



# TÜRKİYE'NİN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDE KONUMLANDIRILMASI





**T.C. TİCARET BAKANLIĞI**



**TÜRKİYE'NİN  
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDE  
KONUMLANDIRILMASI**

**2019**



**T.C. TİCARET BAKANLIĞI**

## **TÜRKİYE'NİN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDE KONUMLANDIRILMASI**



### **DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU**

River Plaza, Büyükdere Cad. Bahar Sok. No: 13/9-10 Levent 34394 İstanbul

**Nail Olpak** / Başkan

**Murat Kolbaşı** / Türkiye-Çin İş Konseyi Başkanı

**Turgut Erkeskin** / Lojistik İş Konseyi Başkanı

**Caner Çolak** / Genel Sekreter

### **KURUMSAL İLETİŞİM DİREKTÖRLÜĞÜ**

**Adem Dönmez** / Direktör

**Banu Bulacak** / Tasarım Koordinatörü

**T** +90 (212) 339 50 00 (pbx)

[www.deik.org.tr](http://www.deik.org.tr) / [info@deik.org.tr](mailto:info@deik.org.tr)

[@](#) [@](#) [in](#) [@](#) [+](#) deikiletisim

Copyright © DEİK, 2019

HAZIRLAYAN



### **PwC MANAGEMENT CONSULTING**

**H. Halük Yalçın** / PwC Ülke Başkanı

**Hüsnü Can Dinçsoy** / PwC Danışmanlık Lideri

**İdil Özdoğan** / Kamu Sektörü Danışmanlık Direktörü

**TÜRKİYE'NİN  
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDE  
KONUMLANDIRILMASI**







**RUHSAR PEKCAN**

T.C. Ticaret Bakanı

## TAKDİM

Ülkemizin ihracatında sanayi ürünleri gün geçtikçe daha büyük paya sahip oluyor. Bir zamanlar yurtdışında sadece birkaç tarım ürünüyle tanınan ülkemiz bugün insansız hava araçlarının, medikal cihazların, hassas iletişim ekipmanlarının üretildiği ve ihraç edildiği bir ülke. Gerek dinamik ve kalifiye iş gücü gerekse coğrafi konumuyla ülkemiz pek çok uluslararası araştırmaya göre dünya ekonomisinin yarınlarını şekillendirecek ülkelerden biri olacak.

Bu yolda atılacak en önemli adımlar şüphesiz ki üretimde, ihracatın yapısında ve dağılımında dönüşümü gerektiriyor. Sadece mevcut pazarlardaki konumumuzu pekiştirmek değil bu pazarlardaki etkinliğimizi artırmak ve yeni pazarlara giriş de bizim başta gelen önceliklerimiz arasında. Nitekim gerek Yeni Ekonomik Program, gerekse İhracat Master Planı'nın odak noktasında bu iki önemli adım, altı çizilerek ifade edilmektedir.

Dünya ticaretindeki dengelerin değiştiği bir dönemdeyiz. Kuşak ve Yol Girişimi, dünya ekonomik konjonktüründeki fırsatları ve potansiyeli değerlendirmek için en önemli araçlarımızdan biri. Artık Çin'i yalnızca ithalat pazarımız olarak görmemeli; aynı zamanda ihracat pazarımız haline de getirmeliyiz. Her fırsatta belirttiğimiz gibi **Çin satın almak için uzak değilse satmak için hiç uzak değildir**. Bu bağlamda, Kuşak ve Yol Girişimi, tarihi ipek yolunun iki ucunda yer alan ülkelerimizi birbirine komşu haline getiren önemli bir girişimdir. Özellikle lojistik performansı ve gümrük işlemlerinin etkinliği açısından, diğer Kuşak ve Yol Girişimi üyesi ülkelere kıyasla sahip olduğumuz avantajı iyi kullanmalı, ülkemizi bir lojistik merkezi haline getirmeliyiz.

Biz, yatırım, ekonomi ve ticaret alanlarında yakaladığımız ivmeyi sürdürme niyetindeyiz. Çin piyasasının sağladığı imkanları fırsata çevirmek, başta Çin yatırımcıları olmak üzere yabancı yatırımları ülkemize çekmek, diğer Kuşak ve Yol üyesi ülkelerle ticarî diyalogumuzu arttırmak ve ülkemizi Avrupa ve Çin arasında bir köprü haline getirmek hedefiyle çalışmalarımıza devam ediyoruz. Bu minvalde Ticaret Bakanlığı olarak iş dünyasına her türlü desteği dün olduğu gibi yarın da sağlamaya devam edeceğiz.





**NAİL OLPAK**  
DEİK Yönetim Kurulu Başkanı

## BAŞKANDAN

Türk özel sektörünün dış dünyaya açılan penceresi olan DEİK, 34 yıldır çalışmalarını gönüllülük esasıyla sürdüren bir iş platformu. Ülkeler arasında yatırım ve ticareti artırmak için "ticari diploması" anlayışıyla çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Faaliyetlerimize, Cumhurbaşkanımızın liderliğinde, Ticaret Bakanımızın destek ve koordinasyonu ile devam ediyoruz. Tüm dünyaya yayılmış, 146 iş konseyimiz bulunuyor.

DEİK olarak, dünyada yaşanan tüm gelişmeleri yakinen takip ediyor ve ülkemizin yeni durumlara adaptasyonu konusunda çalışmalar yapıyoruz. Malum dünyanın iktisadi merkezi batıdan doğuya, Asya'ya doğru kayıyor. Bu bölgedeki ülkeler, güçlü sanayi üretimleri ile bir yandan küresel ticaretteki paylarını arttırmakla bir yandan da, yaptıkları teknolojik atılımlarla dünyanın iktisadi gündemini belirliyorlar. Son yıllarda ise bu bölge ve bölge özelinde ise Çin, soğuk savaş döneminden çıkardığı derslerle yumuşak güç olmak için yatırımlarını hızla artırıyor.

Biz de bu ülkelerle ekonomik ilişkilerimizi bir yandan artırmanın yanı sıra, dengeyi kendi lehimize daha olumlu kılmaya doğru çalışıyoruz. Görülen o ki, bu çalışmalarımızı daha efektif ve akılcı bir şekilde sürdürmeliyiz. Ticaret Bakanlığımız tarafından belirlenen hedef ülkeler arasında olan Çin ve Hindistan, üzerinde çalıştığımız, daha da çok çalışmamız gereken ülkelerden. Bu ülkelerle ekonomik ilişkilerimizi artırmak üzere, hem pazar rehberleri hazırlıyor, hem de paydaşlarımızla bir araya gelerek, imkânları araştırıyoruz. Bu doğrultuda atılacak diğer adımlar üzerinde kafa yoruyor ve iş insanlarımıza yararlı olacak çalışmalar hazırlıyoruz.

DEİK bünyesinde faaliyet gösteren Çin ve Lojistik İş Konseylerimizin PwC ortaklığıyla hayata geçirdiği çalışmamızın hazırlanmasına katkı sunan Türkiye-Çin İş Konseyi Başkanımız Murat Kolbaşı ve Lojistik İş Konseyi Başkanımız Turgut Erkeskin'e ve Konsey üyelerine teşekkür ediyorum. 70 civarında ekonomiyi doğrudan etkileyecek olan Çin'in "Kuşak ve Yol İnisiyatifi" ile ilgili olarak, Türkiye'nin kendisini nasıl konumlandıracağına dair alternatif senaryoları kapsayan çalışmamızı sizlerle paylaşmaktan memnuniyet duyuyorum.



---

# Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde (BRI) Konumlandırılması

---

## *İçerik*

1. BRI ve Çin'in ekonomik gelişimi
2. BRI ülke profilleri
3. BRI yatırımları, kurumları ve Türkiye'nin pozisyonu
4. Türkiye'nin potansiyel ticaret stratejileri
5. Türkiye'nin potansiyel doğrudan yabancı yatırım stratejileri
6. Türkiye'nin potansiyel lojistik stratejileri
7. Politika Önerileri

# Kuşak Yol Projesi (*Belt & Road Initiative-BRI*) Çalışmasının Ana Çıktıları

- **BRI'nin etkileri, hem küresel ticaret hem de ülkelerin ve kurumların oluşturduğu ağlar kapsamında incelenmiştir**
  - *BRI'nin çok boyutlu yapısı, girişimin tüm eksenlerinin doğru değerlendirilebilmesi için özelleştirilmiş ve detaylı analizler gerektirmektedir. Bu çalışma, tüm eksenlere değinmekle birlikte ekonomik çıktılara odaklanmaktadır*
- **Türkiye'nin, ekonomik ve politik fırsatlarından yararlanması için BRI'nin aktif bir parçası olması gerekmektedir**
  - *BRI çok çeşitli yatırım planları ve işbirliği projeleri içermektedir. Türkiye, kendisine en fazla yararı olacak projelere katılmayı ve hatta böyle projeler tasarlayıp, uygulamayı seçebilir. Çok geniş bir coğrafyaya yayılan BRI platformu, ülkeler arasındaki ikili ilişkilerde aşulamayan engeller konusunda Türkiye'ye yeni bir politika alanı açabilir*
- **BRI pazarlarına artan entegrasyon Türkiye'nin yararına olacaktır**
  - *Lojistik altyapısındaki ve ticaret diplomasisindeki gelişmelerin bir sonucu olarak, BRI ülkelerinde ticaretin ivme kazanması beklenmektedir. Türkiye bu yolla, ihracat pazarlarını çeşitlendirme, AB'ye ekonomik bağımlılığını azaltma ve hızlı büyüyen pazarlara olan bağlantılarını artırma şansına sahip olabilir*

Bu çalışma DEİK bünyesinde faaliyet gösteren **Lojistik İş Konseyi** ve **Türkiye-Çin İş Konseyi** koordinasyonunda yürütülmüştür. Başta Sayın **Turgut Erkeskin** (Lojistik İş Konseyi Başkanı) ve Sayın **Murat Kolbaşı** (Türkiye-Çin İş Konseyi Başkanı) olmak üzere tüm proje yönlendirme komitesi ve İş Konseyi üyelerimize teşekkür ederiz.

---

BRI ve Çin'in  
ekonomik gelişimi

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

---



# Türkiye, BRI'nin erken aşamalarında aktif bir rol oynamadığı takdirde sonrasında girişimde etkin bir konuma sahip olması zorlaşacaktır



2008 küresel krizinden bu yana, küresel büyüme ve ticaret istenen oranda olmamıştır.



Çin'in ekonomik büyümesi yavaşlamaktadır;

- Çin iç pazarı doyma noktasına yaklaşmıştır. Ekonomik politikalarda hızlı kazanım elde edilebilecek alanlar tükenirken, bunların yerini ekonomik ve uluslararası politikaları güçlendirmek için atılan ciddi adımlar almaktadır.



Küresel problemlere ek olarak, Türkiye ekonomisinin dönüşümünde kendine has zorluklar yaşamaktadır

- Türkiye'nin düşük-orta teknolojiden, yüksek teknolojili üretime geçme konusundaki ilerlemesi istenen hızda olmamıştır



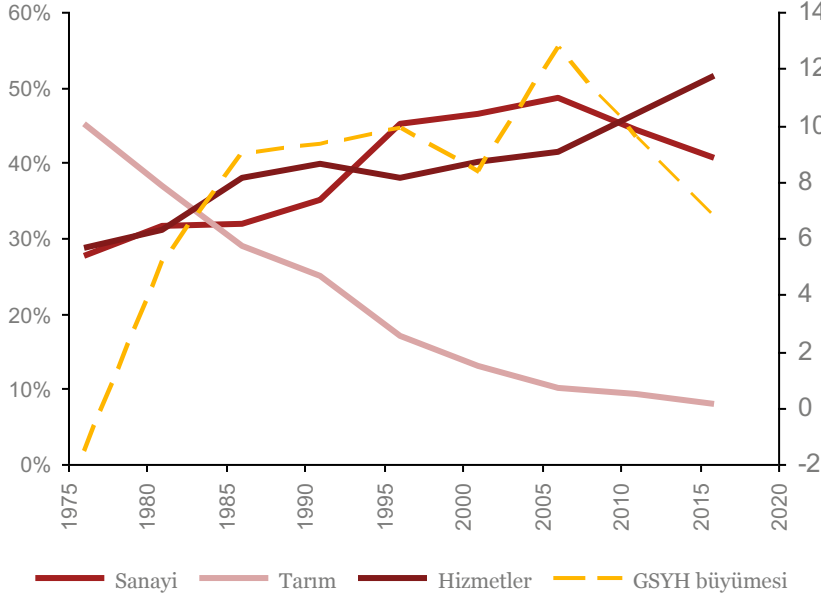
BRI, uzun bir zaman dilimine yayılan çok boyutlu bir yatırım ve politika platformudur

- BRI, ikili ilişkilerden farklı olarak Çin liderliğinde çok uluslu politik denge parametreleriyle kurulmuş bir platform girişimidir. Bu nedenle, Türkiye gibi potansiyel yatırımcı ülkeler için uluslararası girişim ve politikalarda kaldıraç olarak kullanılma potansiyeli vardır.

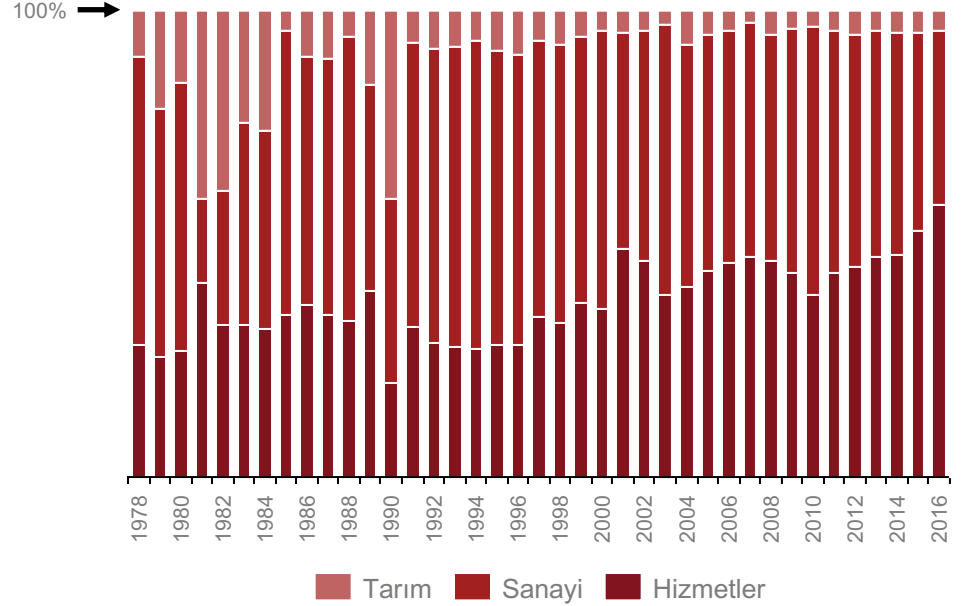
# Çin, 1978'den itibaren gerçekleştirilen sosyal ve ekonomik reformlarla hızlı bir yapısal dönüşüm geçirdi

Bu dönüşüm endüstrilerin GSYH içindeki kompozisyonunu değiştirmekle birlikte ciddi bir büyüme trendinin yolunu açtı

Temel sektörlerin Çin GSYH'si içindeki payı (%) (sol eksen) ve Çin'in yıllık büyümesi (sağ eksen)



Temel sektörlerin Çin'in büyümesine katkısı (%)

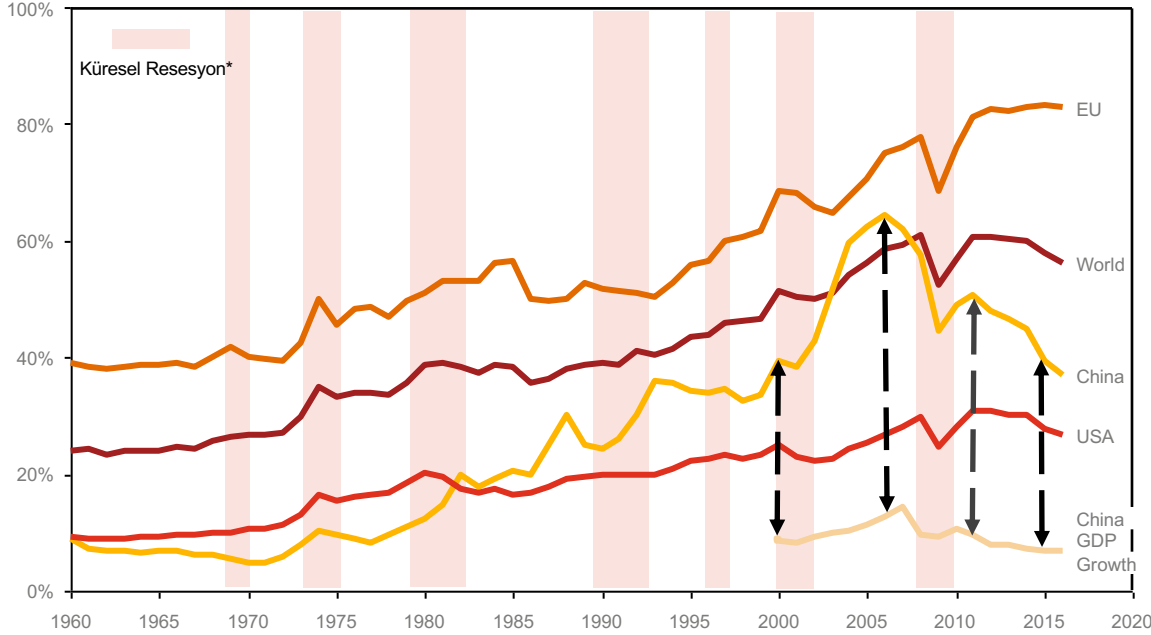


Source: Ulusal İstatistik Bürosu

# Bununla birlikte, 2008'deki durgunluktan sonra düşüş eğilimi ve büyümedeki ivme kaybı, Çin'in orta gelir tuzağı konusundaki endişelerini artırdı

## Çin'in küresel ticarete hızlı kazanım olanakları tükendi

GSYH yüzdesi olarak ticaret (Mal ve hizmet ihracatı ve ithalatı toplamı), yıllık (1960-2016)



\*IMF, yıllık% 3 veya daha düşük küresel GSYİH büyüme oranını "küresel durgunluğa eşdeğer" olarak tanımlar.

Kaynak: Dünya Bankası

### Yorumlar

- Dünya'nın toplam GSYH'sinde ticaretin payı, 2008'deki küresel krizden hemen önce% 60'a doruğa ulaştı.
- 21. yüzyılda, Çin'in yıllık GSYH büyüme oranı, GSYH'deki ticaret payıyla benzer bir eğilim göstermiştir.
- Kısa bir iyileşmeden sonra, ticaretin Çin'deki GSYH'ye katkısı kriz sonrası dönemde neredeyse% 20 düşerken, yıllık GSYH büyüme oranı %14,2'den %6,9'a düşmüştür.
- Çin «**Made in China 2025**» planıyla yüksek katma değerli üretime yatırım yaparak orta gelir tuzağından kurtulmayı hedeflemektedir. Çin bu planla, temel bileşen ve ürünlerdeki yerli içerik oranını 2020'de %40 ve 2025'de %70 oranına getirmeyi hedeflemektedir.
- Temel hedefler; **inovasyonu artırmak, endüstri temellerini sağlamlaştırmak, akıllı üretim uygulamalarını yaygınlaştırmak** ve bu şekilde **Endüstri 4.0'a** geçişi hızlandırmaktır.

# Çin, içerideki dönüşüm planlarının yanı sıra, gelişmiş pazarlara daha iyi erişim ve geliştirmekte olan pazarları geliştirme ihtiyacını da gördü

Bu nedenle BRI ekonomik, sosyal ve politik alanları kapsayan, uzun döneme yayılmış bir projedir

## Resmi Nedenler



BRI'nin ticaretin geliştirilmesi altında 4 temel ekseni bulunmaktadır



«BRI girişiminde kalkınmanın temel konularına odaklanmalı, ülkelerin gelişim potansiyelinin ortaya çıkmasına destek olmalı, ekonomik entegrasyon yoluyla uluslararası kalkınmayı desteklemeli ve bu ülkelere fayda sağlamalıyız»

Xi Jinping

4.4

Milyar

BRI kapsamındaki ülkelerin toplam nüfusu



BRI dünya nüfusunun yüzde 62'sini etkilemektedir

\$23 Trilyon

BRI'ye dahil olan tüm ülkelerin toplam GSYH'si

\$3 Trilyon

Çin ve BRI ülkeleri arasında 2014 – 2016, ticaret büyüklüğü

---

BRI Ülke Profilleri

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

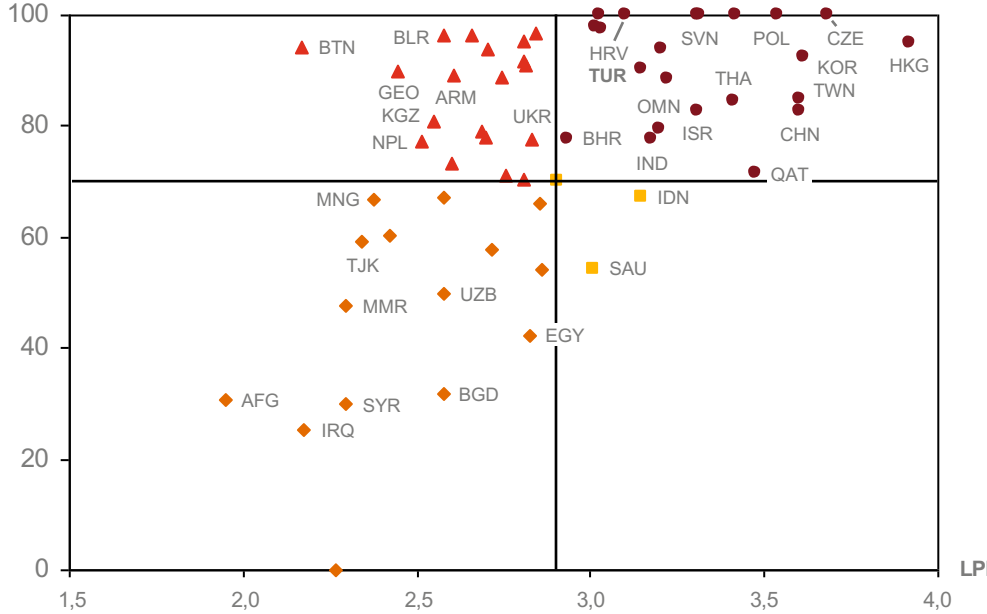
---

# Lojistik performansları ve gümrük işlemlerinin etkinliği bakımından birçok BRI ekonomisi dünya ortalamasının altındadır

## BRI Ülke Profilleri (1)

### BRI Ekonomilerinin Altyapı ve Gümrük Performanslarına Göre Sınıflandırılması

Sınır Ötesi Ticaret



- Geliştirilmiş Altyapı ve Gümrük İşlemleri
- ▲ Yetersiz altyapıya rağmen işleyen gümrük fonksiyonu
- ◆ Yetersiz altyapı ve yetersiz gümrük fonksiyonu
- Gelişmiş altyapıya rağmen işlemeyen gümrük fonksiyonu

\*Eksenler her iki puanlamanın ortasından kesilmiştir

### Yorumlar

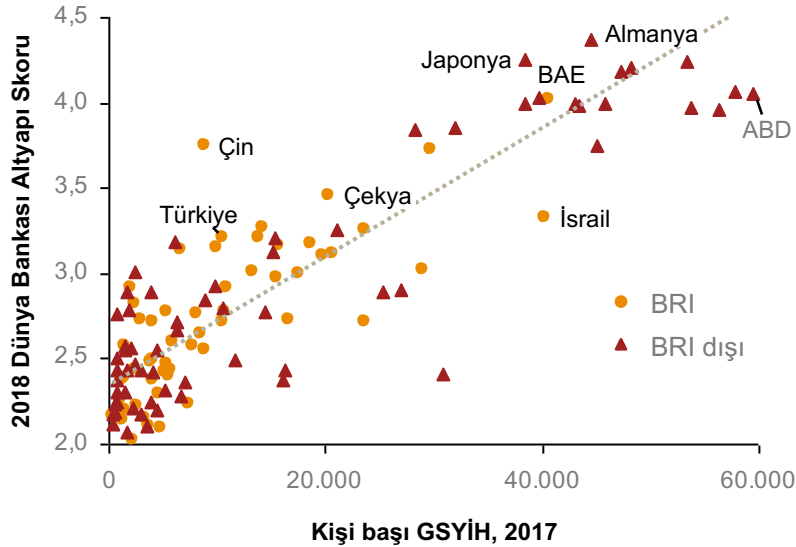
- Gelişmekte olan Orta Asya ekonomileri, BRI koridorları üzerinde lojistik merkez olabilmek için ciddi yatırımlara ihtiyaç duymaktadır.
- Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri'nin üst-orta gelirli üyeleri, BRI ülkeleri arasında en iyi lojistik altyapıya ve gümrük işlemlerine sahiptir.
- Türkiye de, altyapı ve gümrük işlemlerinde en iyi performans gösteren BRI ülkeleri arasında yer almaktadır.

# BRI'ye katılan ülkelerin kalkınma ve altyapı iyileştirmeleri bakımından ciddi yatırımlara ihtiyacı vardır

## BRI Ülke Profilleri (2)

BRI, Çin'in küresel ekonomik ve politik etkisini artırabilir ve renminbi (RMB) kullanımının yaygınlaşmasını kolaylaştırabilir. Girişim, bölgenin ihtiyaçlarını karşılamak için kazan-kazan stratejisini benimsemiştir.

**Pek çok BRI ülkesi altyapı yatırımına ihtiyaç duymaktadır**



**Asya Kalkınma Bankasının Yatırım Gereksinim Tahminleri 2016-2030 (2015 fiyatlarıyla Milyar \$)**

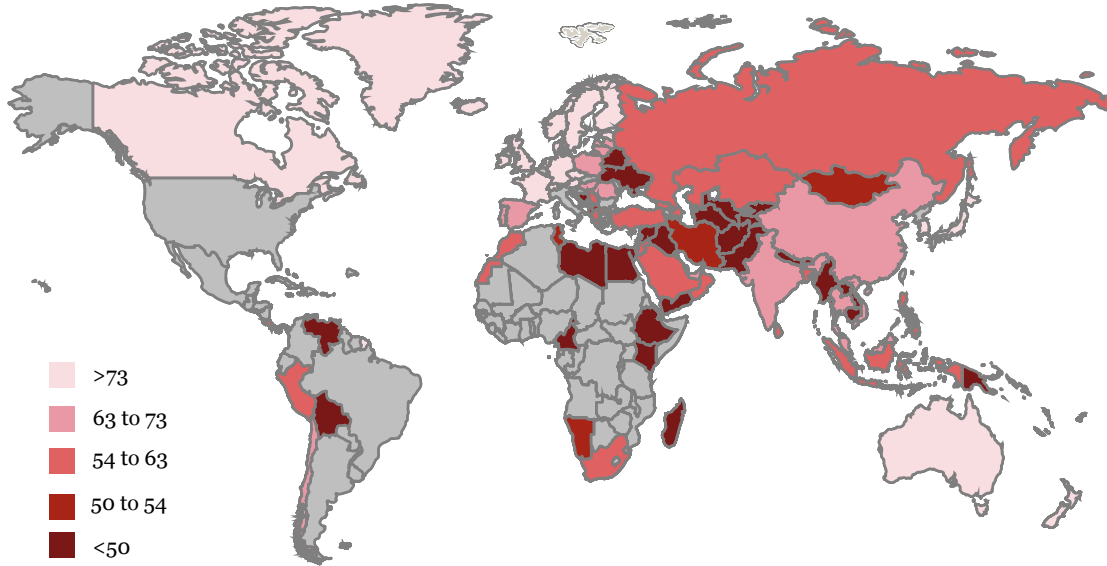
Bölge	Yatırım Gereksinimi	Yıllık Ortalama	GSYİH yüzdesi olarak yatırım gereksinimi
Orta Asya	492	33	6,8%
Doğu Asya	13,781	919	4,5%
Güney Asya	5,477	365	7,6%
Güneydoğu Asya	2,759	184	5,0%
Pasifik	42	2,8	8,2%
<b>Asya Pasifik Toplam</b>	<b>22,551</b>	<b>1,503</b>	<b>5,1%</b>

Kaynak: Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası & PwC Analizi

# Ekonomik / fiziksel altyapıdaki olumsuzluklara ek olarak, özellikle orta koridorda bulunan ülkeler yüksek risk puanlarına sahiptir

## BRI Ülke Profilleri (3)

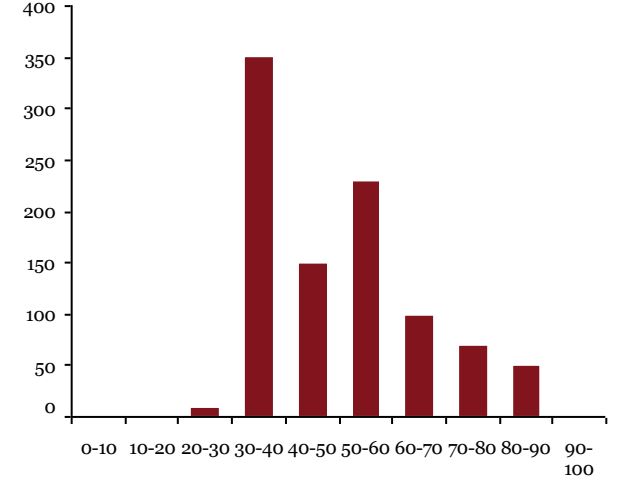
BRI pazarlarındaki Politik engeller – Ülke Risk Puanları (2017)



- Yüz üzerinden puanlama
- Yüksek Puan = Düşük Risk

Kaynak: Fitch, Ülke Politik Risk Puanlaması

BRI proje sayısı bazında ülkelerin operasyonel risk puanlaması



### Yorumlar

BRI orta düzeyde gelişmiş ve olgun pazarlar içermesine rağmen, proje dağılımı incelendiğinde devam etmekte olan ve planlanan projelerin çoğunun yüksek riskli ve daha az gelişmiş bölgelerde olduğu gözükmektedir



---

BRI yatırımları, kurumları  
ve Türkiye'nin pozisyonu

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

---

# BRI'nin çok boyutlu yapısı, farklı alanlarda strateji geliştirilmesinin önünü açmaktadır

Şu ana kadar odaklanılan alanlar altyapı yatırımı ve finansal yatırımlar olmuştur

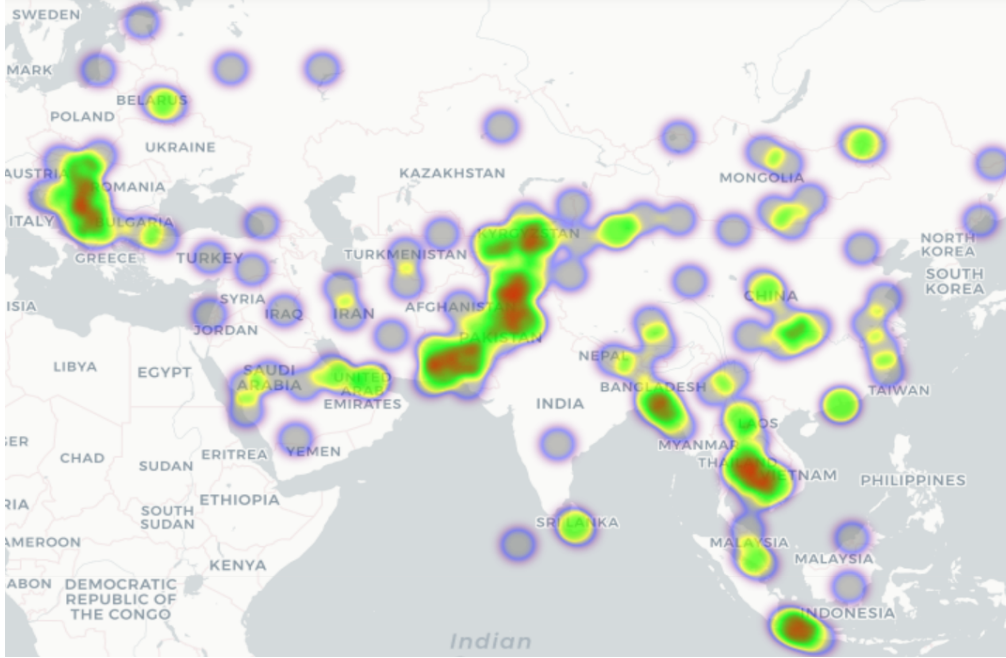


Kaynak: American Enterprise Institute China Global Investment Tracker, BMI – Industry Trend Analysis, BMI Infrastructure Database, Forbes, PwC Analizi. (\*) Rand Corporation tarafından yapılan etki analizine dayanarak

# Farklı koridorlardaki altyapı projelerine farklı ağırlıklar verilmektedir

Orta koridorda, Orta Doğu ve Doğu Avrupa'da karayolu altyapı projeleri, Çin ve çevresinde demiryolu altyapı projeleri, Güneydoğu Asya'daki liman ve şehirleri birbirine bağlayan karayolu ve demiryolu projeleri öne çıkmaktadır

## BRI altında planlanmış ve tamamlanmış altyapı projelerinin haritalanması, 2010-2017



Kaynak: Reconnecting Asia, PwC Analizi

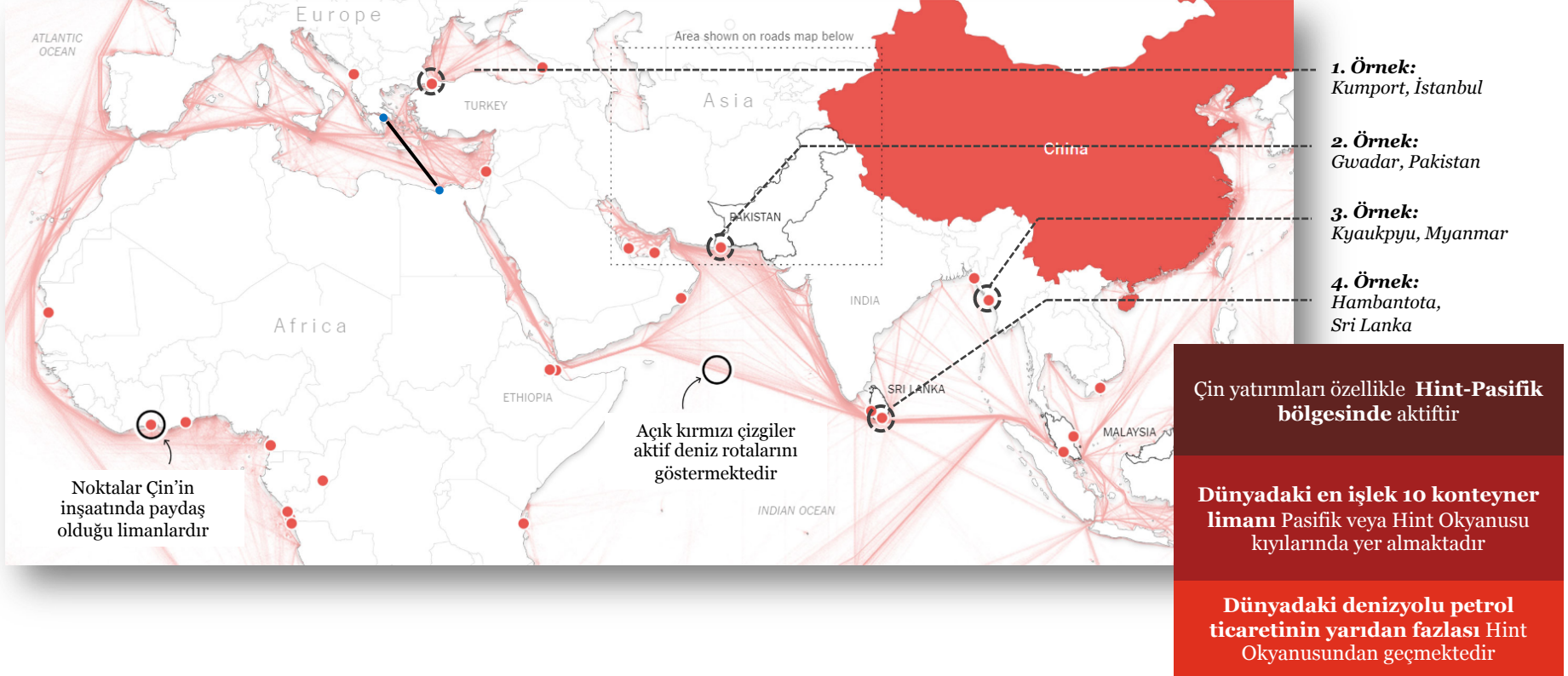


### Yorumlar

- Altyapı yatırımları temel olarak mevcut altyapının yenilenmesine odaklanmaktadır
- Çin, deniz ticaretini ve limanlarla ana şehirlerin bağlantısını geliştirmek için Güney Doğu Asya'ya odaklanmaktadır
- Çin kara taşımacılığı altyapısını iyileştirmek için orta koridora odaklanmaktadır
- Çin, Batı Avrupa ve Türkiye arasındaki kara ve demiryolu bağlantılarını sağlamlaştırmak için Doğu Avrupa'ya odaklanmaktadır. Buna ek olarak, Çin'in BRI'ye bağlı sanayi / lojistik tesisi yatırımlarının önemli bir kısmı Doğu Avrupa'yı hedeflemektedir.

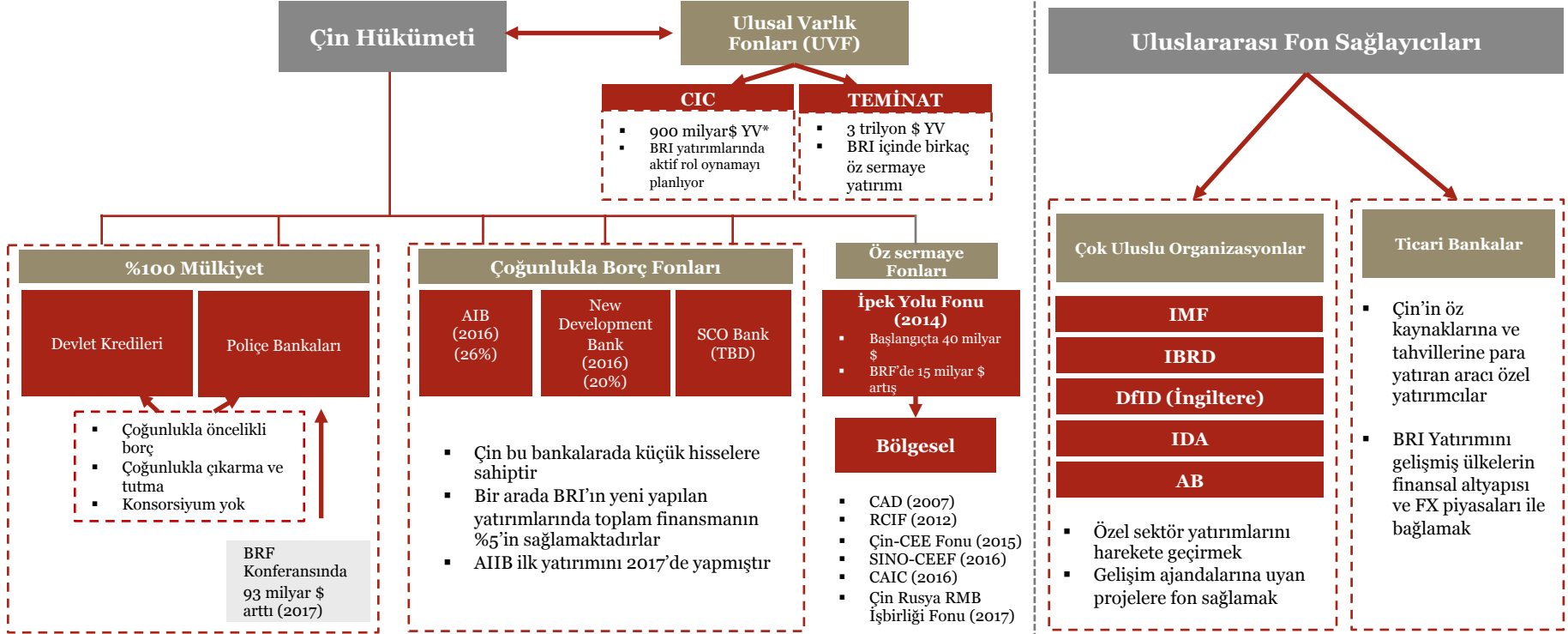
# BRI kapsamında Pire ve İskenderiye limanlarına biçilen stratejik rol, Türkiye'nin Deniz İpek yolundaki önemine yönelik risk teşkil etmektedir

Türkiye Akdeniz'deki limanlarını Deniz İpek Yolu içerisinde konumlandırmaya yönelik pozisyon almalıdır



# Çoğunu Çin Hükümetinin sağladığı BRI fonları, geniş bir kurumsal spektrumda gerçekleştirilmektedir

Artan yatırım ihtiyacı, Türk Eximbank gibi yeniden yapılanan Türk bankaları için fırsatlar yaratmaktadır

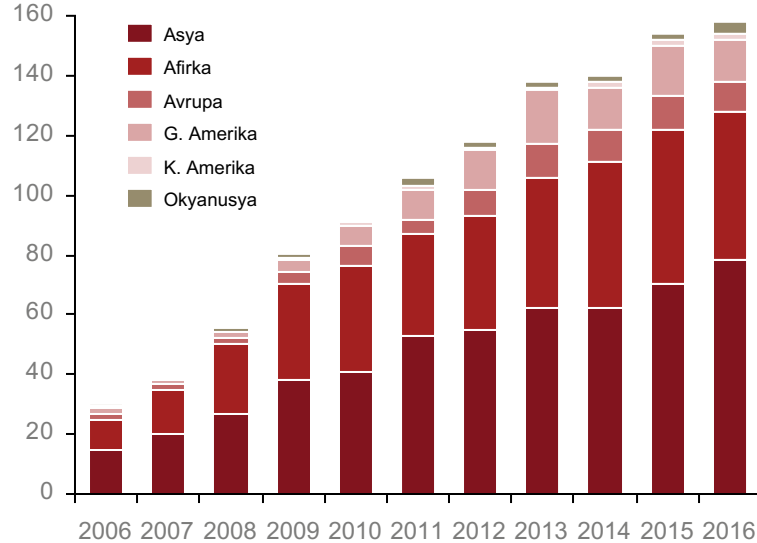


Kaynak: Shanghai Uluslararası Araştırma Kurumu – Çin Yatırım Araştırmaları, IMF, HSBC \*YV-Yönetilen Varlıklar

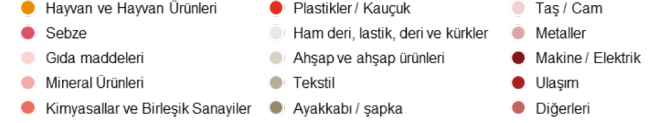
# Geçtiğimiz on sene içerisinde Çin, BRI ülkelerine yatırımını hızlandırdı. BRI'nin aktif hale gelmesiyle beraber Çin ticaretindeki büyüme de bu bölgede yoğunlaştı

BRI girişiminin duyurulmasından beri, Çin, BRI ülkeleri ile 18,346 sözleşme imzaladı (30 Kasım, 2017 itibarıyla). Yalnızca 2016 yılında, BRI ülkeleriyle toplam 126 Milyar\$ değerinde 8,000'den fazla inşaat sözleşmesi imzalandı

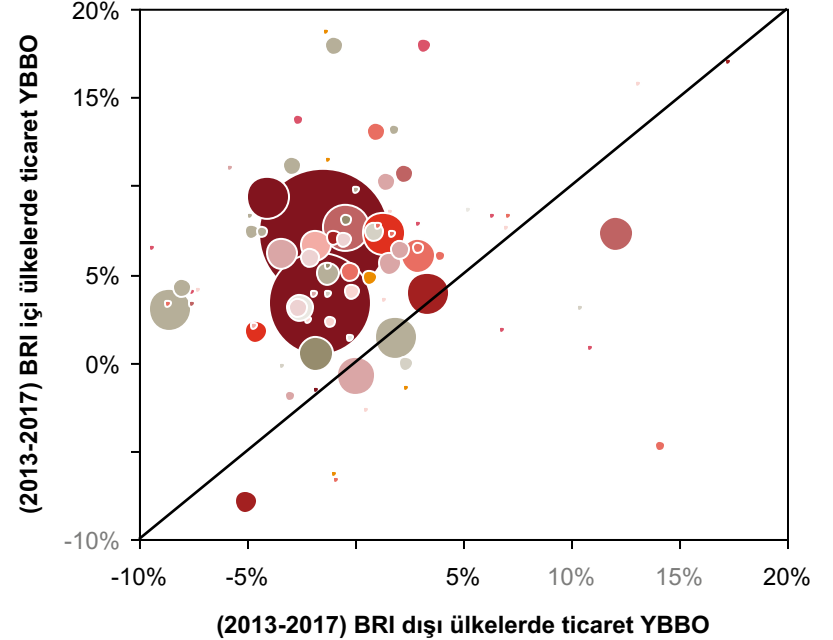
## Çin'in Denizaşırı Proje Sözleşmelerinin Tamamlanmış Değeri (Milyar ABD Doları)



Kaynak: NBS, DBS Asia Insights



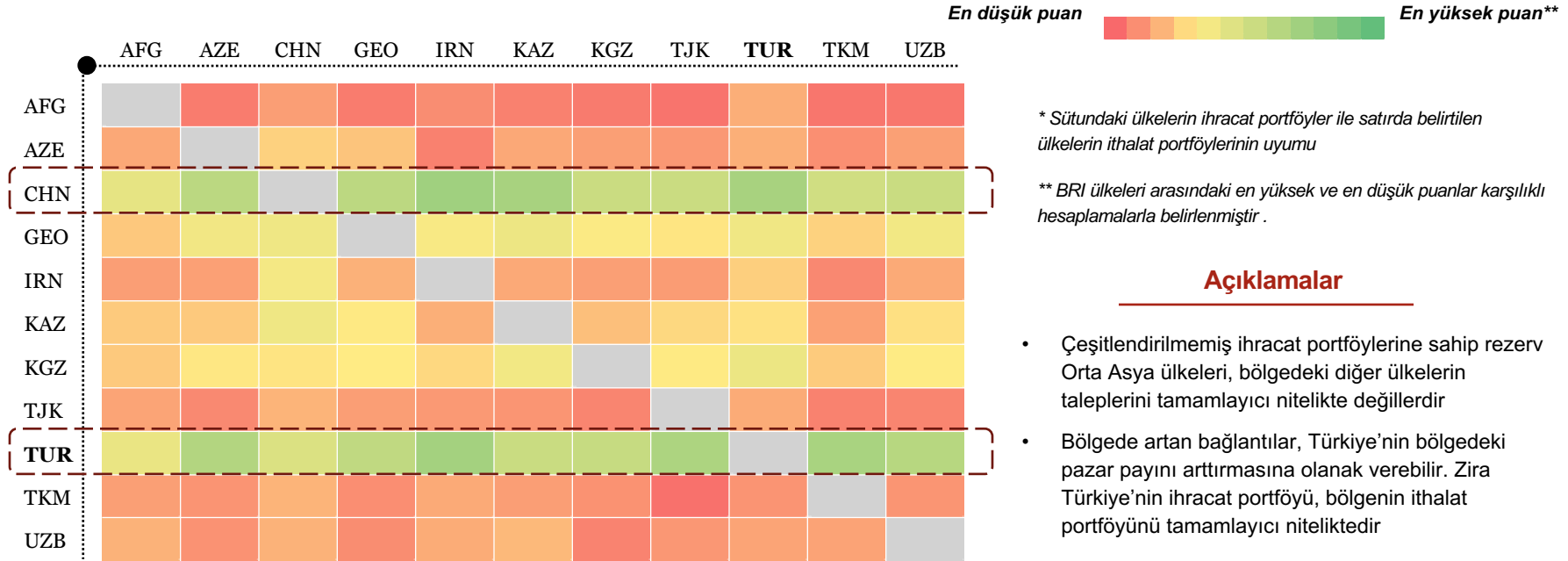
## Çin'in BRI kapsamı içindeki ve dışındaki ülkelerle ticareti



# BRI Çin ve Avrupa arasındaki kompleks ticari koridorlardan meydana geliyor olsa da, Türkiye bu iki düğüm arasındaki önemli ağırlık merkezlerindedir

Çin ve Türkiye arasındaki ülkelerin ticaret portföyleri arasında net bir uyumsuzluk vardır

## BRI'deki Orta Koridor ülkelerinin karşılıklı ticaret tamamlayıcılıkları\*, 2016

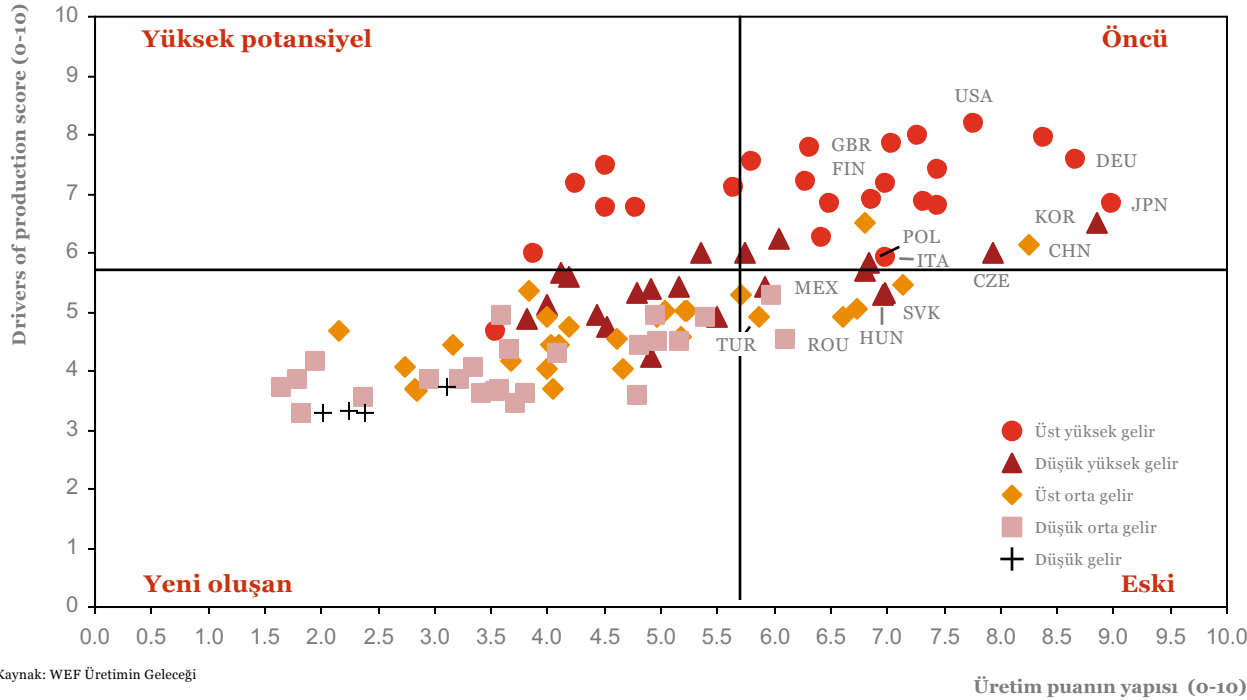


Kaynak: BACI, PwC Analizi

# Çin gibi, Türkiye de uzmanlığı doğrultusunda kendi sanayi dönüşümüne odaklanmıştır

Değişen küresel üretim trendleri, Türkiye gibi yüksek üretim kapasitesine sahip ülkelerde ekonomik sıçramaya karşı risk arz etmektedir

## Belli Ülkelerin Gelecekteki Üretim Puanları



Kaynak: WEF Üretimin Geleceği

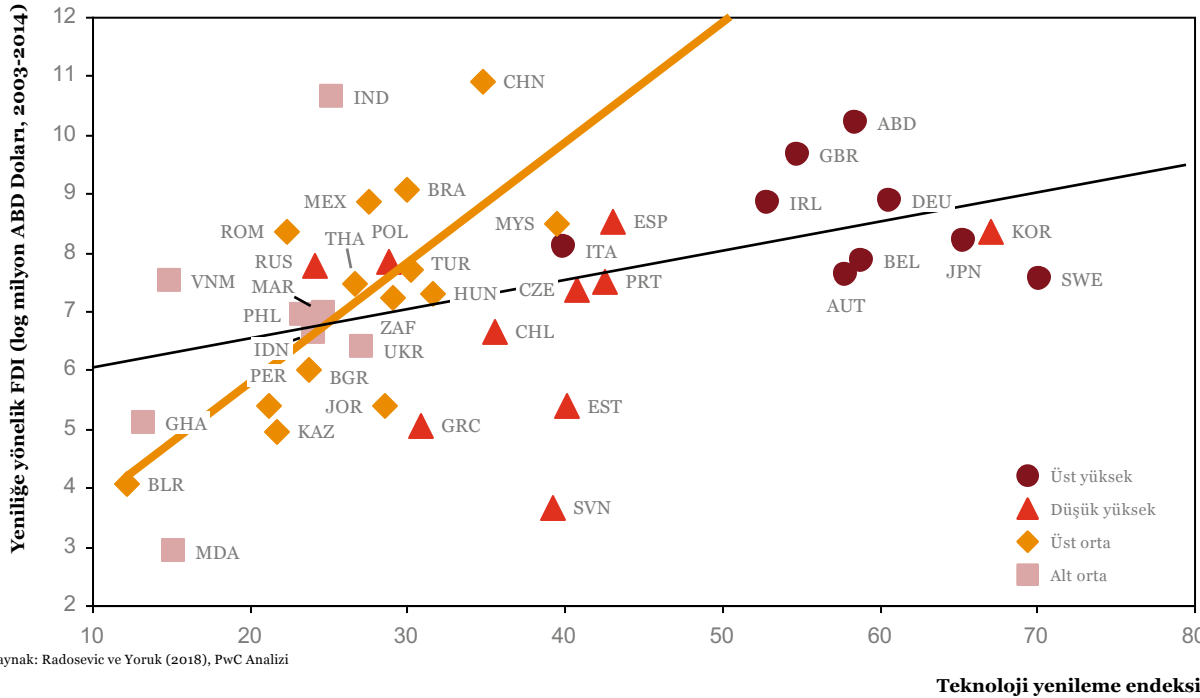
## Açıklamalar

- Ülkeler, üretimin geleceği için gerekli olan kabiliyetler bakımından 4 farklı grupta sınıflandırılabilir; bu kabiliyetleri yeni oluşturanlar, yüksek potansiyel gösterip henüz yeterli doygunluğa ulaşmamış olanlar, gerek kabiliyetleriyle gerekse üretim kapasiteleriyle bu alanda öncü olanlar ve gerekli kapasiteye sahip olsa da kabiliyetler bakımından eski kalanlar.
- Eski ülkeler grubundaki ülkelerin, 2020'ye kadar büyük üretim kapasitesi göstereceği ancak 2020'den sonra bunu devam ettiremeyeceği tahmin edilmektedir.
- Örneğin, büyük bir üretim ülkesi olan Türkiye'nin, üretimin geleceğini temsil etmesi beklenmiyor ancak Singapur gibi daha küçük üretim ülkeleri öncü ülke grubu içinde gösteriliyor.



# Yüksek teknolojili sektörlerde rekabetçi olabilmek için, teknoloji yoğun alanlarda yabancı yatırımın ülkeye çekilmesi önem arz etmektedir

## Ülkelerin Ekonomik ve Teknolojik Kapasitelerinin Korelasyonu



Kaynak: Radosevic ve Yoruk (2018), PwC Analizi

### Açıklamalar

- Teknolojik gelişim, farklı teknoloji yoğunluğundaki faaliyetler arasındaki etkileşimin ve bu faaliyetlerin yapısal farklılığının bir sonucudur
- Teknoloji yenileme endeksi iki alt endeksin ortalamasıdır: yoğunluk ve derinlik. Yoğunluk boyutu, farklı türdeki teknoloji kapasitelerinin kazanımı hakkındadır ve derinlik ise, teknolojik bilginin çeşitliliği, destekleyici altyapının türleri ve şirketlerin organizasyon kapasiteleridir.
- Özellikle üst-orta gelir ülkeleri için, yeniliğe dayalı FDI girişleri ile ülkelerin teknoloji yenileme kapasiteleri arasında güçlü pozitif bir ilişki vardır.
- Türkiye, örnekteki 15 üst-orta gelir ülkesi arasında 4'üncü ve 42 ülke arasında 21'incidir.

# BRI'de alınacak aktif bir rol, Türk diplomasisine bölgede ve dünyada daha geniş bir hareket alanı kazandıracaktır

## BRI çerçevesinde planlanan yatırımlar



Kaynak: RAND Avrupa

Gelişmiş taşımacılık altyapısı, sanayileşme sürecini hızlandırır ve ayrıca daha etkin bölgesel ve küresel ağları da mümkün kılar (Carruthers ve ark., 2003). Dolayısıyla, bu da daha fazla istihdam yaratılmasıyla sonuçlanır, sanayileri ve sektörleri pozitif olarak etkiler.

**Sanayileşmeyi kolaylaştırır**

Taşımacılık altyapısının gelişmesi, ekonomik faaliyetin bölgesel dağılımına etki eder. Gelişmiş lojistik ve tedarik zincirleri, daha önce erişilemeyen alanları açabilir ve bölgedeki temel ekonomik merkezleri ulusal pazarlara bağlayabilir.

**Taşımacılık maliyetini düşürür ve ticaretin yayılmasını kolaylaştırır**

**Daha iyi bağlanmış taşımacılık altyapısının etkiler**

**Bölgesel ekonomik entegrasyonu destekler**

Ülkeler çapında altyapının kalitesi, taşımacılık maliyetlerindeki farklılığı açıklayabilir, bu da rekabetçilikteki farklılıklara açıklık getirebilir. İyi taşımacılık altyapısı, taşıma maliyetlerini düşürebilir, taşıma sürelerini kısaltabilir ve teslimin güvenilirliğini geliştirebilir.

**Bölgesel ve ulusal refahı geliştirir**

Düşük taşımacılık ve ticaret maliyetleri, sanayinin kümeleşmesini hızlandırabilir (Baldwin ve Forslid 2000; Krugman 1991) ve işçilik verimini artırır (Ciccone ve Hall 1996), ekonomik büyümeye yol açar (Banister ve Berechman 2000)

---

Türkiye'nin potansiyel  
ticaret stratejileri

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

---

# Ticari entegrasyon göz önünde bulundurulduğunda üç potansiyel yaklaşım ve strateji ön plana çıkmaktadır

## Türkiye'nin Çin ile ticaretini artırmak



- Beş aşamada gerçekleşen ürün filtreleme analizi, **4914 ürün arasından Türkiye'ye 225 üründe Çin pazarını penetre etme** fırsatı vermektedir.
- Makine / elektrik, gıda maddeleri, nakliye, kimyasallar, tekstil ve metaller, Türkiye'nin **rekabet ettiği ürünler** arasındadır.
- Asya'da açılacak **Türk Ticaret Merkezleri** kapsamında Türkiye'nin üreticilerini ve ürünlerini Çin pazarlarında özel programlar ve kurumlar aracılığıyla tanıtmak Çin ile ticaret artıracak politikaların bir parçası olabilir.

## BRI ülkeleriyle ticareti artırmak ve kolaylaştırmak



- BRI ülkeleriyle olan **ticaret deseni uyumumuzu ticaret artışına dönüştürmek** için BRI ülkeleriyle daha çok entegre olacak, ekonomik çerçevede diyaloglar gerçekleştirmek önemlidir.
- Dijital gümrük süreçleri, hızlandırılmış gümrükten çekme süreçleriyle beraber BRI ülkeleri arasında **ticari bariyerlerin azaltılmasını hızlandırmak** ve bu ülkelerle **lojistik bağlantıları güçlendirecek** stratejiler üretmek faydalı olacaktır.

## Türkiye'nin Çin ve Avrupa arasındaki köprü konumunu korumak

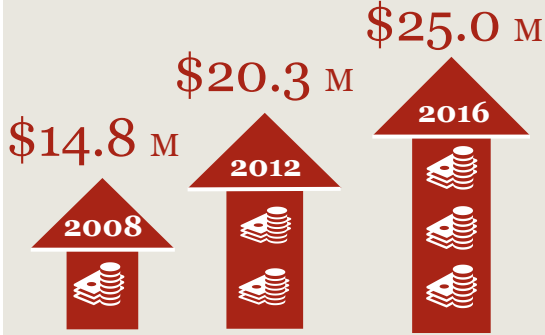


- BRI'nin, Çin ve Avrupa arasındaki alternatif ticari koridorlarını güçlendirmesi ve zenginleştirilmesi beklenmektedir. Bu durum Türkiye'nin bölgedeki **jeopolitik pozisyonu için bir tehdit** oluşturmaktadır. Özellikle Doğu Avrupa'daki yatırımlar alternatif rotaların rekabet gücünü artırmaktadır.
- **16+1 İnisiyatifi'ne** dahil olmak ve aktif rol almak, ülkenin BRI çerçevesinde Doğu Avrupa'da ilişkilerinin güçlendirmek gerekmektedir.

# Türkiye Çin ile ticari entegrasyonunu artırmak için politik karar alıcılar seviyesinde proaktif bir rol oynamalıdır

Çin Türkiye’de istikrarlı bir ticari pazar oluşturmadığı gibi, Türkiye de benzer bir pazarı henüz Çin’de yaratamamıştır

Türkiye’nin Çin’den ithalatı ortalama **5.4%** ile büyümüştür



Çin’in Türk ithalatı içindeki payı da oldukça artmıştır



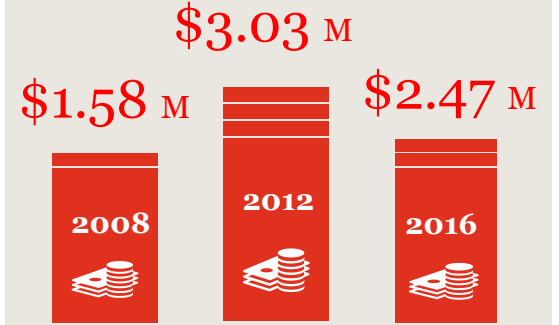
Türkiye’nin Çin’den ithalatının **56%**’sı makine sektöründe gerçekleşmiştir



Çin’in Türkiye’den ithalatının **54%**’ü madeni ürünlerde gerçekleşmiştir



Türkiye’nin Çin’e ihracatı, ithalatına oranla oldukça azdır






Türkiye’nin Çin ihracatı içindeki payı kayda değer hale gelememiştir



# BRI'nin dünya ticareti ve yatırımında yaratacağı değişimi anlamak, bu değişimin sonuçlarını tahmin etmeyi mümkün kılmaktadır

BRI'nin potansiyel etkilerini ölçmek için çeşitli senaryolarla tahmin modeli kullanılmıştır

## Kuşak ve Yol Girişimi Senaryoları

<b>Senaryo 1</b> 	<b>«Sadece lojistik gelişmeler yaşanır»</b>
Sadece BRI ülkeleri için:	
• Demiryolu yoğunluğu <b>↑ 20%</b> • Deniz taşıma maliyetleri <b>↓ 10%</b>	
• Karayolu yoğunluğu <b>↑ 10%</b> • BRI ülkeleri arasında demiryolu bağlantısı	
<b>Senaryo 2</b> 	<b>«Ticari bariyerler BRI içinde azalır»</b>
<b>Senaryo 2A:</b>	BRI içinde ticari bariyerler <b>↓ 20%</b>
<b>Senaryo 2B:</b>	BRI içinde ticari bariyer düşüşleri ve STA'lar <b>↓ 20%</b>
<b>Senaryo 2C:</b>	BRI içinde ticari bariyerler, <b>↓ 20%</b> BRI – BRI dışı arası <b>↑ 20%</b>
<b>Senaryo 3</b> 	<b>«Ticari bariyerlerin azalmasıyla beraber lojistik gelişmeler gerçekleşir»</b>
<b>Senaryo 3A:</b>	«Senaryo 1» ve «Senaryo 2A» bir arada gerçekleşir
<b>Senaryo 3B:</b>	«Senaryo 1» ve «Senaryo 2B» bir arada gerçekleşir
<b>Senaryo 3C:</b>	«Senaryo 1» ve «Senaryo 2C» bir arada gerçekleşir

## Modelde Kullanılan Parametreler

### Lojistik Parametreler

Hava Taşıma Maliyetleri

Deniz Taşıma Maliyetleri

Tren bağlantısı olmaması

Karayolu yoğunluğu

Demiryolu yoğunluğu

### Ticari Parametreler

İhracatçı&İthalatçı GSYİH

İthalatçı Ticari Bağımsızlığı

FTA kuklası

### Kontrol Değişkenleri

Komşuluk, ortak dil, koloni geçmiş

■ Çok-yönlü Ticaret Direnci (MTR) doğrulaması

## Yorumlar

- BRI'nin ülkelere farklı perspektiflerden etkisini hesaplamak için, Poisson Pseudo Maximum Likelihood tahmin algoritması üzerinden bir Yerçekimi Modeli (Gravity Model) kurgulanmıştır.

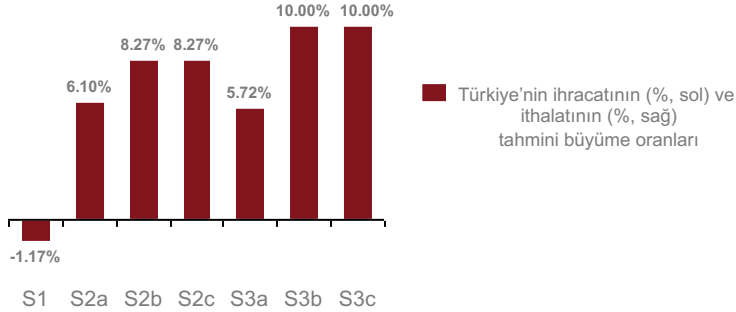
MTR doğrulaması:  $\ln(v'_{ij}) = \ln(v_{ij}) - \sum_{j=1}^N w_j \ln(v_{ij}) - \sum_{i=1}^N w_i \ln(v_{ij}) + \sum_{k=1}^N \sum_{m=1}^N w_k w_m \ln(v_{ij})$

w: ülkenin dünya GSYİH'sinden aldığı pay

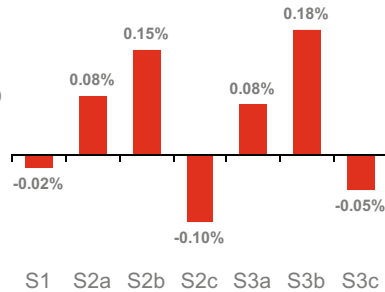
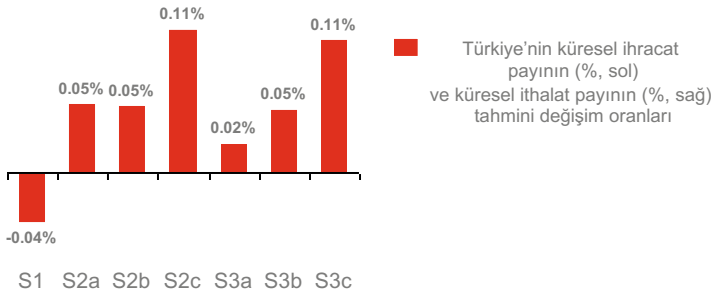
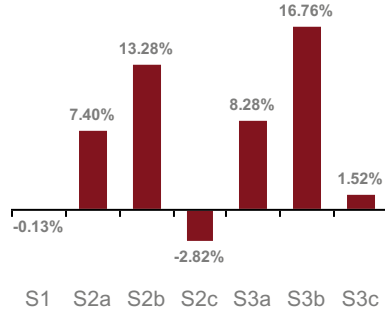
# Türkiye BRI’de aktif bir rol üstlenmediği takdirde bu girişimi kendi avantajına çevirmekte zorlanacaktır

BRI gelişmeleri lojistik iyileştirmeler ile sınırlı kalırsa, Türkiye mevcut ihracat portföyünün BRI ülkeleri odaklı olmamasından kaynaklı olarak BRI’nin sunduğu faydalardan tam anlamda yararlanamayacaktır

**BRI senaryolarına göre Türkiye’nin tahmini ihracat büyüme oranları ve Türkiye’nin küresel ihracat payına etkisi (%)**



**BRI senaryolarına göre Türkiye’nin tahmini ithalat büyüme oranları ve Türkiye’nin küresel ihracat payına etkisi (%)**



## Yorumlar

- BRI bölgesinde gerçekleşen lojistik iyileştirmeleri göz önünde bulunduran birinci senaryonun sonuçları, Türkiye'nin ihracatının, küresel ihracattaki payının ve ithalat oranının azaldığını öngörmektedir.
- Yapılan atılımlar lojistik iyileştirmeler ile sınırlandırılırsa, Türkiye BRI girişiminden istifade edememektedir, buna istinaden hem lojistik hem de ticari iyileştirmeler sonucu Türkiye'nin ihracat oranı ve değeri artacaktır.
- Ticari engeller azalırsa Türkiye diğer ekonomiler için daha da önemli bir ithalatçı haline gelecektir, ancak BRI ekonomileri ve diğer ekonomiler arasında muhtemel bir kutuplaşma olduğu takdirde, Türkiye'nin ithal ettiği çoğu ülke BRI ülkesi olmadığından, küresel ithalattaki payının azalması riski doğmaktadır.

# Doğu, Batı ve Güney Asya'nın büyük ekonomileri, Çin'in liderliğinde ihracat paylarını arttıracaktır BRI, küresel ticaretteki yüksek gelirli ekonomilerin baskın konumuna karşı tehdit oluşturmaktadır

Küresel ihracattaki payı BRI senaryolarına göre en fazla değişen ilk 5 ve son 5 ülke, yüzde değişimi (%)

	S1	S2a	S2b	S2c	S3a	S3b	S3c
Çin	0.08%	0.65%	1.10%	1.40%	0.77%	1.26%	1.54%
Hindistan	0.12%	0.29%	0.54%	0.65%	0.45%	0.79%	0.90%
Rusya	-0.05%	0.16%	0.39%	0.48%	0.11%	0.33%	0.42%
Endonezya	0.06%	0.15%	0.10%	0.16%	0.24%	0.19%	0.24%
Suudi Arabistan	0.02%	0.08%	0.12%	0.16%	0.11%	0.18%	0.22%
Japonya	-0.12%	-0.17%	-0.36%	-0.80%	-0.30%	-0.50%	-0.92%
ABD	-0.04%	-0.32%	-0.42%	-0.52%	-0.40%	-0.54%	-0.63%
Almanya	-0.02%	-0.21%	-0.27%	-0.27%	-0.25%	-0.34%	-0.34%
Brezilya	-0.02%	-0.10%	-0.14%	-0.22%	-0.12%	-0.18%	-0.25%
Fransa	-0.01%	-0.15%	-0.20%	-0.20%	-0.18%	-0.24%	-0.24%

*İhracatçı*

## Yorumlar

- Birinci senaryo sonuçları, ülkelerin uluslararası ticaretteki paylarının önemli ölçüde değişme uğramayacağını öngörmektedir
- Ülkeler arası ticaret engelleri azalmaya başladıktan sonra, Asya ülkelerinin uluslararası ticaretteki payları önemli ölçüde artmaya başlamaktadır
- Ülkeler arası ticaret engelleri azalmaya başladıktan sonra, Batı Bloğu ülkeleri ve bölgedeki ortaklarının (Japonya, Güney Kore ve Avustralya) uluslararası ticaretteki payları önemli ölçüde azalmaya başlamaktadır



Tüm senaryolarda BRI ülkeleri arasındaki ticaretin artması beklenmektedir. Sonuçlardan Çin çıkarıldığında dahi, BRI, bölge içi ilişkileri güçlendirerek BRI ülkelerinin aralarındaki ve uluslararası ticaretteki paylarını arttırmaktadır.

**BRI ve BRI Dışı Ekonomiler Arasındaki İkili Ticaretteki Değişimin Tahmini, Yüzde (%)**

	S1	S2a	S2b	S2c	S3a	S3b	S3c
BRI Dışı – BRI Dışı	1.59%	0.00%	3.01%	3.01%	1.59%	4.64%	4.64%
BRI Dışı – BRI	-4.44%	0.00%	-8.22%	-31.58%	-4.44%	-12.30%	-34.62%
BRI – BRI Dışı	-4.41%	0.00%	-8.25%	-8.25%	-4.41%	-12.29%	-12.29%
BRI – BRI	11.64%	27.13%	52.56%	52.56%	41.92%	70.96%	70.96%

İhracatçı

**Dünya Ticaret Dağılımının Değişiminin Tahmini, Yüzde (%)**

	S1	S2a	S2b	S2c	S3a	S3b	S3c
BRI Dışı – BRI Dışı	0.37%	-1.76%	-1.29%	0.51%	-1.59%	-1.39%	0.29%
BRI Dışı – BRI	-0.73%	-0.41%	-1.75%	-4.49%	-1.15%	-2.47%	-5.06%
BRI – BRI Dışı	-0.85%	-0.47%	-2.05%	-1.62%	-1.34%	-2.89%	-2.51%
BRI – BRI	1.20%	2.64%	5.09%	5.60%	4.08%	6.75%	7.27%

İhracatçı

### Yorumlar

- Birinci senaryoda küresel ticaret dinamikleri, dünya ekonomilerini BRI ve BRI dışı ekonomiler olarak ikiye ayırmaktadır
- Tüm senaryolarda bölgeler arası ticaret (ihracat-ithalat) azalırken, bölge içi ticaret artmaktadır
- BRI ülkeleri arasındaki ticaretin diğer bölgelere göre daha hızlı artması ve uluslararası ticaretin ağırlık merkezinin BRI bölgelerine kayması beklenmektedir

# BRI'nin Türkiye'nin ticaret hacmini arttırması ve ticaret ortaklarını çeşitlendirmesi beklenmektedir

Hem Türkiye-AB ilişkilerindeki istikrarsızlık hem de Brexit gibi AB içi öngörülmezlikler, Türkiye'yi ticaret portföyünü çeşitlendirmeye itmektir

Türkiye'nin ihracatı içindeki payı BRI senaryolarına göre değişim gösteren ilk 5 ve son 5 ülke, yüzde (%)

	S1	S2a	S2b	S2c	S3a	S3b	S3c
Çin	1.14%	0.98%	4.19%	4.19%	2.28%	5.99%	5.99%
Rusya	-0.28%	0.84%	2.95%	2.95%	0.46%	2.28%	2.28%
Hindistan	0.37%	0.39%	1.45%	1.45%	0.80%	1.98%	1.98%
Suudi Arabistan	0.30%	0.32%	1.11%	1.11%	0.65%	1.52%	1.52%
Endonezya	0.19%	0.21%	0.91%	0.91%	0.42%	1.21%	1.21%
Almanya	-0.28%	-0.46%	-1.59%	-1.59%	-0.79%	-1.99%	-1.99%
İtalya	-0.25%	-0.38%	-1.30%	-1.30%	-0.66%	-1.64%	-1.64%
ABD	-0.26%	-0.36%	-1.25%	-1.25%	-0.66%	-1.59%	-1.59%
Fransa	-0.25%	-0.32%	-1.10%	-1.10%	-0.60%	-1.42%	-1.42%
Yunanistan	-0.25%	-0.30%	-1.03%	-1.03%	-0.58%	-1.34%	-1.34%

İhracatçı

## Yorumlar

- Bütün senaryolarda, Türkiye'nin Çin ve Hindistan'la olan ticaret faaliyetleri diğer ülkelerden daha fazla artış göstermektedir
- Türkiye'nin Suudi Arabistan gibi Orta Doğu ülkeleriyle de ticari hacminin artması beklenmektedir
- Türkiye hem ithalat hem de ihracat için Avrupa pazarına entegre olduğundan, Türkiye'nin Asya bloğu ekonomileriyle entegrasyonu, özellikle Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa ve İspanya gibi AB ülkeleriyle olan ticari ilişkilerini önemli ölçüde etkileyecektir

# Model sonuçları, Asya, Orta Doğu ve Türkiye arasındaki ticaret artışının küresel ticari büyümenin kaynağı olacağına işaret etmektedir

**Bölgeler arası ve bölge içi ticaretteki değişimin tahmini, Senaryo 1, yüzde (%)**

	Güney Afrika	Kuzey Afrika	Orta Doğu ve Körfez	Yakın Doğu	Uzak Doğu	Okyanusya	Doğu Avrupa	Batı Avrupa	Kuzey Amerika	Güney Amerika	Türkiye	
Güney Afrika	2.27%	2.02%	-7.15%	-3.73%	-2.91%	1.98%	1.55%	1.86%	1.88%	2.16%	-6.13%	<i>İthalatçı</i>
Kuzey Afrika	2.02%	1.75%	-6.37%	-2.97%	-2.24%	1.71%	1.50%	1.65%	1.64%	1.91%	-5.40%	
Orta Doğu ve Körfez	-7.10%	-6.36%	16.86%	21.52%	10.00%	-6.41%	-4.54%	-6.14%	-6.20%	-6.82%	18.11%	
Yakın Doğu	-4.15%	-3.42%	21.04%	14.58%	2.60%	-3.57%	-2.57%	-2.70%	-3.08%	-3.89%	2.62%	
Uzak Doğu	-3.05%	-2.43%	10.76%	1.85%	4.70%	-2.93%	-1.60%	-2.24%	-2.09%	-2.12%	11.37%	
Okyanusya	1.97%	1.71%	-6.43%	-3.07%	-2.85%	1.67%	1.34%	1.60%	1.62%	1.84%	-5.47%	
Doğu Avrupa	1.52%	1.50%	-4.46%	-2.49%	-1.47%	1.33%	1.09%	1.21%	1.23%	1.48%	-4.65%	
Batı Avrupa	1.84%	1.64%	-6.16%	-2.38%	-2.11%	1.60%	1.23%	1.48%	1.52%	1.69%	-5.09%	
Kuzey Amerika	1.86%	1.63%	-6.23%	-2.65%	-1.97%	1.62%	1.24%	1.52%	1.43%	1.64%	-5.18%	
Güney Amerika	2.14%	1.91%	-6.83%	-3.43%	-2.00%	1.84%	1.48%	1.70%	1.66%	1.94%	-5.78%	
Türkiye	-6.08%	-5.39%	18.26%	0.45%	10.69%	-5.47%	-4.74%	-5.09%	-5.18%	-5.75%		

*İhracatçı*

# Türkiye'nin BRI'ye bağlı ihracat artışının, ülkenin rekabetçi olduğu ürünlerde gerçekleşeceği tespit edilmiştir

Bu artış özellikle kimyasallar & plastik ürünler ve makine & elektronik sektörlerinde önem arz edecektir

BRI senaryolarına göre Türkiye'nin toplam ve sanayi bazında ihracat büyümesinin tahmini (%)

	S1	S2a	S2b	S2c	S3a	S3b	S3c
Toplam	-1.17%	6.10%	8.27%	8.27%	5.72%	10.00%	10.00%
Tarım Ürünleri	-1.71%	2.75%	5.38%	5.38%	1.61%	7.05%	7.05%
Yiyecek ve İçecekler	-1.99%	5.50%	8.17%	8.17%	4.41%	10.29%	10.29%
Maden Çıkarma	-0.14%	4.24%	5.25%	5.25%	5.54%	8.41%	8.41%
Metaller	-0.50%	5.04%	7.21%	7.21%	4.64%	7.50%	7.50%
Kimyasallar ve Plastik Ürünler	-1.63%	12.31%	15.80%	15.80%	11.58%	17.21%	17.21%
Diğer	-1.16%	0.72%	2.70%	2.70%	-0.03%	3.91%	3.91%
Tekstil	-1.82%	7.22%	9.70%	9.70%	6.33%	11.47%	11.47%
Makine ve Elektronik	-0.72%	14.84%	17.28%	17.28%	14.03%	17.68%	17.68%

## Yorumlar

- Türkiye BRI ülkeleriyle ticareti kolaylaştırmak adına çaba gösterdiği takdirde belirtilen ürünlerin ihracatında artış olması beklenmektedir
- Model, mevcut ticari davranışlar çerçevesinde potansiyel eğilimleri öngörmektedir

---

Türkiye'nin potansiyel  
doğrudan yabancı yatırım  
stratejileri

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

---

# BRI çerçevesinde doğrudan yabancı yatırımla ilgili iki farklı bakış açısı ve strateji ile yaklaşılabilir

## Çin doğrudan yatırımını Türkiye'ye çekmek ve kanalize etmek



- Türkiye'nin **endüstriyel üretim kabiliyetlerinin**, Çin doğrudan yatırımının çekilmesi ve bu yatırımdan elde edilecek bilgi ve teknoloji transferi ile **geliştirilmesi**
- Çin'in çıkmaya başladığı **orta-düşük teknoloji seviyesindeki üretim alanlarına sermaye akışının artırılması**. Bu yolla **küresel değer zincirlerine entegre olunması** ve gelecekteki sofistike üretim teknolojilerinin ve ürünlerinin yolunun açılması

## BRI ülkelerini hedefleyen küresel yatırımları Türkiye'ye çekmek

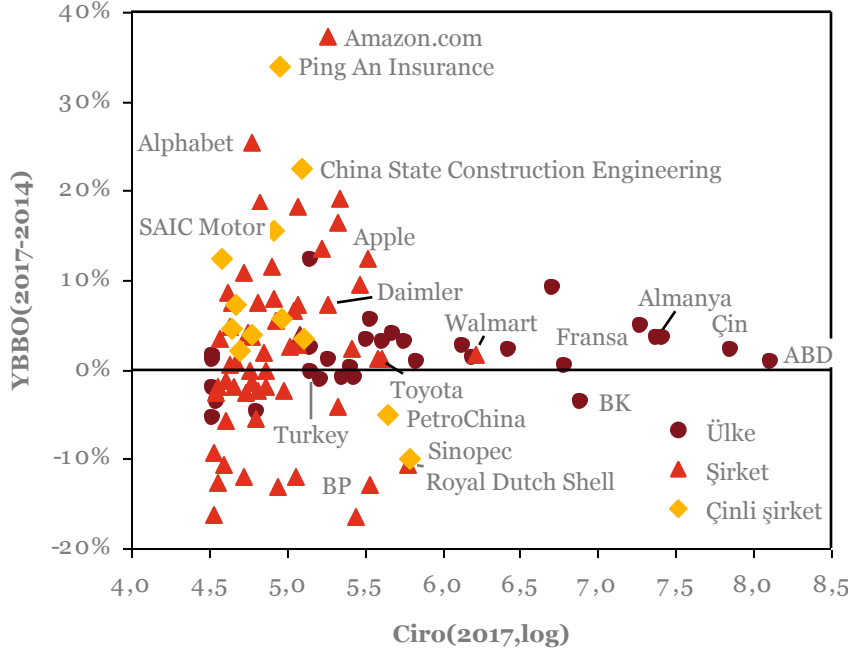


- Gelişen lojistik altyapısı nedeniyle BRI pazarları yeni yatırımlar çekecektir
- **Etkin ve entegre lojistik, gümrük ve düşük politik risk** sayesinde BRI pazarlarını hedefleyen yatırımların Türkiye'ye çekilmesi
- Yalnızca yerel değil, **bölgesel ve hatta küresel bağlantılara sahip idari merkez, üretim, lojistik** gibi farklı başlıklar altında yabancı doğrudan yatırımın hedeflenmesi

# Büyük şirketler çok-uluslu yapılarıyla küresel değer zincirlerine dahil olup, kendi ağlarını yaratmaktadır

Çinli şirketler bu küresel dönüşümün öncüleri olmaya başlamıştır

## Cirolarına göre dünyanın en üst sıradaki 100 ekonomisi\*, 2017



## Küresel Güçlerin Refleksleri



- Ulusal yeterliliği ve sanayi uzmanlığını artıracak politikaların artışı
- Ekonomik girdilerin lokalizasyonu



- Güçlü devlet desteğiyle kapitalizm ilkeleri
- Öncü ve yıkıcı teknoloji geliştirmeye yoğun odaklanma



- Bölgesel ekonomik entegrasyon çabalarının derinleştirilmesi
- Sınır ötesi koridorların pekiştirilmesiyle bağlantırlık ve ilişkilerin geliştirilmesine odaklanma

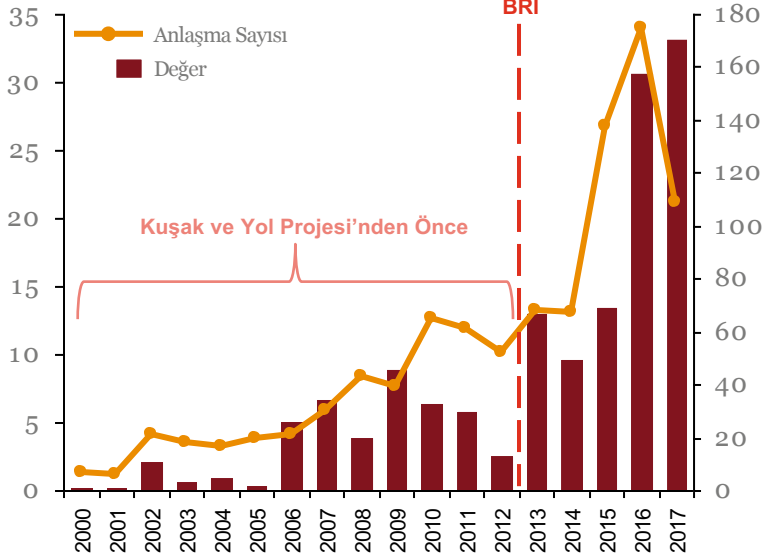


# Küresel ticaretteki rolüne ek olarak Çin, doğrudan yabancı yatırımlarda da önemli bir aktör haline gelmiştir

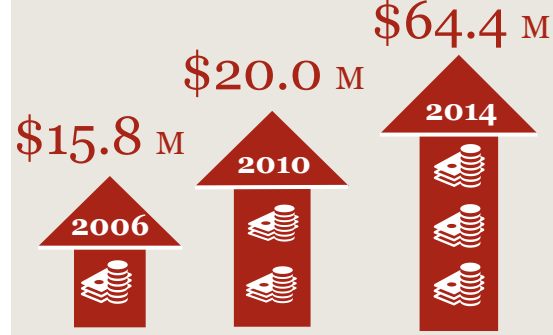
## Çin'in BRI ülkelerindeki birleşme ve satın alma aktiviteleri, milyar USD, 2000-2017

Toplam Değer  
(milyar USD)

Anlaşma Sayısı



Çin'in 2003-2014 arası dış yatırım yıllık ortalama %13.8 büyüdü



Çin'in toplam yabancı yatırımdaki payı



Çin'in 2003-2014 arası toplam dış yatırımının sektörel kırılımı





Çin düşük ve orta teknolojili sektörlerde üretimi ülke dışına çıkarmaya başlamış olsa da Türkiye rekabetçi olduğu bu sektörlerde yatırım çekmekte zorlanmıştır

Çin'in *Plastik Sanayii'ndeki* üretim yatırımı  
(2003-2014 total, milyon USD)

Ülke	RCA	Yatırım	Şirketler
BAE	0.63	80.6	China XD Plastics
Brezilya	1.44	28.2	Bluestar Silicones
Meksika	0.51	14.7	HCP Packaging
Türkiye	1.15	0	Yok

Çin'in *Tekstil Sanayii'ndeki* üretim yatırımı  
(2003-2014 total, milyon USD)

Ülke	RCA	Yatırım	Şirketler
Etiyopya	4.78	567	Jiangsu Lianfa, Xinxiang Kuroda
Makedonya	2.81	400	Weibo
Vietnam	1.92	336.2	6 şirket
Türkiye	3.91	0	Yok

Çin'in *Metal Sanayii'ndeki* üretim yatırımı  
(2003-2014 total, milyon USD)

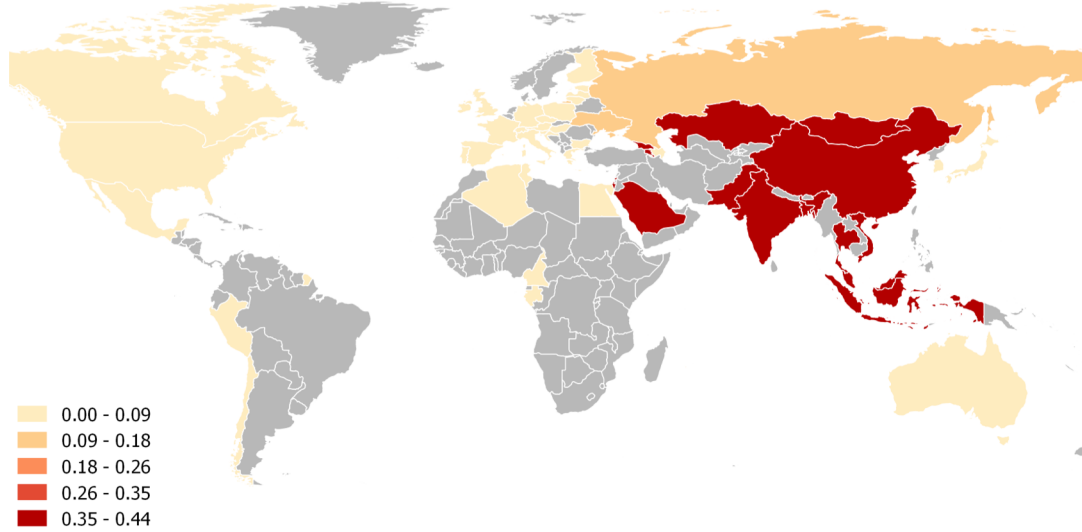
Ülke	RCA	Yatırım	Şirketler
Endonezya	0.62	8363.3	13 different companies
S. Arabistan	0.37	4757.6	Chinalco, Chalco, Chu Kong
Brezilya	0.83	2536.5	4 şirket
Türkiye	1.47	0	Yok

Çin'in *İş Makine ve Ekipmanları Sanayii'ndeki* üretim yatırımı  
(2003-2014 total, milyon USD)

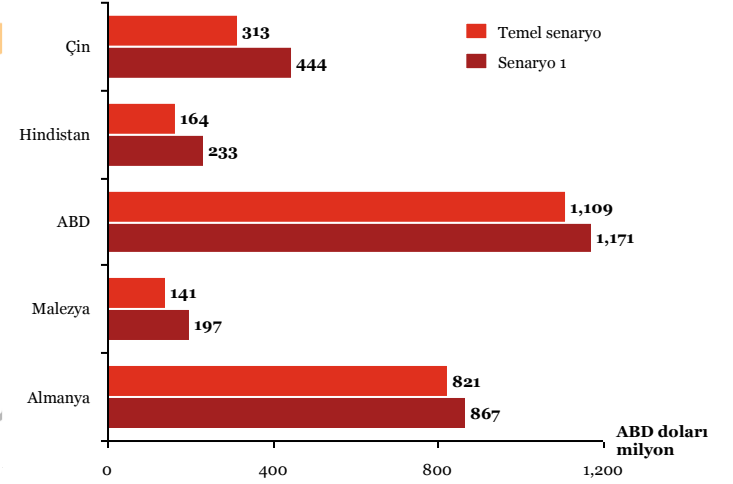
Ülke	RCA	Yatırım	Şirketler
Pakistan	0.15	107.8	Haier Group
Polonya	1	224.7	Top Victory Electronic
Romanya	1.03	245.07	Panda Electronics
Türkiye	0.94	0	Yok

# Lojistik ve bağlantı gelişmeleriyle (senaryo 1); Çin, Hindistan ve Malezya'yı içeren Asya Bloğu ülkelerinden Türkiye'ye DYY akışlarının %40'tan fazla artacağı öngörülmektedir

«Lojistik ve Bağlantıda Artış Senaryosu» ile ülkelere göre Türkiye'ye DYY akışındaki artış (%)

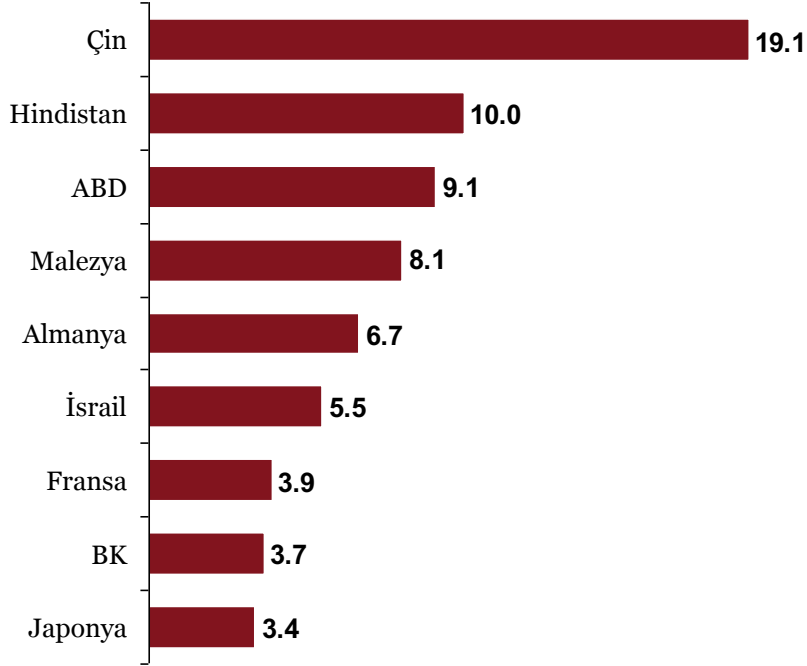


Türkiye'ye DYY akışlarını en fazla arttıran ülkeler, toplam değere göre

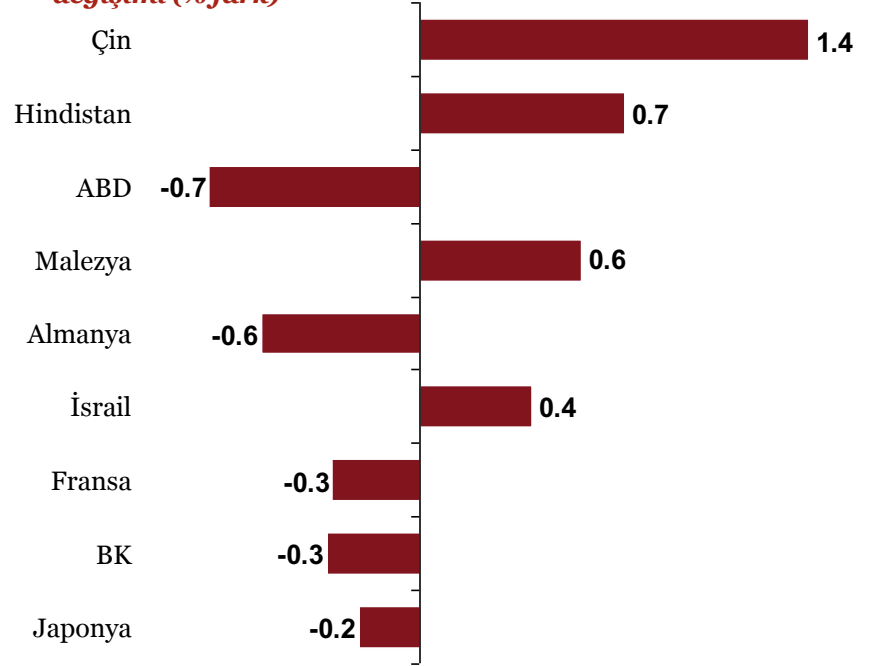


Çin ve Hindistan'ın, altyapı ve bağlantı gelişmeleriyle beraber Türkiye'nin beklenen DYY büyümesine yaklaşık olarak %30 katkıda bulunması beklenmektedir

*Ülkelerin Türkiye'ye gelen DYY değişimine katkısı (%)*



*Ülkelerin Türkiye'ye gelen toplam DYY akışındaki payının değişimi (% fark)*



---

Türkiye'nin potansiyel  
lojistik stratejileri

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

---

# BRI için lojistik çerçevesinde üç olası yaklaşım ve strateji geliştirebilir

## Türkiye'nin Lojistik Altyapısını BRI ile Geliştirmek



- Doğu-Batı ekseninde devam eden demiryolu yatırımlarını tamamlamak ve yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı bağlantısını sağlamak
- BRI katılımı için yeni potansiyel yatırım gerekliliklerini belirlemek ve altyapı yatırımı ihtiyaçları için Çinli yatırımcıları çekmek
- Ulusal lojistik merkezleri arasındaki bağlantıyı arttırmak

## Türkiye'nin Rekabetçiliğini bir Lojistik Merkezi olarak Arttırmak



- Yeni İstanbul Havalimanının potansiyelinden daha fazla yararlanmak, BRI çerçevesinde bir hava taşımacılığı bağlantısı boyutu geliştirmek
- Yeni tamamlanmış ve devam eden altyapı yatırımlarını BRI koridorlarına entegre etmek
- Orta Koridorun lojistik bağlantılarının artırılması için Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'daki fikir liderliğini pekiştirmek
- Sınır geçişlerindeki ve uluslararası geçitlerdeki performansı iyileştirmek, gümrüklere süreç optimizasyonu getirmek

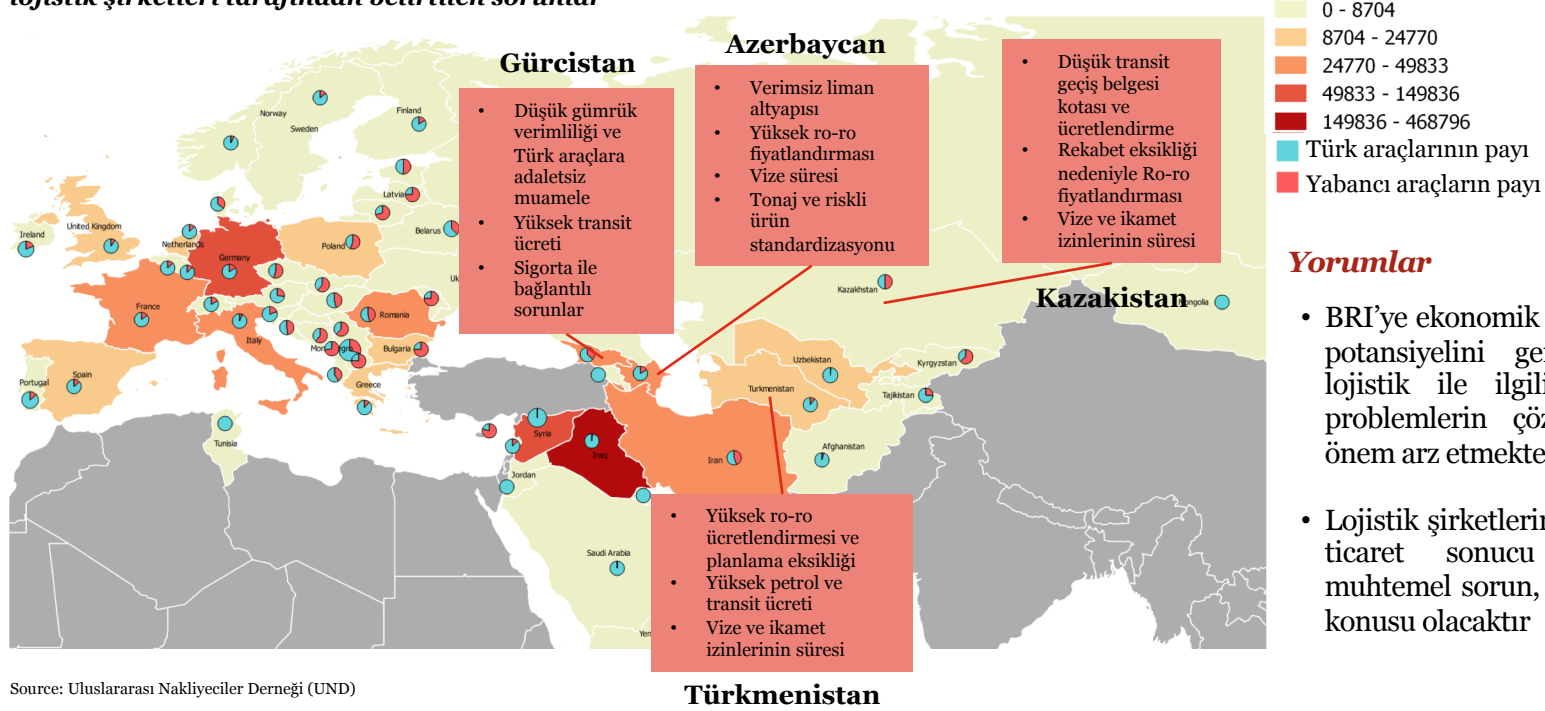
## Türk Lojistik Endüstrisinin Potansiyelini ve Etkinliğini Arttırmak



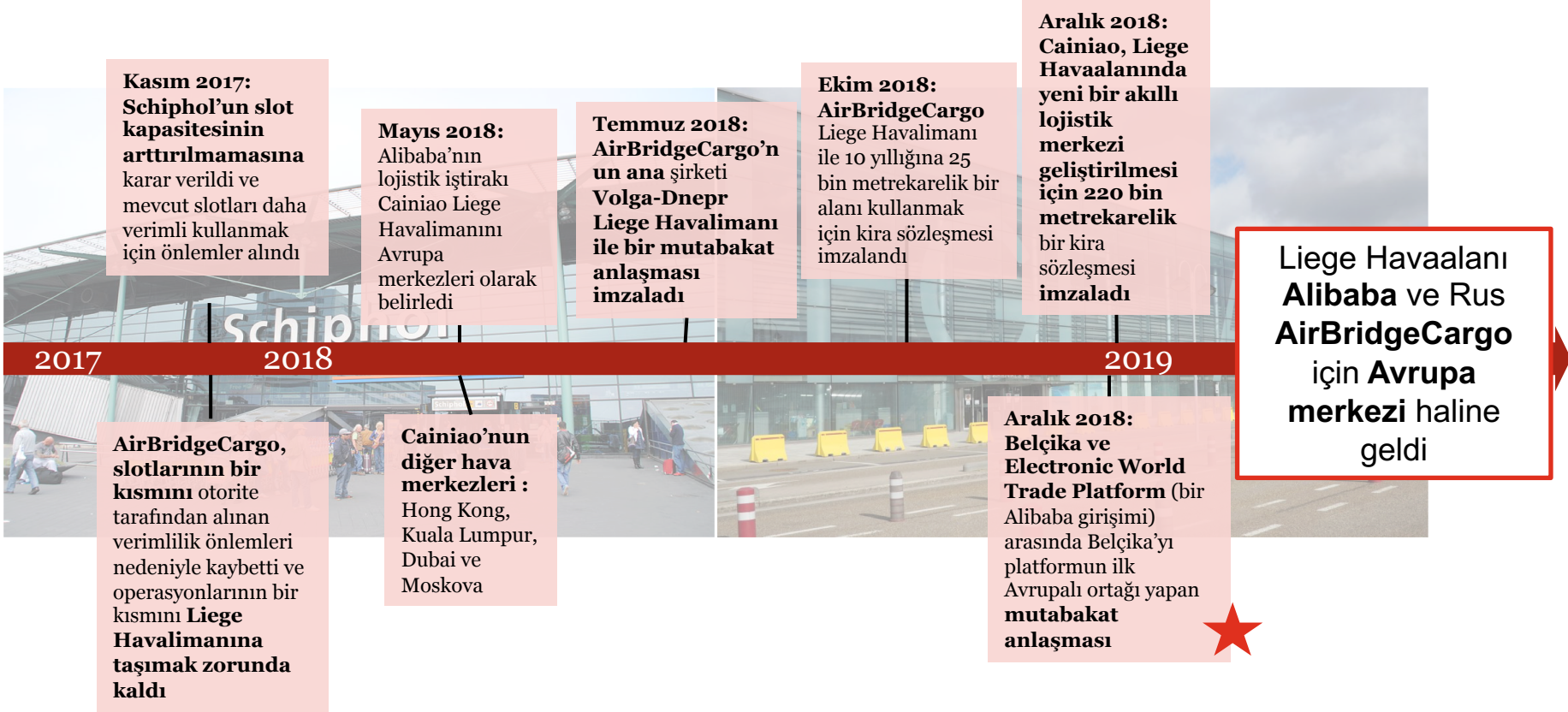
- Orta Koridorun denize kıyısı olmayan ülkeleri için Türkiye'nin uluslararası transit geçiş yolu pozisyonunu geliştirmek
- Türkiye'nin BRI proje ve hedefleri çerçevesinde veya BRI için proje ve hedefler tanımlarken, BRI ülkeleriyle yaşana gelen lojistik problemleri çözmeyi amaçlamak
- Türk lojistik endüstrisinin Türkiye'nin sınırlı lojistik varlık gösterdiği Afrika gibi üçüncü piyasalara bağlantısını, Çin operasyonları aracılığıyla arttırmak

# Potansiyel bir yatırımcı ve bölgesel bir politika belirleyici olan Türkiye, BRI girişimiyle beraber orta koridor ülkeleriyle olan çift taraflı lojistik sorunlarını müzakere etme ve çözme fırsatı bulabilir

**Türk ve yabancı araçların 2017'de hedef ülkeye göre kara taşımacılığı sayıları (toplam sayılar renk skalasına göre, Türk ve yabancı araçların payı daire grafiğine göre) ve orta koridor ülkeleri için lojistik şirketleri tarafından belirtilen sorunlar**

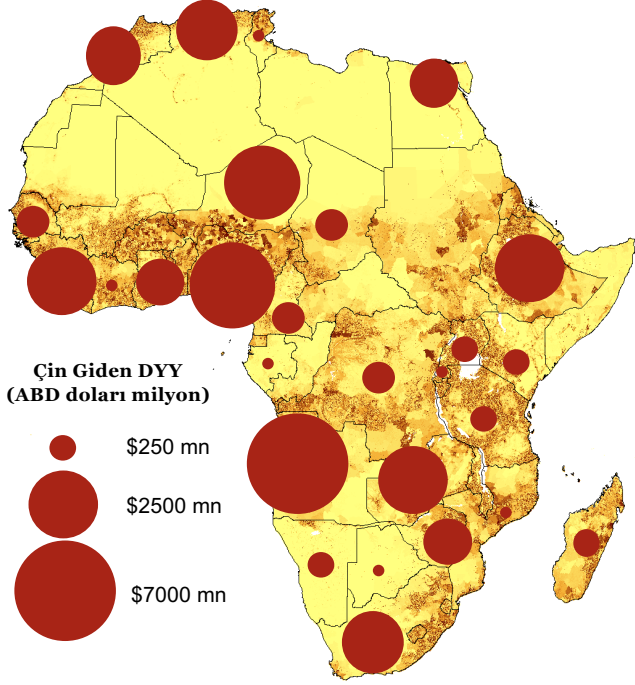


Yeni İstanbul Havalimanı bir BRI ülkesi tarafından yapılan en büyük lojistik altyapı yatırımlarından biridir ve Türkiye'nin girişime bir hava taşımacılığı fikri eklemesi gerekmektedir. Etkin havalimanı yönetimi stratejileri ve hükümetler düzeyinde çabalar Liege Havalimanı'nı 2018'de Avrupa'nın en önemli havalimanlarından biri haline getirmiştir.



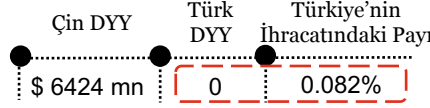
# Çin ile artacak işbirliği, Çin'in bölgedeki tecrübesiyle, Türkiye'nin Afrika pazarlarına girişini kolaylaştırabilir

Afrika'nın Çin DYY Yoğunluğu Haritası

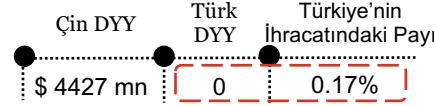


Çin DYY'si açısından Afrika'daki en iyi oyuncular

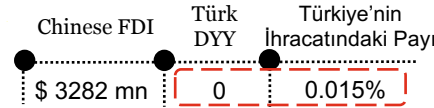
## #1 Çin DYY Cazibe Merkezi: Angola



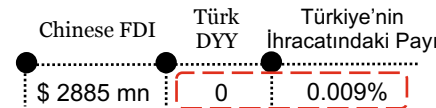
## #2 Çin DYY Cazibe Merkezi: Nigeria



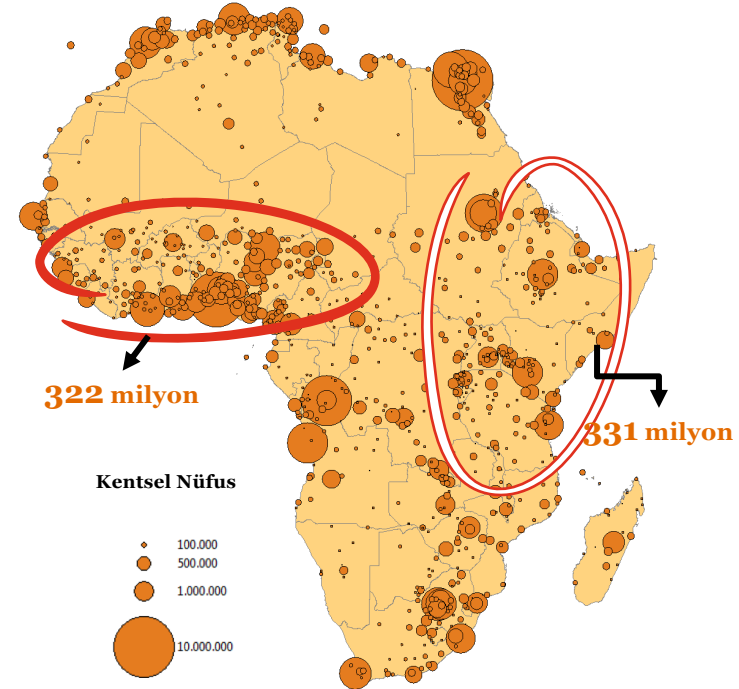
## #3 Çin DYY Cazibe Merkezi: Niger



## #4 Çin DYY Cazibe Merkezi: Zambia



Afrika Kentsel Nüfus Yoğunluğu Haritası





---

Politika önerileri

---

---

Türkiye'nin BRI'de  
Konumlandırılması

---

# BRI'nin sunduğu alternatif uluslararası ekonomik politika fırsatlarından yararlanmak için 5 strateji ayağı belirlendi

## Türkiye İçin 5-Senaryo Stratejisi

1

*Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması*

- Çin için üretim odaklı bir yatırım merkezi olmak için teşviklerin geliştirilmesi ve hedeflenen altyapı ve lojistik yatırımlarının artırılması

2

*Türkiye'nin, Çin ile Beraber Üretmesi ve Teknoloji Geliştirilmesi*

- Türkiye'ye teknoloji yatırımlarının sofistikasyonunu arttırmak için araştırma ve inovasyon konusunda işbirliği yapılması

3

*Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi*

- Türkiye'nin, BRI'nin aktif bir ortağı olarak Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki jeopolitik konumunu daha da geliştirmesi

4

*Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi*

- Türkiye'nin, BRI'nin üçüncü ekonomilere olan ekonomik genişlemesine katılarak ihracat hedeflerini çeşitlendirmesi

5

*BRI Yoluyla Genişleyen Ticarete Öncelik Verilmesi*

- BRI'nin, Türkiye'nin Çin'in farklı sektörlerine girme potansiyelini arttırması

# Senaryo 1 kapsamında politika önerileri: «Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması»

M

Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması

D

Türkiye'nin, Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi

L

Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi

M

Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi

E

BRI Vasıtasıyla Genişleyen Ticarete Öncelik Verilmesi

Konu

I

**Güncel Durum**

II

**Politika Tasarımı**

III

**Uygulama Planlaması**

1

Çin'in imalatta uzmanlaşma yolunda, **orta ve düşük teknoloji sektörlerinin bazılarını yurtdışına taşıması beklenmektedir.** Buna ek olarak, ticari model sonuçları Türkiye'nin BRI ülkeleriyle daha bağlantılı olması gerektiğini göstermektedir

M

1.1

- Türkiye, 2004-2014 yılları arasında rekabet ettiği ülkelere **metal, plastik, tekstil ve sanayi makineleri gibi uzmanlaştığı orta-düşük teknoloji sektörlerde** Çin kaynaklı DYY akışına engel olamamıştır
- Çin'in orta ve düşük teknoloji sektörlerinin Türkiye'ye çekilmesi, artan ticari entegrasyonla, sonrasında yüksek teknoloji sektörlerde de yatırım çekilmesini sağlayabilecek ve Çin'in Küresel Değer Zincirlerine entegrasyonumuzu kolaylaştıracaktır

1.2

- Olgunlaşan Çin pazarından çıkmaya eğilimli orta ve düşük teknoloji üretim sektörleri üzerine detaylı analiz ve fizibilite çalışmalarının yapılması
- Avantajlı Küresel Değer Zinciri bağlantılarıyla** orta ve düşük teknoloji sektörlerde rekabetçilik, Çin'i terk eden sektörlerin ülkeye çekilmesiyle artırılması

1.3

- Türkiye'nin kısa vadeli sanayi stratejisine uygun olarak, Özel Ekonomik Bölgeler Master Planı'nda ilgili sektörlere özel bir odak geliştirilmelidir**

# Senaryo 1 kapsamında politika önerileri: «Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması»

M

Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması

D

Türkiye'nin, Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi

L

Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi

M

Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi

E

BRI Vasıtasıyla Genişleyen Ticaretle Öncelik Verilmesi

Konu

2

Çin'in «Made in China 2025» programı ile uyumlu yüksek teknoloji üretimine öncelik verilmeli ve tanımlanmış yüksek teknoloji sektörlerde yatırımlar teşvik edilmelidir

M

I

**Güncel Durum**

2.1

- **Bilgi ve İletişim Teknolojileri, Elektronik, Otomotiv, Alternatif Enerji ve Kimya** sektörlerine yapılan yatırımlar, 2008 krizinden sonra Türkiye'nin “**kaçırdığı**” toplam **DYY'nin% 85'ini** oluşturmaktadır

II

**Politika Tasarımı**

2.2

- Genel sanayi politikalarından ziyade, **yüksek teknoloji sektörlerde üretim odaklı politikalar ve regülasyonlar**, Türkiye'deki piyasa gelişimini ve DYY çekiciliğini olumlu yönde etkileyecektir
- **Girişimlerin haritalandırılması ve insan kaynağının inşa edilmesi** önceliklendirilmelidir
- Bu haritalandırmanın ardından; **küme oluşturma çabaları**, hizmetleri ve kümelerin içindeki ve çevresindeki finansman şekillendirilmelidir

III

**Uygulama Planlaması**

2.3

- Teşvikleri sektörlere yönlendirerek küresel değer zincirlerinde katma değeri yüksek faaliyetleri çekmeyi amaçlayan **stratejiler** ve teknolojik ilerlemeyi destekleyen faaliyetler **tasarlanmalıdır**
- İleri teknoloji üretimi hedefleyen stratejik endüstri gelişim planını tasarlamak ve takip etmek gerekmektedir

# Senaryo 2 kapsamında politika önerileri: «Türkiye'nin, Çin ile Beraber Üretmesi ve Teknoloji Geliştirmesi»

M

Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması

D

Türkiye'nin, Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi

L

Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi

M

Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi

E

BRI Vasıtasıyla Genişleyen Ticaretle Öncelik Verilmesi

Konu

I

Güncel Durum

II

Politika Tasarımı

III

Uygulama Planlaması

1

Ortak Ar-Ge çalışmaları ve ortak üretim yapmak için Çin'den ve diğer BRI ülkelerinden doğrudan yabancı yatırım çekmek, Made in China 2025 programında belirtilen yüksek teknoloji endüstriler doğrultusunda Çinli enstitülerine yaklaşmak, ve Türkiye'ye hem gelişmekte olan girişimleri hem de deneyimli yatırımcıları çekmek gerekmektedir

D

1.1

- Her ne kadar **Türkiye**, ürün **çeşitliliği açısından yetkin** bir ekonomiye sahip olsa da, Çin yatırımını nispeten uzmanlaştığı sektörlere çekmek konusunda bugüne kadar başarılı olamamıştır
- Endüstriyel becerileri ve tecrübesi ile **Türkiye**, BRI ülkelerinden doğrudan yabancı yatırım için **ideal bir aday olarak öne çıkmaktadır**
- Türkiye ekonomik yeteneklerine ek olarak, **Doğu Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Asya'yı birbirine bağlayan üçgenin merkezinde bulunmaktadır**

1.2

- Türk sanayisinin BRI ülkelerine yetkinliğini ve deneyimlerini aktarması için iyi tasarlanmış tanıtım ve ekonomik diplomasi ajandası hazırlanmalıdır**
- Üretim, beceri ve deneyimdeki tamamlayıcılıkların **detaylı analizi yoluyla**, Türkiye için diğer üretim ve Ar-Ge ortakları belirlenmelidir.
- Çinli yatırımcılar ve girişimler/KOBİ'ler, tematik ve sektöre özgü ağlar aracılığıyla eşleştirilmelidir.
- Yüksek teknoloji sektörlerde yatırımlardan elde edilen bilgi transferini en üst düzeye çıkarmak için gerekli yasal zemin yeni yerleşme modelleri tasarımı ile sağlanmalıdır

1.3

- Politika değerlendirilmesi ve takip edilmesi için DYY analiz ajandası hazırlanmalıdır
- BRI merkezli bir strateji ajandasıyla desteklenmiş ekonomik diplomasi yaklaşımı geliştirilmelidir**
- Türk demiryollarının gelişme planlarına** uygun olarak, Çin'deki olgunlaşan pazarlardaki faaliyetlerini azaltmak ve yurtdışındaki faaliyetlerini arttırmak isteyen CRRC gibi Çinli tren üreticileri ile ortaklık kurulmalıdır
- Bu ortaklık sayesinde, **Türk tedarikçilerinin dünyanın en büyük tren üretim ağlarından birine eklenmesiyle**, CRRC'nin varlık gösterdiği Doğu Avrupa, Orta Doğu ve Afrika gibi pazarlarda Türk endüstrisinin etkinliğinin artırılması hedeflenmelidir

# Senaryo 2 kapsamında politika önerileri: «Türkiye, Çin ve BRI ile birlikte üretiyor ve teknoloji geliştiriyor»



# Senaryo 3 kapsamında politika önerileri: «Türkiye'nin lojistik merkez olması»



# Senaryo 3 kapsamında politika önerileri: «Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi»

M

Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması

D

Türkiye'nin, Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi

L

Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi

M

Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi

E

BRI Vasıtasıyla Genişleyen Ticarete Öncelik Verilmesi

Konu

I

Güncel Durum

II

Politika Tasarımı

III

Uygulama Planlaması

2

İntermodal entegrasyon planları olmadan lojistik merkez ve diğer ulaştırma projeleri tekil çabalar olarak kalma riskini taşımaktadır. Türkiye, Çin'in lojistik park deneyiminden yararlanabilir

L

2.1

- Türkiye'de intermodal kapasiteler bakımından, bölgesel ve farklı projelerden kaynaklanan **eşitsizlikler** vardır
- Pahalı altyapı projeleri için ex-ante **etki analizleri sınırlı** kalmıştır.
- Çin, ülkenin ticari hacminin önemli bir kısmını oluşturan **lojistik parklara** ev sahipliği yapmaktadır
- Bu parklar, limanlara doğrudan erişimleriyle, serbest ekonomi bölgeleri gibi kullanılmaktadır

2.2

- İntermodal bağlantıyı sağlayacak şekilde entegre altyapı planlama yaklaşımı belirlenmeli ve uygulanmalıdır.
- 1)Lojistik merkezler için farklı iş modellerini tanıma/içselleştirme ve 2) Türkiye ve Çin'in lojistik merkezleri arasında iletişim/işbirliği ağına sağlayabilmek için Çin ile kurumsal işbirliği çabaları yoğunlaştırılmalıdır

2.3

- Altyapı projelerinin, intermodal entegrasyona uygunluğunu gözeterek ortak bir düzenleme hazırlanmalı, devlet yatırım planları gibi resmi belgelerde belirtilmelidir

3

Ticarette rekabetçiliğin artırılması için sınırların ve gümrüklerin hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve süreçlerin dijitalleştirilmesi önem taşımaktadır

L

3-1

- 7/24 işlemeyen gümrük** ve sınırlar, gümrük alanlarında alınan **fazladan ücretler** ve **sınırlarda farklılaşan gümrük ve sınır kontrolleri** (birleşik olmayan süreçler), teslim süresini ve **lojistik maliyetlerini arttırmaktadır**

3.2

- Türk gümrük kontrol noktaları **küresel en iyi uygulama** örnekleriyle karşılaştırılmalıdır
- Sınır ve gümrük kontrol noktalarında **süreçlerin optimize** edilmesi gereklidir
- Sınır kontrol noktalarında **organizasyon kapasitesi yaratılmalı** ve **ekstra bütçe** ayrılmalıdır

3-3

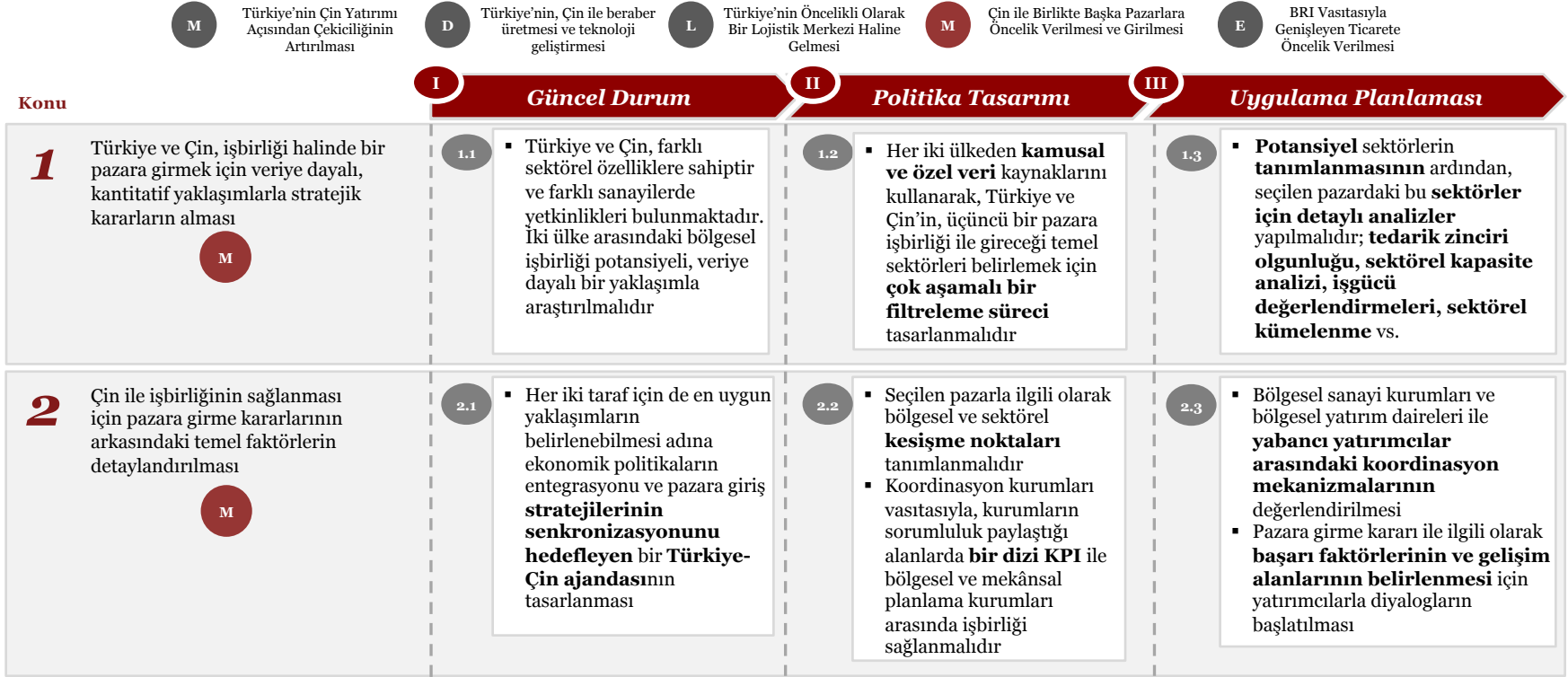
- Denetimler, rastgele seçme yöntemiyle, **ex-ante** yaklaşımdan, **ex-post** yaklaşıma değiştirilmelidir
- Gümrük ve sınırların **dijitalleşmesi, tek pencere sisteminin** entegrasyonu ile desteklenmelidir
- Gümrük kontrol noktalarında **kolaylaştırıcı teknolojinin kullanımı** (örneğin Blockchain) **hızlandırılmalı ve genişletilmelidir**



# Senaryo 3 kapsamında politika önerileri: «Türkiye'nin lojistik merkez olması»



# Senaryo 4 kapsamında politika önerileri: «Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi»



M

Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması

D

Türkiye'nin, Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi

L

Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi

M

Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi

E

BRI Vasıtasıyla Genişleyen Ticaretle Öncelik Verilmesi

# Senaryo 4 kapsamında politika önerileri: «Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi»

M

Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması

D

Türkiye'nin, Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi

L

Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline Gelmesi

M

Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi

E

BRI Vasıtasıyla Genişleyen Ticarete Öncelik Verilmesi

Konu

I

Güncel Durum

II

Politika Tasarımı

III

Uygulama Planlaması

3

BRI dönüşümünde Türkiye'nin rolü Türk finansal kurumların ve müteahhitlerin projelere dahil edilmesiyle artırılabilir

M

3-1

- Model tahminleri BRI ülkelerinde lojistik ve altyapıda yaşanan gelişmelerle Türkiye'nin dünya ticaretindeki göreceli gücünü kaybedebileceğini göstermektedir
- Bu gelişmelerin Türkiye olsa da olmasa da yaşanacağı varsayıldığında, Türkiye 1) **düşük risk** odaklı finansal **kredilerle** ve **müteahhitlerin faaliyetleriyle** kârındaki düşüşü azaltabileceği ve 2) Erken aşamada **BRI'nin etkin bir parçası** haline geldiği takdirde model tahminlerinde öngörülen ikinci ve üçüncü aşamalardaki **kar artışlarından maksimum faydayı** elde edeceği öngörülmektedir

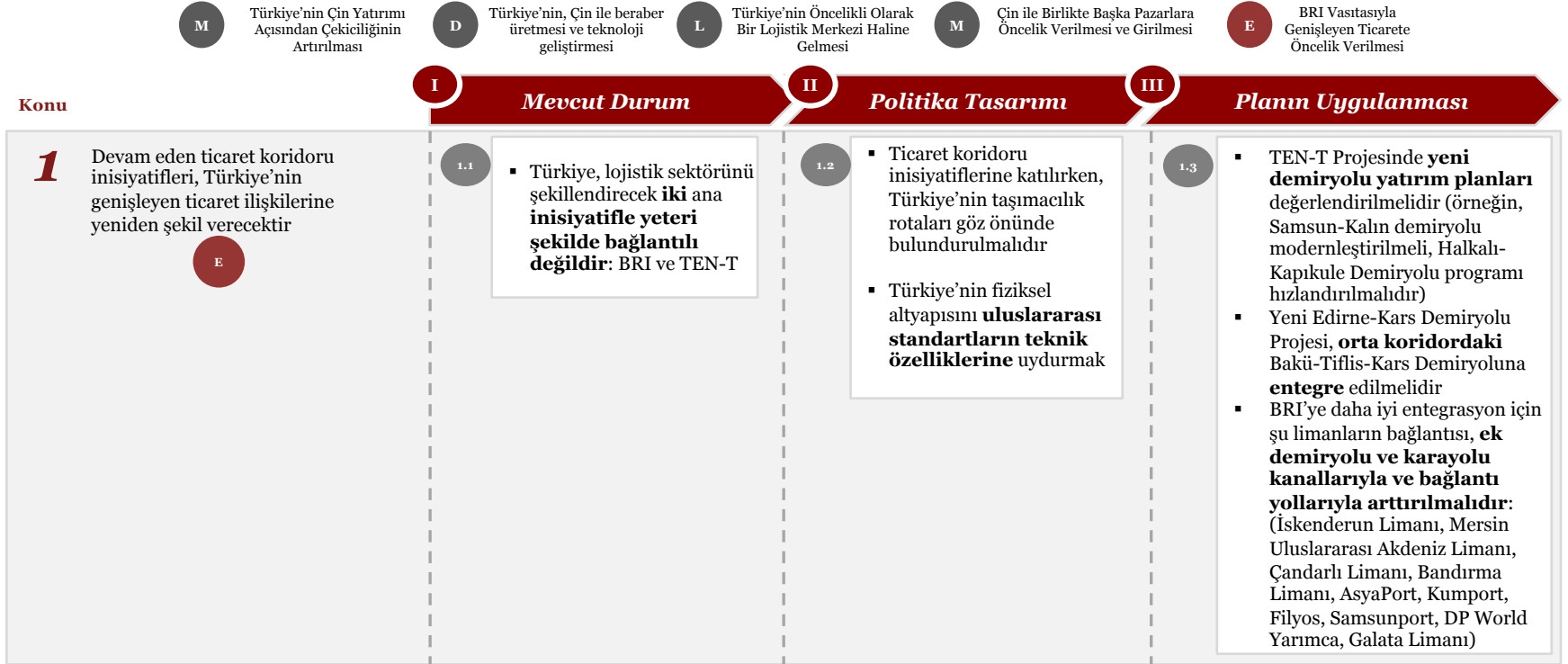
3-2

- 1) Politik ve finansal **risk faktörleri** ve 2) tüm BRI koridorlarında Türkiye'nin en önemli **doğrudan ve transit ticaret partnerleri** dikkate alınarak Türkiye için **potansiyel yatırım lokasyon ve alanlarının belirlenmelidir**
- BRI kapsamında dış politikanın Türkiye'nin ikili ilişkilerle aşamadığı **lojistik sorunları müzakere edebilmesini** sağlayacak şekilde yapılması
- Türkiye ve Çin'den finansal kurumların ve müteahhitlerin oluşturduğu bir ağ kurulmalıdır
- Kısa vadede bu iş ağı **farklı pazarlarda Türkiye ve Çin yatırımlarının** tabanını da oluşturabilir

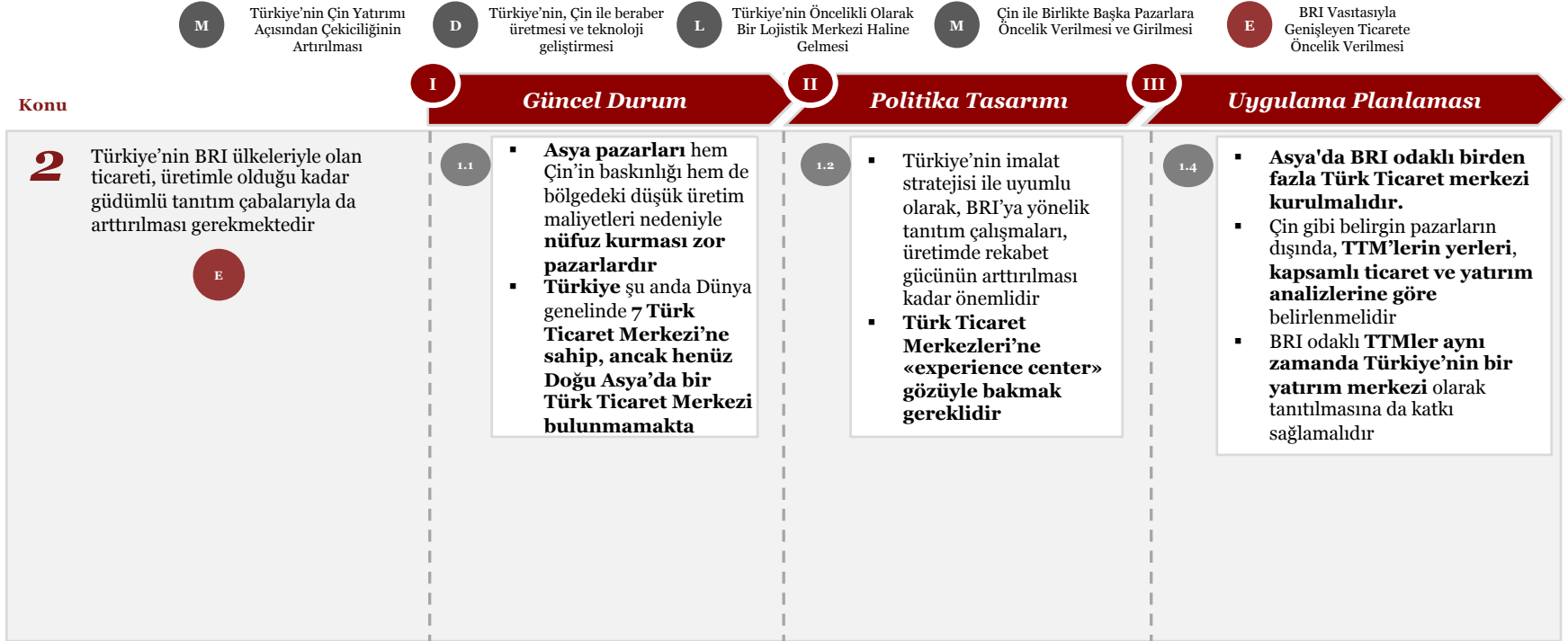
3-3

- BRI yatırım projeleri TİKA'nın yatırım ajandasının bir parçası haline getirilmelidir
- Yeniden yapılandırılmış Eximbank'ın, diğer özel Türk bankaların ve müteahhitlerin BRI fon sağlayıcılarıyla bir araya getirilmelidir

# Senaryo 5 kapsamında politika öneriler: «BRI vasıtasıyla, genişleyen ticarete öncelik vermek»



# Senaryo 5 kapsamında politika öneriler: «BRI vasıtasıyla, genişleyen ticarete öncelik vermek»



## BRI kapsamında sonraki adımlar için belirlenen başlıklar

- *Türkiye ve BRI ekonomileri arasında detaylı bir tamamlayıcılık analizi*
  - Türkiye'nin BRI ekonomileriyle entegrasyonunun artırılması için, Çin de dahil BRI ekonomilerinde değer zincirlerine yönelik bir boşluk ve tamamlayıcılık analizi önem arz etmektedir
- *Türkiye için bir yerelleşme çerçevesi ve stratejisi*
  - Çin yakın gelecekte doğrudan yabancı yatırımlardaki önemini artıracaktır. Türkiye, BRI ekonomileri arasında deneyimli ve çeşitli sanayi ve iş gücüyle ve avantajlı coğrafi pozisyonuyla, Çin yatırımları için öne çıkan bir adaydır. Bu potansiyeli kullanabilmek için Türkiye, bilgi aktarımını maksimize ederken yatırımcıya cazip bir ekonomi olmaya devam edebileceği bir yerelleşme çerçeve stratejisine ihtiyaç duymaktadır
- *Türkiye'nin yabancı ülkelerdeki potansiyel yatırımlarıyla alakalı kapsamlı bir risk ve fayda analizi*
  - BRI ülkelerinin çoğunun hem ekonomik hem de politik olarak yüksek risk puanları olmasına rağmen, Türkiye'nin ekonomik çıkarlarına hitap eden ülkeler yönetilebilir riskleri olan ülkelerdir. Türkiye, kendi finansman ve sözleşme ağını BRI'ye dahil etmek için ilgili altyapı yatırım projelerini kullanabilir. Ayrıca, Türkiye, bu yatırımları, müzakerelere dahil ederek, Türkiye'nin o ülkedeki ekonomik çıkarlarına ters düşen sorunları çözmek için bir kaldıraç olarak kullanabilir.





**T.C. TİCARET BAKANLIĞI**



*#İşimizTicariDiplomasi*  
*#BusinessDiplomacy*

**DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU | FOREIGN ECONOMIC RELATIONS BOARD**  
River Plaza, Büyükdere Cad, Bahar Sokak, No13/9-10 Levent 34394 İstanbul, Turkey

 /deikletisim | [www.deik.org.tr](http://www.deik.org.tr)