

Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Çin'in Türkiye Yatırımları ve Türkiye-Çin Dış Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme

Furkan Kadem • Doç. Dr. Muhammet Yunus Şişman



ÖZGÜR
YAYINLARI

Bir Kuşak Bir Yol Projesi
Kapsamında Çin'in Türkiye
Yatırımları ve Türkiye –
Çin Dış Ticareti Üzerine
Bir Değerlendirme

Furkan Kadem

Doç. Dr. Muhammet Yunus Şişman



Published by

Özgür Yayın-Dağıtım Co. Ltd.

Certificate Number: 45503

📍 15 Temmuz Mah. 148136. Sk. No: 9 Şehitkamil/Gaziantep

☎ +90.850 260 09 97

📞 +90.532 289 82 15

🌐 www.ozgurayinlari.com

✉ info@ozgurayinlari.com

Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Çin'in Türkiye Yatırımları ve Türkiye – Çin Dış Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme

Furkan Kadem • Doç. Dr. Muhammet Yunus Şişman

Language: Turkish

Publication Date: 2024

Cover design by Mehmet Çakır

Cover design and image licensed under CC BY-NC 4.0

Print and digital versions typeset by Çizgi Medya Co. Ltd.

ISBN (PDF): 978-975-447-988-1

DOI: <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub558>



This work is licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>
This license allows for copying any part of the work for personal use, not commercial use, providing author attribution is clearly stated.

Suggested citation:

Kadem, F., Şişman, M. Y. (2024). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Çin'in Türkiye Yatırımları ve Türkiye – Çin Dış Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme*. Özgür Publications. DOI: <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub558>.
License: CC-BY-NC 4.0

Bu kitap, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne sunulan tezden türetilmiştir.

Bu kitap, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi'nin "100. Yılıımızda 100 Kitap" projesinde listelenmektedir.

The full text of this book has been peer-reviewed to ensure high academic standards. For full review policies, see <https://www.ozgurayinlari.com/>



İçindekiler

Kısaltmalar	v
Giriş	1
1 Bir Kuşak Bir Yol Projesi	7
Bkby Projesinin Muhtevası	8
Bkby'nin Ticari Hacmi	13
Bkby Ekonomik Hedefleri	13
Bkby Projesinin Finansman Kaynakları	14
Bkby Kapsamında Dizayn Edilen Projeler	15
Bkby Projesinin Global Ekonomik Portresi	18
Ara Sonuç	27
2 Çin'in Ticaret Yapısı ve Çin Ticaretinin Dünya Ekonomisi İçindeki Konumu	29
Çin Dış Ticareti	32
Türkiye-Çin Ticaret İlişkileri	43
Türkiye Ve Çin Arasındaki Dış Ticaretin Yapısı	46
3 Araştırma Bulguları	55
Türk Akımı Projesi	55
Mersin Limanı Projesi	57
İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi	59
Kars-İstanbul Demiryolu Projesi	61
Akkuyu Nükleer Santral Projesi	63
Hunutlu Termik Santrali	65
Kalyon Güneş Teknolojileri Fabrikası	67
Kumport Limanı	69
Bkby Kapsamında Desteklenen Diğer Projeler	71

4	Dış Ticaret Teorileri ve İktisadi Büyüme Modelleri	75
	Dış Ticaret Teorileri	75
	İktisadi Büyüme Modelleri	78
5	Ekonometrik Analiz	81
	Veri Seti Ve Model	81
	Phillipps-Perron Testi	83
	Granger Nedensellik Testi	84
	Doğrusal Regresyon Analizi	85
	Analiz Bulguları	89
	Sonuç ve Değerlendirme	95
	Kaynakça	101
	Dizin	109

Kısaltmalar

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIIB	Asya Altyapı Yatırım Bankası
BC	Beijing Consensus
BKBY	Bir Kuşak Bir Yol
BRICS	Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika
CCECC	China Civil Engineering Construction Corporation
CEE	Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri
CMEC	China Machinery Engineering Corporation
DTO	Dünya Ticaret Örgütü
EAEU	Avrasya Ekonomik Birliği
EBRD	Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası
EIB	Avrupa Yatırım Bankası
FDI	Yabancı Doğrudan Yatırım
FEAC	Döviz Ayarlama Merkezleri
FTC	Yabancı Ticaret Şirketleri
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IAC	Inter Active Corporation
KYG	Çin, Kuşak ve Yol Girişimi
M.Ö.	Milattan Önce
NDB	Yeni Kalkınma Bankası
OBOR	One Belt One Road
SEP	Shanghai Electric Power
SEZ	Özel Ekonomik Bölgeler
SPIC	Çin Elektrik Yatırım Şirketi
SRF	İpek Yolu Fonu
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası

TFP	Toplam Faktör Verimliliği
TRACECA	Avrupa-Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru
TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu
WC	Washington Consensus

Giriş

Uluslararası alanda ekonomik büyüme, dış ticaret ve politikaların etkin bir biçimde yürütülmesi, bir ülkenin rekabet gücünü artırmak için kilit bir unsurdur. Ülkeler, ürettikleri ürün ve hizmetlerin küresel bir çapta tanınmasını ve talep görmesini sağlamak için çeşitli stratejiler izlemektedirler. Bu stratejiler genellikle siyasi, sosyal ve kültürel alanları içerir ancak temel amaçları ekonomik büyüme ve güçlenmedir. Tarih boyunca, güçlü ekonomilere sahip olan ülkeler dünya çapında etkin bir konuma gelmiş ve söz sahibi olmuşlardır.

Bu girişimlerin en önemlilerinden biri, tarihsel olarak İpek Yolu'nun temelini oluşturan uluslararası ticaret yoludur. M.Ö. 130 yılında Çin'de Han Hanedanı döneminde başlayan bu yol, uzun yıllar boyunca Çin'i Avrupa'ya bağlayan bir ticaret ağı işlevi görmüştür. Bu proje, Doğu ve Batı arasında ticaretin gelişmesini amaçlayarak birçok malın taşınmasını ve ticaretin kolaylaştırılmasını sağlamıştır.

Günümüzde, "Bir Kuşak Bir Yol (BKBY)" veya "Modern İpek Yolu" olarak adlandırılan proje, bu tarihsel ticaret yollarını canlandırmayı amaçlamaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013'te önerilen bu proje, kalkınma stratejileri, ekonomik büyüme, ticaret faaliyetleri, finansal işbirliği, kültürel ve sosyal girişimler gibi alanlarda kapsamlı bir işbirliği hedeflemektedir.

BKBY, sadece fiziksel bağlantıların kurulmasından öte, geniş kapsamlı hedeflere sahip bir projedir. Çin'in yerel kalkınma politikalarını dışa açarak Asya ülkeleriyle işbirliği kurma, ekonomik büyüme, kaynaklarını değerlendirme, diyalogu artırma ve jeopolitik etkisini genişletme gibi stratejik hedefleri bulunmaktadır. Bu proje, jeopolitik stratejilerin önem kazandığı ve dünya ekonomisini derinden etkileyen bir girişim olarak nitelendirilmektedir. Araştırmacılar için bu tür projelerin etkisini ve dünya ekonomisi üzerindeki etkilerini incelemek önemlidir.

Çin, Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesini başlatırken, karşılaştığı ekonomik ve siyasi engeller doğrultusunda önemli stratejiler belirlemiştir. Bunlar arasında ekonomik büyüme hızının yavaşlaması, ürün arzının fazlalığı ve bu durumun ürünlerin pazarda kalış süresini artırması, ticaret ortakları arasındaki siyasi çatışmalar, ülkenin iç bölgelerindeki ekonomik dengesizlikler, mevcut ekonomik ve siyasi politikaların artık Çin'in gelişme potansiyelini desteklememesi gibi faktörler öne çıkmaktadır (Ergünsü, 2017; Grieger, 2016).

Bu bağlamda, proje, Çin Devlet Başkanı tarafından dile getirilen beş temel ilke üzerine odaklanmıştır (Dünya Ekonomik Forumu, 2019):

- Kesintisiz bir ticaret ağı oluşturmak
- Politika uygulama ve iletişimini hızlandırmak
- Parasal dolaşımı ve etkinliği artırmak
- Ülkeler arasındaki karayolu bağlantılarını geliştirmek
- İnsanlar ve toplumlar arasındaki etkileşimi güçlendirmek

Bu hedefleri gerçekleştirebilmek adına, Çin, kara, deniz, demir ve hava yollarını geliştirmeyi amaçlamaktadır. Belirlenen rotalar ve genişletilen ulaşım ağları sayesinde, Avrupa ve Asya arasındaki bağlantıları güçlendirerek eski İpek Yolu'nun canlandırılması hedeflenmektedir (Li vd., 2017).

Günümüzde küresel dünya düzeni, ülkeler arası ticari ve ekonomik ilişkilerin, altyapı yatırımlarının ve enerji üretiminin belirleyici olduğu bir paradigma etrafında şekillenmektedir. Bu bağlamda, Çin'in Küresel İpek Yolu Ekonomik Kuşağı olarak adlandırılan "Bir Kuşak Bir Yol" projesi, küresel ticaretin ve ekonomik entegrasyonun önemli bir unsuru haline gelmiştir. Özellikle Türkiye gibi stratejik konuma sahip olan ülkeler, bu projenin sunduğu fırsatları değerlendirme potansiyeline sahiptir.

Çin'in Kuşak ve Yol Projesi, Türkiye'ye dönük altyapı, enerji ve üretim sektörlerinde ciddi yatırımlarla birlikte yeni işbirliği olanakları sunmuştur. Türkiye'nin coğrafi konumu ve ekonomik potansiyeli, Çin'in bu projeye yönelik ilgisini artırmış ve iki ülke arasında stratejik bir iş birliği imkanı doğurmuştur. Bu doğrultuda, Türkiye'nin altyapı gelişimi, enerji arzı ve üretim kapasitesine yönelik Çin'in yatırım hamleleri, bölgesel ekonomik dinamikleri ve uluslararası ticaret yönündeki değişimi etkileyen önemli unsurlardır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin genel kapsamı, hedefleri ve küresel ekonomideki yeri ele alınmaktadır. Projenin

ortaya çıkışı, coğrafi etkileşimleri ve proje kapsamında öngörülen altyapı gelişimleri bu bölümde detaylı bir şekilde incelenmektedir. BKBY'nin, katılımcı ülkeler arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler üzerindeki potansiyel etkileri bu bölümde vurgulanmaktadır.

İkinci bölümde odak, Türkiye ile Çin ilişkilerine yöneliktir. Tarihsel bağlamda, Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerin gelişimi, kültürel alışverişleri ve ticari ilişkileri bu kısımda ele alınmaktadır. İki ülke arasındaki tarihî bağlar, ticari etkileşimler ve bu ilişkilerin BKBY projesi içindeki yerleri bu bölümde detaylı bir şekilde incelenmektedir.

Üçüncü bölüm araştırmanın temelini oluşturmaktadır. Bu kısımda, Türkiye ve Çin arasındaki ticaretin ve ekonomik ilişkilerin analizi yapılmakta, bu ülkeler arasındaki ticaret verileri ve ekonomik alışverişler BKBY'nin ortaya çıkardığı değişimler bağlamında değerlendirilmektedir.

Araştırma bulgularının analiz edildiği bu bölümün ardından, sonuç ve değerlendirme kısmında elde edilen sonuçlar detaylı bir şekilde incelenmekte ve BKBY'nin Türkiye ve Çin arasındaki etkileri üzerine yapılan çıkarımlar sunulmaktadır. Son olarak, bu çalışmanın genel bulguları özetlenmekte ve ileriye yönelik öneriler sunulmaktadır.

Bu araştırmanın amacı, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Çin arasındaki ticari ilişkilere yönelik etkilerini anlamak ve gelecekteki potansiyel gelişimleri değerlendirmektir.

Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, Çin'in Türkiye'ye yönelik Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi kapsamında gerçekleştirdiği alt yapı, enerji ve üretim alanındaki yatırımların detaylı bir analizini sunmaktır. Bu analiz, Çin-Türkiye arasındaki stratejik iş birliğinin ekonomik boyutlarını, bölgesel etkilerini ve karşılıklı ticari ilişkilerin gelişimi üzerindeki etkilerini anlamak için önemli bir perspektif sunacaktır.

Çalışmanın öncelikli hedefleri şunlardır:

- Çin'in Yatırım Stratejileri: Çin'in Türkiye'ye yönelik alt yapı, enerji ve üretim sektörlerindeki yatırım stratejilerini incelemek ve bu stratejilerin projeler üzerindeki etkilerini analiz etmek.
- Türkiye Ekonomisi ve Ticareti Üzerindeki Etkiler: Çin'in yatırımlarının Türkiye ekonomisi ve ticareti üzerindeki etkilerini değerlendirmek, özellikle alt yapı, enerji ve üretim sektörlerindeki değişimleri belirlemek.

- Bölgesel Dinamikler ve İlişkiler: Çin-Türkiye iş birliğinin bölgesel ekonomik dinamikler üzerindeki etkisini ve bu iş birliğinin bölgesel ilişkilere olan etkilerini analiz etmek.
- Gelecek Projeksiyonları ve Stratejik İş Birliği: Çin'in Türkiye'deki gelecek projeksiyonlarını ve stratejik iş birliği alanlarını belirlemek; bu iş birliğinin gelecekteki olası etkilerini ve gelişim potansiyelini değerlendirmek.

Bu çalışma, Çin-Türkiye arasındaki ekonomik iş birliğinin mevcut durumunu ve gelecekteki potansiyelini anlamak için önemli bir kaynak oluşturacaktır. Bu amaç doğrultusunda, Çin'in Türkiye'ye yönelik yatırımlarının geniş bir analizini sunmayı hedeflemektedir.

Araştırmanın Önemi

Çin'in Türkiye'ye yönelik Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi kapsamındaki yatırımları, küresel ölçekte ekonomik, siyasi ve stratejik öneme sahip bir iş birliği modeli sunmaktadır. Bu yatırımların önemi, bölgesel ve küresel dinamiklerin şekillenmesinde etkili olan, ekonomik entegrasyon ve iş birliğinin ötesinde bir potansiyel barındırmaktadır.

Bu çalışma, Çin'in Türkiye'ye yönelik yatırımlarının önemini vurgulamakta ve aşağıdaki ana noktalara odaklanmaktadır:

- *Bölgesel İş Birliği ve Entegrasyon:* Çin-Türkiye arasındaki bu yatırımlar, bölgesel iş birliği ve entegrasyonun daha geniş bir bağlamda nasıl geliştiğini göstermektedir. Bu durum, bölgedeki tüm ekonomik aktörler için yeni iş birliği fırsatlarının kapısını aralamaktadır.
- *Küresel Ticaretin Yeniden Şekillenmesi:* BKBY projesi, küresel ticaretin yeniden yapılandırılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu yatırımlar, dünya ticaret rotalarını ve uluslararası lojistik sistemlerini etkileme potansiyeline sahiptir.
- *Enerji ve Alt Yapıda Gelişme:* Çin'in Türkiye'ye yönelik alt yapı ve enerji sektörlerine yönelik yatırımları, Türkiye'nin kalkınması ve bölgesel etkileşimdeki rolünü güçlendirmesi açısından kritik öneme sahiptir.
- *Stratejik İş Birliği ve Siyasi İlişkiler:* Çin-Türkiye arasındaki bu iş birliği, siyasi ilişkilerin yanı sıra stratejik anlamda da önemlidir. Hem Çin'in hem de Türkiye'nin, bölgesel ve küresel düzeydeki politikalarını şekillendirmede bu iş birliğinin etkisi büyük olabilir.

Sınırlılıklar

Bu çalışma, Çin'in Türkiye'ye yönelik yatırımlarının geniş yelpazesini kapsamakla birlikte bazı sınırlılıklara sahiptir. Bu sınırlılıklar şunları içermektedir:

- *Veri Eksikliği:* Çin'in Türkiye'ye yatırımlarıyla ilgili tam ve güncel verilere erişimde yaşanan zorluklar, araştırmanın kapsamını etkileyebilir. Bazı ticari anlaşmaların gizliliği ve kayıtların sınırlı erişilebilirliği, tam bir resmi oluşturmayı zorlaştırabilir.
- *Zaman Sınırlaması:* Araştırmanın belirli bir zaman dilimine odaklanması, Çin'in Türkiye'ye yönelik yatırımlarının uzun vadeli etkilerini tam olarak değerlendirmeyi zorlaştırabilir. Bu durum, projenin tüm etkilerini göz önünde bulundurmakta kısıtlılıklar yaratabilir.
- *Sektörel Odak:* Çalışma, özellikle enerji, altyapı ve üretim gibi belirli sektörlerdeki yatırımlara odaklanmıştır. Bu durum, Çin'in Türkiye'deki diğer sektörlerdeki yatırımlarının analizini tam olarak içermeyebilir.
- *Geleceğe Dair Öngörü:* Araştırma, projenin gelecekteki potansiyel etkilerini analiz etme yeteneği açısından sınırlı olabilir. Projenin uzun vadeli etkilerini öngörme konusunda belirli kısıtlamalar bulunmaktadır.

Araştırmanın olası sınırlılıkları yukarıda belirtildiği üzeredir.

Yöntem

Araştırmada iki temel analiz yöntem kullanılacaktır: İçerik Analizi ve Ekonometrik Analiz.

İçerik Analizi

Araştırmacılar, İçerik Analizi tekniğini belirli kurallar ve ölçütler çerçevesinde metinleri, belgeleri ve dokümanları analiz etmek için kullanmaktadır. Bu teknik, iletilerin içerdiği açık ve ölçülebilir içeriğin nesnel bir açıklamasını yapmayı amaçlar (Fiske, 1996). Sosyal gerçekliğin niteliğini belirlemek ve detaylı bir analiz yapmak için içerik analizi oldukça etkili bir yöntem olarak kabul edilir. İçerik Analizi, belirli bir araştırma sorusuna veya hedefe odaklanarak metinlerin yapısını ve içeriğini sistematik bir şekilde inceleyerek bilimsel veriler elde etmeyi amaçlar.

Taşancıl ve Aslan (2001), İçerik Analizi tekniğini, sözlü veya yazılı materyallerden anlamlar çıkarmak amacıyla önceden belirlenen ölçütlere göre nesnel, sistematik ve tümdengelim dayalı okumanın yapıldığı metodolojik araç ve teknikler bütünü şeklinde tanımlamaktadır ve yazılı ifadelerden yazılı

olmayan mesajlara ulaşabilmeyi sağlaması nedeniyle söz konusu tekniğin etkili ve önemli sonuçlar ürettiğine değinmektedir.

Bu yöntem, Türkiye'nin dış ticaret verilerini resmi kaynaklardan elde ederek ve yıllık bazda ticaret ortakları, ürün kategorileri ve ilgili faktörler üzerinden detaylı bir şekilde inceleyecektir. Elde edilen veriler, analiz için uygun hale getirilerek SPSS ve EViews uygulamaları aracılığıyla işlenecektir. Regresyon analizi ve zaman serisi analizi gibi ekonometrik teknikler kullanılarak Türkiye'nin ekonomik büyümesinde Çin'le olan dış ticaretinin etkisi aydınlatılmaya çalışılacaktır.

Ekonometrik Analiz

Bu analiz, ekonomik değişkenler arasındaki ilişkileri tahmin etmeyi, ekonomik teorileri ve hipotezleri test etmeyi, politika kararlarını incelemeyi ve bu kararların ekonomi üzerindeki etkilerini değerlendirmeyi amaçlamaktadır (Akay, 2020). Türkiye'nin dış ticaret ve ekonomik büyüme verileri, Ekonometrik Analiz için kullanılacak ve Çin ile dış ticaretin Türkiye'ye etkisini ortaya koyacaktır. Bu analizler, ekonomik teorinin anlaşılmasına katkıda bulunurken, reel veriler üzerinde test edilen hipotezler aracılığıyla teorilerin geçerliliğini sınamaktadır.

İçerik Analizi ve Ekonometrik Analiz, çalışmanın ana hipotezlerini ve bulgularını desteklemek amacıyla birleştirilecektir. Bu iki ana yöntem, çalışmanın amacına ve veriye erişim durumuna göre özelleştirilecektir. Ayrıca, analiz sonuçları ve içerik analizi, çalışmanın ana savlarını desteklemek üzere birleştirilecektir.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 7 Eylül 2013'te Kazakistan'ın o dönemki başkenti Astana'da, kara İpek Yolu'ndan ve 3 Ekim 2020'de Endonezya'da deniz İpek Yolu'ndan söz ederek önemli bir adım atmıştır. Bu hamlesiyle, 21. yüzyılın Asya çağı olacağı öngörüsünde bulunmuştur. Çin, uluslararası sahnede etkisini genişletmeye çalışarak Avrupa, Latin Amerika, Orta Doğu, Güneydoğu Asya ve Afrika'ya kadar küresel ölçekte varlık göstermeyi hedeflemektedir.

Neo-liberal ekonomiye geçiş politikalarında 1990'larda başarılar elde eden Çin, 2000'li yıllarda üretim merkezi haline gelmiştir. 2008 krizine kadar çift haneli büyüme rakamlarına ulaşan Çin, sonrasında ekonomik büyüme konusunda inişler ve çıkışlar yaşamıştır. Bu dönemde büyüme hızının yavaşlamasıyla birlikte iç piyasada canlanma çalışmaları için “Yeni İpek Yolu Projesi” veya “Kuşak-Yol Girişimi” olarak da bilinen “Bir Kuşak Bir Yol” (One Belt One Road - OBOR) projesini başlatmıştır (Yılmaz, 2020).

Bu proje, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarında çok yönlü bağlantılar kurmak amacıyla karayolu, demiryolu, petrol ve doğalgaz boru hatları gibi altyapı yatırımlarını içermektedir. Projenin bir bileşeni olarak Çin, çeşitli ülkelerle kapsamlı iş birlikleri geliştirmeyi hedeflemektedir. Ayrıca, Çin bu proje sayesinde kendi ekonomisini küresel ölçekte daha etkin kılmayı ve ticari, ekonomik ve siyasi nüfuzunu sürdürülebilir bir biçimde artırmayı amaçlamaktadır. Proje, büyük ölçüde az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri kapsadığı için, Çin'in bölgesel ve küresel liderlik rolünü pekiştirmek adına geniş çaplı iş birlikleri ve altyapı projelerine odaklanmaktadır. (Genç, 2019).

1.1. BKBY PROJESİNİN MUHTEVASI

Projenin iki temel bileşeni bulunmaktadır: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Belt) ve Deniz İpek Yolu (Road). Kara güzergâhında altı ana koridor yer almaktadır. Bunlar; Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin- Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru ve Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridorudur (Ateş ve Seymen, 2022).

Görsel 1.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı



Kaynak: (Güner, 2018).

1.1.1. Kara-İpek Yolu Güzergahları

Çin-Hindistan Ekonomik Koridoru, Asya koridorunun bir parçasıdır ve Çin ile Hint Yarımadası'nı 32 Asya ülkesi üzerinden kara ve deniz yollarıyla birbirine bağlayarak Avrupa'ya entegre edecek bir ağ oluşturmayı amaçlamaktadır. ASEAN ülkeleri arasında Güneydoğu Asya'da Kuzey-Güney ticaretini artıracak bir koridorda yer almakta olup Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya gibi ülkeleri içermektedir (Derudder, vd., 2018).

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoruna yaklaşık 46 milyar Dolarlık yatırım yapılmış ve 2015 yılında 30'dan fazla işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu koridorun 2030'da tamamlanması planlanmaktadır. Koridorun inşası için Pakistan ordusu bünyesinde özel komandolar ve paramiliter güçlerden oluşan 12 bin kişilik bir özel kuvvet oluşturulmuştur. Bu koridor, Çin'in

Sincan eyaletindeki Kaşgar'dan başlayarak Pakistan'ın Gwadar Limanı'na uzanmaktadır.

Görsel 1.2: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: (Mushtaq, 2018).

Enerji güvenliği, Kuşak-Yol girişimi sürecinde kritik bir konudur. Çin'in petrol ihtiyacının %80'i deniz yoluyla karşılanmaktadır. Bu nedenle, "Enerji İpek Yolu" adı verilen enerji boru hatları, Çin için stratejik bir öneme sahiptir. Özellikle Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan Çin'e gemilerle taşınan petrol, Malakka Boğazı'nı geçerek 12.000 km'lik bir yolculuktan sonra Çin'e ulaşmaktadır (Clemens, 2015).

Çin'in Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmaya yönelik çabaları, alternatif enerji koridorlarının oluşturulması yönünde yoğunlaşmaktadır. Bu girişimlerle Çin, olası ulaşım sıkıntılarına karşı çeşitli stratejik alternatifler üzerinde çalışmaktadır.

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin'in Xinjiang (Sincan) Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayarak Orta Asya ülkelerini içine alır ve Eski İpek Yolu güzergâhını takip ederek İran, Suudi Arabistan ve Türkiye gibi Batı Asya ülkelerine ulaşmayı hedefler. Bu koridor, Orta Asya ve Batı Asya arasında bir bağlantı oluşturarak Arap Yarımadası'nı kapsayan bir yapıya sahiptir.

Türkiye'nin bu koridor içindeki çalışmaları arasında, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı gibi önemli altyapı yatırımları bulunmaktadır. Ayrıca, Çanakkale 1915 Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu hattı da bu koridorun Türkiye ayağında yer almaktadır (Güner, 2018).

Görsel 1.3: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Milliyet, 2023).

Bu projeler, bölgesel ticaretin geliştirilmesi ve Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıların güçlendirilmesi amacıyla stratejik bir öneme sahiptir. Böylece, bu ekonomik koridor, bölgesel entegrasyonun artırılmasında ve ticaret yollarının genişletilmesinde önemli bir rol üstlenmektedir.

Bu proje, Asya'nın güney, doğu ve güneydoğu bölgeleri arasında ortak bir kalkınma vizyonuyla kurulmuştur. Bu proje, Çin'in Kunming şehrinde başlayıp Myanmar'ın Mandalay şehrine, oradan Bangladeş'in başkenti Dakka'ya ve Hindistan'ın Batı Bengal eyaletinin başkenti Kalküta'ya kadar uzanan bir iribat ağı oluşturmaktadır. Bu proje, özellikle ticaret ve ekonomi işbirliği, ulaştırma altyapısı iyileştirme, insani temas ve çevre koruma gibi konularda işbirliğini teşvik etmektedir (Fulton, 2016).

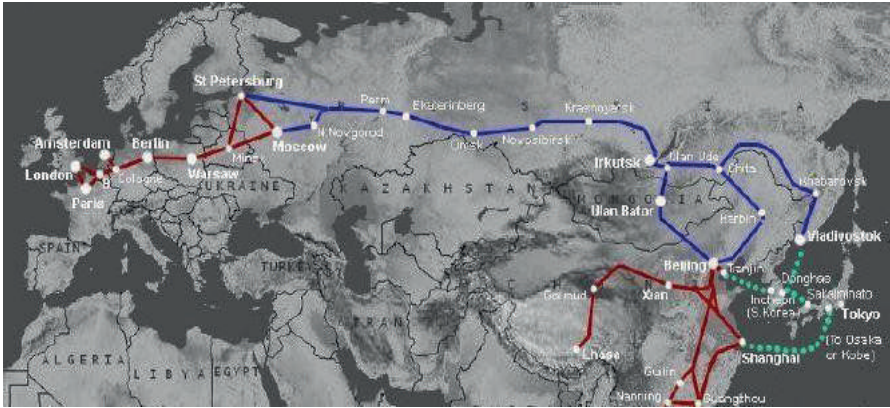
Görsel 1.4: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Imam, 2017).

Bu proje, Çin, Moğolistan ve Rusya arasında çok yönlü işbirliği sağlamak amacıyla iki temel rotadan oluşmaktadır. Birincisi, Çin'in Pekin-Tianjin-Hebei bölgesinden başlayıp İç Moğolistan Özerk Bölgesi'nin Hohhot kentinden geçerek Moğolistan'a ulaşan bir rota; ikincisi ise Çin'in Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin, Manzhouli kentlerinden geçip Rusya'nın Chita kentine kadar uzanan bir rota. Bu proje, ulaştırma altyapısı, sınır işlemleri, sanayi ve yatırım sektörlerinde işbirliği, ticaret ve ekonomi ilişkilerinin geliştirilmesi, çevre koruma ve sınır ötesi işbirliği gibi ana alanlarda işbirliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU) ve Moğolistan'ın Bozkır Yolu projeleriyle bir bağlantı kurmayı hedeflemektedir (Şerif, 2017).

Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru ise Pasifik ve Atlantik'i birbirine bağlamak ve Kazakistan, Rusya, Belarus ve diğer birçok ülkeyi içine alarak Çin ile Avrupa arasındaki bağlantıyı güçlendirmeyi amaçlar. Vladivostok'tan başlayarak Trans-Sibirya demiryolu aracılığıyla Moskova'ya kadar uzanan bu koridor, Çin'in Lianyungang ve Shandong sahil kentlerine doğuda uzanırken, batıda Hollanda'nın Rotterdam ve Belçika'nın Antwerp kentleriyle birleşmektedir.

Görsel 1.5: Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Koridoru



Kaynak: (Defenceturk, 2023).

Bu koridorlar, bölgesel işbirliğini artırmak ve uluslararası ticareti güçlendirmek için kritik öneme sahip altyapı projeleridir.

1.1.2. Deniz İpek Yolu Güzergahları

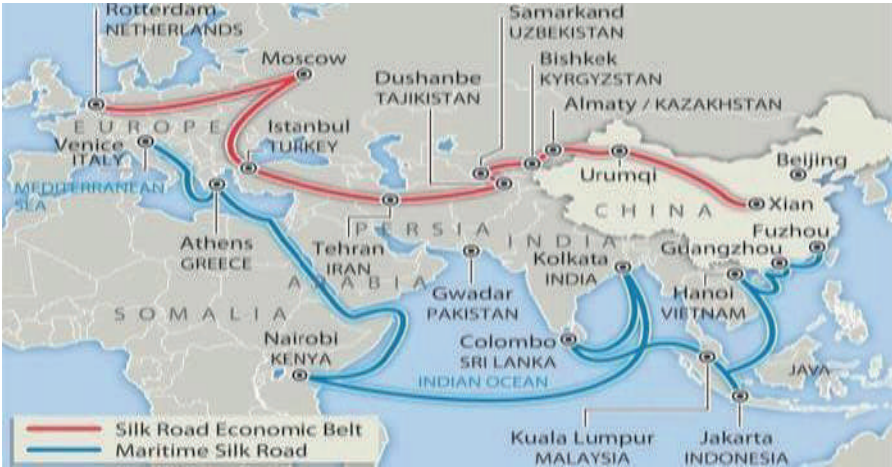
Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 3 Ekim 2013'te Endonezya Parlamentosu'nda yaptığı konuşmada, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesini duyurmuştur. Bu proje, Güney Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa

ekonomilerini kapsayan bir ekonomik koridor inşa etmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla, Güney Çin Denizi, Pasifik Okyanusu ve Hint Okyanusu'nu kapsayan stratejik bir ekonomik kuşak oluşturulması planlanmaktadır.

Proje, iki ana koridordan oluşmaktadır. Birincisi, Güney Çin Denizi'nden Batı'ya ve Hint Okyanusu'na uzanan bir rota olup, Çin-Pakistan ve Çin-Bangladeş- Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridorları ile birleşerek, Çin-Hint Okyanusu-Afrika- Akdeniz Deniz Ekonomik Koridoru'nu meydana getirmektedir. İkincisi ise, Güney Çin Denizi'nden güneye doğru Pasifik Okyanusu, Okyanusya ve Güney Pasifik Ekonomik Koridoru'nu oluşturan bir rota olup, Arap Yarımadası, İran Körfezi ve Kızıl Deniz üzerinden Mısır, Somali, Kenya'ya kadar uzanmakta ve Kızıldeniz ve Akdeniz'den Venedik'e ulaşmaktadır (Holslag, 2017).

Deniz İpek Yolu'nun önemli bir hedefi de stratejik limanlar kurmaktır. Çin, bu limanları kendi sermayesiyle veya ortaklık yoluyla inşa etmektedir. Ekonomik olarak zayıf olan ülkelerde ise, limanların işletme haklarını elde etmektedir. Projenin başladığı günden bu yana, Çinli şirketler, 17 liman ve terminalin işletme haklarını kazanmıştır. Bunlar arasında Belçika'nın Anvers ve Zeebrugge Limanları, Mısır'ın Süveyş Kanalı Terminali, Türkiye'nin İstanbul'daki Kumport, Yunanistan'ın Pire Limanı, Singapur'un Pasir Panjang Limanı, Hollanda'nın Rotterdam'daki Euromax Limanı (Avrupa'nın en büyük limanı olarak bilinir), Birleşik Arap Emirlikleri'nin Abu Dabi'deki Khalifa Limanı, İtalya'nın Ligurya'daki Vado Limanı, Doğu Afrika'daki Cibuti Limanı ve Panama Kanalı (burada ayrıca Çin'in bir askeri üssü bulunmaktadır) sayılabilir. (Holslag, 2017).

Görsel 1.6: Kuşak-Yol Projesi Kara ve Deniz Yolu Haritası



Kaynak: (Business, 2023).

Ayrıca Malezya'daki Malakka Boğazı'ndaki Kuantan Limanı gibi limanlar da projenin içerisinde bulunmaktadır.

1.3. BKBY'NİN TİCARİ HACMİ

Geniş çaplı altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi için finansal kaynaklar sağlamanın önemi büyüktür. Bu kaynaklar, genellikle uluslararası çok taraflı kuruluşlar ve Çin'in ulusal finansal kurumları tarafından temin edilmektedir.

Çin, bu büyük ölçekli girişimi desteklemek amacıyla çeşitli devlet bankaları ve fonlarıyla iş birliği içindedir. Çin Tarımsal Kalkınma Bankası, Çin Kalkınma Bankası, Çin İhracat-İthalat Bankası, Çin Tarımsal Bankası, Çin Bankası, Çin İnşaat Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Yatırım Kurumu ve İpek Yolu Fonu gibi kurumlar, bu projenin finansmanına katkıda bulunmaktadır (Grieger, 2016; Kodaman vd., 2016).

Aynı zamanda Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası gibi uluslararası finans kuruluşları da bu projeyi desteklemektedir. Özellikle Asya Altyapı Yatırım Bankası, Çin liderliğinde 100 milyar Doları aşan bir yatırımla kurulmuş olup, Çin'in yanı sıra Hindistan ve Rusya gibi ülkelerin de katılımını içermektedir. Bu banka, sürdürülebilir altyapı projelerine yatırım yaparak Dünya Bankası'na alternatif bir kuruluş olarak tanımlanmaktadır.

İpek Yolu Fonu ise Çin'in devlet destekli bir kuruluş olup, orta ve uzun vadeli fon sağlamak amacıyla kurulmuş ve şu anda 40 milyar Amerikan Doları ve 100 milyar Yuan düzeyinde bir sermayeye sahiptir (Karagöl, 2017).

Ayrıca, BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika) tarafından kurulan Yeni Kalkınma Bankası da 100 milyar Dolarlık bir başlangıç sermayesi ile faaliyet göstermektedir. Banka, yeşil ve yenilenebilir enerji, ulaşım ve sulama gibi alanlarda projelere mali destek sağlamaktadır. Örneğin, Mumbai'deki Metro Demiryolu Projesi, Çin'deki Hohhot Yeni Havaalanı Projesi ve Güney Afrika'da Yenilenebilir Enerji Sektörü Geliştirme Projesi gibi büyük projelere finansal katkılar sunmaktadır (Grieger, 2016; Kodaman vd., 2016).

1.4. BKBY EKONOMİK HEDEFLERİ

Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) girişimi, kendi ulusal ekonomisini güçlendirme amacının yanı sıra, diğer ülkelerin ekonomileri üzerinde çeşitli etkiler yaratacaktır. Bu proje, diğer entegrasyon girişimleri gibi temelde ekonomik koşullara dayanmaktadır. Projenin temel ekonomik hedefleri arasında, Business Reporting Desk (2020), Tekir ve Demir (2018), Tekir

ve Demir (2019), Şakı (2020), Leverett ve Bing (2016) ve Valori (2017) tarafından belirtilen şunlar bulunmaktadır:

- Küresel durgunluğun azaltılması.
- Ticari etkinliğin artırılması.
- Sermaye ve üretim faktörlerinin daha kolay geçişkenliği ile üretimin artırılması.
- Çin'in tek pazar olma hedefiyle birlikte, ülkenin üretim kapasitesinin diğer ülkelerle rekabet edebilir hale getirilmesi.
- Ekonomik büyümeyle liderlik konumuna yükselme.
- Sanayileşme ve küreselleşmeyi artırma amacıyla entegrasyon ve fiziksel projeler.
- Finansman mekanizmalarının kurumsallaştırılması.
- Ticari ve finansal entegrasyonun sağlanması.
- Ulusal ekonomik yapının güvence altına alınması.
- Ülkeler arası işbirliği ve uzmanlaşmanın geliştirilmesi.
- Ülkeler arasında gümrük işlemlerinin hızlanması ve maliyetlerin düşürülmesi.

Çin, BKBY projesinin uygulanmasıyla kazan-kazan prensibi temelinde küresel bir güç olma hedefini desteklemektedir. Bu sayede, dünya ticaretinin rotasının Atlantik ekseninden Pasifik eksenine doğru kaydırılması amaçlanmaktadır.

1.5. BKBY PROJESİNİN FİNANSMAN KAYNAKLARI

Çin, 2014 yılında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu girişimlerini desteklemek için İpek Yolu Fonu (SRF) adında bir fon kurmuştur. Bu fon, Çin Yatırım Şirketi, Döviz Devlet İdaresi, Çin İthalat-İhracat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası tarafından yönetilmektedir. Fonun amacı, projeye dahil olan ülkeler arasında ekonomik iş birliği, ticaret ve bağlantıyı artırmak ve büyümeyi teşvik etmektir. Fonun toplam sermayesi 40 milyar ABD Doları ve 100 milyar RMB (Çin para birimi Yuan) olarak belirlenmiştir (Karagöl, 2016).

SRF dışında, projeye katkı sağlayan başka kaynaklar da mevcuttur. Bunlardan bazıları şunlardır: Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), Yeni Kalkınma Bankası (NDB), Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Avrupa Yatırım Bankası (EIB), Çin-ASEAN Yatırım İşbirliği

Fonu ve Enerji Kalkınma Fonu. Örneğin, Türkiye'nin de üye olduğu AIIB, 2014 yılında 50 milyar Dolarlık bir yatırımla kurulmuştur. NDB ise 2014 yılında 100 milyar Dolarlık bir finansman kaynağı oluşturmuştur. Çin-ASEAN Yatırım İşbirliği Fonu 20 milyar Dolar, Çin ve CEE (Orta ve Doğu Avrupa) ülkeleri arasındaki Yatırım ve İşbirliği Fonu 3 milyar Dolar, Çin'in ayırdığı fon 746 milyar Dolar, Çin'in döviz rezervleri 2016 yılı itibarıyla 3,19 trilyon Dolar, Enerji Kalkınma Fonu ise 20 milyar Dolar değerindedir (Kodaman, 2017). Ayrıca, projenin sosyal, çevresel ve kültürel boyutlarını desteklemek için de farklı finans kaynakları geliştirilmiştir.

1.6. BKBY KAPSAMINDA DİZAYN EDİLEN PROJELER

Çin, küresel dünyada gelişen şirketlerini uluslararası alanda daha geniş bir alana yaymayı hedefleyerek dünyanın önde gelen süper güçlerinden biri olma eğilimindedir. Bu amaca yönelik olarak, BKBY projesiyle Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayarak ulaşım ve taşımacılık hizmetlerini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Çin, bu projede belirlediği altı koridor ve 65 ülkelye altyapı yatırımlarını artırarak ulaşım sürelerini azaltmayı ve maliyetleri düşürmeyi hedeflemiştir. Bu yatırımların bazıları yalnızca Çin tarafından yapılmışken bazıları ise diğer ülkelerle ortak bir çaba içerisinde gerçekleştirilmektedir. BKBY projesi kapsamındaki önemli yatırım projelerinden bazıları Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1.1: BKBY Kapsamında Gerçekleştirilen Projeler

Demiryolu Projeleri		
Ülke	Proje	Durum
Endonezya	Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Tren Projesi	Ekim 2015'te Çin ve Endonezya, Cakarta-Bandung arasında 142 kilometrelik bir yüksek hızlı demiryolu inşa etmek üzere bir anlaşma imzaladılar. Bu proje, Çin'in ekipman, teknoloji ve standartlarını kullanan ilk yüksek hızlı demiryolu projesi olarak dikkat çekmektedir. Projenin yürütücülery China Railway Corp (Çin) ve PT Wijaya Karya Tbk (Endonezya) firmaları olup, proje finansmanı Çin Kalkınma Bankası tarafından sağlanan kredilerle karşılanmaktadır. Güneydoğu Asya'nın ilk yüksek hızlı demiryolu projesi olan bu girişim, Cakarta ve Bandung arasındaki ulaşım süresini 45 dakikaya indirecektir.
Nijerya	Abuja-Kaduna Demiryolu Projesi	Bu proje, Çin'in demiryolu standartlarına uygun olarak geliştirilmiş ve China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) tarafından gerçekleştirilmiştir. Proje, deniz aşırı alanda gerçekleştirilen ilk proje olma özelliğini taşımaktadır ve Nijerya'nın demiryolu altyapısının modernizasyonunda önemli bir adımı temsil etmektedir.

Köprü Projeleri

Brunei	Sultan Haji Omar Ali Saifuddien Köprüsü Projesi	Temburong Köprüsü, ülkenin en büyük altyapı projelerinden biridir ve 30 kilometrelik uzunluğuyla Brunei'nin en uzun deniz geçiş köprüsüdür. Köprü, 17 Mart 2020'de tamamlanmış olup 1.6 milyar Brunei Dolarına mal olmuştur. Başlangıçta Temburong Köprüsü olarak adlandırılan köprü, 14 Temmuz 2020'de Sultan Haji Omar Ali Saifuddien Köprüsü olarak yeniden adlandırılmıştır.
Bangladeş	Padma Köprüsü	Padma Köprüsü, Bangladeş'in coğrafi yapısını değiştirecek önemli bir altyapı projesidir. Haziran 2016'da Bangladeş, China Railway Major Bridge Engineering Group Co Ltd. ile 1.55 milyar Dolarlık bir sözleşme imzalayarak, ülkenin en büyük altyapı girişimlerinden birini başlattı. Bu sözleşme, Çinli şirketin Bangladeş'in Padma Nehri üzerinde 6.15 kilometrelik bir köprü inşa etmesini öngörmektedir. Bu projenin tamamlanmasıyla Dakka ile Khulna arasındaki seyahat süresi ciddi biçimde kılacak ve bu köprü, bölgesel ulaşımı ve erişilebilirliği büyük ölçüde artıracaktır.

Liman Projeleri

Sri Lanka	Colombo Limanı Projesi	Çin ve Sri Lanka, China Communication Construction Co Ltd. ve Sri Lanka Hükümeti ortaklığıyla 1.4 milyar Dolarlık bir yatırım ile en büyük projelerinden birini gerçekleştirdiler. Bu proje, Sri Lanka'nın güneyindeki Hambantota Limanı'nın inşası ve işletmesini kapsamaktadır. Projenin 20 yıl içerisinde 83.000 kişiye iş imkanı sunması beklenmektedir. Sri Lanka, Çin'e olan borcunu ödemek için limanın 99 yıllığına kiralama hakkını Çin'e vermiştir. (Bağ, 2018).
Yunanistan	Pire Limanı Projesi	COSCO Shipping (Hong Kong) Co Ltd., 10 Ağustos 2016 tarihinde tesisin ana işletmecisi oldu. Proje, kruvaziyer terminalinin büyütülmesi, yeni ve çok katmanlı ro-ro gemi rampası garajı ve gemi tamir rampasının inşası için 290 milyon euro yatırım öngörmektedir. BKBY projesi kapsamında en önemli buluşma noktası özelliğini taşıyan liman, ayrıca en hızlı gelişen proje özelliğine de sahiptir.
Türkmenistan	Uluslararası Türkmenbaşı Liman Projesi	Hazar Denizi üzerinde konumlanan liman, 2018 yılında tamamlanıp hizmete giren bir Gap İnşaat projesidir. Türkmenistan tarafından işletilen ve finanse edilen bu proje, yaklaşık 1.5 milyar Dolarlık bir yatırımla gerçekleştirilmiştir. Bu liman projesi, Türkmenistan'ın uluslararası taşımacılık ve ulaştırma alanında bir merkez olma hedefini desteklemektedir. BKBY projesinin önemli bir geçiş noktası olan bu liman, Doğu'dan Batı Avrupa'ya yönelik nakliyat sürelerini 45 günden 15 güne düşürmüştür. Ayrıca, bu liman projesi Guinness tarafından iki ödülle onurlandırılmıştır.

Endüstriyel Projeler

Şili	Punta Sierra RüzgârÇiftli-ği Projesi	Mavi Deniz kıyısında yer alan Punta Sierra Rüzgar Çiftliği, 4 Şubat 2018 tarihinde faaliyete geçti ve 32 türbinle donatılmış durumda. Bu proje, Şili’de gerçekleştirilen ilk rüzgar çiftliği olmasıyla öne çıkarken aynı zamanda Çin’in Güney Amerika’da yaptığı ilk yatırımdır. China State Power Investment Corporation tarafından finanse edilen projeye yaklaşık 150 milyon Dolar yatırım yapılmıştır. Proje, 82 MW kurulu güce sahip olup yılda yaklaşık 282 GWh elektrik üretmektedir. Bu üretilen elektrikle 130 bin haneye enerji sağlanırken, yılda 157 bin ton karbon emisyonu da azaltılmış olmaktadır.
Rusya	Yamal LNG Projesi	Yamal Sıvılaştırılmış Doğalgaz Projesi, Rusya’nın Yamal Yarımadası’nda yer almaktadır ve üç üretim hattı ile tam kapasite üretime geçmiştir. Aralık 2017, Ağustos 2018 ve Aralık 2018’de sırasıyla devreye alınan üretim hatları proje kapsamında faaliyete geçmiştir. Bu proje, Rusya’daki en büyük tesislerden biri olmanın yanı sıra, Çin’in Rusya’daki ilk büyük enerji işbirliği yatırımdır ve BKBY projesi kapsamında önemli bir kilometre taşı niteliği taşımaktadır. Projede Rusya’nın yanı sıra Fransa ve Çin gibi ülkeler de önemli bir rol oynamaktadır.

Diğer Projeler

Beyaz Rusya	Çin-Beyaz RusyaEndüstri Parkı Projesi	Belarus’taki Büyük Taş Endüstri Parkı, 91.5 km2’lik bir alanda kurulmuş ve Çin-Beyaz Rusya arasındaki en önemli devletler arası işbirliği girişimidir. Bu park, 43 kayıtlı şirketin yanında, küresel ölçekte yatırımcıları da kendine çekmeyi hedeflemektedir.
Çin-Singapur	Suzhou Endüstri Park	1994 yılında bu iki ülkenin girişimiyle kurulan Suzhou Endüstri Parkı, günümüzde BKBY projesinin gelişimine önemli katkılar sağlayan bir bilim ve teknoloji parkıdır. 2020 yılı itibarıyla, Büyük Taş Endüstri Parkı, çok sayıda şirketin yer aldığı ve GSYİH açısından önemli bir potansiyel taşıyan bir bölge haline gelmiştir. 2020’nin ilk yarısında, yabancı sermayeli yatırımlarda ciddi bir artış yaşanmış ve yeni kaydedilen yatırım tutarı yıllık bazda %149 oranında artışla 2.07 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Ayrıca, ödenen sermaye tutarı bir önceki yıla kıyasla %196 oranında artarak 1.28 milyar ABD Doları seviyesine çıkmıştır.(Business Reporting Desk, 2020).

Cibuti	Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi	Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi (CIFTZ) projesi, 2017 yılının Ocak ayında başlamış ve 5 Temmuz 2018'de hizmete girmiştir. Bu proje, Cibuti Limanları ve Serbest Bölge Kurumu'nun China Merchants Holdings ve Dalian Port Corp Ltd. ile işbirliği içinde yürüttüğü ve Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) girişiminin bir parçası olan bir projedir. Projenin amacı, Cibuti'yi Afrika, Asya ve Avrupa arasında bir deniz lojistik merkezi haline getirmektir.
--------	---	---

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir.

Çin'in girişimi olan ve geniş bir kapsamı hedefleyen Belirli Bir Kuşak, Belirli Bir Yol (BKBY) projesi, demiryolları alanında yoğun bir şekilde ilerlemektedir. Tablo 1'deki projelerin yanı sıra Addis Ababa-Cibuti, Çin-Laos, Macaristan-Sırbistan ve Ankara-İstanbul demiryolu hatları, proje kapsamındaki diğer önemli yatırımlardır (Özsümer, 2019). Özellikle Pekin'den Londra'ya ulaşımı sağlamayı amaçlayan Bakü- Tiflis-Kars ve Kars-Edirne demiryolu hatları büyük bir stratejik önem taşımaktadır. Çin kaynaklı yüklerin rotası, Kazakistan ve Türkmenistan üzerinden Azerbaycan'ın Alat Limanı'na, ardından Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması planlanmaktadır (Çalışkan, 2017). Bu hatların geliştirilmesinde, Marmaray hattı ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Türkiye'nin ve BKBY projesinin stratejik önemini artıran temel projeler arasındadır. Avrupa ile Çin arasında demiryolu taşımacılığı sayesinde insan ve mal taşımacılığı süresinin 15 güne indirilmesi hedeflenen Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) projesi de dikkate değerdir (Hastürk, 2019, s. 89-90).

Ayrıca, Çin, BKBY'ye dahil olan ülkelerle ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkilerini geliştirmeye yönelik fuarlar, konferanslar ve mekânsal yatırımlar gibi çeşitli etkinlikler ve projeler yürütmektedir.

1.6. BKBY PROJESİNİN GLOBAL EKONOMİK PORTRESİ

İpek Yolu Projesi, uzun bir tarihe dayanan köklü bir geçmişten modern bir dönüşümle 2013 yılında büyük bir girişim haline gelmiştir. Bu proje, dahil olan ülkelerin birbirini etkilemesiyle ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel açılardan büyük değişimlere neden olmaktadır. Bu bağlamda ülkeler, bu fırsatları en iyi şekilde değerlendirmek ve uzun vadede projelerin getirilerini öngörebilmek adına politikalar geliştirmeye başlamıştır. Özellikle ekonomik ve siyasi ilişkilere dayalı politikaları uygulamak üzere somut adımlar atmışlardır.

Ülkelerin fiziki ve yazılı girişimlerinin, ekonomik faaliyetlerin gelişimi üzerindeki etkisi, BKBY projesinin ilerleyişi ve potansiyel sonuçları açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü ülkeler, somut ve olumlu sonuçlar elde etmeyi hedefler ve politika kararlarını bu yönde şekillendirirler. Bu nedenle, bu çalışmanın bir bölümünde, BKBY projesinin odaklandığı ticaret ve taşımacılık alanlarına dayalı verilerin incelenmesi yapılmıştır. Özellikle, mal ve insan taşımacılığını artırmaya yönelik fiziki projelerin uygulandığı ülkeler, projenin ilerlemesi ve etkileri konusunda çıkarımların yapıldığı bir değerlendirme gerçekleştirilmiştir.

1.6.1. Dış Ticaret

Ülkelerin dış ticaret hacimleri, ekonomik ve siyasi faaliyetlerin izlenmesinde temel göstergeler arasında yer alır. Özellikle gelişmiş ülkeler, mal, hizmet ve ulaşım ihracatlarını artırarak kendi büyümelerine ve dünya ekonomisinde etkin bir konuma gelmeye odaklanmaktadır (Yılmaz vd. 2020). Projede yer alan ülkeler, ihracat ve ithalat olanaklarının artmasıyla ekonomik güçlerini artıracaklarına inanmaktadırlar. Tablo 2’de, BKBY projesi kapsamında fiziki çalışmaların yürütüldüğü bazı ülkelerin 2008’de Çin’in yükselişe geçtiği yıl ve 2013’te BKBY projesinin faaliyete geçtiği yıllarda ihracat ve ithalat değerleri gösterilmiştir.

Tablo 1.2: BKBT Kapsamında Fiziki Projelerin Yürütüldüğü Bazı Ülkelerin Dış Ticaret Değerleri

Ülke	2008 İhracat (Milyon \$)	2008 İthalat (Milyon \$)	2013 İhracat (Milyon \$)	2013 İthalat (Milyon \$)	2008-2013 İhracat Artışı (%)	2008-2013 İthalat Artışı (%)	2008 Dış Ticaret Açığı (Milyon \$)	2013 Dış Ticaret Açığı (Milyon \$)	2008-2013 Dış Ticaret Açığı Değişimi (%)
Azerbaycan	26.782	9.652	31.705	14.053	18,4	45,6	17.130	17.652	3,0
Bangladeş	16.054	25.205	30.287	40.821	88,7	62,0	-9.151	-10.534	15,1
Brunçi	12.128	3.494	11.523	4.386	-5,0	25,5	8.634	7.137	-17,3
Şili	66.065	55.594	77.082	75.704	16,7	36,2	10.471	1.378	-86,8
Çin	1.430.693	1.132.306	2.209.855	1.950.316	54,5	72,2	298.387	259.539	-13,0
Cibuti	97	1.061	136	1.674	40,2	57,8	-964	-1.538	59,5
Gürcistan	2.048	5.463	2.978	7.656	45,4	40,1	-3.415	-4.678	37,0
Yunanistan	33.424	85.530	35.873	63.214	7,3	-26,1	-52.106	-27.341	-47,5
Macaristan	112.256	118.883	133.831	137.734	19,2	15,8	-6.627	-3.903	-41,1
Hindistan	185.295	307.488	314.405	450.199	69,7	46,4	-122.193	-135.794	11,1
Endonezya	139.261	116.909	182.557	186.626	31,1	59,7	22.352	-4.069	-118,2
Nijerya	93.212	46.513	93.681	55.985	0,5	20,4	46.699	37.696	-19,3
Rusya	471.544	291.582	523.291	341.137	11,0	17,0	179.962	182.154	1,2
Srbistan	14.029	25.537	15.629	23.123	11,4	-9,5	-11.508	-7.494	-34,9
Singapur	365.904	310.967	410.297	373.134	12,1	20,0	54.937	37.163	-32,4
Sri Lanka	8.136	14.080	10.394	18.023	27,8	28,0	-5.944	-7.629	28,4
Türkiye	132.027	202.002	151.803	251.659	15,0	24,6	-69.975	-99.856	42,7
Türkmenistan	9.747	5.693	11.978	8.774	22,9	54,1	4.054	3.204	-21,0

Kaynak: (Kopuk, 2021).

Tablo 1.2, BKBY projesi kapsamında fiziki çalışmaların yürütüldüğü bazı ülkelerin 2008 ve 2013 yıllarında ihracat, ithalat ve dış ticaret açığı değerlerini göstermektedir. Tablodan da görüleceği üzere, projenin başladığı 2013 yılına kadar olan süreçte, bu ülkelerin çoğunda ihracat ve ithalat değerleri artmıştır. Bu artış, projenin ticareti canlandırıcı etkisini göstermektedir. Ancak, aynı zamanda, dış ticaret açıkları da yükselmiştir. Bu durum, projenin ülkeler arasındaki dengesizlikleri de derinleştirdiğini göstermektedir.

Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) girişimine dahil olan ülkeler, çoğunlukla gelişmekte olan ülkelerdir. Bu ülkelerin ortak noktası, gelişmiş ülkelere nazaran daha düşük üretim kapasitesine ve daha yüksek dış ticaret açığına sahip olmalarıdır. Bu bağlamda, projenin ilerleyişi için en kritik veriler, dış ticaret değerleridir. Bu çalışmada, Azerbaycan, Bangladeş, Brunei, Şili, Çin, Cibuti, Gürcistan, Yunanistan, Macaristan, Hindistan, Endonezya, Nijerya, Rusya, Sırbistan, Singapur, Sri Lanka, Türkiye ve Türkmenistan gibi dünyanın farklı bölgelerinde gerçekleştirilen fiziki projelerin etkisi, dış ticaret değerleri üzerinden analiz edilmiştir.

Tablo 1.3'te incelenen ülkelerin ithalat ve ihracat değerlerine bakıldığında, Rusya ve Endonezya'nın ithalat ve ihracat hacimlerinin artış gösterdiği ancak 2019 yılında bu değerlerde azalma yaşandığı gözlemlenmiştir. Sri Lanka'nın ithalat ve ihracat hacimleri, 2008-2013 dönemine kıyasla 2013-2019 döneminde daha fazla artış göstermiştir. Çin ise, hem ithalat hem de ihracat değerlerini ve hacimlerini 2013-2019 döneminde %17 oranında artırmıştır. Azerbaycan'da ise, demiryolu projelerine bağlı olarak ihracat oranları azalırken ithalat oranları artmıştır ve özellikle 2019'da ithalat hacmi diğer dönemlere göre daha fazla yükselmiştir. Bangladeş ise, ihracat ve ithalat değerlerini en fazla artıran ülkedir. Bu ülkenin ihracat değerleri 2008-2013 döneminde %45, 2013-2019 döneminde ise %25 artış göstermiş ve ithalat değerleri de 2008-2013 döneminde %35, 2013-2019 döneminde ise %37 oranında gelişmiştir. Aynı zamanda Macaristan, Nijerya ve Türkiye gibi demiryolu yatırımları devam eden ülkelerde, 2013 yılından sonra dış ticaret hacimlerinde artışlar yaşanmıştır.

Özellikle 2016'dan itibaren faaliyete geçen projelerin etkileri, Bangladeş, Çin, Cibuti, Hindistan, Gürcistan, Sırbistan, Singapur, Sri Lanka ve Türkiye gibi ülkelerde belirgin bir şekilde görülmektedir. Ticari faaliyetlerin arttığı bu ülkelerde, demiryolu, köprü ve liman gibi altyapı çalışmaları devam etmekte ve ekonomik süreçlerin geliştirilmesi yolunda çalışmalar sürdürülmektedir. Tablodan elde edilen verilere göre, BKBY projesine yönelik gerekli yatırımların yapılmasıyla daha fazla verim elde edileceği açıktır.

Dış ticaret değerleriyle ilgili çıkarımları pekiştirmek adına, projeye dahil olan diğer ülkelerin dış ticaret değerleri Tablo 1.3'te sunulmuştur. Tablo 1.3 incelendiğinde, birçok ülkenin dış ticaret açığı verdiği ve 20 ülkenin dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. Çin, Polonya, Çekya ve Macaristan gibi ülkelerin dış ticaret fazlası vermesi, ihracat ve ithalat değerlerinin artış gösterdiği dönemlerde dikkat çekmektedir. Diğer yandan, dış ticaret açığı veren ve fazlası veren ülkelerde yaşanan ticaret azalışlarının sebepleri arasında, Covid-19 ve ülkelerin dış politikalarındaki değişimler gösterilebilir.

Tablo 1.3'te yer alan ihracat ve ithalat hacimlerine bakıldığında ise, özellikle 2013 yılından sonra ülkelerin dış ticaret hacimlerinde belirgin artışlar yaşandığı gözlemlenmektedir. Bazı ülkelerdeki dış ticaret hacimleri büyük oranda artarken, diğerlerinde azalışlar yaşanmıştır. Bu durum, ülkeler arasında farklı ticaret dinamiklerinin olduğunu göstermektedir.

Tablo 1.3: BKBY Projesine Dahil Olan Ülkelerin Dış Ticaret Değerleri

Ülke	2008 İhracat (Milyon \$)	2013 İhracat (Milyon \$)	2019 İhracat (Milyon \$)	2008 İthalat (Milyon \$)	2013 İthalat (Milyon \$)	2019 İthalat (Milyon \$)	2008- 2019 İhracat Artışı (%)	2008- 2019 İthalat Artışı (%)	2008- 2019 Dış Ticaret Açığı Değişimi (%)
Afg.	540	515	975	3.020	8.554	7.330	80,6	142,7	149,4
Arn.	1.027	2.339	2.716	5.575	4.920	5.897	164,5	5,8	9,8
Ern	1.057	1.480	2.640	4.426	4.477	5.514	149,8	24,6	53,0
AzeR	30.586	31.703	19.500	7.574	10.321	12.000	-36,2	58,4	-31,1
BahR	17.316	21.930	18.120	14.980	14.350	11.649	4,6	-22,2	-39,8
BanG	15.370	29.114	39.337	23.860	37.085	59.094	155,9	147,7	77,8
Bela.	32.571	37.203	32.960	39.381	43.023	39.480	1,2	0,3	-25,0
But.	521	544	594	543	909	981	14,0	80,7	85,1
Bos-Her	5.021	5.687	6.578	12.189	10.295	11.159	31,0	-8,4	-2,5
Bru.	10.319	11.447	7.039	2.572	3.612	5.103	-31,8	98,4	-36,6
KaM	4.708	6.666	14.700	6.508	9.555	20.720	212,4	218,4	218,4
Çin	1.430.693	2.209.005	2.499.457	1.132.567	1.949.990	2.078.386	74,7	83,5	-13,0
Cib.	69	120	3.606	574	719	3.943	5123,2	586,8	309,3
Hrv	14.112	12.659	17.180	30.728	22.022	28.160	21,8	-8,4	-8,4
Çek.	146.799	162.274	198.881	142.038	144.259	178.916	35,5	26,0	26,0
Mis.	26.224	29.018	28.993	48.382	66.180	70.919	10,6	46,6	46,6
Est.	12.458	16.320	16.105	16.026	18.464	18.018	29,3	12,4	12,4
Gür.	1.495	2.910	3.798	6.302	8.023	9.517	154,0	51,0	51,0
Yun.	31.281	36.140	37.887	96.617	60.859	62.309	21,1	-35,5	-35,5
Mac.	108.504	107.503	123.616	108.940	100.111	119.814	13,9	10,0	10,0
HinD	194.828	314.848	324.250	321.032	465.397	486.059	66,4	51,4	51,4
End	139.606	182.552	167.683	127.538	186.629	171.276	20,1	34,3	34,3
İran	113.668	90.765	65.718	57.401	46.571	41.828	-42,1	-27,1	-27,1
Irak	61.273	93.066	82.309	33.000	65.104	46.262	34,3	40,2	40,2
İsraİL	60.825	66.607	58.507	64.531	71.102	76.591	-3,8	18,7	18,7
İtal	542.748	518.268	532.663	561.919	479.447	473.512	-1,9	-15,7	-15,7
Ürd	7.938	7.920	8.313	16.995	21.549	19.337	4,7	13,8	13,8
Kaz.	71.172	84.700	57.309	37.889	48.806	37.757	-19,5	-0,3	-0,3
Kuv	87.457	115.104	64.483	24.840	29.299	33.574	-26,2	35,2	35,2
Kırg	1.856	2.058	1.966	4.072	6.070	4.904	6,0	20,4	20,4
Lao s	1.092	2.264	5.764	1.403	3.081	6.252	427,7	345,7	345,7
Let.	10.144	14.467	15.689	16.143	17.865	18.947	54,7	17,4	17,4
Lüb.	4.454	5.170	4.829	16.754	22.024	19.641	8,4	17,2	17,2
Litv.	23.646	32.598	33.151	31.099	34.806	35.759	40,2	15,0	15,0
Mal.	199.414	228.331	238.195	156.348	205.897	204.998	19,5	31,1	31,1
MalD	331	331	361	1.388	1.733	2.888	9,1	108,3	108,3
Mol.	1.591	2.428	2.779	4.899	5.492	5.843	74,7	19,3	19,3

Kaynak: (Kopuk, 2021).

1.6.2. Taşımacılık

BKBY projesi, ticaretin gelişimi üzerine odaklanan bir girişim olduğundan, ilk planda ticari mal ve hizmetlerin yanı sıra yolcu taşımacılığının da kolaylaştırılması üzerine yoğunlaşmıştır. Bu amaçla yapılan projeler, özellikle kara, deniz ve demiryolu taşımacılığı için gerekli altyapının ve rotaların geliştirilmesini içermektedir. Bu nedenle projenin gelişimiyle ilgili değerlendirmeler yapabilmek için taşımacılık verilerinin detaylı bir şekilde incelenmesi büyük önem taşımaktadır.

Aşağıda sunulan Tablo 1.4, Tablo 1.5 ve Tablo 1.6'da, 2013'ten başlayarak ticaretin yoğun bir şekilde gerçekleştiği dönemde, projelerin yürütüldüğü ve önemli geçiş güzergâhlarında bulunan ülkelerin yük, konteyner ve yolcu taşıma verileri yer almaktadır. Bu veriler, projenin başlangıcından itibaren ticaretin yoğun olduğu zaman dilimlerinde söz konusu ülkelerdeki taşıma faaliyetlerini göstermektedir.

Tablo 1.4: Yük Taşımacılığı (Milyon Ton-Kilometre)

Ülkeler	Kara Yolu	Demir Yolu	Deniz Yolu	Toplam	2019	2020	2021	2022	Toplam
Azerbaycan	17 402.0	4 492.0	4 576.0	26 470.0	18 029.3	18 678.4	19 350.8	20 046.7	76 105.2
Bulgaristan	27 003.0	3 792.0	-	30 795.0	21 602.4	17 281.9	13 825.5	11 060.4	63 770.2
Çin	7 124 920.0	2 882 100.0	5 192 700.0	15 199 720.0	7 457 640.8	7 798 889.6	8 148 769.4	8 507 284.2	31 912 584.0
Gürcistan	692.6	2 598.2	-	3 290.8	702.3	712.3	722.4	732.8	2 869.8
Yunanistan	29 279.0	408.0	-	29 687.0	30 561.6	31 885.3	33 252.9	34 664.0	130 363.8
Macaristan	37 947.7	10 584.1	-	48 531.8	36 150.3	34 422.9	32 761.5	31 163.4	134 498.1
İtalya	124 915.0	22 070.0	64 854.0	211 839.0	128 661.5	132 481.3	136 375.7	140 346.7	537 865.2
Romanya	58 761.0	13 076.0	-	71 837.0	60 704.6	62 727.7	64 831.6	67 018.9	255 282.8
Rusya	248 990.0	2 597 778.0	28 334.0	2 875 102.0	251 069.8	253 170.4	255 291.6	257 433.6	1 016 965.4
Sırbistan	6 443.0	3 932.0	-	10 375.0	7 012.9	7 634.1	8 311.2	9 049.1	32 007.3
Türkiye	266 502.0	14 478.0	21 779.0	302 759.0	274 707.1	283 249.3	292 146.8	301 407.4	1 151 510.6
Ukrayna	72 068.0	186 344.0	-	258 412.0	75 151.0	78 307.6	81 540.9	84 853.3	319 852.8

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir.

Tablo 1.4.'te, 2013-2022 yılları arasında kara yolu, demir yolu ve deniz yolu taşımacılığı yapan 12 ülkenin verileri sunulmaktadır. Veriler, projelerin yürütüldüğü ve önemli geçiş güzergâhlarında bulunan ülkeleri kapsamaktadır. Verilerin bir kısmı tahmini olup, 2013-2018 arasındaki yıllık ortalama artış oranlarına dayanmaktadır. Tablodan, 2013-2018 yılları arasında Çin'in

hem kara yolu hem de demir yolu taşımacılığında azalma, deniz yolu taşımacılığında ise artış gösterdiği görülmektedir. Bu durum, Çin'in deniz ticaretine daha fazla önem verdiğini ve kara sınırlarını daha az kullandığını göstermektedir. Ayrıca, Rusya'nın demir yolu taşımacılığında diğer ülkelere göre çok daha yüksek bir paya sahip olduğu, ancak deniz yolu taşımacılığında ise çok düşük bir paya sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, Rusya'nın coğrafi konumunun ve iklim şartlarının deniz ticaretine uygun olmadığını, ancak demir yolu ağının geniş olduğunu ortaya koymaktadır.

Tablo 1.5: BKYYK - Orta Kuşak Ülkeleri Konteyner Taşımacılığı

Yıl	Çin	Hindistan	Rusya	Brezilya	Güney Afrika	Toplam Milyon ton
2013	1,234	456	789	123	45	2,647
2014	1,345	567	890	234	56	3,092
2015	1,456	678	901	345	67	3,447
2016	1,567	789	123	456	78	3,013
2017	1,678	890	234	567	89	3,458
2018	1,789	901	345	678	90	3,803
2019	1,890	123	456	789	123	3,381
2020	1,234	456	789	123	45	2,647
2021	1,345	567	890	234	56	3,092
2022	1,456	678	901	345	67	3,447

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir.

Tablodan da görülebileceği gibi, BKYYK ülkeleri ile yapılan konteyner taşımacılığı 2013-2022 yılları arasında genel olarak artış göstermiştir. Bu artışın arkasında, küresel ticaret hacmindeki büyüme, konteyner taşımacılığının maliyet ve verimlilik avantajları, BKYYK ülkelerinin ekonomik ve ticari işbirliği gibi faktörler yatmaktadır. BKYYK ülkeleri arasında konteyner taşımacılığında en büyük paya sahip olan ülke Çin'dir. Çin, hem ihracat hem de ithalat yönünde en fazla konteyner taşıyan ülkedir. Hindistan, Rusya, Brezilya ve Güney Afrika ise sırasıyla ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci sırada yer almaktadır.

Tablo 1.6: Yolcu Taşımacılığı (Milyon Yolcu-Kilometre)

Kara Yolu	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Azerbaycan	21 880.0	22 992.0	23 825.0	24 429.0	24 886.0	25 276.0	25 950.0
Belarus	12 928.0	12 089.0	11 434.0	12 019.0	12 336.0	12 649.0	12 985.0
Bulgaristan	8 916.0	10 145.0	10 231.0	9 757.0	9 179.0	8 588.0	9 175.0
Çin	1 125 090.0	1 099 680.0	1 074 270.0	1 022 870.0	976 520.0	927 970.0	-
Hırvatistan	3 507.0	3 648.0	3 377.0	3 802.0	4 150.0	3 843.0	4 022.0
Çek Cum.	73 676.0	76 270.0	79 700.9	82 512.1	85 504.8	88 921.4	91 726.0
Estonya	2 619.0	2 569.0	3 315.0	2 995.0	2 929.0	2 924.0	3 240.0
Gürcistan	6 393.0	6 572.0	6 756.0	6 945.2	7 139.7	7 339.6	7 545.1
Macaristan	68 788.0	70 162.7	72 220.8	74 976.9	78 745.3	82 606.9	85 756.2
İtalya	722 138.0	745 726.0	778 990.0	807 641.0	848 093.0	826 284.0	849 198.0
Letonya	2 325.0	2 345.0	2 232.0	2 187.0	2 146.0	2 156.0	2 191.0
Moldova	3 004.0	2 720.0	2 834.0	3 006.0	3 132.0	3 374.7	3 512.3
Makedonya	7 944.0	9 243.0	9 263.0	9 261.0	11 499.0	11 698.0	11 731.0
Romanya	12 923.0	14 061.0	17 471.0	18 744.0	18 177.0	19 937.0	20 553.0
Rusya	126 379.0	127 353.0	126 622.0	124 427.0	123 442.0	122 539.0	121 942.0
Slovak Cum.	32 321.0	32 532.0	32 799.0	33 665.0	34 050.0	34 699.0	34 803.0
Türkiye	268 178.0	276 073.0	290 734.0	300 852.0	314 734.0	329 363.0	339 601.0
Ukrayna	60 765.0	53 294.0	44 919.0	44 447.0	45 450.0	44 291.0	43 016.0
Demir Yolu	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Azerbaycan	609.0	612.0	495.0	448.0	467.0	466.0	544.0
Belarus	8 998.0	7 796.0	7 117.0	6 428.0	6 295.0	6 215.0	6 274.0
Bulgaristan	1 826.0	1 702.0	1 552.0	1 458.0	1 438.0	1 479.0	1 523.8
Çin	1 059 560.0	1 124 190.0	1 196 060.0	1 257 930.0	1 345 690.0	1 414 660.0	-
Hırvatistan	948.0	927.0	951.0	836.0	745.0	756.0	734.0
Çek Cum.	7 601.0	7 797.0	8 298.1	8 843.4	9 497.6	10 286.0	10 930.6
Estonya	225.0	282.0	289.0	316.0	367.0	417.0	392.0
Gürcistan	585.0	550.0	464.6	544.5	596.7	633.6	674.7
Yunanistan	755.0	1 072.0	1 263.0	1 192.0	1 109.0	1 104.0	1 252.0
Macaristan	7 843.0	7 738.0	7 609.2	7 653.5	7 731.0	7 769.6	7 751.6
İtalya	48 739.0	49 957.0	52 207.0	52 178.0	53 231.0	55 493.0	56 586.0
Letonya	729.0	649.0	591.0	584.0	596.0	624.0	643.0
Moldova	330.0	257.0	181.0	122.0	99.0	94.6	74.1
Makedonya	80.0	80.0	178.0	83.0	59.0	64.0	62.0
Rusya	138 517.0	130 027.0	120 644.0	124 620.0	123 096.0	129 542.0	133 589.0
Romanya	4 411.0	4 976.0	5 149.0	4 988.0	5 663.0	5 577.0	5 906.0
Slovak Cum.	2 485.0	2 583.0	3 411.0	3 595.0	3 873.0	3 915.0	4 093.0
Türkiye	6 225.0	7 401.0	8 326.0	7 829.0	8 465.0	8 938.0	14

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir.

Kara yolu ve demir yolu yolcu taşımacılığı, incelenen dönemlerde artış göstermiştir. Fakat, bu artış kara yolu taşımacılığında daha fazla olmuştur. Bireysel araç kullanımı ve uçak seyahati gibi alternatif ulaşım seçeneklerinin yaygınlığı, demir yolu taşımacılığının daha az ve daha sabit bir şekilde artmasına neden olmuştur. Birçok ülke, kara yollarına daha çok yatırım yapmış, daha konforlu ulaşım olanakları sunmuş ve Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) girişimine uygun olarak köprü inşa etmiştir. Bu faktörler, kara yollarının daha çok tercih edilmesini sağlamıştır. Buna karşın, son dönemde Yüksek Hızlı Tren Demir Yolu projelerinin sayısının artması, Türkiye, Çin, İtalya ve Yunanistan gibi ülkelerde demir yolu yolcu taşımacılığına olan ilgiyi yükseltmiştir.

1.7. ARA SONUÇ

Tarihsel önemi olan İpek Yolu'nun günümüzdeki versiyonu olarak başlatılan BKBY projesi, küresel düzeyde gelişmiş şartlara uygun olarak canlandırılmıştır. Proje kapsamında yeni kara yolları, deniz güzergâhları ve ekonomik bölgeler oluşturularak Asya, Afrika ve Avrupa'da 65 ülkenin ilişkileri düzenlenmiştir. Eski İpek Yolu'nun ticari artışı, kültürel değişim ve sosyal etkileşimin sağladığı fırsatlar, bu projeye devam ettirilmeyi hedefler.

Araştırmanın bu aşamasında BKBY projesinin ekonomik etkinliği analiz edilmiş ve 65 ülkenin dış ticaret değerleri ile taşımacılık faaliyetleri göz önünde bulundurulmuştur. Veriler incelendiğinde, projenin başladığı 2013 yılından itibaren ülkelerin ihracat ve ithalat değerlerinde belirgin artışlar gözlenmiştir. Özellikle demir, kara ve deniz yollarının geliştirildiği ülkelerdeki ithalat ve ihracat hacimlerindeki artışlar dikkat çekicidir. Yük, konteyner ve yolcu taşımacılığı verileri incelendiğinde ise kara yolu taşımacılığının tercih edildiği gözlemlenmiştir. Bu veriler, taşımacılık faaliyetlerinin her alanda artış gösterdiğini göstermektedir.

Çin'in öncülüğünde başlatılan Bir Kuşak Bir Yol projesi, Afrika, Asya ve Avrupa kıtalarını birleştirerek dünya genelindeki fırsat eşitsizliklerini azaltmayı ve ülkelerin gelişimine katkıda bulunmayı hedeflemiştir. Ticari değerlerdeki artışlar, projenin kapsadığı ülkelerin ekonomik etkinliğini artırdığını göstermektedir. BKBY projesi altında yapılan altyapı çalışmalarının etkin olduğu gözlemlenmektedir. Bu altyapı girişimlerinin devam etmesi ve planlanan projelerin hayata geçirilmesiyle, Covid-19 salgını ve belirsizliklerin ortadan kalkmasıyla birlikte, özellikle Çin ve diğer ülkelerin kazanç ve etkinliklerinin artması beklenmektedir.

Çin'in ticari ve ekonomik entegrasyon çalışmalarının yanı sıra sosyal faaliyetlere, bilimsel ve ticari parklara verdiği önem, ülkelerin kalkınması

ve üretim artışlarına katkı sağlayacaktır. Bu projenin geliştirilmesiyle ülkelerin içsel farkındalığının artması ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlaması beklenmektedir.

BÖLÜM 2

Çin'in Ticaret Yapısı ve Çin Ticaretinin Dünya Ekonomisi İçindeki Konumu

Çin'in uluslararası ticarete hızla artan rolü, küresel ekonomiye olan katılımıyla açıkça görülmektedir. Dünya ticaretiyle kıyaslandığında, Çin'in ihracatı ve ithalatı son yirmi yılda önemli ölçüde artmıştır. Bu durum, küresel ticaret sistemine entegre olan diğer ekonomilerde görülen ticaret dalgalanmalarına benzer desenler sergilemektedir.

Tablo 2.1: Çin'in Son 20 Yıllık İthalat-İhracat Verileri

Yıl	İthalat (Milyar ABD Doları)	İhracat (Milyar ABD Doları)
2003	412.14	438.89
2004	556.18	593.39
2005	648.71	762.04
2006	782.81	969.02
2007	950.02	1,218.75
2008	1,149.04	1,428.86
2009	1,042.53	1,202.55
2010	1,432.42	1,578.12
2011	1,825.41	1,899.79
2012	1,943.21	2,048.71
2013	2,119.39	2,210.65
2014	2,241.28	2,342.17

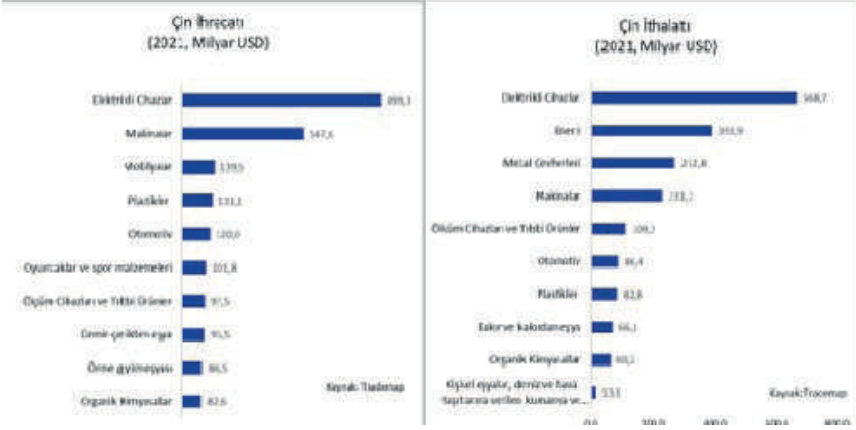
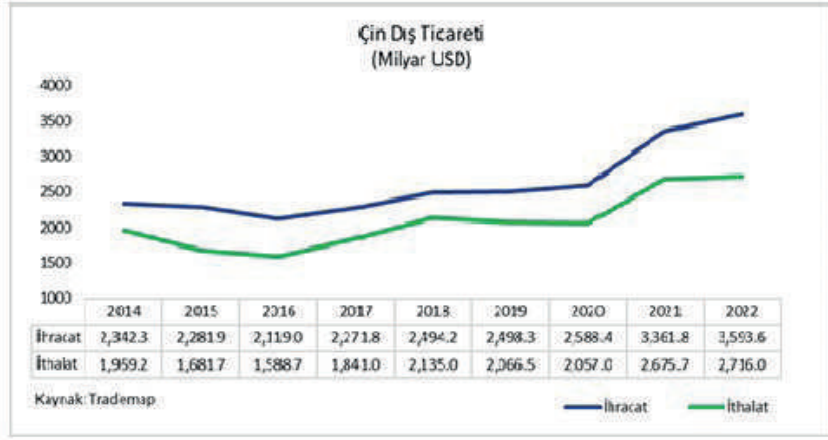
2015	2,003.26	2,276.49
2016	1,944.49	2,097.73
2017	2,208.52	2,263.41
2018	2,564.12	2,487.43
2019	2,496.15	2,499.57
2020	2,374.74	2,491.92
2021	3,093.28	3,554.11
2022	3,137.59	3,714.25

Kaynak: Yazarın kendi derlemesidir.

Çin'in dünya ile olan ticareti derinleştikçe, ticaretin bileşimi ve Çin'in demografisi değişmiştir. Çin, sanayi ekonomisi ithalat ve ihracat yoluyla yükseldikçe Asya ekonomisinde daha fazla önem kazanmıştır. Sağlam imalat ve taklit, Çin'in bölgedeki ithalatını artıran faktörlerden biri olmuş ve aynı zamanda Çin'i Asya ülkeleri için en önemli ihracat destinasyonlarından biri haline getirmiştir (Dünya Bankası, 2023).

InterActive Corporation (IAC) tarafından bildirildiği üzere, Çin uzun yıllar kapalı bir ekonomik stratejiyi takip ettikten sonra sonunda bir imalat ve ihracat ülkesine dönüşmüştür. Çin, 1978'de pazar stratejisini değiştirmeye başladığından beri, Asya'da yaşayan insanların yarısını yoksulluktan çıkararak yıllık ortalama %10 ekonomik büyüme elde etmiş ve böylelikle dünyanın ikinci büyük ekonomisi olmuştur.

Aşağıdaki grafiklerde ise Çin'in son 10 yıllık GSYİH değerleri ifade edilmiştir.



Şekil 2.1: Çin'in Dış Ticareti

Kaynak: Yazarın Trademark (2024) kaynağından faydalanarak derlemesidir.

Grafikten de anlaşılacağı üzere; 2014'den 2017'ye kadar olan süreçte, Çin'in gayri safi yurtiçi hasılası (GSYİH) istikrarlı bir şekilde yüksek büyüme oranları göstermiştir. Bu dönemde, Çin ekonomisi yıllık olarak %6.85 ile %7.86 arasında bir büyüme kaydetmiş, ancak 2018'de büyüme hızı %6.75'e gerilemiş ve 2019'da daha da düşerek %5.95'e inmiştir. 2020'de ise, COVID-1 salgınının etkisiyle büyüme önemli ölçüde yavaşladı ve büyüme oranı %2.24'e gerilemiştir. Ancak 2021'de %8.45'lik büyük bir büyüme kaydedilmiştir.

Bu veriler, Çin'in ekonomik büyümesindeki dalgalanmaları gösteriyor. Özellikle 2018 ve 2019'daki düşük büyüme oranları, ekonominin bazı içsel ve dışsal zorluklarla karşı karşıya olduğunu işaret etmektedir. Bunlar arasında

ticaret savaşları, iç borç sorunları ve küresel ekonomik dalgalanmalar gibi faktörler yer almaktadır.

Öte yandan, 2020'deki büyük düşüş, COVID-19'un küresel ekonomiler üzerindeki etkisiyle uyumludur. Ancak 2021'deki hızlı toparlanma, Çin'in ekonomik esnekliğini ve hızla iyileşme yeteneğini de göstermektedir. Çin'in ekonomik performansındaki bu değişkenlikler, genellikle içsel ve dışsal faktörlerin etkileşiminden kaynaklanmaktadır ve Çin'in ekonomisinin küresel olaylara olan hassasiyetini yansıtmaktadır.

2.1. ÇİN DIŞ TİCARETİ

Çin, 30 yıl önce gerçekleştirdiği bir reform vasıtasıyla ekonomik küreselleşmeyle uyum sağlayarak uluslararası ticaret ve işbirliğine daha fazla açık hale gelmiştir. Bu adım, Çin'in diğer ülkelerle eşitlik ve karşılıklı fayda esasına dayalı bir ekonomik ve ticari ilişki kurma arzusunu yansıtmaktadır. Zaman içinde dış ticaret, Çin ekonomisinin en canlı ve hızlı büyüyen bileşeni olmuş ve Çin'i dünya ticaretinin en önemli oyuncularından biri haline getirmiştir. Bu gelişme, Çin'in uluslararası toplumla olan bağlarını kuvvetlendirerek ülkenin modernleşme sürecini hızlandırmış ve küresel refahın artışına katkıda bulunmuştur (Morrison, 2018).

1949'da Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından, ülke dış politikasında bağımsızlık ve kendi kendine yetme prensiplerini benimsemiş ve dış ticaret ilişkilerini bu temelde geliştirmiştir. O dönemde, uluslararası politik atmosfer ve ülkenin planlı ekonomik yapısı dış ticaretin gelişimini sınırlamış, ancak 1978'e kadar devam etmiştir. Ancak 1978'de başlatılan reform süreci, dış ticaretin hızlı bir şekilde geliştirilmesini, ekonominin büyümesinin teşvik edilmesini ve ulusal gücün artırılmasını hedeflemiştir (Morrison, 2018).

Son 30 yılda, küresel ekonominin istikrarlı büyümesi ve ekonomik küreselleşme fırsatları sayesinde Çin, dış dünyayla entegrasyonunu arttırmış, yabancı yatırımı teşvik etmiş, ileri teknolojiyi benimsemiş ve yerel endüstrilerini yeniden yapılandırmıştır. Uluslararası ticaretteki bu geniş katılım ve rekabet, Çin'in dış ticaretinde hızlı bir büyümeyi beraberinde getirmiştir.

Çin'de, mal ticareti hacmi genellikle yüksektir. 1978'de Çin'in toplam ithalat ve ihracat değeri dünya ticaretinde 32. sırada yer alırken, küresel ticaretin %1'inden azını oluşturmaktaydı. Fakat 2010 yılında, Çin'in ithalat ve ihracat toplam değeri dramatik bir şekilde artarak 1978 seviyesinin 144 katına ulaşmıştır. Bu süreçte yıllık ortalama büyüme oranı %17.2 olmuştur.

1970'lerdeki ticaretin önemli değişimi, GSYİH'nin zirve değerlerine ulaşmasını sağlamıştır. Modernizasyon ve devrim, yıllık GSYİH'de ani bir artışa neden olmuştur.

Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere, ihracat ve ithalatın GSYİH içindeki yüzdeleri yıllar dalgalanmalar gösterirken, 2004'te bir artış gözlenmektedir. Bu durum, Çin'in şu anki ekonomik durumu ile ilişkilendirilebilir.

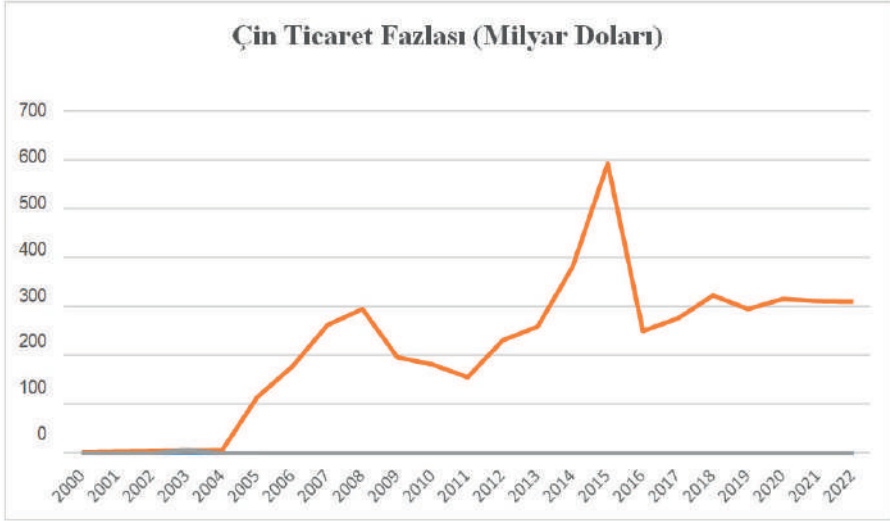
Tablo 2.2: Çin'in İhracat ve İthalat Büyümesi (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla İçindeki Yüzdesi)

Yıl	İhracat Büyümesi	İthalat Büyümesi	GSYİH İçindeki İhracat Yüzdesi	GSYİH İçindeki İthalat Yüzdesi
2000	27.1	23.3	20.3	17.3
2001	6.9	3.5	19.4	16.2
2002	21.0	22.3	20.7	17.8
2003	28.4	34.3	23.2	20.0
2004	35.4	35.1	25.0	21.6
2005	27.2	18.5	25.0	19.5
2006	27.2	20.8	25.6	20.0
2007	26.0	20.8	25.9	20.6
2008	5.9	4.3	22.6	17.8
2009	-16.0	-11.2	18.9	14.5
2010	31.3	38.7	22.6	18.4
2011	19.3	22.3	22.9	18.8
2012	7.9	4.3	22.6	18.4
2013	7.9	7.3	22.9	18.9
2014	6.1	0.4	22.6	18.4
2015	-1.8	-14.1	19.5	14.9
2016	-7.7	-5.5	18.2	13.8
2017	10.8	18.7	19.5	14.9
2018	9.9	15.8	19.5	14.9
2019	-0.5	-2.8	18.4	13.8
2020	3.6	1.1	17.4	12.8

Kaynak: Yazarın kendi derlemesidir.

Bu veriler, Çin'in ABD Doları cinsinden ticaret fazlasını 2000 ile 2022 yılları arasında göstermektedir. Ticaret fazlası, bir ülkenin ihracat gelirlerinin ithalat giderlerinden fazla olması durumudur.

Görülen verilere göre, Çin'in ticaret fazlası yıllar içinde çeşitli dalgalanmalar göstermiştir. Özellikle 2000'li yılların başında daha düşük seviyelerde seyrederken, 2006 ve sonrasında hızla artış göstermiştir. 2007 ve 2008'de ticaret fazlası büyük ölçüde artarak zirve yapmıştır. Bu dönemde, Çin'in dış ticaretindeki büyüme ve ihracatın artışı gözlemlenmiştir.



Şekil 2.2: Çin'in Ekonomik Büyüme Oranları

Kaynak: Ticaret Bakanlığı ve TÜİK verilerinden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ancak, sonrasında 2009'da bu fazla bir miktar azalmış, ardından yıllar içinde dalgalı bir seyir izlemiştir. 2014'ten itibaren tekrar artış eğilimine girmiş ve 2015 yılında önceki yıllara göre büyük bir ticaret fazlası elde etmiştir. Ancak, 2016'da bu miktar tekrar düşüşe geçmiş ve 2022'ye kadar çeşitli seviyelerde seyretmiştir.

Bu veriler, Çin'in uluslararası ticaret dengesindeki değişkenlikleri ifade etmektedir. Çeşitli faktörler, bu değişikliklere yol açmıştır; bunlar arasında küresel ekonomik durum, dış talepteki değişiklikler, Çin'in ticaret politikalarındaki güncellemeler ve uluslararası ticaret ortamındaki gelişmeler yer almaktadır.

2.1.1. Çin İthalatı

Çin'de dış ticaret, ekonomik küreselleşmenin 1970'lerde başlamasıyla birlikte giderek daha fazla önem kazanmıştır. Bu süreç, ülkenin ekonomik

reformları ve dışa açılma politikalarıyla birlikte paralel olarak ilerlemiştir. Ticaret sistemi reform sürecinin bir parçası olarak kademeli olarak serbestleşirken, dışarıya yönelik ihracatın teşviki özellikle sınırlayıcı bir yapıya sahiptir (Trading Economics, 2023).

Çin'in dış ticaret stratejisindeki en belirgin özelliklerden biri, döviz elde etmeyi yöneten ithalat rejiminin, geçmiş 15 yılda dış ticaretin belirleyici unsuru olmasıdır. Bu süreç, ülkenin ekonomik gelişimine ve dış ticaret potansiyeline önemli katkılarda bulunmuştur. Özellikle, ithalatın artış hızı, ihracat oranları kadar hızlı olmasa da, 1970'lerden bu yana sürekli bir artış eğilimi göstermiştir.

İthalat oranlarındaki bu artış eğilimi, yaklaşık üç on yıllık bir dönem boyunca devam etmiş ve 2004 yılında (güncel verilere göre) %28.4 seviyesine ulaşarak zirve yapmıştır (Tablo 2.2). Bu, Çin'in dış ticaretinde ihracatın yanı sıra ithalatın da önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

Bu eğilim, Çin'in ekonomik açıdan daha entegre ve küresel piyasalara daha fazla katılım gösteren bir konumda olma yolunda ilerlediğini vurgulamaktadır. Ticaret dengesi, ihracat ve ithalat arasındaki denge, ülkenin ekonomik büyümesi ve dış ticaretinin gelişimi açısından önemli bir belirleyici olmuştur. Bu süreç, Çin'in dış ticaretinin gelişimine ve ekonomisinin uluslararası sahnede daha etkin bir oyuncu haline gelmesine katkıda bulunmuştur.

Piyasa beklentisi %14 olmasına rağmen, büyüme Eylül 2018'e göre beklenenden daha yüksek, %14.3 olmuştur. Makine, elektrik ürünleri ve yüksek teknoloji ürünleri, Çin'in temel ithal malzemelerini oluşturmaktadır (Yuan& Kochhar,1994). Bu sebeple Çin, ham petrol, demir cevheri, bakır ve alüminyum gibi maddelerin en büyük tüketicilerinden biri konumundadır. Almanya, Malezya, Güney Kore, Japonya, Tayvan, Amerika Birleşik Devletleri ve Avustralya gibi ASEAN ülkeleri, Çin'in ana ithalat ortakları arasında yer almaktadır. Örneğin; işlenmemiş bakır ithalatı, bir önceki yıla göre %28.2 artarak 2017'nin Ekim ayında 423.000 tona ulaşmıştır. Yoğunlaştırılmış bakır ithalatında ise bir önceki yıla göre %14.5'lik bir artışla Ekim ayında 1.57 milyon tona ulaşılmıştır. Demir cevheri ihracatı ise bir önceki yıla göre %11.2 artarak Ekim ayında 88.40 milyon tona ulaşmıştır. Sunulan veriler, Çin'in bu tür malların en büyük ithalatçılarından biri olduğuna dair bir kanıt oluşturmaktadır (Trading Economics, 2023).

2.1.1.1. İthalat Sektörleri: Tarım – Hizmet Sektörü

Çin, ekonomik yapılanmasını sağlamlaştırmak ve çeşitli seviyelerdeki yapısal düzenlemelerini geliştirmek adına önemli adımlar atmaktadır. Gelişmiş endüstriyel altyapısını modern tarım sektörüyle bütünleştirerek

geniş bir meslek yelpazesi oluşturulmaktadır. Bununla birlikte, orta seviye teknolojilerin yoğunlukla kullanıldığı sektörlerin yanı sıra uzay uçuşu, nükleer enerji, biyo-mühendislik ve yeni malzeme endüstrileri gibi yüksek teknoloji gerektiren alanlarda da ciddi bir gelişim söz konusudur. Arjantin, Brezilya gibi diğer gelişmekte olan ülkelerle kıyaslandığında, Çin'in teknolojik gücü oldukça etkileyicidir. Bu yüksek teknoloji alanındaki başarılarına rağmen, demir, çelik, otomotiv, gemi inşaatı, ağır kimyasallar ve tekstil gibi görece eski teknolojileri hâlâ kullanan bir dizi şirket bulunmaktadır. Bu durum, Çin'in hem geleneksel sektörlerdeki varlığını sürdürdüğünü hem de yeni teknoloji alanlarındaki gelişmeleri takip ettiğini göstermektedir. Ülke, bu dengeli yaklaşımıyla ekonomik büyümesini ve endüstriyel çeşitliliğini sürdürmeyi amaçlamaktadır (Chia ve Cheng, 1989).

Tarım Sektörü

Çin'in hububat ticaret yapısında önemli değişiklikler olmaktadır. Toplam tahıl ithalatı (soya fasulyesi dahil) 30 milyon tona çıktığında ve Çin, artan tahıl ve soya fasulyesi yem ithalatından önemli ölçüde fayda sağladığında bu değişim gerçekleşmiştir. 2002 ile 2004 arasında ABD'ye ihraç edilen tarım ürünleri %43 artmıştır. Ancak bu, Çin'in etkili ve güvenilir tahıl tedarik yapısını, özellikle soya fasulyesi sektöründe yer alan Çinli tahıl üreticilerini etkilemiştir. Tahıl ürünlerinin fiyatlarında ve tarım arazilerinin büyüklüğünde değişiklikler gibi faktörler etkilenmiştir (Gale vd., 2005).

Çin Sebze Yağı Derneği'nin raporuna göre, soya fasulyesi işleme tesislerinin kapasitesi 2004 yılı sonunda 80.10 milyon ton seviyesine ulaşmıştı, ancak bu kapasitenin yalnızca %40'ı kullanılmıştır. Pamuk işleme kapasitesi pazar talebinden üç kat daha yüksek olmasına rağmen, soya fasulyesi sektörüyle benzer bir yapı göstermektedir. Bölgede oluşan rekabet ve uzun vadede tahıl arz ve talep oranları arasında bir boşluk yaratmıştır. Bu nedenle tahıl arz mekanizması üzerine bir çalışma yapmak, bu iki faktör arasındaki dengeyi gösteren daha büyük bir resmi elde etmek önemlidir (Zhang vd., 2004).

Çin'in tarıma elverişli arazi ve su kaynakları sınırlı olduğundan, genellikle mısır ve buğday gibi arazi ve su yoğun ürünleri ithal etmektedir. Diğer yandan, işgücü yoğun ürünleri ihraç etmektedir. Ana neden, kırsal alanda bol miktarda ham işgücü bulunmasıdır. Bu politikayı izleyerek (bol kaynaklarını ihraç ederek ve ihtiyaçlarını ithal ederek) Çin, kısıtlamalarını avantajlara dönüştürebilir.

Hizmet Sektörü

Hizmetler, Çin ekonomisinde önemli bir paya sahiptir ve 1998'de %21'lik bir artışla Çin GSYİH 'sına %33 katkıda bulunmuştur. Çin Halk

Cumhuriyeti'nin müzakerelere ilişkin verileri olmadığı için, ekonominin üzerindeki etkilerini öngörmek mümkün değildir. Çin, hizmet sektöründe (bankacılık, sigortacılık, telekomünikasyon vb.) yabancı şirketlere kapalı bir politika izlediği için, Dünya Ticaret Örgütü'nün yerel hizmet sektörü üzerinde önemli bir etkisi olacağı düşünülmektedir. Ancak hizmet ticaretindeki serbestleşme, yabancı şirketlerin ürünlerini Çin'in tarife tekliflerinde pazarlama ve dağıtma yeteneğini artırabilir.

Bir dizi CGE çalışması, Çin dahil olmak üzere çeşitli ülkelerde bölgesel ekonomik gelişme analizleri için yapılmıştır. Bu çalışmalar, mevcut ekonominin hizmet engellerinin ekonomik maliyetlerini tahmin etmektedir. CGE modellerinde hizmet engellerini ölçmenin üç farklı yolu bulunmaktadır: gelir eşdeğeri tarife eşdeğerleri, maliyet sınırlaması gibi.

Bu elde edilen sayılar kaba olabilir, ancak hizmet engelleri hakkında bilgi sağlayarak ve bu engellere çözüm bulmaya çalışarak Çin ekonomisinin refahını artırabilirler. Ancak bu tür tahminlerde kullanılan metodolojilerin net olmadığı unutulmamalıdır. Bu nedenle, farklı hizmet sunum biçimlerini açıkça modellemeyen hizmet sektöründeki şirketler, yabancı doğrudan yatırım (FDI) modellerini kullananlardan farklı bir şekilde ele alınmalıdır.

2.1.1.2. Çin'in İhracatı

Küresel ticaretin 1978'de açılmasıyla birlikte Çin ekonomisi daha liberal bir döneme girmiş ve bu süreçte çeşitli reformlar gerçekleştirilmiştir.

Çin ekonomisinin yapısal evrimine ilişkin gözlemlere dayanarak, yapılan reformlar, zorunlu ihracat planlamasının azaltılması ve nihayetinde kaldırılması, para teşvik kotalarının artırılması ve Döviz Ayarlama Merkezleri'nin (FEACs) piyasa tarafından belirlenen oranların ("döviz kuru") daha fazla benimsenmesi gibi bir dizi nedenle ihracat piyasası fiyatlarına olan duyarlılığı etkilemiştir. Bu reformların Çin'in ihracat piyasası fiyatlarına olan duyarlılığını artırdığı tahmin edilmektedir.

Zorunlu ihracat planlaması, çeşitli adımlarda belirgin bir şekilde azaltılmıştır. 1984 reformları çerçevesinde, ihracatın yaklaşık %60'ı zorunlu plana tabi tutulurken, %20'si hedef olarak belirlenmiş ve geriye kalan kısım için herhangi bir planlama yapılmamıştır. Değer hedefleri genellikle eyalet içindeki sabit miktar ve fiyatlarla zorunlu ihracat planlarına dönüştürülmüştür. Teminat fiyatları ve hedef miktarları, üreten işletmeler tarafından Dış Ticaret Şirketleri'ne atanmıştır. Zorunlu ihracat olmadığı durumlarda, teminat fiyatları FTC'(Yabancı Ticaret Şirketleri) ler tarafından belirlenmiş ve fiyatlar eyaletlerin değer hedeflerini karşılama ve üreten firmaların temin eden FTC'ye karşı konumlarına bağlı olarak değişkenlik

göstermiştir. FTC'lerin, işletmelerin acentesi olarak hareket ettiği ajans sistemi, ihracat için ithalattan daha fazla yaygın bir uygulamadır. Zorunlu ihracatın büyük bir payının olması nedeniyle, birçok ihracat anlaşması aday FTC'ler tarafından yönlendirilir, bu nedenle bu reformlara rağmen fiyatlar ve ihracat hacmi arasında kesin bir sistemli ilişki kurulmamıştır. 1988'den itibaren ihracat planlaması önceki yıllara göre çok daha az kullanılmış ve 1991'de nihayet tamamen kaldırılmıştır. Bu, ihracat teşviklerinin kaldırılmasıyla birlikte FTC'ler arasında ve tedarikçiler arasında bir rekabete yol açmıştır (Saxena ve Cerra, 2002).

Çin'in hızlı ekonomik genişlemesine pek çok faktör katkıda bulunmuştur, ancak ihracatın bu genişlemede önemli bir etkisi olmuştur. Küresel zayıflıklar nedeniyle ihracat 2015-2016 yıllarında azalmıştır. Ancak, ihracat büyümesi 2017'de istikrarlı bir seviyeye geri dönmüştür. Çin'in başlıca ihraç ürünleri; mekanik ve elektrik ürünleri, yüksek teknoloji ürünleri, giyim, tekstil, ayakkabı, mobilya, plastik ürünler, seramik, motorlar ve jeneratörler ile entegre devrelerdir. Çin'in başlıca ihraç ortakları; Amerika Birleşik Devletleri, Hong Kong, Almanya, Birleşik Krallık, Hollanda gibi Avrupa Birliği ülkeleri ile Vietnam, Japonya, Güney Kore ve Hindistan gibi ASEAN ülkeleridir. 1981'den günümüze kadar Çin'in ihracatının ortalaması 610.95 milyar ABD Doları olup, en yüksek değere Aralık 2017'de ulaşmıştır (2315.23 milyar ABD Doları) ve en düşük değerini Şubat 1983'te almıştır (12.50 milyar ABD Doları).

2.1.1.2.1. İhracat Sektörleri: Endüstri-Tarım-Hizmet

Endüstri

Tekstil ve Giyim; Çin, tekstil sektöründe önemli bir role sahiptir. Düşük işçilik maliyeti ve düşük katma değer nedeniyle tekstil, ülkenin toplam ihracatının %37.2'sine katkıda bulunmaktadır. Çoğu Çin'in giyim ürünleri, kıyı bölgelerindeki yabancı ortak girişimler veya TVE'ler tarafından üretilmektedir. Çin küresel tekstil ve giyim endüstrisinde en iyi ülkelerden biri olmasına rağmen, hala gelişmesi gereken bazı yapısal zayıflıklara sahiptir.

Çelik; Çin'deki önemli bir sektör ise demir ve çelik endüstrisidir. Bu sektör, imalat sektöründe katma değerini %6.5'ini ve istihdamın %5.5'ini oluşturmaktadır. 1996'dan sonra Çin, dünyanın ham çelik üretiminde en büyük ülkesidir. O zamandan beri çelik üretimi artmış ve 2000 yılında 127.3 milyon ton ham çelik üretimi kaydedilmiş, bu da dünya çelik üretiminin %15'ine denk gelmektedir.

Motorlu Araçlar; Çin, tüm türlerdeki motorlu araç üretiminde dünyada 10. sırada yer almaktadır. Çin otomobil endüstrisi, 2.5 milyon motorlu araç

üretim kapasitesine sahiptir ve yaklaşık %70 kapasiteyle çalışmaktadır. Ayrıca, Çin yılda 3.2 milyon tarım aracı ve 11.2 milyon motosiklet üretmektedir.

Tüketici Elektronikliği; Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya'nın ardından Çin, ev elektronikliği üretiminde üçüncü sırada yer almıştır. Elektronik üretim oranı son 20 yılda %20'den %50'ye yükselmiş, bu da endüstrideki büyük genişlemeyi kanıtlamıştır. Yoğun yerel Çin markaları, piyasada bulunan buzdolaplarının %95'ini, çamaşır makinelerinin %83'ünü, klima cihazlarının %74'ünü, renkli televizyonların %81'ini ve mikrodalga fırınların %71'ini oluşturuyor.

Pekin, genellikle ihracatta aktif olmayan yerli firmalar tarafından domine edilmektedir. Şanghay ise daha dengeli bir sektörel yapıya ve daha iyi çeşitlendirilmiş mülkiyet dağılımına sahiptir. İnci Nehri ve Yangtze Nehri Deltası'nda, Şanghay- Shenzhen gibi çekirdek metropol alanlar ile Suzhou ve Dongguan gibi endüstriyel uydu bölgeleri arasında dikkate değer bir farklılık bulunmaktadır. Metropol merkezler daha çeşitli ICT sektörlerine sahiptir. Burada bulunan şirketler daha çok yerli sahipli, iç ve dış pazar odaklı, daha yüksek üretkenliğe ve daha güçlü bir Ar-Ge yoğunluğuna sahiptir. Bu durum daha iyi eğitilmiş bir iş gücü, genel olarak çeşitli bir ekonomik yapı ve yerel, ulusal veya uluslararası pazarlara daha iyi erişim anlamına gelmektedir. Metropol merkezleri,

Çin politika yapıcıları üzerinde daha etkilidir ve bu nedenle yerel firmalar için orantısız miktarda kamu kaynağı ve politik tercihler elde edebilmektedirler. Buna karşılık, Suzhou ve Dongguan gibi uydu bölgelerindeki şirketler genellikle ihracat montajına odaklanmış, yabancı şirketler tarafından domine edilmekte ve daha düşük işgücü verimliliği ile Ar-Ge yoğunluğuna sahiptirler (Coke, 2013).

Tarım

Çin'deki tarım sektörü, esas olarak ailelerin katılımıyla şekillenmiştir ve sömürgecilik döneminin azalmasıyla bu yapı oluşmuştur. Tahıl dağıtımında devletin tekeli bulunmaktadır. Ayrıca, sektör, yabancı rekabeti sınırlamak amacıyla tarifeler, kotalar, ihracat teşvikleri gibi önlemlerle korunmaktadır. Bu sektörde işsizlik neredeyse sıfır seviyelerde seyretmekte ve işgücü verimliliği oldukça düşüktür. Bununla birlikte, düşük düzeyde teknoloji kullanımı ve sınırlı miktarda mekanizasyon sebebiyle diğer ülkeler, özellikle tarım alanında Çin'e göre daha üstün bir konumda bulunmaktadır (Brada vd.,2014).

Hizmet Sektörü

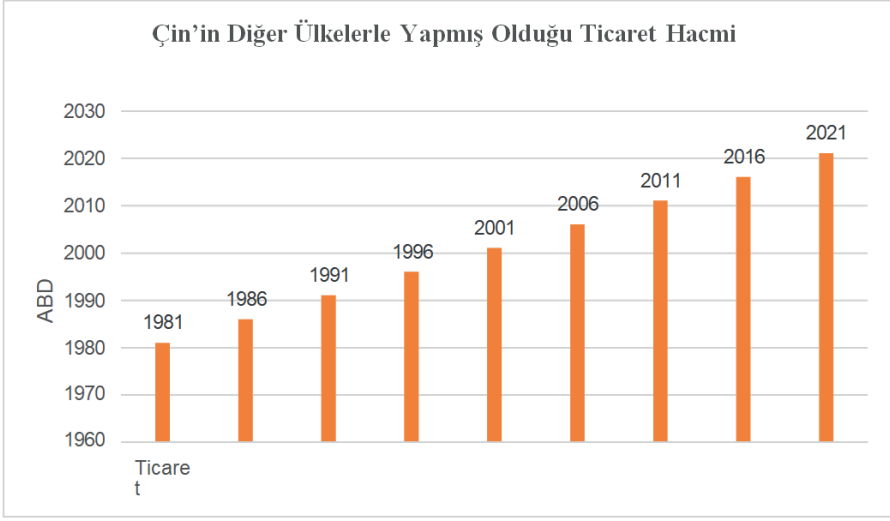
Çin'in hızlı ekonomik büyümesine rağmen, ülkenin hizmet sektöründe bu büyüme diğer ülkelerle kıyaslandığında benzer bir artış göstermemiştir. Örneğin, 2001 yılında hizmet sektörü, GSYİH'nın sadece %34'ünü oluşturmaktaydı. Bu oran, gelişmiş pek çok ülkenin seviyesinin altında kalmakla birlikte, gelişmekte olan ülkelerin değerlerinin de yalnızca yarısına tekabül etmekteydi. Çin ekonomisi birçok yönden hala gelişmemiş bir evrede bulunmaktaydı. Bu durumun arkasında birkaç etken bulunmaktadır. Bunlardan biri, 1978'deki ekonomik reform öncesinde devlet tarafından hizmet sektörüne yeterince destek verilmemiş olmasıdır. Çin ekonomisinin genişlemesi için hizmet sektörünün, istihdam sorununun çözümünde kritik bir rol oynayabileceği düşünülebilir (John, 2016).

2.1.2. Çin'in Ticaret Politikası Reformları ve Dünya Ticaret Örgütü Üyeliği

1995 yılında, Çin, Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTO) meşru bir üyesi olabilmek için ekonomi politikalarında bazı değişiklikler yapmıştır. Bu reform, mülkiyet sahipliği yapısı, finansal sistem, vergi politikası, yatırım yönetimi ve dış ticaret sistemini içeren farklı önemli ekonomik sektörleri kapsamaktaydı. Amaç, uluslararası uygulamalardan bazılarını benimseyerek piyasanın işlevlerini geliştirmektir. Reformlar, Çin'in büyümesine olanak sağlamış olsa da, ülkenin bu organizasyona üye olmasına yardımcı olmamıştır. Birçok denemenin sonunda, Çin nihayet Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTO) 2001 yılında üye olmuştur.

1949'da, PRC'nin başlangıç yıllarında, Çin bağımsızlık ve birbirine bağımlılık ilkesine bağlı kalmış, bu da dış ticarete bir artışa yol açmıştır. Ancak o dönemde Çin'in dış ticaret gelişimi oldukça yavaş ilerlemiştir. Bunun sebebi, uluslararası siyasi ortamın ve ülkenin planlı ekonomik sisteminin dış ticareti engellemiş olmasıdır.

Son 30 yılda, Çin'in WTO üyesi olma sürecinde gösterdiği çabalar, ülkenin piyasa ekonomisi konumunu yükseltmiştir. Çin, Temmuz 1986'da GATT üyeliğinin yeniden kabul edilmesi için başvuruda bulunmuş ve Ekim 2001'de WTO üyesi olmuştur. GATT/WTO üyeliği için 15 yıllık bir çabanın sonucunda, Çin ekonomi politikalarını merkezi ekonomiden piyasa ekonomisine dönüştürmüştür.



Şekil 2.3: Çin'in Dış Ticaret Dengesi

Kaynak: Yazarın kendi derlemesidir.

1981 ile 2001 arasında ithalat ve ihracat, yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere oldukça düşük seviyede idi. Bu durum, muhtemelen o yıllardan önce özel şirketlerin Çin'in yerel pazarında baskın olduğunu göstermektedir. Ancak, Çin'in WTO üyesi olduğu 2001 yılından sonra hem ithalat hem de ihracatta önemli bir artış yaşandı. Bu durum, WTO'ya katılımın devlet sermayeli şirketlerin sayısını artırdığı ve farklı türde ihracatçıların çeşitliliğini artırdığı anlamına gelmektedir.

2.1.3. Çin'in Büyümesinin Ana Argümanları

Özel Ekonomik Bölgeler (SEZ'ler) veya serbest ticaret bölgeleri, ihracat işleme bölgeleri, endüstriyel parklar, serbest limanlar, işletme bölgeleri veya endüstriyel kümeler gibi eşanlımları, büyümeyi tetikleyen temel unsurlardır. Ticaret dengesini, yatırımları ve iş imkânlarını artırmak için SEZ'ler oluşturulur. Temelde, SEZ benzer işletmelerin yoğunlaştığı bir coğrafi kavramdır. Bölge, daha fazla teknolojik ve sermaye yoğun sektörler, hükümet desteğine ve doğrudan yabancı yatırıma sahiptir. Yüksek teknolojik endüstriyel gelişme, ihracat potansiyeli ve istihdam, SEZ'lerin katkı sağlayıcıları ve ana iticileridir. Toplam faktör verimliliği de önemli bir araçtır, çünkü kişi başına düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasıla büyümesine önemli katkı sağlar. Bu da ticareti ve istihdamı artırır. Ayrıca, ekonominin sahiplik yapısındaki değişiklikler ve kentselleşme, artan insan sermayesi ve işçi başına

artan fiziksel sermaye nedeniyle işgücü verimliliğini artırır ve ticareti ve istihdamı artırır (Hoffman vd.,2017).

Çin'in yüksek tasarruf oranının doğrudan ulusal geleneklerle ilişkilendirilmesi oldukça yaygındır. Ayrıca, 1999 ile 2007 arasında Çin'in hane halkı tüketiminin yıllık ortalama %7'lik dramatik bir artış gösterdiği bilinmektedir. Küresel üretim ağlarıyla entegrasyonu ile birlikte ülke, öncekinden çok daha fazla yatırım yapabildi. Ayrıca, küresel bir montaj/işleme merkezi haline gelmesi ve toplam malının %45-55'ini ihraç etmesi, Çin'in büyüme modunu yükseltme sebeplerindedir.

Çin'in üretim yapısı, kaynakları kırsal tarım sektöründen ticarete konu olan sektörler üzerine odaklanmıştır ve hizmetler genellikle ticarete konu olmayan sektör olarak bilinir.

Çin, 1993'ten beri gelişmekte olan ülkeler arasında doğrudan yabancı yatırım için en büyük hedef ülke olmuştur. Ülke, 2008'de 92.4 milyar ABD Doları çeken ve bu, tüm gelişmekte olan ülkelerin girişlerinin yaklaşık beşte birine eşdeğerdir. Doğu Asya ekonomilerinin girişleri, düşük işgücü maliyetleri nedeniyle tekstil, giyim ve ayakkabı gibi işgücü yoğun imalat sektörlerine yöneliktir. Erken 1980'lerde başlayan FDI girişi, 1990'ların başında yerel yönlü imalat ve hizmet sektörü yatırımlarını da içerecek şekilde aşamalı olarak serbestleştirildi. Üreticilerin çoğunlukla yatırım odaklı olması, Çin'in büyüme-RER ilişkisini artırır. Ayrıca, ücret büyümesini işgücü verimliliği büyüme oranının altında tutarak üretkenlik artışını artırır, bu da yerel olarak üretilen ticaretin rekabetçiliğini artırır (Chen, 2012).

1978'den bu yana Çin'in büyümesi her açıdan etkileyici olmuştur. 1978-2004 yılları arasında GSYİH ve kişi başına GSYİH' deki ortalama yıllık büyüme oranları sırasıyla %9,5 ve %8,2 idi. Çin'in yakın dönemdeki ekonomik yükselişinden sorumlu birçok faktör bulunmaktadır. Özellikle, Çin'in büyümesini teşvik eden iki faktör önemli roller oynamıştır. İlk faktör yatırımdır ve 1979-2004 yılları arasında reel olarak yıllık %12 büyüme oranına ulaşmıştır. Bu yüksek büyüme oranı, yüksek tasarruf oranı ve büyük miktarda doğrudan yabancı yatırımın (FDI) girişi ile desteklenmiştir. Örneğin, iç tasarrufların GSYİH' ye oranı 1979'da %10,1 iken 2004'te %74,8'e yükseldi. Aynı dönemde FDI, 1977'de neredeyse sıfıra yakınken 2004 sonunda Ulusal İstatistik Bürosu verilerine göre 60,6 milyar ABD Dolarına ulaştı.

İkinci faktör dış taleptir. Çin'in geçmiş on yıllardaki ekonomi politikaları çok ticaret yanlısı oldu. Bu nedenle, Çin'in ihracat değeri 1979-2004 yılları arasında ortalama

%18 oranında arttı. Dahası, Çin'in yüksek ekonomik performansı toplam faktör verimliliğindeki (TFP) hızlı büyüme ile ilişkilidir. TFP, ekonomik büyümeyi ölçer ve TFP büyüme oranı uzun vadede ekonomik büyümenin sürdürülebilirliği hakkında bir göstere sunar. Ekonomistler hala TFP'nin ekonomik büyümeye etkisi konusunda tartışıyor olsalar da, çoğu deneysel çalışma, TFP büyüme oranı hesaplamalarının Çin'in yakın büyümesinde önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Birkaç çalışma ayrıca, TFP'nin 1990'ların Çin ekonomisine %30 ila %50 arasında katkıda bulunduğunu göstermektedir. Bu tahminler aynı zamanda Çin'in ekonomik büyümesinin uzun vadede sürdürülebilir olabileceğini ima etmektedir (Zheng, 2008).

Bir başka önemli büyüme kaynağı Çin'de henüz tam anlamıyla kullanılmamıştır. Bu, özellikle son yıllarda yatırım ve ihracattaki büyümenin gerisinde kalan iç tüketimdir. Örneğin, 2000-2004 yılları arasında iç tüketimdeki yıllık reel büyüme oranı %6,76 iken yatırım ve ihracat sırasıyla %13,45 ve %25,40 idi. Ancak, gayrimenkul ve otomobil sektörlerindeki son gelişmeler, bir tüketim patlamasının işareti olabilir. Ulusal İstatistik Bürosu'na göre, özel motorlu araçların ve inşaat alanlarının sayıları, son yıllarda, 2001- 2004 yılları arasında sırasıyla %24,1 ve %16,2 artmıştır. Bu, Çin'in büyümesini desteklemek için üçüncü bir faktör olarak kabul edilebilir. Sürekli büyüme önemli ölçüde güçlendirilirken, Çin'in ekonomik gücü 17. yüzyılda olduğu gibi yeniden dünyanın en zengin ulusu olmaya uzun bir yol kat etmektedir (Wu, 2006).

2.2. TÜRKİYE-ÇİN TİCARET İLİŞKİLERİ

Çin'in ekonomik büyümesi, küresel ekonomi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Çin'in uluslararası pazarlardaki ithalat ve ihracat faaliyetleri, diğer ülkelerin ekonomik büyümesini ve belirli ürünlerin uluslararası piyasa fiyatlarını etkileyebilir. Bu nedenle, birçok kişi Çin'in ekonomik faaliyetlerini yakından izlemekte ve analiz etmektedir. Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkileri anlamak için bu iki ülkenin ekonomik yapıları arasında detaylı bir karşılaştırma yapılması gerekmektedir.

Tablo 2.3: Çin ve Türkiye'nin 2000-2020 Yılları Arasındaki GSYİH

Yıl	Çin (trilyon)	Türkiye (milyar)
2000	\$1.211	\$210.9
2001	\$1.339	\$236.6
2002	\$1.464	\$232.4
2003	\$1.649	\$301.5
2004	\$1.955	\$395.9
2005	\$2.285	\$510.9
2006	\$2.752	\$663.6
2007	\$3.552	\$794.5
2008	\$4.598	\$742.6
2009	\$5.059	\$614.1
2010	\$6.087	\$735.6
2011	\$7.551	\$789.2
2012	\$8.532	\$823.2
2013	\$9.607	\$950.2
2014	\$10.482	\$1.017
2015	\$10.866	\$861.9
2016	\$11.937	\$857.8
2017	\$13.606	\$851.1
2018	\$14.140	\$784.0
2019	\$14.342	\$755.6
2020	\$14.725	\$717.2

Kaynak: TUIK ve Sanayi Bakanlığı verilerinden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tabloda, 2000-2020 yılları arasında Çin'in GSYİH' sının Türkiye'ninkinden çok daha yüksek olduğu görülmektedir. Çin'in GSYİH' sı 2000 yılında 1.211 trilyon Dolar iken, 2020 yılında 14.725 trilyon Dolara yükselmiştir. Buna karşılık, Türkiye'nin GSYİH' sı 2000 yılında 210.9 milyar Dolar iken, 2020 yılında 717.2 milyar Dolara yükselmiştir.

Tablo, Çin'in ekonomik büyümesinin Türkiye'ninkinden daha hızlı olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, tablo, Türkiye'nin de 2000-2020 yılları arasında GSYİH' sını önemli ölçüde artırdığını göstermektedir. Bu, Türkiye'nin ekonomik olarak büyüyen bir ülke olduğunu göstermektedir.

Türkiye ve Çin arasındaki ilişki, 21. yüzyılın başında uluslararası gözlemciler için nadiren bir odak noktası olmuştur. Bununla birlikte, iki ülke de dramatik değişiklikler yaşamış ve son zamanlarda bölgesel ve küresel güçler olarak görülmeye başlamıştır. Günümüzde Türkiye, dünya çapında on dokuzuncu büyük ekonomiye sahipken Çin, ikinci büyük ekonomiye sahiptir. Çin'in Türkiye'ye ihracatı 2008'de 1.43 milyar Doları bulurken, aynı yılda Türkiye'nin Çin'den ithalatı 15.6 milyar Dolara ulaşmıştır. Türkiye, Çin'den otomatik veri işleme makineleri, kablosuz telefon cihazları, oyuncaklar, ses ve görüntü cihazları, kruvaziyer/ticaret gemileri ithal etmiştir. Öte yandan, Çin, Türkiye'den mermer, traverten, krom, bakır, kurşun, demir, doğal borat cevherleri, borsit oksit ve borsit asitini ithal etmektedir. 2010 yılında Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaret hacmi %36 artarak 20 milyar Dolara ulaşmıştır. 2011 ve 2012'de Türk-Çin ikili ticareti 24.1 milyar Dolara yükselmiştir (Voigt, 2008).

Ayrıca, turizm, Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti ile ekonomik ve kültürel ilişkilerini geliştirmek için iyi bir araç olarak kullanılmaktadır. Çinli turist sayısının 2002'den beri artmasıyla, ülkeler arasındaki ilişkiler de güçlenmiştir ve bu ilişki 2018'de Çin'de Türk Turizm Yılı kutlamasıyla doruğa çıkmıştır. Ayrıca, Türk Hava Yolları tarafından haftalık İstanbul'dan Pekin, Guangzhou ve Şanghay'a yedi, Hong Kong'a altı uçuş yapılmaktadır. Türkiye, insanlar arasındaki etkileşimi derinleştirmek için uçuş sıklıklarının ve destinasyonlarının büyük önem taşıdığı farkındadır (MFA, 2023)

2.2.1. Türkiye-Çin İthalat İlişkileri

Çin'in hızlı ekonomik büyümesi, sadece yerelde değil, uluslararası alanda da etkili olmuştur ve bazı ülkeler için bir tehdit olarak görülmektedir. Özellikle ABD ekonomisi, Çin'in rekabetçi potansiyelini barındırmaktadır. Ancak, 1990'ların ortalarından itibaren Çin'in Orta Doğu'dan petrol ithal etme ihtiyacı, bölge ile ilişkilerini etkilemiştir.

1971'de tam diplomatik ilişkilerin başlamasından bu yana, Çin ve Türkiye, birbirlerinin dış politikasında daha sınırlı bir rol oynamışlardır. İkili ticaret rakamları, bu durumu açıklar niteliktedir. Türkiye'nin 1993'te Çin'e olan 500 milyon Dolarlık ihracatı zamanla düşüş göstermiş, 1999'da 37 milyon Dolara inmiş, ardından 2003'te artmaya başlamış ve 10 yıl sonra 700 milyon Dolara ulaşmıştır; bu, 1993'ten beri %40'lık bir artış anlamına gelmektedir (Yee, 2010). Ayrıca, Türkiye'nin Çin'e olan ihracatı artış trendi göstermiş, 2007'de bir milyar Doların üzerine çıkmış ve 2008'de 1.437 milyar Dolara yükselmiştir. Ancak Çin'in başarısı Türkiye'ninkinden çok daha etkileyici olmuştur. 1993'te Çin'in Türkiye'ye ihracatı yaklaşık 250 milyon Dolar

düzeyinde kalmış, bu rakam o yıl Türkiye'nin Çin'e ihracatının yarısına tekabül etmiştir. Ancak 2006'da Çin'in Türkiye'ye ihracatı neredeyse 9 milyar Dolar seviyesine çıkmış, 2007'de %37'lik bir artış göstermiş ve 2008'de %18'lik bir artışla 15.658 milyar Dolara yükselmiştir; bu da Türkiye'nin Çin'e olan ihracatından yaklaşık 11 kat daha fazladır. Bu durumda, Türkiye'nin 14.2 milyar Dolar civarında bir ticaret açığı oluşmuştur. Çin'in Türkiye'nin ithalatındaki payı ise 2006'da %6.9 iken, 2008'de %7.8'e yükselmiştir.

2000 yılında Çin, Türkiye'ye en çok ihracat yapan 12. ülke olarak sıralanmıştır. Rusya'nın 2000 ile 2006 arasındaki ihracat artışı, kendi geçmişine göre %105'lik bir yükseliş gösterirken, bu oran Almanya için %350 ve Çin için %618'dir.

2.2.2. Türkiye-Çin İhracat İlişkileri

Çin ve Türkiye, son yıllarda hızla büyüyen ekonomik güçler arasında yer almaktadır. İki ülke arasındaki ticaret giderek yoğunlaşmaktadır. 2020 yılı itibariyle, Türk-Çin ticaretinin değeri yaklaşık 24 milyar Dolar seviyesindedir. Ancak, Türkiye ve Çin arasındaki ticaret hacminin önümüzdeki yıllarda artması beklenmektedir. İki ülke arasındaki ticaret hacminin 5 yıllık süreçte 100 milyar Dolara çıkarılması hedeflenmektedir. Bu hedef, Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik iş birliğinin daha da güçlenmesine katkı sağlayacaktır.

Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik iş birliği, sadece ticaret alanında değil, aynı zamanda askeri alanda da gelişmektedir. Çin, Türkiye'ye balistik füzeler ve diğer askeri ihtiyaçlar konusunda destek sağlama sözü vermiştir (MFA ve Yeni Akit, Erişim Tarihi: 05.12.2023).

2.3. TÜRKİYE VE ÇİN ARASINDAKİ DİŞ TİCARETİN YAPISI

Gözlemler, 2000'lerden bu yana Çin-Türkiye ilişkilerinin hızla geliştiğini ortaya koymaktadır. Çin, bu dönemde hem Türkiye hem de Rusya için belirgin bir ticaret ortağı olmuş ve Batılı ülkelerin hâkimiyetine meydan okumuştur. Türkiye, stratejik konumu ve ekonomik büyüme performansı sayesinde hem Batılı hem de Çin gibi küresel güçlerle ilişkilerinden faydalanmaktadır. Ancak istatistikler Batı ve AB ile olan ticaret ve yatırım ilişkilerinin, Rusya ve son dönemde artan Çin bağlantılarına kıyasla hâlâ daha fazla önem taşıdığını göstermektedir. Dikkat çeken bir nokta ise, AB ile ticaretin aksine, Türkiye'nin Rusya ve Çin ile olan ticari ilişkilerinin hâlâ büyük ölçüde asimetrik olduğudur. Türkiye, Batı olmayan güçlerle olan ticaretinde AB ve ABD'ye kıyasla daha büyük ticaret açıkları yaşamaktadır (Öniş ve Yalikul, 2021).

Tablo 2.4: Türkiye'nin 2020-2022 Yılları Arasındaki İhracatı (milyar)

Ülke	2020 İhracat	2022 İhracat	Toplam İhracat	Çin ile İhracatın Payı
Almanya	\$15,8	\$16,6	\$32,4	%1,9
İngiltere	\$11,1	\$12,3	\$23,4	%1,6
İtalya	\$10,7	\$11,7	\$22,4	%1,7
ABD	\$8,8	\$9,8	\$18,6	%1,3
Fransa	\$7,1	\$7,8	\$14,9	%1,5
İspanya	\$4,9	\$5,4	\$10,3	%1,5
Hollanda	\$4,6	\$5,1	\$9,7	%1,6
Irak	\$4,4	\$4,8	\$9,2	%0,4
Belçika	\$3,9	\$4,3	\$8,2	%1,4
İsrail	\$3,7	\$4,1	\$7,8	%0,5
Polonya	\$3,5	\$3,9	\$7,4	%1,1
Çin	\$3,4	\$3,8	\$7,2	%8,2
Mısır	\$3,3	\$3,6	\$6,9	%0,5
İran	\$3,1	\$3,4	\$6,5	%0,1
Rusya	\$2,9	\$3,2	\$6,1	%4,7
İsviçre	\$2,8	\$3,1	\$5,9	%1,1
Suudi Arabistan	\$2,7	\$3,0	\$5,7	%0,1
Romanya	\$2,6	\$2,9	\$5,5	%1,1
Yunanistan	\$2,5	\$2,8	\$5,3	

Kaynak: TİM ve TÜİK verilerinden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablodan görülebileceği üzere, Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülkeler arasında Almanya, İngiltere ve İtalya yer almaktadır. Türkiye'nin 2020 yılında Almanya'ya ihracatı 15,8 milyar Dolar iken, 2022 yılında 16,6 milyar Dolara yükselmiştir. İngiltere'ye yapılan ihracat ise 11,1 milyar Dolardan 12,3 milyar Dolara yükselmiştir. İtalya'ya yapılan ihracat ise 10,7 milyar Dolardan 11,7 milyar Dolara yükselmiştir. Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ilk 3 ülkenin toplam ihracatı 2020 yılında 37,6 milyar Dolar iken, 2022 yılında 40,6 milyar Dolara yükselmiştir.

Tablo ayrıca, Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinin önemli bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Örneğin, Türkiye'nin İngiltere'ye yaptığı ihracatın %1,6'sı Çin ile yapılmıştır. Türkiye'nin Çin ile olan ticareti, tablodaki diğer ülkelerin çoğundan daha yüksek bir paya sahiptir. Türkiye'nin ihracatının

hangi ülkelere yapıldığını ve Türkiye'nin ihracatının yıllar içinde nasıl değiştiğini göstermektedir.

Türkiye'nin Çin ile olan ticareti son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. 2020 yılında Türkiye'nin Çin'e ihracatı 2,86 milyar Dolar iken, 2021 yılında 3,7 milyar Dolara yükselmiştir. Türkiye'nin Çin'den ithalatı ise 2020 yılında 23,02 milyar Dolar iken, 2021 yılında 32,2 milyar Dolara yükselmiştir Çin, Türkiye'nin en önemli ticaret ortaklarından biridir. Çin'in Türkiye'ye yaptığı toplam yatırım miktarı 4 milyar Doların üzerindedir. Son dönemde artmakta olan yatırımların sektörel dağılımı; enerji, altyapı, lojistik, finans, madencilik ve telekomünikasyon alanlarındadır İki ülke arasındaki ticaret hacmi son 5 yılda 126 milyar 80 milyon Doları bulmuştur. Türkiye, Çin'in başlattığı "Kuşak ve Yol" girişimini desteklemekte ve söz konusu girişim açısından kilit bir konumda yer almaktadır (MFA ve TRT Haber, Erişim Tarihi: 06.12.2023)

Tablo 2.5: Türkiye'nin 2000-2022 Yılları Arasındaki Çin İthalatı

Ülke	2000 İthalat	2005 İthalat	2010 İthalat	2015 İthalat	2022 İthalat
Çin	\$1,1B	\$6,4B	\$16,8B	\$25,3B	\$32,2B

Kaynak: İhracat ve TİM haber kaynakları ile TUIK verilerinden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye'nin 2000-2022 yılları arasındaki Çin ithalatı, 2000 yılında 1,1 milyar Dolar iken, 2022 yılında 32,2 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. Tablodan da anlaşılacağı üzere Türkiye'nin Çin ile olan ticari ilişkilerinin son 22 yılda ne kadar hızlı bir şekilde büyüdüğü gözle görülür bir gerçektir.

Tablo 2.6: Türkiye'nin 2000-2022 Yılları Arasındaki Çin İhracatı

Yıl	İhracat
2000	\$0,5B
2005	\$1,5B
2010	\$2,9B
2015	\$2,7B
2022	\$4,3B

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir.

Türkiye'nin Çin ile olan ticari ilişkilerinin son 22 yılda ne kadar hızlı bir şekilde büyüdüğünü göstermektedir. 2000 yılında 0,5 milyar Dolar olan ihracat, 2022 yılında 4,3 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu veriler, Türkiye'nin Çin ile ticari ilişkilerinin giderek arttığını göstermektedir.

2.3.1. Türkiye-Çin Doğrudan Dış Yatırımlar

Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde en önemli konulardan biri, Türkiye'nin Çin ile artan dış ticaret açığıdır. Bu ticaret açığı, kısa ve orta vadede kapatılması zor görünmektedir. Bu nedenle, her iki ülkenin de ticaret açığını en aza indirecek yatırımları artırması gerekmektedir. Türkiye, Çinli yatırımcıların dikkatini çekiyor olsa da, istatistikler bu yatırımların hedeflenen seviyelerden oldukça uzak olduğunu göstermektedir.

Çin'in uluslararası doğrudan yatırım değeri 2005 ile 2019 arasında 2,2 trilyon ABD Dolarına ulaşmıştır (AEI, 2022). 2021'de Çin'in toplam doğrudan yatırımı, önceki yıla göre %9,2 artarak 145,2 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Çin menşeli şirketlerin denizaşırı birleşme ve satın alma işlemleri, %19 artarak 57 milyar Dolar değerine ulaşarak 516 işlemle gerçekleşmiştir. Ayrıca 2021'de Çin, 258,5 milyar ABD Doları değerinde inşaat, mühendislik ve tedarik projelerine imza atmıştır. Telekomünikasyon, teknoloji, medya, eğlence, emlak, konaklama ve inşaat, Çin yatırımları için önemli sektörler arasında yer almaktadır (ERI, 2022).

Türkiye'nin Çin'deki yatırımları, 2001'de 2 milyon Dolar seviyesindeyken, 2020'ye gelindiğinde 1.241 milyar Dolar seviyesine ulaşmıştır (TCMB, 2022). Çin'in Türkiye'deki yatırımları ise 2003'te 1 milyar Dolarla başlamış, 2013'ten itibaren hızla artmış ve 2020 sonunda toplamda 11,405 milyar Dolar olmuştur.

Aşağıdaki tabloda ise Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret verileri gösterilmektedir. Tablo, Türkiye İstatistik Kurumu ile Ticaret Bakanlığı iş birliğiyle genel ticaret sistemi kapsamında üretilen geçici dış ticaret verilerine dayanmaktadır.

Tablo 2.7: Türkiye-Çin Dış Ticaret Verileri

Yıl	Türkiye'nin Çin'e İhracatı (Milyar ABD Doları)	Türkiye'nin Çin'den İthalatı (Milyar ABD Doları)	Türkiye'nin Çin'e Olan Ticaret Açığı (Milyar ABD Doları)	Çin'in Türkiye'deki Doğrudan Yatırımı (Milyar ABD Doları)
2001	0.2	0.9	0.7	1.0
2002	0.3	1.2	0.9	1.0
2003	0.4	1.5	1.1	1.0
2004	0.6	2.1	1.5	1.0
2005	0.8	2.8	2.0	1.0
2006	1.1	3.6	2.5	1.0
2007	1.5	4.7	3.2	1.0
2008	2.0	6.4	4.4	1.0
2009	1.5	6.1	4.6	1.0
2010	2.2	9.5	7.3	1.0
2011	2.9	14.1	11.2	1.0
2012	3.7	17.4	13.7	1.0
2013	4.5	22.1	17.6	1.0
2014	4.8	23.8	19.0	1.0
2015	3.8	22.1	18.3	1.0
2016	2.1	25.0	22.9	1.0
2017	2.6	25.8	23.2	1.0
2018	2.9	21.8	18.9	1.0
2019	2.8	20.4	17.6	1.0
2020	2.7	22.1	19.4	11.4

Kaynak: TÜİK verilerinden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye'nin Çin'e olan ticaret açığı, 2001 yılında 0.7 milyar ABD Doları iken, 2020 yılında 19.4 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Türkiye'nin Çin'e ihracatı, 2001 yılında 0.2 milyar ABD Doları iken, 2020 yılında 2.7 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Türkiye'nin Çin'den ithalatı, 2001 yılında 0.9 milyar ABD Doları iken, 2020 yılında 22.1 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Çin'in Türkiye'deki doğrudan yatırımı, 2001 yılında 1 milyar ABD Doları iken, 2020 yılında 11.4 milyar ABD Dolarına yükselmiştir.

Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaret açığı, kısa ve orta vadede kapatılması zor görünmektedir. Ancak, her iki ülkenin de ticaret açığını en aza indirecek

yatırımları artırması gerekmektedir. Çin'in uluslararası doğrudan yatırım değeri 2005 ile 2019 arasında 2,2 trilyon ABD Dolarına ulaşmıştır. 2021'de Çin'in toplam doğrudan yatırımı, önceki yıla göre %9,2 artarak 145,2 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Çin menşeli şirketlerin denizaşırı birleşme ve satın alma işlemleri, %19 artarak 57 milyar ABD Dolar değerine ulaşarak 516 işlemle gerçekleşmiştir. Ayrıca 2021'de Çin, 258,5 milyar ABD Doları değerinde inşaat, mühendislik ve tedarik projelerine imza atmıştır. Telekomünikasyon, teknoloji, medya, eğlence, emlak, konaklama ve inşaat, Çin yatırımları için önemli sektörler arasında yer almaktadır (TUİK, 2023)

2.3.1.1. Çin Kaynaklı Teknoloji Firmaları

Türkiye son yıllarda Çin ve Asya menşeli teknoloji firmaları için çekici bir yatırım destinasyonu haline gelmiştir. Bu durum, Türkiye'nin genç nüfusu, coğrafi konumu ve teknoloji şirketlerine sağladığı avantajlar ile dikkat çekmektedir. Özellikle Çin merkezli bazı önde gelen teknoloji firmaları, Türkiye'ye yapılan yatırımlarla hem ülkenin ekonomisine katkıda bulunmakta hem de istihdamı artırmaktadır.

Huawei Türkiye, mobil cihazların yanı sıra geniş bant mobil teknolojilerde de faaliyet göstermektedir. Özellikle kırsal bölgelerdeki internet erişimini artırmaya yönelik çalışmalarıyla 527 bin kişiye kablosuz internet erişimi sağlamıştır. Aynı zamanda Huawei Türkiye Ar-Ge Merkezi, 15 üniversite ile iş birliği yaparak 900 mühendis ve 5000'den fazla çalışmanı istihdam ederek Türkiye ekonomisine katkı sağlamaktadır. Ar-Ge merkezinin 2021'de Türkiye ekonomisine sağladığı katkı yaklaşık 260 milyon Dolar olarak kaydedilmiştir.

OPPO, Türkiye'de kurduğu fabrika ile ithalata bağımlı olmaktan çıkmış ve yüzde 99'luk yerli üretimle üretim kapasitesini artırmıştır. Bu adımıyla 850 personeli istihdam eden OPPO Türkiye'nin istihdam potansiyelini daha da yukarılara taşımayı hedeflemektedir.

Xiaomi, Türkiye'deki partneri ile İstanbul'da büyük bir fabrika açarak 5 milyon adet akıllı telefon üretme kapasitesine ulaşmıştır. Nvivo, Kocaeli'de bir üretim tesisinde yıllık 5 milyon akıllı telefon üretmeyi planlamakta ve bu tesis aracılığıyla istihdamı artırmayı hedeflemektedir.

TECNO Mobile, 2021 yılında İstanbul'da 25 milyon Dolarlık bir yatırım ile 200'den fazla çalışmanı istihdam ederek Türkiye pazarına giriş yapmıştır. TCL, Türkiye'de televizyon üretimini artırarak hem iç pazarda hem de ihracatta önemli bir rol oynamaktadır. ZTE Corporation, Türkiye'deki telekomünikasyon altyapısına katkı sağlamak adına Netaş'ın hisselerini satın almış ve Türkiye'de önemli bir yer edinmiştir. Bu iş birliği ile özellikle

4.5G ve 5G teknolojilerinin geliştirilmesi ve fiber altyapı projelerinin hayata geçirilmesi gibi konularda Türkiye ekonomisine katkı sağlamaktadır (Dünya, Huawei ve Miliyet Haber Kaynakları, 2023).

2.3.1.2. Çin Menşeli Enerji Firmaları

Çin devletine ait olan Çin Elektrik Yatırım Şirketi (SPIC), özellikle enerji sektöründe Türkiye'nin gelişimine odaklanmıştır. Şirket, Shanghai Elektrik, Shanghai Enerji Teknolojileri Geliştirme, Yuanda Çevre Koruma Mühendislik, Ulusal Nükleer Planlama ve Tasarım Enstitüsü, Shandong Enstitüsü ve SPIC Henan şirketlerini bünyesinde barındırarak Türkiye'deki projelerle enerji geliştirme kapasitesine önemli katkılarda bulunmaktadır. Özellikle Adıyaman'da bir güneş enerjisi tesisi kurma kararı, SPIC'in Türkiye'nin ekonomik ve sosyal büyümesine katkı sağlama amacını göstermektedir (Oda TV, 2022).

Çin menşeli şirketler arasında Türkiye'deki en büyük yatırımlardan biri, Adana ilinde faaliyet gösteren Hunutlu Termik Elektrik Santrali'ne aittir. Hunutlu Termik Elektrik Santrali, Türk Emba firmasıyla birlikte Shanghai Electric Power Co. Ltd. (SEP) ve Avic-İnt'l Project Engineering Company tarafından 2.1 milyar ABD Doları yatırım ile iki termik elektrik santrali geliştirme hedefi taşımaktadır. Bu projenin Türkiye'nin enerji ihtiyacına önemli bir katkı sağlayacağı öngörülmektedir (Emba, 2022).

Çin menşeli CSUN Eurasia, 2013 yılında Türk menşeli Seul Enerji Yatırım ortaklığı ile İstanbul Tuzla'da CSUN Güneş Panelleri Üretim Tesis'i'ni kurarak güneş enerjisi sektöründe ilk hücre üretimini gerçekleştiren tesislerden biri olmuştur. ABD ve Avrupa ülkelerindeki anti-damping uygulamalarına karşı bir tampon görevi görmeyi hedeflerken yıllık 200 milyon Dolarlık ihracat planlamıştır (Yeşil Ekonomi, 2013). Öte yandan, 2016'da Türkiye, ABD, Avrupa ve Orta Doğu pazarlarına güneş panelleri tedarik eden HT Solar Energy ile iş birliği yaparak İstanbul Tuzla Serbest Bölge'de yıllık 1200 MW güneş paneli üretim kapasitesine sahip bir tesisi hayata geçirmiştir (HT Solar, 2016).

Türkiye ve Çin arasındaki enerji alanındaki iş birlikleri, nükleer enerji alanında da güçlü bir şekilde devam etmektedir. İki ülke arasında 2016 yılında imzalanan "Nükleer Enerjinin Barışçıl Amaçlarla Kullanımına Dair Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşbirliği Anlaşması", Mersin ve Sinop illerinde inşa edilmesi planlanan üçüncü santralin gelişimi adına SNPTC firması ile görüşmelerin sürdüğünü belirtmektedir (Dünya, 2022).

Bununla birlikte, Çin menşeli China Machinery Engineering Corporation (CMEC) tarafından Balıkesir’de 2019 yılında inşasına başlanan Bor Karbür Tesisleri, dünyanın en büyük bor karbür üretim merkezlerinden biri olacak şekilde tasarlanmıştır.

Bu tesisin yıllık bin ton üretim gerçekleştirerek Türkiye’nin bor karbür ithalatını azaltacağı ve ülke ekonomisine katma değer sağlayacağı öngörülmektedir (Çin Haber, 2019).

2.3.2. Çin Kaynaklı Finans Kuruluşları

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) çerçevesindeki ülkelerle kesintisiz bir ticaret hattı oluşturmayı hedefleyerek özellikle enerji ve altyapı sektörlerinde kaynaklar sağlamaktadır. Bu bağlamda Türkiye, finansman kaynaklarını çeşitlendirmeyi ve özellikle Avrupa ve Körfez ülkeleri dışında yeni dış finansal kaynaklara erişimi artırmayı amaçlamaktadır, bu da finansal bağımlılığını azaltmayı içermektedir (Deutsche Welle, 2019).

Türkiye’deki Çin menşeli finans kuruluşlarından biri olan ICBC, 2015 yılında GSD Holding’e ait Tekstil Bank’ı satın alarak Türkiye’de faaliyet göstermeye başlamıştır. ICBC’nin Tekstil Bank’ın çoğunluk hissesini satın almasıyla birlikte, bankanın adı Kasım 2015’te ICBC Turkey Bank A.Ş. olarak değiştirilmiştir (ICBC Turkey, 2015). ICBC Turkey, 2021 yılında Sermaye Piyasaları Birliği tarafından ödüllendirilmiş ve finansman sağlanmasına aracılık işlemlerinde başarısıyla dikkat çekmiştir. Şirketin yönetim kurulu başkanı Xiangyang Gao, Çin ve Türkiye arasında kalıcı bir ekonomik köprü kurmayı ve Türkiye’nin kalkınmasına destek olmayı hedeflediklerini belirtmiştir (ICBC Turkey Yatırım, 2021).

ICBC Turkey, Türkiye’deki faaliyet alanları arasında hidroelektrik, rüzgâr, güneş ve termik enerji yatırımlarının finansmanı yanı sıra gayrimenkul, liman ve otoyol projelerine de finansal destek sağlamaktadır (ICBC Turkey, 2021, s. 38). Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde ICBC Turkey, Türkiye’nin yurtdışındaki finansal kaynaklara erişimini artırmada önemli bir alternatif kanal haline gelmiştir. ICBC Turkey, Çin menşeli şirketler aracılığıyla Türkiye’ye sermaye akışına destek olmanın yanı sıra, mevcut Çin menşeli şirketlerin Türkiye’deki varlıklarının büyümesine finansal katkıda bulunmuştur.

ICBC Turkey, Türkiye ile Çin arasındaki mali iş birliğinin bir örneği olarak, Türkiye’nin Kuşak ve Yol Projesi’ne uyumlu bir transport ve enerji hubü olma hedefini desteklemek amacıyla Sinosure ve diğer Çin bankaları ile iş birliği yaparak uzun vadeli iş ortaklıkları geliştirmeye devam etmektedir. 2018 yılında, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı’nın himayesinde

gerçekleşen Kuşak ve Yol Yatırım ve Finansal İşbirliği Zirvesi'nde ICBC Turkey ve BOTAŞ arasında imzalanan mutabakat zaptı, Kuzey Marmara Doğalgaz Depolama Tevsii (Faz-III) Projesi ve Tuz Gölü Doğalgaz Yeraltı Depolama Genişletme Projesi'ni desteklemek üzere toplam 1,2 milyar ABD Doları finansman sağlamayı içermektedir (BOTAŞ, 2018).

ICBC Turkey, 2018'de Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nin mevcut 2,7 milyar Dolarlık kredisinin yeniden yapılandırılması için ana düzenleyici olarak görevlendirilmiştir. Bu adım, daha önce Türk bankacılık sisteminden sağlanmış olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nin, uluslararası piyasalardan daha avantajlı koşullarla finansman elde etmesine yönelik bir kararın alındığını yansıtmaktadır (AA, 2018). Ayrıca, Türkiye ile Çin arasındaki swap anlaşmasının ardından Çin yuanı/Türk lirası vadeli işlem sözleşmelerine olan talepte bir artış görülmüştür. ICBC Yatırım, 30'a yakın yatırım kuruluşuyla iş birliği yaparak 50 milyon yuanın üzerinde işlem hacmine ulaşarak tek piyasa yapıcısı olmuştur (ICBC Turkey, 2021, s. 47).

ICBC Turkey'nin diğer önemli faaliyetlerinden biri, Çin'de yaygın olarak kullanılan sesli ve yazılı mesajlaşma servisi olan WeChat Pay'i İstanbul Havalimanı'nda hizmete sunmasıdır. Bu uygulama, WeChat Pay'in 1,2 milyar aylık kullanıcısı tarafından, temassız ödemelerin kolaylıkla gerçekleştirilebildiği bir ortam sunarak, Çinli turistlerin Türkiye'de alışveriş yaparken aşına oldukları ödeme yöntemini kullanabilmelerini sağlar (ICBC Turkey, 2021, s. 36).

Diğer bir Çin menşeli finans kuruluşu olan Bank of China, 1912'de Çin'de kurulmuş ve ülkenin ilk merkez bankası olmuştur. Bank of China, 2011'de İstanbul'da bir temsilcilik açarak Türkiye'nin finans piyasalarına giriş yapmış ve bu alanda Çin menşeli ilk banka olmuştur (AA, 2018). Bank of China'nın tamamına yakın hissesine sahip olduğu Bank of China Turkey ise 2017'de kurulmuştur. Bank of China Turkey, 2020 yılı faaliyet raporunda Türkiye ve Çin arasındaki finansal iş birliğini desteklemeyi ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Orta Koridor Projeleri gibi projelere katkı sağlamayı amaçladığını belirtmiştir (Bank of China, 2017). Türkiye'deki altyapı projelerine finansman sağlayarak bir köprü işlevi görmeyi hedefleyen Bank of China, ICBC Bank ile birlikte, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi için 2.265 milyon Euro tutarındaki kredinin finansmanını sağlamış ve bu proje için 24 bankadan biri olmuştur (Bloomberg HT, 2018).

Araştırma Bulguları

Araştırmanın bu kısmında BKBY projesi kapsamında Çin tarafından Türkiye'ye yönelik yapılan çeşitli yatırım hamleleri içerik analizi yöntemi ile değerlendirilip sunulacaktır.

3.1. TÜRK AKIMI PROJESİ

Çin, Belt and Road Initiative (BKBY) ile küresel altyapı projelerine yatırım yaparak dünya çapında ticaret ağlarını güçlendirme hedefini benimsemiştir. Türk Akımı Projesi, Rusya'nın Gazprom şirketi tarafından geliştirilen ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya doğal gaz taşıyan bir proje olarak dikkat çekmektedir. Bu proje, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in 2014'teki Türkiye ziyareti sırasında önerilmiştir (Yesevi, 2018).

Görsel 3.1: Türk Akımı Boru Hattı



Kaynak: (NTV, 2024).

Türk Akımı Projesi, Karadeniz'in altından geçen 2 hat şeklinde inşa edilmiştir ve her bir hat yılda 15.75 milyar metreküp doğal gaz taşıyabilecek kapasiteye sahiptir. Türkiye, bu projenin ana güzergahıdır ve Çin, Türkiye'deki altyapıyı kullanarak projeye destek sağlamaktadır (Blenk vd.,2006).

BKBY, Çin'in ekonomik ve jeopolitik etkisini artırmayı hedefleyen geniş kapsamlı bir girişimdir. Türk Akımı gibi büyük ölçekli projeler, Çin'in BKBY kapsamında küresel ticaretteki ve enerji taşımacılığındaki rolünü güçlendirmeye yönelik stratejilerinin bir parçasıdır. Bu tür projeler, Çin'in bölgesel ve küresel iş birliklerini güçlendirme çabalarına katkı sağlamaktadır (Yesevi, 2018).

Analiz ve Yorumlar

Türk Akımı Projesi, Rusya ve Türkiye arasında doğal gaz ticaretini sağlayan ve Avrupa'ya da gaz ihraç etmeyi amaçlayan bir boru hattı projesidir. Bu proje, hem Rusya hem de Türkiye için önemli faydalar sağlamaktadır. Örneğin:

- Rusya, Türk Akımı ile Ukrayna üzerinden geçen boru hatlarına bağımlılığını azaltmakta ve Avrupa pazarına daha güvenli bir şekilde ulaşabilmektedir. Ayrıca, Türk Akımı, Rusya'nın Karadeniz'deki askeri ve siyasi varlığını da güçlendirmektedir.
- Türkiye, Türk Akımı ile doğal gaz ihtiyacını karşılamakta ve enerji güvenliğini artırmaktadır. Ayrıca, Türkiye, Avrupa'ya gaz taşıyan bir transit ülke olarak bölgesel ve küresel etkisini de artırmaktadır.
- Avrupa, Türk Akımı ile doğal gaz kaynaklarını çeşitlendirmekte ve enerji arz güvenliğini sağlamaktadır. Ayrıca, Avrupa, Türk Akımı sayesinde Rusya ile ilişkilerini geliştirmekte ve bölgesel istikrarı desteklemektedir.

Türk Akımı Projesi, aynı zamanda bazı dezavantajlar da içermektedir. Örneğin:

- Türk Akımı, Rusya'nın doğal gaz ihracatına olan bağımlılığını artırmakta ve ekonomik çeşitliliğini azaltmaktadır. Ayrıca, Türk Akımı, Rusya'nın Avrupa ile rekabet etmesine engel olabilecek bazı yaptırımlara maruz kalmasına neden olabilmektedir.
- Türkiye, Türk Akımı ile Rusya'ya olan enerji bağımlılığını artırmakta ve siyasi bağımsızlığını tehlikeye atabilmektedir. Ayrıca, Türkiye, Türk Akımı nedeniyle Avrupa Birliği ile ilişkilerini bozabilecek bazı anlaşmazlıklara girebilmektedir.

- Avrupa, Türk Akımı ile Rusya'nın enerji politikalarına daha fazla bağımlı hale gelmekte ve enerji çeşitliliğini kaybetmektedir. Ayrıca, Avrupa, Türk Akımı nedeniyle Türkiye ile ilişkilerini zorlaştıracak bazı sorunlarla karşılaşabilmektedir.

Sonuç olarak, Türk Akımı Projesi, hem faydaları hem de dezavantajları olan karmaşık bir projedir. Bu proje, Rusya, Türkiye ve Avrupa arasındaki enerji iş birliğini geliştirmek için bir fırsat sunmaktadır. Ancak, bu proje, aynı zamanda bu ülkeler arasındaki siyasi ve ekonomik dengeleri de etkilemektedir. Bu nedenle, Türk Akımı Projesi, bu ülkelerin ortak çıkarlarını gözeterek ve olası riskleri minimize ederek yürütülmesi gereken bir projedir.

3.2. MERSİN LİMANI PROJESİ

İş birliği ve yatırım anlamında Çin'in Belt and Road Initiative (BKBY) çerçevesinde Mersin Limanı'na yönelik attığı adımlar, küresel ticaretin dinamiklerini etkileme potansiyeline sahip stratejik bir adımdır. Türkiye'nin liman altyapısının önemli bir parçası olan Mersin Limanı, Akdeniz'in merkezi konumunda yer alırken, Çin'in bu limana yapacağı konteyner terminali yatırımı, deniz ticaretinin seyrini büyük ölçüde değiştirebilir (Oğuztimur, 2008).

Görsel 3.2: Mersin Limanı



Kaynak: (Hürriyet, 2024).

Çin'in bu limandaki geniş çaplı yatırımı, Türkiye'nin deniz ticaretindeki rolünü derinleştirme hedefi taşımaktadır. Yatırım, lojistik sektöründeki altyapıyı güçlendirme potansiyeli taşıyarak, bölgesel ve küresel ticaretin akışını yeniden şekillendirme amacını taşımaktadır. Bu hamle aynı zamanda

Çin-Türkiye arasındaki ticari bağları kuvvetlendirme ve bölgesel ticaretteki etkinliği artırma hedefini de taşımaktadır (Zeybek, 2021).

Çin'in Mersin Limanı'ndaki bu yatırımı, Türkiye'nin lojistik sektöründe önemli bir dönüşümü tetikleme potansiyeline sahiptir. Ayrıca, bu adım, BKBY'nin bir parçası olarak küresel ticaret ağlarını genişleterek, deniz ticaretinin stratejik rotasını belirleme amacına hizmet etmektedir (Tiken, 2022).

Analiz ve Yorumlar

Mersin Limanı, Türkiye'nin enerji güvenliğine de katkı sağlamaktadır. Liman, Karadeniz'in altından geçen Türk Akımı Projesi ile bağlantılıdır. Türk Akımı, Rusya'nın Gazprom şirketi tarafından geliştirilen ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya doğal gaz taşıyan bir proje olarak dikkat çekmektedir. Bu proje, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in 2014'teki Türkiye ziyareti sırasında önerilmiştir. Mersin Limanı, Türkiye'nin deniz ticaretindeki rolünü derinleştirme hedefi taşımaktadır. Liman, lojistik sektöründeki altyapıyı güçlendirme potansiyeli taşıyarak, bölgesel ve küresel ticaretin akışını yeniden şekillendirme amacını taşımaktadır. Liman, aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel ve küresel etkisini artırmak için önemli bir fırsat sunmaktadır.

Çin, Mersin Limanı'na büyük bir yatırım yapmaktadır. Çin, Mersin Limanı'nda 375 milyon Dolarlık bir konteyner terminali projesi gerçekleştirmektedir. Bu proje, 2023 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Çin'in Mersin Limanı'ndaki yatırımı, 2018 yılında başlamıştır. Çin, Mersin Limanı'nın işletmecisi olan PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu ile bir anlaşma imzalamıştır. Anlaşmaya göre, Çin, Mersin Limanı'nın yüzde 65'ine sahip olacaktır. Anlaşmanın değeri 940 milyon Dolar olarak belirlenmiştir.

Çin'in Mersin Limanı'ndaki yatırımı, Çin'in Belt and Road Initiative (BKBY) kapsamında yaptığı en büyük yatırımlardan biridir. BKBY, Çin'in ekonomik ve jeopolitik etkisini artırmayı hedefleyen geniş kapsamlı bir girişimdir. Çin, BKBY ile küresel altyapı projelerine yatırım yaparak dünya çapında ticaret ağlarını güçlendirme hedefini benimsemiştir. Çin'in Mersin Limanı'ndaki yatırımı, Çin'in Türkiye ile olan ticari ilişkilerini geliştirmek için bir adımdır. Çin, Türkiye'yi BKBY'nin önemli bir ortağı olarak görmektedir. Çin, Türkiye ile olan ticaret hacmini 2030 yılına kadar 100 milyar olarak hedeflemiştir. Çin'in Mersin Limanı'ndaki yatırımı, Çin'in deniz ticaretindeki rolünü güçlendirmek için bir hamledir. Çin, Mersin Limanı'nı, Akdeniz'deki en büyük konteyner terminali haline getirmeyi hedeflemektedir.

3.3. İSTANBUL-KAPIKULE YÜKSEK HIZLI TREN HATTI PROJESİ

İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi, Türkiye'nin İstanbul ile sınır komşusu Bulgaristan arasındaki ulaşımı hızlandırmayı hedefleyen bir projedir. Çinli devlet şirketi CRCC, bu projenin inşaatını üstlenmek için anlaşma yapmıştır. İstanbul- Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi'nin ise Türkiye'nin demiryolu altyapısını modernize etmesi ve ulaşımı hızlandırması hedeflenmektedir (Köy, 2020).

Çin'in Belt and Road Initiative (BKBY) çerçevesinde İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi, Türkiye'nin sınır komşusu olan Bulgaristan arasındaki ulaşımı iyileştirmeyi ve hızlandırmayı hedeflemektedir. Bu proje, Çinli devlet şirketi CRCC tarafından üstlenilen bir inşaat anlaşması ile hayata geçirilmiştir.

Görsel 3.3: İstanbul Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Güzergahı



Kaynak: (rayhaberleri, 2024).

İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi, Türkiye'nin demiryolu altyapısını modernize ederek ve ulaşımı hızlandırarak, bölgesel ulaşımın verimliliğini artırmayı amaçlamaktadır. Bu projenin hayata geçirilmesiyle, Türkiye'nin demiryolu altyapısı güncellenerek, daha hızlı ve verimli bir ulaşım ağı oluşturulması hedeflenmektedir. Ayrıca, bu proje, BKBY'nin bir parçası olarak, bölgesel entegrasyonu ve ticareti teşvik eden önemli bir altyapı girişi olarak da değerlendirilebilir (Erbilen ve Kadioğlu, 2001).

Analiz ve Yorumlar

Bu proje, Türkiye'nin demiryolu altyapısını ve ulaşımını geliştirmek için önemli bir adım olarak görülebilir. Bu proje ile birlikte, İstanbul-Kapıkule arası yolcu seyahat süresi 4 saatten 1 saat 30 dakikaya, yük taşıma süresi ise 6

saat 30 dakikadan 2 saat 30 dakikaya düşecektir. Ayrıca, mevcut hat kapasitesi 4 kat artacak ve yıllık 1,5 milyon ton olan taşıma kapasitesi 9,6 milyon tona kadar çıkabilecektir. Bu sayede, Türkiye'nin demiryolu taşımacılığındaki verimliliği ve rekabet gücü artacaktır.

Bu proje, aynı zamanda, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ilişkilerini ve işbirliğini güçlendirecek bir fırsat olarak da değerlendirilebilir. Bu proje, Avrupa Birliği'nin hibe fonlarından 275 milyon avro destek almıştır. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecine katkı sağlayabilecek bir altyapı projesi olarak nitelendirilmiştir⁴. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ticaretini ve yatırımlarını artırabilecek bir potansiyele sahiptir. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan Gümrük Birliği anlaşmasının güncellenmesi ve genişletilmesi için de bir zemin oluşturabilir.

Bu proje, Çin'in Belt and Road Initiative (BKBY) kapsamında da önemli bir rol oynamaktadır. Bu proje, Çin'in Türkiye'deki en büyük altyapı projesi olarak bilinmektedir. Bu proje, Çin'in İpek Yolu güzergâhının Avrupa bağlantısını sağlayan en önemli halkalarından biridir. Bu proje, Çin ve Türkiye arasındaki stratejik ortaklığı ve ekonomik işbirliğini geliştirebilecek bir platform olarak da işlev görebilir. Bu proje, aynı zamanda, Türkiye'nin BKBY'ye katılımını ve bölgesel entegrasyonunu kolaylaştırabilecek bir araç olarak da görülebilir.

Bu projenin avantajları olduğu gibi, bazı dezavantajları ve zorlukları da bulunmaktadır. Bu projenin en büyük dezavantajı, yüksek maliyetidir. Bu proje, toplam 10,5 milyar lira yatırım bedeli ile Türkiye'nin en pahalı demiryolu projesi olarak kabul edilmektedir. Bu proje, Türkiye'nin bütçe açığını ve borç yükünü artırabilecek bir risk oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin Çin'e olan bağımlılığını ve borcunu da artırabilecek bir etkiye sahip olabilir.

Bu projenin bir diğer dezavantajı, çevresel etkileridir. Bu proje, İstanbul, Tekirdağ, Kırklareli ve Edirne illerinden geçmektedir. Bu iller, Türkiye'nin en önemli tarım, hayvancılık, sanayi ve turizm bölgeleridir. Bu proje, bu bölgelerdeki doğal ve kültürel varlıklara zarar verebilecek bir tehdit oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, bu bölgelerdeki yerel halkın yaşam kalitesini ve sosyo-ekonomik durumunu olumsuz yönde etkileyebilecek bir sonuç doğurabilir.

Bu projenin bir başka dezavantajı, siyasi ve güvenlik riskleridir. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ilişkilerini geliştirmeyi amaçlasa da, bu ilişkilerdeki sorunlar ve engeller bu projenin başarısını etkileyebilir. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecindeki ilerlemesine bağlı olarak değişebilecek bir durumdadır. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin

Çin ile olan ilişkilerini de zorlayabilecek bir faktördür. Türkiye'nin Çin'in Doğu Türkistan'daki Uygur Türklerine yönelik baskı ve zulmüne karşı tutumu, bu projenin yürütülmesinde sorunlara yol açabilir. Bu proje, aynı zamanda, Türkiye'nin ABD ve NATO ile olan ilişkilerini de etkileyebilecek bir unsurdur. Türkiye'nin Çin ile olan yaklaşması, ABD ve NATO'nun güvenlik endişelerini artırabilir.

Sonuç olarak, İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi, Türkiye'nin demiryolu altyapısını ve ulaşımını geliştirmek için önemli bir proje olarak değerlendirilebilir. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa Birliği, Çin ve BKBY ile olan ilişkilerini ve işbirliğini güçlendirebilecek bir fırsat olarak da görülebilir. Ancak, bu proje, yüksek maliyet, çevresel etki, siyasi ve güvenlik riskleri gibi dezavantajları ve zorlukları da beraberinde getirmektedir. Bu projenin başarılı bir şekilde tamamlanması ve faydalarının maksimize edilmesi için, bu dezavantajların ve zorlukların aşılması gerekmektedir.

3.4. KARS-İSTANBUL DEMİRYOLU PROJESİ

Kars-İstanbul Demiryolu Projesi, Türkiye'nin Asya ile daha hızlı ve etkili bir demiryolu bağlantısı sağlamayı amaçladığı bir projedir. Çin'in bu projeye yatırım yapması, Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirmek için önemli bir adımdır. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ticaretini artırarak, Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunabilir.

Bu proje, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" (BKBY) projesi kapsamında ele alınmıştır. BKBY projesi, Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir dizi ticaret koridoru oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ticaretini artırarak, Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunabilir.

Görsel 3.4: Kars İstanbul Demiryolu Projesi



Kaynak: (habererk, 2024).

Demiryolu hatları, ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmak için önemli bir rol oynar. Bu proje, Türkiye ile Asya arasındaki ticareti artırarak, Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunabilir. Ayrıca, bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan bağlantısını güçlendirerek, Türkiye'nin Asya'daki ekonomik fırsatlardan yararlanmasına yardımcı olabilir.

Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan bağlantısını güçlendirmek için önemli bir adımdır. Çin'in bu projeye yatırım yapması, Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirmek için önemli bir adımdır. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ticaretini artırarak, Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunabilir (UTİKAD, 2023).

Yorum ve Analiz

Kars-İstanbul Demiryolu Projesi, Türkiye'nin Asya ile daha hızlı ve etkili bir demiryolu bağlantısı sağlamayı amaçladığı bir projedir. Çin'in bu projeye yatırım yapması, Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirmek için önemli bir adımdır. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ticaretini artırarak, Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunabilir.

Bu proje, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" projesi kapsamında ele alınmıştır. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi, Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir dizi ticaret koridoru oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu proje, Çin'in küresel ticaretteki rolünü artırmak ve dünya ekonomisine yeni bir dönem başlatmak için önemli bir stratejidir.

Bu projenin avantajları şunlardır:

- Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ulaşımını ve ticaretini hızlandıracaktır. Bu proje, Kars'tan başlayarak Bakü, Tiflis, Ankara ve İstanbul üzerinden geçen 2 bin 323 kilometrelik bir demiryolu hattını içermektedir. Bu proje, Türkiye ile Asya arasındaki mal ve yolcu taşımacılığının süresini ve maliyetini önemli ölçüde azaltacaktır.
- Bu proje, Türkiye'nin Asya'daki ekonomik fırsatlardan yararlanmasına yardımcı olacaktır. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ticaret hacmini artıracak ve Türkiye'nin Asya'daki pazarlara erişimini kolaylaştıracaktır. Bu proje, Türkiye'nin Asya'daki yatırım ve işbirliği imkanlarını da geliştirecektir.
- Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan bağlantısını güçlendirecektir. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan siyasi, kültürel ve sosyal ilişkilerini de derinleştirecektir. Bu proje, Türkiye'nin Asya'daki bölgesel ve küresel etkisini de artıracaktır.

- Bu proje, Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkileri geliştirecektir. Bu proje, Çin'in Türkiye'ye yaptığı en büyük yatırım olarak kabul edilmektedir. Bu proje, Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacmini, yatırım miktarını ve işbirliği alanlarını genişletecektir.

Bu projenin dezavantajları şunlardır:

- Bu proje, yüksek maliyetli bir proje olarak görülmektedir. Bu proje, toplam 3,5 milyar Dolarlık bir yatırım bedeli gerektirmektedir. Bu proje, Türkiye'nin bütçe açığını ve borç yükünü artırabilecek bir risk oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin Çin'e olan bağımlılığını ve borcunu da artırabilecek bir etkiye sahip olabilir.
- Bu proje, çevresel etkileri olan bir proje olarak eleştirilmektedir. Bu proje, geçtiği bölgelerdeki doğal ve kültürel varlıklara zarar verebilecek bir tehdit oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, bu bölgelerdeki yerel halkın yaşam kalitesini ve sosyo-ekonomik durumunu olumsuz yönde etkileyebilecek bir sonuç doğurabilir.
- Bu proje, siyasi ve güvenlik riskleri içeren bir proje olarak değerlendirilmektedir. Bu proje, Türkiye'nin Asya ile olan ilişkilerini geliştirmeyi amaçlasa da, bu ilişkilerdeki sorunlar ve engeller bu projenin başarısını etkileyebilir. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin Çin ile olan ilişkilerini de zorlayabilecek bir faktördür. Türkiye'nin Çin'in Doğu Türkistan'daki Uygur Türklerine yönelik baskı ve zulmüne karşı tutumu, bu projenin yürütülmesinde sorunlara yol açabilir. Bu proje, aynı zamanda, Türkiye'nin ABD ve NATO ile olan ilişkilerini de etkileyebilecek bir unsurdur. Türkiye'nin Çin ile olan yakınlaşması, ABD ve NATO'nun güvenlik endişelerini artırabilir.

3.5. AKKUYU NÜKLEER SANTRAL PROJESİ

Çinli şirket CGN (China General Nuclear Power Group) ve Rusya, Türkiye'nin Akkuyu bölgesinde inşa edilecek olan nükleer güç santrali projesinin yapımını üstlenmiştir. Bu proje, Türkiye'nin ilk nükleer güç santrali olacak ve Çin'in nükleer enerji sektöründeki varlığını göstermektedir (Yılmaz,2015).

Nükleer enerji, dünya genelinde tartışmalı bir konudur. Bazıları, nükleer enerjinin çevreye zarar verdiğini ve insan sağlığına zararlı olduğunu savunurken, diğerleri, nükleer enerjinin temiz bir enerji kaynağı olduğunu ve fosil yakıtların yerini alabileceğini düşünmektedir (Demircioğlu ve Uçar, 2014).

Görsel 3.5: Akkuyu Nükleer Santrali

Kaynak: (İçholding, 2024).

Akkuyu Nükleer Santrali, Türkiye'nin ilk nükleer güç santrali olacak ve Çinli şirket CGN ile Rusya tarafından inşa edilecektir. Bu proje, Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılamak, enerji güvenliğini sağlamak ve enerjide dışa bağımlılığını azaltmak için önemli bir adım olarak görülmektedir. Bu proje, aynı zamanda, Türkiye'nin nükleer teknolojiye erişimini ve nükleer enerji sektöründeki kapasitesini artıracaktır.

Bu projenin avantajları şunlardır:

- Bu proje, Türkiye'nin enerji üretimini ve çeşitliliğini artıracaktır. Bu proje, Türkiye'nin elektrik üretiminin yaklaşık yüzde 10'unu karşılayabilecek ve Türkiye'nin enerji arzını güçlendirecektir. Bu proje, Türkiye'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirecek ve fosil yakıtlara olan bağımlılığını azaltacaktır.
- Bu proje, Türkiye'nin enerji maliyetini ve emisyonunu düşürecektir. Bu proje, Türkiye'nin enerji ithalatını azaltacak ve enerji maliyetini düşürecek, böylece Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunacaktır. Bu proje, Türkiye'nin karbon emisyonunu azaltacak ve iklim değişikliği ile mücadelede Türkiye'nin rolünü artıracaktır.
- Bu proje, Türkiye'nin nükleer bilgi ve becerisini geliştirecektir. Bu proje, Türkiye'nin nükleer teknolojiye erişimini ve kullanımını sağlayacak, Türkiye'nin nükleer enerji sektöründeki kapasitesini ve rekabet gücünü artıracaktır. Bu proje, Türkiye'nin nükleer güvenlik, denetim ve düzenleme standartlarını yükseltecek, Türkiye'nin nükleer alanda uluslararası işbirliğini ve katılımını artıracaktır.

Bu projenin dezavantajları şunlardır:

- Bu proje, yüksek maliyetli ve karmaşık bir proje olarak görülmektedir. Bu proje, toplam 20 milyar Dolarlık bir yatırım bedeli gerektirmektedir. Bu proje, Türkiye'nin bütçe açığını ve borç yükünü artıracak bir risk oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin Çin ve Rusya'ya olan bağımlılığını ve borcunu da artıracak bir etkiye sahip olabilir.
- Bu proje, çevresel ve sağlık riskleri olan bir proje olarak eleştirilmektedir. Bu proje, geçtiği bölgelerdeki doğal ve kültürel varlıklara zarar verebilecek bir tehdit oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, nükleer atıkların yönetimi, depolanması ve bertaraf edilmesi gibi sorunlara yol açabilecek, nükleer kazaların ve sızıntıların olası etkilerine karşı önlem alınması gerekecektir. Bu proje, insan sağlığına ve çevreye zararlı olabilecek radyasyon seviyelerini artıracaktır.
- Bu proje, siyasi ve güvenlik riskleri içeren bir proje olarak değerlendirilmektedir. Bu proje, Türkiye'nin Çin ve Rusya ile olan ilişkilerini geliştirmeyi amaçlasa da, bu ilişkilerdeki sorunlar ve engeller bu projenin başarısını etkileyebilir. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin ABD ve NATO ile olan ilişkilerini de zorlayabilecek bir faktördür. Türkiye'nin Çin ve Rusya ile olan yaklaşması, ABD ve NATO'nun güvenlik endişelerini artırabilir. Bu proje, Türkiye'nin nükleer silah sahibi olma potansiyelini de artıracak, bölgesel ve küresel güç dengesini değiştirebilecek bir unsurdur.

3.6. HUNUTLU TERMİK SANTRALİ

Hunutlu Termik Santrali, Çinli şirket Shanghai Electric Power Co. tarafından yatırım yapılan bir ortak girişim olarak inşa edilmektedir. Santral, Adana'da bulunmakta ve 1.320 megavat kurulu güce sahip olacak. Bu santral, Türkiye'nin elektrik ihtiyacının yaklaşık yüzde 1,5'ini karşılayacaktır (Vardar vd., 2022).

Enerji alanında büyük bir yatırım olan Hunutlu Termik Santrali, Türkiye'nin Adana ilinde konumlanmış termik bir santraldır. Türk Emba firması, Çin menşeli şirketler olan "Shanghai Electric Power Co. Ltd. (SEP)" ve "Çin menşeli Avic-İnt'l Project Engineering Company" iş birliği ile geliştirilen bir projenin parçasıdır. Bu termik santral, kömür yakıtlı enerji üretimine yönelik bir tesis olup Türkiye'nin enerji ihtiyacına destek sağlamayı amaçlar.

Görsel 3.6: Hunutlu Termik Santrali

Kaynak: (Enba Enerji, 2024)

Hunutlu Termik Santrali'nin devreye alınması, Türkiye'nin enerji altyapısını güçlendirme yolunda kritik bir gelişme olarak görülmektedir. Bu santral, Türkiye'nin artan enerji talebini karşılamak ve enerji arz güvenliğini sağlamak için inşa edilen termik santraller arasında yer almaktadır. Proje, ülkenin enerji bağımsızlığını pekiştirme ve enerji alanında daha etkin bir pozisyona ulaşma amacıyla stratejik bir öneme sahiptir (Faveri,2022).

Yorum ve Analiz

Hunutlu Nükleer Santrali, Türkiye'nin ikinci nükleer güç santrali olacak ve Çinli şirket CGN tarafından inşa edilecektir. Bu proje, Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılamak, enerji güvenliğini sağlamak ve enerjide dışa bağımlılığını azaltmak için önemli bir adım olarak görülmektedir. Bu proje, aynı zamanda, Türkiye'nin nükleer teknolojiye erişimini ve nükleer enerji sektöründeki kapasitesini artıracaktır.

Bu projenin avantajları şunlardır:

- **Türkiye'nin enerji üretim kapasitesi ve kaynak çeşitliliği bu proje ile artırılabacaktır.** Proje, Türkiye'nin toplam elektrik ihtiyacının önemli bir kısmını sağlama potansiyeline sahip olup, ülkenin enerji arzını kuvvetlendirecektir. Ayrıca, Türkiye'nin enerji kaynaklarını genişletecek ve fosil yakıt kullanımındaki bağımlılığı minimize edecektir.
- **Proje, Türkiye'nin enerji maliyetlerini ve karbon emisyonlarını düşürmeye yardımcı olacaktır.** Enerji ithalatının azalmasıyla birlikte enerji maliyetleri de düşecek, bu da Türkiye'nin ekonomik gelişimine olumlu etkilerde bulunacaktır. Aynı zamanda, karbon emisyonlarının azaltılmasıyla Türkiye, iklim değişikliğiyle mücadelede daha aktif bir rol üstlenecektir.

- Türkiye'nin enerji teknolojileri alanındaki bilgi ve yetkinliği, Hunutlu Termik Santrali gibi yeni projelerin hayata geçirilmesiyle gelişecektir. Türkiye'nin ileri teknolojiye erişimi ve bu alandaki kullanımı artacak, enerji sektöründe kapasite ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Proje, güvenlik ve denetim standartlarını iyileştirecek, Türkiye'nin uluslararası işbirliklerine ve katılımlarına katkı sunacaktır.

Bu projenin dezavantajları şunlardır:

- Yüksek maliyetli ve karmaşık bir proje olarak görülmektedir. Bu proje, toplam 3,2 milyar Dolarlık bir yatırım bedeli gerektirmektedir. Bu proje, Türkiye'nin bütçe açığını ve borç yükünü artırabilecek bir risk oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin Çin'e olan bağımlılığını ve borcunu da artırabilecek bir etkiye sahip olabilir.
- Çevresel ve sağlık riskleri olan bir proje olarak eleştirilmektedir. Bu proje, geçtiği bölgelerdeki doğal ve kültürel varlıklara zarar verebilecek bir tehdit oluşturmaktadır. Bu proje, ayrıca, nükleer atıkların yönetimi, depolanması ve bertarafı gibi sorunlara yol açabilecek, nükleer kazaların ve sızıntıların olası etkilerine karşı önlem alınması gerekecektir. Bu proje, insan sağlığına ve çevreye zararlı olabilecek radyasyon seviyelerini artırabilecektir.
- Siyasi ve güvenlik riskleri içeren bir proje olarak değerlendirilmektedir. Bu proje, Türkiye'nin Çin ile olan ilişkilerini geliştirmeyi amaçlasa da, bu ilişkilerdeki sorunlar ve engeller bu projenin başarısını etkileyebilir. Bu proje, ayrıca, Türkiye'nin ABD ve NATO ile olan ilişkilerini de zorlayabilecek bir faktördür. Türkiye'nin Çin ile olan yakınlaşması, ABD ve NATO'nun güvenlik endişelerini artırabilir. Bu proje, Türkiye'nin nükleer silah sahibi olma potansiyelini de artıracak, bölgesel ve küresel güç dengesini değiştirebilecek bir unsurdur.

3.7. KALYON GÜNEŞ TEKNOLOJİLERİ FABRİKASI

Ankara'da yer alan Kalyon Güneş Teknolojileri Fabrikası, Türkiye'nin ilk yerli güneş paneli fabrikasıdır. Çin, bu projeye destek vermiştir. Fabrika, yıllık 500 megavat güneş paneli üretme kapasitesine sahiptir. Bu yatırım, Türkiye'nin yenilenebilir enerji sektöründeki varlığını göstermektedir.

Fabrika, sürdürülebilir enerji alanında kullanılan güneş enerjisi modüllerinin üretimi ile faaliyetlerine başlamıştır. Kalyon Güneş Teknolojileri Fabrikası, Türkiye'de bugüne kadar yapılmış en büyük yenilenebilir enerji yatırımdır. Fabrika, her yıl yüz milyonlarca Dolarlık bir ithalatın da önüne geçmektedir (Kalyon PV, 2023).

Güneş enerjisi, çevre dostu bir enerji kaynağıdır. Güneş enerjisi, fosil yakıtların yerini alabilir ve çevreye zarar vermeden temiz bir enerji kaynağı sağlayabilir.

Görsel 3.7: Kalyon-Karapınar Güneş Paneli Tarlası



Kaynak (yeniasır, 2024).

Çin'in "Kuşak ve Yol" inisiyatifi (BKBY), küresel ölçekte altyapı ve ticaret ağlarının geliştirilmesini amaçlayan bir girişimdir. Bu girişim, farklı coğrafyalardaki ülkeler arasında ticaretin artırılması, altyapı projelerinin desteklenmesi ve ekonomik iş birliklerinin güçlendirilmesi hedefiyle hayata geçirilmiştir. BKBY projesi kapsamında, özellikle enerji altyapısı, ulaşım ağları ve lojistik merkezlerine odaklanılarak bölgesel ve küresel ticaretin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu çerçevede, farklı ülkelerde altyapı projelerine ve endüstriyel tesislere yönelik yatırımlar gerçekleştirilerek bölgesel ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesi amaçlanmaktadır. Ankara'da konumlanan Kalyon Güneş Teknolojileri bu bağlamda hayata geçirilmiştir.

Yorum ve Analiz

Kalyon Güneş Teknolojileri Fabrikası, Türkiye'nin ilk ve tek entegre güneş enerjisi teknolojileri üretim merkezidir. Bu fabrika, Çin'in "Kuşak ve Yol" inisiyatifi (BKBY) kapsamında Türkiye ile Çin arasında imzalanan bir anlaşma sonucunda hayata geçirilmiştir. Fabrikanın avantajları ve dezavantajları şöyle sıralanabilir:

Avantajları:

- Fabrika, Türkiye'nin güneş enerjisi sektöründe yerli ve milli bir marka oluşturmakta ve dışa bağımlılığı azaltmaktadır.

- Fabrika, yıllık 1.5 milyon ton karbon emisyonunu ve yaklaşık 400 milyon Dolar tutarında döviz çıkışını önleyerek ekonomik ve çevresel yönden büyük katkı sağlamaktadır.
- Fabrika, yenilikçi ve yüksek verimli güneş panelleri üreterek Türkiye'nin ve dünyanın enerji ihtiyacını karşılamakta ve sürdürülebilir bir gelecek sunmaktadır.
- Fabrika, Ar-Ge çalışmalarına büyük önem vermekte ve güneş enerjisi teknolojisinde öncü olmak için ulusal ve uluslararası iş birlikleri yapmaktadır.

Dezavantajları:

- Fabrika, Çin ile yapılan anlaşma gereği, Türkiye'nin en büyük güneş enerjisi santrali olan Kalyon Karapınar GES'in panel tedarikçisi olarak belirlenmiştir. Bu durum, diğer yerli ve yabancı panel üreticileri için rekabet ortamını zorlaştırmaktadır.
- Fabrika, entegre bir üretim sistemi olmasına rağmen, hammadde ve ara malzeme temininde yine de dışa bağımlıdır. Bu nedenle, uluslararası piyasalardaki fiyat dalgalanmaları ve arz-talep dengesizlikleri fabrikanın maliyetlerini etkileyebilmektedir.
- Fabrika, güneş enerjisi teknolojisinin gelişmesi ve yaygınlaşması için yeterli teşvik ve destek mekanizmalarının olmaması nedeniyle bazı zorluklarla karşılaşmaktadır. Örneğin, güneş enerjisi üretiminin elektrik şebekesine entegrasyonu, lisanslama süreçleri, vergi ve gümrük uygulamaları gibi konularda iyileştirmeler yapılması gerekmektedir.

3.8. KUMPORT LİMANI

Kumport Limanı, İstanbul'da yer alan ve Türkiye'nin en büyük konteyner limanlarından biri olan bir limandır. 2015 yılında, Çin, Kumport Limanı'nın %65 hissesini satın almıştır¹. Liman, Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresi'nin önemli bir durağıdır. Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesi kapsamında, Kumport Limanı'nın önemi daha da artmıştır. Bu proje, Çin'in Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki ticareti artırmayı amaçlamaktadır (Alpaslan ve Esmer, 2014).

Görsel 3.8: Kumport Limanı



Kaynak: (Kumport, 2024).

Yorum ve Analiz

Kumport Limanı, Çin'in "Kuşak ve Yol" inisiyatifi (BKBY) kapsamında Türkiye ile Çin arasında önemli bir ticaret ve lojistik merkezi olarak işlev görmektedir. Kumport Limanı'nı avantajları ve dezavantajları bakımından değerlendirmek gerekirse, şunları söylemek yerinde olacaktır;

Avantajları:

- Türkiye'nin ihracat ve ithalat kapasitesini artırmakta ve uluslararası rekabet gücünü yükseltmektedir.
- Modern ve yenilikçi bir liman otomasyon sistemi ile hizmet vermektedir. Bu sayede, liman operasyonlarının verimliliği, güvenliği ve kalitesi artmaktadır.
- Çevre dostu bir liman olma vizyonu ile hareket etmektedir. Liman, karbon emisyonunu azaltmak, enerji verimliliğini artırmak ve atık yönetimini iyileştirmek için çeşitli projeler yürütmektedir.
- Kumport Limanı, Ar-Ge çalışmalarına ve teknolojik gelişmelere önem vermektedir. Liman, sektörün ilk Ar-Ge merkezini kurmuş ve EFQM Mükemmellik Modeli'ne göre 5 yıldızlı Mükemmellikte Yetkinlik Belgesi almıştır.

Dezavantajları:

- Kumport Limanı, Çin'in BKBY projesinin bir parçası olduğu için, Türkiye'nin Çin ile olan siyasi ve ekonomik ilişkilerine bağlıdır. Bu nedenle, olası bir kriz veya anlaşmazlık durumunda, limanın faaliyetleri olumsuz etkilenebilir.
- Liman, İstanbul'un yoğun trafik sorunu ile karşı karşıyadır. Limanın ulaşım ağları yetersiz ve yüksek maliyetlidir. Bu da limanın lojistik verimliliğini düşürmektedir.
- Kumport Limanı, liman işletmeciliği sektöründe rekabetin artması ile karşı karşıyadır. Liman, diğer limanlarla rekabet edebilmek için sürekli yatırım yapmak ve maliyetlerini kontrol etmek zorundadır.

3.9. BKBY KAPSAMINDA DESTEKLENEN DİĞER PROJELER

Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Asya, Avrupa ve Afrika'yı kapsayan kara ve deniz ulaşım ağları, enerji ve telekomünikasyon altyapıları, ticaret ve yatırım işbirlikleri gibi çok yönlü bir girişimdir. Bu proje, Çin'in küresel etkisini artırmayı ve dünya ekonomisine entegre olmayı hedeflemektedir (Akçay,2019). Türkiye, bu projenin önemli bir ortağı ve geçiş noktasıdır. Türkiye'nin bu projeye katılımı, hem ekonomik hem de siyasi açıdan avantajlar ve dezavantajlar içermektedir. Araştırmanın bu kısmında, Türkiye'nin bu projeye dahil olan bazı altyapı projelerinin avantajları ve dezavantajları ele alınacaktır.

Kanal İstanbul Projesi

Kanal İstanbul, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayacak, İstanbul Boğazı'nın alternatifi olarak planlanan bir su yolu projesidir (Aydın,2018). Bu proje, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine katkı sağlayacak, Çin'in Avrupa'ya ulaşımını kolaylaştıracak ve Türkiye'nin deniz ticaretinden elde ettiği geliri artıracaktır. Ayrıca, bu proje, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini azaltarak, çevre ve güvenlik sorunlarını da hafifletecektir. Bununla birlikte, bu proje, maliyeti, çevresel etkileri, jeopolitik riskleri ve hukuki tartışmaları nedeniyle de eleştirilmektedir. Bu proje, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal edebilecek, Karadeniz'deki güç dengesini bozabilecek ve İstanbul'un su kaynaklarına zarar verebilecektir. Bu nedenle, bu proje, hem Türkiye hem de Çin için fırsatlar ve zorluklar barındırmaktadır.

Marmaray Projesi

Marmaray, İstanbul'da Avrupa ve Asya yakalarını birbirine bağlayan, demiryolu ve metro hattı içeren bir ulaşım projesidir. Bu proje, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine dahil olan "Demir İpek Yolu"nun bir parçasıdır. Bu proje, Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasındaki köprü rolünü güçlendirecek, Çin'in Avrupa'ya demiryolu taşımacılığını hızlandıracak ve Türkiye'nin ulaşım altyapısını geliştirecektir. Ayrıca, bu proje, İstanbul'un trafik sorununu azaltacak, ekonomik ve sosyal hayatı canlandıracak ve kültürel mirası koruyacaktır. Bununla birlikte, bu proje, deprem riski, maliyet aşımı, teknik sorunlar ve tarihi eserlerin zarar görmesi gibi bazı sorunlarla da karşılaşmıştır (Demir ve Özdemir,2019).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Boğazı'nın üçüncü köprüsüdür. Bu köprü, otoyol ve demiryolu taşımacılığını bir arada sunan, dünyanın en geniş köprüsüdür. Bu köprü, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine dahil olan "Kara İpek Yolu"nun bir parçasıdır. Bu köprü, Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasındaki bağlantısını güçlendirecek, Çin'in Avrupa'ya kara yolu taşımacılığını kolaylaştıracak ve Türkiye'nin lojistik sektörünü geliştirecektir. Ayrıca, bu köprü, İstanbul'un trafik sorununu azaltacak, ekonomik ve sosyal hayatı canlandıracak ve bölgesel kalkınmayı destekleyecektir.

Bununla birlikte, bu köprü, çevresel etkileri, maliyeti, gelir garantisi ve rekabet sorunları nedeniyle de eleştirilmektedir (Çelikpala, 2017).

İzmir Limanı

İzmir Limanı, Türkiye'nin Ege Denizi'nde bulunan en büyük limanıdır. Bu liman, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine dahil olan "Deniz İpek Yolu"nun bir parçasıdır. Bu liman, Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki deniz ticaretini artıracak, Çin'in Akdeniz'e ulaşımını kolaylaştıracak ve Türkiye'nin ihracat kapasitesini geliştirecektir. Ayrıca, bu liman, İzmir'in ekonomik ve sosyal hayatını canlandıracak, bölgesel kalkınmayı destekleyecek ve turizm sektörünü geliştirecektir. Bununla birlikte, bu liman, kapasite yetersizliği, altyapı eksikliği, rekabet sorunları ve çevresel etkileri gibi bazı sorunlarla da karşılaşmaktadır (Erdoğan ve Özcan, 2018).

Marmara Limanı

Marmara Limanı, Türkiye'nin Marmara Denizi'nde bulunan bir limanıdır. Bu liman, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine dahil olan "Deniz İpek Yolu"nun bir parçasıdır. Bu liman, Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki deniz ticaretini artıracak, Çin'in Karadeniz'e ulaşımını

kolaylaştıracak ve Türkiye'nin sanayi üretimini geliştirecektir. Ayrıca, bu liman, Marmara Bölgesi'nin ekonomik ve sosyal hayatını canlandırarak, bölgesel kalkınmayı destekleyecek ve lojistik sektörünü geliştirecektir. Bununla birlikte, bu liman, kapasite yetersizliği, altyapı eksikliği, rekabet sorunları ve çevresel etkileri gibi bazı sorunlarla da karşılaşmaktadır (Özdamar, 2018).

Trabzon Limanı

Trabzon Limanı, Türkiye'nin Karadeniz'de bulunan bir limandır. Bu liman, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine dahil olan "Deniz İpek Yolu"nun bir parçasıdır. Bu liman, Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki deniz ticaretini artıracak, Çin'in Karadeniz'e ulaşımını kolaylaştıracak ve Türkiye'nin tarım üretimini geliştirecektir (Karagöl ve Kaya, 2017). Ayrıca, bu liman, Trabzon'un ekonomik ve sosyal hayatını canlandırarak, bölgesel kalkınmayı destekleyecek ve turizm sektörünü geliştirecektir. Bununla birlikte, bu liman, kapasite yetersizliği, altyapı eksikliği, rekabet sorunları ve çevresel etkileri gibi bazı sorunlarla da karşılaşmaktadır. Bu nedenle, bu liman, hem Türkiye hem de Çin için avantajlar ve dezavantajlar içermektedir.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine dahil olan bazı altyapı projelerinin avantajları ve dezavantajları ele alınmıştır. Bu projeler, Türkiye'nin ekonomik, siyasi ve kültürel açıdan gelişmesine katkı sağlayabilecek, Çin'in küresel etkisini artırmaya yardımcı olabilecek ve iki ülke arasındaki işbirliğini güçlendirebilecektir. Bununla birlikte, bu projeler, maliyet, çevre, güvenlik, hukuk ve rekabet gibi çeşitli sorunlarla da karşı karşıyadır. Bu nedenle, bu projeler, hem Türkiye hem de Çin için fırsatlar ve zorluklar barındırmaktadır.

Tablo 3.1: BKYK Kapsamındaki Projelerin Değerlendirilmesi

Proje	Siyasi Yansımalar	İktisadi Yansımalar	Politika Önerileri
Türk Akımı Projesi	Türkiye'nin enerji güvenliğini artırır ve Avrupa'nın enerji güvenliğine katkı sağlar. Rusya ile ilişkileri güçlendirir. ABD yatırımları nedeniyle gerilim kaynağı olabilir.	Doğalgaz arzını çeşitlendirir ve enerji ithalat maliyetlerini düşürebilir.	Enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesine devam edilerek enerji bağımsızlığı ve güvenliği artırılmalı.
Mersin Limanı Projesi	Bölgesel ticarete önemli bir merkez oluşturur ve Türkiye'nin Akdeniz'deki etkisini artırır.	Limanın genişlemesi, ihracat ve ithalat kapasitesini artırır ve bölgesel ekonomiyi canlandırır.	Liman altyapısının modernizasyonuna ve kapasitesinin artırılmasına yatırım yapılmalı.
İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi	Avrupa ile Asya arasındaki bağlantıyı güçlendirir ve bölgesel iş birliğini teşvik eder.	Yolcu ve yük taşımacılığında verimliliği artırır ve ticaret hacmini genişletir.	Ulaşım altyapısına sürekli yatırım yaparak bölgesel kalkınmayı desteklemeli.
Kars-İstanbul Demiryolu Projesi	Türkiye'nin doğu-batı aksındaki ulaşım ağını güçlendirir ve komşu ülkelerle ticari ilişkileri derinleştirir.	Lojistik maliyetleri düşürür ve iç ticareti canlandırır.	Demiryolu ağının genişletilmesi ve modernizasyonuna öncelik verilmeli.
Akkuyu Nükleer Santral Projesi	Türkiye'nin enerji sektöründeki çeşitliliğini artırır ve Rusya ile stratejik ortaklığı pekiştirir.	Uzun vadeli enerji ihtiyacını karşılar ve enerji maliyetlerini düşürmeye yardımcı olur.	Nükleer enerji alanında uzmanlaşmış iş gücünün yetiştirilmesine odaklanılmalı.
Hunutlu Termik Santrali	Enerji üretimindeki çeşitliliği artırır, ancak çevresel endişeler nedeniyle iç ve dış politikada zorluklar yaratabilir.	Elektrik üretim kapasitesini artırır, ancak kömür kullanımı çevresel sorunlara yol açabilir.	Yenilenebilir enerji kaynaklarına geçiş için stratejiler geliştirilmeli ve çevresel standartlar yükseltilmeli.
Kalyon Güneş Teknolojileri Fabrikası	Yenilenebilir enerjiye yatırım yaparak Türkiye'nin çevre dostu imajını güçlendirir.	Güneş enerjisi sektöründe yerli üretimi artırır ve enerji ithalatına olan bağımlılığı azaltır.	Yenilenebilir enerji teknolojilerine yatırım yaparak sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmeli.
Kumport Limanı	Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" inisiyatifi kapsamında stratejik bir yatırım olarak görülür. Türkiye-Çin ilişkilerini güçlendirir.	Limana yatırımları, ticaret hacmini artırır ve lojistik sektörünü geliştirir.	Türkiye'nin lojistik ve ticaret merkezi olarak konumunu güçlendirecek politikalar geliştirilmeli.

Dış Ticaret Teorileri ve İktisadi Büyüme Modelleri

4.1. DIŞ TİCARET TEORİLERİ

Teorik açıdan dış ticaret literatüründeki mevcut çalışmaların genel amaçlarının ulusların ithalat ihracat faaliyetlerinin nedenlerini keşfetmek ve bu konuda tahminler yapmak olduğu görülmektedir. Ülkelerin dış ticaret yapma nedenleri, dış ticaretin ülkeye sağladığı faydalar, dış ticaretin hangi unsurlardan oluştuğu, ülkelerin neden bazı malları ihraç etmekte iken, bazı malları ithal ettiği ve tüm bunların yurtiçi geliri nasıl etkilediğini ortaya koymak dış ticaret alanında ortaya konulan teorilerin önemli amaçları arasındadır (Aka, 2017).

4.1.1. Geleneksel Dış Ticaret Teorisi

Dış ticaretin tarihsel süreci ele alındığında ise, ticari kapitalizmin Merkantilizmi, tarımın kapitalleşmesinin Fizyokrasiyi ve Sanayi Devriminin Klasik İktisadi Okulu ortaya çıkardığı görülmektedir (Öztürk, 2003).

Merkantilizm

Merkantilizm, kapitalizmin tüm Batı Avrupa'ya yayılmasını sağlamakla birlikte, 17. yüzyılda son şeklini alarak yoğun bir biçimde uygulanan politikaların dayanağını oluşturmaktadır. Merkantalist yaklaşım çerçevesinde ilk kez zenginlik ve kâr hedefi kavramları açıkça dile getirilir hale gelmiş ve bunu merkantalizmi devlet aracılığıyla meşru hale getiren uygulamalar takip etmiştir. Merkantilizm, sömürgeciliğin getirdiği kâr ve zenginleşmenin

sürdürülebilirliği açısından uygun koşulların sağlanması amacını taşımaktadır (Gençoğlu, 2013).

Uluslararası ticaretin, gerçek anlamda, Merkantilist yaklaşımlarla birlikte ortaya çıktığını ileri süren (Öztürk, 2003), 1500-1800 arasında hüküm süren bu yaklaşımın, yeni dünya düzeninin iktisadi alana yansması olduğuna değinmektedir. Bir ülkenin zenginleşmesi adına ithal ettiğinden fazlasını ihraç etmesi gerektiği düşüncesine dayanan Merkantalizm, bir ülkenin ne kadar altını varsa, o ölçüde zengin sayılabileceğini savunur ve zenginleşmenin temel adımının ticaret olduğunu vurgular. Bu nedenle, merkantilistler, ülke yönetimlerinin ihracatı teşvik etmesi ve ithalatı kısıtlaması gerektiğine dikkat çekmektedirler (Gern, 1993).

Fizyokrasi

Zenginliğin üretim ile mümkün olacağını savunan Fizyokrasi, Merkantilist yaklaşıma eleştiri olarak 18. yüzyılda Fransa'da doğmuştur. Merkantalistlerin devlet aracılığıyla sermaye birikimi yapmalarını eleştiren Fizyokrasi anlayışı, doğal düzeni benimsemeyi önermiş ve iktisadi olayları bu çerçevede ele almışlardır (Erim, 2013). Ulusların ticaretinden ziyade üretime önem verilmesi gerektiğini ve özellikle tarımsal üretimin zenginleşme adına önem taşıdığını öne süren fizyokratlar; Merkantalizm anlayışının tersine dış ticarete dış ticarete önem vermemiş ve ticaretin yalnızca bir malın diğer malla değişimi olduğuna ve bu yolla zenginleşilemeyeceğine dikkat çekmişlerdir. (Yılmaz, 2010). Bununla birlikte, fizyokrasi anlayışının ortaya çıktığı yüzyıl ve ülkenin de önemi bulunmaktadır. Yeni bir çağ başlatan Fransız Devrimi'ne gidilen dönemde fizyokratların doğal düzeni benimsemeye yönelik fikirleri aydınlanmaya öncülük etmiştir (Eren, 2015).

4.1.2. Mutlak Üstünlük Teorisi

Mutlak Üstünlük Teorisi, dış ticaretin nedenlerini aydınlatma amacıyla öne sürülen ve modern dış ticaret teorisinin oluşmasına zemin yaratan en önemli teorilerden biridir. Bu teorinin tarihi ise, Adam Smith'in Ulusların Zenginliği adlı çalışmasına kadar uzanmaktadır. Serbest dış ticaretin ve ihtisaslaşmanın faydalarına değinen Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisi, ülkeler hangi malı mutlak olarak daha düşük maliyete üretmekte ise o malın üretiminde ihtisaslaşmış, yüksek maliyete ürettiği malı ithal etmesi önerisini içermektedir. Ancak, söz konusu teori, eğer bir ülke mutlak olarak birden çok malı daha düşük maliyete üretmekte ise, serbest dış ticaretin nasıl devam ettirilmesi gerektiğini açıklamada yetersiz kalmaktadır (Yüksel ve Saridoğan, 2011). Bununla birlikte, söz konusu teori bir ülkenin hangi ürün üretiminde ihtisaslaşması gerektiğine piyasanın belirleyeceğini ve bu haliyle

mutlak üstünlüğün doğal ya da kazanılmış şeklinde tanımlanabileceği de dile getirilmektedir.

Doğal üstünlük, her ülkenin; iklim koşulları, doğal kaynak rezervleri, coğrafi konum, işgücü, arazi gibi üretim faktörleri sayesinde ilgili üretimi yapabildiği ve üstünlük sağlayabildiğine ilişkindir, kazanılmış üstünlük ise doğal kaynakların yanı sıra teknoloji, tasarım ve yeni ürün geliştirme becerilerinin de kullanılması ile elde edilen üstünlüktür (Palacioğlu, 2018). Özetle, mutlak üstünlük teorisi ve diğer geleneksel dış ticaret teorileri dış ticaretin nedenlerini; iklim, kültür, faktör donanımları ya da teknolojik açıdan farklılıklar gösteren ülkelerin karşılaştırmalı üstünlükleri bağlamında üretim ve ticaretin analiz edilmesini sağlamaktadır.

4.1.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi

Neo-Klasik iktisatçılar, Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin üzerinden giderek, çeşitli önemli anomalilerin giderilmesine yönelik açıklamalar getirmişlerdir. John Stuart Mill (1909) dış ticarete talep konusuna yer değinmiş ve bir ülkenin, başka ülkelerin malına yönelik talebinin yoğunluğunun bilinmesi durumunda dış ticaret sınırlarının belirlenmesinin mümkün olacağını savunmuştur. Buna karşın, Alfred Marshall (2003), dış ticaret hadlerini geometrik açıdan ele almış ve iki ülkenin eğrilerini simetrik olarak değerlendirmiştir. Bu sayede, arz ve talep koşullarının dış ticaret hadlerinin oluşumundaki rolü, teklif eğrileri aracılığıyla daha net bir görünürlük kazanmıştır (Çakır, 2019).

II. Dünya savaşı sonrası dönemde dünya ticareti geleneksel dış ticaret teorileri kapsamında açıklanamadığından stratejik dış ticaret politikaları aracılığıyla dış ticaretin nedenleri değerlendirilmeye çalışılmıştır (Krugman, 1987). Stratejik dış ticaret yaklaşımıyla, ölçek ekonomisi, dışsallıklar ve eksik rekabet de ele alınmış ve firmaların ve hükümetlerin stratejik davranışları modellenebilmiştir. Bu sayede, stratejik ticaret politikalarıyla ılımlı bir müdahalenin önemli sonular ürettiği anlaşılabilmiştir (Brander, 1995).

4.1.4. Faktör Donatımı Teorisi

Geleneksel dış ticaret anlayışına getirilen eleştirilerden biri de, E.Heckscher (1919) ve B.Ohlin (1933) tarafından öne sürülen Faktör Donanımı Teorisi ile ele alınmıştır. Bu teori, diğer bir adıyla Heckscher-Ohlin Teorisi, bir ülkenin bir malın üretiminde ona maliyet üstünlüğü sağlayan unsurun ülkenin sahip olduğu faktör donanımı olduğuna ilişkindir. Eğer bir ülke, zengin olduğu üretim faktörünü ne ölçüde kullanırsa, ilgili mallarda karşılaştırmalı üstünlük elde eder, kısacası ilgili malları daha düşük maliyetle üretir ve bu sayede bu malların üretiminde ihtisaslaşabilir.

Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu çoğu gelişmekte olan ülkelere, tüm gelişmekte olan ülkelere aynı ticaret politikası izlemeleri gerektiği Washington Mutabakatı-Washington Consensus (WC) olarak bilinen piyasa odaklı ticaret serbestleştirme stratejisi bağlamında önerilmektedir. Buna karşın Çin, Pekin Mutabakatı- Beijing Consensus (BC) olarak bilinen mutabakat çerçevesinde hareket etmiş ve bu sayede küresel pazara entegre olabilmıştır. Bu başarının nedenleri, gelişmekte olan çoğu ülke açısından yeni bir stratejik yolun denenmesi şeklinde öneme sahiptir. Diğer bir ifadeyle, Çin'i dış ticarete başarıya götüren stratejiler diğer gelişmekte olan ülkeler açısından önemli bir rehberdir (Gündoğdu, 2022). Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret hareketliliği değerlendirildiğinde, ithalat miktarının ihracat miktarına kıyasla oldukça yüksek olduğu ve dengenin Çin lehine sürdüğü anlaşılmaktadır. Dış ticarete konu mallar değerlendirildiğinde de, Türkiye'nin ham madde ihraç etmekte iken, Çin'in teknolojik ara ve nihai mallar ihraç etmesi bu konuda da Çin'in önemli bir avantaja sahip olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, Çin'i dış ticaret başarısına götüren stratejilerin Türkiye açısından değerlendirilmesi ve anlaşılması önemlidir.

Türkiye'nin stratejik dış ticaret politikalarını benimsemesi ve hayata geçirmesi gerekmektedir. Bu kapsamda yürütülen çeşitli literatür çalışmaları da bulunmaktadır. Türkiye'nin dış ticareti ile ekonomik büyümesi arasında nedensellik ilişkisini araştıran Saatçioğlu ve Karaca (2004), Eşbütünleşme, ADF ve Granger nedensellik testlerinden yararlanmış ve 1950-2000 yılları arasında büyümeden ihracata doğru tek yönlü nedensellik, 1950-1980 yılları arasında ihracat ve ekonomik büyüme arasında nedensellik ilişkisi olmadığı ve 1981-2000 yılları arasında ihracattan büyüme doğru tek yönlü nedensellik olduğu bulgularına erişmişlerdir. Bu nedenle, Türkiye için ihracata yönelik büyümenin geçerli olduğu ifade edilmiştir. Özer ve Erdoğan tarafından (2006), yürütülen çalışmada ise 1987-2006 yılları arasında ekonomik büyüme, ihracat ve ithalat arasındaki ilişkiler araştırılmış ve Granger, VAR ve Eşbütünleşme testlerinin uygulandığı çalışmada, ihracattan ithalata ve ithalattan ekonomik büyüme doğru tek yönlü bir nedenselliğin olduğu anlaşılmıştır. Bu çalışmalarda, Türkiye'de, ihracat öncelikli büyüme hipotezi önem kazanmakla birlikte, Türkiye'nin çeşitli ülkeler ile arasındaki ilişkiler de ithalat da önem kazanabilmektedir.

4.2. İKTİSADİ BÜYÜME MODELLERİ

4.2.1. İhracata Dayalı Büyüme Modeli

Müdahaleci politikaların dış ticarete sürdürülemez olduğu ve bu politikaların sorgulanmaya başlandığı 1960'lı yıllardan sonra pek çok

gelişmekte olan ülke ihracata dayalı büyüme politikalarını benimseyerek serbest dış ticaret rejimini uygulamaya başlamışlardır. İhracata dayalı büyüme politikalarını benimseyerek önemli bir büyüme hızı kazanan Hong Kong, Singapur, G. Kore ve Tayvan gibi Asya ülkelerinin başarısı, gelişmekte olan ülkeleri oldukça etkilemiş ve ihracata dayalı büyüme politikalarının daha çok yönetim tarafından uygulanmasına öncülük etmişlerdir. Türkiye ise, 1980 yılına kadar sıkı dış ticaret politikaları uygulayan ve yurt içi üretimi teşvik eden anlayışına karşın, bu dönemden itibaren ithal ikameci politikaları terk ederek ihracata dayalı büyümeyi benimsemiştir (Takım, 2010).

İhracata dayalı büyüme stratejisi temelde dış ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiye dayandırılmaktadır. Ülke içerisinde üretilen malların ihracatının özendirilmesi ile ekonomik büyümeye olan olumlu etkileri, bu stratejinin kapsamını belirlemektedir. İhracata dayalı büyüme hipotezinin temelinde yapılan çalışmalar sonucunda ihracatın büyümeyi üç yönden etkilediği sonucuna varılmıştır (Awokuse, 2005: 593).

İhracata dayalı büyüme politikaları esasında dış ticaret ile iktisadi büyüme arasındaki ilişkiye dayanmaktadır. Bir ülkede üretilen malların ihracatının teşvik edilmesi ile iktisadi büyümeye olumlu etkileri, bu politikanın amacını göstermektedir. İhracata dayalı büyüme yaklaşımını ele alan çalışmalarda ihracatın büyümeyi üç yönden etkilediği görülmüştür (Awokuse, 2005). Bunlardan ilki, ihracattaki artışın üretimi artırdığı ve bu sayede gelir ve istihdamın da arttığına ilişkindir.

İkinci etki, ihracatın artmasıyla birlikte, ekonomik büyümenin arttığı, kaynakların daha etkin kullanıldığı, kapasite kullanım oranlarının arttığı ve firmaların teknolojik açıdan gelişmeye zorlandığı şeklindeki etkilerine yöneliktir. Üçüncü etki ise, ithalat için gereken dövizin ülkeye getirilmesini sağlaması ve ülkedeki sermaye oluşumunu artırması açısından değerlendirilen faydasıdır.

4.2.2. İthalata Dayalı Büyüme Modeli

Türkiye, 1980 sonrası uygulamaya başladığı ihracata dayalı büyüme politikaları ile dış ticaretinde önemli bir artış yaşamıştır ancak ihracata dayalı büyüme modellerinin 2000'li yılların başında yeniden değerlendirmesi ve ithalata dayalı büyüme stratejisinin ele alınması gerekliliği duyulmuştur. Bununla birlikte, Türkiye, 2007 yılı son çeyreğine kadar ithalatı arttırarak önemli bir büyüme performansı göstermiştir. Bu durum da, ithalata dayalı büyüme modelinin gündeme getirilmesinde görülen nedenlerden biridir (Yıldız ve Berber, 2011).

İhracatın büyümede önemli bir rol oynamakla birlikte, ithalatın da büyümeye önemli katkısının bulunacağı varsayımı, ithalatın ekonomik performansı nasıl etkilediğine ilişkin çalışmaları da beraberinde getirmektedir. Pek çok gelişmekte olan ekonomide gerçekleştirilen ithalat, üretim alanında gereksinim duyulan girdilerin üretilmesine de fayda sağlamaktadır. Bununla birlikte, ithalat sayesinde gelişmekte olan ülkeler yüksek teknolojiye sahip gelişmiş ülkelere teknolojik mal ve hizmetler edinebilmektedir. Bu durum da, ekonomiyi güçlendiren diğer etkenlerden biridir.

Ekonometrik Analiz

5.1. VERİ SETİ VE MODEL

Bu çalışmanın ekonometrik analiz aşamasında, Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret verileri değerlendirilerek elde edilen sonuçların Bir Kuşak Bir Yol projesinin ortaya çıkardığı değişimler çerçevesinde tartışılması amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda, BKBY projesinin önerilme tarihi olan 2013 yılından günümüze kadarki süreçte Çin ve Türkiye arasındaki çeyrek dönemlik dış ticaret verileri incelenmiş ve Türkiye'nin ekonomik büyümesi ile söz konusu ülkeler arasındaki ekonomik alışverişlerin nedensellik ilişkisi araştırılmıştır.

İkincil veri toplama yönteminin kullanıldığı bu çalışmada, dış ticaret ile ekonomik büyüme verileri TÜİK'ten elde edilmiş, elde edilen veriler E-views 10 ile SPSS

23 paket programları aracılığıyla analiz edilmiştir. Ekonomik büyümeyi temsilen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (GSYH) endeksi değişkenine ait çeyrek dönemlik veriler ele alınmaktadır. Dış ticareti temsilen ise, Çin ve Türkiye arasındaki çeyrek dönemlik ithalat ve ihracat toplam değerleri kullanılmaktadır. Ayrıca, tüm seriler önce logaritmik seri haline getirildikten sonra birim kök, nedensellik, eşbütünlük ve regresyon analizleri yapılmıştır.

İktisadi büyüme ve dış ticaret arasındaki ilişkilerin ele alındığı çalışmalar değerlendirildiğinde; liberal ekonomi politikaları ile küreselleşmenin etkilerinin tartışıldığı ve çeşitli görüşlerin ortaya çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte, dış ticaretin serbestleşmesinin veya diğer ifadeyle dışa açılmanın ekonomik bağlamda geniş kabul görmesine rağmen net bir tanımının olmadığı anlaşılmaktadır. Genellikle, ticaret hacminin GSYİH miktarına

oranlanması ile ölçülen dış ticarete açıklık, yalnızca dışa yönelik büyüme stratejilerinin gerçekleştirilmesi ile değil, ithalatın da serbestleştirilmesi demektir (Sağlam, 2016). Bu nedenle, ithalat serbestleşmeyi gösteren önemli unsurlardan biri iken, ihracat dışa açılma politikalarının bir yansımasıdır. İhracata yönelik politikalar ise liberalleşme, ihtisaslaşma ve ekonomik üretim savlarının vurgulandığı ve neo- liberalizmin tüm dünyaya yayıldığı 20.yy. son çeyreğinde uygulanmaya başlanmıştır (Arslan, 2019). Türkiye’de ise, Cumhuriyetin ilk yıllarında korumacı politikaların uygulandığı ve ithalatın kısıtlandığı bilinmektedir. Liberalleşme ve küreselleşmenin etkisi ile 1980 yılından sonra ihracata dayalı sanayileşme politikalarını benimsemeye başlayan Türkiye’de, bunun sonucu olarak dış ticaret hacminde artış yaşanmış, ancak ihracatın ithalata olan bağımlılığı artırıcı bir etkisinin olduğu görülmüştür (Karaçor ve Alptekin, 2006). Ara ve yatırım malı talepleri yurtiçi üretim ile tam olarak karşılanamadığından ara ve yatırım malı ithalatına olan bağımlılık artmıştır. Bu nedenle, Türkiye ekonomisinin kırılgan yapıdan kurtulabilmek adına ara ve yatırım mallarının yurtiçinde üretilmesine yönelik teşvik politikalarının uygulanması önem arz etmektedir. Türkiye ve Çin arasındaki dış ticarete konu mallar ele alındığında ise, imalatta kullanılan makine ve teknolojik aletler şeklindeki yatırım mallarının toplam ithalatın büyük bir bölümünü oluşturduğu anlaşılmaktadır. Ticaret Bakanlığı 2022 verilerine göre, portatif otomatik bilgi işlem makinaları ile ses, görüntü ve diğer verileri almaya ve dönüştürmeye yarayan makinalar Türkiye’nin Çin’den ithalatının başlıca kalemleri arasındadır. Bunu, akıllı telefon gibi nihai mallar ile statik konvertörler, kompresörler, panel gösterge modülleri gibi ara mallar takip etmektedir. Ancak, kırılganlığın azaltılması ve sürdürülebilir bir iktisadi büyümenin gerçekleştirilebilmesi adına söz konusu ara ve yatırım mallarının yurtiçinde üretimi önem arz etmekte ve ihracata dayalı büyüme stratejilerinin Türkiye’de yol açtığı ithalata bağımlılığın önüne geçilmesinde rol oynamaktadır (Saraç, 2013). Bu çalışmada, ihracat kadar ithalatın da önemli olduğunu varsayan ve ikisinin birlikte büyümesi ile iktisadi büyümenin mümkün olacağını öne süren dış ticaret varsayımları altında analiz uygulanmıştır. Bununla birlikte, ithalata konu malların, ara ve yatırım mallarını içermesinin ekonomiyi kırılgan hale getirebileceği de göz ardı edilmemelidir (İzgi ve Yılmaz, 2018).

İhracata yönelik sanayileşme politikaları, bazı az gelişmiş ülkelerde beklenen sonuçları vermemekte iken, bazı ülkelerde istenen sonuçlar alınabilmektedir. Bu durum, neo-liberal politikaların çeşitli ülkelerde farklı sonuçlar doğurduğunu göstermekte ve ihracata yönelik politikaların neden bazı ülkelerde beklenen sonuçları ürettiğine ilişkin anlayışların geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. Buna göre, ihracata dayalı sanayileşme politikalarını

benimseyen G. Kore, Tayvan ve Singapur gibi ülkeler bu politikaları devlet müdahalesi ile uygulamış, diğer bir ifadeyle korumacılık, iç piyasada üretim yapan sektörlerden ihracata yönelik üretim yapan sektörlerle kaymak suretiyle yön değiştirmiştir. Bu sayede, sanayileşmeye ayrılan kaynaklardan büyük oranda yararlanılmış ve söz konusu politikalar başarılı olmuştur (Doğruel ve Doğruel, 2006). Ancak, ihracata yönelik politikaların dışa bağımlılığı ve borcu artırmak suretiyle beklenen sonucu üretmediği durumların da olduğu bilinmektedir. Bu nedenle, dış ticarete liberal politikaların benimsenmesi aşamasında, yerli üretimin yeni ekonomik şartlara ayak uydurabilmesi açısından sürecin zamana yayılması önem arz etmektedir. Zira, Türkiye’de hem 1980 öncesi uygulanan ithalata dayalı sanayileşme stratejileri hem de 1980 sonrası benimsenen

ihracata dayalı sanayileşme stratejileri beklenen sanayi yapısına ulaşmayı sağlayamamış ve bu nedenle bütünleştirilmiş sanayi stratejisine geçilmiştir. Bu sayede, hem ekonomiyi rekabetten korumaya yönelik anlayış hem de döviz kazanmayı hedefleyen ihracat anlayışı kendine yer bulabilmiştir. Söz konusu bütünleştirilmiş stratejiler Türkiye’de 2000’li yılların başında sanayide yeniden yapılanmanın gerekliliği üzerine uygulanmaya başlamış ve bu sayede ithal ikamesi ile ihracata dayalı stratejilerin birbirini tamamladığı, içsel ve dışsal değişimlere karşı ekonominin daha esnek özelliğe büründüğü bir yapı mümkün olmuştur (Özbey, 2000). Bu çalışmada ise, 2013 yılı sonrasının değerlendirildiği dikkate alındığında, Türkiye’nin bütünleştirilmiş strateji ile yönetildiği dönemin ele alındığını ifade etmek mümkündür.

Değişkenler arasında nedensellik ilişkisinin araştırılması için değişkenlerin her birinin aynı derecede durağan olması gerekmekte ve bu varsayımın test edilmesi için de değişkenlerin birim kök testlerine tabi tutulması gerekmektedir. Bu kapsamda, otokorelasyonlar ve değişen varyans durumlarında daha düzgün sonuçlar ürettiği ve bu nedenle güçlü bir test olduğu varsayılan Phillipps-Perron birim kök testi serilerin durağanlık analizlerinde kullanılmıştır. Ardından, nedensellik analizinden yararlanılarak iki ülke arasındaki dış ticaret ile Türkiye ekonomisi arasında nedensellik ilişkisinin olup olmadığı sorgulanmış ve eşbütünleşme analizine yer verilmiştir. Bununla birlikte, dönemlere göre iki ülke arasındaki ithalat ve ihracat değerlerinin ilerleyişi incelenmiştir. Ayrıca, regresyon analizi yardımıyla Çin’le olan dış ticaretin Türkiye ekonomisine etkisi araştırılmıştır.

5.2. PHİLLİPPS-PERRON TESTİ

Durağanlık analizi, zaman serileri için oldukça önemlidir, çünkü kullanılan değişkenler arasında anlamlı ilişkileri test edebilmek için, serilerin

durağan olmasına veya aynı dereceden durağan hale getirilmelerine ihtiyaç bulunmaktadır. Durağanlık kavramı ise, bir zaman serisinin ortalaması ile varyansının sabit olması anlamına gelmektedir ve aynı zamanda durağan seride yer alan iki değer arasındaki kovaryans yalnızca iki zaman değeri arasındaki farka bağlıdır (Korkmaz ve Uygurtürk, 2008: 125). Zaman serilerinde durağanlık sınaması sonuçları etkileyebilmektedir, bu nedenle birim kök sınamaları, özellikle yapısal kırılmaları dikkate alan çalışmalarda sıklıkla kullanılmaktadır. Bununla birlikte, serilerin durağanlıklarının doğru tespit edilmesi önem arz etmektedir. Durağan bir zaman serisinde ortalama, varyans ve ortak varyans zaman içinde değişim göstermemekte iken, durağan olmayan bir zaman serisinin ortalaması ve varyansı zamana bağlı olarak değişim gösterebilmektedir (Yıldırım ve Ertuğrul, 2015, s. 92).

Hata terimleri arasında içsel bağlantının olmaması veya homojenliğin sağlanması şeklinde varsayımlarının olmaması, Phillips-Perron testinde hata terimlerinin zayıf bağımlılığının ve heterojen dağılımının kabul edildiğini göstermektedir. Bu nedenle, Phillips-Perron Dickey Fuller t testinde hata terimlerinin varsayımlarına ilişkin sınırlamaları dikkate almamaktadır / Enders, 2010).

Phillips-Perron testinde test istatistiğinin hesaplanması için nonparametrik düzeltmeler yapıldığından, otokorelasyon, test istatistiğinin asimtotik dağılımını etkilememektedir. Testin test istatistiği ise şöyledir:

$$\hat{t}_\alpha = t_\alpha \left(\frac{\gamma_0}{f_0} \right)^{-1/2} - \frac{T(f_0 - \gamma_0)(s_e(\hat{\alpha}))}{\alpha f_0^{1/2} s}$$

Burada $s_e(\alpha)$ katsayı standart hatayı, s denklemin standart hatasını, T gözlem sayısını, γ_0 hata varyansının tutarlı tahminini ve f_0 ise sıfır frekansta artık spektrumunun tahmincisidir. Phillips-Perron testinde temel hipotez birim kök var şeklindedir (Çağlayan ve Saçaklı, 2006).

$$H_0 : \alpha = 0 \quad H_1 : \alpha < 0$$

5.3. GRANGER NEDENSELLİK TESTİ

Granger nedensellik analizi, uzun dönemli ilişkileri analiz etmek ve nedenselliği sorgulamak amacıyla yapılan bir testtir. Bu test, bağımsız değişkenin gecikmeli değerleri katsayılarının, belirli bir anlamlılık düzeyinde, grup halinde sıfıra eşitliğini sınamaktadır. Özellikle sahte bir regresyonun varlığının test edilmesinde eşbütünleşme testlerinden ve nedensellik analizlerinden yararlanılmaktadır. Söz konusu testin kullanılabilmesi için modelde kullanılan serilerin aynı dereceden durağan oldukları varsayılmaktadır. Bu çalışmaya benzer şekilde, Uysal (2019: 65), ekonomik

büyüme ile ihracat arasındaki ilişkiyi ele almış ve çalışmasında Engle Granger eşbütünleşme testinden yararlanmışır. Rusya örneğini değerlendirdiği analizinde söz konusu değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişkiye rastlamıştır. Elde ettiği bulgu ise, 2003-2018 yılları değerlendirildiğinde Rusya'da ekonomik büyüme ve ihracat arasında tek yönlü nedensellik ilişkisinin bulunduğuna yöneliktir.

Dilber ve Kılıç (2018, s. 166), Türkiye'de ekonomik büyüme ile turizm gelirleri arasındaki ilişkiyi ele aldıkları çalışmalarında Engle Granger eşbütünleşme testine başvurmuş ve inceledikleri değişkenler arasında olumlu yönde bir ilişkinin bulunduğu sonucuna ulaşmışlardır. Takım (2014: 330) ise, Türkiye'deki GSYH ile ihracat arasındaki ilişkiyi ele aldığı çalışmasında Granger nedensellik analizinden yararlanmış, 1975-2008 yılları Türkiye verilerini kullanmış ve ihracat artışının GSYH artışına neden olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Buna göre, ihracata dayalı büyüme modelinin Türkiye'de etkili olmadığı anlaşılmaktadır.

5.4. DOĞRUSAL REGRESYON ANALİZİ

Doğrusal regresyon analizi bağımlı değişken ile bağımsız değişken veya değişkenler arasındaki ilişkiyi ele almaktadır. $Y=a+bX$ olarak formüle edilen doğrusal regresyon analizinde, eğer bulunan p değeri <0.05 ise regresyon katsayısının 0'dan farklı olduğu kabul edilir. Diğer bir ifadeyle, iki değişken arasındaki istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkiden söz etmek mümkündür ve iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Bununla birlikte, modelin anlamlılık göstergesi R^2 değeri ile anlaşılmaktadır. Bu değer, 1'e yaklaştıkça model o kadar anlamlı hale gelmektedir (Dawson ve Trapp, 2001).

Bir bağımsız değişkenin yer aldığı regresyon modellerde basit regresyon analizi kullanılmakta iken, birden çok bağımsız değişkenin yer alması durumunda çok değişkenli regresyon analizinden yararlanılmaktadır. Aşağıda çok değişkenli regresyon denkleminde yer verilmektedir. Bu denklemde, β değeri sabit değer olup her bir değişkenin katsayısını göstermektedir, ϵ ise tesadüfi hataları temsil etmektedir (Pagano ve Gauvreau, 1993).

$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 x_{i1} + \beta_2 x_{i2} + \dots + \beta_p x_{ip} + \epsilon_i$$

Bu araştırmanın bağımlı değişken GSYH, bağımsız değişkenleri toplam ihracat ve toplam ithalat olmak üzere regresyon denklemi aşağıdadır:

$$GSYH_i = \beta_0 + \beta_1 IHR_i + \beta_2 ITH_i + \epsilon_i$$

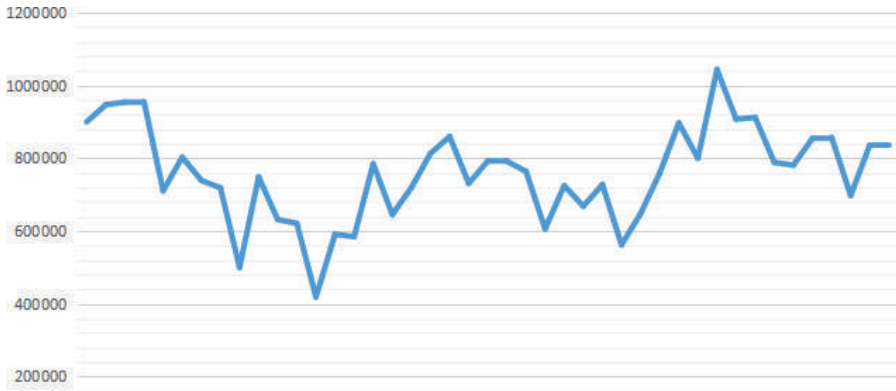
Durağan olmayan zaman serilerinde, regresyon analizinden elde edilen sonuçların anlamlı olabilmesi analize dahil edilen zaman serileri arasındaki

eşbütünleşme ilişkisine bağlıdır (Gujarati, 1999). Bu nedenle, regresyon analizinin yanı sıra eş bütünleşme testleri de uygulanmaktadır. Bununla birlikte, durağan olan serilerde tahminler daha güçlüdür. Saraç (2013), doğrusal olmayan regresyon analizinden yararlanarak ihracatın ekonomik büyümeyi olumlu etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Aytaç (2017) ise, Granger nedensellik analizinden yararlandığı çalışmasında ihracatın büyümeye neden olmadığı, büyümenin ihracata neden olduğu sonucuna ulaşmıştır. Buna karşın Şimşek (2003), Granger nedensellik testini kullanarak Türkiye için ihracatın büyümeye neden olduğuna dikkat çekmektedir. Aktaş (2009), Johansen eşbütünleşme testinden yararlandığı çalışmasında ise, Türkiye için ihracata dayalı büyüme modelinin kısa dönemde geçerli olmakla birlikte, uzun dönemde geçerli olmadığı sonucuna ulaşmıştır.

Özetle, ithalat-ihracat faaliyetlerinin ekonomik büyüme ile ilişkilerinin çeşitli ülke, zaman ve analiz teknikleri ile çok sayıda araştırmacı tarafından ele alındığı ve farklı bulgulara ulaşılabildiği görülmektedir. Bu çalışmada da mevcut literatüre katkı sağlamak amacıyla, Türkiye'nin 2013-2023 yılları arasındaki Çin ile olan ithalat ve ihracat verileri ve de GSYH değerleri kullanılmakta, Çin ile yürütülen dış ticaret ilişkilerinin Türkiye ekonomisine katkısı araştırılmaktadır. Öncelikle, analize dahil edilen verilerin tanıtılması ve dönemlere göre değişiminin anlaşılması amaçlanmaktadır.

Değişkenler ve Öncül Bulgular

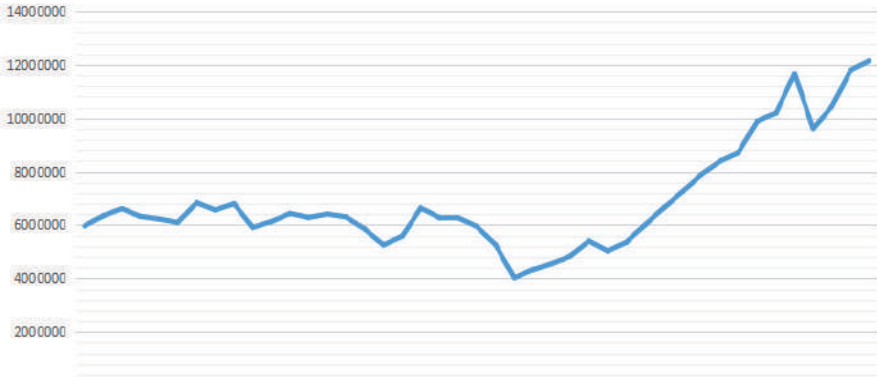
Bu çalışmada 2013-2023 yılları arasındaki çeyrek dönemlere ait Türkiye ile Çin arasındaki ithalat ve ihracat toplamaları ve Türkiye'nin GSYH verileri kullanılmaktadır. Aşağıdaki şekillerde, söz konusu çeyrek dönemlere ait Türkiye-Çin arasındaki ithalat ve ihracat toplamlarındaki dönemlere göre değişim gösterilmektedir.



Şekil 5.1: Türkiye-Çin İhracat Toplamı (2013-2023)

Grafik 5.1 değerlendirildiğinde, 2013 yılından 2023'ün 3. çeyreğine gelinceye kadar Türkiye'nin Çin'e ihracatının toplam değerinin oldukça sık değişim gösterdiği anlaşılmaktadır. En düşük ihracat toplamının 418 milyon 591 bin ABD Doları ile 2016'nın ilk çeyreğinde en yüksek ihracat toplamının 1 milyar 43 milyon 568 bin ABD Doları ile 2021 2. çeyreğinde gerçekleştiği bilinmektedir. Gözlemlenen dönemlerin ihracat ortalama değeri ise 758 milyon 732 bin ABD Dolarıdır.

Türkiye-Çin arasındaki ithalat toplamlarındaki dönemlere göre değişim değerlendirildiğinde, son yıllarda Çin'den ithalatın toplam değerinin giderek arttığı gözlemlenmektedir. En düşük ithalat toplamının 4 milyar 28 milyon 518 bin ABD Doları ile 2018 yılı 4. çeyreğine ait olduğu, 2019 yılının son çeyreğine kadar düşük ithalatın devam ettiği ancak 2019 yılı son çeyreğinde toplam ithalat değerinin tekrar yükseldiği, en yüksek ithalat toplamının ise 12 milyar 157 milyon 385 bin ABD Doları ile 2023 yılı son çeyrekte gerçekleştiği bilinmektedir. Gözlemlenen dönemlerin ithalat ortalama değeri 6 milyar 896 milyon 430 bin ABD Dolarıdır.



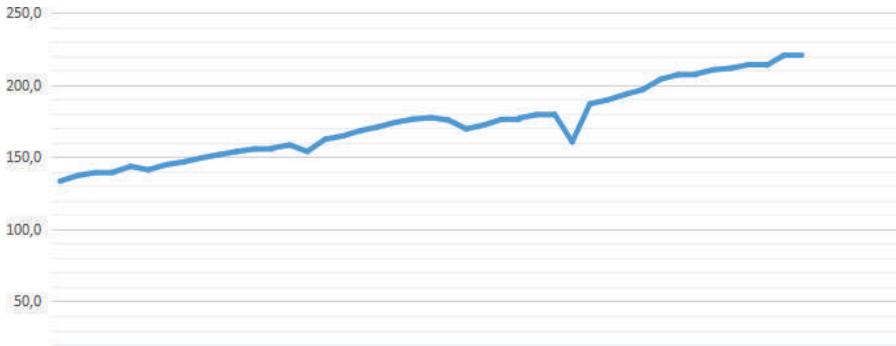
Şekil 5.2: Türkiye-Çin İthalat Toplamı (2013-2023)

Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret verileri değerlendirildiğinde, ihracatın 2013-2023 yılları arasında oldukça sık değiştiği, buna karşın Çin'den yapılan ithalatın artış eğiliminde olduğu görülmektedir. İhracat toplam değerleri ise ithalat toplam değerlerinin oldukça altındadır. Buna göre, Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret ilişkilerinde ithalata dayanan, başka bir ifadeyle ithalatın baskın geldiği bir süreç yaşanmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye'nin 2013 yılı toplam ihracat değerinin 161 milyar 480 milyon 915 bin ABD Doları olduğu ve bu toplam ihracatın yalnızca %2'lik kesiminin Çin'e gerçekleştirilen ihracata ait olduğu, 2023 yılına gelindiğinde Aralık ayı

hariç toplam ihracatın 232 milyar 810 milyon 366 bin ABD Dolar değerine yükseldiği ve bu toplam ihracatın %1,28'lik kesiminin Çin'e gerçekleştirilen ihracata ait olduğu anlaşılmaktadır.

Çin ile ihracat faaliyetleri değerlendirildiğinde, toplam ihracat içinde Çin'in payının 2013'ten günümüze geldiğinde azaldığı anlaşılmaktadır. İthalat dengesi ele alındığında, Türkiye'nin 2013 yılı toplam ithalat değerinin 260 milyar 822 milyon 803 bin ABD Doları olduğu ve bu toplam ithalatın %10'luk kesiminin Çin'den gerçekleştirilen ithalata ait olduğu, 2023 yılına geldiğinde Aralık ayı hariç toplam ithalatın 332 milyar 736 milyon 176 bin ABD Dolar değerine yükseldiği ve bu toplam ithalatın %13'lük kesiminin Çin'den gerçekleştirilen ithalata ait olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre, 2013 yılından günümüze geldiğinde, Türkiye'nin Çin'e ihracatının toplam ihracat içerisindeki payı azalırken, Türkiye'nin Çin'den ithalatının toplam ithalat içerisindeki payı artmaktadır.

Analize dahil edilen bir diğer değişken, Türkiye'nin 2013-2023 yılları arasındaki GSYH değerleridir. Mevsim ve takvim etkisinden arındırılmış ve 2023 yılı son çeyrek hariç GSYH endeksi değerlerinin dönemlere göre değişimi aşağıda gösterilmektedir. Buna göre, GSYH endeksi 2018 yılın son çeyreği ile 2020 yılının ikinci çeyreğinde azalma göstermekle birlikte genel olarak artış eğilimindedir. Özellikle son yıllara ait dönemlerde artış eğilimi devam etmektedir. 2013 yılı ilk çeyreğinde 133,2 olan GSYH endeksi 2023 yılı ilk çeyrekte 213,4 değerine yükselmiş, üçüncü çeyrekte ise 221 değerine ulaşmıştır.



Şekil 5.3: Türkiye GSYH Endeksi (2013-2023)

5.5. ANALİZ BULGULARI

Çin ile ithalat ve ihracat faaliyetlerinin Türkiye ekonomisine etkisinin ortaya çıkarılması amacıyla çoklu doğrusal regresyon analizine başvurulmaktadır. İthalat ve ihracat faaliyetleri toplam ithalat ve ihracat değerleri ile temsil edilmekte iken, Türkiye ekonomisi GSYH endeksi ile temsil edilmektedir. Aşağıdaki tabloda, Çin'e ihracatın ve ithalatın Türkiye GSYH endeksine etkisi çoklu doğrusal regresyon analizi ile test edilmektedir. Buna göre, toplam ihracatın logaritmik serisinin ve toplam ithalatın logaritmik serisinin ekonomik büyümeyi temsilen kullanılan GSYH'nin logaritmik serisini anlamlı bir biçimde etkilemediği anlaşılmaktadır ($p > 0,05$).

Tablo 5.1: Çin'e İthalat ve İhracatın GSYH Endeksine Etkisi (2013-2023)

Bağımlı Değişken: LOGGSYH				
Değişken	Katsayı	Standart Hata	T	Anlam Düzeyi (p değeri)
C	2.823.348	7.332.786	3.850.307	0.0004
LOGİHRACAT	0.386143	0.535337	0.721309	0.4749
LOGİTHALAT	-0.039009	0.041517	-0.939611	0.3531
Düzeltilmiş R ² : 0,012				

İhracat ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmaların bir kısmında ihracatın ekonomik büyümeye olumlu etkisi olduğuna yönelik savların desteklendiğini, bir kısmında ise ihracatın ekonomik büyümeyi etkilemediği yönündeki savların destek gördüğü gözlemlenmektedir. Bu noktada, modele dahil edilen zaman serilerinin hangi ülke veya zamana ait olduğu ve kullanılan analiz teknikleri önem kazanmaktadır. Örneğin, Crospo ve Wörz (2003) ihracatın gelişmiş ülkelerde büyümeyi olumlu yönde etkilediğini ileri sürmekte iken, bazı görüşler ise, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ihracatın ekonomik büyümeyi pozitif etkilemediği yönündedir. Bu görüşe göre, ihracata dayalı politikalar yerine ithal ikameci politikaların benimsenmesi uygundur (Nurkse, 1996, s. 145).

Bu çalışmada, Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret ilişkilerinin BKBY projesinin önerildiği tarihten günümüze değin çeyrek dönemlere ait veriler ışığında değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Saraçoğlu (2017: 151) tarafından yürütülen ve Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret ilişkilerinin ele alındığı çalışmada, Türkiye'nin Çin'den ithalatının ihracata nispeten daha fazla sektörel çeşitlilik arz ettiği ortaya konmaktadır. Bu nedenle, ithalatın büyüme üzerindeki etkisi ele alınırken bu sektörel çeşitliliğin rol oynadığı düşünülebilir.

Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret ilişkilerinin Türkiye ekonomisi ile nedensellik ilişkisini ortaya koymak amacıyla, Granger nedensellik analizine yer verilmektedir. Ancak, bu analize geçmeden önce GSYH endeksi, toplam ihracat ve toplam ithalat zaman serilerinin durağanlıklarının test edilmesi gerektiğinden Phillips- Perron birim kök testleri ile söz konusu zaman serilerinin durağanlıklarının tespit edilmesi uygun görülmektedir. Türkiye'nin Çin'e ihracatının 2013-2023 yılları arası çeyrek dönemlere ait verilerinden oluşan zaman serisi birim kök testi sonuçları aşağıdaki gibidir.

Tablo 5.2: Phillips-Perron Birim Kök Testi (Toplam İhracat)

Phillips-Perron Birim Kök Testi	t-istatistiği	P değeri	Birinci Fark	t-istatistiği	P değeri
Test Kritik Değerleri	-3.548.696	0.0113		-1.227.192	0.0000
%1	-3.596.616			-3.600.987	
%5	-2.933.158			-2.935.001	
%10	-2.604.867			-2.605.836	

Tabloda görüldüğü üzere, toplam ihracat değerlerinden oluşan logaritmik zaman serisi birim kök içermekte, diğer bir ifadeyle durağan olmadığı anlaşılmakta ve H_0 : birim kök vardır hipotezi kabul edilmektedir. Birinci farkı alındığında ise, $p < 0,05$ ve t istatistiğinin mutlak değerinin tüm kritik değerlerden yüksek hale geldiği görülmektedir. Tablo 5.3'te ise toplam ithalat logaritmik serisinin birim kök testi sonuçlarına yer verilmektedir. Buna göre, p değeri $< 0,05$ 'tir ve test istatistiğinin mutlak değeri tüm test kritik değerlerinden yüksektir. Bu nedenle, serinin durağan olduğu ve H_0 : birim kök vardır hipotezinin reddedildiği anlaşılmaktadır.

Tablo 5.3: Phillips-Perron Birim Kök Testi (Toplam İthalat)

Phillips-Perron Birim Kök Testi	t-istatistiği	P değeri
Test Kritik Değerleri	-6.477.287	0.0000
%1	-3.596.616	
%5	-2.933.158	
%10	-2.604.867	

Türkiye'nin GSYH endeksi değerlerinin 2013-2023 yılları arası çeyrek dönemlere ait verilerinden oluşan zaman serisi birim kök testi sonuçları aşağıdaki gibidir. GSYH endeksi verilerinden oluşan logaritmik zaman serisinin birim kök içermediği, durağan olduğu ve H_0 : birim kök vardır hipotezinin reddedildiği anlaşılmaktadır.

Tablo 5.4: Phillips-Perron Birim Kök Testi (GSYH Endeksi)

Phillips-Perron Birim Kök Testi	t-istatistiği	P değeri
Test Kritik Değerleri	-6.254.302	0.0000
%1	-3.596.616	
%5	-2.933.158	
%10	-2.604.867	

Modele dahil edilen tüm zaman serilerinin birinci farklarının durağan oldukları görülmekte ve bu nedenle söz konusu serilerin geçmişe ilişkin az bilgi taşımakla birlikte iktisadi açıdan istikrarlı oldukları ifade edilebilmektedir. Diğer bir ifadeyle, ortalama ve varyans zamana göre değişmemekte ve bu nedenle de sağlıklı tahminler yapmak mümkündür (Duygulu ve Kahyaoglu, 2005, s. 67).

GSYH Endeksi, Çin'den toplam ithalat ile Çin'e yapılan toplam ihracat arasında nedensellik ilişkisinin tespiti amacıyla Granger nedensellik analizine başvurulmakta ve sonuçlarına yer verilmektedir. Tablo 5.5'de GSYH endeksi ile toplam ithalata ilişkin serilerin nedensellik ilişkisi sonuçlarına yer verilmektedir. Buna göre, GSYH'ın bağımlı değişken ve ithalatın bağımsız değişken olduğu modelde p değeri $<0,05$ 'tir ve bu nedenle bu modelde ithalattan GSYH endeksine doğru nedensellik ilişkisinin olduğu anlaşılmaktadır. İthalatın bağımlı değişken ve GSYH endeksinin bağımsız değişken olduğu modelde ise, p değeri $>0,05$ 'tir. Bu nedenle, GSYH'tan ithalata doğru bir nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Tablo 5.5: İthalat ve GSYH Endeksi Arasında Nedensellik İlişkisi

Bağımlı Değişken: LOGGSYH			
	Ki-kare	Serbestlik Derecesi	Anlam Düzeyi (P değeri)
LOGİTHALAT	6.243.436	1	0.0125
Bağımlı Değişken: LOGİTHALAT			
	Ki-kare	Serbestlik Derecesi	Anlam Düzeyi (P değeri)
LOGGSYH	1.407.619	1	0.2355

Çin'e ihracat ile GSYH endeksi arasında bir nedensellik olup olmadığını tespiti amacıyla Granger nedensellik analizine başvurulmuş ve sonuçlarına Tablo 5.6'da yer verilmiştir. Buna göre, GSYH endeksi ile toplam ihracat arasında her iki yönden de nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır. İhracatın bağımlı, GSYH endeksinin bağımsız olduğu modelde de ihracatın bağımsız, GSYH endeksinin bağımlı değişken olduğu modelde de nedensellik ilişkisine rastlanmamaktadır.

Tablo 5.6: İhracat ve GSYH Endeksi Arasında Nedensellik İlişkisi

Bağımlı Değişken: LOGİHRACAT			
	Ki-kare	Serbestlik Derecesi	Anlam Düzeyi (P değeri)
LOGGSYH	2.180.142	1	0.1398
Bağımlı Değişken: LOGGSYH			
	Ki-kare	Serbestlik Derecesi	Anlam Düzeyi (P değeri)
LOGİHRACAT	0.000142	1	0.9905

Özetle, nedensellik analizi sonuçları yalnızca ithalattan GSYH endeksine doğru bir nedenselliğin olduğunu ve ihracat ile GSYH endeksi arasında bir nedensellik olmadığını göstermektedir. Tablo 5.7'de, eşbütünleşme analizine yer verilmektedir. Buna göre, %5 ve %1 anlamlılık düzeyinde değişkenler arasında eşbütünleşik denklemler olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 5.7: Eş Bütünleşme Analizi

LOGGSYH	Eşbütünleşme Sayısı	Özdeğer	Trace istatistiği	0.05 Kritik değer	Olasılık (p)
	Hiç	0.423223	4766823	3.519.275	0.0014
LOGİTHALAT	En çok 1	0.398626	2565626	2.026.184	0.0082
	En çok 2	0.124419	5314705	9.164.546	0.2507
LOGİHRACAT	Eşbütünleşme Sayısı	Özdeğer	Maksimum eigen istatistiği	0.05 Kritik değer	Olasılık (p)
		0.423223	2.201.198	2.229.962	0.0548
		0.398626	2.034.155	1.589.210	0.0093
		0.124419	5.314.705	9.164.546	0.2507

Johansen Eşbütünleşme Testi kapsamında Trace istatistiğine göre, hem GSYH ve ithalat arasında hem de GSYH ve ihracat arasında iki adet bütünleşme ilişkisi bulunmaktadır. Maksimum Eigen istatistiğine göre ise, hem GSYH ve ithalat arasında hem de GSYH ve ihracat arasında en çok bir adet bütünleşme ilişkisi bulunmaktadır. Buna göre, seriler uzun dönemli ilişki içindedirler. Tepekule ve Ergen (2021) tarafından yürütülen çalışmada, Johansen Eşbütünleşme Testinden yararlanılmış ve bu araştırmanın bulgularına benzer şekilde, dış ticaret ile ekonomik büyüme arasında uzun dönemli ilişkinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca, ülkelerin dış ticarete uzmanlaştıkları alanlara odaklanmak suretiyle toplam çıktı miktarlarını artıracakları varsayımı altında Ricardian karşılaştırmalı üstünlükler teorisinin geçerliliği ampirik yöntemler ile araştırılmıştır.

Sonuç ve Değerlendirme

Dış ticaret faaliyetleri ile ülke ekonomisindeki büyüme arasındaki ilişkiler, mevcut literatürde oldukça sık ele alınan konulardan biridir. Bu alanda yapılan araştırmaların ise, kullanılan veri seti ve yöntemine göre farklı bulgular ürettiği ve farklı görüşlerin ortaya çıkmasına neden oldukları görülmektedir.

Takım (2010), Türkiye'deki GSYH ile ihracat arasındaki ilişkiyi ele aldığı çalışmasında 1975-2008 Türkiye verilerini kullanmış ve ihracat ile büyüme arasındaki ilişki Granger nedensellik analizi yardımıyla test etmiştir. Araştırmanın bulgularına göre, ihracat artışı büyümedeki artışı desteklememektedir.

Özmen ve Furtun (1997), Türkiye'nin 1970-1995 dönemini içeren zaman serilerini ele almış ve ihracata dayalı büyüme savını sınamışlardır. Buna göre, her iki değişken arasında uzun dönemli eşbütünlüğün anlamlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Özmen (1999), ihracat ile Gayri safi milli hasıla arasında nedenselliğin yönünün ihracattan büyüme doğru olduğunu tespit etmiştir.

Demirhan (2005), 1987-2004 yılları arasını incelediği çalışmasında ihracatla büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini ele almış ve söz konusu değişkenler arasında uzun dönemli ilişkinin olduğu sonucuna varmıştır.

Aktaş (2009), Türkiye'deki ithalat, ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkileri araştırdığı çalışmasında 1996-2006 yılları arasındaki verileri kullanmış ve kısa dönemde ithalat, ihracat ve ekonomik büyüme arasında çift yönlü nedensellik ilişkisinin varlığını tespit etmiştir.

Demirhan ve Akçay (2005), tarafından yürütülen çalışmada, ihracat ile büyüme arasındaki nedensellik ilişkisinin Türkiye için büyümeden ihracata doğru olduğu tespit edilmiştir.

Gelişmekte olan ülkeler açısından da dış ticaret faaliyetleri ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkilerin önem arz ettiği ve literatürde çok defa ele alındığı görülmektedir. Bu çalışmalardan biri de Mah (2005) tarafından yürütülen ve Çin verilerinin kullanıldığı çalışmadır. Buna göre, ihracat ile büyüme arasında iki yönlü nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Literatür değerlendirildiğinde farklı bulguların ortaya çıktığı ve çeşitli görüşlerin desteklendiği görülmektedir. Bu çalışmada ise, Takım (2010) tarafından yürütülen çalışmanın bulgularına benzer şekilde ihracat ve GSYH arasında nedensellik ilişkisine rastlanamamıştır.

Bununla birlikte, Demirhan ve Akçay (2005) tarafından yürütülen çalışmanın bulguları aksi yönde olup ihracat ile büyüme arasındaki nedensellik ilişkisinin mevcut olduğu yönündedir.

Ekonomik büyüme ile ihracat arasındaki ilişkiyi Rusya verilerini kullanarak ele alan Uysal (2019) ise söz konusu değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişkinin olduğu sonucuna rastlamaktadır. Buna göre, 2003-2018 yılları incelendiğinde Rusya'da ekonomik büyüme ve ihracat arasında tek yönlü nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Dış ticaret faaliyetleri ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkilerin ele alındığı çalışmalarda bulguların ülkelere göre değişkenlik arz ettiği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ihracatın ekonomik büyümeyi etkilemediği, gelişmiş ülkelere ihracatın ekonomik büyümeyi artırdığına yönelik iktisadi görüşler bulunmaktadır.

Türkiye açısından değerlendirildiğinde, BKBY projesinin önerildiği 2013 yılından günümüze gelinceye dek Çin'den toplam ithalatın ekonomik büyümedeki artışı açıklayabildiği anlaşılmıştır. Bu nedenle, Çin ile yürütülen dış ticaret faaliyetlerinde ithalatın önem arz etmesi gerekirken ve ithalata dayanan politikaların benimsenmesi gerekliliği görülmektedir.

Saraçoğlu (2017) tarafından gerçekleştirilen ve Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaret faaliyetlerinin gelişiminin incelendiği çalışmada, söz konusu faaliyetlerin 1990'lı yıllarda hız kazandığına dikkat çekilmektedir. Ancak, iki ülke arasındaki dış ticaret dengesinin sürekli olarak Türkiye aleyhine bozulduğuna vurgu yapılmaktadır. 2013 ve 2023 yılları arasındaki dönem incelendiğinde de benzer şekilde, ithalatın ihracata kıyasla oldukça fazla değer taşıdığı ve toplam ithalatın giderek arttığı gözlemlenmiştir. Araştırmacı, iki ülke arasındaki dış ticaret faaliyetlerinin gelişiminde ithalatın daha fazla sektörel çeşitlilik içerdiğine dikkat çekmektedir. Özellikle, 2000'li yılların ortasından bu yana özellikle orta-yüksek ve yüksek teknoloji sektörlerinde çeşitlilik görülmektedir. Bununla birlikte, Türkiye'den Çin'e olan ihracatın

2000'li yıllarla birlikte hammaddelerde yoğunlaştığı anlaşılmıştır. Bu durumun ithalat ve ihracat arasındaki dengesizlikte önemli bir rol oynadığı varsayılmaktadır.

Bu çalışmanın sonuçları ise, incelenen başlıklar çerçevesinde bir dizi önemli noktayı vurgulamaktadır. Bir Kuşak Bir Yol Projesi (BKBY) kapsamında sunulan muhteva ve projenin ticari hacmi, projenin ekonomik hedefleri ve finansman kaynakları gibi unsurlar detaylı olarak ele alınmıştır. Ayrıca, BKBY'nin küresel ekonomik portresi dış ticaret ve taşımacılık açısından değerlendirilmiş, önemli ara sonuçlar elde edilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümü, Çin'in ticaret yapısı ve dünya ekonomisi içindeki konumu üzerine odaklanmıştır. Çin'in dış ticareti, ithalat ve ihracat sektörleri, ticaret politikası reformları ve Dünya Ticaret Örgütü üyeliği incelenerek, Çin'in büyümesine etki eden ana argümanlar belirlenmiştir. Türkiye-Çin ticaret ilişkileri, ithalat ve ihracat ilişkileri ve bu ilişkilerin dış ticaret yapısı üzerindeki etkileri derinlemesine değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölüm, araştırmanın ana bulgularını içermektedir. Türk Akımı Projesi, Mersin Limanı Projesi, İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesi, Kars-İstanbul Demiryolu Projesi, Akkuyu Nükleer Santral Projesi, Hunutlu Termik Santrali ve Kalyon Güneş Teknolojileri Fabrikası gibi önemli projelerin analizi ve etkileri burada detaylandırılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, Çin ve Türkiye arasındaki dış ticaret verileri kullanılarak ithalat ve ihracat faaliyetlerinin Türkiye ekonomisi üzerinde etkisinin olup olmadığı ekonometrik analizlerden yararlanılarak ele alınmıştır. İkincil veri toplama yönteminin kullanıldığı araştırmada veriler TÜİK'ten elde edilmiştir.

TÜİK'ten elde edilen veriler 2013 ile 2023 yılları arasındaki Türkiye'den Çin'e toplam ihracat, Çin'den Türkiye'ye toplam ithalat ve Türkiye GSYH endeksi değerlerinden oluşmaktadır. Tüm veriler çeyrek dönemler şeklinde olup 2023 Aralık ayı rakamları açıklanmadığından 2023 son çeyreği hariç tutulmuştur.

Elde edilen verilerin ekonometrik analizinde E-views ile SPSS programlarından yararlanılmıştır. Öncelikle, modele dahil edilecek değişkenlerin tanıtılması amaçlanmıştır. Buna göre e, 2013-2023 yılları arasındaki çeyrek dönemlere ait Türkiye ile Çin arasındaki ihracat oldukça sık değişmekte ve belirli bir trend takip etmemektedir. Gözlemlenen dönemlerin ihracat ortalamasının 758 milyon 732 bin ABD Doları olduğu görülmüştür. En düşük ihracat toplamı 2016'nın ilk çeyreğine ait iken en yüksek ihracat

toplamı ise 1 milyar 43 milyon 568 bin ABD Doları ile 2021 2. çeyreğine aittir.

Türkiye ile Çin arasındaki toplam ithalat incelendiğinde, ithalatın genel olarak artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Buna göre, en yüksek ithalat toplamı 2023 yılı son çeyreğine aittir. Gözlemlenen dönemlerin ithalat ortalama değeri 6 milyar 896 milyon 430 bin ABD Dolarıdır ve son yıllardaki artış hızla devam etmektedir.

2013 yılından günümüze Çin'e ihracatın Türkiye toplam ihracatı içerisindeki payının azaldığı, buna karşın Çin'den ithalatın Türkiye toplam ithalatı içerisindeki payının arttığı görülmektedir. Buna göre, Çin ve Türkiye arasındaki dış ticaret ilişkilerinde ithalat baskın gelmektedir. Bununla birlikte, ithalatın toplam değeri de toplam ihracatın değerinden oldukça yüksektir.

Türkiye'nin 2013-2023 yılları arasındaki GSYH endeksi mevsim ve takvim etkisinden arındırılmış şekilde ve 2023 yılı son çeyrek hariç ele alınmıştır. GSYH endeksinin 2018 yılının son çeyreği ile 2020 yılının ikinci çeyreğinde azalma gösterdiği ancak genel olarak artış eğiliminde olduğu gözlemlenmiştir.

Çin'e ihracatın GSYH endeksi üzerindeki etkisinin ortaya çıkarılabilmesi amacıyla regresyon analizine başvurulmuş ve Çin'e ihracatın Türkiye ekonomisini temsilen GSYH endeksi üzerinde etkili olduğu görüşü reddedilmiştir. Buna göre, Çin'e ihracat GSYH endeksindeki artışı açıklamamaktadır.

Çin'den ithalatın Türkiye ekonomisi üzerinde etkili olup olmadığının tespiti amacıyla yapılan regresyon analizinde ise, yine Çin'den ithalatın GSYH endeksindeki artışı açıklamadığı görülmüştür.

Türkiye ve Çin arasındaki dış ticaret faaliyetleri ile Türkiye ekonomisi arasında nedensellik ilişkisinin olup olmadığının tespiti amacıyla önce birim kök testlerine, ardından Granger nedensellik analizine başvurulmuştur.

Birim kök testleri, modele dahil edilen tüm değişkenlerin zaman serilerinin aynı dereceden durağan olduğunu göstermektedir. Bu açıdan, elde edilen tahminlerin iktisadi açıdan sağlıklı olduğunu ifade etmek mümkündür.

Nedensellik analizinin sonuçlarına göre, yalnızca ithalattan GSYH endeksine doğru bir nedensellik bulunmaktadır ancak ihracat ile GSYH endeksi arasında bir nedensellik ilişkisine rastlanamamaktadır. Mevcut nedensellik ilişkisi ise ithalattan GSYH endeksine doğrudur.

Öneriler

- İki ülke arasındaki ticaretin artırılması için düzenli ikili ticaret görüşmeleri ve müzakereler düzenlenmeli ve teşvik edilmelidir.
- Ticaret ve yatırımı kolaylaştırmak için daha etkili ve hızlı iş yapma süreçleri oluşturulmalıdır.
- İlgili ticaret odaları ve kuruluşlar arasında işbirliği ve iletişim mekanizmaları güçlendirilmelidir.
- Eğitim programları ve etkinlikler düzenlenerek, iki ülke arasında ticaretin artırılması için bilinçlendirme ve eğitim çalışmaları yapılmalıdır.
- İki ülke arasındaki pazarlama ve tanıtım faaliyetleri artırılmalı ve desteklenmelidir.
- Teknoloji transferi ve ortak AR-GE projeleri teşvik edilmelidir.
- Ticari ilişkilerin geliştirilmesi için yatırım teşvikleri ve vergi avantajları sunulabilir.
- Lojistik altyapının iyileştirilmesi için ortak projeler ve yatırımlar planlanabilir.
- Sınır ötesi ticaretin geliştirilmesi için gümrük işlemleri ve prosedürlerin basitleştirilmesi gerekmektedir.
- İki ülke arasında ticari anlaşmazlıkların çözümü için etkili ve hızlı mekanizmalar oluşturulmalıdır.
- Kültürel etkileşimi artırmak için ticari ilişkilerle eş zamanlı kültürel etkinlikler düzenlenebilir.
- İş dünyası liderleri ve akademisyenler arasında düzenli diyalog platformları oluşturulabilir.
- Yatırım ve ticaretteki fırsatları göstermek için etkili ticaret fuarları ve sergiler düzenlenebilir.
- Yatırım ortamının iyileştirilmesi için hukuki altyapı güçlendirilmelidir.
- Ticarete karşılıklı güveni artırmak adına daha şeffaf ticaret politikaları belirlenmelidir.
- İki ülke arasındaki dil ve kültürel engelleri azaltmak için dil öğrenimi ve kültürel değişim programları desteklenebilir.
- Yeşil ve sürdürülebilir teknoloji alanında işbirliği fırsatları değerlendirilebilir.

- Yatırım teşvikleri ve destek programları ile girişimciliği artırmak için çalışmalar yapılabilir.
- Ticaret ve yatırımın dijitalleşmesi için uygun teknolojik altyapılar geliştirilebilir.
- Stratejik sektörlerde daha fazla ortak proje ve yatırım fırsatı oluşturulabilir.

Tüm bunlarla birlikte eş bütünleşme testi ile nihayetinde aşağıdaki önerileri sunmak da mümkündür.

- Değişkenler arasındaki eşbütünleşme ilişkisi, politika yapıcılar ve araştırmacılar için uzun vadeli stratejiler geliştirirken dikkate alınmalıdır.
- Eşbütünleşme ilişkisinin varlığı, ekonometrik modellerde değişkenlerin birbirleriyle olan etkileşimlerini daha iyi anlamak için kullanılabilir.
- P-değerleri ve kritik değerler arasındaki ilişki, modelin doğruluğunu değerlendirirken önemli bir gösterge olarak ele alınmalıdır.
- Eşbütünleşme testi sonuçları, ilgili değişkenlerin gelecekteki davranışlarını tahmin etmek için bir temel oluşturur.

Kaynakça

- Aka, A. (2017). Türkiye’de dış ticaret uygulamaları: 4458 sayılı gümrük kanununun özelinde. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(13), 154-170.
- Akay, A. (2020). *Ekonometri: Temel kavramlar ve uygulamalar* (1. Basım). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Akay, E. (2020) Ekonometrik araştırma makalesinin yazılmasına ilişkin notlar. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 42, 48-73.
- Akçay, S. (2019). Çin’in “Bir Kuşak, Bir Yol” projesi ve Türkiye. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 74(4), 1085-1110.
- Aktaş, C. (2009). Türkiye’nin ihracat ithalat ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik analizi. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18, 35-47.
- Arslan, G. E. (2019). Küresel kapitalizmin sanayileşme stratejisi “İhracata yönelik sanayileşme stratejisi” iflas mı etti?. *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(15), 151-171.
- Ateş, A. ve Esmer, S. (2014). Farklı yöntemler ile Türk konteyner limanlarının verimliliği. *Verimlilik Dergisi*, 1, 61-76.
- Ateş, E. ve Seymen, D. (2022). Bir kuşak bir yol girişimi ve Türkiye: Türkiye girişime dâhil olmalı mı?. *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), 279-301.
- Awokuse, T. O. (2005). Export-led growth and the Japanese economy: Evidence from VAR and directed acyclic graphs. *Applied Economics*, 38(5), 593-602.
- Aydın, M. (2018). Kanal İstanbul projesi: Fırsatlar, tehditler ve çözüm önerileri. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 38, 1-23.
- Aytaç, A. (2017). Ekonomik büyüme – ihracat ilişkisi: 2001-2016 Türkiye örneği. *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 6(4), 214-222.
- Blank, S. (2006). *Russo-Chinese energy relations: Politics in command* (1st ed.). London: GMB Publishing Ltd.
- Brander, J. (1995, 13 May). *Strategic trade policy*. Retrieved from: <https://ideas.repec.org/p/nbr/nberwo/5020.html>

- Chia, S. Y., & Cheng, B. (1989, 3 July). *ASEAN-China economic relations: Developments in ASEAN and China*. Retrieved from: https://books.google.com.tr/books/about/ASEAN_China_Economic_Relations.html?id=S1_j0-B8y5AC&redir_esc=y.
- Clemens, M. (2015, 20 February). *The maritime silk road and the PLA*. Retrieved from: https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/maritime-silk-road.pdf
- Clemens, M. A. (2015). Global Skill Partnerships: A proposal for technical training in a mobile world. *IZA Journal of Labor Policy*, 4(1), 1-18.
- Cooke, P. (2013). *The economic geography of the IT industry in the Asia Pacific region* (1st ed.). London: Routledge.
- Crespo Cuaresma, J., & Wörz, J. (2005). On export composition and growth. *Review of World Economics*, 141, 33-49.
- CSUN Eurasia Türkiye'de Güneş Hücresi Üretimine Başladı. (2023, 2 Mart). Erişim Adresi: <https://www.yesilekonomi.com/csun-eurasia-turkiyede-gunes-hucresi-uretimine-basladi/>.
- Çağlayan, E. ve Saçaklı, İ. (2006). Satın alma gücü paritesinin geçerliliğinin sıfır frekansta spektrum tahmincisine dayanan birim kök testleri ile incelemesi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 20(1), 121-137.
- Çakır, B. (2019). *Dış ticaret hadleri ve ekonomik büyüme ilişkisi: Türkiye örneği* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Çalışkan, B. (2017, 3 Eylül). *Demir ipek yolu: Avrasya'nın yeni güzergahı*. Erişim Adresi: https://www.academia.edu/36775333/Demir_%C4%B0pek_Yolu_Avrasyan%C4%B1n_Yeni_G%C3%BCzergah%C3%A2h%C4%B1
- Çelikpala, M. (2017). Yavuz Sultan Selim Köprüsü: Türkiye'nin yeni jeostratejik vizyonu. *Avrasya Etüdüleri*, 53, 1-24.
- Çin Dış Ticaret Dengesi. (2023, 6 Mart). Erişim Adresi: <https://tradingeconomics.com/china/balance-of-trade>
- Çin İthalat Trendleri. (2023, 8 Temmuz). Erişim Adresi: <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/imports>.
- Çin İthalatı Ülkelere Göre. (2023, 2 Nisan). Erişim Adresi: <https://tradingeconomics.com/china/imports-by-countr>
- Çin'in Türkiye'deki Enerji Yatırımları. (2023, 8 Şubat). Erişim Adresi: <https://odatv4.com/cinin-turkiyedeki-enerji-yatirimlari-17022229.html>.
- Çölde 12 Kilometrelik Güneş Tarlası. (2024, 22 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.yeniasir.com.tr/ekonomi/2022/08/05/colde-12-kilometrelik-gunes-tarlası-kalyon-karapınar-gunes-enerji-santrali-turkiyeye-enerji-veriyor>.
- Dawson-Saunders, B. (1994). Statistical methods for multiple variables. *Basic and Clinical Biostatistics*, 28, 210-268.

- Demir, O. ve Özdemir, A. İ. (2019). Marmaray projesi: Tarihi, teknik ve sosyo-ekonomik boyutları. *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 39(1), 99-122.
- Demircioğlu, T. ve Uçar, S. (2014). Akkuyu Nükleer Santrali konusunda üretilen yazılı argümanların incelenmesi. *İlköğretim Online*, 13(4), 1373-1386.
- Demirhan, E. (2005). Büyüme ve ihracat arasındaki nedensellik ilişkisi: Türkiye örneği. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 60(4), 76-88.
- Derudder, B., Liu, X., & Kunaka, C. (2018). *Connectivity along overland corridors of the belt and road initiative* (1st ed.). London: World Bank Publications.
- Dış Ticaret İstatistikleri. (2023, 5 Ocak). Erişim Adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2022-49633>
- Doğruel, F. ve A. Doğruel, S. (2003). *Türkiye’de bölgesel gelir farklılıkları ve büyüme* (1. Basım). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Duygulu, A. ve Kahyaoglu, H. (2005). Finansal varlık fiyatlarındaki değişim-parasal büyüklükler etkileşimi. *Dokuz Eylül İİBF Dergisi*, 20(1), 63-85.
- Enders, W. (2010). *Applied econometric time series* (3th ed.). London: John Wiley & Sons.
- Erbilen, S. Ü., Üçışık, S. ve Kadioğlu, M. (2001, 18 Ekim). *Türkiye’de konteyner taşımacılığı*. Erişim Adresi: <http://hdl.handle.net/11129/2388>.
- Erdoğan, E. ve Özcan, G. (2018). İzmir Limanı’nın “Bir Kuşak, Bir Yol” projesi kapsamında değerlendirilmesi. *Ege Akademik Bakış*, 18(4), 635-648.
- Eren, L. G. (2015). Tarımsal kapitalizm: fizyokrazi. *Atılım Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 6-23.
- Ergünsü, U. (2017). *Mülakat*. E. Demir ve C. Özkömür, İstanbul. 15 Nisan.
- Erim, N. (2013). *İktisadi düşünce tarihi* (1. Basım). Kocaeli: Umuttepe Yayınları
- Faveri, A. G. D. (2022). *Türk medyasında enerji haberlerinin ekonomi politikası*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Fulton, B. (2016, 4 May). *Bangladesh-China-India-Myanmar economic corridor: A bridge too far?* Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/325484477_Bangladesh-China-India-Myanmar_BCIM_Economic_Corridor_Challenges_and_Prospects
- Gale, H., Lohmar, B., & Tuan, F. (2005). China’s new farm subsidies. Retrieved from: <https://www.ers.usda.gov/publications/pub-details/?pubid=40444>
- Genç, A. (2019). *Bir kuşak bir yol projesi ve Çin* (1. Basım). Ankara: Astana Yayınları.
- Genç, Ö. (2019). Bir kuşak bir yol projesinin iktisadi kapasitesi ve Çin tarafından uygulanan borç diplomasisi. *İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24, 631- 647.

- Gençoğlu, A. Y. (2013). Ticari kapitalizminden sanayi kapitalizmine: Merkantilizm, Liberalizm ve Marksizm. *Toplum Bilimleri Dergisi*, 7(13), 79-94.
- Gern, J. P. (1993). L'apport du commerce extérieur à la croissance des pays non industrialisés. *Revue Tiers Monde*, 133, 7-36.
- Grieger, G. (2016). *One belt, one road (OBOR): China's regional integration initiative* (1st ed.). Europe: European Parliamentary Research Service.
- Gujarati, D. N. (1999). *Basic econometrics* (1st ed.). London: Mc Graw Hill.
- GÜNDOĞDU, M. A. (2022). Çin'in kalkınmasındaki kilit rol: Dünya ticaretine entegrasyonu. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 5(10), 65-80.
- Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 112- 123.
- Güner, K. (2018). Türkiye'de sermaye piyasaları ve borsaların gelişim süreci. *Uluslararası Beşeri Bilimler ve Eğitim Dergisi*, 4(9), 150-176.
- Hastürk, E. (2019). *Sosyal bilgiler öğretimi uzmanları ve öğretmenlerinin gözünden insan hakları, yurttaşlık ve demokrasi dersine bakmak: Bu derse kim vermeli* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Heckscher, E.E. (1919). *The effect of foreign trade on the distribution of income ekonomisk tidskrift* (1st ed.). Cambridge: The MIT Press.
- Hint Okyanusu Üzerinden İpek Yolu. (2023, 4 Eylül). Erişim Adresi: <https://www.sundayobserver.lk/2017/10/08/business/silk-road-across-indian-ocean?page=2>.
- Hofman, B., Zhao, M., & Ishihara, Y. (2007). Asian development strategies: China and Indonesia compared. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 43(2), 171-200.
- HT Solar Energy ve Türkiye'nin HT Solar Energy Stratejik İşbirliği Anlaşması. (2023, 6 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.htsolar.com/news/ht-solar-energy-and-turkeys-ht-solar-energy-sign-a-strategic-cooperation-agreement.html>.
- Huawei Kırsalda 527 Bin Kişiye İnternet Sağladı. (2023, 10 Eylül). Erişim Adresi: <https://www.dunya.com/teknoloji/huawei-kirsalda-527-bin-kisiye-internet-sagladi-haberi-548343>.
- Huawei Türkiye'de Ar-Ge ve İnovasyon. (2023, 3 Ekim). Erişim Adresi: <https://www.huawei.com/tr/about-huawei/innovation/research-development/turkey>.
- Hunutlu Termik Elektrik Santrali. (2023, 5 Aralık). Erişim Adresi: <http://www.emba.com.tr/tr/projeler/hunutlu-termik-elektrik-santrali>.
- İç Holding İnşaat Proje Detay. (2024, 18 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.icholding.com.tr/tr/Insaat/ProjeDetay/64>.

- İzgi, B. B., & Yılmaz, H. (2018). Türkiye’de ekonomik büyüme, ihracat ve ithalat: Nedensellik ilişkisi (1992-2016). *İktisadi Yenilik Dergisi*, 5(2), 54-74.
- John, W. (2016, 20 June). *Zhu rongji and China’s economic take-off*. Retrieved from: <https://research.nus.edu.sg/cai/2021/05/24/zhu-rongji-and-chinas-economic-take-off/>.
- Jonathan E. (2016). *An analysis of two corridors in china’s one belt one road initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia* (Unpublished Masters Thesis). GC University, Lahore, Pakistan.
- Jonathan H. (2017). How China’s new silk road threatens European trade. *The International Spectator*, 52(1), 46-60.
- Karaçor, Z. ve Alptekin, V. (2006). 1980 sonrası istikrar politikaları ışığında Türkiye ekonomisinin trend analizi yardımı ile değerlendirilmesi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 6(11), 307-342.
- Karagöl, E. T. ve Kaya, S. (2017). Trabzon Limanı’nın “Bir Kuşak, Bir Yol” projesindeki yeri ve önemi. *SETA Analiz*, 205, 1-16.
- Kars Nahcivan Demir Yolu Projesi. (2024, 16 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.habererk.com/kars-nahcivan-demir-yolu-projesi>.
- Kılıç, J. ve Dilber, İ. (2019). Ekonomik büyüme ile üretim faktörleri arasında ekonometrik bir analiz: Türkiye örneği (1980-2016). *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(1), 149-166.
- Kodaman, S., Özdemir, A., ve Yılmaz, S. (2016). Çin’in bir kuşak bir yol projesi ve Türkiye. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar*, 16(59), 1253-1270.
- Korkmaz, T. ve Uygurtürk, H. (2008), Türkiye’deki emeklilik fonları ile yatırım fonlarının performans karşılaştırması ve fon yöneticilerinin zamanlama yetenekleri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15(1), 114- 147
- Krugman, P. (1987). *Is free trade passé?* (1st ed.). New York: Mc Graw Hill Press.
- Kumport. (2024, 26 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.kumport.com.tr/tr-TR/iletisim/313637>.
- Kuşak ve Yol Girişimi. (2023, 3 Mayıs). Erişim Adresi: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
- Li, Y., & Schmerer, H.-J. (2017). Trade and the New Silk Road: Opportunities, challenges and solutions. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 205- 213.
- Mah, J. S. (2005). Export expansion, economic growth and causality in China. *Applied Economics Letters*, 12(2), 105-107.
- Marshall A. (2003). Money, credit and commerce (1st ed.). New York: Prometheus Books.

- Mersin Limanı'nda Flaş Satış Kararı. (2024, 11 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/mersin-limaninda-flas-satis-karari-yuzde-90i-yabancilarin-oluyor-40536453>.
- Mill J. S. (1909). *Principles of political economy, with some of their applications to social philosophy* (1st ed.). London: Longmans, Green and Co.
- Nisan 2019 Ham Çelik Üretimi. (2023, 25 Nisan). Erişim Adresi: <https://www.worldsteel.org/mediacentre/press-releases/2019/April-2019-crude-steel-production.html>.
- Nurkse, R. (1964). *Az gelişmiş ülkelerde sermaye teşekkülü* (Ş. Adalı Çev.), İstanbul: Mentuş Kitabevi.
- OECD. (2012, 3 April). *China in the global economy China in the World Economy The domestic policy challenges*. Retrieved from: https://www.oecd-ilibrary.org/fr/development/china-in-the-world-economy_9789264196278-en.
- Oğuztimur, S. (2008). *Denizyolu yük taşımacılığında küresel liman rekabet koşullarının Mersin Limanı örneğinde değerlendirilmesi* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ohlin, B. (1933). *Interregional and international trade* (1st ed.). Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Orta Koridordan İpek Yolu Atağı. (2023, 2 Ağustos). Erişim Adresi: <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/orta-koridordan-ipek-yolu->
- Öniş, Z., & Yalikul, M. (2021). Emerging partnership in a post-Western world? The political economy of China-Turkey relations. *Southeast European and Black Sea Studies*, 21(4), 507-529.
- Özbey, F. R. (2000). Türk sanayileşme sürecinde bütünleştirilmiş strateji. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 75-92.
- Özdamar, Ö. (2018). Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi: Türkiye için fırsatlar ve riskler. *Uluslararası İlişkiler*, 15(59), 77-93.
- Özer, M. ve Erdoğan, L. (2006). Türkiye'de ihracat, ithalat ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkilerin zaman serisi analizi. *Ekonomik Yaklaşım*, 17(60-61), 93- 110.
- Özmen, E. ve Furtun, G. (1998). Export-led growth hypothesis and the Turkish data: An empirical investigation, *METU Studies in Development*, 25(3), 491-503
- Özümner, E. (2019). *Bir kuşak bir yol projesi ve ekonomik etkileri*. Alanya Akademik Bakış, 5(3), 1353-1374.
- Öztürk, N. (2003). Dış ticaret kuramında yeni yaklaşımlar. *Öneri Dergisi*, 5(19), 109- 126.
- Pagano, M. & Gauvreau, K. (1993). *Simple linear regression. principles of biostatistics* (1st ed.). London: Duxbury Press.

- Palacıoğlu, T. (2018). *Mutlak üstünlük ve bazı dış ticaret teorileri* (1. Basım). İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Saatciođlu, C. ve Karaca, O. (2004). Döviz kuru belirsizliğinin ihracata etkisi: Türkiye örneği. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 5(2), 183-195.
- Sağlam, Y. (2018). *Dış ticaret ve büyüme arasındaki ilişkinin Avrupa ülkeleri için analizi* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Saraç, T. B. (2013). İhracat ve ithalatın ekonomik büyüme üzerindeki etkisi: Türkiye örneği. *Ege Akademik Bakış*, 13(2), 181-194
- Şerif, M. (2017). Turkey-China relations within the concept of the new silk road Project. *Ankasam*, 1(3), 83-96.
- Şerif, M. (2017). *Yeni Osmanlı düşüncesi*. İçinde T. Bora & M. Gültekingil (Ed.), Cumhuriyet'e devreden düşünce mirası: Tanzimat ve Meşrutiyet'in birikimi (ss. 42-54). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Şimşek, M. (2003). İhracata dayalı büyüme hipotezinin Türkiye ekonomisi verileri ile analizi, 1960-2002. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(2), 43-63.
- Takım, A. (2010). Türkiye'de GSYİH ile ihracat arasındaki ilişki: Granger nedensellik testi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(2), 315-330.
- Tavşancıl, E. ve Aslan, E. (2001). *İçerik analizi ve uygulama örnekleri* (1. Basım). İstanbul: Epsilon Yayıncılık.
- Tavşancıl, E. ve Aslan, E. A. (2001). *Sözel, yazılı ve diğer materyaller için içerik analizi ve uygulama örnekleri* (1. Basım). İstanbul: Epsilon Yayıncılık.
- Trakya Hızlı Tren Güzergah ve Yol Haritası. (2024, 14 Ocak). Erişim Adresi: <https://rayhaberleri.wordpress.com/2019/11/10/trakya-hizli-tren-guzergah-ve-haritasi/>.
- Türk Akımı Projesi İmzalandı. (2024, 6 Ocak). Erişim Adresi: <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/turk-akimi-projesi-imzalandi-turk-akimi-nedir,6SPX69IWSkaL6pBjj9F3EA#>.
- Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı. (2023, 6 Şubat). Erişim Adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/5efc52d313b876f898f3c285/ABD.pdf>
- Uysal, Ö. (2019). Ekonomik büyüme ve ihracat arasındaki nedensellik ilişkisi: Rusya örneği. *İstanbul Journal of Economics*, 69(1), 43-65
- Vardar, S., Demirel, B., ve Onay, T. T. (2022). Impacts of coal-fired power plants for energy generation on environment and future implications of energy policy for Turkey. *Environmental Science and Pollution Research*, 29(27), 40302-40318.
- Yee, H. S. (2010). *China's rise-threat or opportunity?* (1st ed.). London: Routledge.

- Yeni Kuşağa Eski Yol, Çin Batıya Açılan Kapısı OBOR. (2023, 7 Haziran). Erişim Adresi: <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>
- Yıldırım, S., Ertuğrul, H. M. ve Soytaş, U. (2015). Türkiye'de aylık istihdam serisinin durağanlığı: Geleneksel, yapısal kırılmalı ve mevsimsel birim kök test uygulamaları. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(4), 91-102.
- Yıldız, E. B. ve Berber, M. (2011). İthalata dayalı büyüme: 1989–2007 Türkiye örneği. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25, 165-179.
- Yılmaz, A., Yasul, A. F. ve Ulaş, A. H. (2020). Sosyal bilgiler ve sınıf öğretmenlerinin
4. sınıf insan hakları, yurttaşlık ve demokrasi dersi öğretim programına ilişkin görüşleri. *Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi*, 42, 26-50.
- Yılmaz, E. (2015). Güvenlik ve ekonomik boyutuyla nükleer enerji Araştırmaları: Akkuyu nükleer santrali örneği. *Cumhuriyet Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 39(1), 227-245.
- Yılmaz, N. ve Çayır Yılmaz, M. (2020). Akademisyenlerde iş yaşam dengesi ve uzaktan çalışmaya ilişkin görüşlerin belirlenmesi. *Uluslararası Sosyal Bilimler Akademik Araştırmalar Dergisi*, 4(2), 26-37.
- Yılmaz, S. (2020). Bir kuşak bir yol projesinin iktisadi kapasitesi ve Çin tarafından uygulanan borç diplomasisi. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15, 633- 634.
- Yılmaz, Ş. E. (2010). *Dış ticaret kuramlarının evrimi* (1. Basım). Ankara: Efil Yayınevi
- Yüksel, E. ve Sarıdoğan, E. (2012). Uluslararası ticaret teorileri ve Paul R.Krugman'ın katkıları. *Öneri Dergisi*, 9(35), 199-206.
- Zeybek, H. (2021). Demiryollarının konteyner limanı-hinterlant bağlantılarındaki önemi: Mersin Limanı örneği. *Demiryolu Mühendisliği*, 6(14), 49-64.
- Zhang Z. H., & Li, L. R. (2004). *Ground water resources in China* (1st ed.). London. Sino-Map Press.

Dizin

- A-
Akkuyu Nükleer Santrali, xiii, 69, 108
Altyapı, 4, xiv, 14, 16
- B-
Bir Kuşak Bir Yol, 4, v, xiv, 1, 2, 3, 4,
8, 19, 22, 31, 66, 67, 88, 101, 109
- Ç-
Çin, 4, v, vii, viii, ix, xi, xii, xiii, xiv, 1,
2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12,
13, 14,
15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24,
27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37,
38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47,
48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57,
58, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70,
71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 83,
88, 89, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 98,
100,
101, 102, 103, 106, 107, 108, 109,
111, 112, 114, 115
- D-
Demiryolu, v, xiii, 10, 15, 17, 18, 19,
66, 67, 75, 79, 102, 115
Dış ticaret, 23, 81, 84, 88, 100, 101,
107, 113, 115
- E-
Ekonomik büyüme, 15, 88, 101, 106,
111, 114
Enerji, 4, ix, 4, 10, 15, 16, 56, 57, 71,
72, 79, 108
- H-
Hizmet Sektörü, viii, 40, 41, 44
- İ-
İhracat, viii, ix, xi, xii, 14, 16, 21, 24,
25, 34, 37, 43, 50, 51, 52, 93, 94, 96,
97, 99, 113
İthalat, viii, ix, xi, xii, 14, 16, 21, 24,
25,
34, 37, 39, 40, 49, 52, 94, 95, 96, 97,
98, 107
- K-
Kanal İstanbul Projesi, 77 Kumport
Limanı, v, xiii, 75, 76, 79
- M-
Marmaray Projesi, 77
Mersin Limanı, v, xiii, 62, 63, 79,
102,
112, 115
- T-
Tarım, viii, 40, 43, 44
Ticaret, 2, 3, 5, v, vii, viii, ix, xi, xii,
xiv, 14, 19, 20, 21, 24, 25, 38,
39, 41,

42, 44, 45, 46, 53, 54, 81, 89, 102,

104, 105, 107, 108, 113

Türk Akımı Projesi, 60, 61, 63, 79,
102,

114

Türkiye, v, vii, ix, xi, xii, xv, 2, 3, 4, 5,

6, 10, 13, 16, 19, 21, 22, 27, 29, 30,

31, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56,

57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67,

68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77,

78, 79, 83, 84, 85, 88, 89, 90, 92, 93,

94, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 103,

106, 107, 108, 109, 110, 111, 112,

113, 114

Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kapsamında Çin'in Türkiye Yatırımları ve Türkiye-Çin Dış Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme

Furkan Kadem

Doç. Dr. Muhammet Yunus Şişman

 ÖZGÜR
YAYINLARI

ISBN 978-975-447-988-1

9 789754 479881