

ÇİN'İN

KUŞAK VE YOL

GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER

ÇİN'İN

KUŞAK VE YOL

GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE
TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER



DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU

Huzur Mahalesi, Azerbaycan Caddesi Skyland Sky Office
No: 4 B Blok Kat: 21-22 Seyrantepe 34485 Sarıyer/İstanbul
T +90 (212) 339 50 00 (pbx)
www.deik.org.tr / info@deik.org.tr
deikiletisim

NAİL OLPAK / Başkan

CANER ÇOLAK / Genel Sekreter

DİLEK TUNA / Genel Sekreter Yardımcısı

ASYA PASİFİK BÖLGE DİREKTÖRLÜĞÜ

SELMA BARDAKCI / Koordinatör
AYCAN DAMALI / Koordinatör
AHMET FARUK IŞIK / Koordinatör Yardımcısı

KURUMSAL İLETİŞİM DİREKTÖRLÜĞÜ

SELİN SİRER / Direktör
BANU BULACAK / Tasarım Koordinatörü
SEDAT TEKFİDAN / Tasarım Koordinatörü

Copyright © DEİK, 2022

HAZIRLAYAN



ATLI GLOBAL





DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU (DEİK)

Türk özel sektörünün dış dünyaya açılan penceresi olan DEİK Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), 1985'ten günümüze, çalışmalarını gönüllülük esasıyla sürdüren, bir iŐ platformu.

Tüm dünyaya yayılmış 148 İŐ Konseyiyle DEİK, Türkiye'nin ticaret ve yatırım ilişkilerini stratejik bir Şekilde arttırmak için ilgili ülkelerle doğrudan temas kurarak faaliyet gösteriyor.

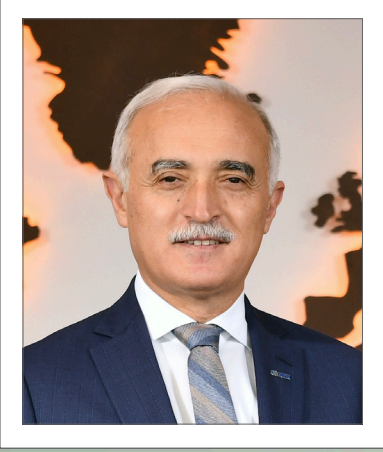
lkeler arası yatırım ve ticareti arttırmak amacıyla ve "ticari diplomasi" anlayışıyla yurt içi ile yurt dışında yatırım fırsatları araŐtırarak Türkiye ve potansiyel partnerleri arasında ekonomik ilişkileri canlandırmak için İŐ Konseylerimizle çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

İÇİNDEKİLER

TAKDİM MESAJI	8
YÖNETİCİ ÖZETİ	10
SALGININ KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	18
Kuşak ve Yol Girişimi'nin Yapı Taşları	19
Kuşak ve Yol Girişimi'nin Büyüklüğü	21
Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki Mevcut Konumu.....	22
Covid-19 Salgınının Kuşak ve Yol Girişimi Üzerindeki Etkileri.....	24
Yeni Dönemde Çin Ekonomisi	27
Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne Yönelik Politikalarındaki Değişim	32
Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye'nin Yakın Coğrafyasındaki Gelişimi	34
Çin Dışından Firmaların Kuşak ve Yol Girişimi Deneyim ve Stratejileri	39
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDE TİCARET	44
Salgının Küresel Ticaret Üzerindeki Genel Etkisi	44
Küresel Tedarik Zincirlerindeki Değişim ve Çin'in Rolü.....	46
Türkiye'nin Çin'e İhracatı	50
Türkiye'nin Çin'den İthalatı	63
Kuşak ve Yol Girişimi Üzerinde Ticarete Oluşan Rekabet Ortamı.....	64
Hizmet Sektöründe Sınır Ötesi Ticaret	73
Türkiye Ne Yapabilir?	74
KÜRESEL LOJİSTİK VE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ	80
Türkiye'nin Demiryolları	80
Türkiye'nin Limanları	81
Lojistik Merkezleri	84
Türkiye'nin Dış Bağlantılarının Güçlendirilmesi.....	86
Türkiye Ne Yapabilir?	89
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDE YATIRIMLAR VE FİNANSMAN	94
Çin'in Dış Yatırımlarının Yoğunlaştığı Sektörler	94
Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki Projelerin Finansmanı.....	96

Türkiye ile Çin Arasındaki Finans İlişkileri.....	97
Türkiye Ne Yapabilir?	100
DIJİTAL İPEK YOLU	104
Covid-19 Salgını ve Dijitalleşme	104
Çin'in Dijitalleşmeye Yönelik Politikaları	105
Dijital Altyapı	111
Dijital Ticaret.....	112
Türkiye Ne Yapabilir?	114
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NE YÖNELİK RISK ANALİZİ	120
Ekonomik Riskler	121
Operasyonel Riskler.....	125
Ekolojik Riskler	126
Jeopolitik Riskler	128
Türkiye Ne Yapabilir?	129
ÇİN'İN BAKIŞ AÇISINDAN TÜRKİYE	134
Üst Düzey Devlet Söylemi	134
Türkiye'nin Coğrafi Konumu	135
Karşılıklı Fayda Prensibi	137
İş Birliği Alanları	137
Karşılıklı İletişim	138
Risk Algıları	139
POLİTİKA ÖNERİLERİ	144
Ticaret.....	144
Lojistik.....	146
Yatırım ve Finans.....	147
Dijitalleşme	148
Risk Yönetimi	149

TAKDİM



NAİL OLPAK
DEİK Başkanı

Türk özel sektörünün dış dünyaya açılan penceresi olan DEİK, 37 yıldır çalışmalarını gönüllülük esasıyla sürdüren bir iş platformu. DEİK olarak tüm dünyaya yayılmış 147 İş Konseyimiz aracılığıyla Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yatırım ve ticareti artırmak için "ticari diplomasi" anlayışıyla çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Faaliyetlerimize Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde, Ticaret Bakanlığımızın destek ve koordinasyonu ile devam ediyoruz.

DEİK olarak gelişmiş ağımla, dünyada yaşanan tüm gelişmeleri yakından takip ediyor ve ülkemizin yeni durum ve gelişmelere adapte olabilmesi amacıyla çalışmalar yapıyoruz. Covid-19 salgını ve sonrasında, günlük yaşantımızdan iş hayatımıza kadar birçok unsurun eskisi gibi olmayacağı; yeni normalde ekonomik, ticari ve siyasi ilişkilerde de birçok başlığın yeniden tesis edileceği görülüyor. Öyle ki, artık globalleşmeyi değil, çok daha fazla glokalleşmeyi konuşuyoruz. Ekonomik rekabette öne çıkan ölçek ekonomisi kavramından, tek kaynağa bağlı kalmanın risklerini tartışıyoruz. Lojistiğin hayatımızdaki yerini tekrar sorguluyor, yakınlık veya uzaklık kavramlarının yerine "ulaşılabilirlik" kavramını daha çok ön planda hissediyoruz. Bu dönemin kazananının, "tedarik zincirini" bozmadan sürdürebilenler olacağını ve dönemin anahtar kelimesinin de "güven" olacağını öngörüyoruz.

Bu doğrultuda güncel gelişmelere adapte olarak stratejik konularda ülke ekonomimizin yararına olacak çalışmalar yapmaya gayret ediyoruz. Asya Pasifik Bölgesi bu noktada, üzerinde titizlikle çalıştığımız alanların başında geliyor.

Bölgenin en büyük ekonomisi Çin, ithalatımızda 1. ihracatımızda 15. sırada yer alıyor ve toplam dış ticaret açığımızın yaklaşık yüzde 40'ını oluşturuyor. Asya Pasifik İş Konseyleri kapsamındaki 17 ülke ve 2 bölge ile olan ticaret açığımız ise toplam dış ticaret açığımızın yüzde 73.9'una varıyor. Asya ile ticaretimizin dengelenmesi, ülkemizin toplam ticaret açığının da dengelenmesi açısından büyük önem teşkil ediyor.

Asya Pasifik Bölgesi'nin dış ticaret üstünlüğünü; Asya'nın tedarik zincirinde teknoloji ve AR-GE alt yapısına dayanan politikaları ve bölgesel ekonomik entegrasyona dönük mega proje girişimleri ile açıklamak mümkün. Yani, bir yandan daha değerli olanı üretme, bir yandan da bunun için pazar oluşturma çabaları başarıyı da beraberinde getiriyor.

Bunun yanı sıra geçtiğimiz yıl, Güneydoğu Asya'da bulunan 10 ülkenin oluşturduğu ASEAN, aralarında Çin'in de bulunduğu 5 Asya ülkesinin katılımıyla dünyanın en büyük serbest ticaret bloğunu oluşturan "Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık-RCEP" anlaşmasına imza attı. Sayın Cumhurbaşkanımızın tensipleriyle, Dışişleri Bakanlığımızın eşgüdümünde 2019 yılında ilan edilen "Yeniden Asya" girişimi de ülkemizin bölgeye daha kapsamlı ve sistematik şekilde odaklanmasını hedefliyor. Bizler de DEİK olarak Asya Pasifik İş Konseyleri bünyesinde oluşturduğumuz ASEAN ve Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik Çalışma Grupları aracılığıyla bölgedeki tüm gelişmeleri yakından takip ediyor ve iş insanlarımızı bilgilendirmek üzere faaliyetlerimizi sürdürüyoruz.

2019 yılında yayınladığımız ve Türkiye açısından farklı muhtemel senaryoları içeren "Kuşak ve Yol Girişimi'nde Türkiye'nin Konumlandırılması" raporumuzun ardından bu raporu bir yıldan fazla süredir dünya gündeminde olan Covid-19 salgını kapsamındaki gelişmelere göre güncelledik. Zira Kuşak ve Yol Girişimi birbiriyle bağlantılı havayolları, demir yolları, liman inşaatları kapsamında bir altyapı projesi olarak değil; aynı zamanda iletişim, internet altyapısı, lojistik ve e-ticaret gibi sektörlerin de birbirine bağlanması ile yeni bir dijital İpek Yolu altyapısı olarak daha bütüncül bir perspektifle değerlendirilmelidir. Kuşak ve Yol Girişimi'ni farklı açılardan analiz eden, risk ve fırsatları bilerek hareket eden iş insanlarımızın bu girişimden azami fayda sağlayabileceği düşüncesiyle, raporumuzda günümüzde daha da önem kazanan tedarik zincirleri yönetimi, lojistik, dijitalleşme, projelerin finansmanı, yatırımlar başlıkları altında izlenebilecek politika önerilerini de değerli görüşlerinize sunuyoruz.

DEİK bünyesinde faaliyet gösteren Türkiye-Çin ve Lojistik İş Konseylerimizin inisiyatifiyle Dr. Altay Atlı ve ekibi tarafından hazırlanan çalışmamızın hazırlanmasında emeği geçen Türkiye-Çin İş Konseyi Başkanımız Korhan Kurdoğlu, Lojistik İş Konseyi Başkanımız Turgut Erkeskin, Türkiye-Asya Pasifik İş Konseyleri Başkanımız Murat Kolbaşı'na ve İş Konseyi üyelerimize teşekkür ediyorum. 70 civarında ekonomiyi doğrudan etkileyecek olan Çin'in "Kuşak ve Yol İnisiyatifi" ile ilgili olarak, Covid-19 salgınının etkileri ışığında Türkiye için riskler ve fırsatlar üzerine yoğunlaştığımız çalışmamızı sizlerle paylaşmaktan memnuniyet duyuyorum.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Ekonomik yükselişini sürdüren Çin günümüzde dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, en fazla ihracat yapan ülkesi ve aynı zamanda en büyük ikinci ithalatçısı konumuna gelmiş; bununla birlikte dünyanın farklı bölgelerinde gerçekleştirdiği altyapı ve yatırım projeleri ile de küresel ekonomi içerisinde farklı bir konuma ulaşmıştır. İlk olarak 2013 yılında ortaya konulan ve ilerleyen yıllarda somut projelerle hayata geçirilen Kuşak ve Yol Girişimi de Çin'in bu başat konumunu ön plana çıkartmaktadır.

Çin'in güçlenen ekonomik konumu ve Kuşak ve Yol Girişimi, diğer ülkeler için bir taraftan yeni fırsatlar oluşturduğu gibi, diğer taraftan uluslararası ölçekte şiddetlenen bir rekabet ortamı ve Çin'e bağımlılığın artmasının getirebileceği kırılganlıklar nedeniyle yeni meydan okumalara ve tehditlere de yol açmaktadır. Bu koşullar altında, Türkiye de dahil olmak üzere tüm ülkeler için esas olan, kendi avantajlarını doğru kullanarak ortaya çıkan fırsatlardan azami şekilde fayda sağlamak, ancak aynı zamanda oluşan tehditleri ve riskleri de iyi bir şekilde yöneterek bunların etkisini asgariye indirmektir.

Türkiye'nin genel olarak Çin'in giderek artan bir ağırlığının söz konusu olduğu bir küresel ekonomik ortamda ve özel olarak da Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde en yapıcı şekilde konumlandırılması amacıyla DEİK tarafından 2019'da yayınlanan raporda ülkemiz için beş strateji ayağı belirlenmiş ve bu bağlamda Türkiye'nin Çin yatırımı açısından çekiciliğinin artırılması; Türkiye'nin Çin ile beraber üretmesi ve teknoloji geliştirmesi; Türkiye'nin öncelikli olarak bir lojistik merkezi haline gelmesi; Çin ile birlikte başka

pazarlara öncelik verilmesi ve girilmesi; ve Kuşak ve Yol Girişimi yoluyla genişleyen ticarete öncelik verilmesi hususlarına vurgu yapılmıştır.

Bu raporun yayınlanmasından yaklaşık bir yıl sonra tüm dünyayı etkisi altına alan yeni koronavirüs (Covid-19) salgını tüm dünyayı ağır bir şekilde etkilemiş, ekonomiler üzerinde gerek arz gerekse talep tarafında şoklar yaratmış, ekonomik ilişkilerin ve iş hayatının hızla değişen koşullara adapte olacak şekilde yeniden yapılandırılmasına gerek duyulan bir döneme girilmesine yol açmıştır. Bugün yaşanan bu yeniden yapılanma, virüs tamamen kontrol altına alındıktan sonra da kalıcı olacak ve salgın sonrasında küresel ekonomi ve ulusal ekonomiler yeni bir normale geçiş yapacaklardır. Bu "yeni normal" in de zaman kaybedilmeden, bugünden başlayarak tasarlanması gerekmektedir.

Bu amaç doğrultusunda, salgın koşullarının getirmiş olduğu hızlı değişim çerçevesinde bahsi geçen raporun güncellenmesi, Türkiye'nin salgın sonrasının dünyasındaki ekonomik ilişkilerine katkı sağlamak amacıyla fırsatları ve riskleri objektif bir şekilde ele alarak bu yeni dönem için Kuşak ve Yol Girişimi'ne ve Çin ile ekonomik ilişkilere yönelik yeni bir yol haritası ortaya çıkartılması ihtiyacı hasıl olmuştur.

Bu çalışma, öncelikle Covid-19 salgını ile küresel ekonominin değişen parametrelerini ele alarak, yeni normale doğru giden süreç içerisinde Çin ekonomisini ve Kuşak ve Yol Girişimi'ni merkez altına almakta, ve aynı süreçte Türkiye'nin oluşan yeni fırsatlardan mümkün olduğunca fayda sağlarken artan rekabet ortamına ve risklere karşı da daha korunaklı ve dirençli bir konumda

olabilmesi için bir dizi analizler ışığında somut öneriler getirmektedir. Bu bağlamda ön plana çıkan bazı ana çıktılar aşağıda özetlenmektedir.

Çin'e ihracatı artırmak

Kuşak ve Yol Girişimi her ne kadar büyük altyapı projeleri ile gündeme gelse de esas olarak Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıları tüm boyutları ile güçlendirmeyi hedeflemektedir ve bu anlamda ticaret bağlantılarının kuvvetlendirilmesi de bir öncelik olarak ön plana çıkmaktadır. Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinde sahip olduğu ticaret açığı düşünüldüğünde, ülkemiz açısından söz konusu ülkeye ihracatı artırmak temel bir hedeftir.

Ürün bazında yapılan analizde Türkiye'nin Çin'e ihracat açısından özellikle tarım ve gıda ürünleri, makina imalat, madencilik, tekstil ve hazır giyim, ve kimyasal ürünler alanlarında birçok kalemde henüz yeterince değerlendirilemeyen bir potansiyele sahip olduğu görülmüştür. Tespit edilen yüksek ihracat potansiyeli taşıyan ürünler için ürün bazında pazara giriş ve pazar payı artırma çalışmaları yapılmalı, Türkiye'nin Çin'e ihraç ürünlerinin mümkün olduğu kadar son mamul ürünler olmasına, yarı mamul ihraç edilecek ise de bu yarı mamuller ile Çin'de üretilecek son mamullerin daha sonra Türk ihracatçısına başka pazarlarda rakip olmamasına dikkat edilmelidir.

Bununla birlikte salgın sonrası dönemde küresel tedarik zincirleri yeniden şekillenirken, uluslararası ölçekte üretim yapan Türk firmalarının tedarik zincirlerini daha sağlıklı kullanabilmelerinin sağlanması ve Türkiye'nin özellikle Avrupalı

şirketler için Akdeniz coğrafyasında sadece düşük maliyet değil, yüksek katma değerli üretim kapasitesiyle ve zengin iç pazarıyla bir üretim üssü olarak konumlandırılması öncelikli olan konulardır.

Daha güçlü lojistik imkânları

Kuşak ve Yol Girişimi temelinde kara ve deniz hatları üzerinden Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bir kuşak içerisinde lojistik altyapısının güçlendirilmesini amaçlamaktadır ve bu da ilgili ülkeler arasındaki bağlantıların geliştirilerek taşımacılığın ve ticaretin daha verimli bir şekilde yapılmasını sağlayacaktır. Türkiye kıtaları birbirlerine bağlayan coğrafi konumu sayesinde Kuşak ve Yol Girişimi için merkezi bir noktada yer almakta olduğu gibi girişimin sunduğu imkânlar da Türkiye'nin kendi sürdürülebilir ekonomik kalkınma hedefleriyle bire bir örtüşmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi bu anlamda Türkiye'nin kendi sınırları içerisindeki ulaştırma ve lojistik altyapısının özellikle demiryolları, limanlar, intermodal taşımacılık altyapısı ve lojistik merkezleri gibi unsurlar üzerinden güçlendirilmesini sağlayacak ve aynı zamanda yakın coğrafyamız ile ulaştırma ve lojistik bağlantılarının kuvvetlendirilerek ülkemizin kendi bölgesinde bir lojistik merkezi haline getirilmesine de katkıda bulunabilecektir.

Tüm bu hedefler doğrultusunda Türkiye'deki demiryolu ve liman projelerinin Çin tarafına daha etkin bir şekilde tanıtımı ve bu firmaların söz konusu projelerde her iki taraf için de uygun koşullar altında yer almalarının sağlanması; Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhı üzerindeki ülkelerle gümrük süreçlerinin uyumlulaştırılması, hızlandırılması ve prosedürlerin dijital ortama taşınması; limanların demiryolları ile bağlantılarının sağlanarak kombine taşımacılık kapasitesinin artırılmasına yönelik projeler geliştirilmesi; Çin'in lojistik merkezleri konusundaki deneyiminden Türkiye'de kurulacak olan merkezlerde faydalanılması ve aynı zamanda Çin'de Türk ih-

raç ürünlerinin daha etkin bir şekilde tanıtımının sağlanması amacıyla bu ülkede bir Yurtdışı Lojistik Merkezi kurulması önem taşımaktadır.

Çin ile yatırım ve finansman ilişkileri

Risk-getiri ve fayda-maliyet dengelerinin korunması, sadece Kuşak ve Yol Girişimi bünyesindeki büyük altyapı projeleri için değil, Türkiye'nin Çin ile kurmuş olduğu ya da gelecekte kuracağı yatırım ve finansman ilişkilerinin tamamı için geçerli ve hayati önem taşıyan bir konudur. Çin'den Türkiye'ye yatırım akışlarının artırılması; gelen yatırımların ülkemiz ekonomisine sadece sermaye girişi değil, aynı zamanda teknoloji transferi, know-how paylaşımı gibi alanlarda da katma değer sağlanması; tüm bu akışların temelini oluşturan finans ilişkilerinin de sürdürülebilir bir şekilde devam ettirilmesi, Türkiye'nin Çin ile ilişkilerinin daha dengeli bir şekilde geliştirilmesini sağlayacak ve ülkemizin Kuşak ve Yol Girişimi üzerindeki konumunu da güçlendirecek unsurlardır.

Dijitalleşme

Covid-19 salgını ile birlikte ulusal ekonomilerde ve küresel ekonomide yaşanan değişimin temel bir unsuru, dijitalleşmeye verilen önemin hızla artmasıdır. Dijitalleşme, salgından önceki dönemde ekonomik aktörler açısından üretkenliği artırmayı sağlayacak bir olgu iken, salgın ile birlikte sürdürülebilirliğin olmazsa olmaz bir koşulu haline gelmiş, hatta bir çok sektör ve şirket için faaliyetlerini devam ettirebilmenin şartı olarak gündemin en üst sırasına yerleşmiştir. Çin'in dijital teknolojilerde son dönemde yapmış olduğu atılım ve 5G, nesnelerin interneti ile yapay zeka gibi yenilikçi alanlarda dünyada öncü konuma gelmiş olması, aynı zamanda bu konumunu Dijital İpek Yolu konsepti ile Kuşak ve Yol Girişimi üzerinden de değerlendirerek ilgili ülkelerde dijital altyapılarının geliştirilmesine ve dijital ticaret hacimlerinin artırılmasına yönelik çalışmalara ağırlık vermesi, Türkiye de dahil olmak üzere

tüm bu ülkeler için kendi ekonomilerinin dijitalleşmesine bir katkı sağlama imkânı sunmaktadır. Bu nedenle Türkiye açısından, Çin firmalarının yatırım talepleri değerlendirilirken teknoloji yoğun özellik taşıyan projelere ağırlık verilmesi, dijital ekonominin teknolojik altyapısının ve yazılım tarafının güçlendirilmesine yönelik iş birliği yapılması, Çin'in büyük dijital ticaret platformlarında Türk firmalarının daha aktif bir şekilde yer almalarının sağlanması fayda sağlayacaktır.

Risklerin yönetilmesi

Kuşak ve Yol Girişimi dahilindeki büyük ölçekli projeler doğal olarak ekonomik, siyasi ve sosyal açılardan belirli riskler taşıdıkları gibi, söz konusu girişimin Çin öncülüğünde, Çin'in uygulamakta olduğu devlet kapitalizmi modeli doğrultusunda, Çin bankaları ve finans kuruluşlarının sağladığı finansman ile ve yine Çin'in büyük kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından gerçekleştiriliyor olması da farklı şekillerde risk algılamalarının oluşmasına yol açmaktadır. Bu bağlamda, Kuşak ve Yol Girişimi, esas olarak Çin'e fayda sağladığı, projelerin gerçekleştirildiği ülkelere yeterince getirisi olmadığı ve bu ülkeleri giderek Çin'e daha fazla bağımlı kıldığı; projeler için sağlanan finansmanın projelerin gerçekleştirildiği ülkeler açısından bir borç tuzağı oluşturduğu; süreçlerin yeterince şeffaf olmadıkları ve bu anlamda uluslararası anlamda kabul görmüş standartlara uyum sağlamadıkları gibi eleştirilere maruz kalmaktadır. Bununla birlikte, Çin'in uluslararası düzendeki konumu ve diğer büyük güçlerle ilişkileri, Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin bir jeopolitik anlaşmazlığın ortasında kalarak ilgili tarafların ciddi anlamda zarar görmesi tehdidini de ortaya çıkartmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi belirli riskler taşımaktadır ve bu girişimden getiri sağlamanın en temel koşulu da risklerin doğru olarak yönetilmesidir. Gerek Türkiye sınırları içerisinde gerçekleştirilecek projelerin, gerekse Türk firmalarının üçün-

cü ülkelerde katılım sağlayacakları projelerin ilgili taraflara ve ülkemiz ekonomisine asgari risk seviyesinde azami getiriye sağlayabilmesi açısından tüm paydaşları kapsayan, sadece kısa vadeli değil orta ve uzun vadede de değişebilecek risklerin kontrol altında tutulmasını ve değişen koşullara adaptasyonu sağlayacak bir risk yönetim stratejisi temel bir ihtiyaçtır. Bu stratejinin temel unsurları olarak Türkiye'de gerçekleştirilecek olan Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin ve Türk firmalarının üçüncü ülkelerde iştirak edecekleri projelerin mali koşullarının net bir şekilde belirlenmiş ve şeffaf olmalarına dikkat edilmesi, projelerin ülke ekonomisine getirileri konusunda kamuoyunun net ve düzenli bir şekilde aydınlatılması, çevre ve enerji tüketimi konularında sürdürülebilirliğin ön planda tutulması, Türkiye'de gerçekleştirilecek projelerde sosyal risklerin asgariye indirilebilmesi için Çin firmalarının yerel istihdama yönelmelerinin sağlanması önem taşıyan konulardır.

Çin'in Türkiye'ye bakışı

Kuşak ve Yol Girişimi'nin gelişimi, karşılıklı fayda prensibine, başka bir deyişle Çin'in de ilgili ülkelerin de ortak bir şekilde fayda sağlayabilecekleri projelerin geliştirilmesine bağlıdır. Bu anlamda Türkiye'nin Çin'e nasıl yaklaştığı kadar Çin'in de Türkiye'ye karşı nasıl yaklaşım, içerisinde olduğu, Türkiye'yi Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde nasıl gördüğü önem kazanmaktadır. Mevcut durumda Çin'in Türkiye'ye yönelik üst düzey devlet söylemi olumludur, bununla birlikte akademik seviyede ve iş dünyası nezdinde de Çin tarafından Türkiye'nin coğrafi konumuna değer verildiği, Kuşak ve Yol Girişimi'nin sadece Çin'e değil Türkiye'ye de fayda sağlayacağını düşündüğü ve bu anlamda belirli sektörlerle vurgu yapıldığı, bununla birlikte bu faydanın artırılabilmesi için her şeyden önce karşılıklı iletişimin güçlendirilmesine ihtiyaç duyulduğunun belirtildiği görülmektedir. Diğer taraftan Çinli gözlemciler göre Türkiye'de iş yapmaya yönelik

bir takım riskler söz konusudur ve bu riskler Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki konumunu güçlendirmesi karşısında da bir engel teşkil etmektedir. Farklı ülkeler arasında risk seviyelerine göre birer sınıflandırma yapan Çinli ekonomistler genellikle Türkiye'yi orta-yüksek risk grubuna koymakta ve Türkiye ile ilgili riskler açısından ülke ekonomisinde yaşanan dalgalanmalar ile belirli siyasi ve jeopolitik konuları ileri sürmektedirler. Çin tarafının Türkiye'yi bir ekonomik ortak olarak nasıl gördüğü ve bu anlamda ne gibi risklerin oluştuğu, Türk tarafının da üzerinde çalışarak iyileştirme sağlayabileceği bir alandır.

Sonuç olarak salgın sonrasında yeniden şekillenen bir küresel ekonomi içerisinde Türkiye için Çin ile ekonomik ilişkileri geliştirmek ve Kuşak ve Yol Girişimi'nde aktif bir katılımcı olmak be-

lirli riskler barındırmakla beraber bir çok açıdan yüksek bir getiri potansiyeli de taşımaktadır. Bu çalışmada söz konusu bu potansiyel tüm farklı boyutları ile analiz edilmekte ve hayata geçirilebilmesi için de somut öneriler getirilmektedir. Türkiye açısından Çin ile daha sağlıklı ve daha dengeli ekonomik ilişkiler kurmak, sadece devletin ya da tek bir paydaşın girişimiyle değil, tüm paydaşların iş birliği ve eşgüdümü ile mümkün olabilecektir. Bu çerçevede Türkiye tarafında özellikle ilgili bakanlıklar ve kamu kuruluşlarıyla, iş dünyasının temsilci örgütleri arasındaki eşgüdüm hayati bir önem kazanırken, Çin tarafındaki muhatap paydaşlarla düzenli ve sağlıklı bir diyalog içerisinde olmak da çalışmada belirlenmiş olan adımların verimli bir şekilde atılması anlamında fayda sağlayacaktır.

ÇİN'İN

KUŞAK VE YOL

GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER





SALGININ

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

SALGININ

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

2019 yılının son günlerinde Çin'in Wuhan kentinde tespit edilen ilk vaka ile ortaya çıkan yeni tip koronavirüs (Covid-19) ilerleyen aylarda tüm dünyaya yayılarak bir salgın haline gelmiştir. Virüsün yayılmasını önlemek amacıyla alınan önlemler kapsamında günlük hayata kısıtlamalar getirilmiş ve bu kısıtlamalar ekonomik faaliyetleri gerek arz gerekse talep tarafında olumsuz yönde etkilemiştir. Bununla birlikte özellikle 2020'nin son çeyreği ile birlikte birçok ekonomide toparlanma sürecinin hız kazandığı ve salgın sonrası normalleşme sürecinin başladığı da gözlemlenmektedir ve dünya genelinde aşılama faaliyetlerinin yaygınlaşmasıyla birlikte 2021 yılında bu sürecin ivme kazanması ve 2022 itibarıyla de küresel ekonominin ve genel olarak insanlığın salgının etkilerinden kurtulması beklenmektedir.

Günümüzde küresel ekonominin en büyük ölçekli ve en iddialı inisiyatiflerinden olan Çin öncülüğündeki Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) de salgın sürecinden olumsuz yönde etkilenmiş ve girişim kapsamındaki bir çok projede duraklamalar yaşanırken, yeni projelerin hayata geçirilmesi de ertelenmiştir. Ancak, Asya ile Avrupa'yı birbirlerine sadece taşımacılık altyapısı değil, dijital bağlantılar, enerji dağıtım ağları ve daha bir çok farklı boyutta daha kuvvetli bir şekilde bağlamayı ve güzergâhı üzerinde uluslararası iş birliği ve ortak çabalarla bir refah alanı oluşturmayı hedefleyen KYG'nin salgın sonrası küresel ekonominin normalleşme sürecinde sadece salgın öncesi koşullarına geri dönmesi değil, esas olarak bu sürecin motoru, belirleyici bir unsur olması öngörülmektedir. Salgın sonrası küresel ekonominin en hayati ihtiyaçları, salgından son derece olumsuz etkilenen lojistik imkânlarının iyileştirilmesi, yerel üretimin daha etkin bir şekilde ihracat pazarlarına ulaştırılabilmesi için olanakların

oluşturulması, ülkelerin sadece altyapı değil her anlamda kendi kapasitelerini artırarak dışa aşırı bağımlılığın getirdiği kırılganlıklardan kurtulmaları ve ekonominin her alanını etkileyecek şekilde dijitalleşmeye ve çevre ile ilgili konularda sürdürülebilirliğe ağırlık verilmesi olacaktır. KYG, tüm bu alanlara etki eden bir girişim olarak salgın sonrası normalleşme sürecinde başat bir rol oynayacaktır.

Çin ile Türkiye, 2020 yılını pozitif büyümeyle tamamlayan nadir ülkeler arasında yer almışlardır. Çin ekonomisi yılı yüzde 2,3'lük bir büyüme oranı ile kapatmış, Türkiye ekonomisi ise salgın yılında yüzde 1,8 oranında büyümüştür. Bununla birlikte Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından Ocak 2021'de yapılan güncellemelere göre küresel ekonominin bütününün 2020 yılında yüzde 3,5 oranında küçüldüğü hesaplanmaktadır. Aynı kuruluş, normalleşme ile birlikte dünya geneli için 2021'de yüzde 5,5'lik, 2022'de ise yüzde 4,2'lik bir büyüme öngörmekte, Çin için büyüme tahminlerini 2021'de yüzde 8,1, 2022'de yüzde 5,6, Türkiye için beklentilerini ise 2021'de yüzde 6,0, 2022'de yüzde 3,5 olarak açıklamaktadır. Türkiye açısından Çin ile ekonomik alanda yapıcı bir iş birliği, salgın sonrası normalleşme sürecinin temel unsurlarından birisi olacaktır ve bu iş birliğinin sürdürülebilirliği açısından da KYG faydalı bir çerçeve ve önemli bir fırsat sunmaktadır.

Bu raporun amacı salgın sonrası süreçte Türkiye'nin KYG üzerinde en etkin ve verimli şekilde konumlandırılabilmesi için öneriler getirmektir. Raporun ilk bölümünde KYG'nin salgından nasıl etkilendiği ve Çin'in girişimi geleceğe yönelik olarak nasıl tasarladığı, Türkiye'nin girişim üzerindeki mevcut durumu, Avrupa'nın ve Türkiye'ye komşu ülkelerin girişime yaklaşımlarının nasıl şekillendiği ele alınacaktır.

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN YAPI TAŞLARI

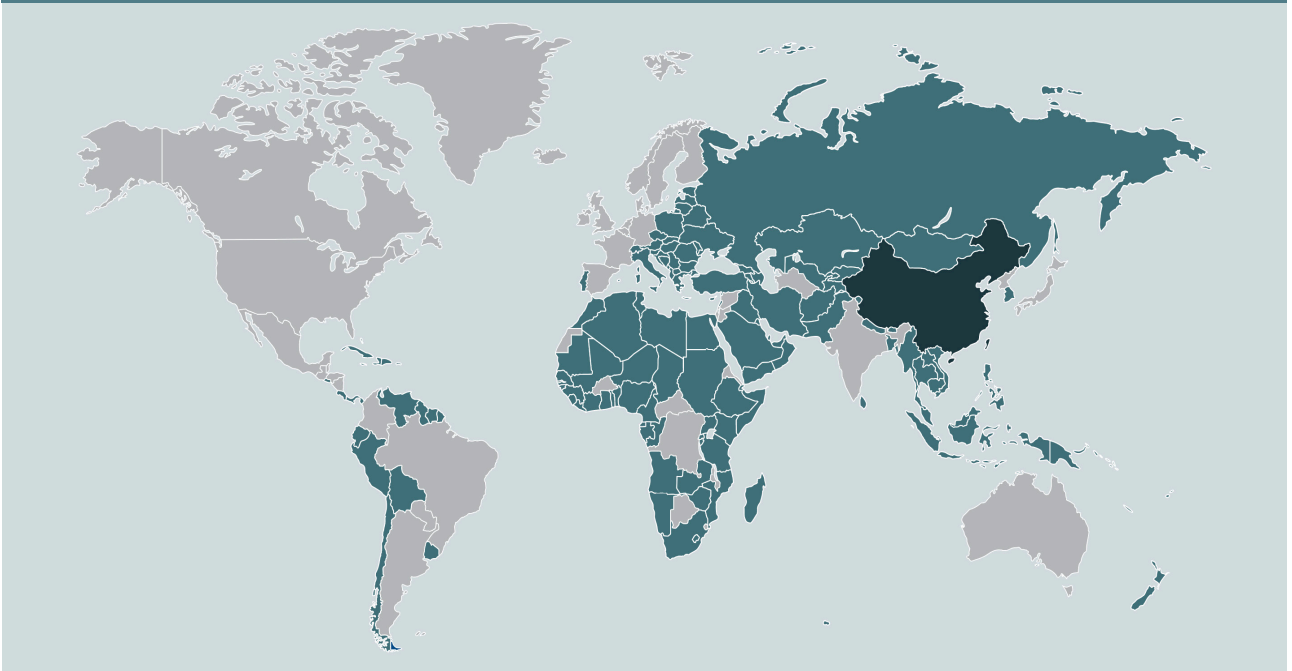
KYG, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından bir vizyon olarak 2013 yılında açıklanmış, sonrasında 28 Mart 2015 tarihinde Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından açıklanan eylem planı ile birlikte resmîyet kazanmıştır. 21. Yüzyıl'ın şu ana kadar en kapsamlı uluslararası ekonomik programı olarak tanımlanan girişim ile Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıların, demiryolu, karayolu, liman, dijital altyapı ve enerji altyapısı üzerinden kuvvetlendirilmesi amaçlanmaktadır. Dolayısıyla KYG her şeyden önce güzergâh üzerindeki ülkelerin kendi içerilerindeki altyapının geliştirilmesi ve sonra da bu ülkeler arasındaki bağlantıların altyapısının kuvvetlendirilmesine yönelik bir girişimdir.

KYG'nin somut çalışmalarla hayata geçirildiği ülkelerde yapılan projelerin büyük ölçüde o ülkedeki ekonomik kalkınmaya yönelik bir ihtiyacı karşıladığı, söz konusu ülkenin başta altyapı olmak üzere farklı alanlarda kendi kapasitesini artırmaya fayda sağladığı gözlemlenmektedir. Diğer taraftan farklı projelerde farklı finansman

modelleri uygulanabilse de KYG genel olarak Çin'in dışarıya kalkınma finansmanı ve kısmen de kalkınma yardımı sağladığı bir çerçeve içerisinde şekillenmektedir. Şüphesiz ki Çin'in yurtdışında gerçekleştirdiği her proje KYG kapsamında ele alınamaz. Ancak bununla birlikte hangi projenin KYG'ye ait olduğunu, KYG kapsamında gerçekleştirdiğini açıklayabilecek resmi bir tanımlama da henüz Çin tarafından ortaya konulmamıştır. Temel olarak günümüzde Çin ile KYG'ye katılım amacıyla bir mutabakat zaptı ya da Çin bankalarından finans kuruluşlarından kaynak sağlamaya yönelik bir anlaşma yapmış olan ülkelere Çinli yükleniciler ve tedarikçiler ile hayata geçirilen projeler, KYG kapsamında ele alınmaktadır.

2021 başı itibarıyla Çin KYG'ye yönelik olarak 138 ülke ve 31 uluslararası örgütle toplam 202 anlaşma imzalamıştır ve Türkiye de bu ülkelere dahildir. Yaygın kanının aksine KYG'ye iştirak eden ülkelerin çoğunluğunu düşük ya da orta gelirli ülkeler oluşturmamaktadır. Bahsi geçen 138 ülke arasından Dünya Bankası sınıflandırmasına göre 33 tanesi "yüksek gelir", 39 tanesi ise "üst orta gelir" kategorisindedir. Diğer taraftan

Çin ile Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik mutabakat zaptı imzalamış olan ülkeler



KYG kapsamındaki projelerin büyük çoğunluğunda finansmanı Çin'in büyük kamu bankaları sağlamakta, projelerin hayata geçirilmesini de kimi zaman yerel ortaklarla birlikte olsa bile esas olarak Çin'in inşaat, liman yönetimi, madencilik, enerji gibi alanlarda faal olan büyük kamu iktisadi teşekkülleri üstlenmektedir.

Çin hükümetinin konuyla ilgili politika belgelerinde de açık bir şekilde izah edildiği üzere KYG'nin beş temel unsuru vardır ve bu unsurlar katılımcı ülkeler ile imzalanan mutabakat zabitlerinde yazılı bir şekilde ifade edilmektedir. Bunlar:

1. Politika koordinasyonu: Çin ile ilgili ülke arasında farklı kademelerde hükümetler arası makro politika eşgüdümü ve iletişimine yönelik mekanizmaların oluşturulması; ekonomik kalkınma strateji ve politikalarının koordine edilmesi; bölgesel iş birliği için planların ve uygulamaların tasarlanması; uygulamada iş birliğine yönelik büyük projelere politika desteği sağlanması.

2. Bağlantıların güçlendirilmesi: KYG güzergâhı üzerinde altyapı geliştirme planları ile teknik standart sistemlerinin bağlantılarının güçlendirilmesi; bölgesel altyapı ağlarının oluşturulması; yeşil ekonomi ve iklim değişikliğini göz önünde bulundurarak düşük karbon salımlı altyapı projelerinin hayata geçirilmesi.

3. Engersiz ticaret: Çin ile ilgili ülkeler arasında yatırım ve ticaret akışlarının artırılması; yatırıma ve ticarete karşı engellerin Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) mevzuatının da devreye sokulmasıyla azaltılması; tarım, konvansiyonel ve yenilenebilir enerji, bilişim teknolojileri, biyoteknoloji, yeni malzemeler ve çıkışta olan diğer endüstrilerde karşılıklı yatırımların geliştirilmesi.

4. Finansal entegrasyon: Asya'da kur istikrarı sistemi, yatırım ve finansman sistemi, ve kredi bilgi sisteminin hayata geçirilmesi; finansal regülasyon eşgüdümü ve iş birliğinin tesis edilmesi, sınır ötesi mali riskler ve krizlere karşı me-

Kuşak ve Yol Girişimi üzerindeki başlıca ekonomik koridorlar



Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru
Yeni Avrasya Kara Köprüsü
Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru

Çin-Hindçini Yarımadası Koridoru
21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

kanizmaların oluşturulması; KYG bünyesindeki projelere ticari yatırım fonlarının ve özel fonların katılımının teşvik edilmesi.

5. İnsanlar arası bağlar: Çin ile ilgili ülke arasında kültürel ve akademik değişimin, personel değişiminin, medya iş birliğinin, gençlere ve kadınlara yönelik projelerin ve gönüllü hizmetlerin teşvik edilmesi; turizm ilişkilerinin artırılması; salgına yönelik bilgi ve deneyimin, korunma ve tedavi teknolojilerinin paylaşılması; ortak laboratuvarlar ve uluslararası teknoloji transferi merkezleri kurulması suretiyle bilim ve teknoloji alanında iş birliğinin geliştirilmesi; girişimcilik ve istihdamın geliştirilmesi alanında iş birliği.

Bu beş temel unsurun açıklamalarında da görüldüğü üzere, KYG fiziksel altyapı geliştirilmesine odaklı bir girişim olmakla birlikte esas olarak Çin ile diğer ülkeler arasındaki ekonomik iş birliğini çok boyutlu olarak artırmaya yönelik bir araç olarak işlev görmektedir.

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN BÜYÜKLÜĞÜ

KYG, henüz çok uzun bir geçmişi olmamasına rağmen Çin'in girişim kapsamında farklı ülkelerde gerçekleştirdiği büyük ölçekli altyapı projeleri ve bu projelere sağlanan finansman imkânları ile kısa bir sürede yüksek bir iş hacmine ulaşmıştır. Bununla birlikte, gerek hangi projenin KYG'ye ait olduğu konusunda net tanımlamaların henüz mevcut olmaması ve buna bağlı olarak da hesaplamaların parametrelerinin farklı olabilmesi, gerekse farklı kaynaklarda farklı metodolojiler kullanılarak bazen projelerde Çin kurumlarının sağladığı finansman dikkate alınırken, bazen ise projelerin toplam değerinin temel alınması nedeniyle KYG'nin ulaştığı toplam rakamsal büyüklük konusunda farklı veriler söz konusu olabilmektedir.

Genel anlamda kabul gören bir veri olarak 2021 başı itibarıyla KYG kapsamında Çinli firmalar

tarafından üstlenilmiş ve tamamlanarak hayata geçirilmiş projelerin toplam değerinin 200 milyar dolar olduğu değerlendirilmektedir. KYG süre anlamında ucu açık bir girişim olmakla birlikte Çin kaynaklarında sıklıkla bu girişimin Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun yüzüncü yıldönümü olan 2049 yılında tamamlanacağı ve toplam 4 ile 8 trilyon dolar arasında bir büyüklüğe ulaşacağı dile getirilmektedir. KYG'nin ulaşacağı nihai büyüklük konusunda uluslararası kuruluşların ise daha mütevazî tahminleri olduğu görülmektedir. Örneğin Dünya Bankası, KYG dahilinde hâlihazırda tamamlanmış, devam etmekte olan ve planlama aşamasındaki projelerin toplam tutarını 575 milyar dolar olarak öngörmüş ve buna karşılık KYG sayesinde güzergâh üzerindeki koridorlarda taşımacılık sürelerinin yüzde 12 kısılacağını, ticaretin yüzde 2,7 ile yüzde 9,7 arasında artacağını ve ortalama olarak ülkelerin gelirlerine yüzde 3,4'lük bir katkı olacağını hesaplamıştır. Uluslararası Finans Enstitüsü'ne (IIF) göre Çin, 2013'den bu yana KYG çerçevesinde 105 ülkedeki yatırım ve inşaat projelerine toplam 690 milyar dolarlık bir kaynak ayırmıştır. KYG, uluslararası yatırım bankası Morgan Stanley'e göre toplam 1,3 trilyon dolarlık, danışmanlık firması Baker McKenzie'nin hazırladığı farklı senaryolara göre ise 560 milyar dolar ile 1,3 trilyon dolar arasında değişen bir toplam büyüklüğe ulaşacaktır.

KYG kapsamındaki projeler hakkında kapsamlı ve güncel bir veri tabanı oluşturan danışmanlık firması Refinitiv'e göre KYG kapsamında 2020 yılının ilk yarısı itibarıyla tamamlanmış, sürdürülmekte olan ya da planlanan projelerin sayısı 1.821'e ulaşmıştır ve toplamda 2,3 trilyon dolarlık bir değer hesaplanmaktadır. Refinitiv, Çin firmaları tarafından Çin hükümeti ile KYG'ye katılım yönünde bir mutabakat zaptı imzalamış olan ülkelerde yapılan ya da yapılması planlanan ve Çin tarafından resmen açıklanmış olan projeleri KYG projesi olarak kabul etmektedir. Refinitiv'in ra-

porundaki şu saptama girişimin büyüklüğü konusunda çarpıcı bir veri ortaya koymaktadır: “Eğer KYG bir ülke olsaydı, İtalya, Brezilya, Kanada ve Rusya gibi ülkeleri geride bırakarak dünyanın en büyük sekizinci ekonomisi olacaktı”.

KYG kapsamında gerçekleştirilmiş ya da planlama aşamasında olan projelerin büyük bir çoğunluğu —yarısına yakını— ulaştırma ve taşımacılık altyapısı alanındadır. Yine Refinitiv veri tabanına göre girişimin başladığı 2013 yılından 2020'nin ilk yarısı sonuna kadar projelerin parasal değeri üzerinden hesaplandığında yüzde 45,8'lik bir bölüm bu alanda yer almıştır. Ulaştırma ve taşımacılık altyapısına yönelik projeleri yüzde 19,9 ile elektrik üretimi ve su projeleri takip etmiş, petrol ve doğalgaz projelerinin oranı yüzde 10,0, imalat sektörüne yönelik projelerin oranı ise yüzde 7,7'de kalmıştır. Ülke bazında ise en fazla KYG projesi Rusya'da yer almıştır ve bu ülkeyi sırasıyla Suudi Arabistan, Mısır, Endonezya, Pakistan, Malezya ve Etiyopya takip etmektedir.

TÜRKİYE'NİN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNDEKİ MEVCUT KONUMU

Türkiye, Çin ile 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da düzenlenmekte olan G20 zirvesi sırasında imzalanan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından onaylanıp 7 Haziran 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” ile KYG'ye resmen katılım sağlamıştır. Bununla birlikte yine aynı tarihte imzalanarak meclis onayını müteakip 6 Haziran 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanıp yürürlüğe giren “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İş Birliğine İlişkin Anlaşma” ve daha önce 8 Ekim 2010 tarihinde Ankara'da

imzalanmış olmakla birlikte 5 Haziran 2017 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş olan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İş Birliği Mutabakat Zaptı”, Türkiye'nin Çin ile KYG kapsamında ve özellikle de ulaştırma ve taşımacılık altyapısına yönelik olarak iş birliğini artırması için gerekli zemini oluşturmaktadır.

Türkiye kıtaları birleştiren, farklı ekonomik coğrafyalar arasında transit işlevi gören coğrafi konumu ile KYG güzergâhı üzerinde oldukça önemli bir pozisyonda bulunmaktadır. Ancak bugüne değin KYG üzerinden Türkiye ile Çin arasında ekonomik iş birliği beklenen düzeye gelememiştir. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yayınlanan istatistiklere göre 2002 ile 2020 yılının Ağustos ayı arasında Türkiye'ye giriş yapan Çin doğrudan yatırımlarının toplam tutarı 972 milyon dolardır. 2019 yılında Çin'in o dönemki Ankara Büyükelçisi Deng Li ülkesinin Türkiye'deki toplam yatırım tutarını 2,8 milyar dolar açıklamış, Çin'in İstanbul Başkonsolosu Cui Wei ise 2020 yılının Şubat ayında bahsi geçen yılın sonuna kadar Türkiye'deki Çin yatırımlarının toplam tutarının 4 milyar doları bulacağını bildirmekle beraber Covid-19 salgınının ilerleyen aylarda tüm dünyayı etkisine almaya başlamasıyla birlikte bu hedefler de şimdilik beklemeye alınmıştır. Çin tarafının açıkladığı veriler ile Türkiye'nin resmi rakamları arasında fark olmasının temel sebebi resmi rakamların sadece kayıtlı sermaye ihracatını içermesi, dolaylı yatırımları, üçüncü ülkeler üzerinden gerçekleştirilen, ya da ilgili ülkede kazançların yatırıma dönüştürülmesiyle gerçekleştirilen sermaye artışlarını içermemesidir. Ancak nasıl hesaplanırsa hesaplanırsa, KYG'nin başlatılmasından sonra yedi yıllık bir süre geçmiş olmasına rağmen Türkiye'deki Çin yatırımları halen oldukça düşük bir seviyededir. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı verilerine göre Türkiye'deki toplam doğrudan yabancı yatırım stoğunun sadece yüzde 0,6'sı Çin sermayesidir.



Bununla birlikte, Türkiye'yi KYG üzerinde somut bir şekilde konumlandıran projelerin hayata geçirilmeye başlandığını ve dolayısıyla Türkiye'nin henüz başında bile olsa bu sürecin içerisinde olduğunu belirtmek gerekmektedir. Bu projelerin en büyük ölçeklisi olan İstanbul'da Ambarlı liman tesisleri içerisinde faaliyet gösteren Kumport konteyner limanı, halen Türkiye'deki en büyük ölçekli Çin yatırımı olma özelliğini de korumaktadır.

Ulaştırma altyapısı ve bu alanda Çin ile yapılacak iş birliği, Türkiye için KYG'nin ön plana çıkan boyutudur ve bu anlamda bir taraftan limanlar konusunda Kumport'un sağladığı olumlu örneğe, İzmir Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin gibi limanların da dahil edilmesi ve buralarda Çin ile ortaklaşa gerçekleştirilecek projeler üzerinden katma değer yaratılması yönünde girişimler gündeme gelirken, diğer yandan demiryolları da bu konunun önemli bir ayağı olarak ortaya çıkmaktadır. KYG, Türkiye'nin kendi sınırları içerisindeki demiryolu ağının geliştirilmesi için bir fırsat yarattığı gibi Türkiye'yi, Asya ile Avrupa arasında demiryolu taşımacılığı vasıtasıyla ger-

çekleştirilen uluslararası ticaretin de bir transit noktası haline getirmektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun tamamlanarak 2017 yılı itibariyle hizmete girmesi ve Marmaray sistemi ile birlikte İstanbul Boğazı'nın iki yakasının deniz altından demiryolu ile bağlantısının sağlanmış olması bu anlamda Türkiye'nin konumunu güçlendirmiş ve aynı zamanda KYG'yi de tamamlayıcı bir işlev görmüştür.

Ulaştırma altyapısı alanında Çinli firmaların Türkiye'deki yatırımlarıyla ilgili en güncel gelişme China Merchants Expressway öncülüğündeki altı Çin şirketinden oluşan bir konsorsiyumun İstanbul'daki Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun işletmecisi olan firmanın yüzde 51 hissesini satın almak yönündeki girişimi olmuştur. Ocak 2020'de Rekabet Kurulu hisse devrinin izne tabi olmadığına karar vererek proje için yeşil ışık yakmış ancak Covid-19 salgını nedeniyle projeye ilgili müzakerelere ara verilmiştir.

Enerji altyapısı projeleri KYG bütününde giderek ağırlık kazanmaktadır ve Türkiye açısından da bu alandaki Çin yatırımları büyük önem taşımakta-



dır. Halen Türkiye’de yapım aşamasında olan en büyük Çin yatırımı, Adana ili sınırları içerisinde inşaatı Eylül 2019’da başlamış olan ve 2022’de tamamlanması öngörülen ithal kömür yakıtlı termik elektrik santralidir. Çinli firmalar termal enerjinin yanı sıra, kömür madenleri, güneş ve rüzgar enerjisi gibi alanlarda da Türkiye de faal durumdadırlar. Türkiye ile Çin arasında 3 Eylül 2016’da imzalanan “Yenilenebilir Enerji ve Kömür Alanında İş Birliği Anlaşması” ile 2012 yılında imzalanarak 25 Ağustos 2016 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanıp yürürlüğe giren “Nükleer Enerjinin Barışçıl Amaçlarla Kullanımına Dair Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İş Birliği Anlaşması” enerji alanındaki iş birliğinin daha ileri noktalara taşınması açısından kayda değer gelişmelerdir.

Çin’in Türkiye’deki diğer başlıca girişimleri arasında dünyanın en büyük dijital ticaret firması olan Alibaba’nın 728 milyon dolarlık bir yatırım- la Türkiye’nin bu alanda başta gelen platform- larından olan Trendyol’u satın alması; Huawei, ZTE, Xiaomi gibi telekomünikasyon firmalarının yatırımları; ve Çin bankaları ICBC ile Bank of China’nın Türkiye piyasasına girişleri sayılabilir.

Tüm bu girişimler, ulaştırma veya enerji altyapı- sı alanında olmasalar bile KYG’nin amaçlarıyla uyumlu, KYG’nin Türkiye’deki gelişimini tamam- layıcı olan yatırımlardır.

COVID-19 SALGINININ KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Covid-19 salgını karşısında virüsün yayılması- nın önlenmesi ve kamu sağlığının korunabil- mesi amacıyla günlük hayata ciddi kısıtlamalar getiren önlemler alınmış ve bu önlemler tüm dünyada ekonomik faaliyetleri olumsuz yönde etkilemiştir. Dış ticaret, dış yatırımlar ve ulusla- rarası altyapı projeleri gibi sınır ötesi ekonomik girişimler ise doğaları gereği bu olumsuzluktan en fazla etkilenen alanlar olmuşlardır. KYG’yi de bu kapsamda ele almak doğru olacaktır. 2021 yılı itibariyle dünyanın bir çok ülkesinde aşıla- maların yaygınlaşmış olması ümit verici bir ge- lişme olsa ve yine dünyanın bir çok ülkesinde ekonomik faaliyetler açısından bir normalleşme sürecine girilmişse de küresel ekonomi hâlâ ciddi derecede belirsizliklerle karşı karşıyadır. KYG’nin Covid-19 sonrası süreçte gidişatı da

küresel ekonominin genel durumundan bağımsız olmayacaktır. Bu aşamada Covid-19 salgınının KYG üzerindeki etkisini farklı zaman dilimlerinde, kısa, orta ve uzun vade üzerinden ele almak yerinde olacaktır.

Covid-19 salgınının gerek günlük hayat gerekse ekonomik faaliyetler üzerinde kısa vadedeki etkisinin temel boyutu fiziksel temaslara ve bağlantılara ara verilmesi, onun yerine bu bağlantıların dijital ve çevrimiçi alanlara taşınması şeklinde olmuştur. Bu da tanımı gereği fiziksel bağlantıların güçlendirilmesine odaklanmış olan KYG için olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Diğer yandan salgına karşı alınan önlemler nedeniyle getirilen kısıtlamalar özellikle inşaat gibi emek yoğun ve fiziksel efor gerektiren ekonomik faaliyetlerin durmasına yol açmıştır. Projelerde kullanılan ham madde, yapı malzemesi ve ara maddelerin temin edildiği tedarik zincirleri kesintiye uğramış, karantinalar ve seyahat kısıtlamaları nedeniyle projelerde çalışan personelin iş yapamama durumları ortaya çıkmış ve projeleri sekteye uğratmıştır. Tüm bunların sonucu olarak KYG kapsamında yeni büyük projelerin ertelendiği, devam etmekte olan projelerde ise aralar verildiği ve gecikmeler yaşandığı görülmektedir. Örneğin Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'ndaki (CPEC) çalışmalar durmuş; Endonezya ve Nijerya'daki yüksek hızlı tren projelerine ara verilmiş ve Tayland'dan da benzer bir proje için erteleme kararı gelmiş; Myanmar, Bangladeş ve Kamboçya'daki elektrik santralleri ile ilgili çalışmalar askıya alınmış; Sri Lanka'daki liman projesi durma noktasına gelmiş; Kuveyt'teki kentsel gelişim projelerine de yine ara verilmiştir.

Çin hükümetinin, salgının KYG üzerindeki etkisine yönelik açıklamaları da temkinli, ancak dışarı yakından takip eder bir biçimde şekillenmiştir. Örneğin, Covid-19'un henüz sadece Çin sınırları içerisinde yaşandığı ve bir salgın olarak kabul edilmediği Şubat 2020'de Çin Ticaret Bakanlığı, KYG projelerinin Covid-19'dan etkilen-

mediğini açıklamış, Mart 2020'de "Çin'in virüsle mücadelede başarılı olması ve KYG projelerinde çalışan personelin çok az bir kısmının virüse yakalanmış olması" nedeniyle Covid-19'un KYG üzerindeki etkisinin kısıtlı ve geçici olduğu açıklanmış, ancak virüsün bir salgına dönüşmesi ve KYG güzergâhındaki tüm ülkeleri derin bir şekilde etkilemeye başlamasıyla sorunun boyutları daha net bir şekilde ortaya çıkmıştır. Haziran 2020'de Çin Dışişleri Bakanlığı Uluslararası Ekonomik İşler Dairesi'nden yapılan bir açıklamada salgının KYG bünyesindeki projelerin yüzde 20'sini "ciddi bir şekilde", yüzde 40'ını "olumsuz olarak" ve yüzde 30-40 arasında bir kısmı da kısıtlı bir ölçüde etkilediği duyurulmuştur. 2020 yılının ikinci yarısından itibaren Çin ekonomisinin toparlanmaya başlanması ve dünya genelinde de normalleşmeye yönelik adımların atılması ile KYG'nin salgın koşullarındaki dışarıya yönelik iyimserlik artmıştır. 19 Haziran 2020'de konuyla ilgili olarak gerçekleştirilen bir video konferansta Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, "KYG projelerinin mümkün olduğunca çabuk bir şekilde yeniden başlatılmalarının önemine" değinmiş ve bu bağlamda "sanayi ve tedarik zincirlerinin güvence altına alınması ile tüm ülkeler için ekonomik toparlanmanın altyapısının oluşturulacağını" ileri sürmüştür.

Covid-19'un KYG üzerinde kısa vadedeki etkilerinin farklı ülkelerde ve farklı projelerde farklı deneyimler ortaya çıkmakla birlikte genel anlamında giderek azaldığı ve ortadan kalktığı görülmektedir. Refinitiv veri tabanına göre Çin firmalarının 2020 yılının ikinci yarısında yurtdışında KYG projeleri de dahil olmak üzere yaptıkları yatırımlar 2019 yılının aynı dönemine göre yüzde 35 azalmıştır. Ancak yılın ikinci çeyreği, bir önceki yılın ikinci çeyreği ile kıyasladığında azalma değil, tersine yüzde 31'lik bir artış söz konusudur. 2020 yılının ilk altı ayında Çin firmalarının dünya genelinde sadece şirket satın almaları için yaptıkları yatırım 3 milyar dolardır.



Covid-19'un KYG üzerinde orta vadedeki etkisinde Çin ekonomisi ve diğer ülke ekonomilerinin toparlanma sürecinde ne kadar başarılı olacakları belirleyici olacaktır. Çin ekonomisi bir sonraki kısmada daha detaylı bir şekilde ele alınacağı üzere 2020'nin ikinci yarısı itibarıyla olumlu bir sürece girmiş ve bir çok alanda salgın öncesindeki değerlerine yeniden ulaşmıştır. Ancak KYG'nin uluslararası projelerinin orta vadedeki sağlıklı seyirleri açısından projelere ev sahipliği yapan ülkelerdeki ekonomik durum da önemlidir. KYG projelerini hayata geçiren Çinli firmalardan salgın sürecinde ekonomik şartların olumsuzluğunun projelerini etkilediği ve özellikle de ödemelerde gecikmeler yaşandığı şeklinde bildirimler gelmektedir. Örneğin Mayıs 2020'de yapılan Çin Halk Siyasi Danışma Kongresi'nde söz alan Harbin Electric Group başkanı Si Zefu, küresel ekonomideki olumsuzluklar nedeniyle Çinli firmaların projelerin hayata geçirilmesinde ve yeni proje geliştirilmesinde zorluk çektiklerini, ayrıca projelerle ilgili ödemelerin zamanında yapılmayacağı, hatta bazı durumlarda hiç ödeme yapılamayacağı konusunda endişeler olduğunu dile getirmiştir. Bir çok ülkede Covid-19 salgınının ekonomi üzerindeki etkisi hızla artan

borç oranları olarak ortaya çıkmakta ve bu da ilgili ülkelerdeki KYG projelerinin geleceğini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle Covid-19'un KYG projeleri üzerindeki etkisinin orta vadede asgari seviyede tutulabilmesi için her şeyden önce söz konusu ülkelerdeki ekonomik toparlanmanın güç kazanması gerekmektedir.

Uzun vadede Covid-19 salgınının KYG üzerinde ne ölçüde etkili olacağını ise bu girişimin salgın sonrası küresel ekonominin değişen koşullarına ve önceliklerine kendisini ne kadar adapte edebileceği ve bu anlamda ne kadar esnek olabileceği belirleyecektir. Salgın sonrasına yönelik halen bir çok belirsizlik olsa da küresel ekonomide sürdürülebilirliğin daha fazla ön plana çıkacağı, ekonomik büyümede nicelikten çok niteliğin önem kazanacağı, kamu sağlığına, bireye ve çevreye öncelik verileceği, dijitalleşmenin hız kazanarak her alanda iş yapma pratiklerinin buna göre şekilleneceği bir döneme girildiği konusunda herhangi bir şüphe görünmemektedir. Uzun vadede KYG bu değişime ayak uydurduğu, hatta bunun da ötesinde değişimin aktörlerinden bir tanesi olabileceği ölçüde var olacaktır.

Bu anlamda temel öncelik ise bir taraftan KYG bünyesindeki fiziksel altyapıya yönelik projelerin buldukları ülkede ve genel olarak küresel ekonomide sürdürülebilir kalkınmaya katkılarına önem verilirken diğer taraftan da fiziksel bağlantıları güçlendirmeye odaklanan projelerin yanı sıra dijital bağlantılara ve kamu sağlığına yönelik projelere hız kazandırılması olacaktır. İlerleyen bölümlerde detaylı bir şekilde aktarılacağı üzere Çin'in salgın süresince "Dijital İpek Yolu" ve "Sağlık İpek Yolu" gibi kavramları ön plana çıkartması bu yöndeki işaretler olarak ele alınabilir.

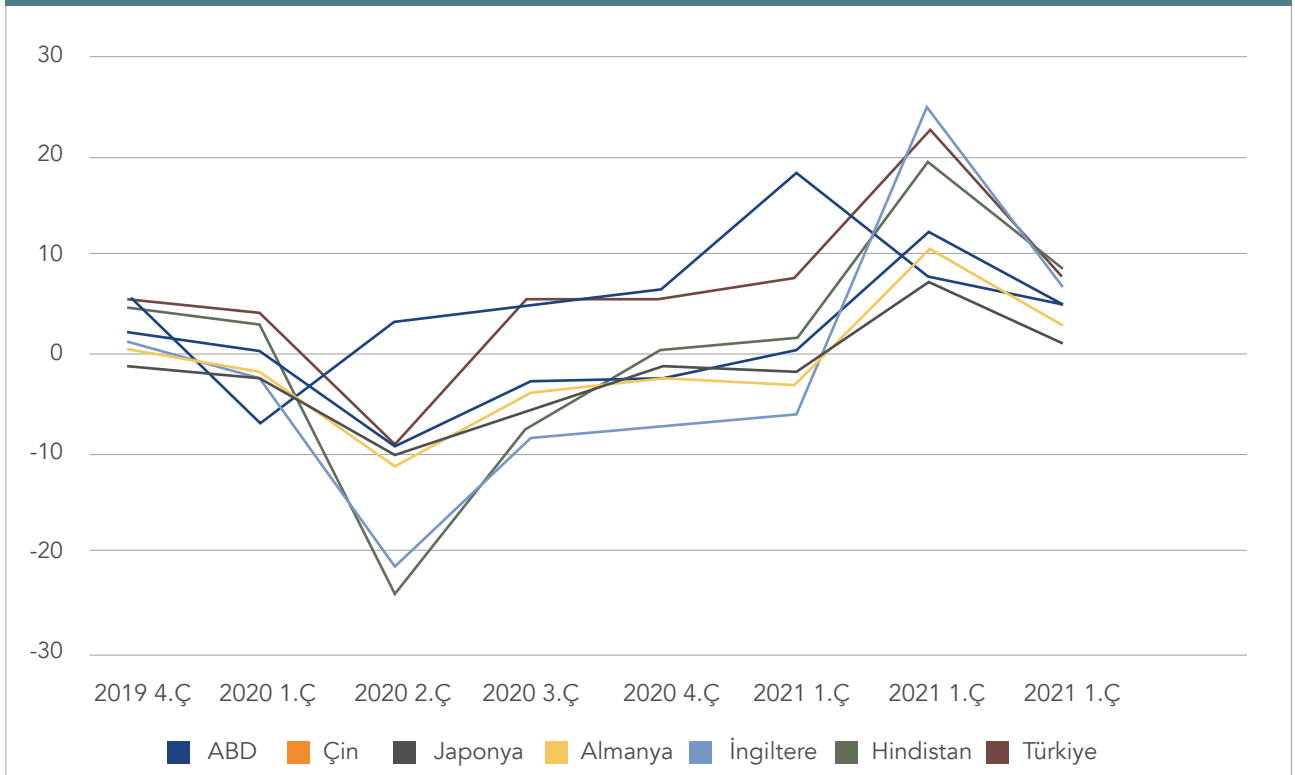
YENİ DÖNEMDE ÇİN EKONOMİSİ

OECD tarafından Mayıs 2021'de güncellenen verilere göre salgın yılı olan 2020'de dünya ekonomisi bütün olarak yüzde 3,5 oranında küçülürken Çin ekonomisi yüzde 3,0'lık bir büyüme oranına ulaşmış ve dünyanın en büyük ekonomileri arasında pozitif büyüme oranı yakalayabilen tek ekonomi olmuştur. Aynı yıl içerisinde ABD ekonomisinin

yüzde 2,3, Japonya ekonomisinin yüzde 3,8, Almanya ekonomisinin ise yüzde 3,6 oranında küçülmüş oldukları düşünülecek olursa Çin'in bu zor yıldaki ekonomik başarısı daha iyi anlaşılabilir.

Çin, Covid-19 salgınının etkilerini diğer ülkelerden daha önce yaşamaya başlamış, önlemlerini herkesten önce almış, virüsün kontrol altında tutulmasına yönelik başarılı uygulamaları sayesinde ekonomik normalleşme konusunda da öncü bir konumda bulunmuştur. Çin ekonomisinin arz ve talep tarafında farklı alanlarına ait aylık verileri de salgın süresince normalleşmenin ilk aşamalarının nasıl geliştiğini ortaya koymaktadır. Örneğin, Çin'de aylık sanayi üretimi verileri, Nisan 2020 itibarıyla salgın öncesi seviyesine dönmüş, başka bir deyişle birkaç aylık bir aradan sonra fabrikalarda üretim yeniden başlamıştır. Perakende satışların ve dolayısıyla iç tüketim talebinin toparlanması Ağustos 2020'yi bulmuştur. Sabit varlık yatırımlarının Eylül 2020 itibarıyla salgın öncesi seviyelerine ulaşması ise ekonominin genelinde oluşan

Büyük ekonomilerin üçer aylık büyüme oranları (% , bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla)

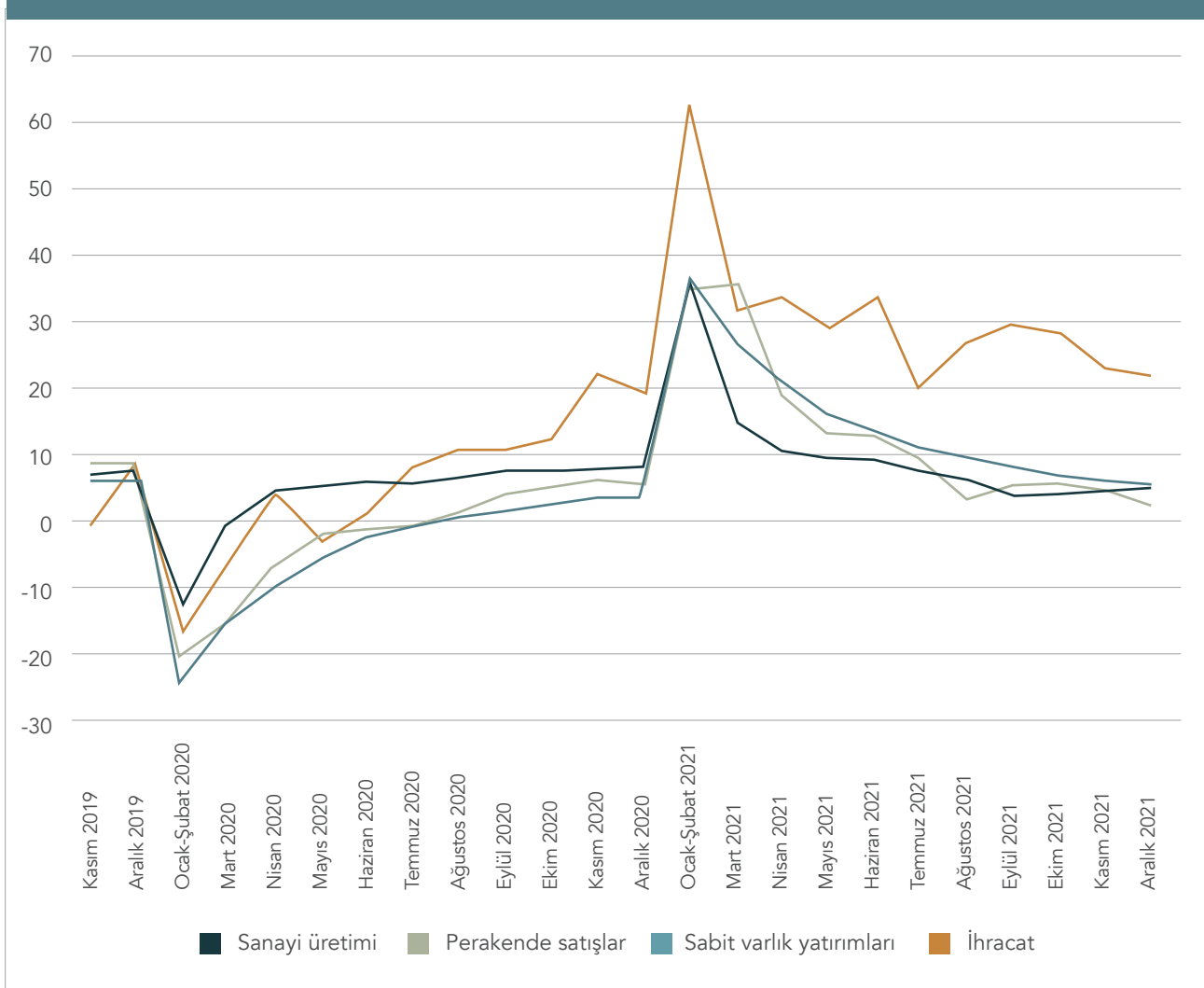


olumlu havaya ve artan güvene işaret etmektedir. Bunların yanı sıra Çin'de ihracat artış rakamlarının Haziran 2020 itibarıyla pozitif dönmesi ve ilerleyen aylarda hızını artırarak Ocak-Şubat 2021 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine, başka bir deyişle salgının etkilerinin Çin ekonomisinde ilk olarak yaşandığı döneme göre yüzde 60,6 artması, ithalatta normalleşmenin ise Eylül 2020 itibarıyla başlamış olması ve Ocak-Şubat 2021'de yine 2020'nin aynı dönemine göre yüzde 22,2'lik bir artış sağlanması Çin ekonomisinin normalleşme süreci hakkında önemli veriler sunmaktadır. Salgın süresince Çin ekonomisine üretim ve ihracat alanında güç katan bir gelişme, salgına karşı alınan önlemler ve buna bağlı olarak günlük hayatta ve

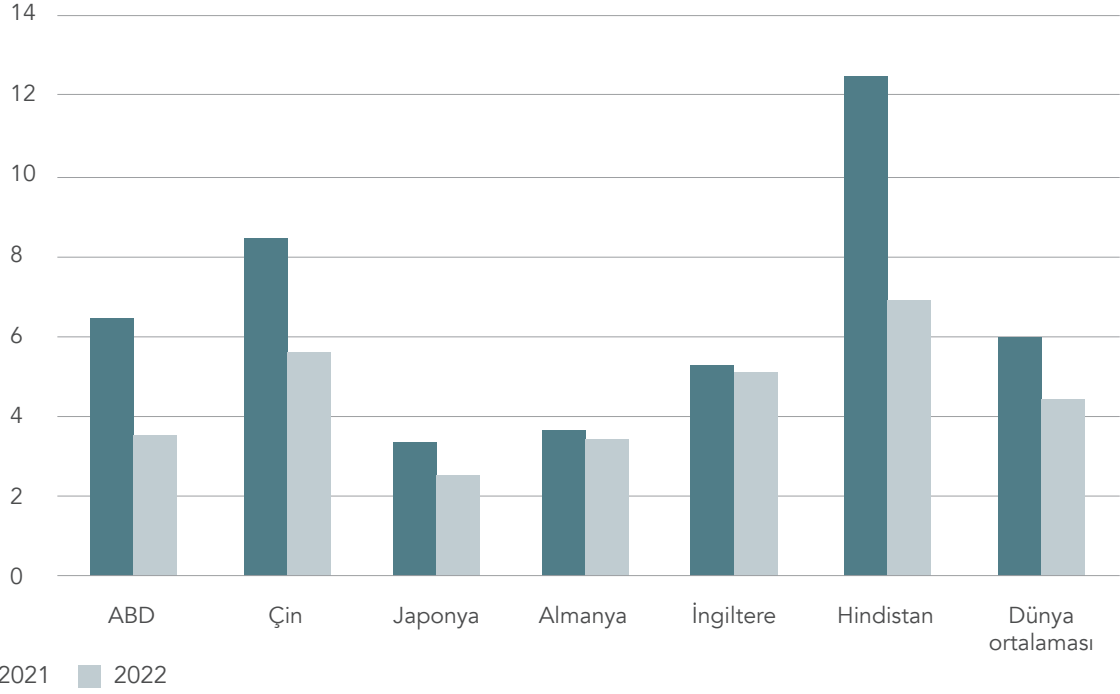
iş hayatında yaşanan dönüşümlerin belirli ürünlere talebin hızla ve ciddi bir ölçekte artmasına yol açması olmuştur. 2020 yılında Çin'in üretim ve ihracatının en fazla arttığı ürünlerin, medikal ürünler, koruyucu ekipman, ve uzaktan çalışma sistemi için ihtiyaç duyulan bilgisayarlar ve telekomünikasyon cihazları olması bu duruma bir işarettir.

Çin'in kısa ve orta vadede ekonomik toparlanması konusunda salgın ile mücadelenin seyri ve aşılama çalışmalarının başarısı belirleyici olacaktır. 2021'in ilk haftalarında Hebei eyaletinde ve Dalian kentinde yeni vakaların ortaya çıkması ve kısıtlamaların yeniden başlatılması, sürecin kolay olmayacağını göstermektedir. Ancak buna rağmen Çin'in farklı bölgelerinde yerel anlamda

Çin ekonomisinin salgın döneminde aylık bazda performansı (% artışlar, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla)



Büyük ekonomilere yönelik İMF büyüme tahminleri (%)



ekonomiler etkilenebilse bile Çin ekonomisinin bütünü üzerinde artık salgından kaynaklı olarak ciddi bir olumsuzluk yaşanmadığı gözlemlenmektedir. 4-11 Mart 2021 tarihlerinde Pekin'de gerçekleştirilen Ulusal Halk Kongresi toplantılarında Başbakan Li Keqiang, Çin ekonomisinin 2021 yılında "yüzde 6'nın üzerinde büyümesinin" öngörüldüğünü açıklamıştır. Bu büyük ölçüde mütevazı ve temkinli bir öngörü olarak değerlendirilmektedir. IMF'nin Çin ekonomisi için 2021 büyüme tahmini yüzde 8,4'tür.

Çin ekonomisinin salgın sonrası süreçte uzun vadedeki performansı üzerinde ise sürdürülmekte olan yapısal reformların ne ölçüde başarılı olacağı belirleyici olacaktır. Çin ekonomisi halen yapısal bir dönüşüm içerisindedir. Bu bağlamda Çin'e uzun yıllar çift haneli büyüme oranları getirmiş olan, düşük maliyetli ve ihracata odaklı imalat, yüksek miktarda sanayi ve altyapı yatırımları ile tüm bu yatırımları finanse eden yüksek tasarruf oranlarına dayalı bir büyüme

modelinden, ihracatın yanında iç pazarı da ön plana çıkartan, artık sahip olmadığı düşük maliyet yerine yüksek katma değeri rekabet avantajı haline getiren, ve sermaye birikimini nicelik yerine niteliğe öncelik vererek yatırımlarda değerlendiren bir modele doğru kademeli bir geçiş söz konusudur. KYG de esas olarak bu süreci destekleyen, Çin'de oluşan fazla kapasitenin dışarıda değerlendirilmesini, katma değer artırılarak kalkınmada öncelikli sektörlerin uluslararası girişimler yoluyla desteklenmesini ve güzergâh üzerindeki ülkelerle Çin arasındaki ticaretin artırılmasını amaçlayan bir girişimdir.

Çin'in yapısal reformlarla yeni dönemde uzun vadeli bir perspektif içerisinde hangi istikamette hareket edeceği, Ekim 2020'deki Komünist Parti Kongresi'nde içeriği belirlenen, Mart 2021'deki Ulusal Halk Kongresi'nde onaylanarak resmen yürürlüğe giren ve 2021-2025 dönemini kapsayan 14. Beş Yıllık Plan ve bu planı uzun vadede tamamlayan 2035 yılına yönelik Ulusal Ekono-

mik ve Sosyal Kalkınma Uzun Vadeli Hedefleri üzerinden belirlenmektedir.

14. Beş Yıllık Plan ile 2035 Hedefleri birlikte ele alındığında Çin yönetiminin temel amacının yukarıda bahsedilen yapısal reformların kapsamlı ve sonuç üretecek şekilde sürdürülmesini sağlamak olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, her ne kadar Çin ekonomisinin yapısal dönüşüm süreci salgından önce başlamışsa da, 14. Beş Yıllık Plan ile 2035 Hedefleri'nin detayları, salgın sonrasında yeniden şekillenen küresel ekonominin dinamikleri içerisinde Çin'in öncü bir şekilde konumlanmasının amaçlandığını da ortaya koymaktadır. 14. Beş Yıllık Plan ile 2035 Hedefleri, üç temel konuya odaklanmaktadır:

1. Ekonominin iç ve dış dolaşımlarının dengelemesi, başka bir deyişle ekonominin sadece dış ticaret ve dış yatırımlar gibi sınır ötesi faaliyetler üzerinden değil esas olarak iç tüketim ve iç yatırımlar üzerinden de güç kazanması ve dış dolaşımın iç dolaşımı tamamlayıcı bir rolü olması. İlk kez Devlet Başkanı Xi Jinping'in Mayıs 2020'de dile getirmiş olduğu "çifte dolaşım" vizyonu tam olarak bunu amaçlamaktadır ve bu vizyon 14. Beş Yıllık Plan ile birlikte resmîyet kazanmıştır. ABD ile devam eden ticaret savaşlarının Çin ekonomisi üzerindeki etkisi ve aynı zamanda gerek ülkede maliyetlerin artması gerekse dış talebin gücünü yitirmesi nedeniyle ihracat üzerinde oluşan baskılar, Çin'i dış ekonomik ilişkilerde karşılaşacağı zayıflıkları içeride daha güçlü olarak dengeleme yoluna yöneltmektedir. Bununla birlikte Covid-19 salgını küresel ve bölgesel tedarik zincirlerine bağımlılığın riskleri artırdığını ortaya çıkartmış ve sadece Çin değil tüm ülkeler için özellikle ham madde ve ara mamuller gibi ekonomi için hayati önem taşıyan alanlarda mümkün olduğunca kendine yeter olmayı ve dış bağımlılığı azaltmayı şart kılmıştır. Bu hedef doğrultusunda ve 2035 Hedefleri'n-

de de detaylı bir şekilde ele alındığı biçimde Çin, ekonominin bir taraftan arz tarafını güçlendirecek reformlara öncelik verecek, diğer taraftan da içeride talebin güçlenmesini ve iç pazarların geliştirilmesini sağlayacak önlemleri alarak gerek içeride gerekse dışarıda arz ile talebin denge içerisinde olmasını sağlayacak ve arzın talebi şekillendirdiği, aynı zamanda talebin de arzın üzerinde belirleyici olacağı bir sisteme yönelik politikalar uygulayacaktır.

2. Teknoloji ve inovasyona verilen önemin artırılması ve sanayinin bu temel üzerinde şekillenmesi. Çin, 2015 yılında "Made in China 2025" inisiyatifini başlatmış ve bu kapsamda on öncelikli sektör üzerine odaklanarak, bu sektörlerde üretimin her aşamasında teknoloji içeriğinin ve katma değer artırılması suretiyle 2025 yılına kadar yüksek teknoloji alanında yüzde 70 oranında kendi kendine yeter hale gelmesi, 2035 yılına kadar dünyanın en güçlü imalatçı ülkeleri arasında orta sıralarda yer alması, ve nihayetinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin yüzüncü kuruluş yılı dönümü olan 2049 yılına kadar da küresel piyasalarda lider konuma ulaşması hedeflenmiştir. Başka bir deyişle Çin, yakın bir geçmişe kadar düşük maliyetten sağlamakta olduğu imalat rekabet gücünü artık teknoloji içeriği ile sağlamayı amaçlamaktadır ve bu suretle teknoloji alanında dışa bağımlılığın azaltılması "çifte dolaşım" vizyonunun öncelikleri ile de örtüşmektedir.

Made in China 2025, başlatıldığı 2015 yılından beri önemli derecede başarı sağlamıştır ve farklı sektörlerde dünya ölçeğinde rekabet gücüne sahip Çin firmalarının ortaya çıkarak giderek etkilerini artırdıkları gözlemlenmektedir. Bununla birlikte son yıllardaki teknolojik atılımı nedeniyle Çin'in Batı ülkeleri tarafından artan bir şekilde tehdit olarak görülmeye başlaması ve ABD ile yaşanan ti-

Made in China 2025 kapsamında öncelik verilen sektörler



Yeni nesil
bilişim
teknolojileri



Sayısal kontrol
araçları ve
robotlar



Havacılık
ekipmanı



Denizcilik
ekipmanı ve
yüksek teknoloji
gemiler



Demiryolu
ekipmanı



Enerjide yüksek
tasarruf sağlayan
taşıtlar



Enerji
ekipmanı



Yeni
malzemeler



Tıbbi
ekipman



Tarım
makinaları

caret savaşlarının artık tam anlamıyla bir teknoloji savaşı haline gelmiş olmasıyla beraber Çin hükümeti, Made in China 2025 ifadesini resmi belgelerinden kaldırmıştır. 14. Beş Yıllık Plan'da ise bu ifadeye yer verilmemişse de, Çin tarihinde ilk kez olarak bir beş yıllık planda teknoloji konusuna ayrı bir bölüm ayrılmıştır. İlk kez başbakan Li Keqiang tarafından Mayıs 2020'de açıklandığı ve 14. Beş Yıllık Plan'da da yer aldığı şekilde Çin'in teknoloji alanındaki öncelikleri artık 5G teknolojisi, ultra-yüksek voltaj gerilim sistemleri, yüksek hızlı trenler, yeni enerji araçları, büyük veri için veri merkezleri, yapay zeka, ve sanayi kullanımlı nesnelerin internetine yönelmektedir. Son beş yıl içerisinde Çin hükümetinin teşvik paketleri üzerinden tüm bu alanlara aktarmış olduğu kaynağın toplamı 1,4 trilyon doları bulmuştur.

3. Ekonomide piyasa dinamikleri ile devlet müdahalesi arasındaki dengenin güçlendirilmesi. Devlet başkanı Xi Jinping göreve başladığı 2013 yılından bu yana Çin'de temel sosyalist ekonomik sistemin güçlendiril-

mesi gerekliliğine vurgu yapılmaktadır. 14. Beş Yıllık Plan ve 2035 Hedefleri'nde de belirtildiği üzere bu kapsamda temel amaç Çin'in "yüksek seviyeli bir sosyalist pazar ekonomisi" olarak gelişmesini sağlamaktır ve bu doğrultuda bir taraftan piyasa dinamiklerinin kaynakların kullanımında esas belirleyici faktör olması sağlanırken diğer taraftan yüksek kapasiteye sahip bir devlet aygıtının da piyasaların daha verimli ve daha adil bir şekilde işlenmesini temin etmesi öngörülmektedir. Çin'de yeni dönemde kamu iktisadi teşebbüslerinin reformu, kamu-özel sektör ortaklıklarının geliştirilmesi, özel sektörün gelişimi için daha uygun bir ortam sağlanması ve özellikle de KOBİ'lere destek sağlanması amaçlanacaktır.

2020 yılında yabancı yatırım mevzuatında iyileştirmeler yapılması ve başta imalat, yeni nesil hizmetler ve tarım sanayileri alanındaki firmalar için pazar erişimi açısından daha uygun imkânlar sağlanması bu çerçevede önemli gelişmelerdir. Diğer yandan ülkede serbest bölgelerin geliştirilmesi de yine aynı şekilde piyasa koşullarının

güçlendirilmesi açısından fayda sağlanmaktadır. Son olarak Pekin, Hunan ve Anhui'de yeni serbest bölgeler tamamlanma aşamasına gelmiş, Zhejiang'daki serbest bölge ise kapsamlı bir şekilde genişletilmiştir. 2020 yılında açıklanmış olan Hainan adasında bir serbest ticaret limanı oluşturulması planı da olumlu karşılanmaktadır. Çin'in güneyinde yer alan bu adada Çin'in en büyük serbest bölgesi inşa edilecek ve burada sağlanacak vergi muafiyetleri ve teşviklerle özellikle teknoloji, tıp hizmetleri ve dış ticaret alanında bir çekim merkezi oluşturulacaktır.

Bu noktada en önemli hususlardan birisi, Çin'de özel sektörün gelişiminin de devlet tarafından, devletin sağladığı imkânlarla ve devletin belirlediği bir çerçeve içerisinde gerçekleşiyor olmasıdır. Örneğin, Eylül 2020'de yapılan bir Komünist Parti Merkez Komite toplantısında özel sektör üzerinde Parti'nin kontrolünün artırılması ve bu sayede "kritik dönemlerde faydalı ve güvenilebilir bir özel sektör ekonomik aktörleri grubunun oluşturulması" önerilmiştir. Kamu iktisadi teşebbüsleri halen Çin ekonomisinin belkemiğini oluşturmaktadır ve Devlet Başkanı Xi'nin de dile getirdiği üzere yeni dönemde "daha güçlü, daha başarılı ve daha büyük" olmaları beklenmektedir. Önümüzdeki yıllarda Çin ekonomisinin gidişatı açısından en önemli konu kamu sektörü ekonomideki ağırlığını korurken, özel sektörün ne ölçüde büyüyüp etki sahibi olacağı ve kamu ile özel sektör arasındaki denge nin nasıl şekilleneceği olacaktır.

ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NE YÖNELİK POLİTİKALARINDAKİ DEĞİŞİM

Covid-19 salgınının küresel ekonomi üzerindeki etkisi, yukarıda bahsedildiği şekliyle KYG'yi de etkilemekte ve KYG'nin kendisini dönüştürmesi ve yeniden şekillenen bir küresel ekonomi içerisinde konumlandırılması ihtiyacını ortaya çıkartmaktadır. Bu nedenle Çin yönetiminin KYG'ye yönelik politikalarında da bu amaç doğrultusunda

da bazı değişiklikler olması kaçınılmazdır. Kısa vadede projelerin durakladığı KYG kapsamında normalleşme ile birlikte çalışmalar tekrar start alacak, orta ve uzun vadede ise Çin'in KYG'nin geleceğine yönelik öncelikleri belirleyici olacaktır. Bu anlamda Çin yönetiminin KYG'yi politikalarındaki değişime yönelik beklentileri dört ana başlık altında toplamak mümkündür:

1. Coğrafi önceliklerin şekillenmesi

Covid-19 salgını nedeniyle KYG'nin tüm portföyü üzerindeki risk birden ve ciddi bir şekilde artmıştır. Bu sebepten dolayı, Çin'in normalleşme sürecinde KYG üzerindeki yeni projelerinde coğrafi olarak hedefleri seçerken ve ülkeleri belirlerken bu riski daha fazla yayması ve kontrol altında tutulmasını sağlayacak bir şekilde çeşitlendirmesi muhtemeldir. Bu anlamda iki eğilim beklenebilir. Bunların birincisi, Güneydoğu Asya gibi yakın coğrafyaya daha fazla odaklanmak ve bu sayede söz konusu coğrafyada bir yatırım kapasitesi oluşturarak özellikle kıtaları aşan uzun tedarik zincirlerinin oluşturduğu riskleri asgariye indirmek; ikincisi ise farklı kıtalarda belirli bir potansiyel taşıyan ancak bugüne değin Çin'in KYG kapsamında yeterince değerlendirmedeği ülkelere doğru yayılmak olacaktır. Bu yeni piyasalar anlamında Sahra altı Afrika'nın ve Latin Amerika'nın belirli ülkeleri ile Ortadoğu'da bazı ülkeler gündemde yer alabilir. Türkiye'nin de KYG'nin giriş yaptığı ancak henüz yeterince gelişmediği bir destinasyon olarak salgın sonrası süreçte KYG'nin coğrafi olarak çeşitlendirilmesinde yer alması imkân dahilindedir. Diğer yandan KYG'nin coğrafi anlamda yeni destinasyonları belirlenirken tüm bu sürecin ABD ile Çin arasında devam etmekte olan büyük güç mücadelesinin şekillendirdiği bir jeopolitik ortamda hayata geçeceği de unutulmamalıdır.

2. Uluslararası işbirliklerinin artırılması

KYG projeleri bugüne değin farklı ülkelere bir Çin firması ya da birden fazla Çin firmasının oluşturduğu bir konsorsiyum tarafından, Çin

bankaları ve finans kuruluşlarının sağladığı kaynaklarla hayata geçirilmiştir. Salgının olumsuz etkileri hem Çin'in finans kaynaklarını etkilemiş ve artan borçlar ile yapılamayan ödemeler bir çok projede sorunlu bir durum yaratmış, hem de fiziksel şartların ve seyahatlerin kısıtlanması nedeniyle projelerin sahada hayata geçirilmesi anlamında sıkıntılar yaşanmıştır. Bu durum yeni dönemde KYG projelerinin daha fazla sayıda ve farklı ülkelerden paydaşlarla hayata geçirilmesi gibi bir tercihe yol açacaktır. Bu anlamda projelerde hem ilgili ülkeden aktörlerin daha büyük rol oynaması, hem de gerek projenin fiziksel olarak hayata geçirilmesi gerekse finansman anlamında üçüncü ülkelerden kurum ve kuruluşların süreçlere daha fazla dahil olmaları beklenebilir.

3. Özel sektör katılımının artması

Bir önceki maddede bahsi geçen sebeplerden dolayı KYG bünyesindeki projelere Çin kamu şirketleri ve kamu bankalarının yanı sıra özel sektör firmalarının ve finans kuruluşlarının da daha aktif bir şekilde katılımlarının sağlanması beklenebilir. Tamamıyla Çin devleti tarafından

hayata geçirilen ve finanse edilen projelerden farklı olarak özel sektör katılımının ticari açıdan kârlılığı daha yüksek projelere ve tedarik zincirlerine yönelik imalat kapasitesini artıracak yatırımlara yöneleceğini öngörmek mümkündür. Bununla birlikte KYG'ye Çin tarafından daha fazla özel sektör katılımının sağlanması, 14. Beş Yıllık Plan'ın ve 2035 Hedefleri'nin devlet eliyle özel sektörün güçlendirilmesi hedeflerine de uygundur.

4. Sektörel çeşitlendirme

KYG kapsamındaki projeler bugüne değin öncelikle ulaştırma altyapısı, sonra da enerji, imalat, madencilik gibi alanlarda yoğunlaşmış ve bu projelerle esas olarak Asya ile Avrupa arasındaki fiziksel bağlantıların güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Ancak Covid-19 salgını ile birlikte sınır ötesi fiziksel bağlantıların getirdiği riskler ön plana çıkmış ve salgına karşı önlemler çerçevesinde dijital bağlantılar hayati önem kazanırken, bireyin ve kamu sağlığının korunması da ekonomik hesaplamaların ötesine geçen en temel öncelik olarak belirlenmiştir. Çin yöneti-





mi dünyanın bu değişen önceliklerine karşılık verecek şekilde KYG'de sektörel olarak çeşitlendirmeye gitmekte ve "Dijital İpek Yolu" ile "Sağlık İpek yolu" kavramlarını ön plana çıkartmaktadır. Raporun ilerleyen bölümlerinde daha detaylı bir şekilde incelenecek olan Dijital İpek Yolu ile KYG'ye dahil olan ülkelerde dijital altyapı, telekomünikasyon ve bilişim teknolojileri alanında ortak projeler ve teknoloji transferi yoluyla kapasite gelişimi, ve konvansiyonel ihracat ve ithalatı destekleyecek şekilde sınır ötesi dijital ticaret gelişimine yönelik çalışmalara hız verilmektedir. Sağlık İpek Yolu ile ise sadece hastane ve klinik gibi altyapı geliştirme projeleri değil, kamu sağlığı ve özellikle de salgın ile mücadele konusunda bilgi ve deneyim paylaşımı ile geleneksel ve modern tıp alanlarında ortak çalışmalar hedeflenmektedir. Çin'in farklı biyofarmasötik firmalarının geliştirdikleri Covid-19 aşılarının diğer ülkelerde kullanıma sunulması ile ilgili olarak devam eden ve "aşı diplomasisi" olarak adlandırılan çalışmalar da Sağlık İpek Yolu kapsamında ele alınabilir.

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE'NİN YAKIN COĞRAFYASINDAKİ GELİŞİMİ

KYG, Çin'den başlayarak Avrupa'ya uzanan koridorlar üzerinden şekillenmekle birlikte yüzün üzerinde ülkenin katılımıyla birlikte küresel bir proje haline gelmiştir. Bununla birlikte Türkiye'nin KYG konumunun değerlendirilmesi amacı doğrultusunda ülkemizin yakın coğrafyasındaki ülkelerin KYG'deki varlıklarının incelenmesi iki açıdan önem taşımaktadır. Birincisi, bu ülkelerdeki KYG kapsamında hayata geçirilen projelerin özellikleri, ölçekleri, başarıları ve başarısızlıkları, Türkiye'de KYG projelerinin gelecekteki gelişimine yönelik tartışmalar için önemli birer emsal teşkil etmekte, kıyaslama imkânı sunmaktadır. İkinci olarak ise KYG tanımı gereği —ister ulaşım alanında, ister enerji hatlarında, isterse dijital bağlantılar alanında olsun— bölgesel ağlar oluşturan ve sürekli olarak bunları genişletmeyi hedefleyen bir girişimdir ve Türkiye'nin KYG'deki konumunu anlamak ve geliştirmek için sadece Türkiye ile Çin arasındaki ikili ekonomik ilişkiler

yeterli olmayacaktır; Türkiye'yi bu bölgesel ağların oluşturduğu çerçeve içerisinde ele almak gerekmektedir. Bu bölümde, KYG'nin Türkiye'nin yakın coğrafyasındaki gelişimini izah edebilmek amacıyla üç bölgeye odaklanılacaktır: 17+1 olarak adlandırılan ve Balkanlar ile Doğu ve Orta Avrupa'yı kapsayan bölge, Ortadoğu ve Kuzey Afrika, ve Orta Asya ile Güney Kafkasya.

17+1, ya da resmi adıyla "Çin ile Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri Arasında İş Birliği" oluşumu, 2012 yılında Çin Dışişleri Bakanlığı'nın bir inisiyatifi olarak 16 Avrupa ülkesinin katılımıyla başlatılmış, 2019'da Yunanistan'ın da katılımıyla Avrupa tarafındaki üye ülke sayısı 17'ye yükselmiştir. Kurumsal bir yapı kazandırılan 17+1 oluşumunun Pekin'de bir sekreteryası bulunmaktadır ve her yıl düzenli olarak hükümet başkanları seviyesinde bir zirve gerçekleştirilmektedir.

[Kutu: 17+1 üyesi ülkeler: Çin + Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Çekya, Estonya, Hırvatistan, Karadağ, Kuzey Makedonya, Letonya, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Yunanistan]

17+1, Çin ile ilgili ülkeler arasında ekonomik iş birliğinin çok boyutlu bir şekilde ve eşgüdüm içerisinde geliştirmesini hedeflemektedir. Bununla birlikte bu iş birliği içerisinde en fazla KYG bünyesinde gerçekleştirilen ulaştırma altyapısı ve enerji projelerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Çin firmaları, her ne kadar salgın nedeniyle birçok projede duraklamalar ve gecikmeler yaşansa da bugüne değin özellikle Sırbistan, Karadağ, Hırvatistan, Bosna Hersek ve Kuzey Makedonya'da birçok otoyol ve köprü projesi gerçekleştirmişlerdir. KYG'nin 17+1 coğrafyasındaki amiral gemisi projesi ise 2,9 milyar dolar-

Çin ile birlikte 17+1 oluşumuna üye ülkeler



lık, 341 km. uzunluğundaki ve henüz planlama aşamasında olan Budapeşte-Belgrad demiryolu projesidir. 8 saatlik yolu 3 saate indirecek bu proje yolcu ve kargo taşımacılığı için kullanılacak ve şu anda iki Avrupa başkenti arasında yetersiz olan ulaşım imkânını geliştirecektir. Projenin finansmanı için Çin Eximbank'ı tarafından 20 yıl vadeli olarak Macaristan'a 1,8 milyar dolarlık, Sırbistan'a ise 1,3 milyar dolarlık kredi sağlanması öngörülmektedir. Projenin halen planlama aşamasından öteye geçememiş olmasının sebepleri ise Avrupa Birliği (AB) normları ve standartları ile uyumsuzluklar (özellikle de AB regülasyonlarına göre bu tür büyük altyapı projeleri için ihale açılması gerekliliği) ve ilgili ülkelerde konunun iç siyasette ve ülke yönetimlerinin Brüksel ile ilişkilerinde iyice politize olmuş olmasıdır. Bu arada demiryolu projesinin Sırbistan'da kalan kısmının bir bölümü Rus firmalarına verilmiş ve buralarda inşaat 2017 itibariyle başlamıştır.

Uzun vadede Budapeşte-Belgrad demiryolu hattının Üsküp üzerinden Atina'ya kadar uzatılması hedeflenmektedir. Bu gerçekleşirse, demiryolu Çin'in 17+1 bölgesinde mevcut en büyük

yatırımı olan Pire Limanı ile birleştirilebilecek ve bu sayede kombine taşımacılık imkânları kullanarak Pire Limanı'na gelen (ve çoğunlukla Çin malı ihraç ürünlerini taşıyan) konteynerler tüm Avrupa'ya ulaştırılabilecektir.

Pire Limanı, halen Yunanistan'ın en büyük konteyner limanı olduğu gibi Avrupa'nın büyük limanları arasında ilk sıralarda arasında yer almaktadır. 2009 yılında Yunanistan hükümeti Pire Limanı'nı özelleştirme kararı almış ve limanın belirli kısımları 35 yıllığına Çin'in COSCO firmasına kiralanmıştır. Firma, ilerleyen yıllarda yaptığı yatırımlarla liman kapasitesini artırmaya devam etmiş ve Yunanistan'ın yaşadığı mali kriz nedeniyle kapasitesi iyice düşmüş olan Pire Limanı bu yatırımlar sayesinde 2011 yılında kriz öncesindeki kapasitesine dönmüştür. COSCO, 2016'da limanın yüzde 51'ini 280,5 milyon euro karşılığı Yunanistan'ın özelleştirmeden sorumlu kurumu olan Varlık Geliştirme Fonu'ndan satın almış, ve konteyner terminallerinin yanı sıra yolcu ve cruise gemileri ile ilgili kısımlarında da yatırımlar yapmayı kabul etmiştir. 2018 yılında Yunanistan hükümeti, resmen Kuşak ve Yol Giri-



şimi'ne katıldıklarını açıklamış, 2019'da Yunanistan 17+1'e dahil olmuş ve aynı yılın Kasım ayında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Yunanistan'a ziyareti sırasında Pire Limanı'nı Avrupa'nın en büyük limanı haline getirme hedefi açıklanarak COSCO tarafından limana 600 milyon euro'luk yeni bir yatırım yapılmasına yönelik anlaşma imzalanmıştır. Çin firmasının Pire Limanı'ndaki toplam yatırımının bir milyar euro'yu bulması öngörülmektedir. Yapılan tüm bu yatırımlar sayesinde Pire, Avrupa'nın Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Bremen ve Valencia'dan sonra en büyük altıncı limanı haline gelmiştir. Bölgedeki diğer bir önemli liman yatırımı da Çin şirketi CMEC'in 2019 yılında başlattığı Bulgaristan'ın Varna Limanı'nı genişletme ve bir lojistik merkezini de içerecek şekilde modernize etme projesidir.

17+1 ülkelerinde, bu ülkelerin bazılarının AB üyesi olmasına ve bazılarını da üye olmamakla birlikte farklı programlar üzerinden AB fonlarına erişimleri olmasına rağmen, halen altyapı anlamında ciddi ihtiyaçlar bulunmaktadır ve bu ülkeler 2007-2008 sonrası süreçte yaşanan krizlerin etkileriyle dış finansmana da hâlâ büyük ölçüde bağımlı durumdadırlar. KYG üzerinden gelen Çin yatırımları ve sermayesi her iki açıdan da bu Avrupa ülkelerinin ihtiyaç ve taleplerine karşılık vermektedir. Covid-19 salgını nedeniyle 17+1'deki KYG projeleri duraklamışsa da bunlar normalleşme ile birlikte tekrar devreye girecek, ilgili ülkelerin salgın sonrası dünyada inşaata ve altyapıya dayalı bir büyüme modeli benimsemeleri ve/veya büyük çaplı özelleştirmelere gitmeleri durumunda Çin firmaları tüm bu alanlarda paydaş olarak yer alacaklardır. Bununla birlikte bu ülkelerin AB'ye ya da Batı dünyasına sırtlarını döndüklerini söylemek doğru olmayacaktır. İlgili ülkelerin yöneticileri tarafından yapılan açıklamalar burada pragmatik bir yaklaşım sergilendiğini, KYG'nin bu Avrupa ile entegrasyona bir alternatif ya da onun yerine geçecek bir unsur olarak görülmediğini, tersine bu ül-

keler için KYG'nin AB'yi tamamlayan bir unsur olduğunu göstermektedir. Bu yaklaşım Türkiye için de önemli veriler sunduğu ve bir örnek teşkil ettiği gibi, ülkemizin hemen yanı başında şekillenmekte olan, Pire'den Orta Avrupa'ya kadar uzanan ulaştırma ve taşımacılık ağı da Türkiye için bu ağa eklenmesi durumunda dış ticaret ve lojistik açısından yeni fırsatlar ortaya çıkartabilecek ve Asya ile Avrupa arasındaki transit konumunu pekiştirecektir.

KYG'nin Ortadoğu ve Kuzey Afrika coğrafyasındaki gelişimi de benzer şekilde değerlendirilebilir. Çin için söz konusu coğrafyanın ekonomik anlamda önemi öncelikle petrol ve doğal gaz kaynağı olarak ortaya çıkmış ve Çin büyüyen ekonomisinin hızla artan enerji ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her geçen yıl bölgenin üreticilerinden alımlarını artırmıştır. BP firmasının her yıl yayınladığı "Statistical Review of World Energy" (Dünya Enerji İstatistiksel Görünümü) yayınının 2020 tarihli sayısına göre Çin, tüm dünyadaki toplam petrol ithalatının yüzde 16,7'sini tek başına gerçekleştirmiştir ve dünyanın en büyük petrol ihracatçısı konumundadır (kıyaslama yapılacak olursa ABD'nin payı yüzde 12,8'dir). Çin, ithalatının yüzde 48,3'ünü ise Ortadoğu'dan yapmaktadır. Petrol tedariki anlamında ABD'nin Ortadoğu'ya bağımlılığı giderek azalırken, Çin'in ise bu bölgeye bağımlılığının arttığını söylemek mümkündür.

KYG ile birlikte Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesi enerji boyutunun ötesinde Çin firmaları için büyük altyapı projelerine hız kazandırdıkları bir bölge olmuştur ve ulaştırma altyapısına yönelik olarak bu bölgede gerçekleştirilen projeler, Çin için Türkiye'nin de dahil olduğu Güney Avrupa, Akdeniz ve Ortadoğu'yu kapsayan bir coğrafya da şekillenmekte olan bir lojistik ağının yapı taşlarını oluşturmaktadır. Bu projelerin başında İsrail'in Hayfa Limanı sayılabilir. Çin firması SIPG bu limanda yeni bir terminal inşaat etmektedir ve 2021 yılıyla birlikte inşaatın tamamlanmasıyla yap-işlet-devret

sözleşmesi çerçevesinde terminalin işletmesi 25 yıllığına bahsi geçen Çin firmasına ait olacaktır. Diğer yandan Çin firmaları Hayfa Limanı'nı Ürdün sınırına bağlayan yeni bir demiryolu üzerinde de çalışmalarını sürdürmektedir. İsrail topraklarında planlanan diğer bir önemli proje olan Red-Med ise ülkenin Kızıldeniz kıyısındaki Eilat limanı ile Akdeniz kıyısındaki Aşdod limanının bir demiryolu ile birleştirmeyi ve dolayısıyla Süveyş Kanalı'na alternatif bir geçiş imkânı sağlamayı amaçlamıştır. Çin firmalarının da ilgi gösterdiği bu proje henüz planlama aşamasının ötesine geçememiştir. KYG bünyesinde Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da hayata geçirilmiş olan diğer projeler arasında Mısır'da Kızıldeniz üzerindeki Çin-Mısır TEDA Süveyş Ekonomik ve Ticaret İş Birliği Bölgesi, Port Said Limanı ve Kahire'nin 50 km. doğusunda inşa edilen yeni idari başkentte yapılan projeler, Cezayir'in El Hamdania Limanı ile Cezayir (Algiers) havalimanı, Suudi Arabistan'daki Yanbu petrol rafinerisi ve Mekke raylı toplu taşıma sistemi, Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Al Maktoum Güneş Enerjisi Parkı ve Hassyan Temiz Kömür Santrali, Kuveyt'teki İpek Kenti sayılabilir.

Orta Asya ve Güney Kafkasya bölgeleri, KYG'nin Türkiye'nin de dahili olduğu "Çin-Orta Asya-Batı Asya" koridoru üzerinde yer almaktadır ve dolayısıyla Asya ile Avrupa arasındaki transit bağlantılar açısından önemli bir konuma sahiptir. Bugüne değin bu coğrafyada KYG kapsamında birçok demiryolu, karayolu ve tünel projesi hayata geçirilmiştir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının 2017 itibarıyla faaliyete açılmış olması, söz konusu koridor açısından önemli bir gelişmedir. Bununla birlikte Gürcistan'ın deneyimi de, KYG ve Çin ile ekonomik ilişkiler açısından dikkate değer veriler sunmaktadır. Gürcistan yönetimi, Karadeniz kıyısındaki Anaklia'da yeni bir liman inşa etme ve bu limanı demiryolu hatları ile bağlayarak Orta Asya ve Kafkaslar bölgesinin denize açılan kapısı haline getirme hedefiyle yola çıkmış, Çin firmaları projeye büyük ilgi göstermiş, ancak ilerleyen aşamalarda ABD-Rusya-Çin üçgenindeki jeopolitik gelişmeler projenin askıya alınmasına yol açmıştır. Diğer yandan Gürcistan'ın Çin ile imzaladığı ve 1 Ocak 2018'de yürürlüğe giren serbest ticaret anlaşması da söz konusu ülkenin Çin ile ekonomik ilişkileri üze-



rinden farklı bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Bu anlaşma karşılıklı olarak ticareti serbestleştirmekle birlikte, Gürcistan tarafından yapılan açıklamalar ve girişimler esas olarak Gürcistan'a daha fazla yatırım çekme konusunda ülkede yapılan üretimin Çin'e gümrüksüz olarak ihraç edilebilme imkânının üçüncü ülkelerden potansiyel yatırımcılar nezdinde bir avantaj olarak kullanıldığını göstermektedir.

KYG, Covid-19 salgınının etkieline ve bu sebepten dolayı projelerde yaşanan olumsuzluklara rağmen Türkiye'nin çevre ülkelerinde gelişimini sürdürmektedir. Bu süreç içerisinde, konuyu sadece rekabet boyutu üzerinden ele alıp "yabancı yatırımın Türkiye'ye değil komşu ülkelere gitmesi" yönünde bir değerlendirme yapmaktansa, tüm bu coğrafyadaki projelerin aslında tek bir lojistik ağı, bölgesel bir ekosistem ortaya çıkartmak olduğu gerçeğinden hareketle, Türkiye'deki potansiyelin diğer ülkelerdeki mevcut projeleri tamamlayıcı özelliklerini vurgulayarak bu şekilde tespit edilen alanlar üzerinden hareket etmek ve Çin ile KYG çerçevesinde iş birliği projeleri geliştirmek faydalı olacaktır.

ÇİN DIŞINDAN FİRMALARIN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ DENEYİM VE STRATEJİLERİ

KYG projeleri büyük ölçüde Çin firmaları tarafından hayata geçirilmekte ve yine büyük ölçüde Çin bankaları ve finans kuruluşları tarafından finansmanı sağlanmaktadır. Bununla birlikte diğer ülkelerden firmaların da bu projelere farklı biçimlerde iştirak etmeleri mümkündür ve giderek bu katılımın artmakta olduğu da gözlemlenmektedir. Firmalar kendi ülkelerinde Çin firmaları tarafından gerçekleştirilen projelere yerel paydaşlar olarak katılabilecekleri gibi, özellikle belirli büyüklüğe ve birikime sahip olan büyük firmaların ve çok uluslu şirketlerin üçüncü ülkelerde gerçekleştirilen KYG projelerine katılmaları da söz konusu olabilmektedir.

Bu alanlarda özellikle Avrupalı firmaların KYG projeleri ile ilgili deneyimleri ve uyguladıkları stratejiler diğer ülkelerden potansiyel katılımcılar için önemli birer yol gösterici olabilmektedir. Bu çerçevede ön plana çıkan ve Avrupalı firmalarca vurgulanan bazı hususlar şu şekildedir:

- KYG projelerinin ve genel olarak Çin'in yurtdışındaki doğrudan yatırımlarının büyük çoğunluğu Çin'in kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından hayata geçirilmekte, gerekli finansman da yine Çin'in kamu bankaları ya da kamuya ait diğer finans kuruluşları tarafından sağlanmaktadır. Bu nedenle, her şeyden önce özel sektörden bir firmanın söz konusu projede bu format içerisinde nasıl yer alacağı, rolünün ne olacağı iyi bir şekilde belirlenmelidir. Bununla birlikte KYG projelerinde Çinli kamu paydaşlarının ağırlığı, projelerin fizibilitesi, risk seviyesi ve kârlılığı konusunda yeterince hassasiyet olmayabileceğini göstermektedir. Bu nedenle özel sektörden firmaların bu projelere dahil olmadan önce söz konusu alanlarda gerekli analiz ve tespitleri yapması, buna göre hareket etmesi gerekmektedir.
- KYG projelerinde Çinli kamu paydaşlarının ağırlıklı olarak yer alması, bu projelere girecek olan Çin dışından özel sektör firmalarının dikkatli ve doğru bir şekilde paydaş yönetimi yapmalarını şart kılmaktadır. Bu anlamda, firmaların özellikle üç paydaş grubu ile düzenli ve etkin bir şekilde iletişim içerisinde olmaları gerekmektedir. Bunlar, projenin sektörüyle ilgili Çin'in devlet kurumları (örn. bakanlıklar), finansmanı sağlayan Çin bankaları ya da finans kuruluşları, ve projeyi üstlenmiş olan şirket ya da şirketlerdir.
- KYG kapsamında genellikle çok büyük ölçekli altyapı projeleri gerçekleştirilmektedir. Bu da Çin dışından katılımcılar açısından bu projeleri daha çok büyük ölçekli



firmalar ve çok uluslu şirketler açısından uygun hale getirmektedir. Ancak küçük ve orta ölçekli şirketlerin de özellikle kendi ülkelerinde gerçekleştirilen projelerde alt yüklenici, hizmet sağlayıcı ve tedarikçi olarak yer aldıkları gözlemlenmektedir. Bununla birlikte sınır ötesi lojistik organizasyon, dijital hizmetler ve KYG projelerinin yönetilmesinde fayda sağlayabilecek hizmetler sunan firmalar için bu anlamda önemli bir potansiyel olduğu düşünülmektedir. Mevcut durumda Çin dışından firmaların KYG projelerine katılımları büyük ölçüde küçük ve orta ölçekli şirketlerin üstlendikleri küçük rollerle söz konusu olmaktadır. Ancak Covid-19 salgınının etkisiyle Çinli büyük firmalarının yurtdışı portföylerini küçültmeleri KYG projelerinde farklı ölçeklerden yabancı firmalara daha büyük roller oynayabilecekleri alanlar da açacaktır.

- KYG dahilindeki büyük altyapı projelerinde Çinli firmalar projeyi tamamlayıp çekilmek-

te, projede belirli bir hisseye sahip olup yatırımcı olarak devam etmekte, ya da yap-işlet-devret modeliyle belirli bir süre boyunca işletmecilik yapmaktadır. Avrupalı firmaların deneyimi, Çinli firmalar projeden çekildikten sonra, özellikle de yeni yatırımlarla kapasite gelişimi yapılacağı durumlarda, söz konusu projelerde yatırımcı olarak yer alabilmek açısından önemli fırsatların oluşabileceği yönündedir. Bu durum özellikle Covid-19 salgını sonrasındaki dönemde kendi ülkelerindeki projelerde yer almak isteyen firmalar için imkânlar yaratacaktır.

- Çin'deki Avrupa Birliği Ticaret Odası tarafından 2020 yılında 132 Avrupalı üye firma arasında gerçekleştirilmiş olan bir ankette bugüne değin KYG kapsamındaki bir proje için ihaleye girip kazanmış olan firmalara başarılarının sebebinin ne olduğunu düşündükleri sorulmuş ve katılımcılara birden fazla yanıt verme hakkı verilmiştir. Bu soruya en çok verilen yanıt "Çinli bir ortakla çalışıyor

olmak" olmuştur (ihale kazanan firmaların yüzde 69'u). Bunu en yakından takip eden cevap ise "projenin yapılmakta olduğu ülkede yeterince deneyime ve bilgiye sahip olmak" şeklindedir (yüzde 62). Yüzde 54'lük bir kesim ihaledeki başarılarında "piyasada aynı ürün ya da hizmeti sunabilecek bir Çinli şirketinin bulunmamasının" önemli olduğunu düşünmektedir. "Çin devleti ile iyi ilişkiler içerisinde olmak" yüzde 23, ekonomik mantık ile bakıldığında aslında belki de en önemli konu olması gereken "fiyat açısından rekabetçi bir teklif yapmış olmak" ise sadece yüzde 8'lik bir karşılık bulmuştur. Bu anket sorusunun KYG projeleri ile ilgilenen firmalara verdiği mesaj nettir: Çinli bir ortağınız olsun ya da Çinli bir firma ile çalışın, güçlü bir birikiminiz ve deneyiminiz olan alanlara girin, mümkünse Çinli rakiplerinizin sizin ürün ya da hizmetlerinize karşı güçlü bir alternatif sunamayacakları alanlara odaklanın, ve Çin devletinin ilgili birimleriyle güçlü bir iletişim içerisinde olun.

- KYG projelerine iştirak eden Avrupalı firmalara en büyük kazançlarının ne olduğu sorulduğunda en sık verilen cevap alt yüklenici olarak yeni iş hacimlerinin yaratılmış olması yönündedir. Bununla birlikte bu firmalar açısından KYG'nin Çin'de ya da diğer ülkelerde lojistik imkânlarına erişim sağlaması, sübvansede edilmiş lojistik imkânları, Çin'de ya da diğer ülkelerde pazara erişimlerinin artması, Çin devleti ile ilişkilerin güçlendirilmesi ve bu sayede izin ve ruhsat alımı vs. gibi süreçlerde avantaj sağlanması gibi faydalar sağladığı da belirtilmektedir.
- KYG projelerinde yer alan birçok yabancı firma, daha önceden farklı şekillerde iş birliği içerisinde oldukları Çinli şirketlerin teşvikiyle ve/veya bu iş birliğinin bir devamı olarak bu projelere dahil olmuşlardır. Bu yüzden Çinli firmalarla hâlihazırda devam etmekte olan ilişkilerin iyi değerlendirilerek yeni KYG projelerine katılım açısından da fayda sağlanmaları öncelik kazanmaktadır.





ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER





**KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ
ÜZERİNDE TİCARET**

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

ÜZERİNDEKİ TİCARET

Kuşak ve Yol Girişimi'nin (KYG) temel hedeflerinden bir tanesi de Çin ile girişimin güzergâhı üzerinde olan ülkeler arasındaki karşılıklı mal ticareti hacimlerinin artırılmasıdır. Bu anlamda doğrudan olarak tarifelerin ve tarife dışı engellerin azaltılması, ticarete yerel para birimleri kullanılarak kur maliyetlerinin düşürülmesi, ticareti teşvik edecek önlemlerin alınması gibi uygulamalarla ticaretin artırılması amaçlandığı gibi, ülkeler arasındaki fiziksel taşımacılık altyapısının ve lojistik imkânlarının iyileştirilmesiyle KYG'nin ticaret hacimlerinin artırılmasına dolaylı yoldan da bir etkisi olacağı düşünülmektedir.

Covid-19 salgını sadece KYG dahilindeki projelerde gecikmeler yaşanmasına ya da projelerin ertelenmesine yol açmamış, esas olarak gerek arz gerekse talep üzerinde şiddetli bir baskı yaratarak küresel ticaret akışlarının üzerinde olumsuz bir etki oluşturmuştur. Bununla birlikte özellikle 2020 yılının ikinci yarısıyla birlikte dünya genelinde mal ticaretinde bir toparlanma sürecinin başlamış olduğu görülmektedir. Raporun bu bölümünde salgının küresel ticaret üzerindeki etkisi incelenecek, bu çerçevede küresel tedarik zincirlerinin durumu tartışılacak, Türkiye'nin Çin ile olan ticari ilişkilerindeki potansiyel değerlendirilecek ve salgın sonrasında KYG üzerindeki ticaret akışlarında oluşması muhtemel durum ele alınarak bunun Türkiye'nin ticaretine olası etkileri sorgulanacaktır.

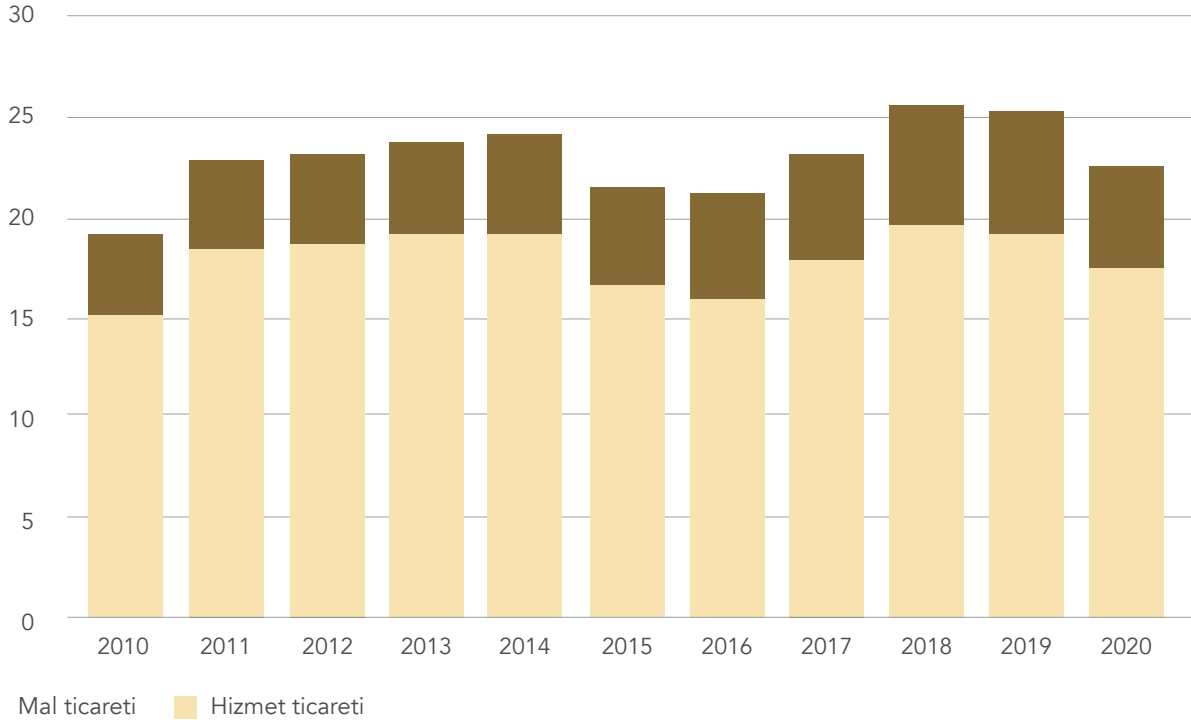
SALGININ KÜRESEL TİCARET ÜZERİNDEKİ GENEL ETKİSİ

Covid-19 salgınının Çin'de 2020 yılının Ocak ayı başı itibarıyla, dünyanın geri kalanında ise aynı yılın Mart ayından başlayarak getirmiş ol-

duğu ekonomik ve sosyal etkiler, salgına karşı kamu sağlığını ve bireyleri korumak amacıyla günlük hayata ve ekonomik faaliyetlere getirilen kısıtlamalar küresel ticareti olumsuz yönde etkilemiştir. DTÖ verilerine göre 2020 yılı içerisinde dünya genelinde mal ticareti bir önceki yıla göre yüzde 7,5 oranında azalırken, aynı dönemde hizmet ticaretindeki daralma ise yüzde 19,9 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Bu noktada küresel ticaretin salgın öncesinde de bir düşüş eğiliminde olduğunu not düşmek gerekmektedir. Başka bir deyişle, küresel ticaret sadece salgın nedeniyle azalmamış, hâlihazırda mevcut olan kırılmalıkların üzerine bir de salgının etkisi eklenmiştir. DTÖ verilerine göre 2008 yılında 16,2 trilyon dolar seviyesine erişmiş olan küresel ticaret hacmi, ertesine sene o dönem yaşanmakta olan küresel mali krizin de etkileriyle 12,6 trilyon dolar seviyesine düşmüş, ancak ilerleyen yıllarda tekrar artmaya başlamıştır. 2015 ve 2016 yıllarında yaşanan daralmalardan sonra tekrar yükselişe geçen küresel ticaret hacmi 2018'de 19,6 trilyon seviyesine çıkmışsa da küresel ekonomide yaşanan kırılmalıklar, dünya genelinde artan korumacılık önlemleri ve ABD ile Çin arasında yaşanmakta olan ticaret savaşları nedeniyle 2019'da 19,0 trilyon dolara inmiştir. 2020 yılında küresel ticaretin hacmi için DTÖ tarafından verilen rakam 17,6 trilyon dolardır. Diğer taraftan son yıllarda küresel ekonominin ticarete olan bağımlılığının da nispeten azaldığı değerlendirilmektedir. Dış ticaretin toplam gayrisafi yurtiçi hasılaya oranı tüm dünya için hesaplandığında bu oranın 2008'de yüzde 30 iken, 2020'de yüzde 25'e inmiş olduğu görülmektedir.

Son 20 yıl için dünya ticaret hacmi



Salgının etkilerinin ilk olarak yaşandığı ve birçok ülkenin de bu ölçüdeki bir kamu sağlığı krizine hazırlıksız yakalandığı 2020 yılının ilk yarısında salgının küresel ticaret üzerindeki etkisi oldukça sert olmuştur. Bununla birlikte yılın üçüncü çeyreğinde bir toparlanma başladığı ve bu toparlanmanın dördüncü çeyrekle birlikte güçlendiği gözlemlenmektedir. Burada, hizmet sektörü üzerinde ve özellikle de seyahat, turizm, lokantacılık, eğlence sektörü gibi kişisel temas gerektiren ve dolayısıyla kısıtlamaların ağır bir şekilde devam ettiği alanlarda baskının devam ettiği görülürken toparlanmanın temel kaynağı mal ticareti olmuş ve özellikle sağlık sektörüne yönelik ürünler ile evden çalışma gibi salgının getirdiği yeni hayat şekillerin oluşturduğu talebe yönelik telekomünikasyon ekipmanı, bilgisayarlar vs. ürünlerin ticareti hız kazanarak küresel ticaretin itici gücü haline gelmiştir.

Küresel ticaretin salgın süresince toparlanması devam etse de bu raporun kaleme alındığı

2021 yılı ilk yarısı itibarıyla dünya genelinde yaşanan vaka artışları ve birçok ülkede yeniden uygulamaya konulan kısıtlamalar henüz salgın öncesine istikrarlı bir dönüşten bahsedilmesini mümkün kılmamaktadır. 2021 yılı ilk çeyreğine ait ilk veriler, bir önceki çeyreğe göre küresel ticaret akışlarında yeniden bir daralma olduğunu göstermektedir. Diğer yandan birçok ülkede başlatılmış olan aşılama faaliyetleri ve ülke yönetimlerinin ekonomiyi canlı tutmak amacıyla sundukları büyük çaplı teşvik paketleri ekonomik hayatın ve dolayısıyla da küresel ticaretin normalleşmesi adına bir katkı sağlasa da bunların etkileri orta ve uzun vadede görülecektir.

Küresel ticaretin toparlanma süreci farklı ülkelere ve farklı sektörler için değişen ölçülerde hayata geçmekte, her ülke ve sektörün performansı kendi koşullarına göre farklı olmaktadır. 2020'nin dördüncü çeyreğinde ticaret hacimlerinde yaşanan değişimler bu durumu net bir şekilde ortaya koymaktadır.

TABLO 1. Bölgelerin dış ticaret hacimlerinde salgın süresince yaşanan değişimler

	2020 yılı 3. çeyrek		2020 yılı 4. çeyrek	
	İhracatta değişim (%)	İthalatta değişim (%)	İhracatta değişim (%)	İthalatta değişim (%)
Avrupa	-6	-8	+3	-2
Doğu Asya	+4	-2	+12	+5
Rusya ve eski SSCB ülkeleri	-22	-6	-17	-4
Kuzey Amerika	-11	-3	-4	+4
Güney Amerika	-10	-18	-1	0
Ortadoğu	-17	-12	-10	-2
Afrika	-12	-7	-8	-1
Okyanusya	-5	+1	+6	+4

Tablo 1.de görüleceği üzere 2020'nin ikinci yarısında küresel ticaretteki toparlanmanın motoru Doğu Asya ve Okyanusya olmuştur. Avrupa ile Kuzey Amerika'nın kalkınmış ekonomileri özellikle yılın son çeyreğinde makul bir seviyeye ulaşmışlarsa da Ortadoğu, Afrika ve Güney Amerika bu anlamda nispeten geriden gelmektedir. Ticarete toparlanmanın en zayıf olduğu bölge ise ekonomileri büyük ölçüde petrol ve doğalgaz üretimi ile ihracatına bağımlı olan Rusya ve eski Sovyetler Birliği ülkeleridir. Yıl içerisinde dünya genelinde üretim faaliyetlerinin yavaşlaması ve taşımacılık ile seyahat gibi hizmet sektörlerinde faaliyetlerin durması nedeniyle enerji ve yakıt talebi ciddi bir şekilde düşmüş, bu da söz konusu ülkelerin ticaretini derinden etkilemiştir.

Küresel ticaretin toparlanma sürecine sektörel perspektiften bakıldığında bazı sektörlerin daha başarılı bir performans sergilediği, diğerlerinde ise yukarıdaki örnekte bahsedildiği şekilde enerjide olduğu gibi zayıf talep nedeniyle toparlanma sürecinin nispeten zayıf kaldığı gözlemlenmektedir. Genel olarak salgının insanların ihtiyaçları ile hayat tarzlarında getirdiği değişimler nedeniyle ürünlerine talebin arttığı

sektörlerde ticaret daha hızlı toparlanır ve hatta salgın öncesi seviyesinin üzerine çıkarken, diğer sektörlerde nispeten yavaş bir gelişme söz konusudur.

Tablo 2.de görüldüğü üzere, salgın süresince ofis ekipmanı ve tekstil ürünleri gibi bazı sektörler daha yüksek bir ticaret performansı sergilemişken, enerji ve ulaştırma araçları gibi diğer sektörlerde ise ciddi bir daralma yaşanmış ve 2020 boyunca bir toparlanma durumu söz konusu olmamıştır. Bununla birlikte sektörlerde öncü durumda olan bazı ülkelerin salgın süresince oluşan koşulları iyi değerlendirerek rekabet güçlerini ve pazar paylarını artırdıkları görülürken, diğer ülkelerin ise salgından sektörel bazda zarar gördükleri ve rekabet güçlerinin rakiplerine nazaran azaldığı gözlemlenmektedir.

KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRLERİNDEKİ DEĞİŞİM VE ÇİN'İN ROLÜ

Küreselleşme ile birlikte tedarik zincirleri dünya üzerindeki üretim ve sınır ötesi ticaretin belirleyici unsurlarından birisi haline gelmişlerdir. Küresel tedarik zincirleri, ham madde ve ara ma-

TABLO 2. Bölgelerin dış ticaret hacimlerinde salgın süresince yaşanan değişimler

Sektör	2020 yılı 3. çeyrek ticaret hacminde değişim (%)	2020 yılı 4. çeyrek ticaret hacminde değişim (%)	Rekabet gücünü artıran ülkeler	Rekabet gücü azalan ülkeler
Enerji	-34	-33	Kanada, ABD Rusya, Meksika	Suudi Arabistan
Gıda	+3	+7	Kanada, Meksika	Çin, ABD, AB
Hazır giyim	-6	+1	Türkiye, Vietnam Malezya, Kamboçya	Çin, Hindistan
İlaçlar	+1	+4	AB, Çin, Japonya İsviçre	ABD, Singapur
İletişim ekipmanı	+1	+11	Vietnam, Tayland Tayvan	Çin
Kimyasallar	-3	+6	AB, İsviçre, Çin Güney Kore	ABD
Madenler	-2	+18	Kanada, ABD Güney Afrika	Hindistan, Brezilya AB
Makineler	+2	+10	Çin, Güney Kore Tayvan	AB, Japonya ABD
Metaller	+2	+13	Kanada, Çin, AB Meksika	Rusya
Ofis ekipmanı	+16	+14	Güney Kore, Tayvan Tayland, Vietnam	Meksika, Çin Japonya
Ölçüm aletleri	0	+7	Çin	AB, Japonya Meksika, ABD
Otomobiller	-5	+12	Çin, Güney Kore ABD	Kanada, AB Japonya, Meksika
Tekstil	+40	+16	Çin, Vietnam	
Ulaştırma araçları	-29	-32	Kanada Çin	Brezilya, Japonya Meksika

mullerin tedariklerinden, ürünün işlenmesine ve nihai ürün haline gelmesine, lojistiğine ve pazarlamasına kadar tüm süreçleri içermektedir ve bu zincirler üzerinden yapılan üretimde maliyetleri düşürmek amacıyla nihai ürünü oluşturacak ham madde ve ara mamuller farklı ülkelerden tedarik edilebilmekte, üretimin değişik aşamaları farklı ülkelerde gerçekleştirilirken nihai ürünün montajı diğer bir ülkede yapılabilmekte ve buradan

diğer pazarlara ihraç edilebilmekte, ürüne bağlı olarak sağlanan finans, lojistik, pazarlama, satış, satış sonrası gibi hizmetler ise yine başka bir merkezden gerçekleştirilebilmektedir.

Çin, 1990'lerden başlayarak gerek düşük maliyet avantajıyla, gerekse yüksek üretim ve ihracat kapasitesiyle küresel tedarik zincirlerinin merkezi haline gelmiştir. Günümüzde bölgesel olarak tedarik zincirlerinin en yaygın olduğu alan Çin

merkezli olarak Doğu Asya'dır. Buna ek olarak Almanya merkezli olarak Avrupa'daki tedarik zincirleri ve ABD merkezli olarak Kuzey Amerika'daki tedarik zincirleri gösterilebilir.

Covid-19 salgınının küresel ekonomi nezdinde ilk ve en şiddetli olarak etkilediği alanların başında da yine küresel tedarik zincirleri gelmiştir. Doğası gereği bu zincirlerin tek bir halkasındaki aksama tüm üretimi olumsuz olarak etkilemektedir. Salgın süresince özellikle ilk aylarda dünya genelinde kişisel koruma ekipmanı gibi sağlığa ve salgın ile mücadeleye yönelik ürünlerle gıda ürünlerinin tedarik edilmesinde yaşanan sıkıntılar, küresel tedarik zincirlerine aşırı bağımlı olmanın getireceği riskleri gözler önüne sermiş, kısa vadede bu hayati önem taşıyan alanlar için çözümler getirilirken, esas olarak orta ve uzun vadede küresel tedarik zincirleri üzerinden oluşan bağımlılıkların ve kırılganlıkların azaltılması ve arz güvenliğinin sağlanması için bu zincirlerin nasıl şekillendirilebileceğine yönelik tartışmalar başlamıştır.

Bu noktada küresel tedarik zincirlerinin yarattığı kırılganlıkların birdenbire salgın ile ortaya çıkmadığı, hâlihazırda var olan bir sürecin üzerine salgının sert etkisinin geldiğini kaydetmek faydalı olacaktır. 2008 döneminde yaşanan küresel mali kriz öncesinde küresel üretimin yaklaşık yüzde 50'si küresel tedarik zincirleri üzerinden şekillenirken, ilerleyen yıllarda bu oran düşmeye başlamıştır. 2008 sonrası süreçte ülkelerin genel olarak korumacılık önlemlerini artırmaları, 2018 ile birlikte ABD ile Çin arasında başlayan ve giderek bu dünyanın en büyük iki ekonomisi arasındaki ticaretin tamamını kapsayan ticaret savaşları, sadece söz konusu ülkeler arasında değil birçok ülke tarafından ticaretin dış politika ve stratejik hedefler doğrultusunda bir araç, ya da tabir yerindeyse bir silah olarak kullanılması ve ülkelerin giderek artan oranda ticari yaptırımlara başvurmaları, ve çok taraflı ticaret liberalizasyonu süreçlerinden yeterince verim al-

namaması, küresel tedarik zincirlerinin giderek güç kaybetmesinin ardındaki sebeplerdir. Tüm bunların üzerine Covid-19 salgını da güçlü ve olumsuz bir etki yaratmıştır.

Bu durum karşısında küresel tedarik zincirleri ile bağlantılı risklerin azaltılması amacı doğrultusunda bu zincirlerin kısaltılması ve çeşitlendirilmesi ile üretimde katma değer mümkün olduğunca ülke sınırları içerisinde yaratılması gibi konular ön plana çıkmaya başlamıştır. Covid-19 virüsünün dünyayı etkilemeye başladığı 2020 yılının Ocak ve Şubat aylarında uluslararası kamuoyundaki genel algı salgının Çin'in sorunu olduğu şeklindeyken üretimin mümkün olduğunca Çin'den başka ülkelere taşınması imkânları değerlendirilmiş, ancak kısa bir süre içerisinde Covid-19 sadece Çin'in sorunu olmaktan çıkıp bir salgın haline gelince daha fazla uzun vadeye yönelik ve çok boyutlu seçenekler ele alınmaya başlamıştır. Bu anlamda küresel tedarik zincirlerinin salgın sonrasında yeniden yapılandırılması anlamında izlenilmesi önerilen strateji alternatifleri üç ana başlık altında toplanmaktadır:

1.) "Çin + 1" stratejisi: Buna göre Çin'de üretim yapmakta olan firmalar yine üretimlerinin büyük bir kısmını Çin'de tutmaya devam edeceklerdir ancak bununla birlikte Çin dışında ikinci bir tedarikçi daha edinmelidirler. Bu sayede bir taraftan firmanın Çin'in imalat kapasitesine, bu anlamda sunduğu avantajlara ve Çin'in tüketici piyasasına erişimi sürerken diğer taraftan tek bir üretim merkezine bağımlı olmanın getirdiği riskler de azaltılmış olacaktır. Bu seçenek operasyonel anlamda çok büyük bir değişim gerektirmediği için en düşük maliyetli alternatif olarak değerlendirilmektedir. Salgın süresince Çin'de üretim yapmakta olan birçok uluslararası firmanın ikinci bir üretim merkezi olarak başta Vietnam, Tayland ve Malezya gibi Güneydoğu Asya ülkeleri olmak üzere farklı imkânları değerlendirdikleri gözlemlenmiştir.

2.) "Nearshoring" stratejisi: Buna göre firmaların üretimlerini en büyük tüketici pazarlarına veya bu pazarlara yakın bölgelere taşımaları önerilmektedir. Örneğin tüketicilerinin büyük bir kısmının Ortadoğu'da bulunduğu bir ürün için üretimin Çin'de değil de Ortadoğu'da en uygun üretim imkânlarını sunan ülkede yapılması, hem nakliyat süre ve maliyetlerini azaltacak hem de jeopolitik risklerin asgariye indirilmesini temin edecektir. Bu yöntemle belirli sektörlerde coğrafi olarak kümelenme etkisi de yaratılabilir ve üretici firmalar bundan fayda sağlayabilirler.

3.) "Reshoring" stratejisi: Buna göre firmaların üretimlerini yurtdışında değil kendi ülkelerinde yapmaları önerilmektedir. Bu seçenek, riskleri ciddi bir şekilde azaltacaktır. Yurtdışında faal olmanın getirdiği birtakım maliyetlerden de tasarruf sağlanabilir. Ancak bunun için ciddi bir

yatırım gerekir ve bu da birçok durumda devletin desteği olmadan çok uluslu şirketler için bile aşırı derecede külfetli görülmektedir.

"Çin+1" özellikle ABD-Çin arasında devam eden ticaret savaşları nedeniyle birçok uluslararası firması için tercih edilen bir seçenek olmuştur. Bununla birlikte, salgının da etkileri nedeniyle, "nearshoring" operasyonel açıdan maliyetli de olsa düşük maliyet yerine yüksek katma değeri hedefleyen firmalar ve ürünler için giderek cazip hale gelmektedir. Bununla birlikte, son dönemlerde mikroçip gibi birçok kritik ara mamulün ihracatının ülkeler tarafından stratejik ve jeopolitik nedenlerle ilgilenmesi bu şekilde üst seviye üretim gerektiren sektörlerde "reshoring" in de ön plana çıkmasına yol açacak, ülkeler hayati önem taşıyan girdiler için dışarıya bağımlı kalmamayı, tedarigi kendi kaynaklarıyla sağlamayı tercih edeceklerdir.

TABLO 3. Bölgelerin küresel tedarik zincirlerindeki payları ve salgın sonrası değişim beklentileri*

	Küresel tedarik zincirlerindeki payı (%) (2020)	Küresel tedarik zincirlerindeki payı (%) (2022 beklentisi)
Kuzey Amerika	25,1	24,0
Avrupa	15,3	14,0
Çin	26,3	27,5
Asya (Çin hariç)	21,4	22,7
Diğer bölgeler	11,9	11,8

* Beklentiler HSBC'nin tedarik zinciri finans yöneticileri arasında yapmış olduğu bir anket üzerinden belirlenmiştir.
Kaynak: HSBC Global Banking and Markets.

Yukarıdaki tabloda yer alan veriler, Çin'in ve bütün olarak Asya'nın küresel tedarik zincirlerinin merkezinde yer alan bir konumda olduğunu ve bu konumun salgınla birlikte yitirilmeyeceğini, tam tersine güçlenmesinin beklendiği göstermektedir. KYG ise Çin merkezli ve birçok coğrafi bölgeye kapsayan bir ekonomik girişim olarak yine Çin merkezli olarak küresel tedarik zincir-

lerinin salgın sonrası dönemde yeniden şekillenmesinde ve özellikle de "Çin+1" ve "nearshoring" üzerinden tedarik zincirlerinin yeniden yapılanmasında bir katalizör görevi görecektir. Çin'in maliyetleri yükselse de artarak devam eden imalat kapasitesi ve sağladığı ölçek ekonomisi, bu anlamda söz konusu ülkeyi küresel ekonominin odak noktasında tutmaktadır.

Çin'in sahip olduğu ekonomik kapasitesini ortak projeler üzerinden KYG ülkelerine taşıması da Çin merkezli tedarik zincirlerinin bu coğrafyalara doğru şekillenmesi açısından önemli bir işlev görmektedir. Bununla birlikte bölgesel olarak bakıldığında Çin'e bağımlılığı azaltmak amacıyla bu coğrafyadaki üretimin bir kısmının başta Vietnam, Bangladeş, Tayland ve Malezya olmak üzere Güneydoğu Asya'daki ülkelere kaydırılması, Meksika, Honduras, Guatemala ve El Salvador gibi ülkelerin ABD'den daha fazla üretim çekmeleri, özellikle bilişim alanında ve genel olarak hizmet sektöründe gelişmiş bir yapıya sahip olan Hindistan'ın son yıllarda imalat kapasitesini artırmaya yönelik çabalarının bu anlamda bir fark yaratması muhtemeldir. Türkiye ise Avrupa ile Ortadoğu'ya yakın coğrafi konumu, KYG üzerindeki pozisyonu, yüksek kaliteli üretimi ve geniş iç pazarı ile salgın sonrası süreçte şekillenen bölgesel tedarik zincirlerinde daha etkili bir konumda yer alabilir ve bu anlamda üretimlerini "nearshoring" yapmak isteyen Avrupalı firmalar için de cazip bir seçenek sunabilir. Bu anlamda Mısır, Fas ve Tunus gibi ülkeler, Türkiye'ye rakip olsa da, Türkiye sadece düşük maliyet değil, yüksek katma değerli üretim kapasitesiyle bu rekabette ön plana çıkmalıdır.

Tedarik zincirlerinin yeniden şekillendiği bir dönemde yukarıda Türkiye örneğinde belirtildiği üzere sadece düşük maliyetler değil üretimin verimliliği ve katma değeri esas olarak belirleyici olacaktır. Bu anlamda otomasyon geliştirilmesi, dijitalleşmenin zincirin tüm halkalarında etkili bir şekilde hayata geçirilmesi ve tedarik ile lojistik alanlarında yeni nesil teknolojilerin ve süreçlerin kullanılması önemlidir.

TÜRKİYE'NİN ÇİN'E İHRACATI

Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkilerinde en temel konu, ülkemiz aleyhine devam etmekte olan ticaret açığıdır. Her ne kadar iki ülke arasındaki ticarete yönelik olarak Türk ve Çin kurumla-

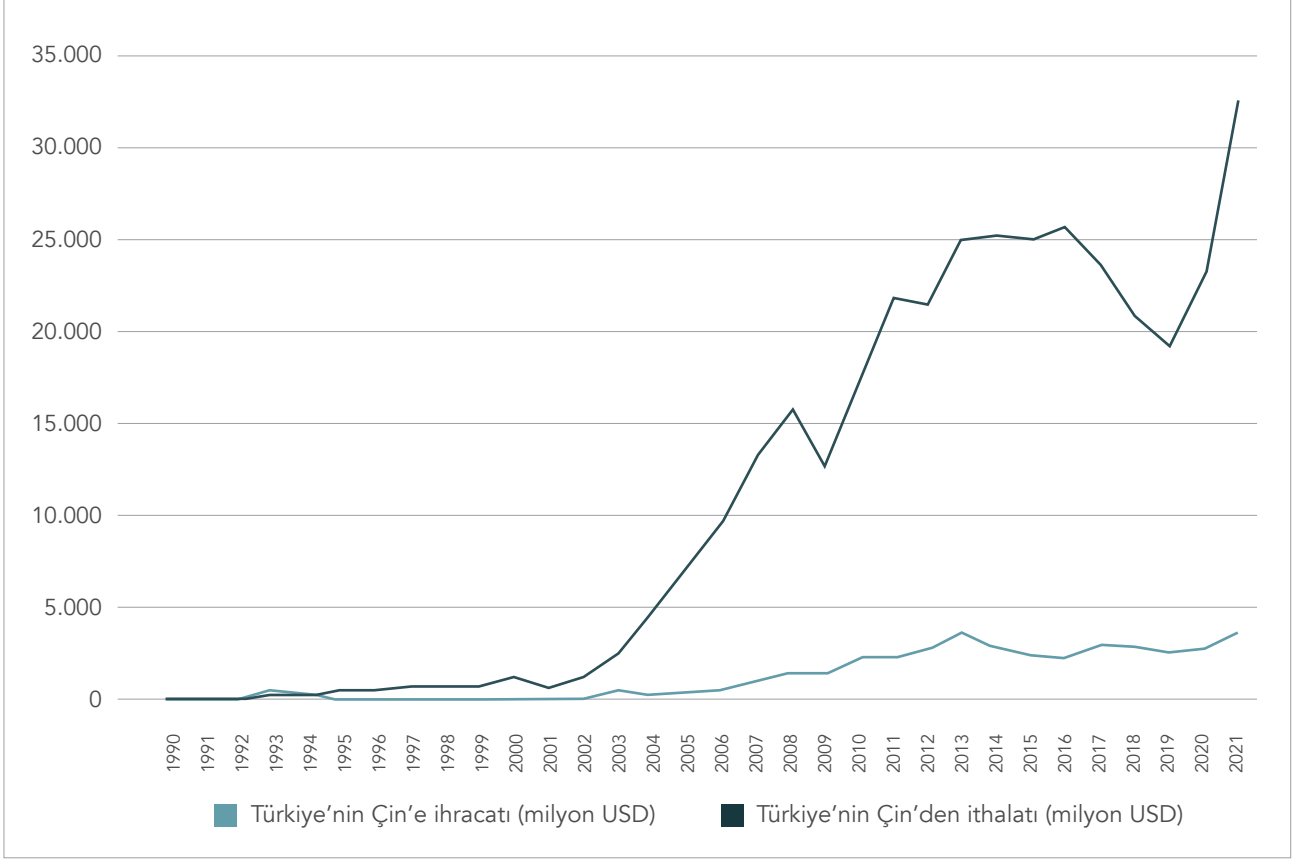
rı tarafından yayınlanan verilerde farklılıklar olsa da ve bu anlamda karşılıklı bir mutabakat söz konusu değilse de, sonuç olarak bu ticaret açığı uzun süredir varlığını korumaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2021 yılında Türkiye'den Çin'e toplam 3,7 milyar dolarlık ihracat yapılmış, buna karşılık söz konusu ülkeden 32,2 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. Çin, şu anda Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ülkeler sıralamasında ancak 17. sırada yer almaktadır. Buna karşılık 2021 yılı itibarıyla Çin, Rusya ve Almanya'nın önünde Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülkedir. Aynı yıl içerisinde Türkiye'nin Çin'e karşı verdiği 28,5 milyar dolarlık açık, ülkemizin toplam dış ticaret açığının yüzde 61,9'una denk gelmektedir. Bununla birlikte Türkiye için Çin, karşılıklı ticaretin en dengesiz olduğu ülkelerin de başındadır. 2021 yılında Türkiye'nin toplam dış ticaretinde ihracatın ithalata karşılama oranı yüzde 83,0 olmuşken, Çin ile olan ticarete bu oran sadece yüzde 11,4 seviyesinde gerçekleşmiştir. Başka bir deyişle Türkiye, Çin'e sattığı bir dolarlık mal karşılığında bu ülkeden yaklaşık dokuz dolarlık mal satın almaktadır.

2016 yılından sonra Türkiye'nin Çin ile ticaret açığı nispeten kapanmış ve dört yıl boyunca Çin'den yapılan ithalat azalırken, 2017 yılında yaşanan ihracat artışı ise ilerleyen yıllarda devam etmemiştir. 2020 ise Türkiye'nin hem Çin'e ihracatının, hem de Çin'den ithalatının arttığı bir yıl olmuştur. Ancak ithalatın çok daha hızlı artması açığın tekrar büyümeye başlamasına yol açmıştır ve ithalat artışı 2021'de ciddi oranda ivme kazanmıştır. Bu durum bir ölçüde Covid-19 salgının etkileriyle ve mevcut koşulların gerektirdiği ürünlerin ithalatının artmış olmasıyla da açıklanabilir.

Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihracatın, bu ülkeden yapmakta olduğu ithalatın tutar olarak çok gerilerinde kalmasına ek olarak bu ihracat henüz ürün bazında da yeterince çeşitlilik göstermemektedir. Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi, Türkiye'nin Çin'e en fazla ihraç ettiği ilk on fa-

Türkiye'nin Çin ile Karşılıklı Ticareti, 1990-2021



Kaynak: TÜİK

sıl, bu ülkeye yapılan toplam ihracatın yüzde 52,6'sına karşılık gelmekte olduğu gibi, tek bir ürün, mermer ve traverten, tüm ihracatın beşte birine yakın bir orana tekabül etmektedir. Diğer yandan Türkiye'den Çin'e ihracatın düşük katma değerli, birincil ürünler ağırlıklı olduğu görülmektedir ve burada da özellikle doğal kaynaklar, ham madde ve maden cevherleri ön plana çıkmaktadır. Üretimin ve ihracatın sağladığı katma değer bir göstergesi olarak kabul edilen, ihracat ürünlerinin kilogram başına değerine bakıldığında Çin'e yapılan ithalatın bu anlamda da zayıf kaldığı söylenebilir. Örneğin, ihracat ürünleri listesinde başı çeken mermer ve traverten kaleminde Çin'e 2020 yılında 2,65 milyon ton ihracat yapılmış, bu ihracatın kilogram başına değeri ise 0,20 dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Çin'e ihracatında söz konusu olan düşük kilogram değerleri düşük katma değere

ve dolayısıyla Türkiye ekonomisine ancak asgari bir katkıya işaret etmektedir.

Türkiye'nin Çin'e ihracat potansiyeli analizi

Her ne kadar Türkiye'nin Çin'e ihracatı, mevcut durumda rakamsal olarak Çin'den yapılan ithalatın çok gerisindeyse de Türkiye'nin Çin'e ihracatını daha yüksek seviyelere çıkartması mümkündür ve bunun da ilk ve temel koşulu, ürün bazında potansiyel taşıyan kalemlerin tespit edilmesidir. Bu çalışmada 2016 yılında DEİK tarafından yayınlanmış olan "Asya Yüzyılında Ejder & Hilal: Türkiye-Çin Ekonomik İlişkilerinin Geliştirilmesi için Bir Yol Haritası" başlıklı çalışmada söz konusu amaç doğrultusunda kullanılmış olan metodolojiye başvurulmuş ve iki ülke arasındaki ticaretin 2020 yılına ait ürün bazındaki verileri Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC) TradeMap veri tabanından Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer

alan fasıllar altındaki 6'lı koda sahip pozisyonlar esas alınıp temin edilerek analiz gerçekleştirilmiştir. Söz konusu pozisyonlarda, Türkiye'nin Çin'e ihracatında 4.800'ün üzerinde farklı ürün bulunmaktadır. Analizde ITC ekonomistleri Christian Helmers ile Jean-Michel Pasteels'in 2006 yılında yayınladıkları "Assesing Bilateral Trade Potential at the Commodity Level: An Operational Approach" (Ürün Bazında İkili Ticaret Potansiyelinin Değerlendirilmesi: Operasyonel Bir Yaklaşım) başlıklı çalışmalarında geliştirmiş oldukları, ikili ticarete ürün bazında ihracat potansiyelini ölçümlemeyi amaçlayan model kullanılmıştır.

Verilerin bahsi geçen model üzerinden işlenmesi sonucu Türkiye'nin Çin'e ihracatı anlamında potansiyel taşıdığı tespit edilen ürün kalemleri, dört ana grup altında toplanmıştır. Bunlar:

- **A Grubu:** Türkiye'nin Çin'e halihazırda yüksek seviyede (10 milyon doların üzerinde) ihracatının olduğu, Türkiye'nin kendi arz tarafında sınırlara ulaşılmışsa da, Çin'de pazarın büyümeye devam ettiği ürünler.

- **B Grubu:** Türkiye'nin Çin'e halihazırda orta seviyede (1 milyon doların üzerinde) ihracatının ol-

duğu, bununla birlikte mevcut ihracatı artırmak için daha fazla potansiyeli bulunan (Helmers Pasteels modeli üzerinden hesaplanan "nispi gösterge ticaret potansiyelinin" yüzde 90'ın üzerinde olduğu) ürünler.

- **C Grubu:** Türkiye'nin Çin'e halihazırda düşük seviyede (bir milyon doların altında) ihracatının olduğu, ancak bu hacmi artırmak için çok yüksek bir potansiyelin bulunduğu (Helmers Pasteels modeli üzerinden hesaplanan "nispi gösterge ticaret potansiyelinin" yüzde 99'un üzerinde olduğu) ve Çin'de pazarın büyümeye devam ettiği ürünler.

- **D Grubu:** Türkiye'den Çin'e ihracatın henüz başlamadığı, ancak Türkiye'nin dünya pazarlarında güçlü olduğu (ürün bazında dünyaya toplam 50 milyon doların üzerinde ihracat) ve Çin'de de talebin hızla arttığı (yılıda ortalama yüzde 10'un üzerinde büyüme) ürünler.

Aşağıdaki tablolarda Çin'e ihracat potansiyel konusunda yüksek potansiyel taşıdığı tespit edilen ürünler, ana ürün grubu başlıkları altında derlenerek sunulmaktadır.

MADENLER, DOĞAL KAYNAKLAR, METALURJİ ÜRÜNLERİ	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Mermer	502.842	1.140.800	A
Krom cevherleri	98.474	2.044.286	A
Kıymetli metal cevherleri	174.292	2.779.510	A
Kurşun cevherleri	153.179	1.714.467	A
Nikel oksit sinterleri	62.542	1.233.190	A
Bakır alaşımları	61.522	533.481	A
Rafine edilmiş bakır (işlenmemiş)	39.862	642.168	A
Rafine edilmiş bakır (kütükler)	25.965	245.741	A
Rafine edilmiş bakır (Katotlar ve katot parçaları)	25.575	28.175.550	A
Nikel cevherleri	16.773	2.900.563	A

MADENLER, DOĞAL KAYNAKLAR, METALURJİ ÜRÜNLERİ	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Aglomere edilmiş demir cevherleri	11.036	5.619.788	A
Demir veya alaşımsız çelikten yassı hadde ürünleri (kalınlıkları 3 mm'den az, genişlikleri 600 mm'den fazla)	34.527	2.246.508	B
Çinko cevherleri	10.144	2.472.212	B
Kalınlığı 10 mm'yi geçen demir veya alaşımsız çelikten yassı hadde ürünler	0	1.148.364	D
Enine kesitleri dikdörtgen şeklinde olup genişliği kalınlığının iki katından az olan demir veya alaşımsız çelikten yarı mamuller	0	3.927.294	D
Kalınlığı 0,5 mm.'yi geçen fakat 1 mm. den az olan demir veya çelikten yassı hadde mamulleri (genişliği 600 mm'den fazla)	0	737.459	D
Alaşımlı çelikten çubuklar	0	325.033	D
Kalınlığı 1 mm. yi geçen fakat 3 mm. den az olan paslanmaz çelikten yassı hadde mamulleri (genişliği 600 mm'den fazla)	0	515.327	D

TARIM VE GIDA ÜRÜNLERİ	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Sert kabuklu meyvalar (badem, antepfıstığı, kıyılmış fındık)	47.833	342.449	A
Deniz kestanesi	10.571	75.839	A
Taze kiraz (vişne hariç)	4.492	1.643.551	B
Ham soya yağı	5.567	706.757	B
Çikolata ve kakao içeren doldurulmuş gıda müstahzarları	1.348	134.392	B
Malttan üretilen biralar	3.985	695.086	B
Ayçiçeği tohumu yağı	3.431	1.526.957	B
Horoz ve tavukların parça halindeki etleri ve sakatatları (dondurulmuş)	2.490	3.429.253	B

ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER

TARIM VE GIDA ÜRÜNLERİ	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Esası hülasa, esans ve konsantre veya kahve olan müstahzarlar	1.379	160.052	B
Mayasız ekmek, hosti, eczacılıkta kullanılan boş ilaç kapsülleri, mühür güllacı, pirinç kağıdı ve benzeri ürünler	1.473	387.326	B
Gıda müstahzarları (glikoz ve laktöz şurubu)	776	3.842.576	C
İlave şeker veya diğer tatlandırıcı maddeler katılmış ve aromalandırılmış sular (mineral sular ve gazlı sular dahil)	639	197.885	C
Mango çetnisi, acı biber sosu, çemen, harissa sosu	367	179.438	C
Doğal bal	166	89.231	C
Kabuklu antep fıstığı	161	656.214	C
Mineral sular ve gazlı sular	105	91.020	C
Palm yağı ve fraksiyonları	0	4.113.953	D
Mısır (tohumluk hariç)	0	2.486.895	D
Susam tohumu	0	1.272.465	D
Taze demirhindi, mahun elması, "lychees", ekmek ağacı meyvesi, sapodillo meyvesi, çarkıfelek meyvesi,	0	1.176.770	D
Taze ya da kurutulmuş muz	0	933.105	D
Taze üzüm	0	642.814	D
Tam veya parça halinde hayvan bağırsakları, mesaneleri ve mideleri	0	461.344	D
Portakal	0	307.929	D
Margarin; katı ve sıvı yağların yenilen karışımları	0	454.695	D
İlave şeker veya diğer tatlandırıcı maddeleri içeren dondurulmuş meyveler	0	385.518	D
Pekan cevizi, çam fıstığı	0	351.303	D
Kabuksuz badem	0	170.141	D
Taze elma	0	138.539	D

MAKİNE İMALAT VE OTOMOTİV	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Motor aksam ve parçaları	37.668	1.178.869	B
Tıpta, cerrahide, dişçilikte ve veterinerlikte kullanılan alet ve cihazlar	27.342	3.819.012	B
Sıvılar için doğrusal deplasmanlı (pozitif hareketli) pompalar	9.786	914.468	B
Motorlu kara taşıtı karoserileri aksam, parça ve aksesuarı	9.061	5.202.477	B
Transmisyon milleri (kam milleri ve krank milleri dahil) ve kranklar	6.977	934.952	B
Demir ceya çelikten vida ve civatalar	5.633	1.350.835	B
Bilyalı yataklar (rulmanlar)	5.274	1.557.253	B
Sihhi tesisat musluk ve valfleri	4.770	4.467.964	B
Motorlu taşıtların montaj sanayiinde kullanılan aksam, parça ve aksesuar	4.527	2.905.082	B
Borular, kazanlar, tanklar, depolar ve benzeri diğer kaplar için musluklar, valfler ve benzeri cihazların aksam ve parçaları	3.462	1.276.015	B
Demir ve çelikten merdivenler, paletler, bobinler, havalandırma kapakları	3.325	1.851.943	B
Sıvı pompaları parçaları	3.133	891.197	B
Motokültörlere ait aksam ve parçalar	4.527	2.905.082	B
Plastikten bağlantı elemanları	2.723	326.763	B
Hidrolik güç motorları ve makinaları	3.554	698.072	B
Kıvılcım ile ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlar için aksam ve parçalar	3.145	2.389.927	B
Sıvıların filtre edilmesine veya artırılmasına mahsus makina ve cihazlar	2.842	1.031.231	B
Hidrolik maden direkleri, merkezi yağlama sistemleri, baskılı devre montajlarının üretiminde kullanılan komponent dizgi makinaları	2.836	8.341.837	B
Dişliler ve dişli sistemleri (ayrı olarak getirilen dişli çarklar, zincir dişliler ve diğer transmisyon elemanları hariç); bilyalı ve makaralı vidalar; dişli kutuları ve diğer hız değiştiriciler	2.306	1.685.094	B
Ses, görüntü veya diğer bilgileri almaya, çevirmeye ve vermeye veya yeniden oluşturmaya mahsus makinalar	1.932	6.732.181	B

MAKİNE İMALAT VE OTOMOTİV	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Demir veya çelikten eğilip bükülebilen borular	1.874	93.557	B
Demir veya çelikten dövülmüş veya kalıpta basılmış fakat daha ileri bir işlem görmemiş eşyalar	1.828	220.563	B
Demir veya çelikten yaylanmayı sağlayıcı rondelalar ve diğer sıkıştırma rondelaları	1.621	66.992	B
Demir veya çelikten demetlenmiş teller (toron), halat ve kablolar	1.611	223.945	B
Yağlı hidrolik veya pnömatik transmisyon valfleri	1.626	1.888.872	B
Bağlantı parçaları takılmış olan gerilimi 1000 V'u geçmeyen elektrik iletkenleri:	1.503	2.815.494	B
Otomatik ayar ve kontrol alet ve cihazları (termostatlar, manostatlar, hidrolik ve pnömatik cihazlar hariç)	1.406	4.188.045	B
Vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar, bağlantı elemanları olmayanlar	1.341	135.962	B
Otomobillerde kullanılan kauçuktan yeni dış lastikler	1.324	552.279	
Karbon karası (carbon black) veya silika ile karıştırılmış kauçuk	1.305	221.595	B
Termometreler ve pirometreler (diğer aletlerle kombine olmayanlar)	1.297	608.865	B
Demir veya çelikten somunlar	1.272	513.459	B
Isı deđiřtiricileri (eřanjörler)	1.265	699.103	B
Vakum pompaları	1.235	809.293	B
Elektrik devreleri için prefabrik elemanlar, tel ve kablolar için bağlantı ve irtibat elemanları	1.189	9.453.312	B
Kurutucular (tarımda kullanılanlar ve kağıt karton için kullanılanlar hariç)	1.181	252.545	B
Kümes hayvancılığına mahsus makina ve cihazlar	1.081	54.675	B
Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devrelerinin anahtarları	1.017	1.987.971	B
Bağlantı elemanı olmayan vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar	1.009	52.065	B
Kauçuk veya plastik maddeler için enjeksiyon veya basınçlı döküm için kalıplar	1.005	673.329	B

MAKİNE İMALAT VE OTOMOTİV	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Belirli (GTİP 84.25 ila 84.30 pozisyonlarındaki) makina ve cihazlar ile birlikte kullanılmaya elverişli dökme demir veya çelik dökümden aksam ve parçalar	1.212	1.238.947	B
Her türlü madde için (sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış gaz hariç) hacmi 300 litreyi geçen ve mekanik veya termik tertibatı olmayan demir veya çelikten depolar, sarnıçlar, küvler ve benzeri kaplar	1.539	243.104	B
Sıvıların veya gazların filtre edilmesine veya artırılmasına mahsus makina ve cihazların aksam ve parçaları	1.472	1.614.484	B
Sıvıların veya gazların filtre edilmesine veya artırılmasına mahsus makina ve cihazlar	1.393	638.958	B
İçten yanmalı pistonlu motorlar için yakıt, yağ veya soğutma pompaları:	974	940.942	B
Gazların filtre edilmesi veya artırılmasına mahsus makina ve cihazlar	879	1.408.414	C
Motorlu kara taşıtlarının suspansiyon sistemleri ve bunların aksam ve parçaları (amortisörler dahil):	750	1.012.903	C
Gerilimi 1000 voltu geçen elektrik devrelerinin anahtarları	732	208.536	C
Ateşleme bujilerine mahsus kablo bağlantı takımları; taşıtlarda, uçaklarda veya gemilerde kullanılan türden diğer kablo bağlantı takımları	646	490.199	C
Gerilimi 1000 V'yi geçmeyen, elektriğin kontrol veya dağıtımına mahsus olup, alan iki veya daha fazla cihazla donatılmış tablolar, panolar, konsollar, masalar, kabinler	594	6.093.482	C
Turbo kompresörler	529	1.352.029	C
Ozonoterapi, oksijenoterapi, aeroterapi, suni teneffüs veya diğer terapik teneffüs cihazları	509	417.087	C
Statik konvertörler	496	6.965.111	C
Motorlu taşıtların aydınlatma dinamları ve farları	457	1.929.343	C
Nümerik kontrollü kavislendirme, katlama, düzeltme veya yassılaştırma tezgahları (presler dahil)	309	227.592	C

MAKİNE İMALAT VE OTOMOTİV	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar, bağlantı elemanlarıyla birlikte	248	103.248	C
Belirli (GTİP 84. fasılın başka pozisyonlarında belirtilmeyen) ve kendine özgü bir fonksiyonu olan makineler ve mekanik cihazların aksam ve parçaları	279	1.456.467	C
Buzdolapları ve dondurucları haricindeki soğutucu veya dondurucu cihazlar	234	832.421	C
Fanlar (vantilatörler ve aspiratörler)	156	1.062.529	C
Kauçuk veya plastiğin işlenmesine veya kauçuk veya plastikten eşyanın imaline mahsus ekstrüzyon makineleri	145	584.352	C
Herhangi bir mahallin veya toprak ve benzeri yerlerin ısıtılmasına mahsus elektrikli cihazlar	143	96.996	C
Çek valfleri (dönüşsüz)	133	416.908	C
Şişeleri, kutuları, çuvalları veya diğer kapları doldurmaya, kapamaya, mühürlemeye veya etiketlemeye mahsus makineler	241	779.147	C
Ototaradöz vidalar	232	102.213	C
Menteşeler	128	339.568	C
Emniyet kemerleri	131	211.611	C
Motorlu kara taşıtlarının tamponları ve bunların aksam ve parçaları	122	420.354	C
Tıbbi, cerrahi veya laboratuvar sterilizatörleri	122	80.983	C
Basınç düşürücü valfler	115	403.095	C
Demiryolu veya tramvay hatlarında kullanılan sabit malzeme	106	28.484	C
Silindir hacmi 3000 cm ³ 'ü geçen binek otomobilleri ve diğer motorlu taşıtlar	0	4.870.405	D
İtici gücü 25 kN.u geçen turbojetler	0	2.881.661	D
Silindir hacmi 1000 cm ³ 'ü geçen fakat 1500 cm ³ 'ü geçmeyen binek otomobilleri ve insan taşıyan motorlu taşıtlar	0	2.538.941	D
Brüt ağırlığı 20 tonu geçen eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	0	932.717	D
Yük taşımaya mahsus deniz taşıtları ve hem insan hem de yük taşımaya mahsus deniz taşıtları	0	405.928	D

TEKSTİL VE HAZIR GİYİM	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Pamuktan örme giyim eşyası	13.978	672.148	A
Örme veya kroşe hazır giyim eşyası	19.276	1.206.717	B
Pamuk (karde edilmemiş veya penyelenmemiş)	8.283	3.562.312	B
Dokunmamış mensucat (m ² ağırlığı 25 gr.ı geçen fakat 70 gr.ı geçmeyenler)	2.327	321.330	B
Dabaklanmış veya aprenlenmiş kürkleri	2.056	36.120	B
Sığırların bütün halindeki post ve derileri	2.773	342.679	B
Sentetik veya suni liflerden erkekler ve erkek çocuklar için spor, kayak ve yüzme kıyafetleri; diğer giyim eşyası	1.767	214.438	B
Erkekler ve erkek çocuklar için pamuktan gömlekler (örme veya kroşe)	1.660	149.275	B
Dış yüzleri tabii veya terkip yoluyla elde edilen deri ve köseleden veya rugandan olan el çantaları	1.568	1.985.227	B
Motorlu kara taşıtları için frenler, servo-frenler ve bunların aksam ve parçaları	1.550	1.188.641	B
Naylon veya diğer poliamidlerden yüksek mukavemetli iplikler	1.212	86.968	B
Koyun veya kuzuların dabaklama veya ara kurutmadan sonra ileri derecede hazırlanmış deri ve köseleleri	1.180	42.874	B
Sentetik veya suni liflerden erkekler veya erkek çocuklar için pantolonlar, askılı ve üst ön parçası olan tulumlar, kısa pantolonlar ve şortlar	231	102.589	C
Erkekler veya erkek çocukları için sentetik liflerden pantolonlar, askılı ve üst ön parçalı tulumlar, mesleki kıyafetler, kısa pantolonlar ve şortlar	707	182.411	C
Pamuk ipliği (dikiş ipliği hariç) (ağırlık itibarıyla % 85 veya daha fazla pamuk içeren ve perakende olarak satılacak hale getirilmemiş olanlar) (232,56 desitekten az, 192,31 desitekten fazla olanlar)	421	174.272	C
Erkekler ve erkek çocuklar için pamuktan ceketler ve blazerler	317	55.746	C
Kadınlar ve kız çocukları için pamuktan ceketler ve blazerler	293	78.911	C

TEKSTİL VE HAZIR GİYİM	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Dış tabanı tabii köseleden olan bileği örten ayakkabılar	140	42.532	C
Erkekler ve erkek çocuklar için sentetik veya suni liflerden paltolar, kabanlar, kolsuz ceketler, pelerinler, anoraklar	200	398.341	C
Kadın ve kız çocuklar için mantolar, kabanlar, kolsuz ceketler, pelerinler, anoraklar	105	188.773	C
Dış tabanı kauçuktan, plastik maddeden, tabii veya terkip yoluyla elde edilen köseleden ve yüzü dokumaya elverişli maddelerden olan ayakkabılar	0	1.769.910	D
Dış tabanı kauçuktan, plastik maddeden, tabii veya terkip yoluyla elde edilen köseleden ve yüzü deriden olan ayakkabılar	0	1.550.095	D

KİMYASAL ÜRÜNLER	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Disodyum karbonat	14.096	57.202	A
Petrol yağları, bitümenli minerallerden elde edilen orta yağlar	22.722	8.312.125	B
Bir mesnet üzerinde bulunan laboratuvarlarda veya teşhiste kullanılan reaktifler	3.092	1.795.822	B
Özgül kütlesi 0,94 veya daha fazla olan polietilen	1.851	7.947.367	B
Akrilik polimerler (polimetil metakrilat hariç)	1.517	1.864.167	B
Dökümhane maçalarına veya kalıplarına mahsus müstahzar bağlayıcılar	1.131	6.513.462	B
Tedavide veya korunmada kullanılmak üzere karışık olan veya olmayan ürünlerden oluşan ilaçlar	8.498	14.964.404	B
Bitki besin maddeleri olan azot, fosfor ve potasyumun üçünü birden içeren mineral veya kimyasal gübreler	1.381	619.917	B
Plastiklerden kendinden yapışkan levhalar, plakalar, bantlar, şeritler, filmler, folyolar ve diğer yassı şekiller	1.319	2.452.114	B

KİMYASAL ÜRÜNLER	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Camcı macunu, aşılama macunu, reçineli çimentolar, kalafatçı bileşikleri ve diğer macunlar	717	509.317	C
Polietilen tereftalattan plakalar, levhalar, filmler, folyo ve şeritler	603	2.319.636	C
Kondensasyon veya çevrilme polimerizasyonu ürünlerinden plakalar, levhalar, yapraklar, filmler, folyoler ve şeritler	459	637.235	C
Etilen polimerlerinden plakalar, levhalar, filmler, folyo ve şeritler	336	1.294.338	C
Antibiyotik içeren ilaçlar	128	1.649.203	C
Saç boyaları	110	450.089	C
Poliüretanlar	227	715.553	C
Şampuanlar	412	394.855	C
Esası sentetik polimerler veya kimyasal olarak tadil edilmiş tabii polimerler olan, susuz bir ortamda eriyen veya dağılan boyalar ve vernikler	109	772.811	C
Polietilen tereftalat	710	444.513	C
Petrol bitümeni	0	1.550.278	D

DİĞER	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Yarı kimyasal odun selülozlu ondüle (fluting) kağıdı	12.511	38.862	A
İkincil elyaf yüzey kağıdı (testlayner)	50.660	563.727	A
Oturmaya mahsus mobilyaların aksam ve parçaları	10.388	514.915	B
Koruyucu yüz siperliği, drenajların girişinde suyun filtre edilmesinde kullanılan delikli ızgara ve benzeri eşya	2.319	3.585.263	B
Tıpta ve cerrahide kullanılan mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	1.470	163.377	B
İnsan kanı; tedavide, korunmada veya teşhiste kullanılmak üzere hazırlanmış hayvan kanı; antiserum ve diğer kan fraksiyonları ve bağışıklık sağlayan ürünler	1.093	421.601	B

DİĞER	2020'de Türkiye'nin Çin'e ihracatı ('000 USD)	2020'de Çin'in dünyadan ithalatı ('000 USD)	Grup
Rendelenmiş; zımparalanmış; uç uca eklenmiş olan kontraplak için yapraklar	1.089	206.432	B
Üç tekerlekli bisikletler, skuterler, pedallı arabalar ve benzeri tekerlekli oyuncaklar; oyuncak bebekler için arabalar; oyuncak bebekler; diğer oyuncaklar;	381	772.765	C
Porselenden sofraya ve mutfak eşyası	367	65.570	C
Allıklar, vücut losyonları, kremler, emülsiyonlar ve yağlar	272	15.889.177	C
Ortopedik veya kırıklara mahsus cihazlar	187	626.340	C
Gümüşten olan mücevherci eşyası ve aksamı	130	251.710	C
Gaz bezleri ve sargı bezleri	122	74.433	C
Antiserumlar ve diğer kan fraksiyonları ile immunolojik ürünler	113	9.087.768	C
Tıplar, şişeler için kapsüller, yırtılabilen kapsüller, dişli kapaklar, kapak plakaları, mühür kurşunları	104	88.930	C
Klinker çimentosu	0	1.344.089	D

Yukarıdaki tablolarda listelenmiş olan ürünlerin Türkiye'nin Çin'e ihracatı açısından potansiyel taşıdığı düşünülmektedir. Ancak burada yapılan büyük ölçüde teorik bir çalışmadır, amacı da ihracatı geliştirmeye yönelik girişimler için bir dizi hedef ortaya koymaktır. Tüm bu ürünlerin ihracatında bir takım tarife engelleri ve tarife dışı engeller söz konusu olacaktır. Kimi durumlarda teoride yüksek potansiyele işaret eden bir ürün, uygulamada aşılması zor hatta imkânsız bazı engellerle karşı karşıya olabilir. Yukarıda "D" grubunda belirtilen birçok ürün için bu tür engeller nedeniyle henüz Türkiye'den Çin'e ihracat başlamamıştır ve bu engellerin başında da taze gıda, sebze ve meyve ihracatının yapılabilmesi için her bir ürün kalemi için önce denetimlerin yapılması, ve iki ülke arasında protokol imzalanarak ihracatın açılması koşulu gelmektedir. Bu sürecin sonunda da ihracatı ancak gerekli kriter-

leri karşılayan ve zorlu bir denetimden geçmiş şirketler yapabilirler. 9 Nisan 2013'de Pekin'de imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Kalite Kontrol, Denetim ve Karantina Genel İdaresi Arasında Gıda Güvenliğine İlişkin Mutabakat Zaptı ile iki ülke arasında uluslararası standartlar göz önüne alınarak ticari gıda ürünlerinin ve kamu sağlığının korunması esasında karşılıklı gıda ticareti için bir altyapı oluşturulmuş ve sonraki süreçte ürün bazında, antep fıstığı, kiraz, kanatlı et, süt ürünleri ve su ürünleri için karşılıklı protokoller imzalanmıştır. Ancak halen Türkiye'nin yüksek potansiyele sahip olduğu birçok üründe protokol yapılmış değildir. Tüm bu sebeplerden dolayı yukarıdaki analizin sonuçları yol gösterici olarak değerlendirilmeli ve mutlaka pratikteki uygulamalarla birlikte ele alınmalıdır.

TÜRKİYE'NİN ÇİN'DEN İTHALATI

Türkiye'nin Çin'de yapmakta olduğu ithalatta toplam hacim ihracata göre çok daha fazla olduğu gibi, ürün bazında da daha fazla bir çeşitlilik söz konusudur. Türkiye, Çin'e büyük ölçüde katma değeri düşük birincil ürünler ihraç ederken ithalat ise çoğunlukla yüksek katma değerli, teknoloji içeriği daha yüksek olan imalat ürünle-

rinden ve Türkiye'de sanayi tarafından kullanılan ara mamuller ve yatırım mallarından oluşmaktadır. Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere 2020 itibariyle Türkiye'nin Çin'den en fazla ithal ettiği ilk on ürünün bu ülkeden yapılan toplam ithalat içindeki payı sadece yüzde 32,4'tür; dolayısıyla Türkiye'nin Çin'den ithalatının, bu ülkeye yapılan ihracata nazaran ürün bazında çok daha fazla çeşitlilik gösterdiğini söylemek mümkündür.

TABLO 4. Türkiye'nin Çin'den İthalatında Başlıca Fasıllar (2020)

Ürün	Tutar (USD '000)	Türkiye'nin Çin'den toplam ithalatında bu ürünün payı (%)	Çin'in bu üründeki toplam ihracatında Türkiye'nin payı (%)	Türkiye'nin bu üründeki toplam ithalatında Çin'in payı (%)
Telefon cihazları	2.485.006	10,8	1,1	73,9
Otomatik bilgi işlem makinaları	1.725.276	7,5	1,0	70,4
Radyo, televizyon, radar parça ve aksamaları	727.061	3,2	4,8	66,7
Sentetik filament iplikleri	480.741	2,1	10,4	38,9
Hava ve vakum pompaları	447.999	1,9	2,5	39,3
Elektrik transformatörleri, statik konvertörler, endüktörler	388.688	1,7	1,3	42,6
Motorlu kara taşıtı, traktör ve bisiklet parçaları	382.907	1,7	1,2	7,3
Elektrik motorları ve jeneratörler	320.455	1,4	2,9	38,3
Diyodlar, transistörler ve benzeri yarı iletken tertibat	280.252	1,2	0,8	49,2
Sadece azotlu heterosiklik bileşikler	237.118	1,0	2,5	31,6

* Ticarete konu olan ürün sınıflandırmalarında, Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer alan fasıllar altındaki 4'lü koda sahip pozisyonlar esas alınmıştır.

** 9999 kodlu Özel Amaçlı Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonları tabloya dahil edilmemiştir.

Kaynak: ITC TradeMap verileri kullanılarak hesaplanmıştır.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde iki önemli husus ön plana çıkmaktadır. Birincisi, listenin en başındaki telefon cihazları kalemi kısmen Çinli firmaların ürettikleri telefon cihazları olsa da,

esas olarak büyük ölçüde ABD ve Güney Koreli firmaların Asya'daki tedarik zincirleri üzerinden üretimini gerçekleştirdikleri, Çin'de monte ettikleri ve Çin'den Türkiye'ye gönderilen telefon ci-

hazlarını kapsamaktadır. Dolayısıyla, Çin'den yapılan ithalat kapsamına giren her ürünün aslında Çinli firmalar tarafından üretilmediğini, bunların Çin'de imalat ya da montaj yapan üçüncü ülkelerden firmaların, hatta Türk firmalarının ürünleri olabileceğini de not düşmek gerekir. Türkiye ile Çin arasındaki ticarete yönelik istatistiksel verilerde markalı ithalat rakamlarının ayrı bir alt kategori olarak mevcut olmaması, bu konuda net bir analiz yapılabilmesini güçleştirmektedir.

Bir diğer dikkat çeken konu ise listedeki radyo televizyon parçaları, pompalar, motorlu taşıt parçaları, motorlar gibi birçok ürünün ara mamul sınıfına girmesi, dolayısıyla bunların Çin'den ithal edilip Türkiye'ye girdikten sonra ülkemizdeki yerel üretim için kullanılmalarıdır. Bu bakış açısıyla, Çin'den ithal edilen kaliteli ve uygun maliyetli ara mamullerin, Türkiye'nin üretim kapasitesine ve dolayısıyla da ihracatına değer sağladığını söylemek mümkündür.

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDE TİCARETTE OLUŞAN REKABET ORTAMI

KYG güzergâhı üzerindeki ülkeler arasındaki karşılıklı mal ticareti hacimlerini artırmaya yönelik çalışmalar, Türkiye için bir taraftan Çin'le ve diğer ülkelerle ticaretini geliştirmeye yönelik bir fırsat sağlamakta, ancak diğer taraftan ortaya daha güçlü bir rekabet ortamı da çıkartmaktadır. Çin, KYG üzerinde ticaret akışlarının artırılması amacıyla son dönemlerde farklı ülkelerle serbest ticaret anlaşması imzalanması yönünde girişimlerine hız kazandırmış, ABD ile devam etmekte olan ticaret savaşlarının yaratmakta olduğu olumsuz etkiler Çin için diğer ülkelerle ticaret engellerinin azaltılması yönündeki çabalara ayrıca ivme kazandıran bir faktör olmuştur.

Çin'in Serbest Ticaret Anlaşmaları

Mevcut durumda Çin'in farklı ülkelerle bazı serbest ticaret anlaşmaları ve yatırım anlaşmaları yürürlükte, bazıları ise müzakere halindedir.

Bu kapsamda belli başlı anlaşmalar şunlardır:

Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (RCEP): 2013'ten beri sürmekte olan müzakerelerin ardından Kasım 2020 ile itibariyle imzalanmış olan bu anlaşma Asya'nın 15 ülkesini —Çin'in yanı sıra Güneydoğu Asya Ülkeleri Örgütü'nün (ASEAN) 10 üye ülkesi olan Brunei Darüsselam, Endonezya, Filipinler, Kamboçya, Laos, Malezya, Myanmar, Tayland, Singapur ve Vietnam ile birlikte Japonya, Güney Kore, Avustralya ve Yeni Zelanda— bir araya getirerek bir serbest ticaret alanı oluşturmaktadır. Müzakerelerin büyük bir bölümüne katılan Hindistan, daha sonra süreçten çekilmişse de anlaşmanın ilgili maddeleri bu ülkenin daha sonra RCEP'ye geri dönüş yapmasını mümkün kılmaktadır. RCEP'in büyük ölçüde ASEAN ülkelerinin kendi aralarında ve ayrıca ikili olarak teker teker diğer beş ülkenin her biriyle yürürlükte olan serbest ticaret anlaşmalarının üzerine inşa edilmiştir. Çin açısından en büyük kazanç, daha önce serbest ticaret imkânına sahip olmadığı Japonya ve Güney Kore gibi iki büyük pazara daha etkili bir şekilde erişim sağlayacak olmasıdır. RCEP uyarınca üye ülkeler, mal ticareti ile ilgili gümrük tarifelerini derhal yüzde 65 oranında azaltacaklar, kotalar iptal edilecek, kalan tarifeler ise 20 yıl içerisinde kademeli olarak yüzde 90 oranında kaldırılacaktır. Nispeten zayıf ekonomilere sahip Myanmar, Kamboçya ve Laos'a ayrıcalık tanıyarak gümrük tarifelerini sadece yüzde 30 oranında azaltmaları kararlaştırılmıştır. Diğer taraftan menşee kurallarının uyumlulaştırılması sayesinde üretimin farklı aşamalarındaki ara malların diğer paydaş ülkelerden tedarik edilmesi kolaylaşacak ve bu durum doğrudan yabancı yatırımlar ve küresel değer zincirleri üzerinde de RCEP ülkeleri açısından olumlu bir etkiye sahip olacaktır. Merkezi Washington D.C.'de olan düşünce kuruluşu Peterson Uluslararası Ekonomi Enstitüsü'nün yaptığı bir çalışmaya göre RCEP bütün olarak küresel ekonomiye önemli bir katkı sağlayacak,

ancak bu anlaşmadan en fazla fayda sağlayacak olan ülkeler sırasıyla Çin, Japonya ve Güney Kore olacaktır. Enstitünün değerlendirmesine göre Hindistan ise anlaşmaya geri dönmesi durumunda düşük maliyet avantajının da etkisiyle açık arayla en fazla fayda sağlayan taraf olacaktır ve bu durumda Japonya ve Güney Kore için de çok fazla bir getiri söz konusu olamayacaktır.

Türkiye açısından RCEP ülkelerine yapılan ihracat, ilgili ürünlerin bir kısmını alıcı ülkeler artık diğer RCEP ülkelerinden vergisiz olarak alabilecekleri için olumsuz olarak etkilenecek; pazar kaybı söz konusu olacaktır. Ayrıca Türkiye'ye RCEP ülkelerinden gelen doğrudan yatırımların bir kısmı da, oluşan uygun koşullar nedeniyle Türkiye yerine diğer RCEP ülkelerine gidecektir. Bununla birlikte, konunun daha olumlu tarafında, halihazırda RCEP bölgesinde yatırımları olan ve üretim yapan Türk firmalarının, tedarik zincirlerinden daha etkin bir şekilde ve daha düşük

maliyetle faydalanabilecekleri ve ürünlerinin de bölge içinde daha rahat bir şekilde ihracatını yapabilecekleri söylenebilir.

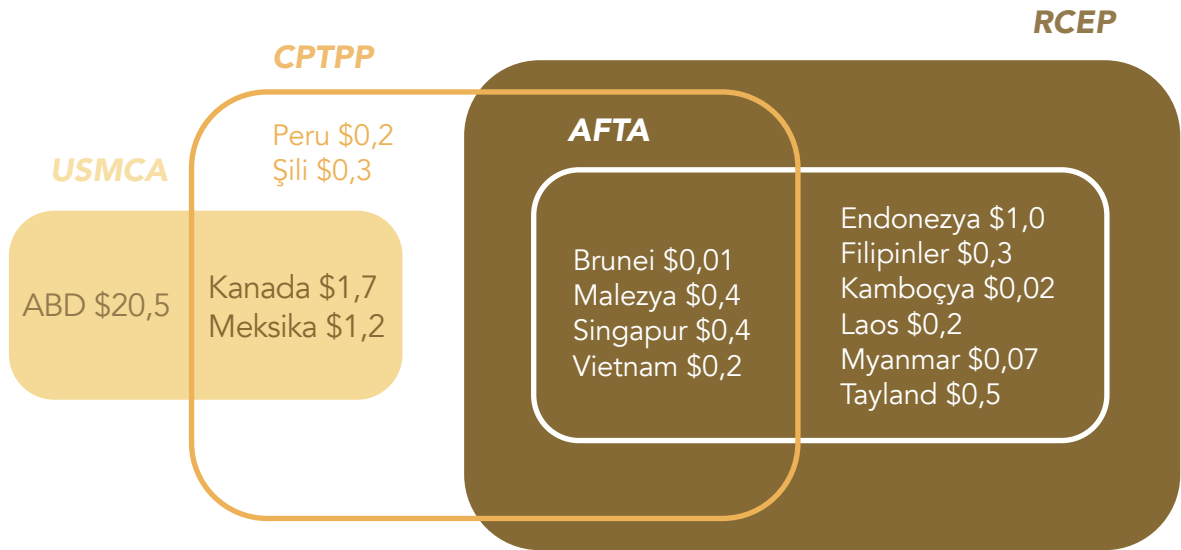
Çin-ASEAN Serbest Ticaret Anlaşması:

2010'da yürürlüğe girmiş olan bu anlaşmanın kapsamı 2015 yılında Kamboçya, Laos, Myanmar ve Vietnam'ı daha etkin bir şekilde entegre edecek şekilde genişletilmiştir. Çin ile birlikte tüm ASEAN ülkelerini kapsayan bu anlaşma ile hem mal hem de hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi sağlanmıştır ve kapsadığı ülkeler nedeniyle bu anlaşma özellikle KYG'nin deniz ayağı açısından önem taşımaktadır.

Çin-Hong Kong-Makau Yakın Ekonomik Ortaklık (CEP) Anlaşmaları:

Hong Kong ile Makau, Çin Halk Cumhuriyeti bünyesinde birer özel idari bölge statüsündedirler ve bu bölgelerin sürmekte olan geçiş süreçleri Hong Kong için 2047, Makau için ise 2049'da tamamlana-

Asya-Pasifik ülkelerinin dâhil oldukları bölgesel ticaret anlaşmaları



(GSYH: Trilyon \$)

AFTA: ASEAN (Güneydoğu Asya Ülkeleri Örgütü) Serbest Ticaret Alanı
CPTPP: Trans-Pasifik Ortaklığı için Kapsamlı ve İlerlemeci Anlaşma
RCEP: Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması
USMCA: Amerika Birleşik Devletleri, Meksika, Kanada Anlaşması



rak Çin Halk Cumhuriyeti'nin birer eyaleti haline geleceklerdir. Mevcut durumda ise her iki bölgenin ise belirli özerklikleri vardır ve bunlara kendi özel gümrük ve vergi sistemleri de dahildir. Farklı sistemler üzerinden ekonomik ilişkileri kolaylaştırmak için hayata geçirilmiş olan CEP anlaşmaları ile Hong Kong ve Makau'da yerleşik yabancı firmaların Çin'deki yatırımları kolaylaştırılmaktadır.

Çin-Avrupa Birliği Kapsamlı Yatırım Anlaşması: 30 Aralık 2020'de imzalanan bu anlaşma, mevcut durumda AB'nin 26 üye ülkesinin her birinin Çin ile ayrı ayrı sahip oldukları anlaşmanın yerine geçecek olan tek bir çatı anlaşma özelliğini taşımaktadır. Anlaşma ile bir taraftan karşılıklı olarak yatırımların korunması ve teşvik edilmesi öngörülürken, diğer taraftan yine karşılıklı olarak Avrupa'dan firmaların Çin'de ve Çinli firmaların Avrupa'da pazar erişimi konusunda karşılaştıkları engellerin de kaldırılması öngörülmektedir. Bu çerçevede Çin tarafı, kendi imalat sektörünün Avrupa'dan daha fazla yatırıma imkân verecek şekilde açılmasını ve özellikle otomotiv, taşımacılık, sağlık ekipmanları, kimya

ürünleri gibi AB'nin talep ettiği alanlara öncelik verilmesini ve bununla birlikte hizmet sektörü (finans, denizcilik, çevre, hava taşımacılığı, bilişim, sağlık hizmetleri), tarım, balıkçılık, madencilik ve enerji alanlarında da belirli ölçüde de olsa açılımlar yapılmasını taahhüt etmektedir.

Çin-Avrasya Ekonomik Birliği Serbest Ticaret Anlaşması: 18 Mayıs 2018 tarihinde imzalanmış olan bu anlaşma henüz yürürlüğe girmemiştir. Rusya ile Belarus, Ermenistan, Kazakistan ve Kırgızistan'ın üye olduğu Avrasya Ekonomik Birliği kendi içerisinde bir serbest ticaret alanına sahiptir. Çin'in de bu oluşuma entegre küresel ticaret üzerinde önemli bir etki yaratacaktır. Bununla birlikte bu anlaşmanın yürürlüğe girmesi, Çin açısından Avrupa ile yapılan ticaretin kesintisiz ve daha verimli sürdürülmesi açısından da önemli görülürken, Avrupa açısından da tedarik zincirlerinin yeniden şekillenmesi anlamında bir etki yaratacaktır. Sırbistan, Singapur ve Vietnam gibi KYG güzergâhı üzerindeki bazı diğer ülkelerin de Avrasya Ekonomik Birliği ile serbest ticaret anlaşması imzalamış olmaları kaydedeğer bir gelişmedir.

Çin-Gürcistan Serbest Ticaret Anlaşması: 13 Mayıs 2017'de imzalanarak 2018 başı itibariyle yürürlüğe giren bu anlaşma Çin mallarının Kafkaslar ve Karadeniz bölgesine daha etkin bir şekilde erişimini sağlamaktadır. Gürcistan için ise asıl öneminin kendi ülkelerinde yapılacak üretimin Çin'e gümrüksüz olarak ihraç edilebilmesini bir avantaj olarak kullanarak üçüncü ülkelerden daha fazla yatırım çekme imkânlarını değerlendirmek olduğu görülmektedir.

Çin-Pakistan Serbest Ticaret Anlaşması: 2009'da yürürlüğe giren bu anlaşma KYG bünyesindeki Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun temelini oluşturmuştur. Çin ürünleri, yeniden hayata geçirilen altyapı projeleri ve bu serbest ticaret anlaşmasının sağladığı engelsiz ticaret sayesinde Çin'den Umman Denizi kıyısına kadar ulaşabilmekte ve buradan dünya pazarlarına ulaştırılabilmektedir.

Çin-Körfez İş Birliği Konseyi Serbest Ticaret Anlaşması: Çin'in Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'nden oluşan Körfez İş Birliği Konseyi ile 2005 yılında başlattığı serbest ticaret müzakereleri bir süredir durmuşsa da Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi'nin Mart 2021'de bölgeye yaptığı ziyarette sürece yeniden başlanması kararı alınmıştır. Anlaşmanın enerji ağırlıklı olması, ancak bunun yanında turizm başta olmak üzere hizmet sektörüne de ağırlık verilmesi beklenmektedir.

Yukarıda bahsedilenlere ek olarak Çin'in Sri Lanka ile yürürlükte olan serbest ticaret anlaşması ve eş zamanlı olarak İsrail ile 2017, Filistin Devleti ile de 2019'dan beri sürdürülmekte olan serbest ticaret anlaşması müzakereleri KYG üzerinden ticaretin yakın gelecekteki yönelimleri açısından büyük önem taşımaktadır.

Serbest ticaret anlaşmalarına ek olarak Çin, KYG ülkelerinden firmaların katılım sağlayabileceği, sağlanan teşvik ve imkânlarla ortak üretim ve ticaretin geliştirileceği özel ekonomik bölgele-

re de son dönemde ağırlık vermektedir. Kazakistan ile yapılan Horgos Kapısı Serbest Ticaret Bölgesi ile Rusya sınırında hayata geçirilen Heilongjiang Serbest Ticaret Bölgesi bunlara birer örnektir.

Türkiye'nin henüz Çin ile bir serbest ticaret anlaşması mevcut değildir ve bu anlamda Türkiye'nin AB ile sahip olduğu gümrük birliği anlaşması, ülkemizi Avrupa Birliği ile ortak ticaret politikasına tabi tuttuğundan, Çin ile müzakerelerin başlatılması da ancak AB'nin bu yöndeki bir girişimi ile mümkün olabilecektir. Bu nedenle Türkiye'nin AB ile söz konusu gümrük birliği anlaşmasını güncellemesi ve küresel ekonominin mevcut koşullarına daha uygun bir hale getirmesi sadece Avrupa değil, Çin ve KYG ülkeleri ile olan ekonomik ilişkiler açısından da önem taşıyacaktır. Bununla birlikte, Türkiye'nin Güney Kore, Malezya ve Singapur gibi Asya ülkeleri ile yürürlükte olan serbest ticaret anlaşmaları; Japonya, Tayland ve Endonezya ile müzakereleri sürdürülen anlaşmalar; ve Sırbistan, Gürcistan ve Kuzey Makedonya gibi Asya dışındaki KYG ülkeler ile sahip olduğu serbest ticaret anlaşmaları, Türkiye'nin KYG üzerinde ticaret anlamındaki konumunu güçlendirmesi açısından önem taşımaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi Üzerinde Ticaret Hareketleri

KYG güzergâhındaki ülkeler arasındaki ticaret akışları değerlendirilirken ve bu anlamda Türkiye'nin KYG üzerindeki konumunun geliştirilmesi hedefine yönelik çalışmalar hayata geçirilirken üç parametrenin mercek altına alınması gerekmektedir. Bunlar, KYG ülkelerinin toplam ticaretlerinde yaşanan değişim, bu ülkelerin Çin'le olan ticaretlerinde yaşanan değişim ve son olarak da bu ülkelerin ticaretleri içerisinde Türkiye'nin payının nasıl değiştiği ve bu anlamda Türkiye'nin Çin'e karşı bir pazar kaybı ya da kazancı söz konusu olup olmadığıdır.

Raporun ilk kısımlarında da belirtildiği üzere şu ana kadar yüzün üzerinde ülke Çin ile KYG kapsamında iş birliğine yönelik anlaşma ya da muhtabakat zaptı imzalamıştır. Bu nedenle "KYG ülkesi" ya da "KYG güzergâhındaki ülke" dendiği zaman bunun tanımı çok geniş olabilmektedir. Bu çalışmanın temel hedefi Türkiye odaklı olarak bir KYG analizi gerçekleştirmek olduğundan, bu kısımda KYG kapsamında değerlendirilecek ül-

keler açısından Türkiye için doğrudan önem taşıyan ülkeler seçilerek örneklem sınırlandırılmıştır. Bu doğrultuda, Balkan ülkeleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri Kafkaslar ve Orta Asya dahil olmak üzere eski Sovyetler Birliği ülkeleri değerlendirmeye alınmış, sonrasında Çin ile yıllık ticaret hacmi bir milyar doların altında olan nispeten küçük ekonomiler kapsam dışı bırakılarak Türkiye dahil toplam 30 ülkelik bir grup oluşturulmuştur.

TABLO 5. KYG güzergâhındaki ülkelerin dış ticaretinde son beş yıllık değişim

	2020'de ihracat (‘000 USD)	2020'de ithalat (‘000 USD)	2020 toplam ticaret hacmi (‘000 USD)	Son 5 yıl ihracat yıllık ortalama artış (%)	Son 5 yıl ithalat yıllık ortalama artış (%)
Rusya	337.105.352	231.667.985	568.773.337	5	6
TÜRKİYE	169.657.940	219.514.373	389.172.313	5	1
Suudi Arabistan	176.507.506	131.328.602	307.836.108	1	2
Birleşik Arap Emirlikleri	146.232.502	159.413.438	305.645.940	4	-5
Macaristan	119.391.066	112.624.295	232.015.361	4	5
Romanya	71.046.399	92.056.306	163.102.705	3	6
Ukrayna	49.388.093	53.978.092	103.366.185	8	9
Irak	63.149.583	31.958.720	95.108.303	9	4
Yunanistan	35.070.462	55.533.638	90.604.100	6	4
Mısır	26.815.145	60.279.554	87.094.699	5	-2
Kazakistan	46.949.697	38.081.411	85.031.108	7	12
Katar	52.999.640	24.548.500	77.548.140	1	2
Slovenya	37.471.094	36.512.669	73.983.763	8	9
Fas	27.704.922	44.518.195	72.223.117	5	3
Pakistan	22.237.163	45.775.135	68.012.298	2	-2
Bulgaristan	31.872.938	34.964.636	66.837.574	4	5
Kuveyt	38.969.174	20.222.408	59.191.582	0	-3
Cezayir	21.061.281	32.913.585	53.974.866	-6	-7
Sırbistan	19.384.734	26.154.982	45.539.716	7	8
Hırvatistan	16.965.387	25.986.635	42.952.022	5	5
İran	11.504.621	22.147.667	33.652.288	-30	-19
Özbekistan	13.127.295	19.955.151	33.082.446	11	19

	2020'de ihracat (‘000 USD)	2020'de ithalat (‘000 USD)	2020 toplam ticaret hacmi (‘000 USD)	Son 5 yıl ihracat yıllık ortalama artış (%)	Son 5 yıl ithalat yıllık ortalama artış (%)
Tunus	13.710.007	16.255.465	29.965.472	2	-1
Azerbaycan	13.740.568	10.729.787	24.470.355	3	10
Libya	8.344.829	10.731.624	19.076.453	8	9
Bahreyn	7.743.509	8.782.112	16.525.621	10	1
Lübnan	2.611.090	10.035.738	12.646.828	15	-11
Gürcistan	2.554.547	6.143.458	8.698.005	9	-7
Kırgızistan	1.964.466	3.684.109	5.648.575	6	0
Tacikistan	1.311.879	3.139.016	4.450.895	9	3

Kaynak: ITC TradeMap verileri kullanılarak hesaplanmıştır.

Son beş yıl içerisinde KYG güzergâhında Türkiye'nin yakın coğrafyasındaki ülkelerin dış ticaretlerindeki artış ve azalmalar dikkat çekici bir tablo ortaya koymaktadır. Bu anlamda birkaç önemli husustan bahsedilebilir:

- Dış ticaretin en fazla artıran ülkelerin başında Kafkaslar'daki ülkeler gelmektedir. Azerbaycan ve Gürcistan son dönemlerde dış ticaretin önemli miktarda artırmış ve burada söz konusu ülkelerin ihracatındaki artışlar etkili olmuştur. Bu durum aynı zamanda Türkiye'nin "Orta Koridor" vizyonunun da önemi işaret etmektedir.
- Libya ve Irak gibi ülkeler de yüksek hacimli ihracat artışı gerçekleştirmişlerdir. Ancak bu ülkelerin durumunda söz konusu artışın esas sebebi çatışma sonrası süreçte petrol ve doğalgaz ihracatının normalleşmesidir.
- Balkanlar bölgesinde güçlü bir dış ticaret artışı yaşanmaktadır ve bu anlamda Sırbistan ile Yunanistan en yüksek performansı sergileyen ülkelerdir. Balkan ülkelerinin ihracatı olduğu kadar ithalatı da aynı ölçüde artmaktadır.
- Ortadoğu ve Kuzey Afrika'nın performansı örneğin Balkanlar'a göre nispeten düşüktür. Ancak burada Mısır, başarılı bir vaka olarak

ön plana çıkmaktadır. Mısır'ın dış ticaret büyümesi büyük ölçüde ihracat odaklıdır.

- Körfez bölgesi yüksek dış ticaret hacimlerine sahipse de son beş yıldır artışlar mütevazı seviyelerde gerçekleşmiştir.
- Rusya son beş yıldır gerek ihracat gerekse ithalat anlamında yılda yüzde 5'in üzerinde artışlar gerçekleştirmektedir. Ancak Rusya gibi büyük ve enerji sektörüne bağımlı bir ekonomi için bu artışın sebepleri içerisinde KYG'nin rolünü ortaya koyabilmek için daha detaylı bir analize ihtiyaç duyulmaktadır.
- Rusya haricindeki eski Sovyetler Birliği ülkelerine bakıldığında en dikkat çekici performans ithalat ağırlıklı ticaret artışı yaşayan Kazakistan'dan gelmektedir. Ukrayna'da toplam ticaret hacimlerinde düzenli artış söz konusudur ve bu ülke için süreç ihracat ve ithalat için dengeli bir şekilde gelişmektedir.
- İran ve Katar'ın ihracatı da ithalatı da düzenli bir düşüş içerisinde olmuştur. Bu durumun da sebebi her iki ülkenin karşı karşıya kalmış olduğu yaptırımlar ve ambargolardır. Katar son bir sene içerisinde dış ticaretini artırmaya başlamıştır.

TABLO 6. KYG güzergâhındaki ülkelerin Çin ile ticaretlerinde son beş yıllık değişim

Ülke	2020'de Çin'e ihracat ('000 USD)	2020'de Çin'den ithalat ('000 USD)	2020'de Çin ile toplam ticaret hacmi ('000 USD)	2020'de Çin'e ihracatın ithalatı karşılama oranı (%)	Son 5 yıl Çin'e ihracat yıllık ortalama artış (%)	Son 5 yıl Çin'den ithalat yıllık ortalama artış (%)
Rusya	57.180.563	50.584.508	107.765.071	113	17	8
Suudi Arabistan	39.033.136	28.098.452	67.131.588	139	17	11
Birleşik Arap Emirlikleri	16.868.652	32.307.071	49.175.723	52	13	3
Irak	19.253.157	10.923.549	30.176.706	176	19	9
TÜRKİYE	3.716.233	20.356.568	24.072.801	18	5	3
Kazakistan	9.739.389	11.707.219	21.446.608	83	20	8
Pakistan	2.123.027	15.366.711	17.489.738	14	2	-4
İran	6.401.928	8.510.124	14.912.052	75	-18	-18
Ukrayna	7.790.725	6.878.004	14.668.729	113	34	14
Mısır	905.847	13.623.257	14.529.104	7	7	8
Kuveyt	10.706.991	3.578.475	14.285.466	299	16	5
Macaristan	4.281.682	7.404.818	11.686.500	58	3	7
Katar	8.271.213	2.632.585	10.903.798	314	19	15
Yunanistan	773.139	7.036.443	7.809.582	11	29	16
Romanya	2.638.132	5.126.433	7.764.565	51	16	10
Özbekistan	1.483.125	5.145.572	6.628.697	29	2	28
Cezayir	99.657	4.700.504	4.800.161	2	37	-6
Slovenya	508.596	3.452.439	3.961.035	15	4	10
Fas	59.109	3.640.610	3.699.719	2	1	8
Bulgaristan	1.369.464	1.547.319	2.916.783	89	21	11
Kırgızistan	34.779	2.866.119	2.900.898	1	-16	-11
Libya	812.042	1.880.557	2.692.599	43	33	19
Sırbistan	497.675	1.624.515	2.122.190	31	32	39
Hırvatistan	138.869	1.566.684	1.705.553	9	-5	11
Tunus	222.658	1.427.652	1.650.310	16	11	2
Gürcistan	97.353	1.275.749	1.373.102	8	15	16
Azerbaycan	682.566	676.112	1.358.678	101	15	17
Bahreyn	146.056	1.120.429	1.266.485	13	24	12
Tacikistan	45.268	1.017.821	1.063.089	4	14	-8
Lübnan	31.787	945.745	977.532	3	14	-17

Kaynak: Çin Halk Cumhuriyeti Genel Gümrük İdaresi verileri kullanılarak hesaplanmıştır.

Türkiye'nin yakın coğrafyasındaki KYG güzergâhında yer alan ülkelerin Çin ile yapmakta olduklarının ticaretin son beş yılda geçirmiş olduğu değişim, KYG'nin etkisi üzerine önemli veriler sunmaktadır. Buna göre:

- Çin ile ticaretinde fazlasına sahip ve dolayısıyla Çin'e ihracatlarının Çin'den ithalatlarını karşılama oranı yüzde 100'ün üzerinde olan ülkelerin tamamına yakını petrol ve doğalgaz üreten ve Çin'e ihracatları da büyük ölçüde bu kalemlerden oluşan ülkelerdir. Diğer ülkelerin hepsinde Çin'e karşı bir ticaret açığı söz konusudur. Bu anlamda Ukrayna bir istisnadır. Çin'e karşı ticaret fazlası olan Ukrayna'nın ihracatının çok büyük bir bölümü maden cevherleri, tahıllar ve hayvani yağlardan oluşmaktadır.
- Çin ile açığı olmasına rağmen, makası iyice kapatmayı başarmış olan ülkelerin de bunu Çin'e büyük ölçüde katma değeri düşük birincil ürünler ihraç ederek başardıkları görülmektedir.
- Çin'e ticaret açığını kısmen de olsa azaltırken bunu ticarete konu ürünleri de çeşitlendirip katma değeri yüksek ürünlere doğru geçiş yapan başarılı ülke örneklerini çoğu Balkanlar'da bulunmaktadır. Örneğin Çin'e ihracatının bu ülkeden ithalatı karşılama oranını yüzde 58'e getirmiş olan Macaristan'ın en büyük ihracat kalemleri makineler, taşıt araçları ve optik aletlerdir. Söz konusu oranı yüzde 51 olan Romanya için de Çin'e ihracat makina ve makina parça ile aksamaları ağırlıklıdır. Bunlara karşılık Balkanlar'da aksi örnekler de mevcuttur. Örneğin Yunanistan son dönemlerde Çin ile ticaretini ve yatırım ilişkilerini çok geliştirmiş olsa da ticaret büyük ölçüde tek taraflı olarak gerçekleşmektedir ve Yunanistan'ın Çin'e ihracatı, bu ülkeden ithalatının ancak yüzde 11'i seviyesindedir. Ancak Yunanis-

tan çok düşük bir seviyeden başlamışsa da son yıllarda Çin'e karşı ihracatını artırmaktadır. Sırbistan da son beş yılda Çin'e ihracatını en fazla artıran ülkelerin başında gelmektedir.

- Savaş durumundan ve yaptırımlardan etkilenen Libya'nın son yıllarda Çin'e yıllık yüzde 33'lük bir hızla artırmakta olduğu ve yüzde 99,9'u ham petrolden oluşan ihracat bir tarafa konulacak olursa, KYG güzergâhındaki ülkelerin çoğunluğunun Çin'e olan ihracatlarını son beş yıl içerisinde yüzde 15 ile 30 arasında artırdıkları görülmektedir. Türkiye için ise bu rakam sadece yüzde 5'dir.
- Bu ülkelerin Çin'den ithalatındaki artışlar ise ihracat kadar yüksek değildir. Son beş yılda Çin'den ithalatını en fazla artıran ülkeler olan Özbekistan ve Sırbistan için bu oran sırasıyla yüzde 28 ve yüzde 39 oranında gerçekleşmiştir. Bazı ülkelerin Çin'den ithalatları son beş yıldır artmamış, azalmıştır. Ülkelerin çoğunluğu için Çin'den ithalatın yıllık ortalama artış oranı yüzde 0 ile 15 arasındadır. Dolayısıyla, KYG'nin ticaret üzerindeki etkisinin Çin'in bu ülkelere ihracatını artırmasından çok söz konusu ülkelerin Çin'e ihracatlarını artırmaları şeklinde gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Ancak bu noktada KYG ülkelerinden yapılan ihracatın birçok durumda ve büyük ölçüde enerji kaynakları ve ham madde ağırlıklı olduğunu da not düşmek gerekmektedir.

Çin'in tüm dünyaya ihracatında son beş yılda ortalama yıllık artış yüzde 5, Çin'in tüm dünyadan ithalatında yıllık ortalama artış yüzde 7 seviyesindedir. Dolayısıyla KYG ülkelerinin bu ortalamaların oldukça üzerinde olduklarını, Çin'in KYG ile ticaretinin dünyanın geriye kalanı ile yaptığı ticarete göre daha dinamik bir yapı sergilediğini söylemek mümkündür.

TABLO 7. Türkiye'nin KYG ülkeleri ile ticaretinde son beş yıllık değişim

Ülke	2020'de Türkiye'nin ihracatı ('000 USD)	2020'de Türkiye'nin ithalatı ('000 USD)	2020'de toplam ticaret hacmi ('000 USD)	Son 5 yıl ihracat yıllık ortalama artış (%)	Son 5 yıl ithalat yıllık ortalama artış (%)
Rusya	4.506.813	17.829.236	22.336.049	26	5
Irak	9.142.515	8.201.655	17.344.170	5	67
Birleşik Arap Emirlikleri	2.828.394	5.603.801	8.432.195	-20	6
Romanya	3.895.656	2.769.255	6.664.911	11	6
Mısır	3.136.568	1.722.944	4.859.512	7	3
Bulgaristan	2.634.706	2.124.160	4.758.866	2	-2
Ukrayna	2.090.410	2.590.375	4.680.785	16	0
Suudi Arabistan	2.507.787	1.719.668	4.227.455	-3	-2
İran	2.253.363	1.192.718	3.446.081	-16	-29
Libya	1.653.078	1.674.297	3.327.375	23	71
Yunanistan	1.799.864	1.320.976	3.120.840	8	0
Macaristan	1.263.431	1.470.670	2.734.101	12	1
Fas	2.057.266	642.097	2.699.363	11	-9
Azerbaycan	2.085.574	410.710	2.496.284	13	10
Kazakistan	985.685	1.180.549	2.166.234	12	1
Özbekistan	1.154.334	969.984	2.124.318	24	10
Slovenya	1.641.841	390.164	2.032.005	17	5
Cezayir	1.449.569	567.384	2.016.953	-2	3
Sırbistan	1.382.314	445.909	1.828.223	13	9
Gürcistan	1.461.362	348.884	1.810.246	7	13
Katar	1.037.211	301.505	1.338.716	27	4
Tunus	928.098	150.605	1.078.703	0	-8
Lübnan	930.695	51.549	982.244	7	-15
Pakistan	620.162	268.751	888.913	17	0
Hırvatistan	390.616	241.349	631.965	11	13
Kuveyt	556.181	53.385	609.566	8	-15
Kırgızistan	417.547	91.159	508.706	9	-8
Bahreyn	201.643	177.923	379.566	2	7
Tacikistan	173.711	149.040	322.751	3	-2

Kaynak: Çin Halk Cumhuriyeti Genel Gümrük İdaresi verileri kullanılarak hesaplanmıştır.

Yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere Türkiye, son beş yıl içerisinde Ortadoğu ve Körfez coğrafyasında yer alan az sayıdaki ülke hariç KYG güzergâhındaki ülkelerin büyük bir çoğunluğuna ihracatını düzenli olarak artırmıştır. Balkanlar gibi ya da Pakistan gibi Çin'in ihraç ürünlerinin büyük bir rekabet ortamı yarattığı bölgelere Türkiye'nin de ihracatının çift haneli oranlarda artıyor olması son derece olumlu bir gelişmedir. Diğer taraftan KYG ülkelerinden yapılmakta olan ithalatın –Çin'den yapılan ithalat hariç tutulursa– ortalamada bu ülkelere yapılan ihracat kadar artmıyor olması da Türkiye'nin toplam ticaretindeki açığı düşünüldüğünde olumlu bir durumdur.

HİZMET SEKTÖRÜNDE SINIR ÖTESİ TİCARET

Hizmet ticareti, Türkiye'nin kapasitesinin yüksek olduğu bir alandır ve sınır ötesi ekonomik ilişkiler anlamında tüm dünya ile olan mal ticaretinde ticaret açığı olan Türkiye, hizmet ticaretinde ise fazlaya sahiptir. IMF verilerine göre Türkiye, 2019 yılında toplam 64,9 milyar dolarlık hizmet ihracatı

gerçekleştirmiştir ve bunun 29,8 milyar doları turizm, 25,3 milyar doları ise taşımacılık sektörüne aittir. Bahsi geçen yıl içerisinde Türkiye'nin en fazla hizmet ihracatı yaptığı ülke 4,1 milyar dolarla Almanya'dır ve bu ülkeyi sırasıyla ABD, İngiltere, Fransa ve Irak izlemektedir. Bu sıralamada Çin, 11. sırada yer almaktadır. Diğer yandan 2019 yılı içerisinde Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu hizmet ithalatının tutarı ise 28,1 milyar dolardır ve bunun içerisinde 7,9 milyar dolarlık bir kısım taşımacılığa, 5,1 milyar dolar iş hizmetlerine ve 4,1 milyon dolar da turizme tekabül etmektedir.

Rakamlardan da görüldüğü üzere sınır ötesi hizmet ticaretinde Türkiye için en fazla önem taşıyan sektör, hizmet sektöründe en fazla ihracat gelirini kazandıran alan turizmdir. KYG, sadece güzergâh üzerindeki ülkeler arasındaki ticaretin artırılmasını hedeflediği için değil, aynı zamanda insanlar ve toplumlar arasındaki ilişkilerin de daha üst seviyelere çıkartılmasını hedeflediğinden turizm alanındaki sınır ötesi akışların artırılması için uygun bir çerçeve ortaya koymaktadır.

TABLO 7. Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı

Ülke	2019'da giriş yapan kişi sayısı	Son bir yılda giriş yapan kişi sayısındaki değişim (%)	Ülke	2020'de giriş yapan kişi sayısı	Son bir yılda giriş yapan kişi sayısındaki değişim (%)
Rusya	7.017.657	+17,7	Rusya	2.128.758	-69,7
Almanya	5.027.472	+11,4	Bulgaristan	1.242.961	-54,2
Bulgaristan	2.713.464	+13,7	Almanya	1.118.932	-77,7
İngiltere	2.562.064	+13,6	Ukrayna	997.652	-35,6
İran	2.102.890	+5,1	İngiltere	820.709	-68,0
Gürcistan	1.995.254	-3,6	Gürcistan	410.501	-79,4
Ukrayna	1.547.996	+11,6	Irak	387.587	-71,8
Irak	1.374.896	+17,2	İran	385.762	-81,7
Hollanda	1.117.290	+10,2	Fransa	311.708	-64,4
Azerbaycan	901.723	+5,0	Hollanda	271.526	-75,7
Çin (23. sırada)	426.344	+8,2	Çin (49. sırada)	40.264	-90,6

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019 ve 2020 yılı Sınır Giriş Çıkış İstatistikleri kullanılarak hesaplanmıştır.

Yukarıdaki tablo ülkemizi en çok ziyaret eden turistlerin hangi ülkelerden geldiklerini gösterdiği gibi turizm üzerindeki Covid-19 etkisini de net bir şekilde ortaya koymaktadır. Salgın sonrası dönemde günlük hayata ve seyahatlere getirilen kısıtlamaların kaldırılması ve hayatın normalleşmesiyle birlikte turizm rakamları tekrar salgın öncesi seviyelerine ulaşacaktır. Bu süreçte tüm KYG ülkeleri Türkiye'ye daha fazla turist çekilmesi anlamında hedef alınabilir, ancak bu noktada esas hedef ülkenin dünyanın en büyük dış turizm piyasasına sahip olan Çin olduğunu vurgulamak gerekmektedir. 2020 yılında salgın nedeniyle büyük düşüşler yaşanmışsa da, 2019'da Çin'den yurtdışına turizm amaçlı olarak yapılmış olan 169,2 milyon seyahat bu pazarın büyüklüğünü ortaya koymaktadır. Diğer yandan Çinli turistlerin seyahat başına yaptıkları harcama tutarının 2 bin dolar seviyesinde olması da Türkiye için bu pazarı cazip kılmaktadır.

TÜRKİYE NE YAPABİLİR?

Türkiye'nin ihracatını gerek nicelik gerekse nitelik anlamında daha ileri seviyelere taşıması ve küresel ticaretteki konumunu güçlendirmesi hedefine

yönelik olarak ülkemizde ilgili kamu kuruluşları, iş dünyası örgütleri ve üniversiteler tarafından birçok çalışma yapılmaktadır. Bu raporun amacı, tüm bu çalışmalara ek olarak ve onlara katkı sağlayacak şekilde KYG ve Çin ile ilişkiler özelinde öneriler getirmektir. Bu hedef doğrultusunda aşağıdaki politika önerileri sunulmaktadır:

- Türkiye'nin Çin'e ihracatı konusunda özellikle tarım ve gıda ürünleri, makina imalat, madencilik, tekstil ve hazır giyim ve kimyasal ürünler alanlarında birçok kalemde henüz yeterince değerlendirilemeyen bir potansiyele sahip olduğu tespit edilmiş ve ürün bazında değerlendirme yapılmıştır. Yüksek ihracat potansiyeli taşıyan ürünler için ürün bazında pazara giriş ve pazar payı artırma çalışmaları yapılmalıdır. Bu çalışmalar, mikro seviyede ihracatçı firmaların tek başlarına yapacakları şirkete özel çalışmalarla kısıtlı kalmamalı, makro seviyede şirketlerin yanı sıra Ticaret Bakanlığı ve ihracatçı birliklerinin de katılımıyla yapılandırılmış bir eşgüdüm mekanizması üzerinden hayata geçirilmeli ve çıktıklarından tüm Türk ekonomisinin faydalanması sağlanmalıdır.





- Türkiye'nin Çin'e ihraç ürünlerinin mümkün olduğu kadar son mamul ürünler olması, yarı mamul ihraç edilecek ise bu yarı mamuller ile Çin'de üretilecek son mamullerin daha sonra Türk ihracatçısına başka pazarlarda rakip olmamasına dikkat edilmelidir. Türkiye'nin ihraç edeceği ürünler daha sonra Çin'de işlenip son ürün haline geldiğinden bu konu hayati önem taşımaktadır.
- Türkiye'nin Çin'e ihracatında sektörel olarak tarım ve gıda ürünleri ilk tercih olabilir ve bu alanda sadece Çin değil tüm Asya pazarlarına stratejik olarak yaklaşarak ve Türkiye'nin gastronomi alanındaki zenginliğini de vurgulayarak ihracatta önemli kazanımlar sağlanabilir. Çin'e gıda sektörünün birçok kaleminde ihracatın başlayabilmesi için gerekli olan ürün bazındaki izin ve protokol süreçlerinin tamamlanması gerekmektedir. Bu süreçte Türk tarafında kamu ile özel sektör paydaşları arasındaki eşgüdüm çok önemlidir. Ticaret Bakanlığı, Tarım Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı'nın uluslararası düzeyde yaptıkları girişimlere, özel sektörün ve üreticilerin özellikle ürün bazında geri bildirim anlamında ihracatçı birlikleri üzerinden daha etkin bir şekilde katkı sağlamaları temin edilmelidir.
- Dünya genelinde salgın sonrası süreçte küresel tedarik zincirleri yeniden şekillenirken Türkiye'nin de bu yapılanmada nasıl bir konumda olacağı önemlidir. Bir taraftan uluslararası ölçekte üretim yapan Türk firmalarının tedarik zincirlerini daha sağlıklı kullanabilmeleri için gerekli düzenlemeler yapılmalı, diğer taraftan Türkiye özellikle Avrupalı şirketler için Akdeniz coğrafyasında sadece düşük maliyet değil, yüksek katma değerli üretim kapasitesiyle ve zengin iç pazarıyla bir üretim üssü olarak konumlandırılmalıdır.
- Türkiye'nin Çin'e ya da herhangi bir ülkeye ihracatını artırması noktasında ülke imajı da önemlidir. Üretici firmadan bağımsız olarak Türk ürünlerinin yüksek kaliteli olduğuna yönelik bir imajın oluşarak güçlenmesi için başta sosyal medya olmak üzere tüm mecralarda gerekli tanıtımın yapılması, Türkiye tanıtımlarında turistik yörelerden görüntülere



olduğu kadar “Made in Turkey” ürün görsellerine de yer verilmesi faydalı olacaktır.

- Çin’de belirlenecek diğer KYG ülkelerinde Türk Ticaret Merkezleri kurulması ve bu merkezleri kamu ile özel sektör iş birliği içerisinde verimli ve somut çözüm üretecek şekilde çalışmalarının sağlanması, Türkiye’nin ilgili ülkeler nezdinde ihracatını artırmasına fayda sağlayacaktır.
- İlki Kasım 2018’de Şanghay’da düzenlenen Uluslararası Çin İthalat Fuarı, tüm dünyadan üreticileri Çinli alıcılarla bir araya getirmektedir ve 2020 yılı içerisinde salgın koşullarına rağmen başarılı bir fuar gerçekleştirilmiştir. Çin devletinin de büyük önem verdiği bu fuara Türkiye’nin ulusal katılımının güçlü bir şekilde yapılması, ülke standının Türkiye’nin ihracat potansiyelini ortaya koyacak şekilde tasarlanması, bireysel şirket katılımlarının desteklenmesi ve KOBİ’leri katılımını mümkün kılmak için sektörel kümelenme ve ortak katılım çalışmalarının hayata geçirilmesi bu fuardan ve benzer ölçekteki diğer etkinliklerden azami verimin elde edilmesini sağlayacaktır.

- Salgın sürecinde küresel ticarete yaşanmış olan önemli bir sorun, tedarik zincirleri ve gümrük süreçlerinin yavaşlaması, konteyner gemilerinin seyirlerinin olumsuz yönde etkilenmesi ve genel olarak konteyner ve konteyner gemisi arzının azalması nedeniyle, malların taşınacağı konteyner bulunmasında zorluk yaşanmasıdır. Bu nedenle konteyner navlununda ciddi artışlar olmuş, Türkiye ile Çin arasındaki navlun salgının ilk aylarında 2.000 dolarken, Ocak 2021’de 8.000 dolara çıkmıştır. Küresel ölçekteki bu sorun karşısında Türkiye’de konteyner üretimine ağırlık verilmesi ve Türkiye ile Çin arasında yerli bir konteyner hat işletmecisinin hizmet vermesi gibi olası girişimler kısmen de olsa çözüme yönelik birer öneri olarak değerlendirilebilir.
- Türkiye’nin Çin’e ihracatında gümrük prosedürlerinin dijitalleştirilmesi ve lojistik ile ilgili işlemlerin elektronik ortam üzerinden yapılabilmesinin sağlanması zaman ve maliyetten tasarruf sağlayacaktır. Bununla birlikte Çin tarafı ile gümrük işlemlerine yönelik veri paylaşımının sağlanması da ihracat prose-

dürlerinde verimliliği artıracak bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

- Türkiye'nin Çin'den yapmakta olduğu ithalat, her ne kadar oluşturduğu açık üzerinden ülke ekonomisi üzerinde bir baskı yaratsa da, bu ithalatın bir kısmı Türkiye ekonomisine fayda sağlayan ara mamuller ve girdilerden oluşmaktadır. Diğer yandan tedarik zincirleri üzerinden Türk firmalarının ve üçüncü ülkelerden firmaların Çin'de imal ettikleri ürünler de ülkemize gelmekte ve bu nedenle ticaret açığını artırmaktadır. Öncelikle Çin'den yapılan ithalatın kapsamlı bir analizi gerçekleştirilmeli ve ülke ekonomisine katkı sağlayan ara mamul, girdi ve yatırım malları ithalatı korunurken, başta tüketici ürünleri olmak üzere üretimi ülke içerisinde ikame edilebilecek ürünlerin Türkiye'de üretilmesi teşvik edilmelidir.
- Son dönemlerde imzalanan büyük ölçekli serbest ticaret anlaşmaları, küresel ticaretin çehresini değiştirmektedir. Türkiye de bu değişime hazır olmalıdır. Türkiye'nin dahil olmadığı RCEP anlaşması bu anlamda dikkatle ele alınması gereken bir gelişmedir. Türkiye'nin RCEP ülkelerine yaptığı ihracat, ilgili ürünlerin bir kısmını alıcı ülkeler artık diğer RCEP ülkelerinden vergisiz olarak alabilecekleri için olumsuz olarak etkilenecektir. Buna karşılık Türkiye bu duruma hazırlıklı olmalı, ihracattaki olası kaybı telafi etmek ve ihracat hacmini daha ileri seviyeye taşıyabilmek için RCEP bölgesinde değişen talep ve tercihlere karşılık verebilecek şekilde ürünlerini çeşitlendirebilmeli ve rekabetçi olarak katma değeri artırabilmelidir. RCEP ülkeleri ile Türkiye'nin halen yürürlükte olan serbest ticaret anlaşmaları (Güney Kore, Malezya, Singapur), diğer ülkelere giriş için de bir avantaj sağlayacaktır. Bu anlaşmaların Asya ülkelerine yönelik olarak sayısının artırılması ve bununla bir-

likte AB ile mevcut gümrük birliğinin güncellenmesi, ticaret seviyelerinin korunması ve daha da ileriye taşınabilmesi için önemlidir. Yine RCEP ile ilgili olarak Türkiye'nin ASEAN ile olan sektörel diyalog ortaklığının somut bir şekilde işler hale getirilmesi faydalı olacaktır.

- Çin'de 2013 yılından beri faaliyete geçirilmekte olan serbest ticaret bölgelerinde yatırımcılara farklı teşvikler sunulmakta, özellikle dijitalleşme ve inovasyon desteklenmekte ve buralardan uygun koşullarda ihracat yapıları sağlanmaktadır. Son olarak Pekin, Hunan ve Anhui'de açılacağı açıklanan serbest bölgelerle birlikte bu alanların toplam sayısı ülke genelinde 21'e ulaşacaktır. Buralarda üretim yapacak olan Türk firmaları, ürünlerini Çin pazarına olduğu gibi Çin'in serbest ticaret anlaşmasına sahip olduğu diğer ülkelere de ihraç edebileceklerdir. Söz konusu bölgelerin sunduğu imkanlar Türk firmalarına daha iyi tanıtılmalı ve buralarda aktif bir şekilde yer almaları teşvik edilmelidir.
- Salgın sonrası dönemde ülkemize Çin'den daha fazla turist çekmek ve bu anlamda her iki ülke hükümetleri tarafından belirlenmiş olan yılda bir milyon turist sayısına ulaşabilmek için hazırlıklar şimdiden başlatılmalıdır. Bu doğrultuda, Çinli turistlere cazip gelecek yeni turizm ürünlerinin ve başta sosyal medya olmak üzere farklı mecralar üzerinden pazarlama çalışmalarının tasarlanması; Çince bilen personel istihdam edilerek konaklama tesislerinin, havalimanlarının ve diğer turizm ile ilgili alanların Çinli turistlere hazır hale getirilmesi; turizm şirketleri ve tur operatörlerinin Çinli seyahat acenteleriyle iş birliği kurmalarının ve ortak programlar geliştirmelerinin sağlanması; ve Çin'de kullanılan mobil ödeme sistemlerinin Türkiye'de de daha yaygın şekilde kullanılabilmesinin sağlanması önemli adımlar olacaktır.



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER



The background features a series of overlapping, wavy lines in various shades of green, creating a sense of movement and depth. The lines are more densely packed in some areas and more sparse in others, giving the pattern a textured, organic feel.

**KÜRESEL LOJİSTİK VE
KUŞAK VE YOL
GİRİŞİMİ**

KÜRESEL LOJİSTİK VE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

KYG, kara ve deniz hatları üzerinden Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bir kuşak içerisinde lojistik altyapısının güçlendirilmesini ve bu sayede ülkeler ve ekonomiler arasındaki bağlantıların güçlendirilerek taşımacılığın ve ticaretin daha verimli bir şekilde yapılmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Girişim kapsamında hayata geçirilen projelerle bölge ülkelerinin fiziksel altyapılarının gelişimine önemli katkılar sağlanmaktadır. Türkiye kıtaları birbirlerine bağlayan coğrafi konumu sayesinde KYG için kilit bir noktada yer almakta olduğu gibi KYG'nin sunduğu imkânlar da Türkiye'nin kendi sürdürülebilir ekonomik kalkınma hedefleriyle bire bir örtüşmektedir. KYG'nin bu anlamda Türkiye'ye katkısı iki alanda olacaktır:

1. Türkiye'nin kendi sınırları içerisindeki ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesi.
2. Türkiye'nin yakın coğrafyası ile ulaştırma ve lojistik bağlantılarının kuvvetlendirilerek ülkemizin kendi bölgesinde bir lojistik merkezi haline getirilmesi.

Bu açıdan bakıldığında KYG'nin Türkiye için kendi altyapısını geliştirmek ve ticaret potansiyelini artırmak için fayda sağlayacağını görülmekte; Çin açısından ise Türkiye'nin KYG üzerinden Asya ile Avrupa arasında bağlantıları en etkili ve en düşük riskli şekilde kurabilmek anlamında önem taşıdığı değerlendirilmektedir.

KYG üzerinden Türkiye'nin lojistik altyapısına katkı sağlayacak projelerin hayata geçirilebilmesi için gerekli çerçeve iki ülke arasında son dönemlerde imzalanmış olan anlaşmalarla hazırlanmıştır. Buna göre, 2010'da imzalanarak 2017'de yürürlüğe giren "Ulaştırma Altyapısı

ve Denizcilik Alanında İş Birliği Mutabakat Zaptı" ile iki ülke arasında otoyol, köprü, su taşımacılığı ve denizcilik alanında iş birliği yapılması kararlaştırılmıştır. 2015'de imzalanan ve yine 2017'de yürürlüğe giren "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlulaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ile "otoyol, demiryolu, sivil havacılık, limanın yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı da dahil Türkiye'de, Çin'de ve üçüncü ülkelerde iki taraflı altyapı projelerinde iş birliği" hedeflenmiştir. Benzer şekilde 2015'de imzalanıp 2017'de yürürlüğe giren "Demiryolu İş Birliği Anlaşması" ile ise "hızlı ve yüksek hızlı demiryolu tasarım, yapım ve işletim" alanında iş birliği, Türk ve Çinli şirketlerin "Türkiye'deki ve Çin'deki mevcut hatların iyileştirilmesi ve yeni hatların yapımı" ile "Avrupa-Çin demiryolu koridorunun Türkiye üzerinden geçen bölümünü müştereken geliştirilmesi" için teşvik edilmeleri konusunda taraflar karar almışlardır.

Bu anlaşmaların oluşturduğu çerçeve içerisinde, KYG kapsamında Türkiye ile Çin iş birliğinde gerçekleştirilecek projelerle ülkemizin lojistik altyapısının güçlendirilmesi bağlamında üç temel alan ön plana çıkmaktadır. Bunlar, demiryolları, limanlar ve lojistik merkezlerinin geliştirilmesidir.

TÜRKİYE DEMİRYOLLARI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, demiryollarını bir "devlet politikası" olarak nitelendirmekte ve bu kapsamda 2023 ile 2035 yılları arasındaki dönem



Kaynak: TCDD.

için şu hedefleri ortaya koymaktadır: 1.) Mevcut hatlara 6.000 km ilave hızlı demiryolu yaparak demiryolu ağıımızın 31.000 km'ye çıkartılması; 2.) Demiryolu ağıının diğer ulaştırma sistemleri ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemlerinin geliştirilmesi; 3.) Boğazlar ve Körfez Geçişlerinde demiryolu hat ve bağlantılarının tamamlanarak Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında önemli bir demiryolu koridoru haline gelmesi; 4.) Demiryolu yük taşımacılığında yüzde 20'ye, yolcu taşımacılığında ise yüzde 15'e ulaşılması. KYG kapsamında Çin ile demiryolları alanında yapılacak iş birliği, tüm bu hedeflere katkı sağlayacağı için Türkiye açısından önemlidir.

Son yıllarda KYG ülkelerine yönelik bir "yüksek hızlı tren diplomasisi" uygulayarak bu çerçevede sahip olduğu teknolojiyi ilgili ülkelerde gerçekleştirilen projeler vasıtasıyla kullanıma sunan Çin, hâlihazırda Türkiye'de İstanbul-Ankara yüksek hızlı tren hattı gibi belli projelere katılmış olduğu gibi gelecekteki projeler için de önemli bir aday haline gelmiştir. Bu çerçevede Kars ile Edirne arasında bir hızlı tren hattının inşası edilmesi yaklaşık 2010 yılından beri gündemde

olan, ancak henüz somut olarak aşama kaydedilmemiş bir projedir. Bu gibi projelerde iş birliği açısından uygun koşulların gerçekleşmesi ve projelerin somut olarak hayata geçirilmeye başlanmasıyla Türkiye'nin demiryolu ağıının geliştirilmesine yönelik hedefleri doğrultusunda önemli aşamalar kaydedilebilecek ve ülkemizin ekonomik kalkınma sürecine katkıda bulunacaktır. Diğer yandan Çin ile KYG kapsamındaki demiryolu alanındaki iş birliği sadece rayların döşenerek hatların oluşturulmasını kapsamaktadır. Çin ile yapılacak ortak projelerde Türk firmaları farklı şekillerde –alt yüklenici, tedarikçi, hizmet sağlayıcı olarak– katma değer sağlayabilirler ve bu anlamda vagon üretimi de değerlendirilmesi gereken bir alandır.

TÜRKİYE'NİN LİMANLARI

Ticaret Bakanlığı verilerine göre Türkiye'nin ihracatının toplam değer üzerinden yüzde 64,2'sine tekabül eden kısmı ve ithalatının da yüzde 58,7'i deniz yolları üzerinden gerçekleşmektedir. İhracat ve ithalatta karayollarının payı sırasıyla yüzde 27,6 ve yüzde 18,6, hava yollarının payı yüzde 6,9 ve 16,2, demiryollarının payı ise yüzde 0,9 ve 1,0'dır. Bu rakamlar, deniz yollarının ve

dolayısıyla limanların Türkiye'nin ihracatı ve kalınması için ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) verilerine göre liman işletmeciliği sektörünün Türkiye ekonomisine yıllık katkısı 96,3 milyar lira seviyesindedir.

Günümüzde Türkiye'nin 27'i konteyner limanından 2'si kamu tarafından işletilmektedir 15'i özel sektöre aittir, 7 liman yerli ve yabancı sermaye arasında ortaklık halindedir ve 3 liman da tamamıyla yabancı yatırımcılara aittir. Sektöre daha fazla yabancı sermaye çekilmesinin limanların geliştirilmesi ve modernize edilmesi açısından fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Mevcut durumda ülkemizdeki limanların çoğunluğu henüz tam kapasitede çalışmamaktadır ve birçok durumda atıl kapasite söz konusudur. Ancak esas olan ve yabancı sermayenin de katkı sağlaması hedeflenen husus limanların sadece niceliksel olarak kapasitelerinin artırılması değil, niteliksel olarak da gelişmelerinin sağlanmasıdır. Bu anlamda limanların demiryolu bağlantılarının oluşturulması, yüksek teknoloji kullanılarak süreçlerinin daha verimli hale getirilmesi gibi konular ön plana çıkmaktadır.

İstanbul Ambarlı liman tesisleri içerisinde faaliyet gösteren Kumport limanı, halen Türkiye'deki en büyük Çin yatırım olma özelliğini koruduğu gibi aynı zamanda limanlar üzerinden Türkiye'nin KYG'ye katılımı açısından olumlu bir örnek teşkil etmektedir. 2015 yılında Çin firması COSCO Pacific'in liderliğinde China Merchants Group ve China Investment Corporation'un da katıldığı bir konsorsiyum, Kumport'un yüzde 65 hissesini 940 milyon dolar karşılığında satın almış, ilerleyen dönemlerde yeni yatırımlarla liman geliştirilmiş ve satın alma işlemi gerçekleştirildiğinde 1,3 milyon TEU olan konteyner elleçleme kapasitesi 2,1 milyon TEU'ya kadar çıkartılmıştır. Söz konusu liman, İstanbul'un ithalat ve ihracat ihtiyaçlarını karşılayan ve Marmara Bölgesi'nin kalbinde yer alan bir liman olduğu gibi stratejik konumu ile Karadeniz Bölgesi için çok önemli bir aktarma merkezi konumundadır ve Çinli yatırımcı firmanın Kuzey Avrupa ile Akdeniz'i bağlayan yeni bölgesel konteyner taşımacılığı hizmetleri sunmaya başlamasını da sağlamıştır. Tüm bunlar, Kumport'u KYG kapsamında, girişimin deniz ayağı olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nda önemli rol oynayan bir yatırım projesi haline getirmektedir.



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı



Kumport limanı, limanlar konusunda Çin ile KYG çerçevesinde iş birliği açısından olumlu bir örnektir ve Türkiye açısından bu iş birliğinin kapsamının genişletilmesi faydalı olacaktır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Mayıs 2017'de Pekin'de gerçekleştirilen Kuşak ve Yol Uluslararası Forumu'nda yaptığı konuşmada bu noktayı vurgulaması ve İzmir Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin limanlarına işaret etmesi söz konusu iş birliğinin ne yönde gelişebileceği konusunda Türk tarafının bakış açısını ortaya koymaktadır.

İzmir Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin limanları, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "Üç Denizde Üç Büyük Liman" projesi kapsamında öncelikli olarak ele alınmaktadır. 12 milyon TEU'luk konteyner elleçleme kapasitesi ile Türkiye'nin en büyük limanı ve Avrupa'nın en büyük on limanından birisi olması öngörülen Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nda çalışmalar 2011'de başlatılmış ve 2017'ye kadar tamamlanması öngörülmüşse de mali ve bürokratik sorunlar nedeniyle süreç ilerleyememiştir. Toplam değeri bir milyar dolar olarak hesaplanan ve yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilecek olan projeye Çin yatırımının çekilmesi, limanın inşa sürecini tekrar başlatabilecektir.

Türkiye'nin konteyner elleçleme kapasitesi açısından en büyük limanı olan ve yüzde 90 yabancı sermayeye ait Mersin International Port'a (MIP) ek olarak Mersin'de yeni bir konteyner limanı inşa edilmesi ve bu şekilde Mersin üzerinden sadece Çukurova bölgesini ekonomik hinterlandına değil aynı zamanda Ortadoğu pazarlarına da hizmet sağlanması öngörülmektedir. Bu amaç, 2020 yılı içerisinde Lübnan'ın Beyrut Limanı'nda büyük bir patlama yaşanması ve limanın kullanılamaz hale gelmesiyle daha da önem kazanmıştır. Çandarlı ve Mersin'deki yeni liman projesinden farklı olarak Zonguldak Filyos Limanı büyük ölçüde tamamlanmıştır ve 2023'de hizmete girmesi beklenmektedir. Filyos Limanı bünyesinde barındırdığı organize sanayi bölgesiyle birlikte Batı Karadeniz bölgesine ekonomik anlamda önemli bir katkı sağlayacaktır.

Bu üç liman için Çin tarafından firmaların iş birliği imkânlarını araştırdıkları bilinmekle birlikte, henüz bu anlamda somut bir girişimde bulunulmamıştır. Çinli firmaların limanlar konusunda sıfırdan yatırım yerine mevcut limanların rehabilite edilmesini ve/veya Kumport örneğinde olduğu gibi kapasitelerinin artırılmasını tercih ettikleri gözlemlenmektedir. Türk limanları da bu kapsam içerisinde değerlendirilebilir.

Türkiye'nin kendi lojistik altyapısını geliştirmesi ve bu sayede ihracatına ve ekonomik kalkınmasına güç kazandırması açısından en önemli koşul, kombine taşımacılığın geliştirilmesi, başka bir şekilde en az iki farklı taşımacılık modu içerecek şekilde taşımaya konu ürünlerin üreticiden çıkarak alıcıya ulaşmasını sağlayacak imkânların sağlanmasıdır ve bu anlamda da en çok üzerinde durulan yöntem deniz yolları ile demiryollarının kombine edilmesidir. Bu nedenle limanların gelişimi ile demiryolları alanındaki hedeflenen gelişim birbirinden ayrı ele alınamaz. Türkiye'nin bu yönde henüz alması gereken ciddi bir mesafe söz konusudur. Örneğin ülkedeki toplam liman kapasitesinin yaklaşık yüzde 90'ının halen demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Türkiye'deki en büyük Çin yatırımı olan Kumport için de demiryolu bağlantısının olmaması ve limana en yakın lojistik merkezinin ise karayolu ile 20 km. mesafede olan Halkalı'da bulunması önemli bir sorundur. KYG kapsamında gerçekleştirile-

cek projelerin Türkiye ekonomisine faydası sadece liman ve demiryollarının gelişimi ile değil, esas olarak bunları birleştiren kombine taşımacılık sistemlerine katkısı ile olacaktır. Dolayısıyla Türkiye ile Çin arasındaki iş birliği projeleri bu odak noktası ile geliştirilmelidir.

LOJİSTİK MERKEZLERİ

Türkiye'nin lojistik altyapısını güçlendirmek ve ihracat gücünü artırmak amacıyla hayata geçirilmekte olan lojistik merkezleri, bünyelerinde konteyner yükleme ve boşaltma alanları, tren teşkil kabul ve sevk yolları, gümrüklü sahalar ve ayrıca otel, banka ve restoran gibi destek unsurları barındıran tesislerdir. Gündemde olan 25 lojistik merkezin halen 11'i (İzmit Köseköy, Eskişehir Hasanbey, Uşak, İstanbul Halkalı, Denizli Kaklık, Balıkesir Gökköy, Erzurum Palandöken, Kahramanmaraş Türkoğlu, Samsun Gelemen, Konya Kayacık, Mersin Yenice) işletmeye açılmıştır; birinin (Kars) yapımı tamamlanmıştır;





ikisinin (İzmir Kemalpaşa, Sivas) yapımı devam etmektedir; 5'inin (Bilecik Bozüyük, Karaman, Bitlis Tatvan, Kayseri Boğazköprü, Tekirdağ Çerkezköy), projesi tamamlanmıştır; 6'sı ise (İzmir Çandarlı, İstanbul Yeşilbayır, Zonguldak Filyos, Rize İyidere, Mardin, Habur) projelendirme ve kamulaştırma aşamasındadır.

Kombine taşımacılık imkânlarını destekleyen ve geliştiren lojistik merkezleri, uygun kara ve deniz ulaşımı bağlantılarına sahip alanlarda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikleri taşıyacak şekilde modern teknoloji imkânlarından faydalanarak ve mümkün olduğunca organize sanayi bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan yerlerde kurulmaktadır. Yukarıda sayılan tüm lojistik merkezleri hizmete girdiğinde buralarda elleçlenen toplam yükün değerinin yıllık 40 milyar seviyesinde olacağı öngörülmektedir. Çin'in lojistik merkezler konusundaki deneyimi ve lojistiğe yönelik yeni yapay zeka, 5G, robotik ve otomasyon, büyük veri, nesnelerin interneti gibi teknolojilerin kullanımında gelmiş

olduğu nokta göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'deki lojistik merkezlerinin hayata geçirilmesi ve geliştirilmesinde Çinli firmalar ile iş birliğine gidilmesinin fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Diğer yandan Türkiye'deki lojistik merkezlerin ek olarak, Türk ürünlerinin dış pazarlara en hızlı ve uygun maliyetlerle ulaştırılmasını sağlamak amacıyla Yurtdışı Lojistik Merkezleri kurulması planlanmaktadır. Bu merkezler buldukları ülkelerde Türk ihraç ürünlerine ilişkin depolama, yükleme ve boşaltma, elleçleme, sevkiyat, yük birleştirme ve bölme benzeri hizmetleri sunan alanlardan oluşacaklardır ve birer dağıtım merkezi işlevi görecekleridir. Ticaret Bakanlığı öncülüğündeki bu projeye Afrika, Amerika, Avrupa, Rusya ve Doğu Asya'daki stratejik bölgeler öncelikli olarak ele alınmaktadır ve bu kapsamda hayata geçirilecek olan merkezler devlet tarafından bilişim dahil yatırım, ruhsat ve izin giderleri için 5 milyon dolar; açtıkları birimlerin kira, komisyon ve kullanım giderleri için yıllık 3 milyon dolar; reklam, tanıtım ve

pazarlama faaliyetleri, danışmanlık hizmeti alınma yönelik giderleri ve istihdam harcamaları için yıllık 700 bin dolara kadar beş yıllık süreyle desteklenecektir. Çin'de bir ya da birden fazla yurtdışı lojistik merkezi kurulması bu ülkeye yapılan ihracatın daha organize ve daha etkili bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için uygun bir imkân sağlayabilir. Bununla birlikte birçok KYG ülkesi de bu anlamda uygun birer pazar teşkil etmektedir.

TÜRKİYE'NİN DIŞ BAĞLANTILARININ GÜÇLENDİRİLMESİ

Türkiye'nin kendi sınırları içerisinde lojistik altyapısının geliştirilmesi kadar ve bu sürece bağlı olarak Türkiye'nin yakın coğrafyasıyla ulaştırma ve taşımacılık bağlantılarının geliştirilmesi de KYG kapsamında ülkemiz için ön plana çıkan ve Türkiye'nin ekonomik kalkınma sürecine katkı sağlayacak bir konudur.

30 Ekim 2017 tarihinde hizmete giren Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı, Türkiye'nin dış pazar-

larla demiryolu bağlantısı anlamında önemli bir gelişme olmuş ve Türkiye'nin Orta Koridor girişiminin çekirdeğini oluşturduğu gibi, Marmaray'ın sunduğu İstanbul Boğazı'nın altından geçiş imkânıyla birlikte Çin'den Avrupa'ya giden trenler için de bir alternatif rota oluşturmuştur. Covid-19 salgınının etkileri nedeniyle yük taşımacılığında demiryollarına talebin artmasıyla birlikte bu hattın trafiği de ciddi bir şekilde artmıştır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Orta Koridor üzerinden 2020 yılında, bir önceki yıla göre yüzde 104 artışla toplam 396 bin 778 ton yük taşınmıştır.

Orta Koridor ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun Kuşak ve Yol Girişimi ile bütünleşmesi, Türkiye'yi yük taşımacılığı alanında Asya ile Avrupa arasında gerçek bir transit ülke konumuna getirmektedir. Çin'den Avrupa'ya bu hattı kullanarak kesintisiz giden ilk yük treni China Railway Express, 7 Kasım 2019'da İstanbul'dan geçmiş ve toplam 18 günlük bir yolculuğun ardından nihai hedefi olan Prag'a ulaşmıştır. Türkiye'den Çin'e





ihraç ürünü taşıyan ilk tren ise 4 Aralık 2020'de İstanbul'dan yola çıkmış ve toplam 8.693 km. yol kat ederek iki hafta içerisinde Çin'deki son destinasyonu olan Xi'an kentine varmıştır. Çin-Türkiye-Avrupa güzergâhında başlatılan düzenli blok konteyner tren taşımaları devam etmektedir ve Nisan 2021 itibariyle Çin ile Türkiye ve Avrupa hattında toplam 19 blok tren işletilirken, Türkiye'den Çin'e 4 adet blok konteyner treninin yanı sıra son olarak Kütahya'dan 2 adet boraks yüklü tren bu ülkeye sevk edilmiştir.

Türkiye'nin Orta Koridor hattı bu anlamda yeni devreye girmişse de Çin ile Avrupa arasındaki trenler kuzey hattından Rusya üzerinden 2011 yılından beri düzenli olarak çalışmaktadır. Covid-19 bu hatta da trafiğin artmasına yol açmıştır ve 2020 yılında sadece Çin'in Xi'an kentinden Avrupa'ya bu hat üzerinden 2.500 civarında sefer gerçekleşirken Çin ile Avrupa arasındaki tüm seferlerin toplam sayısı bir yıl içerisinde 5.000'i bulmuştur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı açıklamalarına göre Çin, gelecek yıllarda Avrupa'ya

giden bu seferlerin yüzde 30'unu Türkiye üzerinden yönlendirmeyi amaçlamaktadır.

2020 yılında Çin'den Avrupa'ya giden trenler daha çok tıbbi malzeme, kişisel ihtiyaçlara yönelik ürünler ve tüketici ürünleri taşımış, dönüşte ise Avrupa'dan Çin'e süt tozu, şarap ve otomotiv parçaları ağırlıklı olarak taşıma yapılmıştır. Türkiye üzerinden Çin ilke Avrupa arasındaki seferler arttıkça Türk mallarının da bu hat üzerinden ne ölçüde taşınabileceği ve bu taşımacılık yönteminin hangi ürünler için daha uygun olacağı iyi değerlendirilmelidir.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nu kullanarak Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Rusya hattında demiryolu taşımacılığı ile yeni bir Kuzey-Güney Koridoru oluşturularak bu hattın 8 günde taşıma yapma imkânı oluşturulmuştur. Diğer yandan İstanbul-Tahran-İslamabad Yük Treni'nin hizmete sokulması konusunda taraflar arasında mutabakata varılmış olması ve hattın yakında hizmete girecek olması da Türkiye'nin KYG üzerindeki konumunu güçlendiren diğer bir geliş-



medir. Toplam 6.443 km uzunluğundaki bu hat üzerinden yapılacak seferler 14 gün sürecek tren Türkiye ve Pakistan'da farklı noktalardan yük verilmesi mümkün olacaktır.

Türkiye'nin dış bağlantılarının güçlendirilmesi anlamında demiryollarının yanı sıra karayolları üzerinden yapılan taşımacılık da önem kazanmaktadır. 13 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de imzalanarak 11 Mart 2021 tarihinde TBMM'de kabul edilmesini müteakip 20 Mart 2021 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması" bu anlamda bir dönüm noktası olmuştur. Anlaşma ile birlikte Türk TIR'larının Çin'e, Çin TIR'larının da Türkiye'ye taşımacılık yapmaları mümkün kılınırken, Çin'e giden TIR'ların dönüşte yük taşıyarak round-trip yapmaları da mümkün olacak, güzergâh üzerindeki diğer destinasyonlara da yük taşınabilecek ve bunun bir sonucu olarak navlun maliyetleri de düşecektir. Türkiye'nin net hizmet ihracatçısı olan karayolu nakliye sektörü bu şekilde çok büyük bir lojistik

pazarı olan Çin'e aktif bir şekilde girerek ülkeye döviz getirisi sağlayacaktır.

Türkiye'deki liman projeleri de sadece buldukları bölgeye katkıları açısından değil, Türkiye'nin dış taşımacılık bağlantılarının güçlendirilmesi anlamında ele alınmalıdır. Çin, KYG'nin deniz ayağını oluşturan, Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndan geçerek Akdeniz'e uzanan bir hat üzerinde liman kapasitelerinin ve deniz hatlarının geliştirilmesini ve güçlü bir lojistik ağı oluşturulmasını öngören Deniz İpek Yolu'nun Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'ni içeren kısmında son birkaç yılda önemli projeler hayata geçirilmiştir. Örneğin Yunanistan'ın Pire Limanı'na 2009 yılında kiralama yoluyla giren Çinli firma, ilerleyen dönemde yatırımlarını artırmış ve 2020 itibarıyla limanda yüzde 67 pay sahibi konuma ulaşmıştır. Aradan geçen dönemde yapılan yatırımlar sayesinde Pire Limanı, 2020'e 5,5 milyon TEU konteyner elleçleyen ve Avrupa'nın en hızlı büyüyen limanı konumuna gelmiştir. Diğer bir örnek olan İsrail'in Hayfa Limanı'nda yeni bir terminal inşaatını sürdüren Çinli firma yap-işlet-devret modeli kapsamında bu terminali 25

yıl boyunca işletecektir. Bunlara ek olarak Çin'in Türkiye'nin yakın coğrafyasındaki liman yatırımları anlamında Bilbao, Cenova, Valencia, Marsilya, Malta, Port Said limanları örnek olarak gösterilebilir. Bu şekilde büyüyen bir deniz lojistiği ağı içerisinde Türk limanlarının konumlarının güçlenmesi, hem Türkiye'nin deniz ticaret hatları üzerindeki etkinliğini artıracak hem de bir taraftan kendi ihracatının taşınması diğer taraftan da transit ticaretten daha fazla pay alınması anlamında imkânlar yaratacaktır.

Son olarak Türkiye ile Çin arasında havayolu bağlantılarının güçlendirilmesinin sadece yolcu değil kargo taşımacılığı açısından da kapasitenin artırılmasını sağlayacağı düşünülmektedir. Covid-19 salgını nedeniyle iki ülke arasındaki seferler ciddi bir şekilde kesintiye uğramıştır. Salgın öncesinde tarifeli yolcu taşımacılığında haftalık 21 frekans olan uçuşların, normalleşmeyle birlikte 42 frekansa çıkartılmasına yönelik girişimlerin devam ettirilmesi faydalı olacaktır.

Diğer yandan, Türk Havayolları'nın (THY) kargo markası olan Turkish Cargo ile Çinli ekspres kargo şirketi ZTO ve Hong Kong merkezli PAL Air arasında ortak şirket kurulmasına yönelik bir anlaşma imzalanması kayda değer bir gelişmedir. Bu şirket, sadece havalimanından havalimanına değil esas olarak kapıdan kapıya teslimatı içeren bir hizmet ağı oluşturarak küresel dijital ticaret pazarında aktif olmayı hedeflemektedir.

TÜRKİYE NE YAPABİLİR?

KYG, Türkiye'nin gerek kendi lojistik altyapısını güçlendirmesi gerekse bölgesindeki transit ülke konumunu pekiştirmesi açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatların daha iyi değerlendirilebilmesi anlamında:

- Türkiye'deki demiryolu ve liman projelerinin Çin tarafına daha etkin bir şekilde tanıtımı sağlanmalıdır. Bu bağlamda Türkiye'nin bölgesindeki jeopolitik ve jeopolitik konumu ve bu konum içerisinde yatırım yapmanın ve bir





ekonomik varlık tesis etmenin Çin tarafına sağlayacağı faydaların üzerinde durulması gerekmektedir.

- Orta Koridor, Türkiye'nin KYG ülkeleri ile ihracatını artırması ve aynı zamanda Çin ile Avrupa arasında transit ülke konumunu güçlendirmesi açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Ancak trenlerin birçok ülke sınırından geçmesi ve gümrük prosedürlerinin uzun sürebilmesi zaman kaybına yol açmakta ve önemli bir sorun teşkil etmektedir. İlgili ülkelerle gümrük süreçlerinin uyumlaştırılması ve/veya hızlandırılabilmesi çalışmalar sürdürülmelidir.
- KYG çerçevesinde Türkiye'yi by-pass etmesi muhtemel hatların gelişimi yakından takip edilmeli, farklı koridorlarda öncelikli tercih olabilmek için ilgili ülkeler nezdinde girişimlere ve ortak stratejilerin geliştirilmesine ağırlık verilmelidir.
- Çin ile yapılan lojistik işlerinin tek tip bir modelle yapılması ve bunun sonucu olarak da

Çinli firmaların finansal ve operasyonel olarak egemenlik kurarak tekelleşmesi önlenmelidir. Özellikle demiryollarında böyle bir tehdit söz konusudur. Çin hattında birden fazla firmanın servis vermesine imkân tanınmalı, Çin'de farklı şehirlerdeki farklı demiryolu platformları ile özel sektör firmalarının iş birliğinin geliştirilmesi ve TCDD'nin de bu özel sektör firmalarını ayırım göstermeden desteklemesi sağlanmalıdır.

- KYG üzerindeki ulaştırma hatları coğrafi konumu gereği Doğu-Batı eksenindeki koridorlar üzerinde odaklanmaktadır. Türkiye'yi bu ekseninde daha etkin bir şekilde konumlandırmaya yönelik çalışmalara ek olarak Kuzey-Güney eksenini de değerlendirilmeli, Rusya'dan başlayarak güneye doğru inen hatların Türkiye'den geçerek Ortadoğu ve Afrika'ya ulaşmasına yönelik çalışmalar hayata geçirilmelidir.
- Türkiye ile Çin arasında karşılıklı olarak karayolu üzerinden yapılacak TIR taşımacılığının

Mart 2021'de yürürlüğe girmiş olan konu ile ilgili uluslararası anlaşmaya işlerlik kazandırılarak uygulamada etkin bir şekilde sürdürülmesi ve bu alanda iş hacimlerinin artırılması için gerekli önlemlerin alınması faydalı olacaktır.

- Çin ile birlikte yeni geliştirilecek projelerde kombine taşımacılık unsuru ön planda tutulmalıdır. Türkiye için şu aşamada önemli olan yeni liman ya da yeni demiryolu inşasından önce mevcut limanların demiryolları ile bağlantılarının sağlanarak kombine taşımacılık kapasitesinin artırılmasıdır.
- Çin'in lojistik merkezleri konusunda, özellikle de bu kapsamda yeni ve inovatif teknolojilerin kullanımı yönündeki deneyiminden Türkiye'de kurulan ve kurulacak olan merkezlerde faydalanılması amacıyla Çinli firmalarla iş birliği modelleri geliştirilmelidir.
- Çin'de Türk ihraç ürünlerinin daha etkin bir şekilde tanıtım ve dağıtımının sağlanması amacıyla bu ülkede bir Yurtdışı Lojistik Merkezi kurulması için çalışmalar başlatılmalıdır.
- Çin firmalarına Türkiye'nin lojistik imkân ve kabiliyetlerini tanıtmak ve işbirliklerini geliştirmek için bu ülkede yapılan Transport Lojistik fuarına milli katılım sağlanmalıdır.
- Salgın öncesinde başlatılmış olan Türkiye ile Çin arasında havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığının kapasitesini artırmaya yönelik girişimler normalleşme ile birlikte devam ettirilmelidir. Ayrıca hâlihazırda Çin'in 7 farklı şehriden İstanbul'a yapılan direkt hava yolu taşımacılığı sayesinde Çin ile Türkiye arasında bir hava köprüsü kurulması ve sonrasında da gelen ürünlerin Türk TIR filosu ile nihai hedeflerine taşınmasıyla nakliyecilerimiz için alternatif bir iş modeli oluşturulabilir.



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER





KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

GİRİŞİMİ ÜZERİNDE

YATIRIMLAR VE FİNANSMAN

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDE YATIRIMLAR VE FİNANSMAN

2020, Covid-19 salgınının etkisiyle dünya genelinde sınır ötesi yatırımların hız kestiği, bir çok projenin iptal edildiği ya da rafa kaldırıldığı bir yıl olmuştur. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre 2019 yılında 1,5 trilyon dolar seviyesinde olan küresel doğrudan yabancı yatırım toplamı, 2020'de yüzde 42 düşüşle 859 milyar dolara inmiştir. Bu rakam 2009 yılında küresel mali kriz döneminde yaşanan dip seviyenin de yüzde 30 altındadır.

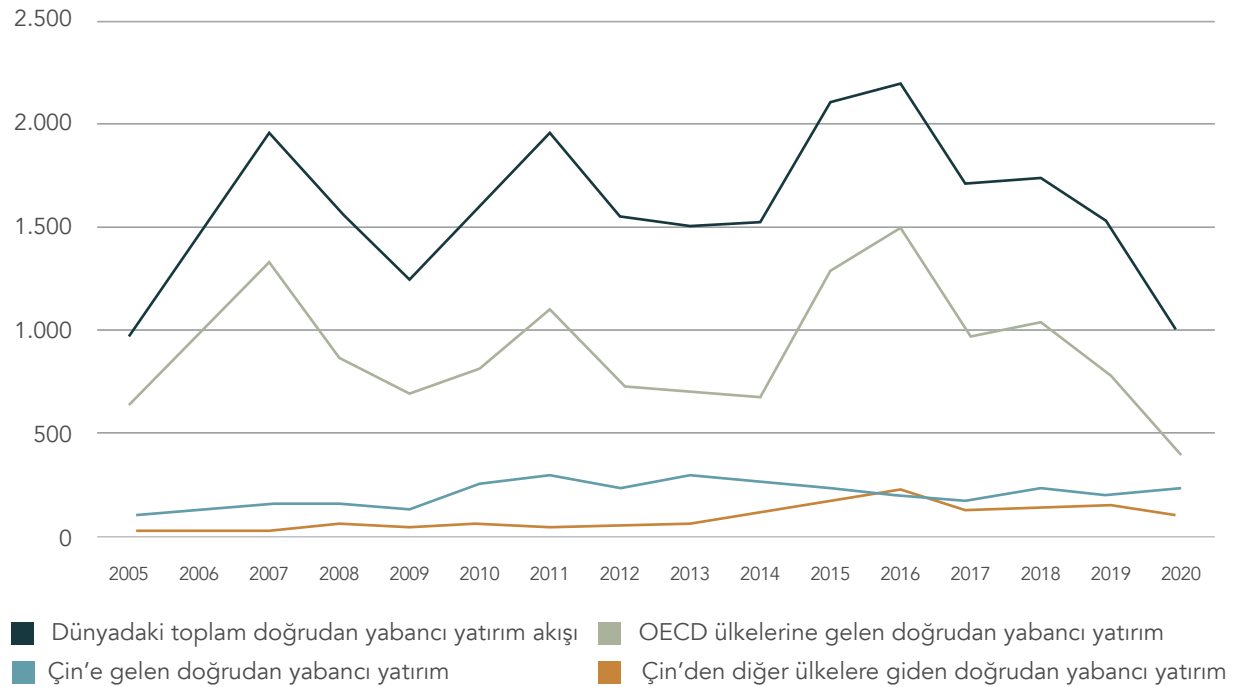
KYG de bu sürecin dışında değildir. Raporun ilk bölümlerinde detaylı bir şekilde ele alındığı üzere KYG kapsamındaki bir çok proje ertelenmiş ya da tamamen iptal edilmiştir. UNCTAD, 2021'de de sınır ötesi yatırım faaliyetlerinin kı-

sıtlı seviyelerde kalmasını, ancak ilerleyen yıllarda bir toparlanma yaşanmasını öngörmektedir. KYG de bu çerçevede içerisinde ele alınabilir. KYG projelerinde bu süre zarfında kademeli olarak bir salgın öncesi koşullara dönüş, duran projelerin devamı ve yeni yatırım projelerinin hayata geçirilmesi beklenmektedir.

ÇİN'İN DIŞ YATIRIMLARININ YOĞUNLAŞTIĞI SEKTÖRLER

Lojistik ve taşımacılık sektörüne yönelik büyük altyapı projelerinde Çin'in dış yatırımlarında ön plana çıkan, KYG güzergâhındaki ülkelerde de hayata geçirilen, dolayısıyla salgın sonrası dönemde Türkiye'nin Çin'den daha fazla yatırım çekmesi

Küresel ekonomide başlıca doğrudan yabancı yatırım akışları (Milyar USD)



Kaynak: OECD verileri kullanılarak doğrudan hazırlanmıştır.

anlamında gündemde yer alabilecek sektörler aşağıdaki şekilde değerlendirilmektedir:

Enerji: Türkiye ile Çin arasında enerji alanında halihazırda kapsamlı bir iş birliği söz konusudur. Şu anda yapım aşamasında olan Türkiye'deki en büyük çaplı Çin yatırımı kapsamında Adana Hunutlu'da inşa edilmekte olan ithal kömür yakıtlı termik elektrik santrali, bu alanda gelinmiş olan seviyeyi ortaya koymaktadır. Çinli Shanghai Electric Power Co. Ltd., Avic-Intl Project Engineering Company ve Türk yatırımcılar tarafından ortak bir girişim olarak kurulan bir şirket tarafından gerçekleştirilen proje toplam 1,7 milyar dolar yatırım tutarına sahiptir ve Çin bankaları tarafından finanse edilmektedir. Covid-19 salgınına rağmen projede çalışmaların belirli kısıtlamalar ve önlemler dahilinde devam etmesi, görev yapan 1.800'ün üzerindeki Çinli ve Türk personele Ağustos 2020'de Çin'den gelen yeni 450 personelin daha katılması, bu projenin olumsuz şartlara rağmen zamanında tamamlanabileceğini göstermektedir. Diğer yandan Çinli firmalar Türkiye'de kömür madenleri, güneş ve rüzgar enerjisi gibi alanlarda da Türkiye'de faal durumdadırlar. Örneğin dünyanın büyük güneş hücresi ve fotovoltaik panel üreticilerinden CSUN firması Türkiye'de yatırımcı konumundadır ve 2013 yılında İstanbul'da faaliyete geçen fabrikasında üretimini sürdürmektedir. Çin'in özellikle yenilenebilir enerji konusunda gerçekleştirmiş olduğu atılımlar, Türkiye'de güneş ve rüzgar enerjisi başta olmak üzere ortak yatırımlarla gerçekleştirilecek projeler sayesinde Türkiye'nin enerji güvenliğine katkı sağlama potansiyelini sunmaktadır.

Madencilik: Çin firmaları Türkiye'de bugüne değin kömür madenleri inşası başta olmak üzere bu alanda birçok proje gerçekleştirmiştir. Salgın sonrası dönemde yaşanacak olan ekonomik toparlanma süreci büyük ölçekte ham madde tedariği gerektireceğinden, Çin'in KYG ülkeleriyle bu alandaki iş birliğini artırması beklenebi-

li. Türkiye'de gerçekleştirilecek ortak projelerle bu alanda yüksek verim sağlanabilir.

Tarım ve gıda ürünleri: Türkiye'nin birçok bölgesinde verimli tarım toprakları ve güçlü bir tarım üretimi mevcuttur. Çin'in önde gelen ve son dönemlerde sınır ötesi yatırımlarla ciddi bir şekilde dünyaya açılma girişimleri gerçekleştirmiş olan gıda firmaları, Türkiye'de yatırımları olan bu sektördeki Batı ülkelerinden firmalar gibi ülkemizde yatırım yapabilir, AB ile yürürlükte olan gümrük birliği anlaşması sayesinde işlenmiş tarım ürünlerinin Türkiye'den Avrupa'ya gümrüksüz olarak ihracatının yapılması avantajından faydalanabilirler.

Makine imalat ve otomotiv: "Made in China 2025" gibi projeler sayesinde teknoloji kapasitesini artırmakta olan Çin, özellikle makine imalat alanında çok üst düzey, yüksek katma değerli üretim kapasitesine ulaşmıştır. Otomotiv, tarım makineleri, gelişmiş takım tezgahları ve sanayi robotları, inşaat, petrokimya ve madencilik sektörlerinde kullanılan makinelerin imalatında Çin firmalarının Türkiye'de yapacakları yatırımlar ülkemizin teknoloji kapasitesini geliştirmesi açısından da fayda sağlayacaktır. Diğer yandan 1980'li yıllardan itibaren bir çok Japon ve Güney Kore firması Türkiye'de kurdukları ortaklıklar üzerinden ülkemizde üretime geçmiş ve burada üretilen araçlar gümrük birliği sayesinde Avrupa'ya gümrüksüz olarak ihraç edilmiştir. Çin'in sadece otomotiv değil tüm makine imalat sektörünün de gelecekte bu imkânı kullanması teşvik edilmelidir.

Telekomünikasyon ve bilişim teknolojileri:

Bu raporun Dijital İpek Yolu ile ilgili bölümünde detaylı bir şekilde ele alınacağı üzere telekomünikasyon ve bilişim teknolojileri, Çin'in son yıllarda büyük atılım gerçekleştirdiği ve sınır ötesi projelerle bu artan kapasitesini diğer ülkelere taşıdığı bir alandır. Bu alanda Türkiye'de gerçekleştirilecek olan Çin yatırımları, Türkiye'nin kendi kapasitesini artırması konusunda fayda sağlayacaktır.

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDEKİ PROJELERİN FİNANSMANI

KYG projeleri, kimi durumlarda kısmen projelerin gerçekleştirildiği ülkelerden yerel finansman imkânlarının ya da çok taraflı finans kuruluşlarıyla uluslararası kalkınma bankalarının katılımları söz konusu olsa da büyük ölçüde Çin bankaları ve finans kuruluşları tarafından finanse edilmektedir.

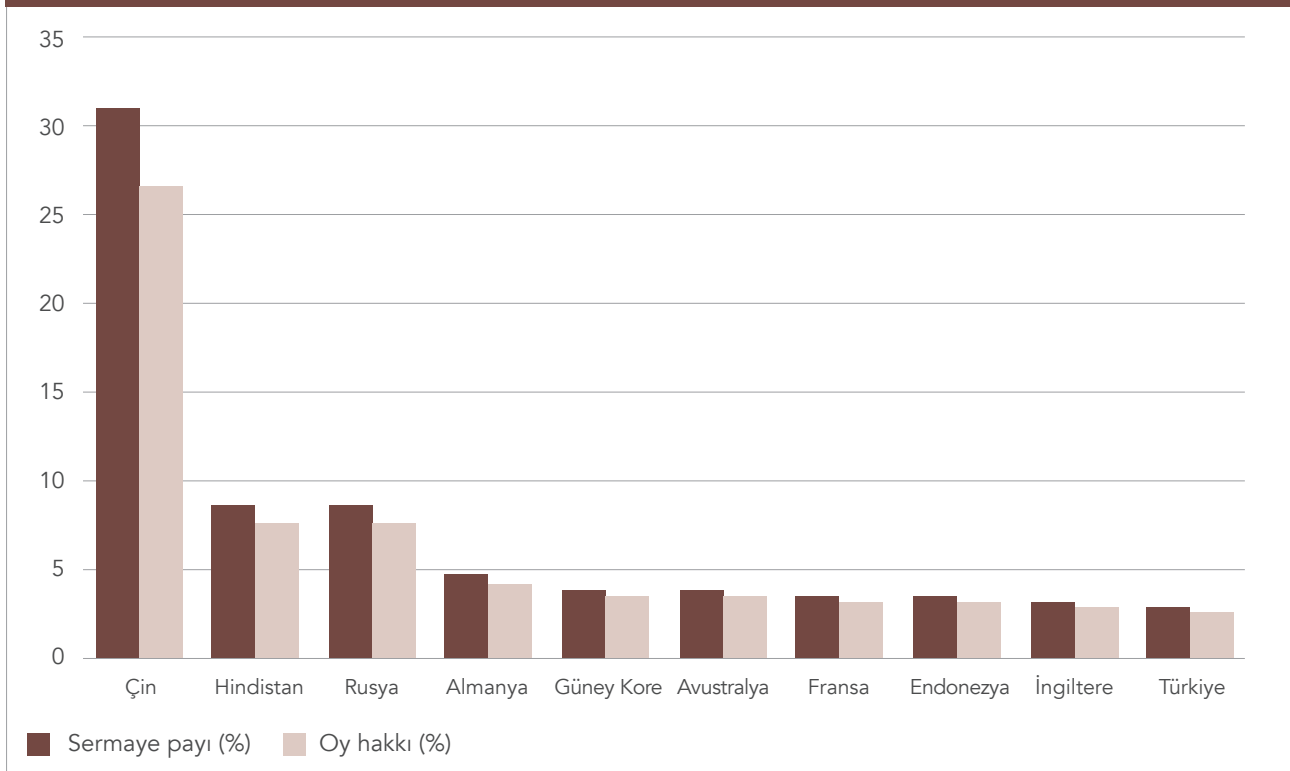
Bu finansman yapısının merkezinde Çin'in politika bankaları olan Çin Eximbank'ı, Çin Kalkınma Bankası ve Sinosure (Çin İhracat ve Kredi Sigortası Kurumu) yer almaktadır. Devletin sanayi, dış ticaret, ekonomi ve dış yardım politikalarını uygulamakla yükümlü olan bu bankalara KYG projelerine finansman sağlamaları amacıyla ülkenin döviz rezervlerinden destek de sağlanmaktadır. Bu kurumlara ek olarak Çin'in dört büyük devlet bankası olan Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC), Çin İnşaat Bankası (CCB), Çin Tarım Bankası (ABC) ve Bank of China da KYG projelerine

tahvil ihracı ve krediler yoluyla finansman sağlamaktadır. 2019 yılı itibarıyla bu dört bankanın toplam varlık büyüklüklerinin 13,8 trilyon dolar olduğu bildirilmektedir.

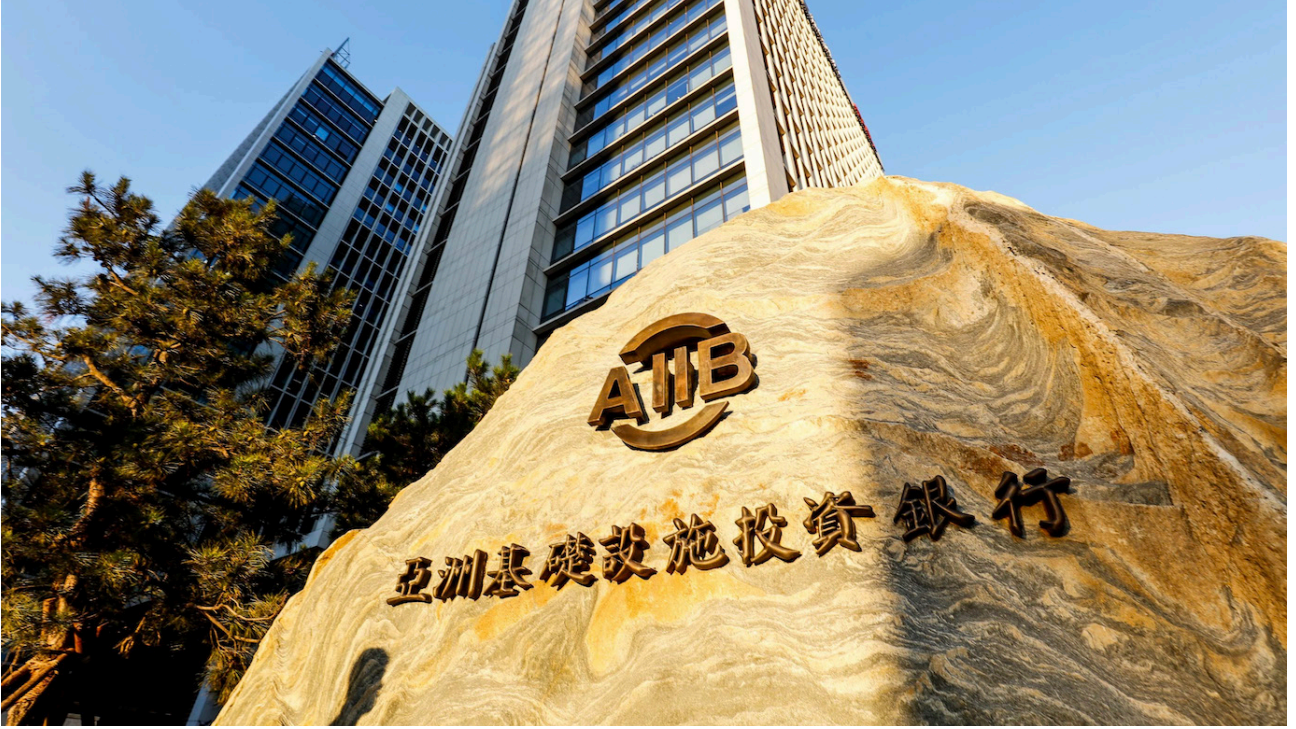
Bankalara ek olarak, Çin'in 2007 yılında kurulan ulusal varlık fonu Çin Yatırım Kurumu (CIC) yaklaşık 800 milyar dolarlık bir portföyü yönetmekte ve KYG projelerine de yatırım yapmaktadır. Bununla birlikte Çin öncülüğünde kurulmuş olan iki çok taraflı kalkınma bankası da KYG projelerinin finansmanında aktif olarak yer almaktadır. Bu bankalardan 2015 yılında faaliyetlerine başlayan Yeni Kalkınma Bankası, Çin tarafından BRICS ülkeleri olan Brezilya, Rusya, Hindistan ve Güney Afrika ile ortaklık içerisinde kurulmuştur. Bankanın 50 milyar dolarlık başlangıç sermayesine beş kurucu ülke eşit miktarda katılmışlardır.

Çin öncülüğünde kurulan bir diğer çok taraflı kalkınma bankası olan Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), Ocak 2016 itibarıyla ve 100 milyar dolarlık bir sermayeyle faaliyetlerine başlamıştır. Bugüne

Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın en büyük on üyesi (Mayıs 2021 itibarıyla)



Kaynak: AIIB web sitesindeki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.



kadar AIIB tarafından finansmanı onaylanan projelere bakıldığında enerji alanındaki projelerin ilk sırada yer aldığı, sonrasında finans, ulaştırma, su, kentsel hizmetler ve bilişim sektörlerinin geldiği görülmektedir. 2021 başı itibarıyla AIIB'nin 103 üyesi vardır, bunlardan 82'si tam üyedir, geriye kalan 21 ülke ise sermaye katkılarını sağladıktan sonra tam üye statüsüne kavuşacaktır.

Covid-19 salgınıyla birlikte KYG kapsamındaki projelerde yaşanan duraklamalar, erteleme ve iptaller, bu bahsi geçen banka ve finans kuruluşlarının sağladıkları finansman akışlarını da etkilemiş ve bu anlamda bir azalma yaşanmıştır. Ancak Çin'in politikaları çerçevesinde bu kuruluşların KYG projeleri için açtıkları kredilerin salgın öncesinden azalmaya başlamış olduğunu da belirtmek gerekir. Çin ekonomisi üzerindeki borç yükünün artması ve mevcut koşullar altında KYG'nin yurtdışındaki projelerine değil ülke içerisindeki projelere öncelik verme gereksinimi, KYG'ye ayrılan kaynakların ve projelere sağlanan kredilerin aşağı seviyelere çekilmesine yol açmıştır. Bununla birlikte, Çin bankaları için toplam kredi portföylerinde KYG projeleri

oldukça küçük bir paya sahiptir; örneğin bir yıl içerisinde KYG projelerine açılan krediler son dönemlerde en fazla 60 milyar dolar seviyesini bulmuşken Çin bankalarının bir yıllık toplam kredi hacmi 2,6 trilyon dolardır. Dolayısıyla gelecekte gerekli görüldüğü durumda KYG'ye finansmanın tekrar artırılması için yeterince imkân mevcuttur. Bununla birlikte KYG'de yer alan gibi büyük ölçekli özel sektör firmalarının da giderek yatırımcı konumuna geldiği, dolayısıyla Çin'de kamunun sağladığı finansmana ve çok taraflı kuruluşların kredilerine ek olarak özel sermayenin de portföy içerisindeki yerini aldığını söylemek mümkündür.

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDAKİ FİNANS İLİŞKİLERİ

Türkiye ile Çin arasındaki ticaretin gelişimi ve sonrasında KYG'nin hayata geçirilmesi ve bu kapsamda projelerin gündeme gelmesi, iki ülke arasındaki finans ilişkilerinin de şekillenmeye başlamasına yol açmıştır. Dünyanın piyasa değeri ve toplam varlıklar açısından en büyük bankası olan ICBC, Mayıs 2015 itibarıyla Tekstil-



bank'ın yüzde 75,5'lik hissesini alarak Türkiye'ye giriş yapmış, daha sonra yeni hisse alımlarıyla iştirakteki payını 798,4 milyon liralık bir sermaye payına karşılık gelecek şekilde yüzde 92,8'e kadar çıkartmıştır. Çin'in diğer bir büyük bankası olan Bank of China ise kuruluş izni başvurusunun Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu (BDDK) tarafından Mayıs 2016'da kabul edilmesini takiben 1,05 milyar liralık sermayesiyle 2017 yılında faaliyete geçmiştir. Bu bankalar KYG projeleri dahil olmak üzere iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilere finansman sağlayarak bu anlamda önemli bir rol oynamakta ve bu çerçevede Türk bankalarının koordinatörlüğünde uzun vadeli altyapı ve enerji projelerindeki sendikasyonlara katılmaktadırlar. Bu girişimlere örnek olarak 1915 Çanakkale Köprüsü ve Hunutlu Termik Santrali projelerinin finansmanına ICBC ve Bank of China'nın katılması, ICBC'nin Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Projesi ve İstanbul Üçüncü Köprü Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'ndeki yatırım kredisi için gösterdiği ilgi verilebilir. Diğer yandan 2017 yılından bu yana artan

bir şekilde Türk firmalarının Çin banka ve finans kuruluşlarından ticaretin ve yatırımın finansmanı için kredi temin etmeleri önemli bir gelişmedir. Bu anlamda son olarak Ziraat Bankası, 31 Mart 2021 tarihinde Çin Eximbank ile yerel paralarla ticaretin geliştirilmesine ve artırılmasına katkı sağlamak amaçlı 400 milyon dolarlık kredi anlaşması imzalamıştır. Bu tür anlaşmalar, özellikle Covid-19 salgını nedeniyle küresel finans koşullarının olumsuzlaştığı bir dönemde Türkiye'nin dış finansman kaynaklarının çeşitlendirilmesi ve bu şekilde yeni kaynak yaratılırken risklerin de azaltılması açısından önem taşımaktadır.

Türkiye'nin kurucu üyesi olduğu AIIB'nin sunduğu finansman imkânlarından daha fazla yararlanması, Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2019-2021 dönemini kapsayan Çin Eylem Planı'nda öncelikli bir hedef olarak belirlemiş bir konudur ve bu konuda girişimler artırılmaktadır.

Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere 2018'den bu yana AIIB nezdinde Türkiye'deki 11 projenin finansmanı söz konusu olmuştur; bunlardan 9'u onaylanmış, 2'si ise henüz değerlendirme

aşamasındadır. Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Projesi'ne sağlanmış olan 600 milyon dolarlık finansman, AIIB'nin bugüne değin tek bir proje için sağlamış olduğu en büyük kaynaktır. Tuz Gölü bölgesindeki yer altı doğal gaz depolama kapasitesini yılda 1,2 milyar metreküpten 5,4 milyar metreküpe çıkartmayı amaçlayan bu projenin toplam değeri 2 milyar 735 milyon dolardır. Projeye AIIB'nin yanı sıra Dünya Bankası'ndan 600 milyon dolar, İslam Kalkınma Bankası'ndan 350 milyon dolar, diğer ticari kredilerden 450 milyon dolar ve Botaş'ın kendi kaynaklarından 735 milyon dolar sağlanmaktadır.

Türkiye ile Çin arasındaki finansman altyapısının güçlendirilmesi açısından iki ülke merkez bankaları arasında ilk kez üç yıllık bir süre için 2012 yılında yapılan, sonrasında 2015 ve 2019'da yenilenecek karşılıklı swap (para takası) anlaşması açısından önemlidir. Türk tarafına sağlanan renminbi, Merkez Bankası tarafından reeskont kredisi açılması için ticari bankalara tedarik edilebilmektedir ve bu bankalar da ticaret ya da yatırım işlemleri için renminbi ihtiyacı olan müşterilerine kredi açmaktadır. Türkiye ile Çin ara-

TABLO 8. AIIB'nin Türkiye'de finansman sağladığı projeler

Proje	Sektör	Finansman tutarı	Statü	Onay yılı
Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Projesi	Enerji	600 milyon USD	Onaylandı	2018
Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredisi	Finans	200 milyon USD	Onaylandı	2018
Türkiye Kalkınma ve Yatırım Bankası Yenilenebilir Enerji ve Enerji Verimliliği Kredisi	Finans	200 milyon USD	Onaylandı	2019
İstanbul Sismik Riskin Azaltılması ve Acil Durumlara Hazırlık Projesi	Kentsel	300 milyon USD	Onaylandı	2019
Efeler Jeotermal Elektrik Santrali Projesi	Enerji	100 milyon USD	Onaylandı	2019
Halkalı-Çerkezköy Demiryolu Projesi	Ulaştırma	320 milyon EUR	Değerlendirmede	--
Covid-19 Kredi Projesi	Finans	500 milyon USD	Onaylandı	2020
İzmir Metrosu Fahrettin Altay-Narlidere Hattı Projesi	Ulaştırma	56 milyon USD	Onaylandı	2020
Covid-19 Tıbbi Acil Durum Müdahale Projesi	Sağlık	82,6 milyon USD	Onaylandı	2020
Akbank Covid-19 Kredisi	Finans	100 milyon USD	Onaylandı	2020
Türk Eximbank Covid-19 Kredi Projesi	Finans	250 milyon USD	Değerlendirmede	--

Kaynak: AIIB.

sındaki ticaretin yerel para birimleri üzerinden gerçekleştirilmesine yönelik çabalar açısından bu şekilde likiditenin sağlanması önemlidir.

Çin, 2011 yılından bu yana ticaretinde doların etkisini azaltarak yerel para birimlerinin kullanımını artırmak için girişimlerde bulunmaktadır ve bu kapsamda Türkiye'nin yanı sıra Avustralya, Rusya, Japonya, Pakistan, Brezilya ve İran gibi ülkelerle anlaşmalar yapmıştır. Aynı zamanda uluslararası ödemeler sistemi SWIFT'e alternatif olması amacıyla CIPS sistemi de Çin tarafından 2015 yılında hayata geçirilmiştir. Bu girişimler sonucunda Çin'in diğer ülkelerle ticaretinde doların payı azalmaya, renminbi'nin payı ise artmaya devam etmektedir. Ancak yine de küresel ticaretin bütününde halen Amerikan dolarının ağırlığı söz konusudur. SWIFT'in yayınladığı verilere göre Ocak 2021 itibariyle küresel ticaretin yüzde 38,3'ü dolar, yüzde 36,6'sı ise euro ile yapılmıştır, İngiliz pound'u (yüzde 6,8) ile Japon yeni (yüzde 3,5) ardında yer alan renminbi'nin payı ise yüzde 2,4 seviyesindedir.

TÜRKİYE NE YAPABİLİR?

Çin'den Türkiye'ye yatırım akışlarının artırılması ve bu akışların temelini oluşturan finans ilişkilerinin de sürdürülebilir bir şekilde devam ettirilmesi, Türkiye'nin Çin ile ilişkilerinin daha dengeli bir şekilde sürdürülmesini sağlayacak ve ülkemizin KYG üzerindeki konumunu da güçlendirecek unsulardır. Bu bağlamda:

- Çin'in yurtdışı yatırımlarında ağırlıkta olan ve Türkiye'nin de ekonomik kalkınması açısından önem taşıyan, enerji, telekomünikasyon, makine imalat, otomotiv gibi sektörlerde Türkiye'de yatırım yapmanın getirileri ve bu anlamda sağlanan avantajlar Çin tarafında oluşacak talebi beklemeden, Çinli firmalara bire bir görüşmeler vasıtasıyla anlatılmalıdır.
- Çin'den Türkiye'ye daha fazla katma değer yaratacak, ülke ekonomisine istihdam, teknoloji transferi vs. gibi yollarla katkı sağlayacak yatırımların çekilmesi için özel teşvikler tasarlanmalıdır.
- Türkiye, kurucu üyesi ve en fazla oy hakkına sahip on üyesinden biri olduğu AIIB'de daha

CIPS

人民币跨境支付系统
Cross-border Interbank Payment System



aktif olmalı, ülkemizdeki projelere AIIB'den finansman sağlamak için yapılan girişimler artırılmalı, Türkiye'deki ekonomik aktörleri AIIB'nin ne olduğu ve ne gibi imkânlar sunduğu daha iyi anlatılarak proje başvuruları teşvik edilmelidir.

- Türkiye ile Çin merkez bankaları arasındaki mevcut swap anlaşmasının süresi 2022 yılında dolacaktır. Bu anlaşmanın yenilenmesi için girişimlerde bulunulmalı, ayrıca Türkiye'ye sağlanan renminbi likiditesinin Çin ile iş yapan firma-

lar tarafından daha yaygın ve etkin bir şekilde kullanılması desteklenmelidir.

- Türkiye ile Çin arasındaki ticaretin yerel para birimleri ile yapılması için taraflar arasında bir anlaşma imzalanmışsa da bu uygulama sahada tam anlamıyla bir karşılık bulmamıştır ve halen ticaret büyük ölçüde Amerikan doları üzerinden gerçekleşmektedir. Ticareti icra eden şirketlerin lira ve renminbi'yi tercih etmeleri daha aktif bir şekilde teşvik edilmelidir.



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER





DİJİTAL

İPEK YOLU

DİJİTAL İPEK YOLU

KYG kapsamında her ne kadar demiryolu, liman gibi ulaştırma altyapısı projeleri ve genel olarak fiziksel altyapı iyileştirmesine yönelik çalışmalar ön plana çıksa da girişimin önemli bir hedefini ülkeler arasındaki dijital bağlantıların güçlendirilmesi oluşturmaktadır. Bu hedef doğrultusunda Çin yönetimi, KYG bünyesinde olmakla birlikte kendine özgü belirli öncelikleri ve farklı politika dinamikleri olan “Dijital İpek Yolu” konseptini ortaya koymuştur.

Dijital İpek Yolu, bir taraftan Çin ekonomisinin içerisinde bulunduğu, rekabet gücünü artık düşük maliyetten değil yüksek katma değerden ve teknoloji içeriğinden sağlamayı amaçlayan yapısal dönüşüm süreci ile de uyumlu bir vizyon sunmakta, diğer taraftan Covid-19 salgınıyla birlikte hayatın her alanında dijitalleşmeye talebin arttığı dünya genelindeki koşullara da karşılık vermektedir. Dijital İpek Yolu ile KYG genelinde

dijital bağlantıların güçlendirilmesi ve bununla birlikte Çin’in ürettiği teknolojilerin KYG ülkeleri genelinde daha yaygın kullanımının sağlanması amaçlanmaktadır.

Raporun bu bölümünde öncelikle Covid-19 salgını ile birlikte dijitalleşmeye ve dijital hizmetlere artan talep ele alınacak, sonrasında Çin’in dijitalleşmeye ve teknolojik gelişime yönelik politikaları değerlendirilerek bu kapsamda Dijital İpek Yolu, teknolojik altyapı ve ticaret boyutları ile incelenecektir. Bölümün son kısmında ise Dijital İpek Yolu kapsamında Türkiye’nin konumu ve bu konumun nasıl geliştirilebileceği üzerinde durulacaktır.

COVID-19 SALGINI VE DİJİTALLEŞME

Salgın karşısında kamu sağlığını koruma amaçlı olarak günlük hayata getirilen kısıtlamalar, sal-





gın öncesi dönemde fiziksel olarak, yüz yüze gerçekleştirilen bir çok aktivitenin –ekonomik faaliyetler de dahil olmak üzere— sanal ortama taşınmasına yol açmış ve bu durum da salgın öncesinde de var olan ekonomilerin ve günlük hayatın dijitalleşmesi sürecine yeni ve oldukça güçlü bir ivme kazandırmıştır.

Salgının ekonomik hayattaki dijitalleşmenin hız kazanmasına etkisi iki farklı yoldan gerçekleşmektedir. İlk olarak günlük hayata getirilen kısıtlamalar nedeniyle mağazalarda fiziksel olarak yapılan perakende alışverişin büyük bir kısmı evden dijital kanallar kullanmak suretiyle yapılmaya başlanmıştır. İkinci olarak ise şirketlerin iş yapma süreçlerinde dijital imkânlar daha fazla kullanılmaya başlanmıştır. Tamamıyla ya da kısmen uzaktan çalışma modeline geçen şirketler, gerekli yazılım ve donanıma yatırım yaparak dijital imkânların kullanımıyla çalışma hayatının kesintisiz olarak devam etmesini sağlayabilmişlerdir. Arz tarafında da özellikle hizmet sektöründe salgın öncesinde fiziksel olarak sunulmakta olan bir çok ürün için artık dijital kanallar kullanılmaya başlanmıştır. Ödemelerde fiziksel paranın yerine dijital ödeme şekillerinin daha fazla kullanılmaya başlanması da bu alanda salgın öncesinde var olan, ancak salgınla birlikte daha fazla önem ve sürat kazanan bir sürece işaret etmektedir.

Dijitalleşme, salgından önceki dönemde ekonomik aktörler açısından üretkenliği arttırmak için olan bir olgu iken, salgın ile birlikte sürdürülebilirliğin olmazsa olmaz bir koşulu haline gelmiş, hatta bir çok sektör ve firma için hayatta kalabilmenin en önemli şartı olarak gündemin en üst sırasına yerleşmiştir. Dijitalleşmenin Covid-19 salgını sonrası süreçte küresel ekonomi açısından sahip olacağı bu öncelikli konum, Dijital İpek Yolu'nu salgın öncesinde başlatılmış olmakla birlikte esas olarak salgın sonrasında KYG güzergâhındaki ülkelerin yaşayacak oldukları ekonomik yeniden yapılanma için önemli kılmaktadır.

ÇİN'İN DİJİTALLEŞMEYE YÖNELİK POLİTİKALARI

Çin ekonomisinin dijitalleşmesine yönelik politikalar ekonominin içerisinde bulunduğu yapısal dönüşüm sürecine uygun olarak genel anlamda teknolojinin ağırlığı ve üretimdeki katma değeri artırmaya yönelik girişimlerin temel bir unsuru olarak hayata geçirilmektedir. Bu anlamda raporun önceki bölümlerinde detaylı bir şekilde ele alınmış olan ve on öncelikli sektör üzerine odaklanarak, bu sektörlerde üretimin her aşamasında teknoloji içeriğinin ve katma değer artırılması suretiyle Çin'in üretimde bir dünya lideri haline getirmeyi amaçlayan "Made in China 2025"

inisiyatifi kuvvetli bir çerçeveye oluşturmaktadır. Made in China 2025'in öncelikli sektörlerinden birisi olan yeni nesil bilişim teknolojileri ekonomideki dijitalleşme sürecini doğrudan ilgilendirirken, inisiyatif dahilindeki sektörlerin tamamı da dijitalleşmeyi kaliteyi ve verimi artırma yönünde bir araç olarak içselleştirmektedir. Başbakan Li Keqiang'ın bir konuşmasında yaptığı tanımlama Made in China 2025'in amacını net bir şekilde ortaya koyar özelliktedir; buna göre bu inisiyatif sayesinde Çin, "nicelik üreticisinden, nitelik üreticisi konumuna terfi edecektir."

Made in China 2025'in başlatılmasının üzerinden geçen altı yıl içerisinde önemli derecede başarı sağlamış, inisiyatif kapsamındaki her öncelikli sektör içerisinde dünya ölçeğinde rekabet gücü yüksek Çin firmalarından oluşan küçük gruplar ortaya çıkmış ve bu firmalar Çin'in teknoloji alanında ülke olarak rekabet avantajını güçlendirmişlerdir. Bununla birlikte Made in China 2025 inisiyatifi, KYG ile de doğrudan bağlantılıdır. KYG'nin temel amacı Çin ile Orta Asya, Ortadoğu ve Avrupa arasındaki bağlantıları çok boyut-

lu olarak güçlendirmek iken, bu anlamda ulaştırma ve lojistik gibi fiziksel bağlantıların yanı sıra dijital bağlantılar da özellikle Covid-19 salgını sürecinde giderek önem kazanmaktadır. Made in China 2025 inisiyatifi ile Çin'in teknoloji alanında sağlamış olduğu ilerleme ve dijitalleşme anlamında kat edilmiş olan mesafe, oluşan bu potansiyelin Çin sınırları ötesine taşınarak Dijital İpek Yolu konseptinin temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, Made in China 2025 inisiyatifine paralel olarak Çin'in KYG güzergâhındaki ülkelerle internet altyapısının geliştirilmesi, bilişim teknolojilerinde iş birliği ve ortak teknoloji standartlarının hayata geçirilmesi yönünde iş birliği faaliyetlerini hızlandırması ve şu ana kadar 16 ülkeyle anlaşma imzalamış olması kayda değer bir gelişmedir. Çin firmaları, bu ülkelerde yeni nesil 5G teknolojisi de dahil olmak üzere telekomünikasyon ve bilişim altyapılarının geliştirilmesi, teknoloji parkları ile Ar-Ge merkezlerinin kurulması, ekonomi ve ticaret alanlarında dijitalleşmenin sağlanması gibi konularda önemli roller üstlenmeye devam etmektedir ve bu şekilde





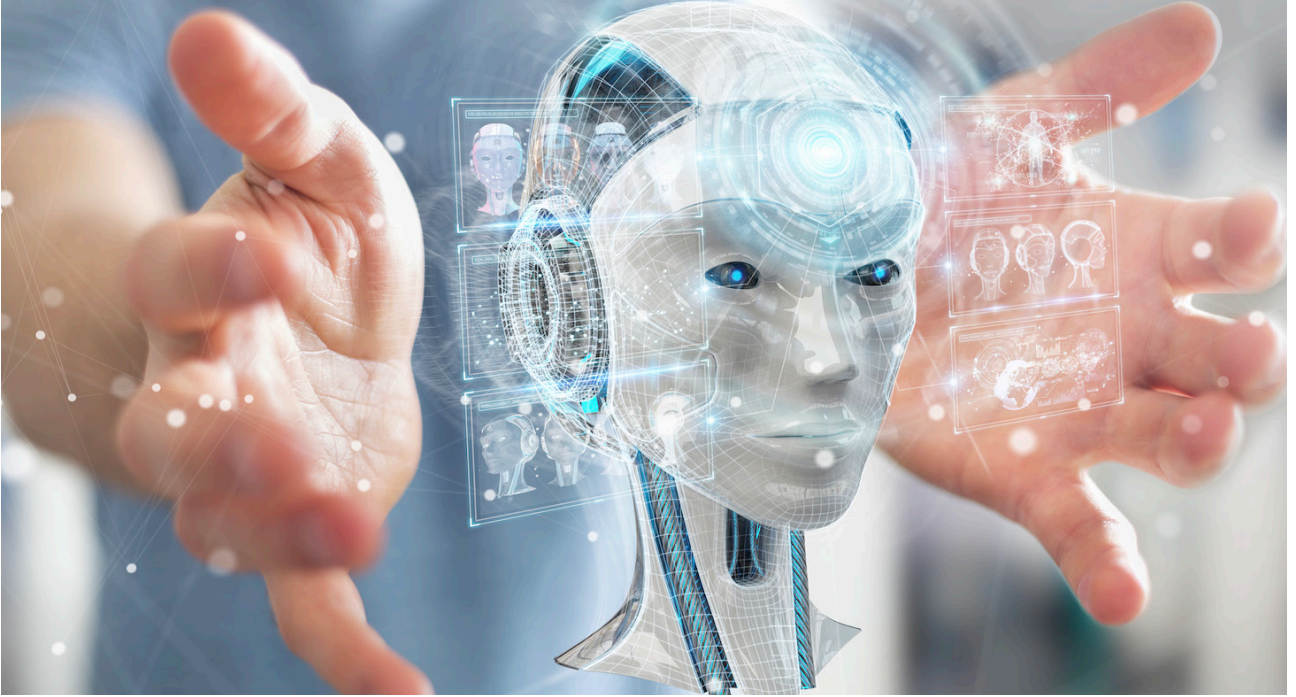
Dijital İpek Yolu konsepti somut olarak hayata geçirilmektedir.

Çin ekonomisindeki dijitalleşmenin ve bu alanda oluşan kapasitenin KYG'ye taşınmasının politika altyapısı anlamındaki diğer önemli bir ayağını Dijital İpek Yolu konsepti ile aynı yıl, 2015 yılında, devreye sokulmuş olan "Internet Plus" politikası oluşturmaktadır. Bu politika bahsi geçen dönemde beş yıllık hedefler üzerinden başlatılmıştır ve dolayısıyla 2020 yılı sonu itibarıyla süresi dolmuş olsa da rakamsal hedeflerinin ötesinde bir strateji ve genel bir dijitalleşme vizyonu olarak etkisini sürdürmektedir. Çin'in büyüyen ekonomisini, imalat sektöründen tarıma tüm alanlarda dijitalleşirmeyi ve internet üzerinden daha güçlü bir şekilde bağlantılı hale getirmeyi amaçlayan Internet Plus politikası somut olarak aşağıdaki hedeflere yönelik bir yol haritası ortaya koymuştur:

- İlgili alanda Ar-Ge çalışmalarına daha fazla kaynak ayrılması ve bu alanda yapılacak olan yatırımların ülkenin toplan gayri safi hasılasının yüzde 2,5'i seviyesine çıkartılması.
- Yerli olmayan teknolojilere bağımlılığın azaltılması.

- Büyük şehirlerde yaşayan nüfusun 100 MB/s internet hızına erişiminin sağlanması.
- Çin'in toplam nüfusunun yüzde 98'i için geniş bant internet kullanımının mümkün kılınması.
- İnternet hizmetleri alanında iş geliştirme ve inovasyona daha fazla kaynak sağlanması.

Made in China 2025 ile Internet Plus birlikte ele alındıklarında Çin'in "yeni sanayi devrimi" olarak nitelendirilmekte ve Dijital İpek Yolu da bu sürecin çıktılarının ülke sınırları ötesine taşınmasını ve KYG üzerinden dijital alanda bağlantıların artırılarak iş birliklerinin güçlendirilmesini amaçlamaktadır. Bu çerçevede içerisinde Çin'de geliştirilen teknolojilerin diğer ülkelere ihraç edilmesi ve bu ülkelerde kullanılmaya başlanmasının beraberinde uluslararası standartlar ve uyum konusunda belirsizlikler getirmesi muhtemeldir. Birçok durumda Çin teknolojilerinin ilgili ülkelerdeki mevcut teknolojik uygulamalar ile uyumlu bir şekilde çalışması için uluslararası standartların yeniden tanımlanması gerekebilecektir. Özellikle 5G, yapay zeka ve nesnelerin interneti gibi yeni alanlarda bu anlamda boşlukların oluşması en azından kısa ve orta vadede kaçınılmazdır. Bu sebepten dolayı Çin yönetimi,



2018 yılından itibaren “Çin Standartları 2035” planını başlatmıştır. Henüz tasarlanma aşamasında olan ve yakın bir gelecekte resmen yürürlüğe girmesi beklenen bu plan, Çin’in yeni teknolojilerinde kendi standartlarını belirlemesi ve bu standartların uluslararasılaştırılması için bir yol haritası ortaya koymaktadır. Bir anlamda Made in China 2025 ve Çin Standartları 2035, bir bütünün iki parçası olarak görülebilir. Made in China 2025 ile Çin’in dünyanın lider teknoloji girişimci ve üreticisi olması, Çin Standartları 2035 ile de Çin’in bu alanlarda dünyada kural koyucu haline gelmesi amaçlanmaktadır.

Mart 2021’de yapılan Ulusal Halk Kongresi toplantılarında onaylanarak resmen yürürlüğe giren ve 2021-2025 dönemini kapsayan 14. Beş Yıllık Plan, Made in China 2025 ve Çin Standartları 2035 ile uyumlu bir şekilde bir taraftan Çin’in önümüzdeki dönemdeki teknoloji girişimlerine bir yön gösterirken diğer taraftan dijitalleşmeye de ayrı bir vurgu yapmaktadır. Plana göre Çin’in önümüzdeki beş yıldaki ekonomik büyüme ve modernleşmesinde teknoloji ve inovasyon başlıca itici güç olacaktır. Bunun sağlanması

için Ar-Ge’ye yapılan yatırımların her yıl düzenli olarak yüzde 7 oranında artırılması öngörülmektedir. Bununla birlikte inovasyon odaklı kalkınma anlayışının odağında bilimsel ve teknolojik kaynakların kullanımının entegrasyonu ve optimize edilmesi, temel araştırma faaliyetlerinin güçlendirilmesi ve büyük bilimsel ve teknolojik inovasyon platformlarının oluşturulması hedefleri yer almaktadır. Tüm bu çalışmalar yapılırken ön planda yer alacak olan öncelikli sektörler ise 14. Beş Yıllık Plan’da “Bilim ve Teknolojinin Yeni Ufukları” başlığı altında detaylarıyla birlikte şu şekilde belirlenmiştir:

- **Yeni nesil yapay zeka:** Bu alanın temel kuramlarında atılımlar yapmak; özel mikroçiplerin geliştirilmesi; derin öğrenme algoritmaları gibi açık kaynak platformların geliştirilmesi; karar verme ve öğrenme mantığı yapılarında inovasyon; görüntü, ses, video ve doğal dil tanıma.
- **Kuantum bilişimi:** Şehir içi, şehirler arası ve açık alan kuantum iletişim teknolojileri üzerinde Ar-Ge çalışmaları; genel amaca uygun kuantum bilişim prototiplerinin ve uygula-

maya yönelik kuantum simülasyonlarının geliştirilmesi; kuantum hassasiyet ölçüm teknolojilerinde atılım.

- **Entegre devreler:** Entegre devre tasarım araçları gibi temel malzemelerin geliştirilmesi; entegre devre süreçlerinde ve izole kapılı bipolar transistör (IGBT) ile mikro elektronik mekanik sistem (MEMS) gibi süreçlerde gelişme sağlanması; ileri seviye depolama teknolojilerinin hayata geçirilmesi; silikon karbit ve galyum nitrid gibi geniş bant yarı iletkenlerinin geliştirilmesi.
- **Beyin bilimi ve yapay beyin araştırmaları:** İnsan beyninin bilişsel ilkelerinin analizi; beyin üzerinden sinirsel bağlantıların haritalandırılması; başlıca beyin hastalıklarına yönelik teşhis ve tedavi araştırmaları; çocuk ve ergen beyin zeka gelişimi; yapay beyin bilişim ve beyin-bilgisayar füzyon teknolojilerinin geliştirilmesi.
- **Genler ve biyoteknoloji:** Genom bilimi araştırma ve uygulamaları; genetik hücre ve genetik soy çalışmaları; sentetik biyoloji ve biyofarmasötik; inovatif aşuların geliştirilmesi için

Ar-Ge çalışmaları; vitro teşhis ve antikor ilaçları; yeni tarım, hayvancılık, deniz ürünlerinin ve zirai mikroorganizmaların geliştirilmesi; temel biyogüvenlik teknolojileri.

- **Klinik tıp ve sağlık:** Kanser ve kardiyovasküler, solunum sistemi ve metabolik hastalıkların patojenleri üzerine temel araştırmalar; aktif sağlık müdahalesi teknolojileri üzerine Ar-GE çalışmaları; canlandırıcı tıp, mikrobiyom ve yeni tedaviler üzerine çalışmalar; başlıca bulaşıcı hastalıkların ve bulaşıcı olmayan kronik hastalıkların önlenmesi ve tedavisine yönelik araştırmalar.
- **Derin uzay, derin dünya, derin deniz ve kutup keşifleri:** Evrenin kökenleri ve gelişimi, dünyaya yönelik **bilimsel** çalışmalar; Mars yörüngesi, asteroid devriyesi ve diğer yıldızlararası keşifler; yeni nesil ağır fırlatma araçları ve yeniden kullanılabilir uzay taşımacılık sistemleri; derin dünya keşif ekipmanı; derin deniz bakım ve ekipman denemesi gemileri; kutuplara yönelik üç boyutlu görüntüleme platformları ve ağır buzkıranlar; Ay Keşif Projesi'nin dördüncü aşaması; "Jiaolong"





okyanus araştırmalarının ikinci aşaması; “Kar Ejderi” kutup araştırmalarının ikinci aşaması.

Bu alanlara ek olarak modern bir sanayi sisteminin ve reel ekonominin geliştirilmesi amacıyla yönelik olarak 14. Beş Yıllık Plan’da bir imalat sektörü stratejisi de ortaya konulmuştur. Bu strateji, sekiz temel alana odaklanmaktadır:

- Nadir toprak metalleri ve özel elementler.
- Gemi inşası, havacılık ve yüksek hızlı trenler için kullanılan temel ekipmanlar.
- Robotik.
- Uçak motorları.
- Çin’in “Beidou” küresel seyrüsefer uydu sisteminin sanayide kullanımı.
- Yeni enerji ile çalışan araçlar ve akıllı otomobiller.
- Üst düzey tıbbi ekipman ve aşılar başta olmak üzere inovatif tıp ürünleri.
- Tarım makineleri.

14. Beş Yıllık Plan’ın diğer bir ana teması da “Dijital Çin’in İnşası” başlığı altında değerlendirilmektedir. Burada temel amaç dijital ekonominin ürettiği temel sanayi katma değerinin gayrisafi yurtiçi hasılaya oranının yüzde 10 seviyelerine çıkartılmasıdır. Bu amaca yönelik strateji doğrultusunda temel dijital teknolojilerin inovatif bir şekilde kullanımının sağlanması, dijital sanayileşmenin ve sanayide dijitalleşmenin teşvik edilmesi; veriler ve verilerin kullanımı ile ilgili olarak piyasa kurallarının geliştirilerek standart ve düzenli bir politika ortamının oluşturulması öngörülmektedir. Verilerin kullanımı konusunda 2016 yılında devreye giren Ulusal Enformatizasyon Stratejisi önemli bir çerçeve oluşturmuş, 2017 yılında yürürlüğe giren Siber Güvenlik Kanunu da başta Çin’deki verilerin yurtdışına çıkartılmasından dolayı kaynaklanabilecek tehditlere karşı konulması olmak üzere bu alanda yeni düzenlemeler getirmiştir.

Çin’in teknolojik gelişim ve dijitalleşme anlamında öncelik verdiği tüm alanlarda ve ilgili konularda ürettiği standartlar ve mevzuat uygu-

lamaları, KYG ülkeleri ile dijitalleşme alanında yapılacak olan iş birliğinde ve genel olarak Dijital İpek Yolu'nda da etkili ve belirleyici olacaktır.

DİJİTAL ALTYAPI

Ekonomilerin dijitalleşmesi ancak uygun teknolojik altyapının varlığı sayesinde mümkün olabilir.

Firma	2019 pazar payı (%)	2020 pazar payı (%)
Huawei	28	31
Nokia	16	15
Ericsson	14	15
ZTE	9	10
Cisco	7	6
Ciena	3	3
Samsung	3	2

Kaynak: Dell'Oro Group.

Yukarıdaki tablolarda da görüldüğü üzere Çin firması Huawei, genel olarak bilişim teknolojisi altyapısında dünyanın açık ara en büyük tedarikçisi konumunda olduğu gibi 5G teknolojisi alanında en fazla patent almış olan firma olarak bu alandaki gelişimin de öncülüğünü yapmaktadır. Hâlihazırda Huawei'nin 5G teknolojilerine yönelik olarak almış olduğu patentlerin sayısı 3,325'tir. Patentler konusunda diğer bir Çin firması olan ZTE'nin de oldukça büyük bir payı olduğu ve bu anlamda dünyada üçüncü sırada yer aldığı görülmektedir.

Çinli firmaların teknoloji altyapısı alanındaki üstün konumlarının ve özellikle de 5G teknolojisi alanında sahip oldukları kapasitenin uluslararası boyuttaki yansıması bu firmaların diğer ülkelerde gerçekleştirilmekte oldukları projeler üze-

mektedir. Huawei ve ZTE gibi Çin firmaları bu alanda ve özellikle 5G teknolojisi, yapay zeka, nesnelerin interneti, akıllı şehirler, uydu sistemleri, bulut bilişim ve denizaltı iletişim kabloları gibi alanlarda KYG ülkeleri de dahil olmak üzere dünya çapında altyapı projeleri geliştiren öncü kuruluşlar haline gelmişlerdir.

Firma	5G patent ailesi portföy payı (%)*
Huawei	15,4
Qualcomm	11,2
ZTE	9,8
Samsung	9,7
Nokia	9,0
LG	7,0
Ericsson	4,4

* 1 Şubat 2021 itibarıyla tüm dünyadaki patent ofislerinden halihazırda alınmış ya da başvuru aşamasında olan patentler içerisindeki pay. Kaynak: IPlytics GmbH.

rinden vücut bulmaktadır ve bu anlamda KYG ülkelerinde hayata geçirilen projeler ve dolayısıyla Dijital İpek Yolu'nu oluşturan projeler de önemli bir yer tutmaktadır. Bu noktada iki önemli hususa dikkat çekmek gerekmektedir. İlk olarak, her ne kadar Dijital İpek Yolu, Çin devleti tarafından tasarlanan ve şekillendirilen bir girişim olsa da, sahadaki uygulayıcılar, KYG'nin diğer alanlarındaki büyük altyapı inşaat şirketlerinden farklı olarak, özel sektörün teknoloji firmalarıdır. Bununla birlikte bu özel şirketler Çin devleti tarafından özellikle Ar-Ge ve inovasyon çalışmaları için aktif bir şekilde desteklenmekte ve bu firmaların yurtdışındaki faaliyetleri için Çin devleti tarafından siyasi destek de sağlanmaktadır. Bu destekler, Çin firmalarının teknoloji alanındaki sınır ötesi faaliyetleri Dijital İpek Yo-

lu'nun ve dolayısıyla KYG'nin ana eksenlerinden birisini oluşturduğu için önemlidir ve bu tür faaliyetler Çin içerisindeki teknolojik gelişime de katkı sağladığı, yurtdışında kapasitesini geliştiren Çinli firmalar ülke içerisinde de daha fazla katma değer yarabildiği için devlet tarafından destek görmektedir.

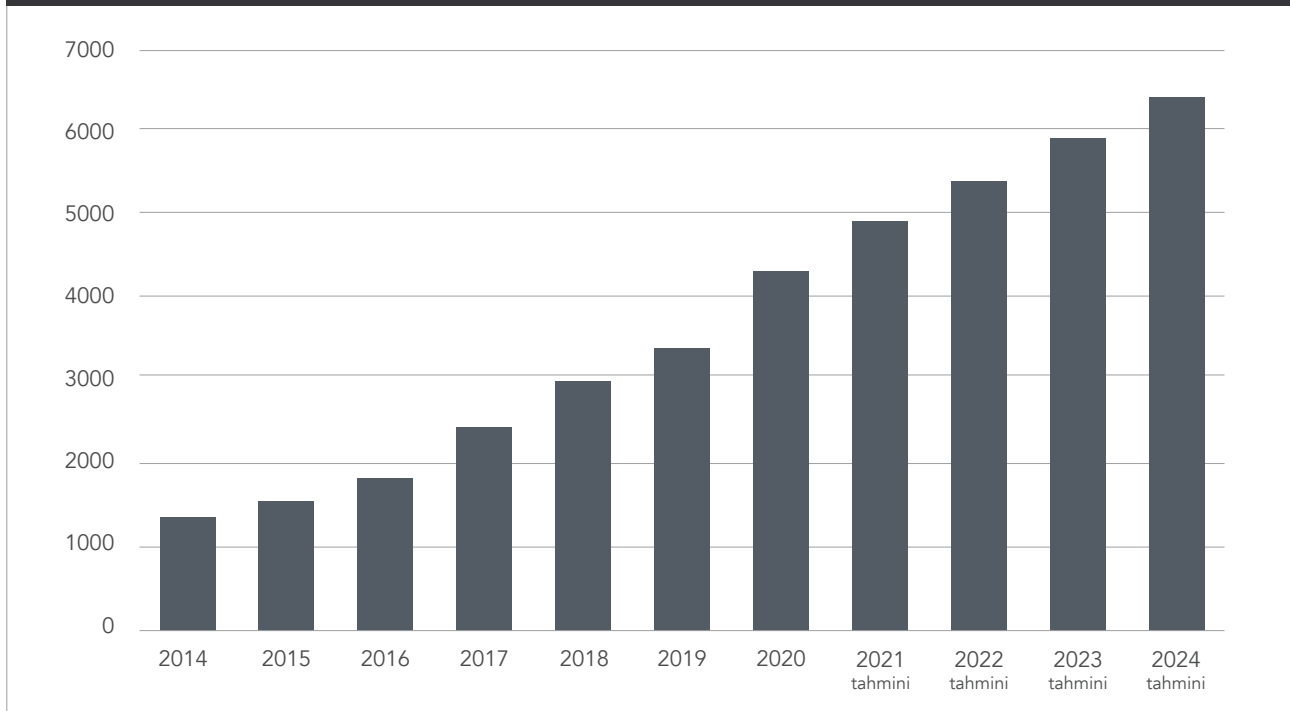
İkinci olarak ise, madalyonun diğer yüzünde, ABD ile Çin arasındaki stratejik büyük güç rekabeti üzerinden tanımlanan mevcut uluslararası jeopolitik konjonktür içerisinde Çin'in büyük teknoloji şirketlerinin ulaştığı oldukları konum nedeniyle başta ABD olmak üzere birçok Batılı ülke tarafından bir tehdit unsuru olarak görülmeleri ve buna bağlı olarak kısıtlamalar ve hatta doğrudan yaptırımlarla karşı karşıya kalmaları bulunmaktadır. Huawei firmasının yaşadığı süreç bu duruma güzel bir örnektir. Son bir kaç yıl içerisinde firma önce ABD'nin 5G geliştirme sürecinin dışında bırakılmış, sonra ABD'li üreticilerin bu firmaya hayati önem taşıyan bir ara

mamul olan mikroçipleri tedarik etmeleri yasaklanmış ve son olarak üçüncü ülkelerden bile yapılsa ABD teknolojileri ile üretilen mikroçiplerin satışlarına kısıtlama getirilmiştir. Diğer yandan ABD dışında birçok Batı ülkesinde de Huawei, Çin devleti tarafından aktif olarak desteklenen ve Çin devleti ile yakın bir ilişki içerisinde olan bir firma olarak telekomünikasyon gibi stratejik özelliğe haiz bir sektörde ulusal güvenlik tehdidi oluşturabileceği gerekçesiyle başta 5G ihaleleri olmak üzere bir çok alanda ciddi kısıtlamalar ve engellerle karşı karşıya kalmaktadır. Çin'in internet yönetişimine Batı'dan farklı olarak devlet kontrolünün ağır bastığı bir yaklaşım sergiliyor olması de Çin firmalarına karşı getirilen kısıtlamalar için ileri sürülen gerekçelerden birisidir.

DİJİTAL TİCARET

Dijital ticaret, bilgisayar veya mobil cihazların kullanımıyla ticaret amaçlı web siteleri ve uygulamaların kullanımıyla yapılan alışveriş ile birlikte

Dünya genelinde toplam perakende dijital ticaret hacmi (Milyar USD)



Kaynak: eMarketer.

özellikle son yıllarda iyice popülerleşen bir kanal olan sosyal medya üzerinden canlı yayınlar aracılığıyla yapılan alışverişin tamamını içeren, ve mobil teknolojilerdeki gelişime paralel olarak son derece hızlı büyüyen bir alandır. Halen dünya genelinde dijital ticaretin büyük çoğunluğu ülke sınırları içerisinde ve ağırlıklı olarak B2C formatında yapılırken, sınır ötesi olarak ve B2C ile birlikte B2B formatını da kapsayacak şekilde gerçekleştirilen dijital ticaret de hızla artmaktadır ve bu anlamda e-ihracat ve e-ithalat kavramları ön plana çıkmaktadır. Covid-19 salgınının ortaya çıkarttığı koşullarla birlikte gerek üreticilerin gerekse tüketicilerin uzaktan ve temassız alışverişini tercih etmeleri nedeniyle dijital ticaret dünya genelinde ivme kazanmıştır.

Günümüzde Çin, dijital ticaret konusunda kendi iki trilyon dolarlık iç pazar hacmiyle, dijital ticaret zincirinin her halkasındaki öncü uygulamalarla ve tüm dünyada geniş bir ekosistem yaratan

dijital ticaret platformlarının sağlamakta olduğu etkin ve yaygın altyapısı ile küresel ekonomide bu alandaki standartları belirleyen bir ülke haline gelmiştir. Diğer yandan Çin'in artan teknoloji kapasitesi, bu ülkenin dijital ticaret alanındaki uygulamalarını da şekillendirmektedir. Örneğin müşteri davranışlarına yönelik büyük veri üzerinden hedefleme ve kişiselleştirilmiş deneyim oluşturma imkanı sağlayan bilişsel teknolojiler; henüz tam olarak kullanıma geçmemişse de müşterinin deneyimini bambaşka bir boyuta taşımaya vadeden, hatta bir arayüz ve insana ihtiyaç bile duyulmadan alışveriş yapılabilmesini mümkün kılacak olan artırılmış gerçeklik (AR), sanal gerçeklik (VR) ve nesnelerin interneti gibi teknolojiler, dijital ticaretin geleceğini şekillendiren ve Çin'in öncülük ettiği alanlardır. Bu büyük potansiyelin e-ihracat ve e-ithalat yoluyla Çin sınırlarının ötesine aktarımı, dijital ticareti Dijital İpek Yolu'nun önemli bir unsuru haline getirmektedir.

TABLO 11. Çin'in en büyük dijital ticaret platformları*

Platform	Aylık ziyaretçi sayısı
Taobao	454 milyon
JD.com	198,5 milyon
Tmall	153 milyon
Alibaba1688	49,8 milyon
Suning.com	17,2 milyon
Xiaohongshu	16,8 milyon
Amazon China	11,2 milyon
VIPshop	6,1 milyon
Dangdang	5,9 milyon
Kongfz.com	5,1 milyon

* Dijital ticaret platformları, Ağustos 2020 itibariyle tahmini aylık ziyaretçi sayılarına göre sıralanmıştır.

Not: Listede yer alan Taobao, Tmall ve Alibaba1688, Alibaba Grubu'na aittir. Bununla birlikte Alibaba.com'un listede yer alması, bu sitenin Çin dışında toptan satışlara odaklanmasından kaynaklanmaktadır. Benzer şekilde, Alibaba Grubu'nun perakende ihracat sitesi AliExpress de Çin içerisinde erişime kapalı olduğu için bu listeye girememiştir.

Kaynak: SimilarWeb

Çin'de dijital ticaretin yüzde 90'ı satıcı firmaların kendi web siteleri ya da kendi mobil uygulamaları değil, bir çok satıcıyı bir araya getiren çevrimiçi pazaryeri adı verilen dijital platformlar üzerinden yapılmaktadır. Kredi kartı kullanımının son derece düşük olduğu ülkede ödemeler dijital ödeme sistemleri (Alibaba'nın Alipay ve Tencent'in WeChat Pay sistemi gibi) üzerinden yapılmakta, hatta çevrimiçi pazaryerleri ile aynı gruba ait finans şirketleri (Alibaba'nın Ant Financial ve JD'nin Baitiao gibi) düşük faizli ve kolay alışveriş kredisi de sağlamaktadır. Bununla birlikte Çin'in büyük dijital ticaret platformları, sadece Çinli şirketlerin değil tüm dünyadan üreticilerin ürünlerini Çin pazarına ve küresel alıcılara ulaştırmalarını mümkün kılmaktadır. Halen dünyada en fazla mal sirkülasyonunun olduğu ve en fazla ziyaretçi sayısına sahip olan dijital pazaryerlerinin başında Çin'in dijital platformları gelmektedir. Bu platformlar yabancı marka ve satıcıların Çin'de şirket kurmadan ya da herhangi bir şekilde hukuki bir varlık tesis etmeden doğrudan Çinli tüketiciye satış yapmalarını sağladığı gibi Çin dışındaki pazarlara erişimi de

mümkün kılmaktadır. Çin firmalarının KYG ülkelerinin pazarlarına erişimlerinin yanı sıra, KYG ülkelerinden üretici ve satıcı firmaların bu platformlarda yer alarak Çin ve üçüncü ülkelerdeki tüketicilere ürünlerini pazarlamaları, Çin merkezli finans kuruluşları üzerinden ticaret finansmanı sağlanması ve yine Çin tarafından geliştirilen mobil ödeme sistemlerinin kullanımı, Dijital İpek Yolu'nun ticaret ayağını oluşturan unsurlar olarak giderek görünürlük kazanmaktadır.

TÜRKİYE NE YAPABİLİR?

Dijital İpek Yolu konsepti, Türkiye ekonomisine bir kaç farklı açıdan fayda sağlama potansiyelini taşımaktadır. Buna göre Çin'in büyük teknoloji firmalarının Türkiye'de gerçekleştirdikleri projelerle ve özellikle de kuvvetli bir Ar-Ge unsuru içeren projelerle Türkiye'nin kendi teknoloji altyapısını güçlendirmesine ve ekonominin dijitalleşme sürecine katkı sağlanabilir. Diğer taraftan Türkiye'den firmaların ve öncelikle de KOBİ'lerin Çin'in küresel dijital ticaret platformlarında faal bir şekilde yer almaları ve bu kanallar üzerinden ihracatlarını artırmaları sağlanabilir; aynı





zamanda Türkiye'nin kendi dijital ticaret girişimlerine Çin'den daha fazla yatırım çekilerek ülke içerisindeki dijital ticaret zeminin güçlenmesi mümkün kılınabilir. Tüm bu amaçlar doğrultusunda aşağıdaki somut adımların atılması önerilmektedir:

- Çin'in ülkemizde yatırımları olan ve/veya yeni yatırımlar yapmayı planlayan gerek teknoloji firmalarının gerekse diğer sektörlerde faal olan şirketlerinin Türkiye'de Ar-Ge çalışmalarını geliştirmeleri ve bu kapsamda Türk mühendis ve yazılımcı istihdam etmeleri teşvik edilmelidir. Bu alanda mevcut başarılı örnekler söz konusudur. Örneğin Huawei, 2010 yılında İstanbul'da 50 milyon dolarlık bir yatırımla faaliyete geçen ve yaklaşık 650 mühendisin çalıştığı Ar-Ge merkezine ek olarak Mart 2019'da da Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın kurduğu inovasyon ve teknoloji merkezi Bilişim Vadisi ile bir Akıllı Şehirler Araştırma Laboratuvarı kurulmasına yönelik iş birliği protokolü imzalamıştır. Diğer taraftan halen Türkiye'de KYG kapsamındaki en büyük Çin yatırımı olan Kumpört limanında

2019 yılında hayata geçirilen Ar-Ge merkezi de Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından tescil edilerek Türkiye'nin limancılık sektöründeki ilk Ar-Ge merkezi olma özelliğini kazanmıştır ve Türkiye'nin bu sektördeki teknoloji kapasitesini geliştirme çabalarına fayda sağlamaktadır. Çin'den gelecek yatırımların teknoloji yoğun özellikte olmaları, bu tür projelerin tercih ve teşvik edilmesi, bu örneklerde yaşanmakta olduğu gibi Türkiye'nin ekonomisine ciddi anlamda katma değer sağlayacaktır.

- Türkiye'nin Dijital İpek Yolu'nda konumlandırılması açısından dijital ticaretin teknolojik altyapı kadar yazılım kapasitesinin artırılması da önemlidir. Türkiye'nin genel anlamda ekonomisinin dijitalleşmesine katkıda bulunacak ve esas olarak bu sürecin temelini oluşturacak gelişmiş bir yazılım ekosistemine ihtiyacı vardır. Bu alanda Çin ile iş birliği önemli bir potansiyel sunmaktadır.
- Türkiye ve Çin arasında 2015 yılında imzalanmış olan "Bilgi İpek Yolu'nun Gelişiminin Güçlendirilmesine İlişkin E-Ticarette İş Birliği



Mutabakat Zaptı” sektörün ve küresel ekonomideki koşulların hızlı değişimi nedeniyle güncelliğini yitirmiştir. Bu anlaşmanın dijital ticarete yönelik tüm iş birliği alanlarını kapsayacak şekilde yenilenmesi, somut çözümler üretebilmesi için eylem planları ile desteklenmesi ve bu planlar üzerinden atılacak adımların takibinin yapılması gerekmektedir.

- Türkiye, Çin’in Made in China 2025, Internet Plus ve 14. Beş Yıllık Plan gibi belgelerinde teknolojik gelişim ve dijitalleşme açısından öncelikli olarak belirlemiş olduğu sektörlerde yaşanan gelişmeleri yakından takip etmeli, bunları kendi teknoloji hedefleriyle eşleştirerek Çin ile iş birliğinde potansiyel taşıyan alanları tespit etmeli ve buna yönelik girişimlerde bulunmalıdır.
- Çin’in büyük dijital ticaret platformlarında Türk firmalarının daha aktif bir şekilde yer almaları sağlanmalıdır. Şirketlerin bireysel katılımları desteklenirken, sektörel olarak katılımlar da organize edilmeli, Türkiye’nin ulusal katılımı için uygun platformlar nez-

dinde gerekli adımlar atılmalı ve tek başlarına bu platformlara katılımları güç olacak KOBİ’ler için de kümeler oluşturulup destek sağlanarak yine KOBİ’lerin e-ihracata yönelik ihtiyaçlarına uygun finansman imkânları sağlanmalıdır. Bu anlamda 26 Mayıs 2020 tarihli ve 2573 sayılı “Pazara Girişte Dijital Faaliyetlerin Desteklenmesi” Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Türk şirketlerinin Ticaret Bakanlığı tarafından akredite edilmiş olan uluslararası dijital platformlara üyeliklerine ilişkin maliyetin belirli limitler içerisinde devlet tarafından karşılanmaya başlanmış olması olumlu bir gelişmedir. Bu tür destekler artırılmalı, Çinli dijital ticaret platformlarının sundukları imkânlar Türk iş çevrelerine daha iyi anlatılmalı ve katılım süreçleri için danışmanlık sağlanmalı, Çinli dijital ticaret platformlarını yöneten Çin şirketlerinin Türkiye’de ofis açmaları ya da şirket kurmaları teşvik edilmelidir.

- Türkiye’nin 5G altyapısı konusunda Çin’den ya da herhangi bir ülkeden bir firma ile iş birliği yapmasının ekonomik sebepleri ulus-

lararası kamuoyuna iyi anlatılmalı, ilgili süreçler şeffaf olmalı ve uluslararası jeopolitik ortamdaki gelişmelerden etkilenmemelidir.

- Çin ile herhangi bir formatta iş yapan ya da yapmayı planlayan Türk şirketleri, doğrudan teknoloji sektörü ile iştigal etmeseler bile Çin Standartları 2035 sürecini yakından takip etmeli ve geliştirilmekte olan bu standartlara uyum anlamında son dakikayı beklemeden hazırlık içerisinde olmalıdır. Bununla birlikte ABD ile Çin arasında devam etmekte olan ticaret savaşlarının ve daha geniş kapsamda süren büyük güç mücadelesinin teknolojik standartlar alanına da yansımaları kaçınılmazdır ve bu nedenle burada da bir kutuplaşma ve farklı standartların eş zamanlı olarak

kullanımı söz konusu olabilir. Türk firmaları bu duruma da hazırlıklı olmalı ve koşullar ne olursa olsun bu alanda yaşanabilecek olan çatışmaların tarafı olmaktan kaçınmalıdır.

- Türkiye açısından Dijital İpek Yolu, esas olarak ülke içerisindeki teknolojik altyapının geliştirilmesi ve ekonomideki dijitalleşme sürecinin desteklenmesi açısından önem taşısada, KYG üzerindeki üçüncü ülkelerde Çinli firmalarla iş birliği imkânları da değerlendirilmelidir. Örneğin Türkiye'nin son yıllarda gelişme sağladığı bulut bilişim altyapısı alanında, Türkiye'nin komşu coğrafyalarında Dijital İpek Yolu projeleri gerçekleştiren Çinli firmalar ile Türk bilişim şirketleri çözüm ve hizmet sağlayıcı olarak iş yapabilirler.



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER





**KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NE
YÖNELİK RİSK ANALİZİ**

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NE YÖNELİK RİSK ANALİZİ

KYG kapsamında hayata geçirilen ya da planlama aşamasında olan büyük ölçekli altyapı projeleri, benzer özelliklere sahip dünya genelindeki diğer tüm projeler gibi ekonomik, siyasi ve sosyal açılardan belirli riskler taşımaktadırlar. Bununla birlikte KYG'nin Çin öncülüğünde, Çin'in uygulamakta olduğu devlet kapitalizmi modeli doğrultusunda, büyük ölçüde Çin bankaları ve finans kuruluşlarının sağladığı finansman ile ve yine Çin'in büyük kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından gerçekleştiriliyor olması KYG'ye özgü olarak diğer girişimlerden ve projelerden farklı şekillerde risk algılamalarının oluşmasına da yol açmaktadır. Bu risk algılamalarından hareketle uluslararası kamuoyunda ve özellikle de Çin ile ekonomik alanda rekabet içerisinde olan Batılı ülkelerde KYG'ye karşı bir takım eleştiriler getirilmektedir. Bu eleştiriler dört ana başlık altında ele alınabilir:

- KYG projelerinin esas olarak Çin'e fayda sağladığı ve projelerin gerçekleştirildiği ülkeleri giderek Çin'e daha fazla bağımlı kıldığı yönünde eleştiriler: Bu söyleme göre KYG projelerinde Çin bankaları ve firmalarının merkezde olması öncelikli olarak Çin'e kazanç sağlamak ve bu şekilde hayata geçirilen projeler ilgili ülkeleri sadece yatırımlar değil ticaret anlamında da Çin'e daha fazla bağımlı kıldığı gibi dünyanın farklı yerlerindeki bölgesel altyapı ağlarının da Çin merkezli olarak ve Çin'in öncelikleri doğrultusunda oluşmasına yol açmaktadır.
- KYG projeleri için sağlanan finansmanın projelerin gerçekleştirildiği ülkeler açısından bir borç tuzağı oluşturduğuna yönelik iddialar: Buna göre KYG projeleri çok bü-

yük ölçekli altyapıya yönelik olduklarından büyük miktarda finansman kaynağı gerektirmekte, bu durum da özellikle kalkınmakta olan ve az kalkınmış ülkelerde toplam borçluluk oranlarının birden bire sürdürülemez seviyelere yükselmesine yol açmakta ve dolayısıyla yerel ekonomiler üzerinde olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Borçların ödenemediği durumlarda proje kapsamındaki belirli stratejik varlıkların ilgili Çinli firma tarafından satın alınması ya da uzun süreliğine kiralanması gibi gelişmeler de bu yöndeki eleştirileri güçlendirmektedir. Çin, bu eleştirilere karşılık olarak Dünya Bankası'nın konuyla ilgili olarak belirlemiş olduğu normlar üzerinden bir borç sürdürülebilirliği modeli uygulamaya başlamıştır.

- KYG projelerinin yeterince şeffaf olmamaları ve bu anlamda uluslararası anlamda kabul görmüş standartlara uyum sağlamadıkları yönündeki eleştiriler: Bu söyleme göre proje süreçlerinin yeterince şeffaf olamaması ve uluslararası standartlara tam olarak uyum sağlanmaması, her şeyden önce rekabet ortamını zedelemekte, adil olmayan durumların ortaya çıkmasına yol açabilmekte ve yolsuzluğun artması için uygun bir zemin oluşturabilmektedir. Bu durumun bir göstergesi olarak KYG kapsamında çok kereler ekonomik getirisi düşük olmasına rağmen yüksek maliyetli finansman gerektiren ve düşük kaliteyle hayata geçirilen, verimsiz projelerin varlığına dikkat çekilmektedir.
- KYG projelerinin ilgili ülkelerdeki sürdürülebilir kalkınma hedeflerine katkı sağlamadığı yönündeki eleştiriler: Bu anlamda söz konu-

TABLO 12. Farklı faktörlerde dünya ve KYG ortalamalarında risk seviyeleri

	Dünya ortalaması	KYG ülkeleri ortalaması
Genel risk değerlendirmesi	46	47
Devlet kapasitesinden kaynaklanan riskler	58	62
Mevzuattan kaynaklanan riskler	50	54
Siyasi istikrar riski	46	53
Altyapı riski	49	50
İşgücü piyasası riski	51	49
Finansal riskler	47	48
Dış ticaret ve ödeme riskleri	41	43
Güvenlik riskleri	40	41
Vergi politikası riski	39	36
Makroekonomik riskler	37	35

Kaynak: The Economist Intelligence Unit

su projelerin ilgili ülkeye özellikle sosyal ve çevre ile ilgili konularda yeterince getiri sağlamadığı ileri sürülmektedir.

Yukarıda bahsi geçen KYG'ye yönelik genel eleştirilere ve bu eleştirilerin merkezinde yer alan risk algılamalarına ek olarak üçüncü ülkelerde Çin firmalarıyla iş birliği içerisinde KYG projelerine dahil olacak veya herhangi bir şekilde bu projelerde iş yapacak olan firmaların operasyonel seviyede bazı riskler ile karşı karşıya oldukları bildirilmekte ve her ülke için farklı riskler olsa da genel anlamıyla bunların mevzuattan kaynaklanan riskler, bürokratik engeller, güvenlik tehditleri ve yolsuzluk riski oldukları dile getirilmektedir. Ancak bu noktada, bahsi geçen risklerin sadece KYG'de değil tüm dünya genelinde söz konusu olduğu hatırlanmalıdır. The Economist Intelligence Unit'in yaptığı bir çalışma KYG ülkelerindeki risk seviyelerinin dünya ortalamasından çok da farklı olmadığını, hatta

bazı risk faktörlerinde KYG ülkelerinin dünya ortalamasından daha düşük riske sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Raporun bu bölümünde KYG'ye ve KYG kapsamında gerçekleştirilmekte olan projelere yönelik riskler, yukarıda bahsi geçen hususlar da dikkate alınarak ana başlıklar altında değerlendirilecektir.

EKONOMİK RİSKLER

KYG'ye yönelik ekonomik risklerin başında projelerin gerçekleştirildiği ülkeler açısından oluşması muhtemel borç sürdürülebilirliği riski gelmektedir. KYG'nin temelini oluşturan büyük ölçekli altyapı projeleri yüksek miktarda finansman gerektirmektedir ve bu boyutta bir dış borçlanma normal şartlar altında söz konusu finansmanı öz kaynaklarından karşılayamayacak olan ülkeler için kısa vadede toplam borçların gayrisafi yurtiçi hasılaya oranının artmasına, orta

ve uzun vadede ise bu sebepten dolayı ekonomi üzerinde büyük bir baskı oluşmasına yol açmaktadır. Bununla birlikte KYG projelerinde finansmanın büyük ölçüde Çin kaynaklarından sağlanması ve dolayısıyla bu anlamda riski dağıtmayı sağlayacak bir çeşitlilik olmaması, Dünya Bankası tarafından da KYG ile ilgili raporunda belirtildiği üzere KYG projeleri için Çin tarafından açılan kredilerin yaklaşık üçte birinin teminata bağlı olması, ve son dönemde bu alanda kısmen iyileştirmeler sağlanmışsa da henüz KYG projelerinin ekonomik fizibilitesine ve oluşan borç yükünün sürdürülebilirliğine yönelik şeffaf bir değerlendirme mekanizmasının mevcut olmayışı bu anlamda KYG'ye yönelik ekonomik risk ortamını şiddetlendiren konulardır.

Ekim 2020'de Dünya Bankası Başkanı David Malpass, verdiği bir röportajda kalkınmakta

olan bazı ülkelerin Covid-19 salgınının sebep olduğu ekonomik durgunluk nedeniyle daha bir zayıf büyüme içerisinde oldukları ve finansal zorluklarla mücadele ettiklerini belirtmiş ve özel bankalar ile yatırım fonlarının, salgının etkisiyle mücadele eden ülkelerin borçları ile ilgili yeterince girişimde bulunmadıkları eleştirisini getirerek, konuyla ilgili olarak Çinli finans kuruluşlarının da daha fazla müdahil olmaları gerektiğini ileri sürmüştür. Dünya Bankası'nın salgınla mücadele eden düşük gelirli ülkelere mali destek sağlamak amacıyla uygulamakta olduğu Borç Yüklülüğü Erteleme İnisyatifi'nde yer alan ülkelerin çoğunluğunun şu anda en fazla borç ödemekle yükümlü oldukları ülkenin Çin olması, Malpass'ın Çin vurgusunu meşrulaştırmakta ve oluşan borçların kaynağı olarak KYG'yi gündeme getirmektedir.

TABLO 13. Dünya Bankası Borç Yüklülüğü Erteleme İnisyatifi'nde yer alan en yüksek borç yüklülüğüne sahip ilk on ülke

	2020 yılı itibariyle en fazla borç yüklülüğüne sahip olduğu ülke	Bu ülkeye 2020 yılında toplam borç ödemesi (milyon dolar)
Pakistan	Çin	2.923
Angola	Çin	2.299
Kenya	Çin	849
Myanmar	Çin	507
Etiyopya	Çin	542
Bangladeş	Rusya	184
Kamerun	Çin	398
Laos	Çin	412
Özbekistan	Japonya	227
Butan	Hindistan	356

Yine Dünya Bankası verilerine göre Çin KYG kapsamında düşük gelir seviyesindeki ülkelere yüzde 2'lik sabit bir faiz oranıyla, beş ile yedi yıl arasında ödemesiz ve ortalama 15-20 yıl vadeyle kredi sağlanmaktadır. Birçok KYG ülkesindeki projelerde Dünya Bankası tarafından sağlanan krediler üzerindeki faiz ise yüzde 1,7 seviyesindedir; başka bir deyişle Çin proje finansmanını Dünya Bankası'ndan ortalama 30 baz puan daha yüksek maliyetle sağlamaktadır. Her ne kadar aradaki farkın birçok durumda Çin'in finansman sağlamadığı projelerin yüksek risk priminden kaynaklandığı söylenebilir de sonuç olarak yaygın olarak dile getirilen Çin'in KYG için ülkelere ucuz kredi sağladığı söylemi gerçeği yansıtmamaktadır.

Bazı ülkelerde KYG projeleri üzerinden oluşan borç yükü, Çin'in bu ülkelerde bir "borç tuzağı" stratejisi uyguladığı yönünde eleştirilere yol açmıştır ve bu duruma örnek vaka olarak sıklıkla Sri Lanka'daki Hambantota Limanı projesi gösterilmektedir. Uluslararası kamuoyunda yaygın bir şekilde Sri Lanka hükümetinin Çin'e bu liman inşası için yüklü bir şekilde borçlandığı ve borçlar ödenemediği için de ilgili Çin firmasının limana el koyduğu anlatılmaktadır. Ancak Sri Lanka'nın Çin'e karşı borçlandığı doğru olmakla birlikte, limana el koyma durumu söz konusu değildir. Borç ödemelerinde güçlükler yaşanması üzerine Sri Lanka tarafından limanın yüzde 70 hissesi 1,12 milyar dolar karşılığında 99 yıllığına China Merchants Port Holdings firmasına devredilmiştir. Bu tutar, Sri Lanka hükümeti tarafından Çin'e olan borçların ödenmesi için değil, ülkenin döviz rezervlerini güçlendirmek ve diğer kısa vadeli dış borç ödemelerini yapmak için kullanılmıştır. Liman inşası için Çin Eximbank'ından alınmış olan kredilerin ödemesinde ise herhangi bir yapılandırma ya da erteleme söz konusu değildir. Hambantota Limanı'ndan kaynaklanan, Çin'e olan borç şu anda Sri Lanka'nın toplam dış borcunun ancak yüzde 5'ine karşılık gelmekte-

dir. Hambantota vakasının Çin'in bilinçli olarak uyguladığı bir tuzağa düşürme stratejisi olarak değil, projelerin yapıldığı ve Çin'den kredi alan ülkelerin sağlıklı bir finansal yönetim gerçekleştirememelerinden kaynaklanan ekonomik riskler açısından değerlendirilmesi doğru olacaktır. KYG tek başına ülkelere sistematik olarak borç problemi oluşturan bir etkiye sahip değildir. Bununla birlikte Sri Lanka gibi ekonomilerin dışarıdan yüksek miktarda borçlandıkları dönemde var olan küresel ekonomik koşulların günümüzde özellikle Covid-19 salgınıyla giderek olumsuzlaştığını, bu durumun riskleri artırdığını ve bu sebepten dolayı KYG dahilindeki birçok ülkede projelere yönelik sözleşmelerin revize edildiğini ya da askıya alındığını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Çin Maliye Bakanlığı, KYG'ye katılan ülkeler için bir Borç Sürdürülebilirliği Çerçevesi hazırlamıştır ve bunun amacının bir taraftan ilgili ülkelerin sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmalarına katkı sağlarken diğer taraftan da borç sürdürülebilirliğinin temin edilmesi olduğu ifade edilmektedir. IMF ve Dünya Bankası'nın benzer uygulamalarını esas alan bu programın bir bağlayıcılığı yoktur ve katılım da mecburi değildir, ancak buna rağmen ilgili taraflarca etkin bir şekilde kullanılması durumunda fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Diğer yandan yine Çin Maliye Bakanlığı'nın bazı çok taraflı kalkınma bankaları ve kuruluşları ile ortaklaşa Kalkınma Finansmanı için Çok Taraflı İş Birliği Merkezi kurma planları söz konusudur. Bu merkezin hayata geçirilmesi de KYG projelerine yönelik olarak borç sürdürülebilirliği konusundaki endişelerin giderilmesine katkı sağlayacaktır.

KYG projelerinin finansmanı ve hayata geçirilmesinde Çin'in kamu kuruluşlarının başat aktörler olması, projelerin seçiminde ekonomik rasyonalite ve kârlılık hedeflerinin dışında bazı faktörlerin ve özellikle de Çin'in stratejik ve jeopolitik amaçlarının belirleyici olmasına yol aç-



maktadır. Bu durum nedeniyle bazı durumlarda ekonomik açıdan fizibilitesi yeterli olmayan, yüksek maliyetlere rağmen düşük kârlılıkların söz konusu olduğu projelere yatırımlar yapılabildiği gözlemlenmektedir. Ayrıca KYG'nin merkezinde olan büyük altyapı projeleri –diğer bir deyişle “mega projeler”– doğaları gereği zaman ve maliyet açısından planlanan performansın gerisinde kalabilmekte, getirileri beklenenden düşük olabilmektedir. Örneğin Danimarkalı ekonomist Bent Flyvberg'in yaptığı bir çalışmaya göre baraj projelerinin yüzde 96'sında, demiryolu projelerinin ise yüzde 45'inde nihai maliyet planlanmış olan maliyeti ciddi bir şekilde aşmakta, projelerin ancak yüzde 10 ile 20 arasındaki bir kısmı zamanında tamamlanabilmekte ve yine ancak bu kadarı öngörülen ekonomik ve sosyal faydayı üretebilmektedir.

KYG kapsamında hayata geçirilen projelerden yüksek maliyetlerine rağmen ekonomik performans ve getirileri düşük olanlar, esas olarak kritik bir yapısal dönüşüm süreci yaşayan, Covid-19

salgını sürecinde normalleşme başlamışsa da kırılganlıkların devam ettiği ve toplam borç seviyesinin gayrisafi yurtiçi hasılanın yüzde 317'sine kadar ulaşmış olduğu Çin ekonomisi açısından bir risk oluşturmaktadır. Bununla birlikte Çin dışındaki projelerde herhangi bir şekilde paydaş olan ilgili ülkenin ya da üçüncü ülkelerin firmalarının da bu riski paylaşıyor oldukları hatırdan çıkartılmamalıdır.

KYG bünyesinde gerçekleştirilen projeler üzerinden ilgili ülkelerin Çin'e olan ekonomik bağımlılıklarının arttığı söylenebilir ve bugün küresel ekonominin ticaret savaşları ile şekillenen ve Covid-19 salgınının kırılganlıkları artırdığı bir dönemde sadece Çin değil herhangi bir ülkeye aşırı bağımlılığın ilgili ülke ekonomisi açısından olumsuz bir durum yaratacağını öngörmek mümkündür. Ülkelerin altyapı alanındaki ihtiyaçlarının karşılanması anlamında Çin'e aşırı bağımlılık, orta ve uzun vadede yaşanabilecek ihtilaflar durumunda ekonomik sorunların oluşmasına yol açacaktır. Diğer yandan KYG projeleri nedeniyle

ilgili ülkelerin Çin'den ithalatı –özellikle projelerin doğrudan hayata geçirilmesine yönelik yapı malzemeleri, ara mamuller vs. alanlarda— artışa geçmekte ve bu durum da yerel ekonomi açısından artan bir ticaret açığına sebep olmaktadır. Çin'in ilgili ülkenin pazarlarına ve kaynaklarına imtiyazlı bir erişime sahip olması, gerek yerel üreticiler ve diğer yerel ekonomik aktörler, gerekse ülkede faal olan üçüncü ülkelerden firmaların da dahil olduğu rekabet ortamı açısından olumsuzluklara yol açabilir. Bununla birlikte Çin'e ekonomik anlamda artan bağımlılık, bu ülkeye KYG dahilinde ya da haricinde gelecekte yapılacak iş birliği projelerinin koşullarının belirlenmesinde orantısız bir pazarlık gücü verecek ve aynı zamanda bu ülkeyle ekonomi dışındaki konularda olan ilişkiler üzerinde de bir etkisi olacaktır. Bu durum sadece Çin değil diğer tüm ülkelerle olan ilişkiler için söz konusu olsa da KYG'nin dünya çapındaki gelişimi ve yaygınlaşması özellikle Çin'e karşı hassasiyetin artmasına yol açmıştır.

OPERASYONEL RİSKLER

Büyük yatırım projeleri KYG kapsamında olsun olmasın mutlaka hayata geçirildikleri ülkenin operasyonel koşullarından etkilenirler. Ülkelerin yönetim yapısı, kurumlarının yetkinliği, mevzuat ve hukuk düzeni bu anlamda belirleyici olur ve bu alanlarda yüksek kapasiteye sahip ülkelerde projelerin gerçekleştirilmesi için olumlu ve teşvik edici bir operasyonel ortam oluşurken, diğer ülkelerde ise yetersizlikler ve verimsizliklerden dolayı risklerin ortaya çıkması söz konusudur. KYG birçok ülkeyi kapsadığından bünyesindeki projeler de birbirinden farklı operasyonel risk ortamlarında gerçekleştirilmektedir. Bu anlamda olumlu örnekler olduğu gibi, projeleri tamamen iptal noktasına getiren durumlar da söz konusudur. Afrika'da 4 milyar dolar değerindeki Addis Ababa-Cibuti demiryolu hattının operasyonel anlamdaki yetersizlikler, zayıf planlama, elektrik kesintileri ve diğer yetersizliklerden dolayı iptal

edilmesi ve projeye finansman sağlayan Çin'in Sinosure kuruluşunun yaklaşık bir milyar dolarlık zarara uğraması buna güncel bir örnektir.

Çin firmaları KYG kapsamında farklı ülkelerde farklı risk seviyesindeki operasyonel ortamlarda faaliyet göstermektedirler. Genellikle KYG kapsamındaki benzeri büyük projelerde getiri beklentisinin yüksek olduğu, örneğin petrol ve doğalgaz gibi alanlarda, firmalar yüksek risklere girmeyi göze alırlarken, Çin firmalarının risk iştahının daha yüksek olduğu ve birçok farklı sektörde bu riskleri üstlenebildikleri görülmektedir. Bununla birlikte birçok Çin firması, hem kamu iktisadi teşebbüsü alanında hem de özel sektör, uluslararası ölçekte proje finansmanı, planlaması ve uygulaması alanlarında ciddi bir şekilde tecrübe sahibi oldukları için bu riskleri nispeten rahat yönetebilmektedirler. Henüz bu uluslararası tecrübe seviyesine ulaşmamış olan birçok Çin firmasının ise Çin iş kültürünü ve Çin sınırları içerisindeki tecrübelerini sınır ötesine taşıdıkları ve bu nedenle bazı riskler oluştuğu görülmektedir. Örneğin ihale süreçlerinde yeterince şeffaflık olmaması ya da projelerin ihale olmadan verilmesi yönünde talepler, projeler ile ilgili yeterli fizibilite ve durum tespiti (due diligence) yapılmaması, gidilen ülkede yerel koşullara uyum sağlamak ve yerel paydaşlarla karşılıklı fayda prensibi doğrultusunda, yapıcı ve sürdürülebilir bir ilişki kurmak açısından yaşanan zorluklar, sıklıkla karşılaşılan durumlardır.

KYG projelerinde Çin firmalarının gerek finansman sağlayıcı gerekse uygulayıcı olarak merkezde olmaları, projelerin hayata geçirildiği ülkelerde bir takım sosyal risklerin de oluşmasına yol açabilmektedir. Örneğin, KYG kapsamında Çin firmalarının üstlendiği büyük altyapı projelerinde genellikle yerel istihdama başvurmak yerine Çin'den getirilen işçiler kullanılmakta, bu durum projenin yapıldığı yere birden bire Çin'den ciddi bir insan akışı oluşmasına yol açmakta, sonuç olarak yerel toplum üzerinde özellikle kaynak-

ların ve ekonomik imkânların kısıtlı olduğu bölgelerde ciddi sıkıntılar oluşturmakta ve Çin firmalarının yaptıkları büyük projelerin yerel halk için yeterince istihdam yaratmaması tepkiyle karşılanmaktadır. Buna bağlı olarak Çin firmaları tarafından Çin bankalarının finansmanı ile yapılan projeler, ilgili ülkelerin yerel halkı tarafından tamamıyla Çin'in çıkarları doğrultusunda yapıldıkları ve kendi ülkelerine çok da bir getirileri olmadığı şeklinde algılanabilmektedir. Tüm bunlar söz konusu projelerin, projeleri üstlenmiş olan Çin firmaları ile birlikte yerel ve üçüncü ülkelerden diğer paydaşların karşı karşıya olduğu, projelerin gidişatını ciddi bir şekilde etkileyebilecek sosyal risklerdir.

EKOLOJİK RİSKLER

KYG kapsamında gerçekleştirilen büyük altyapı projeleri dünyadaki tüm diğer benzer ölçekteki projeler gibi ekolojik riskler taşımaktadırlar ve bu projeler çevre kirliliğine yol açma, toprak ve su kaynaklarına zarar verme ve biyoçeşitliliği tehdit etme potansiyeline sahiptirler. Olası zarar-

lar sadece Çin'i ya da projenin yapıldığı ülkeyi değil, tüm dünyayı etkileyecektir. Çin hükümeti tarafından açıklanmış olan bir rapora göre bugüne değin Çinli firmaların KYG kapsamında planladıkları projelerin yüzde 10 kadarı ekolojik risklerin çok yüksek olması nedeniyle iptal edilmiştir. Ancak devam eden projelerin de ekolojik anlamda tamamen güvenli olduklarını garanti etmek mümkün değildir.

Bugüne değin KYG kapsamındaki iki projede yaşanan gelişmeler uluslararası kamuoyunun dikkatini girişimin bu yönüne çevrilmesini sağlamıştır. Endonezya'nın Sumatra adasında Çinli Sinohydro firmasının inşa etmekte olduğu hidroelektrik santrali bölgenin zengin ekosistemine zarar verdiği ve özellikle de bu coğrafyada yaşayan orangutanları tehlikeye attığı gerekçesiyle tepkiyle karşılanmıştır. Myanmar'da ise bir baraj projesini yerel halk balık göçlerinin engellenmesi nedeniyle protesto etmiştir. Endonezya'daki proje belirli düzenlemelerden sonra halen sürmekteyse de Myanmar'daki proje tamamen iptal edilmiştir.



Çin tarafından KYG bünyesindeki projelerin çevreye ve ekolojik dengelere karşı daha duyarlı, daha sürdürülebilir şekilde hayata geçirilmesi için bir irade ortaya konulmaktadır. Kasım 2020'de Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından KYG'nin geleceği açısından üç temel unsurun ön planda yer alacağı açıklanmıştır ve bunlar Dijital İpek Yolu ve Sağlık İpek Yolu ile birlikte "Yeşil İpek Yolu"dur. Bu vizyon, devlet

başkanı Xi Jinping'in Nisan 2019'da Pekin'de gerçekleştirilen 2. Kuşak ve Yol Uluslararası İş Birliği Forumu'nda açıkladığı "açık, yeşil ve temiz iş birliği" hedefi ile de uyumludur. Bununla birlikte bu hedeflere ulaşılmasını ve KYG projelerinin karşı karşıya olduğu ekolojik risklerin asgariye indirilmesini sağlayabilecek temel unsur, Çin'in kendi sınırları içerisinde başlatmış olduğu enerji kullanımındaki dönüşüm olacaktır.

TABLO 14. Dünyada en fazla enerji tüketen ülkeler

Ülke	Toplam tüketim (exajoule)	Dünya enerji	Petrol (%)	Doğalgaz (%)	Kömür (%)	Nükleer (%)	Hidroelektrik (%)	Yenilenebilir (%)
Çin	141,70	24,3	19,7	7,8	57,6	2,2	8,0	4,7
ABD	94,65	16,2	39,1	32,2	12,0	8,0	2,6	6,2
Hindistan	34,06	5,8	30,1	6,3	54,7	1,2	4,2	3,5
Rusya	29,81	5,1	22,0	53,7	12,2	6,3	5,8	0,1
Japonya	18,67	3,2	40,3	20,8	26,3	3,1	3,5	5,9
Kanada	14,21	2,4	31,7	30,5	3,9	6,3	24,0	3,7
Almanya	13,14	2,3	35,6	24,3	17,5	5,1	1,4	16,1
Türkiye	6,49	1,1	31,3	24,0	26,1	0,0	12,2	6,3
Dünya	583,90	100,0	33,1	24,2	27,0	4,3	6,4	5,0

Kaynak: BP Statistical Review of World Energy 2020 verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıdaki tabloda da detaylarıyla birlikte görülebileceği üzere Çin dünyanın en fazla enerji tüketen ülkesidir ve tüketiminin büyük bir kısmını da kömür ağırlıklı olmak üzere fosil yakıtlar oluşturmaktadır. Yoğun kömür tüketimi bugüne değin Çin'de yaşanan hava ve çevre kirliliğinin temel sebebini oluşturmuştur. Buna karşılık Çin, Aralık 2020'de açıklamış olduğu yeni enerji gü-

venliği stratejisine göre gereksiz tüketimin azaltılıp tasarruf yapılarak enerji tüketim yapısının iyileştirilmesini, çeşitlendirilmiş bir enerji arz yapısının oluşturulmasını ve bu anlamda enerji tüketiminde fosil yakıtların payının azaltılarak yenilenebilir enerji gibi daha temiz ve çevre dostu kaynakların kullanımının artırılmasını, inovasyona ağırlık verilerek temiz ve sürdürülebilir enerji tek-

nolojilerinin geliştirilmesini ve enerji piyasalarının geliştirilmesini hedeflemektedir. Çin'in açıklamış olduğu 2060 yılına kadar sıfır karbon salınımı seviyesine ulaşmak hedefi oldukça iddialı görülse de 2020 yılı içerisinde tüm enerji altyapısı yatırımlarının yüzde 57,7'sinin yenilenebilir enerji alanında yapılmış olması Çin'in önceliklerini net bir şekilde ortaya koymakta ve 2060 hedefini gerçekçi kılmaktadır. Bununla birlikte Çin'in yeni enerji stratejisi belgesi "enerji güvenliğinin sağlanması için diğer ülkelerle açık bir ortamda kapsamlı iş birliği yapılmasını" vurgulamakta ve bu bağlamda KYG ülkelerine öncelik vermektedir. KYG kapsamında temiz ve sürdürülebilir enerji kaynaklarına yönelik projelerin geliştirilmesi genel olarak girişim kapsamında ortaya çıkan ekolojik risklerin asgariye indirilmesini sağlayacaktır.

JEOPOLİTİK RİSKLER

Asya ile Avrupa'yı bağlayan eksen üzerindeki ülkelerin hükümetleri KYG'ye karşı farklı yaklaşımlar sergilemişlerdir. Örneğin Asya'da Pakis-

tan ve Myanmar gibi ülkeler KYG'ye ilk günden itibaren çok istekli yaklaşmışken, Hindistan'ın Çin ile uzun yıllardır devam eden siyasi sorunları bu ülkenin KYG'de yer almasına ve dolayısıyla KYG'nin Güney Asya'ya doğru daha etkili bir şekilde uzanmasına mâni olmuştur. Avrupa'da da 17+1'i oluşturan ve aralarında AB üyesi ülkelerinin de bulunduğu Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile Balkanlar, KYG'nin yarattığı ivme ile Çin ile olan ilişkilerine güç kazandırırken, Batı Avrupa'nın KYG'ye daha temkinli yaklaştığı ve son dönemlerde Batı Avrupa ülkeleri ile Çin arasında gerginliğe yol açan konuların arttığı görülmektedir. Jeopolitik alandaki dengeler ve ülkeler arasındaki ilişkiler, KYG bünyesindeki projeler için teşvik edici bir ortam sağlayabileceği gibi olumsuz durumlarda projelerin gidişatına karşı ciddi birer risk de oluşturabilmektedir.

Çin'in 1970'lerin sonlarından itibaren sürdürdüğü yüksek büyüme oranları ile dünyanın en büyük ikinci ekonomisi konumuna gelmiş olması ve



buna bağlı olarak ülkenin uluslararası ilişkiler ve uluslararası güvenlik alanlarındaki giderek daha iddialı hale gelen konumu, KYG'yi de uluslararası kamuoyunun gözünde sadece ekonomik bir girişim olmaktan çıkarmakta ve Çin'in küresel anlamda nüfuzunu artırmak için kullandığı jeopolitik bir enstrüman olarak görülmesine yol açmaktadır. Bu durum, ABD ile Çin arasındaki rekabetin Soğuk Savaş'ı hatırlatır biçimde büyük güçler arasındaki topyekûn bir stratejik mücadeleye dönüştüğü ve küresel düzende kutuplaşmaların yaşandığı günümüzde KYG'yi de küresel jeopolitik denklemlerin bir parçası haline getirmekte ve buna bağlı olarak da KYG bünyesindeki projeler açısından jeopolitik risklerin oluşmasına yol açabilmektedir. Şöyle ki, KYG kapsamında iş yapmakta olan Çin firmaları, bu firmaların ilgili ülkelerdeki yerel ortakları ya da projelerde bir şekilde yer alan üçüncü ülkelerden firmalar, başta ABD olmak üzere Batı ülkeleri tarafından ticaret ve yatırım kısıtlamalarıyla, hatta yaptırımlarla karşı karşıya kalma riskini taşımaktadırlar. Çin'in diğer ülkelerde yaptığı her proje, ilgili ülkenin Çin'in güdümüne girmesi ve Batı'dan uzaklaşması olarak yorumlanabilmektedir. Bu durum, özellikle de ABD ile Çin arasında kalmak, birçok ülke açısından önemli bir risk oluşturmaktadır. Örneğin Hayfa Limanı'ndaki yeni terminal inşaatını Çin'den bir firmanın üstlenmesi, aynı limanın diğer bir terminalinin İsrail'in müttefiki olan ABD'nin Akdeniz Filosu'na ait savaş gemileri tarafından kullanılması nedeniyle İsrail ile ABD arasında sorunlara yol açmış ve gerek İsrail hükümeti, gerek liman yönetimi gerekse ilgili projelerde yer alan firmalar açısından risklerin oluşmasına neden olmuştur. Benzer şekilde 5G ve yapay zeka gibi Çin'in dünyada öncü konumda olduğu yeni teknoloji alanlarında bu ülkenin Huawei gibi büyük firmaları başta ABD olmak üzere Batı ülkelerinde kısıtlamalarla karşı karşıya kalırken, üçüncü ülkelerin de bu firmalarla kendi teknolojik altyapıları için iş birliği yapmaları jeopolitik bir tercih olarak görülüp

tepki ile karşılanabilmektedir. Bu durum söz konusu alanlarda faal olan tüm firmalar için bir risk oluşturmaktadır.

Çin'in uluslararası düzendeki ABD egemenliğine karşı tutumu bir çok durumda KYG'ye katılan ülkeler ve şirketler için bir risk oluşturmakta ve KYG projelerinin bir jeopolitik anlaşmazlığın ya da çatışmanın ortasında kalarak tarafların ciddi anlamda zarar görmesi tehdidini ortaya çıkartmaktadır. Ancak en azından öngörülebilir gelecekte büyük güçler arasındaki rekabet üzerinden şekillenen uluslararası düzenin 20. Yüzyıl'daki Soğuk Savaş'a benzer çift kutuplu bir hâle dönüşmesi olası görülmemektedir. Bunun sebepleri ise ABD ile Çin arasında, küresel gücün her parametresinde –ekonomi de dahil olmak üzere— Çin'in son yıllardaki hızlı gelişimine rağmen halen ABD'nin açık arayla üstün olması ve günümüzün küresel uluslararası düzeninin Soğuk Savaş'tan farklı olarak ülkeler arasındaki ekonomik karşılıklı bağımlılıklar üzerinden şekillenmesidir. Bugün yaşadıkları tüm rekabete ve ticaret savaşlarına rağmen ABD ile Çin arasında ciddi boyutta bir ekonomik karşılıklı bağımlılık söz konusudur. Küresel düzenin bu yapısı, KYG'nin karşı karşıya kaldığı jeopolitik risklerin de belirli bir ölçüde kalmasını sağlayacak ve orta ile uzun vadede ilgili tüm taraflara zarar verecek seviyelere ulaşmasını önleyecektir.

TÜRKİYE NE YAPABİLİR?

KYG'nin geneli ve KYG bünyesinde hayata geçirilen spesifik projeler ile ilgili riskler, Çin ile 2015 yılında imzalamış olduğu mutabakat zaptı ile birlikte resmen girişimdeki yerini almış olan Türkiye için de büyük önem taşımaktadır. Her ekonomik faaliyet gibi KYG projeleri de riskler barındırmaktadır ve esas olan yine her ekonomik faaliyette olduğu gibi risk-fayda dengesini doğru kurabilmektir. Bu bağlamda gerek Türkiye sınırları içerisinde gerçekleştirilecek KYG

projeleri gerekse Türk firmalarının üçüncü ülkelerde katılım sağlayacakları projelerin ilgili taraflara ve Türkiye ekonomisine asgari risk seviyesinde azami getiriyi sağlayabilmesi açısından belirli hususlara ağırlık verilmesi fayda sağlayacaktır:

- KYG'nin Çin açısından amaçları, Çin yatırımları ve ticaret ürünleri için yeni pazarlar bulmak, Çin'in uluslararası anlamda yumuşak güç kapasitesini artırmak, kendi para birimi renminbi'nin uluslararasılaşmasını sağlamak, belirli doğal kaynaklara erişim sağlamak ve Çin'in merkezde olduğu bölgesel altyapı ve lojistik ağları oluşturmaktır. Bu öncelikler Türkiye'de gerçekleştirilecek olan projeler için de geçerlidir. Türkiye için esas olan ise Çin'in öncelikleri ile kendi hedeflerinin çelişmemesidir. Türkiye'de hayata geçirilecek olan KYG projeleri mutlaka ortak ve dengeli fayda prensibi ışığında tasarlanmalı ve uygulanmalıdır ve bu anlamda Türkiye'nin kalkınma hedeflerine azami katkıyı sağlayacak olan projeler seçilmelidir.

- Türkiye'de gerçekleştirilecek olan KYG projelerinin ve Türk firmalarının üçüncü ülkelerde iştirak edecekleri projelerin mali koşullarının net bir şekilde belirlenmiş ve şeffaf olmalarına dikkat edilmeli, tüm bu projelerde ihale süreçlerinin de uluslararası standartlarda ve rekabetçi bir şekilde olmasına hassasiyet gösterilmelidir.

- Türkiye'deki KYG projelerinin ülke ekonomisine getirileri konusunda kamuoyu net ve düzenli bir şekilde aydınlatılmalı ve bu şekilde söz konusu projelerin sadece Çin'e fayda sağladığı şeklindeki algıların ve yanlış anlamaların önüne geçilmelidir.

- Türkiye, KYG ile olan tüm etkileşiminde, bu kapsamda hayata geçirilecek projelerde ve yine bu çerçevede Çin tarafı ile sürdürülen müzakerelerde "Yeşil İpek Yolu" kavramını ön planda tutmalıdır. Türkiye'de hayata geçirilecek olan KYG projelerinin çevre ile ilgili temiz enerji kullanımı, atık yönetimi vs. konularda uluslararası standartları karşılamaları ve bu anlamda Türki-



ye'nin kalkınma sürecinin sürdürülebilirliğine katkıda bulunmaları temel bir koşul olmalıdır. Bu anlamda Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Kalkınma için 2030 Gündemi ve Dünya Bankası'nın kendi sağladığı proje finansman kredileri için koşul olarak uyguladığı "Çevre ve Sosyal Standartlar" çerçevesi referans olarak alınabilir.

- Türkiye'de gerçekleştirilecek projelerde sosyal risklerin asgariye indirilebilmesi için Çin firmalarının yerel istihdama yönelmeleri teşvik edilmeli ve bu firmaların faaliyet gösterdikleri bölgelerde hayata geçirecekleri sosyal sorumluluk projeleri desteklenmelidir. Bununla birlikte projelerin yapıldığı yörelerde ilgili süreçlere yerel paydaşların katılımlarının sağlanması, gelecekte oluşabilecek sosyal sorunların önceden diyalog yoluyla önlenmesi açısından önem taşımaktadır.
- ABD ile Çin arasında stratejik büyük güç mücadelesinin yaşandığı bir dönemde, KYG'de yer almaktan dolayı karşılaşılabilecek jeopolitik risklerin önlenmesi amacıyla Türkiye küresel kutuplaşmalardan uzak durmalı, kendi ulusal menfaatleri doğrultusunda tüm taraflarla ekonomik ilişkilerini güçlendirmeli ve Çin ile olan ilişkilerinin Batı'dan bir uzaklaşma anlamına gelmediğini, tam tersine küresel ekonominin bir parçası olmanın gerekliliği olduğunu net bir şekilde ortaya koymalıdır.
- Türk firmalarının üçüncü ülkelerde ve özellikle de Türkiye'nin yakın coğrafyasında gerçekleştirilen KYG projelerinde alt yüklenici, tedarikçi veya hizmet sağlayıcı gibi farklı şekillerde ancak

daha etkin bir şekilde yer alabilmeleri için girişimlerde bulunulmalıdır. Bu alanda sağlanacak gelişmeler ve Türkiye açısından KYG konseptinin coğrafi kapsamının ülke sınırları ötesine taşınarak çeşitlendirilmesi, sadece Türk firmalarının iş hacimlerinin artmasını sağlamayacak, aynı zamanda Türkiye'nin KYG'den kaynaklanan risklerinin dağıtılmasını da temin edecektir.

- Yakın gelecekte KYG projeleri sadece Türkiye sınırları içerisindeki projeler değil, Türkiye'nin de bir parçası olduğu birden fazla ülkeyi kapsayan altyapı projeleri (örneğin demiryolu, enerji transit hatları, dijital bağlantılar gibi alanlarda) şekillenecektir. Bu tür projelere yönelik risklerin azaltılması ve projelerin verimli bir şekilde hayata geçirilebilmesi için Türkiye ile Çin arasındaki iş birliği kadar söz konusu ülkelerle çok taraflı diyalogun geliştirilmesi ve belirlenen ortak paydalar üzerinden hareket edilmesi fayda sağlayacaktır.
- Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerde riskleri ortaya çıkaran ya da mevcut risklerin derinleşmesine yol açan unsurların başında taraflar arasındaki diyalogun yetersizliği gelmektedir. Bu sorunu aşabilmek, iletişimi artırarak her iki ülkenin sadece iş çevreleri nezdinde değil tüm toplum olarak birbirlerini daha iyi tanımaları açısından turizm, eğitim, kültür ve spor alanlarındaki faaliyetlerin gerek nicelik gerekse nitelik anlamında geliştirilmesi fayda sağlayacaktır. Bu anlamda Mayıs 2021 itibarıyla Pekin'de Yunus Emre Enstitüsü'nün faaliyetlerine başlamış olması önemli bir gelişmedir.



ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER



The background of the lower half of the page is filled with a series of overlapping, wavy, orange lines that create a sense of movement and depth, resembling stylized waves or a textured surface. The lines are in various shades of orange, from light to dark, and are arranged in a way that they seem to flow across the page.

ÇİN'İN BAKIŞ AÇISINDAN

TÜRKİYE

ÇİN'İN BAKIŞ AÇISINDAN

TÜRKİYE

Türkiye'nin KYG üzerinde nasıl bir konumda olduğu, gelecekte bu konumun nasıl şekillenebileceği, Türkiye'nin Çin ile ticari ve ekonomik ilişkilerinin nasıl bir doğrultuda gelişim sağlayacağı konularında Çin tarafının bu ilişkiye nasıl baktığı ve KYG kapsamında Türkiye'yi hangi konumda gördüğü de büyük önem taşımaktadır. Bu rapora yönelik çalışma kapsamında Çin'in ekonomik bir partner ve KYG'ye dahil bir ülke olarak Türkiye'ye bakış açısını anlamak amacıyla Çince birincil kaynaklardan üst düzey devlet söylemleri incelenmiş, Çin'den farklı akademisyenlerin ve yazarların kaleme aldıkları, Çin'in Türkiye ile olan ilişkilerine yönelik 63 adet makale ve rapor analiz edilmiş ve aralarında Çin'den ekonomistler, siyaset bilimciler, iş insanları ve emekli kamu görevlilerinin de bulunduğu 18 kişiyle derinlemesine mülakatlar gerçekleştirilmiştir.* Sonuç olarak Çin'in Türkiye'ye KYG açısından özellikle coğrafi konumu nedeniyle büyük önem verdiği, ilişkilerde yaşanan sorunlu konular olsa da, diyalogun ve karşılıklı güven unsurunun güçlendirilmesiyle bu sorunların aşılabilir iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin daha ileri seviyelere taşınabileceği görüşünün hakim olduğu ortaya çıkmaktadır.

ÜST DÜZEY DEVLET SÖYLEMİ

KYG'nin başlatıldığı yıl olan 2013 yılından bu yana Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Türkiye ile ilgili beyanatları Çin yönetiminin Türkiye'yi yükselen bir pazar ve KYG güzergâhı üzerinde köprü konumunda olan bir ülke olarak gördüğünü ortaya koymaktadır. 2019 yılında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Çin'e gerçekleştirdiği resmi ziyaret kapsamında yapılan görüşmelerde

Devlet Başkanı Xi, hem Çin hem de Türkiye'nin büyük gelişmekte olan ülkeler olduğuna dikkat çekmiş ve iki taraf için stratejik iş birliğini güçlendirmenin önemini vurgulamıştır. Xi'ye göre "İki ülke karşılıklı siyasi güveni artırmalı, stratejik iletişimi güçlendirmeli, egemenlik, bağımsızlık ve toprak bütünlüğü ile ilgili konularda birbirlerinin temel çıkarlarına ve temel endişelerine saygı göstermeli, Çin-Türkiye stratejik iş birliği ilişkilerinin geliştirilmesi için siyasi temeli sağlamlaştırılmalıdır."

Aynı ziyaret sırasında Xi, Türkiye'nin kendi ulaştırma ağını Kafkaslar üzerinden Orta Asya'ya bağlayan "Orta Koridor" girişimine özel bir vurgu yapmış ve KYG ile Türkiye'nin Orta Koridoru'nun "ortak yapımını hızlandırmak ve iş birliğini istikrarlı bir şekilde teşvik etmek" gerekliliğini ifade etmiştir. Buna göre, "Türkiye, Kuşak ve Yol'un inşasında önemli bir ortaktır" ve Türkiye ile Çin arasında "kalkınma stratejilerinin uyumunu güçlendirmek ve pragmatik iş birliğini genişletmek" ana hedeftir.

Türkiye'nin Orta Koridor girişimi, Pekin'de 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde gerçekleştirilen, 29 devlet başkanı ve başbakanın da dahil olduğu 130 ülkeden ve 70 uluslararası örgütten üst düzey yetkililerin katılımıyla gerçekleştirilen Kuşak ve Yol Uluslararası İş Birliği Forumu'nda da gündeme gelmiş ve burada yaptığı açılış konuşmasında Xi, KYG'nin bölge ülkelerinin benzer girişimleriyle uyumlu hale getirilmesinin ve ilgili politikaların koordine edilmesinin önemine değinmiş, ve bu anlamda Rusya tarafından önerilen Avrasya Ekonomik Birliği, Güneydoğu Asya Ülkeleri Örgütü (ASEAN) tarafından önerilen genel ara bağlantı planı, Kazakistan tarafından



önerilen “Parlak Yol” girişimi ile birlikte Türkiye'nin Orta Koridor girişimine işaret etmiştir.

TÜRKİYE'NİN COĞRAFI KONUMU

Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasındaki stratejik konumu Çinli gözlemciler tarafından KYG açısından kritik öneme sahip bir unsur olarak değerlendirilmekte ve bu anlamda tarihsel analogiler yapılarak Türkiye'nin Antik İpek Yolu üzerindeki konumu ile bugünkü pozisyonu arasında paralellikler kurulmaktadır. Örneğin KYG çerçevesinde Çin için Türkiye'deki yatırım fırsatları konusunda bir çalışma hazırlayan Gao Chao'ya göre “Türkiye Antik İpek Yolu için önemli bir yer, günümüzde ise Batı Asya ve Ortadoğu'da kara, deniz ve hava ulaşımının merkezi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin de önemli bir bölümdür. İki bin yılı aşkın bir süre önce Çin'in ipek, porselen, çay ve diğer malları İstanbul üzerinden Avrupa'ya nakledilmekteydi. İpek Yolu'nun barışçıl ve dostça ticaretinin tarihi tanığı olan İstanbul'daki Topkapı Sarayı'nda İpek Yolu'na ait on binlerce değerli Çin porseleni saklanıyor.”

Çin ile Türkiye'yi “İpek Yolu'nun başlangıç ve bitiş noktaları” olarak tanımlayan Xu Peiyuan'ın çalışmasına göre “Akdeniz, Deniz İpek Yolu ile Kara İpek Yolu'nun kesişme noktasındadır ve Türkiye de Akdeniz'e dayanan benzersiz bir jeopolitik ve ekonomik konuma sahiptir. Akdeniz bölgesinde önemli bir ülke olarak bölgesel etkiyle Türkiye, Orta Asya ile Kafkasya'da Kuşak'ın inşasında önemli rol oynamaktadır.” Bu çalışma kapsamında mülakat gerçekleştirilen Shaanxi Normal Üniversitesi Türk Araştırmaları Merkezi'nden Yan Tianqin'e göre ise Türkiye, “Avrasya kıtasını kucaklayan ve Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan bir köprü” olduğu gibi, KYG'nin başlamasıyla birlikte Türkiye'nin stratejik konumu ve rolü de daha fazla önem kazanmıştır. Diğer bir görüşmeci, Huaqiao Üniversitesi'ndeki Deniz İpek Yolu Araştırma Enstitüsü'nden Ding Dali de Türkiye'nin KYG açısından en büyük önemini coğrafi konumu olduğu söylemekte ve bu anlamda Türkiye'nin “Çin ile Avrupa'yı ve aynı zamanda Çin ile İslam dünyasını birbirine bağlayan bir köprü” olduğu ifade etmektedir.

Kendisiyle bu çalışma için mülakat yapılan Şanghay Uluslararası Çalışmalar Üniversitesi'nden Niu Song için Türkiye, KYG'nin "önemli bir dayanak noktası" işlevini görmektedir: "Jeopolitik açıdan Türkiye, Doğu ile Batı arasında önemli bir bağlantı noktasıdır. Jeoekonomik açıdan Türkiye, Kara ve Deniz İpek Yolu'nun önemli bir kesişim noktasıdır. Jeokültürel açıdan ise Türkiye, Doğu ve Batı medeniyetlerinin kesişme noktasıdır. (Çin açısından) Türkiye ile ilişkilerin gelişmesi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin sorunsuz ve derinlemesine ilerlemesine imkân sağlamaktadır."

Türkiye'nin KYG güzergâhı üzerindeki merkezi konumu Çinli gözlemcilerle göre sadece coğrafi bir olgu değildir ve Türkiye'nin kendi çevre coğrafyalarındaki ülkeler ile olan ilişkilerinden ve buralardaki nüfuzundan da kaynaklanmaktadır; bu da Çin için Türkiye ile ekonomik iş birliği anlamında çeşitli imkânlar yaratmaktadır. Örneğin, Şanghay Uluslararası Çalışmalar Üniversitesi bünyesindeki Türkiye Araştırmaları Projesi'ni yürüten Zou Zhiqiang kendisiyle yapılan mülakatta

Çin ile Türkiye'nin Ortadoğu, Afrika ve Avrupa gibi üçüncü ülkelerde iş birliği yapabileceklerini ifade ederken Avrupa'ya özel bir vurgu yapmış, Türkiye'nin AB ile yakın ekonomik ilişkilerinin ve yürürlükte olan Gümrük Birliği'nin Çin açısından Türkiye ile iş birliği içerisinde Avrupa pazarlarına girmek açısından önemli bir temel oluşturduğunu vurgulamıştır. Çin merkezli olarak uluslararası ölçekte işletme danışmanlığı hizmetleri veren bir firmanın yönetici ortağına göre Türkiye sadece coğrafi değil, aynı zamanda kültürel açıdan da "hem Batılı hem Asyalı bir ülkedir" ve "Türkiye, birçok açıdan Çin'in dünya için olan üretim merkezi rolünü Avrupa için gerçekleştirmektedir. Avrupa'ya yakınlığı ve üretim maliyetlerinin düşü olması (Çin açısından) Türkiye'yi yatırım için cazip kılmaktadır." Çin ile Avrupa arasındaki teknik iş birliği konusunda faal olan bir sivil toplum kuruluşunun yöneticisine göre ise "Türkiye'ye yatırım yapmak sadece Türkiye'ye yatırım yapmak değil aynı zamanda Avrupa'ya da yatırım yapmak anlamına gelmektedir."



Diğer bir görüşmeci olan Yan Tianqin'e göre Türkiye özellikle KYG boyunca Türk dillerini konuşan Müslüman ülkeler üzerinde çok önemli bir etkiye sahiptir ve Çin ile Türkiye, KYG inşa sürecinde Orta Asya ülkelerinde etkili bir iş birliği kurabilir. Wu Xucheng de çalışmasında Orta Asya ile ilgili olarak Türkiye ile Çin'in "aralarındaki rekabeti nasıl azaltacaklarını ve stratejik ilişkilerini nasıl daha iyi geliştirebileceklerini" düşünmeleri gerektiğini yazmaktadır.

KARŞILIKLI FAYDA PRENSİBİ

Çin yönetimi tarafından KYG projelerinin ilgili ülkelerle karşılıklı fayda prensibi dahilinde, başka bir deyişle kazan-kazan ilişkisi içerisinde gerçekleştirilmekte olduğu sıklıkla ifade edilmektedir. Türkiye ile ilgili olarak da bu söylem dile getirilmekte ve KYG'nin Türkiye'nin kendi kalkınma hedefleri ve planları ile uyumlu olduğu vurgulanmaktadır. Örneğin, KYG'nin Ortadoğu bölgesindeki etkisi üzerine bir çalışma gerçekleştiren Chen Yunge'ye göre "Kuşak ve Yol Girişimi, Türk sanayisini olumsuz yönde etkilemeyecek, bunun yerine Türk sanayisinin gelişmesi için bir fırsat oluşturacak ve Türkiye için daha fazla ülkede pazarlar açacaktır." Türkiye'nin sanayi yapısı üzerine çalışmalar yapan Jiang Mingxin'e göre ise Çin ile Türkiye arasındaki sınai iş birliğini artırma ve sınai kalkınma süreçlerini ortak projelerle teşvik etme fırsatları bulunmaktadır.

Sheng Rui'ye göre günümüzün küreselleşen dünyasında KYG'nin ortaya koyduğu vizyon, gerek Çin ve Türkiye'nin ulusal stratejileri ve kalkınma ihtiyaçları ile gerekse iki ülke haklarının temel çıkarları ile uyumludur, dolayısıyla "Çin-Türkiye ilişkilerinin gelişmesinin daha da iyi seviyelere çıkacağına inanmak için yeterince sebep vardır." Diğer yandan Xu Hua, Çin ile Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler için bir fırsat ve tehdit analizi yaptığı çalışmasında her ne kadar iki ülke arasında ticari dengesizlikler ve ticaret rekabeti yaşansa da KYG üzerinden Çin ile Türkiye arasında gerçekleştirilen ekono-

mik ve ticari iş birliğinin gerek bu ülkelerin kendi ulusal stratejileri ve kalkınma ihtiyaçları ile, gerekse Türkiye'nin 2023 Vizyonu ile uyumlu olduğunu yazmaktadır.

İŞ BİRLİĞİ ALANLARI

Çinli gözlemciler tarafından Türkiye ile ekonomik iş birliği ile ilgili olarak bazı faaliyet alanları ön plana çıkartılmaktadır. Örneğin Gao Chao, Türkiye ile Çin arasında KYG bünyesinde sürdürülecek olan çalışmaların dört aşamada gerçekleştirilmesinin faydalı olacağını düşünmektedir. Buna göre: 1.) Türkiye'nin doğusu ile batısı arasında hızlı tren kullanımına uygun demiryolu inşa edilerek bir ulaştırma koridoru oluşturulması; 2.) Elektrik santralleri ağırlıklı olmak üzere Türkiye'de bir enerji koridoru inşa edilmesi; 3.) Türkiye ile Çin arasında ekonomik bölgeler oluşturularak bir yatırım koridorunun hayata geçirilmesi; 4.) Turizm, film ve televizyon alanında çalışmalarla ortak kültürel iş birliğinin geliştirilmesi öngörülmektedir.

Liu Yuhua, sektörel olarak Türkiye ile Çin arasındaki iş birliği potansiyelini şu şekilde değerlendirmektedir: "Türkiye ile ikili ekonomik ve ticari iş birliğinde Çin, altyapı, enerji, finans, telekomünikasyon, internet ve dijital ekonomi alanlarındaki birinci sınıf teknik kapasitesini ve pratik deneyimlerini tam anlamıyla devreye sokabilir. Özellikle de yüksek hızlı demiryolları, fotovoltaik enerji üretimi ve kömür enerjisi üretimi, rüzgâr enerjisi, 5G iletişim ağları ve e-ticaretin geliştirilmesi, Türkiye'de ilgili teknik kapasiteyi ve endüstriyel standartları iyileştirecek, yerel ekonomik ve sosyal kalkınmaya, insanların refahlarını artırmaya katkıda bulunacaktır."

Birçok Çinli ekonomist, Türkiye ile Çin arasında KYG'nin ağırlığını oluşturan demiryolu ve altyapı gibi alanların yanı sıra farklı sektörlerdeki iş birliği potansiyeli üzerine çalışmalar gerçekleştirmişlerdir. Örneğin, Leo Yang geleneksel olarak Türkiye ile Çin'in rekabet içerisinde olduğu

tekstil sektörünü inceleyerek mevcut koşullarda bu iki ülkenin tekstil alanında "örme, boyama, baskı, dekorasyon ve diğer alanlarda güçlü bir kombinasyon oluşturabilme potansiyeline sahip olduklarını" yazmaktadır. Bu çalışma için kendisiyle mülakat gerçekleştirilen Şanghay Siyaset Bilimi ve Hukuk Üniversitesi'nden Zhang Shuai ise iki ülkenin tarım alanında daha fazla iş birliği yapabileceğine dikkat çekmiştir.

KARŞILIKLI İLETİŞİM

Çinli uzmanlar tarafından Türkiye ile ilişkilerde yaşanan en büyük sorun olarak, son dönemlerde bu alanda belirli ölçüde bir gelişme sağlanmışsa da, halen bu iki ülkenin toplumlarının birbirlerini yeterince tanımıyor olmaları gösterilmekte ve bu durumun Türkiye'nin KYG'deki konumunu etkilediği dile getirilmektedir. Çalışmaya anonim olarak katılmayı tercih eden Çin'den bir emekli kamu görevlisine göre: "Almanya ve ABD, Çin'i uzun yıllardır araştıran ülkeler. Türkiye ise bu noktada çok zayıf. Türkiye'nin, Çin'i tanımak için

çok çalışması gerekiyor. Bu noktada Türkiye'nin yeterli insan kaynağını da yetiştirmesi gerekiyor. Birbirlerini tanıma anlamında iki ülkeyi karşılaştırdığımızda Çin, Türkiye'yi daha iyi tanıyor. Çin'de on tane Türkoloji bölümü var, ancak Türkiye bu konuda çok yavaş. Bu noktada hem iç hem de dış faktörler rol oynuyor. Çin medyasında Türkiye her zaman gündemde, ancak Türk medyasında Çin tam anlamıyla önem görmüyor."

Turizm sektöründe faal diğer bir görüşmeciye göre Türkiye ile Çin arasındaki en büyük problem "iki ülkenin birbirini tanımamasından kaynaklanmaktadır", ancak KYG ile birlikte bu anlamda bir gelişmeye yaşanmaya başlamıştır: "Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte daha çok Çinli Türkiye'ye gelmeye başladı. Daha fazla ticaretle ülkeler birbirlerini daha iyi tanımaya başladı, daha yakından tanıma da ticareti olumlu şekilde artırdı." Benzer şekilde Çin merkezli uluslararası danışmanlık firması yöneticisi: "Kuşak ve Yol Girişimi'nden önce Türkiye bizim için bilinmeyen



bir ülkeydi. Bilenler ise Türkiye'yi daha çok turizm açısından ve büyük ölçüde muhafazakâr bir ülke olarak biliyordu. Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte Çin, Türkiye'yi farklı açılardan tanımaya başladı. Bu süreçte Çinliler, Türkiye'deki ticari fırsatları, Türkiye'nin coğrafi önemini, potansiyelini fark ettiler."

Türkiye ile Çin arasındaki iletişimin güçlendirilmesi ve iki ülkenin karşılıklı olarak birbirini daha iyi tanması açısından Çinli gözlemciler turizm ve eğitim alanındaki ilişkilerin önemli bir işleve sahip olduğuna inanmaktadırlar. Örneğin, Türkiye'nin bir turizm destinasyonu olarak Çin halkına giderek daha cazip gelmeye başladığını anlatan Zhang Shuai'ye göre: "Çinlilerin Türkiye'ye seyahat etmeleri, Türkiye hakkındaki anlayışlarının gelişmesine yardımcı oldu. Ama aynı zamanda bu durum Türk halkının da Çin anlayışını derinleştirmesi de katkıda bulundu. Bu noktada en iyi yol, Türkiye'de okuyan Çinli öğrenciler ile Çin'de okuyan Türk öğrenciler aracılığıyla Çin hakkındaki gerçek bilgilerin Türkiye'ye iletilmesi olacaktır; böylece Türkiye halkı Çin'in gerçekte nasıl bir yer olduğunu daha iyi anlayacaktır."

Eğitim alanındaki iş birliğinin güçlendirilmesi bu anlamda Çin tarafının özellikle üzerinde durduğu bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin Yan Tianqin'e göre: "Çin-Türkiye ilişkilerini daha da geliştirmek için, her iki ülke de genç öğrencileri birbirlerinin ülkelerinde okumaya teşvik etmeli, akademisyenler arasında daha fazla akademik değişim gerçekleştirilmelidir. Bu konuda akademik değişim fonları oluşturmak için Avrupa Birliği modeli takip edilebilir ve Çin'de Türk kültürünü daha iyi tanıtmak ve çeşitli konularda araştırmalar yürütmek amacıyla Çin'de Türkiye üzerine araştırma yapan akademisyenlerin Türk proje fonlarından faydalanmaları sağlanabilir. Türk hükümeti, ziyaret ve değişim için Türkiye'ye giden Çinli akademisyenlere bazı burslar da sağlayabilir. Buna ek olarak, iki taraf birbirlerinin ülkelerinde daha fazla kültür ve turizm tanı-

tım faaliyeti yürütmeli ve bu faaliyetleri üstlenen kuruluşlara gereken mali destek sağlanmalıdır."

Ülkeler arasındaki iletişim açısından medyanın şüphesiz ki önemli bir rolü bulunmaktadır. Çinli araştırmacılar son dönemlerde Türk medyasındaki Çin algısı ve aynı zamanda Çin medyasında Türkiye'nin nasıl yer aldığı konularında birçok çalışma yapmışlardır. Tang Qingye ve Yi Dandan'ın çalışmasına göre Türk medyası Çin hakkında genel olarak olumlu bir imaj çizmektedir, ancak Uygurlar ile ilgili konulara gelindiğinde "Çin'e karşı derin önyargılar" ortaya çıkmaktadır. Çin medyasında ise Türkiye ile ilgili olarak düzenli bir bilgi akışı henüz söz konusu değildir. Gong Yingyuan'ın araştırması 2017'den sonra Türk medyasında KYG ile ilgili haberlerin ciddi bir şekilde arttığını, Çin ile ilgili haberlerde ekonomik ve ticari konuların ağırlıkta olduğunu, ancak iki ülke arasındaki ilişkiler açısından eğitim, kültür, sağlık gibi diğer alanlara nispeten daha az ilgi gösterildiğini ortaya koymaktadır. Yin Xuan ile Zhou Honggang'a göre ise genel olarak Türk medyasında KYG'ye karşı olumlu bir yaklaşım vardır, ama farklı siyasi pozisyonlardan medya kuruluşlarının kimisi KYG'ye daha fazla destek verirken, kimisinde ise bu desteğin oranı azalmaktadır. Son olarak Zhang Yanzi'nin Türkiye'de çıkan İngilizce yayınlar üzerinden yaptığı araştırmaya göre Türkiye, KYG'ye girişimine önem vermekte, girişimde daha aktif bir rol oynamayı ve daha fazla fayda sağlamayı ümit ederek "kendi konumunu sürekli ayarlamaktadır." Zhang, "gelecekte Çin'in Türkiye ve güzergâh üzerindeki ülkelerle Kuşak ve Yol inşasını teşvik etmek için medya ile, hükümetler ve sivil toplum kuruluşlarıyla iletişimini güçlendirmesi gerektiğini" ifade etmektedir.

RİSK ALGILARI

Çinli gözlemciler göre Türkiye'de iş yapmaya yönelik bir takım riskler söz konusudur ve bu riskler Türkiye'nin KYG'deki konumunu güçlen-

dirmesi karşısında da bir engel teşkil etmektedir. Farklı KYG ülkeleri arasında risk seviyelerine göre birer sınıflandırma yapan Çinli ekonomistler genellikle Türkiye'yi orta-yüksek risk grubuna koymaktadır. Örneğin, Zhang Dong, Xu Yan ve Zhang Shuyuan, KYG güzergâhında yer alan 35 ülkeyi genel ekonomik koşullar, borçlanma kapasitesi, sosyal istikrar, yönetim kapasitesi ve ikili ilişkiler parametreleri üzerinden değerlendirerek risk katsayılarını hesaplamış ve ülkeleri en yüksek risk seviyesi "5" olmak üzere beş gruba ayırmıştır. Türkiye bu sınıflandırmada Türkmənistan, Hindistan, Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Myanmar ile birlikte dördüncü grupta yer almaktadır. Fang Hui ile Song Yujie'nin 43 ülkeyi kapsayan ve siyasi askeri, ekonomik, finansal ve sosyal riskleri ele alan çalışmasında Türkiye birden üçe doğru artan riske göre yapılan sınıflandırmada ikinci grupta yer almıştır ve bu anlamda Rusya, İran, Malezya, Katar, İsrail, Suudi Arabistan gibi ülkelerle aynı kategoridedir.

Çinli araştırmacılar tarafından Türkiye'de iş yapmanın risklerinin temel kaynağı olarak ülke ekonomisinde yaşanan dalgalanmalar gösterilmektedir. Bu çalışma kapsamında mülakat yapılan akademisyen Zou Zhiqiang, bu anlamda üç temel konuya vurgu yapmaktadır: "1.) Türkiye'nin ekonomik kalkınması son dönemlerde darboğazlar ve krizlerle karşılaşmıştır, ekonomik büyüme zayıftır, iç motivasyon yetersizdir ve ekonomik beklentiler oldukça belirsizdir; 2.) Türkiye'nin açık ve serbest bir finans piyasası vardır ancak bu piyasa oldukça kırılgandır; döviz kuru riskinin yüksek kalması yatırımcıların beklentilerini ciddi şekilde etkilemektedir; 3.) Türkiye'nin yabancı yatırımlarla ilgili mevzuat ve politikalarında sıkça değişiklikler olmaktadır ve bu alanda bürokratik engeller çoktur." Anonim kalmayı tercih eden diğer bir görüşmeci Çinli yatırımcıların Türkiye'de devletin uzun vadeli planlarını görmeyi istediklerini, kısa vadeye odaklanan yatırım çekme girişimlerinin bu anlamda fayda

sağlamadığını belirtmektedir. Şanghay Uluslararası Çalışmalar Üniversitesi bünyesindeki Türk Araştırmaları Merkezi'nden Han Zhimin'e göre ise "İki ülkedeki devlet yöneticileri karşılıklı ekonomik ilişkiler için uzun vadeli hedefler koymalıdır. Türkiye, yabancı yatırımcılar için ilgili mevzuatı, kanunları ve yatırım imkanlarını daha net bir şekilde anlatmalı ve mümkünse Çince olarak da bu konuda yayınlar hazırlamalıdır."

Türkiye ile Çin arasındaki iş kültürü anlamındaki farklılıkların da iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerde sorunlu durumlar yaratabildiği ve bir risk oluşturduğu sıklıkla dile getirilmektedir. Özellikle Türkiye'de iş yapan Çin vatandaşlarının iş yapma pratiklerindeki farklılıklardan ve mevzuata uyumu tam anlamıyla sağlayamamaktan dolayı zor durumlara düştükleri ifade edilmektedir. Çalışmaya katılan Çinli bir sivil toplum kuruluşu yetkilisine göre bu durumdan dolayı birçok Çinli firma mağdur duruma düşebilmektedir: "Bu durum Türkiye ile ticaret yapan Çinlileri Türkiye hakkında endişelere sevk edebiliyor. Bunun düzeltilmesi, oluşan olumsuz algının değişmesi gerekiyor." Bu tür olaylara karşısında gerekli önlemlerin alınması önerilmekte ve bu kapsamda "yönlendirici masalar" kurulmasının faydalı olacağı dile getirilmektedir.

Bölgesel jeopolitik dengelerdeki olumsuzluklar ve özellikle de Ortadoğu'da devam eden savaş ortamı, Çinli gözlemcilerle göre Türkiye'nin KYG'deki konumunu güçlendirmesini açısından önemli bir risk teşkil etmektedir. Bu çalışmanın görüşmecilerinden Şanghay Üniversitesi Küresel Araştırmalar Enstitüsü uzmanı Wang Jiani'ye göre "Türkiye'nin istikrarsız çevresi, Doğu Akdeniz bölgesindeki ülkelerle, özellikle Yunanistan ile münhasır ekonomik bölge konusunda anlaşmazlık yaşanan durumlar, Suriye savaşının etkileri, ve Avrupa'dan yeterince destek göremiyor olması ve Avrupa Birliği'ne katılımın önündeki engeller", Türkiye için sorunlu bir jeopolitik ortam yaratmakta ve bu durum Türkiye'nin KYG'deki

konumunu da etkilemektedir. Niu Song, "Orta-doğu'daki durumun ve özellikle de Suriye'deki savaşın Türkiye'nin güvenlik durumunu etkilediği" ve bunun da KYG açısından bir olumsuzluk oluşturduğunu bildirmektedir. Diğer yandan Türkiye'nin Batı ile ilişkileri Çinli uzmanlar tarafından yakından takip edilmekte, bir taraftan bu alanda yaşanan olumsuzlukların Türkiye açısından riskler oluşturduğu değerlendirilirken, diğer taraftan Han Zhimin'in vurguladığı gibi "Türkiye'nin Batı ile son zamanlarda yaşadığı problemler göz önüne alındığında Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye açısından daha önemli bir seçenek haline geldiği" şeklinde bir argüman da ileri sürülmektedir.

Uygur meselesi, Çinli gözlemciler açısından Türkiye ile olan ekonomik ilişkileri olumsuz yönde etkileme potansiyeline sahip risk unsurlarının başında gelmektedir. Konuyla ilgili olarak görüşlerini beyan eden birçok görüşmeci, Uygur meselesinin Çin'in bir iç meselesi olduğunu ve diğer ülkeler tarafından Şincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yaşanan gelişmelere yönelik olarak yapılan açıklamaların Çin'in iç meselelerine müdahil olmak şeklinde görüldüğünden olumlu karşılanmadığını belirtmektedir. Bununla birlikte Uygurlar konusunda her iki ülkenin karşılıklı olarak birbirlerinin konumunu ve endişelerini anlamaları halinde ortada bir sorun kalmayacağı ve bu şekilde güçlendirilecek olan karşılıklı güvenin ilişkilerin bütününe olumlu şekilde yansıtacağı

da çoklukla dile getirilmektedir. Örneğin, Şanghay Uluslararası Çalışmalar Üniversitesi'nden Gao Jian ve Zheng Zhaochen'in açıklamalarına göre: "Türk yetkililer, kamu ya da özel sektör fark etmeksizin, Çin'in etnik politikalarına objektif, akılcı ve kapsamlı bir şekilde yaklaşmalı ve ikili ilişkilere zarar veren açıklamalar yapmaktan kaçınmaya çalışmalıdır. Bununla birlikte, genel olarak konuşursak, iki ülke arasındaki fikir birliği, anlaşmazlıklardan daha büyüktür. Pragmatik diplomasinin yönelimi altında, ara sıra oluşacak farklılıklara rağmen, iki hükümet rasyonel ve ölçülü bir tutum sergileyebilir ve bunları düzgün bir şekilde idare edebilirler."

Özet olarak Çinli uzmanlar ve iş insanları, Türkiye'yi özellikle coğrafi konumu ve bölgesel etkisi açısından KYG için hayati önem taşıyan bir konumda görmekte, ancak mevcut bazı riskler nedeniyle Türkiye'nin bu anlamda sahip olduğu potansiyelin yeterince değerlendirilemediğini düşünmektedirler. Wei Min'in yazdığı gibi "Gelecekte de Çin ile Türkiye arasındaki iş birliği kapasitesi, üzerinde derinlemesine düşünmeyi ve araştırma yapmayı gerektiren fırsatlar ve tehditler sunmaya devam edecektir." Çin tarafının Türkiye ile olan ilişkilere bakış açısının daha iyi anlaşılması ve bu alanda iki taraf arasındaki iletişimin güçlendirilmesi, risklerin daha rahat yönetilmesini ve fırsatlardan azami şekilde fayda sağlanmasını temin edecektir.

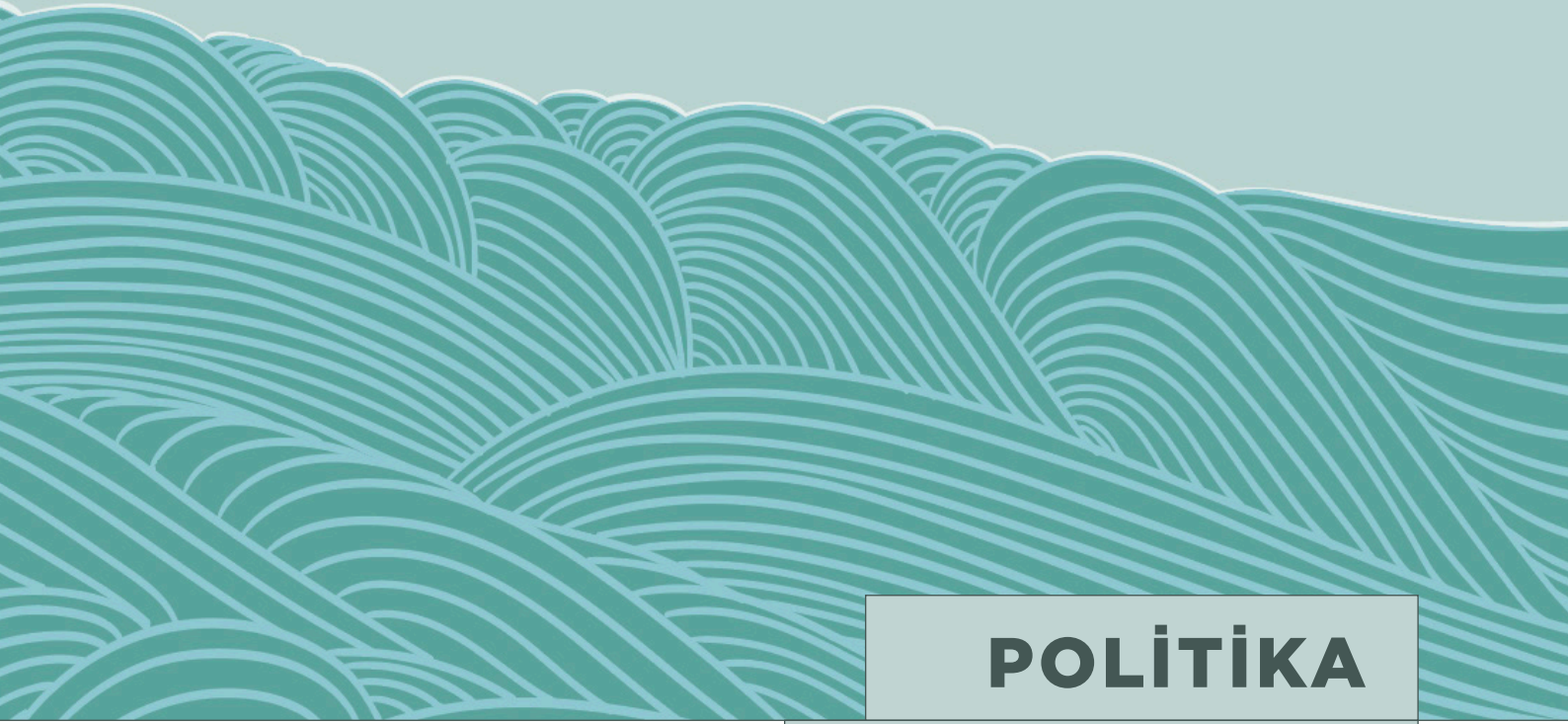


ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

COVID-19 SALGINI SONRASI DÖNEMDE

TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR RİSKLER VE ÖNERİLER





POLİTİKA

ÖNERİLERİ

Raporun ticaret, lojistik, yatırım ve finansman, dijitalleşme ve riskler ile ilgili bölümlerinde her bölümün sonunda "Türkiye Ne Yapabilir?" başlığı altında ilgili Alana yönelik olarak Türkiye'nin KYG üzerindeki konumunu güçlendirmesi hedefi doğrultusunda politika önerileri sunulmuştur. Bu bölümde tüm öneriler ana başlıklar altında tek bir yerde toplanmaktadır.

Burada ortaya konulmuş olan önerilerin hayata geçirilmesi sadece devletin ya da tek bir paydaşın girişimiyle değil, ancak Türkiye'de Çin ile ilgili tüm paydaşların iş birliği ve eşgüdümü ile mümkün olabilecektir. Bu çerçevede özellikle ilgili bakanlıklar ve kamu kuruluşlarıyla, iş dünyasının temsilci örgütleri arasındaki eşgüdüm önem kazanmaktadır. Önerilerin hayata geçirilmesi konusunda iş birliği içerisinde hareket edilmeli ve atılan tüm adımların mutlaka takibi yapılmalıdır. Diğer yandan Çin tarafı ve oradaki muhatap paydaşlarla düzenli ve sağlıklı bir diyalog içerisinde olmak da burada verilmiş önerilerin etkin bir şekilde hayata geçirilmesi anlamında fayda sağlayacaktır.

TİCARET

- Türkiye'nin Çin'e ihracatı konusunda özellikle tarım ve gıda ürünleri, makina imalat, madencilik, tekstil ve hazır giyim ve kimyasal ürünler alanlarında birçok kalemden henüz yeterince değerlendirilemeyen bir potansiyele sahip olduğu tespit edilmiş ve ürün bazında değerlendirme yapılmıştır. Yüksek ihracat potansiyeli taşıyan ürünler için ürün bazında pazara giriş ve pazar payı artırma çalışmaları yapılmalıdır. Bu çalışmalar, mikro seviyede ihracatçı firmaların tek başlarına yapacakları şirkete özel çalışmalarla

kısıtlı kalmamalı, makro seviyede şirketlerin yanı sıra Ticaret Bakanlığı ve ihracatçı birliklerinin de katılımıyla yapılandırılmış bir eşgüdüm mekanizması üzerinden hayata geçirilmeli ve çıktılardan tüm Türk ekonomisinin faydalanması sağlanmalıdır.

- Türkiye'nin Çin'e ihracat ürünlerinin mümkün olduğu kadar son mamul ürünler olması, yarı mamul ihracat edilecek ise bu yarı mamuller ile Çin'de üretilecek son mamullerin daha sonra Türk ihracatçısına başka pazarlarda rakip olmasına dikkat edilmelidir. Türkiye'nin ihracat edeceği ürünler daha sonra Çin'de işlenip son ürün haline geldiğinden bu konu hayati önem taşımaktadır.

- Türkiye'nin Çin'e ihracatında sektörel olarak tarım ve gıda ürünleri ilk tercih olabilir ve bu alanda sadece Çin değil tüm Asya pazarlarına stratejik olarak yaklaşarak ve Türkiye'nin gastronomi alanındaki zenginliğini de vurgulayarak ihracatta önemli kazanımlar sağlanabilir. Çin'e gıda sektörünün birçok kaleminde ihracatın başlayabilmesi için gerekli olan ürün bazındaki izin ve protokol süreçlerinin tamamlanması gerekmektedir. Bu süreçte Türk tarafında kamu ile özel sektör paydaşları arasındaki eşgüdüm çok önemlidir. Ticaret Bakanlığı, Tarım Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı'nın uluslararası düzeyde yaptıkları girişimlere, özel sektörün ve üreticilerin özellikle ürün bazında geri bildirim anlamında ihracatçı birlikleri üzerinden daha etkin bir şekilde katkı sağlamaları temin edilmelidir.

- Dünya genelinde salgın sonrası süreçte küresel tedarik zincirleri yeniden şekillenirken Türkiye'nin de bu yapılanmada nasıl bir konumda

olacağı önemlidir. Bir taraftan uluslararası ölçekte üretim yapan Türk firmalarının tedarik zincirlerini daha sağlıklı kullanabilmeleri için gerekli düzenlemeler yapılmalı, diğer taraftan Türkiye özellikle Avrupalı şirketler için Akdeniz coğrafyasında sadece düşük maliyet değil, yüksek katma değerli üretim kapasitesiyle ve zengin iç pazarıyla bir üretim üssü olarak konumlandırılmalıdır.

- Türkiye'nin Çin'e ya da herhangi bir ülkeye ihracatını artırması noktasında ülke imajı da önemlidir. Üretici firmadan bağımsız olarak Türk ürünlerinin yüksek kaliteli olduğuna yönelik bir imajın oluşarak güçlenmesi için başta sosyal medya olmak üzere tüm mecralarda gerekli tanıtımın yapılması, Türkiye tanıtımlarında turistik yörelerden görüntülere olduğu kadar "Made in Turkey" ürün görsellerine de yer verilmesi faydalı olacaktır.
- Çin'de belirlenecek diğer KYG ülkelerinde Türk Ticaret Merkezleri kurulması ve bu merkezleri kamu ile özel sektör iş birliği içerisinde verimli ve somut çözüm üretecek şekilde çalışmalarının sağlanması, Türkiye'nin ilgili ülkeler nezdinde ihracatını artırmaya fayda sağlayacaktır.
- İlki Kasım 2018'de Şanghay'da düzenlenen Uluslararası Çin İthalat Fuarı, tüm dünyadan üreticileri Çinli alıcılarla bir araya getirmektedir ve 2020 yılı içerisinde salgın koşullarına rağmen başarılı bir fuar gerçekleştirilmiştir. Çin devletinin de büyük önem verdiği bu fuara Türkiye'nin ulusal katılımının güçlü bir şekilde yapılması, ülke standının Türkiye'nin ihracat potansiyelini ortaya koyacak şekilde tasarlanması, bireysel şirket katılımlarının desteklenmesi ve KOBİ'leri katılımını mümkün kılmak için sektörel kümelenme ve ortak katılım çalışmalarının hayata geçirilmesi bu fuardan ve benzer ölçekteki diğer etkinliklerden azami verimin elde edilmesini sağlayacaktır.
- Salgın sürecinde küresel ticarete yaşanmış olan önemli bir sorun, tedarik zincirleri ve güm-

rük süreçlerinin yavaşlaması, konteyner gemilerinin seyirlerinin olumsuz yönde etkilenmesi ve genel olarak konteyner ve konteyner gemisi arzının azalması nedeniyle, malların taşınacağı konteyner bulunmasında zorluk yaşanmasıdır. Bu nedenle konteyner navlununda ciddi artışlar olmuş, Türkiye ile Çin arasındaki navlun salgının ilk aylarında 2.000 dolarken, Ocak 2021'de 8.000 dolara çıkmıştır. Küresel ölçekteki bu sorun karşısında Türkiye'de konteyner üretimine ağırlık verilmesi ve Türkiye ile Çin arasında yerli bir konteyner hat işletmecisinin hizmet vermesi gibi olası girişimler kısmen de olsa çözüme yönelik birer öneri olarak değerlendirilebilir.

- Türkiye'nin Çin'e ihracatında gümrük prosedürlerinin dijitalleştirilmesi ve lojistik ile ilgili işlemlerin elektronik ortam üzerinden yapılabilmesinin sağlanması zaman ve maliyetten tasarruf sağlayacaktır. Bununla birlikte Çin tarafı ile gümrük işlemlerine yönelik veri paylaşımının sağlanması da ihracat prosedürlerinde verimliliği artıracak bir unsur olarak değerlendirilmektedir.
- Türkiye'nin Çin'den yapmakta olduğu ithalat, her ne kadar oluşturduğu açık üzerinden ülke ekonomisi üzerinde bir baskı yaratsa da, bu ithalatın bir kısmı Türkiye ekonomisine fayda sağlayan ara mamuller ve girdilerden oluşmaktadır. Diğer yandan tedarik zincirleri üzerinden Türk firmalarının ve üçüncü ülkelerden firmaların Çin'de imal ettikleri ürünler de ülkemize gelmekte ve bu nedenle ticaret açığını artırmaktadır. Öncelikle Çin'den yapılan ithalatın kapsamlı bir analizi gerçekleştirilmeli ve ülke ekonomisine katkı sağlayan ara mamul, girdi ve yatırım malları ithalatı korunurken, başta tüketici ürünleri olmak üzere üretimi ülke içerisinde ikame edilebilecek ürünlerin Türkiye'de üretilmesi teşvik edilmelidir.
- Son dönemlerde imzalanan büyük ölçekli serbest ticaret anlaşmaları, küresel ticaretin çehresini değiştirmektedir. Türkiye de bu değişime hazır

olmalıdır. Türkiye'nin dahil olmadığı RCEP anlaşması bu anlamda dikkatle ele alınması gereken bir gelişmedir. Türkiye'nin RCEP ülkelerine yaptığı ihracat, ilgili ürünlerin bir kısmını alıcı ülkeler artık diğer RCEP ülkelerinden vergisiz olarak alabilecekleri için olumsuz olarak etkilenecektir. Buna karşılık Türkiye bu duruma hazırlıklı olmalı, ihracattaki olası kaybı telafi etmek ve ihracat hacmini daha ileri seviyeye taşıyabilmek için RCEP bölgesinde değişen talep ve tercihlere karşılık verebilecek şekilde ürünlerini çeşitlendirebilmeli ve rekabetçi olarak katma değeri artırabilmelidir. RCEP ülkeleri ile Türkiye'nin halen yürürlükte olan serbest ticaret anlaşmaları (Güney Kore, Malezya, Singapur), diğer ülkelere giriş için de bir avantaj sağlayacaktır. Bu anlaşmaların Asya ülkelerine yönelik olarak sayısının artırılması ve bununla birlikte AB ile mevcut gümrük birliğinin güncellenmesi, ticaret seviyelerinin korunması ve daha da ileriye taşınabilmesi için önemlidir. Yine RCEP ile ilgili olarak Türkiye'nin ASEAN ile olan sektörel diyalog ortaklığının somut bir şekilde işler hale getirilmesi faydalı olacaktır.

- Çin'de 2013 yılından beri faaliyete geçirilmekte olan serbest ticaret bölgelerinde yatırımcılara farklı teşvikler sunulmakta, özellikle dijitalleşme ve inovasyon desteklenmekte ve buralardan uygun koşullarda ihracat yapmaları sağlanmaktadır. Son olarak Pekin, Hunan ve Anhui'de açılacağı açıklanan serbest bölgelerle birlikte bu alanların toplam sayısı ülke genelinde 21'e ulaşacaktır. Buralarda üretim yapacak olan Türk firmaları, ürünlerini Çin pazarına olduğu gibi Çin'in serbest ticaret anlaşmasına sahip olduğu diğer ülkelere de ihraç edebileceklerdir. Söz konusu bölgelerin sunduğu imkanlar Türk firmalarına daha iyi tanıtılmalı ve buralarda aktif bir şekilde yer almaları teşvik edilmelidir.

- Salgın sonrası dönemde ülkemize Çin'den daha fazla turist çekmek ve bu anlamda her iki ülke hükümetleri tarafından belirlenmiş olan yılda bir milyon turist sayısına ulaşabilmek için

hazırlıklar şimdiden başlatılmalıdır. Bu doğrultuda, Çinli turistlere cazip gelecek yeni turizm ürünlerinin ve başta sosyal medya olmak üzere farklı mecralar üzerinden pazarlama çalışmalarının tasarlanması; Çince bilen personel istihdam edilerek konaklama tesislerinin, havalimanlarının ve diğer turizm ile ilgili alanların Çinli turistte hazır hale getirilmesi; turizm şirketleri ve tur operatörlerinin Çinli seyahat acenteleriyle iş birliği kurmalarının ve ortak programlar geliştirmelerinin sağlanması; ve Çin'de kullanılan mobil ödeme sistemlerinin Türkiye'de de daha yaygın şekilde kullanılabilmesinin sağlanması önemli adımlar olacaktır.

LOJİSTİK

- Türkiye'deki demiryolu ve liman projelerinin Çin tarafına daha etkin bir şekilde tanıtımı sağlanmalıdır. Bu bağlamda Türkiye'nin bölgesindeki jeopolitik ve jeopolitik konumu ve bu konum içerisinde yatırım yapmanın ve bir ekonomik varlık tesis etmenin Çin tarafına sağlayacağı faydaların üzerinde durulması gerekmektedir.

- Orta Koridor, Türkiye'nin KYG ülkeleri ile ihracatını artırması ve aynı zamanda Çin ile Avrupa arasında transit ülke konumunu güçlendirmesi açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Ancak trenlerin birçok ülke sınırından geçmesi ve gümrük prosedürlerinin uzun sürebilmesi zaman kaybına yol açmakta ve önemli bir sorun teşkil etmektedir. İlgili ülkelerle gümrük süreçlerinin uyumlulaştırılması ve/veya hızlandırılabilmesi çalışmalar sürdürülmelidir.

- KYG çerçevesinde Türkiye'yi by-pass etmesi muhtemel hatların gelişimi yakından takip edilmeli, farklı koridorlarda öncelikli tercih olabilmek için ilgili ülkeler nezdinde girişimlere ve ortak stratejilerin geliştirilmesine ağırlık verilmelidir.

- Çin ile yapılan lojistik işlerinin tek tip bir modelle yapılması ve bunun sonucu olarak da Çinli firmaların finansal ve operasyonel olarak

egemenlik kurarak tekelleşmesi önlenmelidir. Özellikle demiryollarında böyle bir tehdit söz konusudur. Çin hattında birden fazla firmanın servis vermesine imkân tanınmalı, Çin'de farklı şehirlerdeki farklı demiryolu platformları ile özel sektör firmalarının iş birliğinin geliştirilmesi ve TCDD'nin de bu özel sektör firmalarını ayırım göstermeden desteklemesi sağlanmalıdır.

- KYG üzerindeki ulaştırma hatları coğrafi konumu gereği Doğu-Batı eksenindeki koridorlar üzerinde odaklanmaktadır. Türkiye'yi bu eksen- de daha etkin bir şekilde konumlandırmaya yö- nelik çalışmalara ek olarak Kuzey-Güney eksen- de değerlendirilmeli, Rusya'dan başlayarak gü- neye doğru inen hatların Türkiye'den geçerek Ortadoğu ve Afrika'ya ulaşmasına yönelik çalış- malar hayata geçirilmelidir.

- Türkiye ile Çin arasında karşılıklı olarak karayo- lu üzerinden yapılacak TIR taşımacılığının Mart 2021'de yürürlüğe girmiş olan konu ile ilgili uluslararası anlaşmaya işlerlik kazandırılarak uy- gulamada etkin bir şekilde sürdürülmesi ve bu alanda iş hacimlerinin artırılması için gerekli ön- lemlerin alınması faydalı olacaktır.

- Çin ile birlikte yeni geliştirilecek projelerde kombine taşımacılık unsuru ön planda tutulma- lıdır. Türkiye için şu aşamada önemli olan yeni liman ya da yeni demiryolu inşasından önce mevcut limanların demiryolları ile bağlantıları- nın sağlanarak kombine taşımacılık kapasitesi- nin artırılmasıdır.

- Çin'in lojistik merkezleri konusunda, özellikle de bu kapsamda yeni ve inovatif teknolojilerin kullanımı yönündeki deneyiminden Türkiye'de kurulan ve kurulacak olan merkezlerde faydala- nılması amacıyla Çinli firmalarla iş birliği model- leri geliştirilmelidir.

- Çin'de Türk ihraç ürünlerinin daha etkin bir şekilde tanıtım ve dağıtımının sağlanması ama- cıyla bu ülkede bir Yurtdışı Lojistik Merkezi ku- rulması için çalışmalar başlatılmalıdır.

- Çin firmalarına Türkiye'nin lojistik imkân ve ka- biliyetlerini tanıtmak ve işbirliklerini geliştirmek için bu ülkede yapılan Transport Lojistik fuarına milli katılım sağlanmalıdır.

- Salgın öncesinde başlatılmış olan Türkiye ile Çin arasında havayolu ile yolcu ve kargo taşı- macılığının kapasitesini artırmaya yönelik giri- şimler normalleşme ile birlikte devam ettirilme- lidir. Ayrıca hâlihazırda Çin'in 7 farklı şehirden İstanbul'a yapılan direkt hava yolu taşımacılığı sayesinde Çin ile Türkiye arasında bir hava köp- rüsü kurulması ve sonrasında da gelen ürünlerin Türk TIR filosu ile nihai hedeflerine taşınmasıyla nakliyecilerimiz için alternatif bir iş modeli oluş- turulabilir.

YATIRIM VE FİNANS

- Çin'in yurtdışı yatırımlarında ağırlıkta olan ve Türkiye'nin de ekonomik kalkınması açısından önem taşıyan, enerji, telekomünikasyon, maki- ne imalat, otomotiv gibi sektörlerde Türkiye'de yatırım yapmanın getirileri ve bu anlamda sağ- lanan avantajlar Çin tarafında oluşacak talebi beklemeden, Çinli firmalara bire bir görüşmeler vasıtasıyla anlatılmalıdır.

- Çin'den Türkiye'ye daha fazla katma değer yaratacak, ülke ekonomisine istihdam, teknoloji transferi vs. gibi yollarla katkı sağlayacak yatı- rımların çekilmesi için özel teşvikler tasarlanma- lıdır.

- Türkiye, kurucu üyesi ve en fazla oy hakkına sahip on üyesinden biri olduğu AIIB'de daha aktif olmalı, ülkemizdeki projelere AIIB'den fi- nansman sağlamak için yapılan girişimler artı- rılmalı, Türkiye'deki ekonomik aktörleri AIIB'nin ne olduğu ve ne gibi imkânlar sunduğu daha iyi anlatılarak proje başvuruları teşvik edilmelidir.

- Türkiye ile Çin merkez bankaları arasındaki mevcut swap anlaşmasının süresi 2022 yılında dolacaktır. Bu anlaşmanın yenilenmesi için gi- rişimlerde bulunulmalı, ayrıca Türkiye'ye sağla-

nan renminbi likiditesinin Çin ile iş yapan firmalar tarafından daha yaygın ve etkin bir şekilde kullanılması desteklenmelidir.

- Türkiye ile Çin arasındaki ticaretin yerel para birimleri ile yapılması için taraflar arasında bir anlaşma imzalanmışsa da bu uygulama sahada tam anlamıyla bir karşılık bulmamıştır ve halen ticaret büyük ölçüde Amerikan doları üzerinden gerçekleşmektedir. Ticareti icra eden şirketlerin lira ve renminbi'yi tercih etmeleri daha aktif bir şekilde teşvik edilmelidir.

DİJİTALLEŞME

- Çin'in ülkemizde yatırımları olan ve/veya yeni yatırımlar yapmayı planlayan gerek teknoloji firmalarının gerekse diğer sektörlerde faal olan şirketlerinin Türkiye'de Ar-Ge çalışmalarını geliştirmeleri ve bu kapsamda Türk mühendis ve yazılımcı istihdam etmeleri teşvik edilmelidir. Bu alanda mevcut başarılı örnekler söz konusudur. Örneğin Huawei, 2010 yılında İstanbul'da 50 milyon dolarlık bir yatırımla faaliyete geçen ve yaklaşık 650 mühendisin çalıştığı Ar-Ge merkezine ek olarak Mart 2019'da da Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın kurduğu inovasyon ve teknoloji merkezi Bilişim Vadisi ile bir Akıllı Şehirler Araştırma Laboratuvarı kurulmasına yönelik iş birliği protokolü imzalamıştır. Diğer taraftan halen Türkiye'de KYG kapsamındaki en büyük Çin yatırımı olan Kumport limanında 2019 yılında hayata geçirilen Ar-Ge merkezi de Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından tescil edilerek Türkiye'nin limancılık sektöründeki ilk Ar-Ge merkezi olma özelliğini kazanmıştır ve Türkiye'nin bu sektördeki teknoloji kapasitesini geliştirme çabalarına fayda sağlamaktadır. Çin'den gelecek yatırımların teknoloji yoğun özellikte olmaları, bu tür projelerin tercih ve teşvik edilmesi, bu örneklerde yaşanmakta olduğu gibi Türkiye'nin ekonomisine ciddi anlamda katma değer sağlayacaktır.

- Türkiye'nin Dijital İpek Yolu'nda konumlandırılması açısından dijital ticaretin teknolojik altyapı

kadar yazılım kapasitesinin artırılması da önemlidir. Türkiye'nin genel anlamda ekonomisinin dijitalleşmesine katkıda bulunacak ve esas olarak bu sürecin temelini oluşturacak gelişmiş bir yazılım ekosistemine ihtiyacı vardır. Bu alanda Çin ile iş birliği önemli bir potansiyel sunmaktadır.

- Türkiye ve Çin arasında 2015 yılında imzalanmış olan "Bilgi İpek Yolu'nun Gelişiminin Güçlendirilmesine İlişkin E-Ticarette İş Birliği Mutaakat Zaptı" sektörün ve küresel ekonomideki koşulların hızlı değişimi nedeniyle güncelliğini yitirmiştir. Bu anlaşmanın dijital ticarete yönelik tüm iş birliği alanlarını kapsayacak şekilde yenilenmesi, somut çözümler üretebilmesi için eylem planları ile desteklenmesi ve bu planlar üzerinden atılacak adımların takibinin yapılması gerekmektedir.

- Türkiye, Çin'in Made in China 2025, Internet Plus ve 14. Beş Yıllık Plan gibi belgelerinde teknolojik gelişim ve dijitalleşme açısından öncelikli olarak belirlemiş olduğu sektörlerde bu alanlarda yaşanan gelişmeleri yakından takip etmeli, bunları kendi teknoloji hedefleriyle eşleştirerek Çin ile iş birliğinde potansiyel taşıyan alanları tespit etmeli ve buna yönelik girişimlerde bulunmalıdır.

- Çin'in büyük dijital ticaret platformlarında Türk firmalarının daha aktif bir şekilde yer almaları sağlanmalıdır. Şirketlerin bireysel katılımları desteklenirken, sektörel olarak katılımlar da organize edilmeli, Türkiye'nin ulusal katılımı için uygun platformlar nezdinde gerekli adımlar atılmalı ve tek başlarına bu platformlara katılımları güç olacak KOBİ'ler için de kümeler oluşturulup destek sağlanarak yine KOBİ'lerin e-ihracata yönelik ihtiyaçlarına uygun finansman imkânları sağlanmalıdır. Bu anlamda 26 Mayıs 2020 tarihli ve 2573 sayılı "Pazara Girişte Dijital Faaliyetlerin Desteklenmesi" Hakkında Cumhurbaşkanı Kararı ile Türk şirketlerinin Ticaret Bakanlığı tarafından akredite edilmiş olan uluslararası dijital platformlara üyeliklerine ilişkin maliyetin belirli

limitler içerisinde devlet tarafından karşılanmaya başlanmış olması olumlu bir gelişmedir. Bu tür destekler artırılmalı, Çinli dijital ticaret platformlarının sundukları imkânlar Türk iş çevrelerine daha iyi anlatılmalı ve katılım süreçleri için danışmanlık sağlanmalı, Çinli dijital ticaret platformlarını yöneten Çin şirketlerinin Türkiye'de ofis açmaları ya da şirket kurmaları teşvik edilmelidir.

- Türkiye'nin 5G altyapısı konusunda Çin'den ya da herhangi bir ülkeden bir firma ile iş birliği yapmasının ekonomik sebepleri uluslararası kamuoyuna iyi anlatılmalı, ilgili süreçler şeffaf olmalı ve uluslararası jeopolitik ortamdaki gelişmelerden etkilenmemelidir.

- Çin ile herhangi bir formatta iş yapan ya da yapmayı planlayan Türk şirketleri, doğrudan teknoloji sektörü ile iştirak etmeseler bile Çin Standartları 2035 sürecini yakından takip etmeli ve geliştirilmekte olan bu standartlara uyum anlamında son dakikayı beklemeden hazırlık içerisinde olmalıdır. Bununla birlikte ABD ile Çin arasında devam etmekte olan ticaret savaşlarının ve daha geniş kapsamda süren büyük güç mücadelesinin teknolojik standartlar alanına da yansması kaçınılmazdır ve bu nedenle burada da bir kutuplaşma ve farklı standartların eş zamanlı olarak kullanımı söz konusu olabilir. Türk firmaları bu duruma da hazırlıklı olmalı ve koşullar ne olursa olsun bu alanda yaşanabilecek olan çatışmaların tarafı olmaktan kaçınılmalıdır.

- Türkiye açısından Dijital İpek Yolu, esas olarak ülke içerisindeki teknolojik altyapının geliştirilmesi ve ekonomideki dijitalleşme sürecinin desteklenmesi açısından önem taşısa da, KYG üzerindeki üçüncü ülkelerde Çinli firmalarla iş birliği imkânları da değerlendirilmelidir. Örneğin Türkiye'nin son yıllarda gelişme sağladığı bulut bilişim altyapısı alanında, Türkiye'nin komşu coğrafyalarında Dijital İpek Yolu projeleri gerçekleştiren Çinli firmalar ile Türk bilişim şirketleri çözüm ve hizmet sağlayıcı olarak iş yapabilirler.

RİSK YÖNETİMİ

- KYG'nin Çin açısından amaçları, Çin yatırımları ve ticaret ürünleri için yeni pazarlar bulmak, Çin'in uluslararası anlamda yumuşak güç kapasitesini artırmak, kendi para birimi renminbi'nin uluslararasılaşmasını sağlamak, belirli doğal kaynaklara erişim sağlamak ve Çin'in merkezde olduğu bölgesel altyapı ve lojistik ağları oluşturmaktır. Bu öncelikler Türkiye'de gerçekleştirilecek olan projeler için de geçerlidir. Türkiye için esas olan ise Çin'in öncelikleri ile kendi hedeflerinin çelişmemesidir. Türkiye'de hayata geçirilecek olan KYG projeleri mutlaka ortak ve dengeli fayda prensibi ışığında tasarlanmalı ve uygulanmalıdır ve bu anlamda Türkiye'nin kalkınma hedeflerine azami katkıyı sağlayacak olan projeler seçilmelidir.

- Türkiye'de gerçekleştirilecek olan KYG projelerinin ve Türk firmalarının üçüncü ülkelerde iştirak edecekleri projelerin mali koşullarının net bir şekilde belirlenmiş ve şeffaf olmalarına dikkat edilmeli, tüm bu projelerde ihale süreçlerinin de uluslararası standartlarda ve rekabetçi bir şekilde olmasına hassasiyet gösterilmelidir.

- Türkiye'deki KYG projelerinin ülke ekonomisine getirileri konusunda kamuoyu net ve düzenli bir şekilde aydınlatılmalı ve bu şekilde söz konusu projelerin sadece Çin'e fayda sağladığı şeklindeki algıların ve yanlış anlamaların önüne geçilmelidir.

- Türkiye, KYG ile olan tüm etkileşiminde, bu kapsamda hayata geçirilecek projelerde ve yine bu çerçevede Çin tarafı ile sürdürülen müzakerelerde "Yeşil İpek Yolu" kavramını ön planda tutmalıdır. Türkiye'de hayata geçirilecek olan KYG projelerinin çevre ile ilgili temiz enerji kullanımı, atık yönetimi vs. konularda uluslararası standartları karşılamaları ve bu anlamda Türkiye'nin kalkınma sürecinin sürdürülebilirliğine katkıda bulunmaları temel bir koşul olmalıdır. Bu anlamda Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir

Kalkınma için 2030 Gündemi ve Dünya Bankası'nın kendi sağladığı proje finansman kredileri için koşul olarak uyguladığı "Çevre ve Sosyal Standartlar" çerçevesi referans olarak alınabilir.

- Türkiye'de gerçekleştirilecek projelerde sosyal risklerin asgariye indirilebilmesi için Çin firmalarının yerel istihdama yönelmeleri teşvik edilmeli ve bu firmaların faaliyet gösterdikleri bölgelerde hayata geçirecekleri sosyal sorumluluk projeleri desteklenmelidir. Bununla birlikte projelerin yapıldığı yörelerde ilgili süreçlere yerel paydaşların katılımlarının sağlanması, gelecekte oluşabilecek sosyal sorunların önceden diyalog yoluyla önlenmesi açısından önem taşımaktadır.
- ABD ile Çin arasında stratejik büyük güç mücadelesinin yaşandığı bir dönemde, KYG'de yer almaktan dolayı karşılaşılabilecek jeopolitik risklerin önlenmesi amacıyla Türkiye küresel kutuplaşmalardan uzak durmalı, kendi ulusal menfaatleri doğrultusunda tüm taraflarla ekonomik ilişkilerini güçlendirmeli ve Çin ile olan ilişkilerinin Batı'dan bir uzaklaşma anlamına gelmediğini, tam tersine küresel ekonominin bir parçası olmanın gerekliliği olduğunu net bir şekilde ortaya koymalıdır.
- Türk firmalarının üçüncü ülkelerde ve özellikle de Türkiye'nin yakın coğrafyasında gerçekleştirilen KYG projelerinde alt yüklenici, tedarikçi veya hizmet sağlayıcı gibi farklı şekillerde ancak daha etkin bir şekilde yer alabilmeleri için girişimlerde bulunulmalıdır. Bu alanda sağlanacak

gelişmeler ve Türkiye açısından KYG konseptinin coğrafi kapsamının ülke sınırları ötesine taşınarak çeşitlendirilmesi, sadece Türk firmalarının iş hacimlerinin artmasını sağlamayacak, aynı zamanda Türkiye'nin KYG'den kaynaklanan risklerinin dağıtılmasını da temin edecektir.

- Yakın gelecekte KYG projeleri sadece Türkiye sınırları içerisindeki projeler değil, Türkiye'nin de bir parçası olduğu birden fazla ülkeyi kapsayan altyapı projeleri (örneğin demiryolu, enerji transit hatları, dijital bağlantılar gibi alanlarda) şekillenecektir. Bu tür projelere yönelik risklerin azaltılması ve projelerin verimli bir şekilde hayata geçirilebilmesi için Türkiye ile Çin arasındaki iş birliği kadar söz konusu ülkelerle çok taraflı diyalogun geliştirilmesi ve belirlenen ortak paydalar üzerinden hareket edilmesi fayda sağlayacaktır.
- Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerde riskleri ortaya çıkaran ya da mevcut risklerin derinleşmesine yol açan unsurların başında taraflar arasındaki diyalogun yetersizliği gelmektedir. Bu sorunu aşabilmek, iletişimi artırarak her iki ülkenin sadece iş çevreleri nezdinde değil tüm toplum olarak birbirlerini daha iyi tanımaları açısından turizm, eğitim, kültür ve spor alanlarındaki faaliyetlerin gerek nicelik gerekse nitelik anlamında geliştirilmesi fayda sağlayacaktır. Bu anlamda Mayıs 2021 itibarıyla Pekin'de Yunus Emre Enstitüsü'nün faaliyetlerine başlamış olması önemli bir gelişmedir.



DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU
FOREIGN ECONOMIC RELATIONS BOARD

Huzur Mahalesi, Azerbaycan Caddesi Skyland Sky Office
No: 4 B Blok Kat: 21-22 Seyrantepe 34485 Sarıyer/İstanbul

[@deikiletisim](#) | [/deikint](#) | www.deik.org.tr