lojistik sektörünün hızla demiryolu taşımacılığına yön verileceği düşünülmektedir. Kars bölgesi lojistik açısından önemli bir konuma sahip olmakla birlikte lojistik köy haline getirilmesi planlanmaktadır. Lojistik köyün faaliyete geçmesiyle; Türkiye lojistiğine yaklaşık 412 bin ton taşıma imkanı, Kars bölgesinin ticari merkez özelliği kazanması ve işsizlik faktörünün azalmasında pozitif yönde etkili olunacağı düşünülmektedir (Özpay, 2018).



Şekil 5.17: BTK Ağı

Kaynak: (URL-55)

8. Karadeniz Limanları

Karadeniz , coğrafi konum olarak kuzeyde olmasına rağmen liman bölgeleri bakımından önemli bir noktaya sahiptir. Zonguldak, Trabzon, Sinop, Rize ve en büyük liman özelliği taşıyan Samsun limanları bulunmaktadır. Samsun Limanına ayrıca demiryolu ağı entegre edilmiş ve bu durum limanı avantajlı bir duruma getirmiştir. Karadeniz limanları ile; Rusya, Gürcistan, Azak Denizi, Kırım, Ukrayna,, Romanya ve Bulgaristan bölgelerine deniz taşımacılığı gerçekleşmektedir. İpek Yolu projesinde ise rolü; Türkiye'nin kuzey kesiminden geçen karayolu - demiryolu bağlantılarının limanlara ulaşımı ve multimodal taşıma ile farklı coğrafyalara ulaşımında önemli bir rol sağlayacaktır (Sacar, 2018).

9. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

İstanbul'da 3. Köprü olarak yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 59 metre genişliğe, 1408 m açıklığa ve 322 m yüksekliğe sahip özellikleri barındıran asma köprüdür. Köprü ile birlikte boğaz geçilip Trakya'ya kadar giden bir yol ağı şeklinde planlanmıştır. Nitekim, köprüde 2 şeritli demiryolu ayrılmış ve Asya-Avrupa kıtalarını demiryoluyla geçilmesi hedeflenmiştir (Sacar, 2018). Demiryolu hattı; Avrupa kıtasında Halkalıya kadar uzanılması ve Kapıkule demiryolu ağıyla birleştirilmesi hedeflenmektedir. Asya kıtasında ise Akyazı'ya kadar ulaşmakla birlikte ana

demiryolu hatlarıyla birleştirilip limanlara bağlantılar sağlanacağı ve demiryolu-denizyolu taşıma modlarının entegrasyonu hedeflenmektedir (<https://rayhaber.com/>, 30 Mart 2020).

VI. SONUÇ VE ÖNERİLER

Tarihin eski ve kullanım bakımından önem teşkil eden ticaret yolları, insan ihtiyaçlarını karşılamak üzere tüccarların alışveriş yapmak için kullandığı güzergâhlar olarak bilinmektedir. Ticaret yolları, alışverişi yapılan ürünün adı alınarak isim kazanmışlardır. Doğu-Batı arasındaki mesafenin fazla olması, ihtiyaçların artması, teknolojinin olmaması gibi etmenlerden dolayı bu yollar mallar hayvanlarla taşınıp alışveriş yapıyordu. İpek Yolu ise ticaret yolları arasından en önemli yol olarak bilinmektedir.

İpek Yolu, ismini ticareti yapılan “ipek” hammaddesinden almıştır. İpek böcekçiliğinin gelişmesi ile birlikte; Dünya’nın pek çok bölgesine ipek ve ipek hammaddeli ürünlerin alışverişleri yapıp ekonomik olarak geçim sağlanıyordu. Ayrıca, İpek Yolunda yapılan ticaretin artmasıyla önem kazanmış ve o dönemdeki ülkeler siyasi tavırlar meydana gelmiştir.

İpek Yolu, Kafkasya ve Türkistan bölgeleri üzerinden Avrupa’ya kadar ulaşmış ve uluslararası ticaret alanında etkin rol almıştır. Ticaret ile birlikte ülkelerarası ilişkilerin gelişmesine neden olmuştur. Ticari faktörlerin yanı sıra dinler, kültürler, sanat ve bilim dalları da bu yol üzerinde etkisini göstermiştir.

Zamanla teknolojinin gelişmesi, alternatif taşıma unsurlarının artması ve lojistiğin gelişmesi ticaret yollarının önemini azaltmıştır. Çin, İpek Yolu ticaret yolunu günümüz modern faktörlerle birlikte kullanılarak tekrardan canlandırmak istemektedir. 65 ülkeyi ilgilendiren proje, Deniz İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı olarak iki farklı kol olarak ele almıştır. Türkiye ise bu projede, İpek Yolu Ekonomik Kuşağında yer almaktadır. Ulaştırma modlarının birbirine entegrasyonu ile birlikte, Çin’den Avrupa’ya kadar uzanacak projenin ülkeleri altyapı çalışmalarına başlamış ve mevcut altyapılarını geliştirmektedirler. Proje, bölgesel olarak çalışmalarını “koridor” ismiyle adlandırarak anlam kazandırmaktadır. Kuzey, Güney ve Orta Koridor olarak yapılan çalışmaların, Türkiye ayağı “Orta Koridor” olarak projede yer almaktadır.

Türkiye, üç tarafının denizlerle kaplı olması, Doğu bölgesinden Kafkasya'ya, Karadeniz'den Kuzey'e, Ege'den Batı'ya, Akdeniz'den Güney'e ve Marmara bölgesinden Avrupa'ya uzanabilme, potansiyeline sahip olmasından dolayı avantajlı konumdadır. Proje üzerinde durulan en önemli nokta ise demiryolu ağlarının entegre edilip kesintisiz taşımacılığın sağlanmasıdır. Ayrıca diğer taşıma modlarının da birbirine entegre edilerek kombine taşımacılığın gelişmesi ve lojistik süreçlerin hızlandırılması hedeflenmektedir.

Türkiye, son yıllarda demiryolu ağı bakımından çalışmalarına önem vermeye birlikte, yurtiçindeki tüm bölgelere yüksek hızlı tren projeleri üzerinde çalışmalar yapmaktadır. Böylelikle, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenleri doğrultusunda entegrasyon çalışmaları yapmaktadır. Önümüzdeki yıllarda demiryolu hatlarının tamamlanması hem karayolu trafiğinin azaltılması hem de taşımacılık anlamında büyük fayda getireceği düşünülmektedir.

Çin'den kalkan trenin kesintisiz olarak Avrupa'ya gitmesine kolaylık sağlayan Türkiye'nin en önemli iki kolu bulunmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Marmaray hattı projenin kilit noktası olmaktadır. 2019 Kasım ayında Çin'den Prag'a giden yük treni Bakü-Tiflis-Kars hattını kullanarak Türkiye'ye giriş yapmış ve yurtiçindeki diğer demiryolu hatlarını kullanarak (Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Kırıkkale, Ankara ve Eskişehir güzergâhları) Marmaray'a bağlanmıştır. Marmaray üzerinden Çerkezköy hattını kullanarak kapıkule hattına bağlanarak Avrupa'ya açılarak Prag'a ulaşmıştır (<https://www.ntv.com.tr>, 9 Nisan 2020).

Türkiye'nin bu pozisyondaki önemi ise Çin'den Avrupa'ya en az 1 aylık ulaştırma süresini yaklaşık 13 ile 18 gün arasında indirmesidir. Diğer ülkelerdeki sınır geçişlerindeki problemlerin Türkiye'de yaşanmaması bir avantaj olarak ele alınmaktadır. Söz konusu iklim bakımından elverişli olması, Kuzey Koridorundan Avrupa'ya giden güzergâhtan 2000 km yolu kısaltması, denizyolundan yaklaşık 15 gün erken Avrupa'ya varması ve navlun fiyatlarının deniz taşımacılığından ucuz olması gibi etmenler Türkiye'ye demiryolu hattının önemini arttırmıştır.

TRACECA projesinin limanlar açısından önemli bir noktada olmasıyla birlikte, Türkiye'de bulunan limanlar da önemlidir. Çünkü, limanlara uzanan demiryolu bağlantılarının kombine taşımacılığın gelişmesine ve demiryolu taşımacılığın erişemediği bölgelere diğer taşıma modları tamamlanması

hedeflenmektedir. Örnek vermek gerekirse; Karadeniz bölgesindeki Samsun limanında demiryolu bağlantısı olması hem Karadeniz bölgesinden gelen yüklerin yurtiçinde demiryoluyla ulaşmasını yada yurtiçinden giden yüklerin demiryoluyla önce Samsun'a ve Karadeniz'e kıyısı olan kuzey ülkelere taşımacılığın yapılması olası ihtimaller arasındadır.

Pan-Avrupa Taşıma Koridorları bakımından 4. Koridor ile Karadeniz bölgesindeki TRACECA koridoruna kısa bir şekilde varılması sağlanacaktır. 8. Koridor ise demiryolu ağı bakımından önem arz etmektedir. Çünkü, Sofya'ya bağlantı yapılarak diğer ülkelerin limanlarına ulaşım imkanı daha kısa sürede arz edilmektedir. Modern İpek Yolu projesi ile birlikte Avrupa ve Asya arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesine yönelik çalışmalar günümüzde hala devam etmektedir. Nitekim, Türkiye bu projede çok büyük sorumlulukları barındırmaktadır. Proje aktif şekilde kullanıldığı zaman ve Türkiye'de verimliliğin artması için üzerine düşen sorumluluklar;

- Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz limanlarının daha etkin kullanılması için altyapı çalışmalarının ve yatırımların yapılması,
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün demiryolu bağlantılarının yapılması,
- Sınır geçişlerindeki gümrük işlemlerinin basit ve kolayla indirgenmesi için çalışmaların yapılması,
- Ulaştırma entegrasyonu için güzergâhlar üzerinde fizibilite çalışmaların yapılması,
- Lojistik sektöründe teşviklerin sağlanması ve operasyonel işlemlerde dokümantasyon işlemlerinin hızlandırılması,
- Yapımı devam eden lojistik üslerin tamamlanması ve havaalanı, liman ve karayolu bağlantılarına ek bağlantılar yapılarak entegre edilmesi,
- Türkiye sınırları içerisinde bulunan Avrasya Karayolu Bağlantıları, KEİ Ağı, EİT Ağı, TEM, Asya Otoyolları ve Karadeniz Sahil Yollarının; Lojistik üslere, limanlara ve havaalanlarına bağlantılar geliştirilmelidir.

Türkiye, Çin – Londra güzergâhları arasında demiryolu yük taşımacılığında en alternatif güzergâhtır. Konumuna istinaden Türkiye, iç ticaretini geliştirmesi için Avrupa ve Asya kıtalarına da demiryolu ile ihracat yapmalıdır. Türkiye, transit geçişler

üzerinden gelir etmesinden dolayı Ulaştırma Bakanlığı'nın liderliğinde yurtiçi ve yurtdışı ticari anlaşmalar yapmalıdır. Asya-Avrupa arası ticari hacmin arttırılması için Asya, Avrupa ve Türkiye bölgeleri arasında “Serbest Ticaret Anlaşması” yapılmalı ve tedarik zincirinin sürdürülebilir hale getirilmesi teşvik edilmelidir. Ayrıca uluslararası demiryolu taşımacılığına uygun ortak transit geçiş belgeleri oluşturulmalıdır. Türkiye, ülke sınır geçişlerindeki vagon değişimlerinde altyapılarını geliştirmeli ve uluslararası standartlara uygun altyapılara yatırım yapmalıdır.

Üretim aşamasından sonra yüklerin istasyonlara karayolu vasıtasıyla ek masraf oluşumu, lojistik maliyetleri arttırmaktadır. Bu durumun önüne geçilebilmesi için; fabrikaların lojistik köylere yakın kurulması, demiryolu hatlarının OSB bölgelerine ek bağlantılar yapılması yada taşıma masraflarının asgari düzeyde tutulması gibi çözümler lojistik masrafların düşürülmesi için teşvik edilmelidir.

Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığındaki önemi sebebiyle yabancı yatırımcıları teşvik etmelidir. Asya ve Avrupa pazarıyla daha fazla ihracat yapmak isteyen yatırımcılar, ortak pazar sayılabilen Türkiye’de üretimlerini yapıp demiryoluyla ulaştırma imkanlarına sahip olma potansiyeline erişeceklerdir.

Türkiye, kara ve denizyolu taşımacılığındaki rolünde ise; karayolu üzerinden konteyner değişimi yapabileceği “Swap Merkezleri” kurmalıdır. Böylelikle, Türkiye’nin iç pazarına demiryoluyla erişim kolaylaşacak ve iç ticaret hacmi artacaktır. Demiryolu ağı bulunan şehirlerde swap merkezlerinin kurulması, yük alımlarının hızlı olup devam edebilme özelliği kazandıracaktır. İç pazara yansıyan demiryolu lojistiğiyle, mikro ekonomik boyutlarda da gelişmeler yaşanılmasını güçlü hale gelecektir. Denizyolu taşımacılığında ise demiryolu ağı bulunan limanlarda “Denizyolu-Demiryolu” (Sea-Rail) taşımacılık geliştirilmelidir.

Türkiye’de bulunan lojistik şirketlerin yeterli finansmanlarının bulunması halinde, demiryolu ve intermodal taşımacılıkta yatırımların yapılması teşvik edilmelidir. Yalnızca hava, kara ve denizyolu taşımacılığı yapabilen şirketler, demiryolu taşımacılığı yapan şirketlerle “Şirket Evliliği” yapabilir daha fazla lojistik pazara girişim sağlayabilirler.

Bir Kuşak Bir Yol projesi aktif olarak devreye girmesiyle birlikte; Türkiye’de lojistik sektöründe gelişmeler yaşanılacaktır. Lojistik sektörünün GSYH oranında artışların yaşanılması ve istihdamların sağlanması öngörülmektedir. Diğer ülkelerle

ticari ilişkilerde gelişmeler, ticari hacmin artması ve ekonomik entegrasyonun da olabilme potansiyeli mevcuttur. Türkiye'nin bu projede doğal köprü olması ile tüm ulaştırma ağlarının bir arada kullanılarak kolay taşıma işlemlerinin gerçekleşmesi söz konusudur.

VII. KAYNAKÇA

KİTAPLAR

KARAKAYALI Hüseyin, “**Türkiye’nin Ekonomik Yapısı ve Değişimi**”, Manisa, Emek Matbaası, 2009.

KEFELİ Emel ve TAŞAĞIL Ahmet, **Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler**, İstanbul, Ötüken Neşriyat Yayınevi, 1. Baskı, 2008

ÖZER Sanem, **Asya-Pasifik’te Küresel Rekabetin Aktörleri: Çin ve ABD**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 1. Baskı, 2017.

PAMUK Şevket, **Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 4. Baskı, 2014.

TOKGÖZ Erdiñç, Türkiye’nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2001), Ankara, İmaj Yayınevi, 2001.

YERELİ Ahmet Burçin, (2014). **İpek Yolu’nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Ankara, Türk Yurdu Yayınları, s.301-307.

MAKALELER

AKÇAY Engin ve AKBAL Özdemir, “ABD Güvenlik Politikasında Söylem ve Pratik”, **Yönetim Bilimleri Dergisi**, 2013, Sayı: 22, s.7-29.

AKSUNGUR Mert ve BEKMEZCİ Mustafa, “Türkiye’nin Lojistik Performansının Değerlendirilmesi: Boylamsal Bir Araştırma”, **Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi**, 2020, Sayı: 12, Cilt: 7, s.19-40.

ATLI Altay, “Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi”, **Analist Dergisi**, 2014, Sayı: 44, s. 76-77.

AYDEMİR Hulusi, “Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, Uluslararası Karşılaştırmalar ve Hedef ile Politikalar Yönelik Öneriler”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi**, 2016, Sayı: 54, s.399-408.

- AYDIN Sonay Zeki, BİTLİSLİ Ferhat, PALA Yunus, “Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan İşletmelerin Müşteri Memnuniyetini Arttırma Çabalarının Tespiti: Bir Araştırma”, **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2013, Sayı: 9, s. 46-58.
- BARBANOVA Krystyna, “Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık”, **Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi**, 2016, Sayı: 41, s. 1-12.
- BULUT Remzi, “Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkileri”, **Göller Bölgesi Aylık Hakemli Ekonomi ve Kültür Dergisi**, 2017, Sayı: 56, s. 18-22.
- ÇAVUŞOĞLU Tuğba ve ATAR Abdulkadir, “Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme”, **Econder Uluslararası Akademik Dergi**, 2018, Sayı: 2, s. 334-348.
- DEVECİ D. ALİ ve ÇAVUŞOĞLU Didem, “İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 2013, Sayı: 1, s. 93-120.
- ELGÜN Mahmut Nevfel, “Ulusal Ve Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları Ve Uygun Kuruluş Yeri Seçim”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 2011, Cilt:13, Sayı: 2, s.203-226.
- GEDİK Hasan ve TURGUT Muhammed, “Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği”, **Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi**, 2017, Sayı: 2, s.130-133.
- GÜLAY İhsan, “Ulaşım Sistemlerinin Gelişmesinde Stratejik Kararlar Ve Yönetim Şekli: (Ktb) Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi Örneği”, **The Journal of International Civilization Studies - Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi**, 2018, Cilt: 3, Sayı: 1, s.105-115.
- GÜLSÜN Bahadır, “Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi: Bir Kombine Taşımacılık Örneği”, **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Dergisi**, 2018, Cilt:2, Sayı: 2, s.37-51.
- GÜNDAL Burçak, “Çin Ekonomisinin Yapısal Dönüşümü”, **Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 2015, Cilt: 3, Sayı: 2, s.55-72.

- İSAYEV Elbrus ve ÖZDEMİR Mustafa, "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası", **Zeitschrift für die Welt der Türken Journal of World of Turks**, Cilt: 3, Sayı: 1, 2011, s. 111-120.
- KARAGÖL Erdal Tanas, "Modern İpek Yolu Projesi", **Seta Perspektif**, Sayı: 174, 2017, s. 1-7.
- KÜÇÜKYILDIZ Cihan, "Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz ,Demiryolu Hattı Projesi", **Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi**, 2012, Cilt: 4, Sayı: 16.
- OĞUZ Halil ve OĞUZ Demet, "Türkiye Ekonomisinde Lojistik", **Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi**, 2019, Cilt: 1, Sayı: 2, s.65-74.
- ÖRMECİ Ozan, "21. Yüzyılda ABD-Çin Rekabeti", **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 2013, Sayı: 29, s. 1-14
- ÖZTÜRK Salih ve ÖZYAKIŞIR Deniz, "Türkiye Ekonomisinde 1980 Sonrası Yaşanan Yapısal Dönüşümlerin Gsmh, Dış Ticaret Ve Dış Borçlar Bağlamında Teorik Bir Değerlendirmesi", **Mevzuat Dergisi**, 2005, Sayı: 94.
- ÖZDAŞLI Esmе, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri", **International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, 2015, s. 579-596.
- ÖZDEMİR Ali İhsan, "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları", **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 2004, Sayı: 23, s. 87-96.
- ÖZPAY Gülpınar, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi", **Marmara Coğrafya Dergisi**, 2018, Sayı: 37, s. 103-111
- SAATÇIOĞLU Cem ve SAYGLI Mehmet S., "Intermodal Taşımacılıkta Denizyolu-Demiryolu Entegrasyonunun Ekonomik ve Çevresel Açıldan Değerlendirilmesi", **Journal of ETA Maritime Science**, 2013, Sayı: 2, s.19-26.
- TATLIDİL Rezan ve VENTURA Keti, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ekonomisi'ndeki Yeri ve Dünya Ticaret Örgütü Bağlamında Türkiye-ÇHC İlişkilerinin Geliştirilmesinde Alınması Gereken Tedbirler", **Stratejik Araştırmalar**

Dergisi, 2005, Cilt: 6, Sayı: 3, 37-54.

TEZCAN Mehmet, “ İpek Yolu’nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, **Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi**, 2014, s. 96-123.

TİMURTAŞ Mehmet Emin, “Çin Halk Cumhuriyetinin Ekonomik Ve Siyasi Geçmişinin Bugünkü Gelişim Sürecindeki Rolü”, **Sakarya İktisat Dergisi**, 2018, Sayı: 1, s.52-69.

TEZLER

AKKAYMAK Müslim, “**Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu**”, (Yüksek Lisans Tezi), İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2009.

ABLEYEVA Aıman, “**Kazakistan Turizminde İpek Yolu'nun Yeri ve Önemi**” (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Turizm İşletmeciliği, İstanbul Üniversitesi, 2013.

AYDIN Hüseyin, “**Küresel Ekonomide Modern İpek Yolu Projesinin Doğuşu, Avrupa – Asya (Avrasya) Taşıma Koridorları**”, İktisat Ana Bilim Dalı, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, 2019.

BAL Özlem, “**Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Politikasında Artan Önemi ve Avrupa Birliği ve ABD İle İlişkileri**”, (Yüksek Lisans Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir Ekonomi Üniversitesi, 2006.

BALTA Elif, “**Küresel Yük Taşımacılığının Bölge Ekonomisine Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme**”, (Yüksek Lisans Tezi), Ekonomi Ve Finans Anabilim Dalı, T.C. İstanbul Aydın Üniversitesi, 2014.

DEMİRLER Mustafa, “**Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi**”, (Yüksek Lisans Tezi), İktisat Anabilim Dalı, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, 2015.

ELBİRLİK Gizem, “**Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları**”, (Yüksek Lisans Tezi), İşletme Anabilim Dalı, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi, 2008.

- KANKAVI Mehmet Yavuz, “**Demir İpekyolu’nda Türkiye Geçişi İçin En Uygun Güzergâh Seçimi**”, (Yüksek Lisans Tezi), Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, İstanbul T.C Maltepe Üniversitesi, 2019.
- KÖSE Mikail, “**Tedarik Zinciri Yönetiminde İpek Yoluna Alternatif Hatların Araştırılması**”, (Yüksek Lisans Tezi), Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, T.C. Maltepe Üniversitesi, 2018.
- SACAR Ömer, “**İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri ile Karşılaştırılması**”, (Yüksek Lisans Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir Üniversitesi, 2018.
- ŞAĞAN Ali, “**Birinci Sanayi Planı ve Türkiye’nin Kalkınmasına Etkileri (1933-1938)**”, (Yüksek Lisans Tezi), Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, Marmara Üniversitesi, 2005.
- TAGHIYEV Mikayil, “**Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı**”, (Yüksek Lisans Tezi), Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, 2019.
- TUERDİ Reyilaguli, “**Tarihi İpek Yolu Projesinin Türkiye ile Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacminin Arttırılması Üzerindeki Rolü ve Önemi**”, (Yüksek Lisans Tezi), Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı, 2017.
- UNAY İlkay, “**Çin Ekonomisinde Rekabet Avantajı Sağlayan Etkenler ve Rekabetin Sürdürülebilirliği**”, (Yüksek Lisans Tezi), İktisat Anabilim Dalı, 2005.
- YILDIZDAĞ Cengiz, "VII.-X. YY.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Tarih Anabilim Dalı, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, 2005.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

- BİBER, ALİ B., “ABD ile Çin'in hegemonya mücadelesi: Adım adım ticaret savaşı”, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/abd-ile-cinin-hegemonya-mucadelesi-adim-adim-ticaret-savasi-416797.html>, (Erişim Tarihi: 28.11.2019)
- ÇETİN, C., “Endüstri 4.0 ve Made in China 2025 Karşılaştırma Raporu”, <https://www.cozumpark.com/endustri-4-0-ve-made-in-china-2025-karsilastirma-raporu/>, (Erişim Tarihi: 30.11.2019)
- DALKIRANOĞLU, B., “Dünya Tarihini Şekillendiren 8 Antik Ticaret Yolu”, <https://listelist.com/antik-ticaret-yollari/>, (Erişim Tarihi: 31 Aralık 2019)
- DEDEKOCA, E., “Çin- Kuzey Kore İlişkileri ve Geleceği”, <http://soyledik.com/tr/makale/5580/cin-kuzey-kore-iliskileri-ve-gelecegi--ersin-dedekoca.html>, (Erişim Tarihi: 03.01.2020)
- ELDENER, E., “Türk Lojistik Sektörü Büyüme Çalışmalarını Sürdürüyor”, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/26727/turk-lojistik-sektoru-buyume-calismalarini-surduruyor>, (Erişim Tarihi: 02.04.2020)
- ERASLAN, V., “2000 Sonrası Çin-Abd Ekonomik İlişkileri”, <https://www.mbbgenclik.com/detay-1365-2000-sonrasi-cin-abd-ekonomik-iliskileri>, (Erişim Tarihi: 03.01.2020)
- KEYVAN, ÖZLEM Z., “Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri”, <https://ankasam.org/bir-kusak-bir-yol-girisimi-cercevesinde-turkiye-cin-iliskileri/>, (Erişim Tarihi: 27.12.2019)
- UYAR, A., “Made In China 2025 Stratejisi”, <https://hbrturkiye.com/blog/made-in-china-2025-stratejisi>, (Erişim Tarihi: 30.11.2019)
- YILDIZOĞLU, E., “ABD ile Çin Ticaret Anlaşması, Ekonomik ve Siyasi Rekabeti Hafifletecek mi?”, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-51152022>, (Erişim Tarihi: 27.02.2020)
- YÜKSEL, Y., “Çin Borç Krizi”, <https://www.yusufyuksele.com/2018/10/cin-borc-krizi.html>, (Erişim Tarihi: 17.10.2019)
- YÜKSEL, Y., “Her Şeyin Balonu”, <https://www.yusufyuksele.com/2018/09/2019-ekonomik-krizi.html>, (Erişim Tarihi: 17.10.2019)

- URL-1 “Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)”, <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 24 Mart 2020)
- URL-2 “Asya Altyapı Yatırım Bankası, Türkiye’ye Yatırıma Devam Ediyor”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/asya-altyapi-yatirim-bankasi-turkiyeye-yatirima-devam-ediyor-41097275>, (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2020)
- URL-3 “Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP)”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AsyaPasifikKomisyon.aspx>, (Erişim Tarihi: 28 Mart 2020)
- URL-4 “Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AvrasyaKarayolu.aspx>, (Erişim Tarihi: 26 Mart 2020)
- URL-5 “Avrupa Birliği ve Çin ilişkileri”, <https://www.intell4.com/avrupa-birligi-ve-cin-iliskileri-haber-182501>, (Erişim Tarihi: 25 Kasım 2019)
- URL-6 “Çin-ABD İlişkileri”, <http://turkish.cri.cn/chinaabc/chapter4/chapter40301.htm>, (Erişim Tarihi: 11 Mart 2020)
- URL-7 “Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping, Barack Obama ile Görüştü”, <http://tr.china-embassy.org/tur/xwdt/t1329612.htm>, (Erişim Tarihi: 11 Mart 2020)
- URL-8 “Modern İpek Yolu Projesi'nde Bilmeniz Gerekenler”, <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1491954-buyuk-zirveden-once-ipek-yolu-projesinde-bilmeniz-gerekenler>, (Erişim Tarihi: 17 Ekim 2019)
- URL-9 “Çin İle Ekonomik İlişkilerde 9 Adımlık Reçete”, <https://www.deik.org.tr/basin-aciklamalari-cin-ile-ekonomik-iliskilerde-9-adimlik-recete>, (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2019)
- URL-10 “Dünya Demiryolu Uzunluğu”, <https://rayhaber.com/2019/11/dunya-demiryolu-uzunlugu/>, (Erişim Tarihi: 30 Mart 2020)
- URL-11 “ ABD - Çin ticaret savaşı: Küresel ekonomi karşısındaki en büyük risk hakkında neler biliniyor? ”, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-48222100>, (Erişim Tarihi: 27 Kasım 2019)
- URL-12 “ABD-Çin Ticaret Savaşı”, <https://tr.sputniknews.com/trend/abd-cin-ticaret-savasi-gumruk-vergisi-ithalat-ihracat/>, (Erişim Tarihi: 27 Kasım 2019)
- URL-13 “21. yüzyılın kervansarayları kuruluyor: Yeni İpek Yolu”, <https://www.yenisafak.com/bilgi/21-yuzyilin-kervansaraylari-kuruluyor-yeni-ipek-yolu-2673164/kusak-ve-yol-projesi-nasil-ortaya-cikti-68540>, (Erişim Tarihi: 3 Ocak 2020)
- URL-14 “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (BSEC)”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/KaradenizTeskilati.aspx>, (Erişim Tarihi: 26 Mart 2020)
- URL-15 “Modern İpek Yolu için tarihi gün (China Railway Express, Ankara'dan törenle uğurlandı)”, <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/modern-ipek-yolu-icin-tarihi-gun-china-railway-express-ankaradan-torenlugurl,ZiAGzZb4k0CdHVCNLGMmHg>, (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2020)

- URL-16 “Pan-European corridors to major transport axes”, http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop2.html, (Erişim Tarihi: 25 Kasım 2020)
- URL-17 “Tarihteki Önemli Ticaret Yolları”, <https://dunyadaticaret.com/tarihteki-onemli-ticaret-yollari.html>, (Erişim Tarihi: 31 Aralık 2019)
- URL-18 “Traceca Ağı – Kara Ulaştırması”, <https://traceca.uab.gov.tr/kara-ulasirmasi>, (Erişim Tarihi: 23 Mart 2020)
- URL-19 “Traceca Ağı – Demiryolları”, <https://traceca.uab.gov.tr/demiryollari>, (Erişim Tarihi: 23 Mart 2020)
- URL-20 “Traceca Ağı – Denizcilik”, <https://traceca.uab.gov.tr/denizcilik>, (Erişim Tarihi: 24 Mart 2020)
- URL-21 “Traceca Ağı – Üye Ülkeler”, <https://traceca.uab.gov.tr/uye-ulkeler>, (Erişim Tarihi: 24 Mart 2020)
- URL-22 “Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (TEM)”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Tem.aspx>, (Erişim Tarihi: 27 Mart 2020)
- URL-23 “Türkiye 2019’da yüzde 0.9 büyüdü”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/turkiye-2019da-yuzde-0-9-buyudu-41457894>, (Erişim Tarihi: 2 Nisan 2020)
- URL-24 “TÜİK, Aralık ayı işsizlik rakamlarını açıkladı”, <https://www.bolgegundem.com/son-dakika-issizlik-rakamlari-aciklandi-1239099h.htm>, (Erişim Tarihi: 2 Nisan 2020)
- URL-25 “Ticaret Savaşı’nda Yumuşama Sinyali”, <https://www.birgun.net/haber/ticaret-savasi-nda-yumusama-sinyali-275600>, (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2019)
- URL-26 T.C. Dışişleri Bakanlığı - “Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 27 Aralık 2019)
- URL-27 “Marmaray Hakkında”, <http://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/>, (Erişim Tarihi: 28 Mart 2020)
- URL-28 “Modern İpek Yolu Son Aşamaya Geldi”, <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2019/08/31/modern-ipek-yolu-son-asamaya-geldi> (Erişim Tarihi: 27 Aralık 2019)
- URL-29 “Türkiye’deki Lojistik Köyler Ve Önemi”, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10633/turkiyedeki-lojistik-koyler-ve-onemi>, (Erişim Tarihi: 24 Aralık 2019)
- URL-30 T.C. Dışişleri Bakanlığı - “Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri”, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2019)
- URL-31 “Türkiye’deki Limanlar”, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/11717/turkiye-icin-limanlar-ve-lojistik-merkezler-onemli>, (Erişim Tarihi: 30 Mart 2020)

- URL-32 T.C. Ticaret Bakanlığı - “Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru”, <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararasi-kuzey-guney-tasimacilik-koridoru>, (Erişim Tarihi: 27 Mart 2020)
- URL-33 “Utikad Lojistik Sektörü Raporu-2019’da Dikkat Çeken Analizler Yer Aldı”, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/26735/utikad-lojistik-sektoru-raporu-2019-da-dikkat-ceken-analizler-yer-aldi>, (Erişim Tarihi: 23 Kasım 2020)
- URL-34 “Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nden Gececek Hızlı Trenin Ayrıntıları Belli Oldu”, , <https://rayhaber.com/2019/08/yavuz-sultan-selim-koprusunden-gececek-hizli-trenin-ayrintilari-belli-oldu/>, (Erişim Tarihi: 30 Mart 2020)
- URL-35 TÜİK - “Yıllık Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, 2019”, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Yillik-Gayrisafi-Yurt-Ici-Hasila-2019-33671>, (Erişim Tarihi: 23 Kasım 2020)
- URL-36 T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü - “Yol Ağı Bilgileri”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, (Erişim Tarihi: 30 Mart 2020)
- URL-37 “Ticaret Yolları - Türkiye’nin Konumu Açısından Tarihi Ticaret Yolları”, <https://www.neoldu.com/tarihi-ticaret-yollari-38363h.htm>, (Erişim Tarihi: 31 Aralık 2019)
- URL-38 “Ticaret”, https://tr.wikipedia.org/wiki/Ticaret#Ticaret_yollar%C4%B1, (Erişim Tarihi: 30 Mart 2020)
- URL-39 “Çin ve Avrupa Birliği’nin ithalat değerleri”, <https://www.trademap.org/>, (Erişim Tarihi: 18 Kasım 2020)
- URL-40 “Çin ve Avrupa Birliği’nin ihracat değerleri”, <https://www.trademap.org/>, (Erişim Tarihi: 18 Kasım 2020)
- URL-41 “Türkiye’nin Çin’den yapmış olduğu ithalat değerleri”, <https://www.trademap.org/>, (Erişim Tarihi: 18 Kasım 2020)
- URL-42 “Türkiye’nin Çin’e yapmış olduğu ihracat değerleri”, <https://www.trademap.org/>, (Erişim Tarihi: 18 Kasım 2020)
- URL-43 “Türkiye’nin Lojistik Üsleri”, <https://www.ekonomist.com.tr/wpcontent/uploads/2018/02/vd5.jpg>, (Erişim Tarihi: 27 Aralık 2019)
- URL-44 “TRECECA Ağları”, http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Routes_Maps/MAP_TRACECA_ROUTES_10_09_2017_300DPI.png, (Erişim Tarihi: 24 Mart 2020)
- URL-45 “Pan-Avrupa Taşıma Rotaları”, <https://www.dunyabulteni.net/dubam-dogu-asya/asya-ve-avrupa-arasindaki-ulastirma-koridorlari-ve-dunya-ekonomisi-icin-onemi-yrd-doc-dr-beyhan-incekara-h426871.html>, (Erişim Tarihi: 24 Mart 2020)

- URL-46 “TEN-T Rotaları”, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, (Erişim Tarihi: 25 Mart 2020)
- URL-47 “Orta Koridor Hattı”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-terafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 26 Mart 2020)
- URL-48 “Avrasya Karayolu Bağlantı Yolları”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AvrasyaKarayolu.aspx>, (Erişim Tarihi: 26 Mart 2020)
- URL-49 “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ağı”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/KaradenizTeskilati.aspx>, (Erişim Tarihi: 27 Mart 2020)
- URL-50 “EİT ağı”, <http://mailspm.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/EkonomikIsbirligi.aspx>, (Erişim Tarihi: 27 Mart 2020)
- URL-51 “TEM Ağı”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/TEM.aspx>, (Erişim Tarihi: 27 Mart 2020)
- URL-52 “TER Ağı”, <http://www.srckursu.com/dersler.php?sayfa=131>, (Erişim Tarihi: 28 Mart 2020)
- URL-53 “Asya Yolları”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/AsyaPasifikKomisyon.aspx>, (Erişim Tarihi: 28 Mart 2020)
- URL-54 “Marmaray Ulaşım Ağı”, <https://tr.railturkey.org/seyahat/trenler/banliyoler/>, (Erişim Tarihi: 3 Aralık 2020)
- URL-55 “BTK Ağı”, <https://railynews.com/2018/06/baku-tiflis-kars-demiryolu-yuk-vagonlari-ile-tahil-tasindi/>, (Erişim Tarihi: 28 Mart 2020)

DİĞER KAYNAKLAR

ATASOY Fahri, "**Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu**", Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu UNESCO TMK-Kültür ve Turizm Bakanlığı, Antalya, 2010.

AYDIN Gülşen ve ÖĞÜT Kemal Selçuk, "**Lojistik Köy Nedir?**", 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, TCDD, İstanbul, Ekim 2008.

ATASOY Fahri, "**Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı "İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi"**", Türk Ocakları Genel Merkezi "Dilde

Fikirde İşte Birlik Sempozyumu", Milli Kütüphane Konferans Salonu, Ankara, 3-4 Ekim 2012.

- CELASUN Merih, “**2001 Krizi, Öncesi ve Sonrası : Makroekonomik ve Mali Bir Değerlendirme**”, VI. International Conference in Economics, Ankara, Eylül 2002.
- ERKAN Birol, “**TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE REKABET GÜCÜ**”, **ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi**, 2014, Sayı: 1, s.50.
- KAYNAK Muhteşem, “**Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye**”, Dördüncü Türkiye İktisat Kongresi, 2004.
- KUŞÇU Sinan, “**Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları**”, Uluslararası Avrasya Ekonomileri Konferansı, 2012.
- ÖZ Sumru, **Çin Halk Cumhuriyeti 1978’den Günümüze**, Tüsad-Sabancı Üniversitesi Rekabet Forumu, 2006.
- T.C. Ticaret Bakanlığı, “**Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Raporu**”, 2020.
- T.C. Ticaret Bakanlığı, “**Çin Halk Cumhuriyeti Pazar Bilgileri Raporu**”, 2020.
- UYARLAR Hacer, “**Deniz İle Karayı Birbirine İrtibatlama-Liman ve Tren Rayı-Altyapı Gelişimini Eş Zamanlı Olarak Sıraya Koyma ve Yatırım Yapma**”, Eurasiarail Konferansı, 2010.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Ad: Ömer

Soyad: ÖZKAN

Doğum Tarihi: 16/05/1994

Medeni Hali: Bekar

Askerlik: Tecilli

E-Mail: ozkanomerozkan1@gmail.com

Telefon: 0538 984 01 65

Eğitim Bilgileri

**Yüksek Lisans: İstanbul Aydın Üniversitesi- Uluslararası İktisat
(2018-2021)**

**Lisans: İstanbul Aydın Üniversitesi – Uluslararası Ticaret
(İngilizce) (2014-2018)**

Ön Lisans: İstanbul Aydın Üniversitesi – Lojistik (2012-2014)

İş & Staj Deneyimleri

- **Yusen İnci Lojistik (2018-2020) – Tedarik Zinciri Asistanı**
- **İpekyol-Twist-Machka Ayaydın Grup (2016) – (3 Ay) –
Stajyer**
- **Yusen İnci Lojistik (2014) – (3 Ay) – Stajyer**
- **DHL Express (2013) – (3 Ay) – Stajyer**

- **DB Schenker Arkas (2013) – (3 Ay) – Stajyer**

Tez & Proje

- **Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye Lojistiğine Olası Etkileri ve Entegrasyonu – (Yüksek Lisans Tezi)**
- **Marmaray Hattı'nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi (Makale)**

İlgi Alanları

- **Müzik**
- **Sinema**
- **Spor**
- **Kitap**