



## Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri<sup>1</sup>

### Belt and Road Initiative and the Effects of Turkey's Economic Security

Öğr. Gör. Sefa Çatal<sup>2</sup>

**Başvuru Tarihi:** 12.11.2019

**Kabul Tarihi:** 03.12.2019

#### Öz

*İpek Yolu, medeniyetlerin gelişimine ve birbirleriyle olan etkileşime büyük katkılarda bulunmuştur. Yaşanan gelişmeler neticesinde önemini kaybeden İpek Yolu'nu canlandırmak için birçok proje tasarlanmış ama hayata geçirilememiştir. 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping, Asya'yı Avrupa ve Afrika başta olmak üzere diğer bölgelere bağlamayı amaçladığı "Kuşak ve Yol İnisiyatifi" adlı girişimini dile getirmiştir. İnisiyatif katılımcı ülkeler adına ekonomi, politika, kültür ve teknoloji değişimi açısından birçok avantaj sunmaktadır. Çin'in başlattığı bu inisiyatif zamanla dikkatleri üzerine toplamış ve büyük ilgi görmüştür. Türkiye'nin de dahil olduğu birçok ülke inisiyatife olumlu yaklaşarak destekleyicisi olmuştur. Bu çalışmanın temel amacı "Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin", Türkiye-Çin ilişkilerine ekonomik açıdan sunduğu fırsatları ve oluşabilecek sorunları analiz etmek olacaktır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin ekonomi güvenliğine etkileri incelenirken; iki ülke arasında var olan ilişkilerin geliştirilmesi ve kazan-kazan mantığıyla ortaya çıkacak fırsatların değerlendirilmesi ele alınacaktır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Türkiye, Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Güvenlik, Ekonomi Güvenliği, Jeoekonomi, Jeostrateji, Küreselleşme, Fırsatlar, Riskler*

#### Abstract

*The Silk Road has made great contributions to the development of civilizations and the interaction with each other. In order to revive the Silk Road, which has lost its importance as a result of the developments, many projects were designed but could not be implemented. In 2013, President of the People's Republic of China, Xi Jinping expressed his initiative called "Belt and Road Initiative"*

<sup>1</sup> Bu makale Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü'nde savunulan yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

<sup>2</sup> Polis Akademisi, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, [sfactual@gmail.com](mailto:sfactual@gmail.com), ORCID ID: 0000 0001 9959 5531

*to connect Asia to other regions, especially Europe and Africa. The initiative offers many advantages in terms of economy, policy, culture and technology change for participating countries. The initiative which was initiated by China has attracted great attention in time. Many countries including Turkey have supported in a positive direction. The*

*primary aim of this study is to analyze the potential economic opportunities and problems that are presented by the "Belt and Road Initiative" in terms of Turkish-Chinese relationships. When studying the effects of "Belt and Road Initiative" on economic security in Turkey, developing the existing relations between the two countries and evaluating the opportunities that will arise with the win-win situation will be discussed.*

**Keywords:** Turkey, China, Belt and Road Initiative, Security, Economic Security, Geo-economic, Geostrategy, Globalization, Opportunities, Risks

## **Giriş**

İpek Yolu denince akla Çin'den başlayarak Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ticaret yolu gelir. Bu yol boyunca sadece ürünler değil, aynı zamanda bilgiler, ordular, fikirler, dinler ve kültürler de seyahat etmiştir. İpek Yolu M.Ö. 200'lü yıllarda oluşmaya başlamıştır. Coğrafi keşifler başta olmak üzere yaşanan gelişmeler, tarihi ticaret yolunun önemini yitirmesine sebep olmuştur. İpek Yolu insanlık tarihinde önemli yer edinmiş ve tüm dünyanın başta ekonomik ve kültürel olmak üzere gelişimine büyük katkılar sağlamıştır.

Çin Halk Cumhuriyeti, 'Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni ilk kez Eylül 2013'te Devlet Başkanı Xi Jinping'in Kazakistan'a yaptığı ziyareti sırasında duyurmuştur. Bu ziyaret esnasında Xi Jinping yaptığı konuşmada 'Avrasya bölgesindeki bütün ülkeler arasındaki ekonomik bağlantıları artırarak, karşılıklı iş birlikleri derinleştirerek gelişme adına yeni bir ufuk açmak için yaratıcı ruhla İpek Yolu Ekonomik Kuşağını ortaklaşa oluşturabiliriz' diyerek Modern İpek Yolu'nun önünü açmıştı. Daha sonra Ekim 2013'te Endonezya Parlamentosu'nda yaptığı konuşmada 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi'nin kurulması için adımların atılmaya başladığını belirtmişti.

Bu çalışmada Kuşak ve Yol İnisiyatifinin Türkiye'nin ekonomi güvenliğine etkileri ele alınarak, İnisiyatif ve Türkiye, Orta Koridor ve Türkiye'nin konumu, Türkiye-Çin ekonomik ilişkileri, Kuşak ve Yol İnisiyatifinin sunduğu fırsatlar ve olası zorluklar ve Türkiye- Çin ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi konuları ele alınacaktır.

## **Türkiye'nin Jeopolitik, Jeostratejik ve Ekostratejik Konumu**

Coğrafi konumunun özellikleri, günümüz jeopolitik şartlarının verdiği olanaklar ile Türkiye gerek evrensel düzeyde gerekse bölgesel düzeyde politik seçeneği en fazla olan ülkelerden birisidir. Türkiye'nin politik seçeneğinin en fazla ülke olmasında yeri olan unsurlardan bir diğeri de toplum olarak sahip olduğumuz eşsiz beşeri özelliklerdir (İlhan, 2000, s. 51-52).

Ekonomi güvenliği konusunu Türkiye açısından jeopolitik, jeostratejik ve ekstratejik konumundan kaynaklanan unsurlar üzerinden ele alacağız. Türkiye, 193 dünya ülkesi içinde nüfus itibarıyla 19'ncu, toprak büyüklüğü itibarıyla 32'nci ve ekonomik gücü itibarıyla 17'nci sırada olan bir dünya devletidir (Tasam, 2006).

Mackinder'e göre Avrasya-Afrika kıtalarının bir araya gelmesiyle oluşturduğu "Dünya Adası" her açıdan en zengin kıta bileşimidir ve Türkiye'de bu bölgenin tam merkezindedir. Yüzyıllarca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapan Türkiye, Doğu ve Batı kültürünün sentez bölgesi, Bütün Türk Dünyası'nın da merkezidir (Şemşek, 2013).

Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik mevki itibarıyla;

- Dünyanın en önemli petrol rezervlerine sahip Orta Doğu ve Hazar Havzası,
- Önemli deniz ulaştırma yollarının kavşağı durumunda bulunan Akdeniz Havzası,
- Tarihte her zaman önemini devam ettirmiş olan Karadeniz Havzası ve Türk Boğazları,
- Sovyet Rusya ve Yugoslavya'nın dağılması sonucu yapısal değişikliklere uğrayan Balkanlar,
- Zengin doğal kaynakları bulunan Kafkasya ve bunun dışında Orta Asya'nın oluşturduğu coğrafyanın merkezinde kilit bir konumdadır.

Üç kıtayı birbirine bağlayan ve çok önemli jeostratejik konuma sahip olan Türkiye, Avrupa, Asya, Balkan, Kafkas, Ortadoğu, Akdeniz ve Karadeniz ülkesidir. 1990'lı yıllardan beri büyük çapta değişimlere sahne olan Balkanlar, Kafkasya ve Orta Asya ülkeleriyle kurduğu kültür birliği ve artan ilişkilere sahip olması, Kafkasya ve Orta Asya petrol ve doğal gazının Batıya ulaşmasında ana güzergâh üzerinde olması, Ortadoğu'nun önemli bölümünü besleyen su kaynaklarına sahip olması, Türkiye'nin jeostratejik önemini pekiştiren temel unsurlardır (Tangör, 2016).

Bir ülkenin başka ülkelere ihtiyaç duymadan varlığını devam ettirebilmesi için ihtiyaçlarını kendisinin üreterek karşılaması gerekir. Türkiye, dünyada kendi kendine yetebilen 7 ülkeden biridir (Sezgin, 2013).

Küreselleşmenin getirdiği geniş ekonomik piyasalar politikaların uzak kıtalarda bile yapılabildiğini sağlamıştır. Önümüzde ki süreçte de bu şekilde devam etmesi beklenen bu süreç, birçok yeniliği ve değişikliği beraberinde getirmiştir. Yaşanan ekonomik krizlerin bölgesel etkilerle kalmayıp tüm küresel sistemi etkilediği görülmüştür. Bu durum neticesinde de ekonomik kriz yaşayan ülkelerin sayılarında artış olduğu gözlemlenmiştir. Ekonomik krizlerin baş gösterdiği küresel sistemde Türkiye, sosyal politika, sosyal hizmetler, ulaşım, eğitim, kültür ve sağlık alanlarında gelişimini devam ettirebilmiştir (Tarakçı, 2013, s. 74).

Türkiye, İpek Yolu'nun tam ortasında ve çok büyük öneme sahip konumda. İpek Yolu'nun kara yolu güzergahının tam ortasında bulunan Türkiye, bu sebeple siyasi ve ekonomik bakımdan çok hareketli bir ülkedir. Özellikle boğazların varlığı ve Asya ve Avrupa'nın bağlantı noktası olması Türkiye'yi İpek Yolu'nun en stratejik ülkelerinden biri yapmaktadır. Enerji kaynakları bakımından eşsiz konuma sahip Türkiye, Kanal İstanbul, 3. Köprü ve 3. Havalimanı yatırımlarıyla İpek Yolu üzerindeki konumunu daha da perçinlemiştir (Yeniakit, 2018).

### **Kuşak ve Yol İnisyatifi ve Türkiye**

Çin'in küresel rekabet kapasitesini güçlendirmek ve çeşitlendirmek için yeni bir proje gündeme getirdi. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında yapmış olduğu Kazakistan ziyaretinde İpek Yolu projesini dile getirdi. Xi Jinping'e göre bu proje ile her ülkenin kendi ekonomik kalkınma stratejileri, planları ve amaçlarını birlikte ele alabilecekleri bir platform amaçlanmaktadır. Kuşak ve Yol İnisyatifi olarak adlandırılan bu strateji söylemi, iki farklı stratejiyi barındırmaktadır. İlki kara yolu ile üç kuşak üzerinden Çin'in batısı ve doğusuna açılan güzergâh. İkincisi ise Çin'in güneyinden İran Körfezi'ne kadar uzanan bir deniz yoludur. 2015 yılında açıklanan resmî belgelerde Pasifik Okyanusu'nu Baltık Denizi'ne ve Doğu ve Güney Asya'yı Ortadoğu'ya bağlayacak bir ulaşım koridoru dile getirilmektedir (Temiz, 2017).

Kuşak ve Yol İnisyatifi Türkiye'nin jeopolitik stratesine son derece uygundur. Türkiye, Balkanlar, Ortadoğu ve Kafkasya'nın kesişme noktasında, Avrasya'nın tam merkezi konumundadır. Akdeniz'den Pasifik Okyanusu'na kadar uzanan sınırların ortasında bulunan Türkiye'yi, strateji uzmanı Zbigniew Brzezinski'nin de belirttiği gibi Avrasya'nın dayanak noktası olarak tanımlamak yanlış olmaz. Avrasya'nın kavşak noktası olan Türkiye, Balkanlar, Ortadoğu Kuzey Afrika ve Kafkaslar gibi önemli bölgelerle bağlantısı bulunmaktadır (Yurdakul, 2017).

Akdeniz ve Karadeniz ile iç içe olan Türkiye'nin konum itibarıyla ne kadar önemli olduğunu ve jeopolitik ve jeoekonomik önemini göstermektedir. Bundan dolayı Türkiye, Kuşak ve Yol projesinin inşasında coğrafi kilit köprü halini almıştır. Avrupa ve Asya'yı birleştiren köprü görevini üstlenen Türkiye'nin küresel jeostratejik önemi yadsınamaz.

Türkiye, kritik jeopolitik konumu ve köklü altyapı, ticaret ve taşımacılık unsurları ile Kuşak ve Yol boyunca kilit ülkelerden birisidir. Türkiye ile Çin arasında yapılan ikili anlaşmalar, Türkiye'nin rolünü bir birleşme noktası ve Kuşak ve Yol için kritik bir merkez olarak göstermektedir (Nan, 2017).

### **Orta Koridor ve Türkiye'nin Konumu**

Resmi olarak Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru olarak bilinen Çin'in Orta Koridoru, Avrasya'dan geçerek tarihi İpek Yolu'nun ana arterlerini olduğu Asya, Kafkaslar ve Orta Doğu yoluyla ekonomik iş birliğini teşvik etmenin yanı sıra, Avrupa ve Çin'in uzak pazarlarını birbirine bağlayarak eski bir güç, kültür ve ticaret bağıny yeniden canlandırmayı hedefliyor. Aynı zamanda Çin'in küresel politik ve ekonomik etkisini güçlendirmek, Çin'i bölgesel ekonomilere bağlamak ve Çin'in küresel değer zincirinde yükselişini kolaylaştırmaya yardımcı olmak için fırsat sunmaktadır (Steven, 2018).

Türkiye'den başlayarak Gürcistan'dan Azerbaycan'a, buradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben diğer Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan, Pakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne ulaşan Orta Koridor, tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması için yapılan projenin en önemli bileşenlerinden biridir. Rusya'nın içinde yer aldığı Kuzey Koridoru ile İran'ın içinde yer aldığı Güney Koridoruna alternatif oluşturan Orta koridor, Çin ile Avrupa'nın bütünleşmesi adına önemli bir yere sahiptir (Milliyet, 2016).

Çin açısından Türkiye, Avrupa'ya ve Balkanlara bir çıkış kapısı, Orta Asya ve Ortadoğu'da ekonomik alanda iş birliği yapabileceği bir ortaktır. Orta Koridor'un Türkiye'den geçecek olması, Türkiye'nin Asya-Avrupa-Asya bağlamında stratejik geçiş güzergahlarının tamamını kontrol ediyor olması, Türkiye'yi proje için kilit ülke konumuna getirmektedir. Proje dahilinde Türkiye ve Çin, ekonomik kültürel, güvenlik ve jeopolitik alanlarda birbirini tamamlayan iki ülke konumuna gelmektedir (Durdular, 2016).

SSCB'nin dağılmasından sonra bağımsızlıklarını ilan eden Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'yle birlikte, İpek Yolu'nun canlanması için çeşitli adımlar atılmıştır. 1997 yılında yapılan "İpek Yolu 2000" konferansının açılışında dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, "Demir Perde'nin kalkmasıyla İpekyolu, birleştirdiği insanlar arasında barışın ve ortak refahın gerçekleşmesini sağlayacak yeni fırsatları, yeni potansiyelleri ve yeni umutları beraberinde getirerek, dünya sahnesine bir kez daha çıkmaktadır" şeklinde konuşmuştur (Ergünsü, 2017).

TBMM' ne sunulan ve kabul edilen, ilk aşamada 40 milyar dolarlık bütçeyi öngören ve her yıl yatırımlar için 750 milyon dolar harcanması planlanan, 'Orta Koridor' kapsamında Türkiye ile Çin arasında imzalanan, 'İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nın 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı' ile 'Türkiye-Çin Demiryolu İş birliği Anlaşma Tasarısı' kapsamında yapılan düzenlemeler aşağıdaki gibidir:

- **Politik Eşgüdüm:** İki ülke arasında ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarına ilişkin diyalog ve değişimler düzenli olarak gerçekleştirilecek. Ana makro-politikaların ayarlanmasına ilişkin iletişim ve eşgüdüm güçlendirilecek.
- **Kolaylaştırıcı Bağlantı:** 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 yapılacak. Kargo taşımacılığı konusunda limanlar arasında iş birliği güçlendirilecek, işlevsel etkinlik ve kapasite artırılabilecek. İçme suyu güvenliği, sel kontrolü ve afet azaltma, su tasarrufu sağlayan sulama ve diğer su koruma projelerinde iş birliğine gidilecek. Trafik erişebilirliği, ulaşım ağı güvenliği ve sınır ötesi ulaşım kolaylaştırılacak.
- **Mali Bütünleşme:** Ticarete ve yatırımda yerel ülke para birimlerinin kullanımı genişletilecek, TL- Yuan para birimi takas anlaşmasından yararlanılacak. Türkiye ve Çin'in bankalar arası yatırımları etkin şekilde teşvik edilecek. Mali kurumlar, yatırım ve ticari iş birliği için finansman desteği verecek ve hizmet teşvikinde bulunacak.
- **İnsandan İnsana Bağ:** İnsandan insana değişimler teşvik edilecek. Orta ve uzun vadeli kültür alışverişi iş birliği modeli oluşturulacak. Kardeş şehir ağları kurulacak. Medya, çevre koruma, eğitim, sağlık, kültür, kültür merkezleri, sanat turizm, yoksulluğun giderilmesi, toplumsal refah gibi konularda iş birliği anlaşmaları imzalanacak. İki ülkenin medya, düşünce kuruluşları, öğrenci ve gençlerin değişimi hızlandırılacak.

- **Fon İş birliği:** Devlet ve sosyal kooperatif sermayesi de dahil olmak üzere özellikle Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu ve diğer hükümet fonları, piyasa işlemleri, yardım fonları, uluslararası ve sosyal fonlar aracılığıyla bu programlara yatırım ve finansman desteği sunulacak (Yılmaz, 2016).

Orta Koridor'un aktif bir şekilde kullanılabilmesi için Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan limanlarında gerekli alt yapı yatırımlarının tamamlanması, ülkeler arası transit geçiş ve ücret anlaşmalarının imzalanması ve demiryolu ağında ki eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir. Orta koridor rotasının aktif olarak kullanılabilmesi için kilit noktalardaki eksik kısımların büyük projelerle tamamlanması, güzergâh üzerinde intermodal ulaştırma olanaklarının teşvik edilmesi, başta sınır geçişleri olmak üzere, engellerin kaldırılması, lojistik ve koridor yönetim kapasitesinin artırılması, bölgesel sahiplenme duygusunun artırılması, bölgesel barış ve ekonomik kalkınmaya katkıda bulunulması gerekmektedir (Ergünsü, 2017).

### **Türkiye'nin Önceden Attığı Adımlar ve Orta Koridora Katkısı**

Türkiye'nin ihracat ve ithalatta Orta Asya'daki Türk devletlere uygulamış olduğu vergi teşvik indirimi neticesinde, pek çok girişimci ve şirket, Çin sınırına kadar uzanan bölgelerde başta inşaat sektörü olmak üzere çeşitli sektörlere girmişlerdir. Türkiye ekonomisinin Orta Asya'daki varlığını artırmasıyla birlikte, Rusya ile sürdürülen ticari ilişkilere de katkı sunmuştur.

Türkiye'nin Orta Asya pazarında etkisini giderek artırmasında 1996 yılında imzalamış olduğu Gümrük Birliği Anlaşmasının sağladığı avantajların etkisi olmuştur. Orta Asya'ya yönelişin, hammadde ve mamul üründe AB ülkelerine olan bağlılığı azaltmaya yönelik atılan adımlar olarak da değerlendirildiğini görmekteyiz. AB ile yapılan Gümrük Birliği Anlaşması Türkiye'yi, Asya ile Avrupa arasında sadece coğrafi değil aynı zamanda ticari bir köprü rolüne getirmiştir (Akbaş, 2016).

Ukrayna krizi ile başlayan AB-Rusya gerginliği ve Suriye politikaları neticesinde giderek ters düşmüştür. AB'nin uyguladığı yaptırımlar neticesinde Türkiye-Rusya yakınlaşması giderek artmıştır. İki ülke arasında imzalanan enerji anlaşmaları sayesinde Türkiye, Avrupa'ya giden enerji açısından da önemli bir konuma gelmiştir. TANAP, Türk Akımı ve Mavi Akım projeleri ve Bakü-Tiflis-Ceyhan, İran-Türkiye ve Irak-Türkiye boru hatları neticesinde, Türkiye, Asya ve Avrupa arasında enerji köprüsü olma yönünde önemli adımlar atmıştır. Yaşanan tüm bu gelişmeler neticesinde, Çinli yatırımcıların dikkatini çekip Türkiye'ye yatırım yapmalarını sağlamıştır.

Çin'in uzun zamandır planladığı Modern İpek Yolu'nu canlandırma projesini hayata geçirmeye çalışırken bütün bu yaşanan gelişmeleri dikkatle takip etmiş ve Türkiye'nin bu proje de kilit rol oynayacağını düşündüğünden, Türkiye'nin İnisiyatifte bulunması için bütün somut adımları atmıştır. Türkiye, projenin en büyük ayağı olan Orta Koridorun kilit noktası olma özelliğini kazanmıştır.

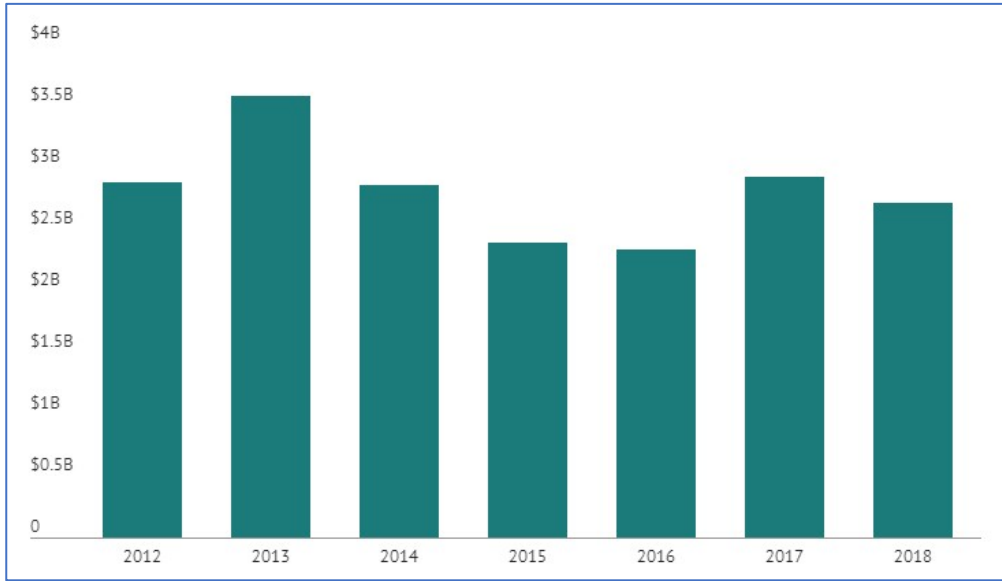
### Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri

Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki resmi ilişkiler 1971 yılında tesis edilmiş olsa da Türkler ile Çinliler arasındaki ilişkiler binlerce yıl öncesine dayanmakta (Esenbel ve Atlı ve Togan, 2013). İlişkilerin İpek Yolu aracılığıyla 15. Yüzyıla kadar devam ettiği bilinmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 1979 yılında gerçekleştirdiği reformlar neticesinde ikili ilişkiler üst düzey ziyaretlerle başlamış olsa da ilişkilerin ekonomik ve siyasi alanlarda ivme kazanması 2000'li yılları bulmuştur. Son yıllarda ise iki ülke ilişkilerinin tüm platformlarda hızla geliştiği görülmektedir. 2010 yılına gelindiğinde ise iki ülke arasında stratejik iş birliği ilişkisi başlamıştır (Ergünsü, 2017).

İki ülke arasında ki ekonomik ilişkiler, her iki ülkenin de ekonomik liberalleşme ve küresel piyasalarla bütünleşme sürecine girdikleri 1980'li yıllardan itibaren gelişmeye başlamıştır. Ticaret hacminin, ilk kez 1 milyar ABD dolarını aştığı 2000 yılından itibaren hızlı bir artış ve gelişme göstermiştir.

Ekonomik açıdan Türkiye-Çin ilişkilerini, 2012-2018 yılları arasında ki İhracat-İthalat rakamları üzerinden ele alınacaktır.

### Türkiye'nin 2012-2018 Yılları Arasında Çin'e İhracatı



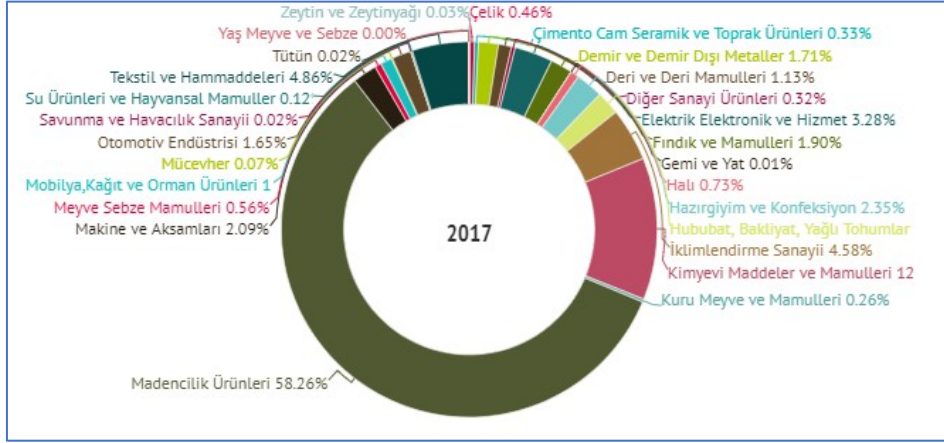
Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2018

### Şekil 1. Türkiye'nin 2012-2018 Yılları Arasında Çin'e İhracat Rakamları

- Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihracat son 7 yıl içinde en yüksek rakama ulaştığı 3,5 milyar dolarla 2013 yılı olmuştur.
- 2013 yılından itibaren düşüşe geçen ihracat rakamları, 2017 ile tekrar artmaya başlamıştır.

- 2017 yılında toplam 2,9 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir.
- 2018'in Ocak- Kasım döneminde Türkiye' Çin'e geçen yılın aynı dönemine göre %1.52'lik artışla 2,7 milyar ihracat gerçekleştirildi.

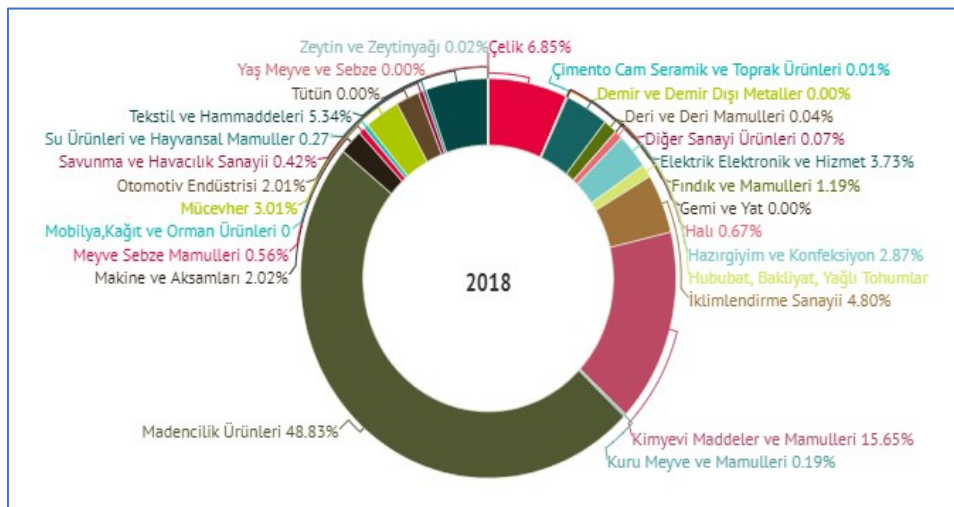
Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihracatta yer alan ürünler aşağıdaki tablolarda 2017 ve 2018 yılları bazında gösterilmektedir.



Kaynak: Konak, 2018.

**Şekil 2. 2017 Yılı Türkiye'nin Çin'e Sektörler Bazında İhracatı**

2017 yılında Çin'e yapılan ihracat kalemlerine bakıldığında en çok metal cevherlerin yer tuttuğu görülmektedir. Çin'e satılan ürünlerin başında 943 milyon dolarla mermer, traverten, ekosin, su mermeri ve kireçli taşlar gelmektedir. Bu ürünleri 258 milyon dolarla krom cevheri, 128 milyon tabii barotlar, 125 milyon dolarla kıymetli metal cevherleri, 109 milyon dolarla kurşun cevherleri takip ederken, radyatör, yün ve yapağı da önemli ihraç ürünleri arasında yer almıştır (Milliyet, 2018).



Kaynak: Konak, 2018.

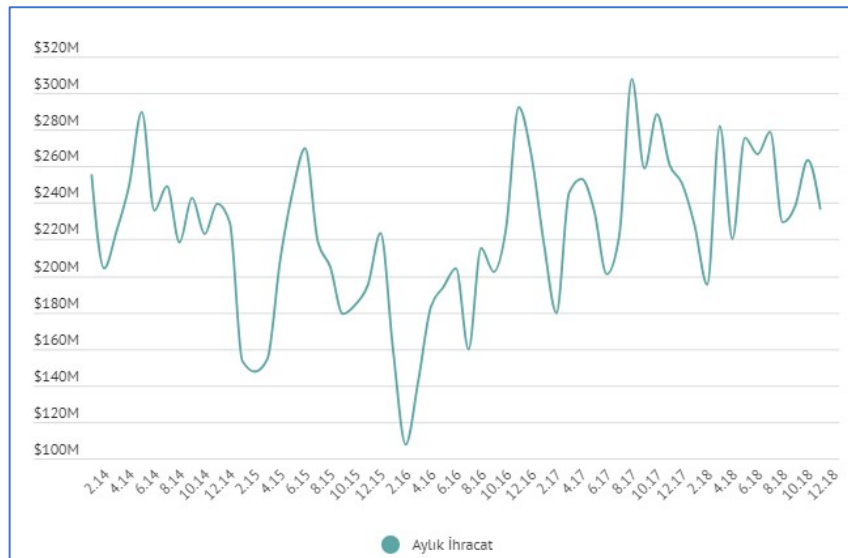
**Şekil 3. 2018 Yılı Türkiye'nin Çin'e Sektörler Bazında İhracatı**



2018'in ilk beş ayında, geçen senenin aynı dönemine göre Çin'e ihracat %5,92 arttı. Türkiye Çin'e ihracatta madencilik ürünlerine bağlı bir ülkedir. 2017'de madencilik ürünlerinin payı %58'ken, 2018'in ilk çeyrek verilerine göre bu oran %51'e düştü. Bunun en büyük sebebi mart ayındaki sürpriz 60 milyon dolarlık mücevherat ihracatı. Geçen seneki ilk beş aya göre mücevherat artışı %4127 arttı. Sürpriz mücevher ihracatı sayılmazsa Çin'e ihracatta geçen seneye göre sadece 8 milyon dolar artış gözüküyor. Bu rakam yaklaşık binde 6'lık bir artış demek oluyor.

2018 ilk 5 aylık verilerine göre maden ürünlerinden sonra satışı en fazla gerçekleşen ürün 156 milyon dolarla kimyevi maddeler oldu. 2017'nin aynı dönemine göre %39'luk bir artış söz konusudur.

### Türkiye'nin 2014-2018 Yılları Arasında Çin'e Aylık Bazda İhracatı

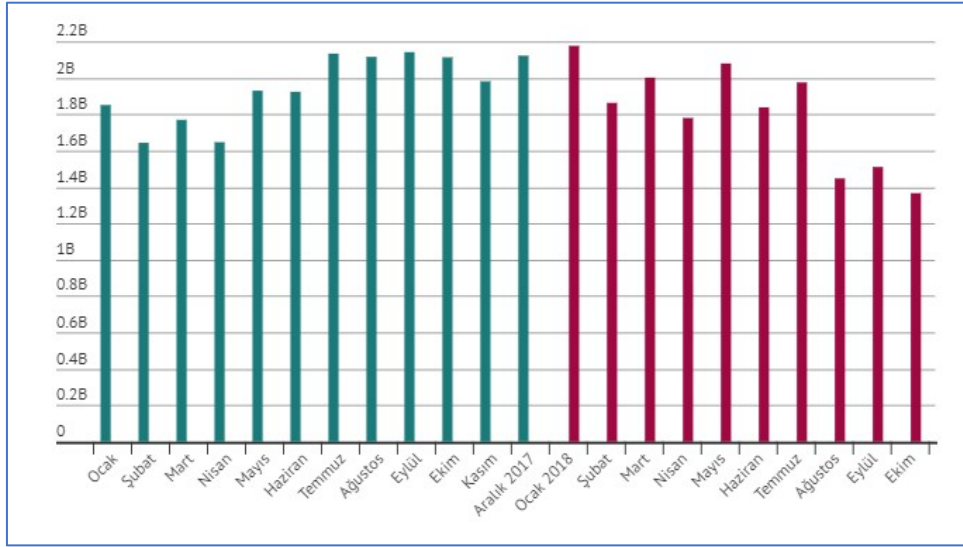


Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2018

### Şekil 4. Türkiye'nin 2014-2018 Yılları Arasında Çin'e Aylık Bazda İhracat Rakamları

2014-2018 yılları arasında Türkiye'nin Çin'e aylık bazda ihracat rakamları en düşük seviyeyi 2016 yılının Mart ayında 100 milyon dolara yaklaşarak görmüştür. En yüksek seviyeyi ise 2017 yılının Eylül ayında 300 milyon doları aşarak görmüştür. 2014 yılından itibaren yapılan ihracat rakamlarının aylık bazda ortalama 220-280 milyon dolar arasında sıkışmış olduğunu görmekteyiz. Türkiye, Çin'e ihracatta istenilen seviyeleri yakalamak istiyorsa aylık bazda 300 milyon dolar üzeri rakamları hedeflemesi gerekmektedir. Çin'in tüketim ekonomisine yönelmesi bu anlamda Türkiye için büyük fırsat sunmaktadır.

### Türkiye'nin 2017-2018 Yılları Arasında Çin'den Aylık Bazda İthalatı

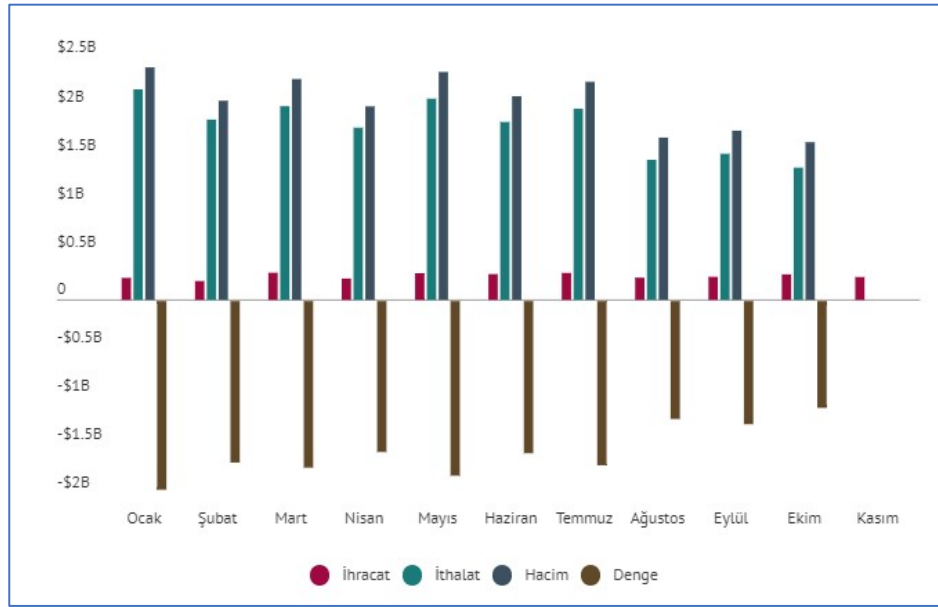


Kaynak: TÜİK, 2018.

**Şekil 5. Türkiye'nin 2017-2018 Yılları Arasında Çin'den Aylık Bazda İthalat Rakamları**

- Türkiye 2017 yılında Çin'den 23,4 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirdi.
- 2017 yılının aylık ithalat ortalaması 1,95 milyar dolar oldu.
- 2017 yılında Çin'den yapılan ithalat rakamları mart ayında 1,5 milyar dolarla en düşük seviyeleri görürken, en yüksek seviyeyi ise 2,1 milyar dolarla Eylül ayında gördü.
- 2017 yılından Çin'den yapılan ithalat Türkiye'nin toplam ithalatının %10,2'sini oluşturdu.
- 2018 yılında Çin'den yapılan ithalatın rekor seviyelerde düşüş gösterdiği görülmekte.
- İlk 10 aylık periyotta ithalatın en yüksek olduğu ay 2,1 milyar dolarla ocak ayı olurken, ithalatın en düşük olduğu ay ise 1,3 milyar dolarla Ekim ayı oldu.
- 2017 yılında Çin'den yapılan ithalatın özellikle yaz aylarında arttığı gözlenirken, 2018 yılında aynı oranda artışların gerçekleşmediği görülmektedir.
- 2018 yılında toplam ithalat rakamının 2017 yılının rakamlarını geçmemesi beklenmektedir.

### Türkiye-Çin 2018 Yılı Aylık Bazda İkili Ticaret Dengesi

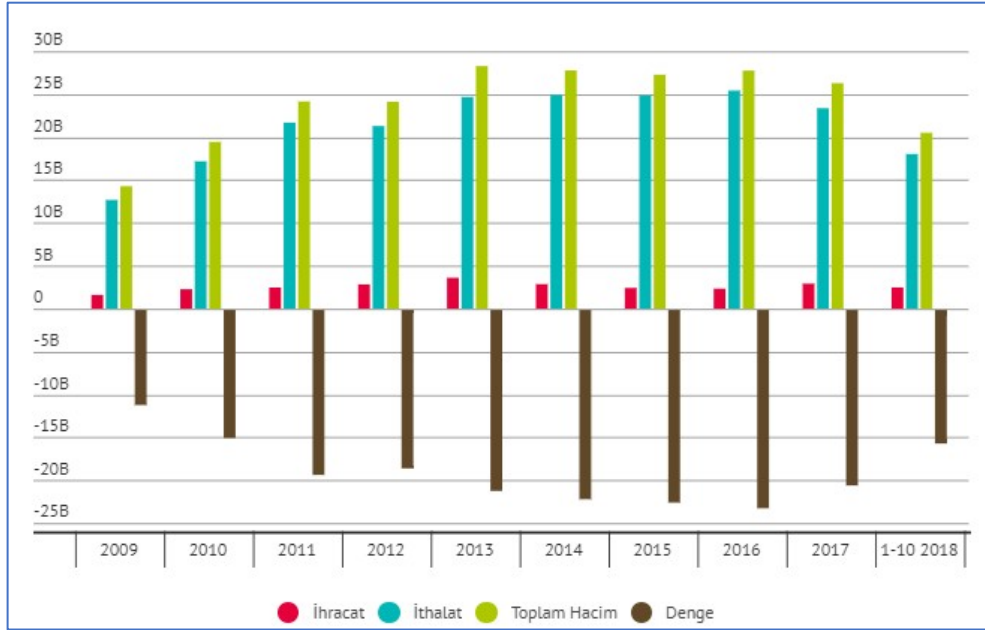


Kaynak: TÜİK, 2018.

#### Şekil 6. Türkiye-Çin 2018 Yılı Aylık Bazda İkili Ticaret Denge Rakamları

- 2018 yılının ilk on aylık bölümünde Türkiye, Çin'e en fazla ihracatı 280 milyon dolarla mart ayında gerçekleştirdi. En fazla ithalatın yapıldığı ay ise 2,1 milyar dolarla ocak ayı oldu.
- 2018 yılının ilk on aylık kısmında Türkiye'nin en fazla ticaret açığı verdiği ay, 1,9 milyar dolarla ocak ayı oldu. Türkiye'nin en az ticari açık verdiği ay ise 1,1 milyar dolarla Ekim ayı oldu.
- Türkiye, 2017 yılında aylık ortalama 1,7 milyar dolar açık verirken 2018 yılının ilk on ayında bu rakam 1,5 milyar dolar olmuştur.
- On aylık periyotta en yüksek toplam hacmine ulaşıldığı ay 2,4 milyar dolarla ocak ayı iken, toplam hacmin en düşük olduğu ay ise 1,6 milyar dolarla Ekim ayı oldu.

## Türkiye- Çin 2009-2018 Yılları Arasında İkili Ticaret Dengesi



Kaynak: TÜİK, 2018.

## Şekil 7. Türkiye- Çin 2009-2018 Yılları Arasında İkili Ticaret Denge Rakamları

- İki ülke arasında 2009 yılından itibaren toplam ticaret hacminin 2014 yılına kadar düzenli olarak arttığı görülmektedir. 2014 yılından itibaren toplam ticaret hacminin seyir yönü genellikle aşağıya doğru olmuştur.
- Toplam ticaret hacminin 14,2 milyar dolarla en düşük seviyede olduğu yıl Türkiye, 11 milyar dolarla en düşük ticaret açığını vermiştir.
- 2012 yılından itibaren Türkiye aleyhine sürekli artan ticaret açığı 2016 yılında 23,1 milyar dolarlık seviyeye en yüksek seviyeye ulaşmıştır.
- 2017 yılında Türkiye 20,4 milyar dolar ile Çin'e karşı son beş yılın en düşük ticaret açığını verdi.
- Toplam ticaret hacmi 28,2 milyar dolarla 2013 yılında en yüksek seviyeyi görürken. 2009 yılında 14,2 milyar dolarla en düşük seviyede olmuştur.
- 2018'in ilk on aylık periyod toplam ticaret hacmi 20 milyar dolar iken, Türkiye aleyhine ticaret açığı ise 15,5 milyar dolardır.

## **Kuşak ve Yol İnişiyatifi'nin Sunduğu Fırsatlar ve Olası Zorluklar**

### **Türkiye- Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğinde Fırsatlar**

Çin, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimî üyesi olarak küresel sistemin can alıcı konularında söz sahibi olan beş ülkeden biridir. Çin'in bu gücü, Türkiye-Çin ilişkileri açısından önemli bir fırsat ve iş birliği alanı olarak görülebilir. Çin'in kaçınılmaz ulusal çıkar alanında olan Ortadoğu ve Avrupa gibi iki önemli bölge açısından sahip olduğu konum neticesinde kilit rol oynayan Türkiye, Çin ile ilişkilerini genişletip geliştirebilir (Temiz, 2017).

Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti, Kuşak ve Yol projesi çerçevesinde; öncelikli olarak ulaştırma, enerji, ticaret, kültür ve turizm alanlarında, çok taraflı kurum ve kuruluşlarla iş birliği içine girebilir (Ergünsü, 2017).

Türkiye ve Çin'in ekonomik kalkınma modelleri birbirlerinden farklı olsa da iki ülke de önce bölgelerinde daha sonra küresel alanda ekonomik etki alanlarını genişletmeyi amaçlamaktadır. Çin bu amaçlar doğrultusunda yeni ekonomik kalkınma stratejisi uygulamaktadır. Gerek nüfus, coğrafya, siyasi yapı gerekse sosyo-kültürel yapıları birbirlerinden farklı olan bu iki ülke ekonomik kalkınma temelli ortak bir zemin teşkil edebilirler. Her iki ülke de var olan ekonomik ilişkiler ışığında yeni kurumsal düzenlemeler yapmalıdırlar. Bu düzenlemelerin başında ticaret açığını azaltmak, dış yatırım oranlarını artırmak ve teknolojisi yüksek ürünlerle araştırma geliştirme faaliyetlerini yürütmekle başlanmalıdır (Atlı ve Ünay, 2014).

Antik İpek Yolu boyunca çok önemli bir merkez olan Türkiye, Çin 'in başlatmış olduğu Kuşak ve Yol projesi neticesinde kendi gelişim stratejileriyle birlikte daha etkin bir entegrasyon süreci yaşayıp, sunulan fırsatlardan yararlanabilir. Kuşak ve Yol İnişiyatifi dahilinde ülkelerle ve bulunduğu ekonomik koridor üzerinde ki ülkelerle yapılacak politika koordinasyonu, tesis bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insandan insana alışveriş imkanları Türkiye'nin yararlanabileceği potansiyellerden sadece bir kaçıdır (Nan, 2017).

Türkiye projenin kapsayacağı coğrafya üzerinde sosyal ve kültürel bakımdan farklılaşmanın en aza indirilmesi konusunda kilit ülke konumundadır. AB ile olan üyelik müzakereleri ve NATO üyeliği bakımından Türkiye, Balkanlar ve AB hinterlandında etkin ülke konumundadır. Orta Asya ve Kafkaslar 'da sosyo-kültürel etkisi göz önüne alındığında Türkiye projenin sosyal ve kültürel kesişim noktasında bulunmaktadır (Temiz, 2017).

Türkiye'nin Asya kıtasıyla olan ticaret oranları dikkate alındığında, bu proje bölgeyle olan ticaret oranlarını yukarı çıkarmak adına önemli yer teşkil etmektedir. Proje sayesinde enerji, ulaştırma, iletişim ve ticaret alanlarındaki altyapı ve bağlantı ağları kıtaları birbirine bağlayarak, Asya'nın kalbinde ticareti teşvik edici unsur olacaktır.

Ulaştırma alanında, Türkiye 2023 yılına kadar 10.000 km Yüksek Hızlı Tren hattı ve 4.000 km konvansiyonel hat oluşturarak, toplam demiryolu ağını 29.940 km'ye 2035 yılına kadar ise 11.840 km Yüksek Hızlı Tren ve 4.480 km konvansiyonel hat oluşturarak, toplam demiryolu ağını 28.376 km'ye yükseltmeyi arzulamaktadır (Ergünsü, 2017). 2023 yılında ulaşılması amaçlanan karayolu uzunluğu ise 8.000 km.dir. Bunların yanı sıra Türkiye en az bir limanını dünyanın en büyük on limanı arasına sokmayı hedeflemektedir.

Yapılması planlanan 10.000 km Yüksek Hızlı Tren hattının önemli bir parçası olan Edirne-Kars hızlı tren projesi için Çin Halk Cumhuriyeti'yle ortaklık yapılmış gündemdedir. Yapımı tamamlanan ve finansmanın bir bölümünün Çin Halk Cumhuriyeti'nden sağlanan "Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi 2.Etabı" iki ülke arasında yapılan ve yapılacak olan benzer ortaklıklara işaret etmektedir. Edirne- Kars hızlı tren hattının hayata geçmesi ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının tamamlanmasıyla birlikte Türkiye, Kara İpek Yolu'nun Avrupa'ya ulaşmasında çok önemli bir terminal olacaktır.

Türkiye'nin 2023 hedeflerinden olan bir limanın dünyanın en büyük on limanı arasına girmesi için, İpek Yolu'nu denizden de canlandırmayı amaçlayan Çin Halk Cumhuriyeti ile iş birliği yapılabilir. Kuzey Ege Denizi'nde yapılması planlanan Çandarlı Limanı, dünyanın en büyük on limanı arasına grime potansiyeline sahiptir. Büyük miktarda yatırım gerektiren Çandarlı Limanı'nın 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kapsamına alınması durumunda, limanın yapımının tamamlanması için gerekli olan kaynak Çin Halk Cumhuriyeti tarafından sağlanabilir.

Enerji alanında dışa bağımlılığı fazla olan Türkiye, İktisadi İş birliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ülkeleri içerisinde geçtiğimiz 15 yıllık dönemde enerji talep artışının en hızlı gerçekleştiği ülke durumuna gelmiştir. Halihazırda ülkenin toplam enerji talebinin ancak yaklaşık %26'sı yerli kaynaklardan temin edilebilmektedir. 2002 yılından bu yana elektrik ve doğal gazda Çin Halk Cumhuriyeti'nden sonra en fazla talep artış hızına sahip ikinci büyük ekonomi olmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2018).

Çok boyutlu bir enerji politikası izlenerek enerji alanındaki dışa bağımlılık azaltılabilir. Kaynakların çeşitlendirilmesi ve yenilenebilir enerji kaynaklarının enerji arzı içindeki payının yükseltilmesi öncelikli politikalar olmalıdır. Kaynak çeşitliliğinin sağlanması adına Türkiye, nükleer enerjiden yararlanmayı hedeflemektedir ve Çin Halk Cumhuriyeti'ni nükleer enerji konusunda iş birliği yapabileceği potansiyel bir ortak olarak değerlendirmektedir. İki ülke arasında 2016 yılında nükleer enerji barışçıl amaçlarla kullanıma yönelik bir iş birliği anlaşması yapılmıştır. Bu kapsamda Trakya'da yapılması planlanan üçüncü nükleer santrali için Çin'le ortaklık yapılacağı açıklanmıştır.

Güneş ve rüzgâr enerjisi gibi yenilenebilir enerji alanlarında Çin Halk Cumhuriyeti ile iş birliği olanakları mevcuttur. Yenilenebilir enerji sektöründe yaptığı yatırımlarla küresel liderliği elinde bulunduran Çin, Kuşak ve Yol projesi kapsamında stratejik olarak desteklenen firmalar aracılığıyla yurtdışında büyük enerji yatırımları yapmaktadır.

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, iki ülkenin kültür ve turizm alanlarında daha çok iş birliği yapmasına olanak sağlayacaktır. Sanat ve film festivali, kitap fuarı, film yapımı ve film çevirenlerinde iş birliği ortak radyo ve televizyon programlarının hazırlanması öngörülen iş birlikleridir. Turizm alanında Türkiye'nin Çin'den beklentisi yüksektir. Çin'in 2018 yılını "Türkiye Turizm Yılı" ilan etmesi ve dünyanın en büyük özel mülk tedarikçisi ve sinema zinciri operatörü konumunda olan Çin'li Wanda Grubu'nun 2017 yılında Wanda Vista İstanbul Oteli ile Türkiye pazarına girmiş olması, Çinli daha çok turist Türkiye'ye gelmesine olanak sağlayacaktır (Ergünsü, 2017).

Lojistik altyapısını ve limanlarını geliştirmeye başlayan Türkiye, diğer limanlarla ve bağlantı noktalarını birbirine bağlayan yatırımlar sayesinde lojistik merkezi olabilir. Türkiye'deki limanların geliştirilmesiyle ilgilenen Çin merkezli Merchants Holdings International ve CIC Capital ile birlikte Çin'in kamuya ait nakliye ve lojistik şirketi COSCO Pacific, 940 milyon Dolar ödeyerek İstanbul'daki Kumport Limanı'nın çoğunluk hissesini satın almış oldu. Kumport'un Marmara Denizi üzerindeki konumu hem Karadeniz'e hem de Ege Denizi üzerinden Akdeniz'e bağlanması açısından kritik bir öneme sahiptir (Sak, 2018).

Çin'in uluslararası çapta büyük projesi olan ve Türkiye'nin de kurucularından biri olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası, Dünya Bankası'na alternatif olma yolunda ilerlemektedir. Türkiye'nin bu bankanın gelişmesine ve kurumsallaşmasına yönelik vereceği destek, Türkiye- Çin ilişkilerini geliştirmek adına fırsat olabilir. Bu fırsat sayesinde Türkiye'nin büyük altyapı projelerine finansman bulma konusunda eli güçlenebilir.

Çin'in Afrika kıtasına olan ilgisi ve girişimleri bilinmektedir. Son dönemde Türkiye'nin Afrika'ya olan ilgisi giderek artmaktadır. Yapılan yatırımların bölge ülkelerinin gelişmesine gerçek anlamda katkıda bulunması için Türkiye ve Çin'in ortak projeler gerçekleştirilmesi olumlu yönde etki edecektir. Afrika bölgesinin gelişmesi gerek küresel yoksulluğun ve eşitsizliğin azalması gerekse küresel ekonomiye dinamizm kazandırılması açısından önemlidir. Türkiye ve Çin'in ortak hareket ederek bölgeye yapacakları proje ve yatırımlar, Afrika'ya kazan-kazan stratejisi ile yaklaşmanın son derece önemli sonuçlar doğurabileceği ile alakalı dünyaya örnek olabilir (Gür, 2017).

Kuşak ve Yol Projesi'nde stratejik bir aktör olarak yer almak için daha hızlı ve etkili adımlar atılması gerekir. Söz konusu büyük proje bağlamında Türkiye, bulunduğu stratejik konumunu kullanarak Çin'den başta lojistik olmak üzere çeşitli yatırımların çekilmesi vurgulanıyor. Doğrudan yabancı yatırımların ilerleyen dönemlerde ekonomik büyüme ve ödemeler dengesine olumlu katkı verme potansiyeli taşıyan kritik hususken, Çin'in son yıllarda çeşitli ülkelere yaptığı teknolojik yatırımların uluslararası iş birliklerini artırıcı etkisine dikkat edilmesi gerekiyor. Kalkınma noktasında etkin rol oynaması beklenen teknolojik gelişmelerin katalizör görevi üstlenmesi amacıyla, kazan-kazan prensibiyle Çin'den bu yönde yatırımların çekilmesi ve yatırım teşviklerinin artırılması önemli yer tutmakta (Karahana, 2017).

## **Türkiye- Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğinde Sorunlar**

### ***Her İki Ülkenin Projeyi Algılama Farklılığı***

Antik İpek Yolu tarih boyunca sadece ticaret yolu olmamıştır, aynı zamanda kültürel alışverişin yapıldığı, kimi zaman da savaş yolu olarak kullanılan bir rota olmuştur. Çin " Kuşak ve Yol" projesini dünya kamuoyuna sunduğunda güzergâh üzerinde bulunan ülkelere bir kısmının projeye alakalı olumlu görüşleri olmamıştır. Ülkelerin çoğu projeyi Çin'in genişleme ve hegemon politikalarının parçası olarak görmüştür. Bu ülkelere bir kısmı ise projeyi kendi içişlerine müdahale olarak algılamıştır. Türkiye'de Çince bilen, Çin'de de Türkçe bilen uzman

ve personel sayısının azlığı, iki ülke arasında proje ile ilgili bilgi akışı noktasında yetersizliği ortaya çıkarmaktadır. Türkiye'nin içinde bulunduğu jeopolitik sorunlar ve öncelikleri neticesinde bölgesel olaylarda taraf olması, Çin'in Türkiye'ye tedbirli yaklaşmasına sebep olmaktadır (Durdular, 2016).

Türkiye açısından proje, tarihi İpek Yolu'nun canlanarak güzergâh üzerinde ticaretin canlanması ve Orta Asya ve Çin'e daha fazla yakınlaşma fırsatı sunmaktadır. Çin açısından ise, gerek ticaret yoluyla Batı'ya açılan kapı gerekse güzergâh üzerinde bulunan ülkelerle ilişkilerin jeopolitik önceliklere göre güçlendirilmesidir. Bu bilgilerden hareketle, her iki tarafın proje ile ilgili bilgi farklılıkları ve iki ülke arasında ki jeopolitik stratejik öncelik ve farklılıkları, projenin karşı karşıya kaldığı sorunlardan biridir.

### ***Jeopolitik Riskler***

Çin'e göre Türkiye siyasi istikrara sahip bir ülke olmasına rağmen yanı başında bulunan Ortadoğu'daki büyük kargaşanın dışında kalması oldukça zordur. Suriye'deki savaş, Irak'taki bölgesel huzursuzluk ve terör örgütlerinin (DAEŞ, YPG, PKK) gibi bölgedeki varlığı gerek bölgenin gerekse Türkiye'nin güvenliğini ciddi anlamda tehdit etmektedir. Projenin güzergahlarından birinin Ortadoğu'daki sorunlu ülkelere ve Türkiye'den geçecek olması, Çin'i jeostratejik risk altına sokmaktadır.

NATO'nun stratejik müttefiki olan Türkiye'nin Çin ile stratejik iş birliği yapması, başta ABD, olmak üzere Batı devletlerini endişelendirmektedir. Artan endişeler neticesinde zaman zaman Batı ülkeleri, Türkiye-Çin iş birliğine karşı çıkmaktadırlar. ABD'nin, Türkiye'nin Çin yapımı HQ-9 uçaksavar füze sistemine karşı çıkması bu duruma örnek verilebilir. Orta Koridor kapsamında bir NATO ülkesiyle iş birliğine girmek Çin'i kendi jeostratejik öncelikleri açısından endişelendirmektedir.

### ***İki Ülke Ticaretinin Gittikçe Türkiye Aleyhine Açık Vermesi***

Türkiye'nin dış ekonomik ilişkilerinde Çin'in payının ağırlıklı olmasına rağmen Çin'in dış ekonomik ilişkilerinde Türkiye'nin payı arasındaki fark ve bu farkın yarattığı uçurum, iki ülke arasındaki ticari dengesizliğe sebep olup iki ülke arasındaki ilişkileri etkilemektedir. 2010 yılında iki ülke arasında ilişkilerin stratejik ortaklık seviyesine çekilmesi iki ülke arasında uzun vadeli ve yapıcı bir vizyon oluşturmasını sağlamıştır. Çin iki ülke arasında yapılan ticaret neticesinde Türkiye'nin toplam ithalatı içerisindeki payını hızlı şekilde artırmıştır buna karşılık Çin'in Türkiye'nin toplam ihracatında ki payı aynı oranda artmamaktadır ve Türkiye'nin Çin'e karşı ticaret açığı hızla büyümektedir. Örnek verecek olursak; 2020 yılında belirlenen yüz milyar dolarlık ticaret hacmine ulaşılması durumunda Türkiye yaklaşık yetmiş beş milyar dolarlık bir açıkla karşı karşıya kalacaktır. Türkiye'nin bu yöndeki endişeleri ikili ilişkiler açısından sorun yaratmaktadır (Durdular, 2016).



### **Türkiye-Çin Ekonomik İlişkilerinin Geliştirilmesi**

Mevcut Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti ticari ve ekonomik ilişkilerinde Türkiye açısından dengesiz bir durum olduğu bilinmektedir. Türkiye, Çin'e ihraç ettiği her bir dolarlık ürün karşılığı bu ülkeden on doların üzerinde mal ithal etmektedir. İki ülke arasında oluşan bu ticari açık her geçen yıl artmaktadır. Karşılıklı yatırım ve hizmet ticareti ilişkilerinde son dönemde bir canlılık söz konusu olsa da iş hacimleri hala düşük seviyelerdedir. Çin ile ticaret açığını kapatmak Türkiye adına kısa ve orta vadede olası görünmemekle birlikte iki ülke arasında ki ekonomik ilişkileri daha dengeli ve sürdürülebilir bir düzleme oturtmak mümkündür.

Türkiye- Çin ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi adına, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), Türkiye- Çin Konseyi için, 2016 yılında Sabancı Üniversitesi İstanbul Politikalar Uzmanı (İPM) Dr. Altay Atlı tarafından hazırlanan raporda yol haritası olarak sunulan 9 madde aşağıdaki gibidir; (Atlı, 2016).

- Türkiye'nin Çin'e ihracatında artış potansiyeli taşıyan ürünlere odaklanarak bu ürünlerde pazar paylarının artırılmasına yönelik çabalar yapılması,
- Türkiye'nin Çin'den ithalatında Türk ekonomisine yüksek katma değer sağlayan kalemlerin belirlenerek ithalatın Türk ekonomisine en fazla getiriye sağlayacak şekilde planlanması
- Ticaret açığının telafi edilmesi ve Türk ekonomisine katma değer sağlaması için Türkiye'nin Çin'den daha fazla yatırım çekmesi; bu bağlamda yüksek potansiyel sunan sektörlerle odaklanılarak bu alanlarda karşılık fayda prensibi temelinde yatırım ilişkileri oluşturulması
- Çin'deki Türk yatırımlarının, bu ülkedeki yatırım teşvik rejimine yönelik yeni uygulamalardan istifade ederek, rekabetin daha düşük ve teşviklerin daha fazla olduğu bölgeleri hedef alarak ve hizmet sektöründeki imkanlardan faydalanarak artırılması
- Türkiye'nin Çin ile hizmet ticaretinin artırılması ve bu kapsamda turizm ilişkilerine ağırlık verilmesi
- Çin ile iş yapmaya yönelik kalifiye iş gücünün geliştirilmesi ve etkin bir şekilde istihdam edilmesi
- Türkiye'nin ülke markasının ve Türk malı imajının Çin toplumu nezdinde güçlendirilmesi
- Ticaret ve yatırım ilişkilerini destekleyen finansman imkanlarının artırılması
- Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkilerinde tüm paydaşları kurumsal bir yapı içerisinde bir araya getirerek koordinasyonu ve güç birliğinin sağlayacak bir mekanizmanın oluşturulması (Atlı, 2016).

## Türkiye'nin Çin'e İhracatında Artış Potansiyeli Taşıyan Ürünlere Odaklanarak Bu Ürünlerde Pazar Paylarının Artırılmasına Yönelik Çabalar Yapılması

Raporda Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarında (GTİP) dört haneye inilerek 1.200 ürün üzerinden değerlendirme yapılmış ve Türkiye'nin Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler belirlenmiştir. Ürünlerin özet listesi beş ana grup altında, her grubun özellikleri ve o ürün grubu için yapılan eylem planı aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

	<i>A Grubu</i>	<i>B Grubu</i>	<i>C Grubu</i>	<i>D Grubu</i>	<i>E Grubu</i>
	<i>Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda arttırdığı ürünler</i>	<i>Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını düşük oranda arttırdığı ürünler</i>	<i>Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, orta/düşük potansiyeli taşıyan Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda arttırdığı ürünler</i>	<i>Türkiye'nin ihracatının orta seviyede olduğu, çok yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda arttırdığı ürünler</i>	<i>Türkiye'nin ihracatının düşük olduğu ya da hiç olmadığı, çok yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda arttırdığı ürünler</i>
<i>Gıda Ürünleri</i>	Üzüm, Hurma, incir, çikolata, kakaolu gıdalar, zeytinyağı		Kakaosuz şeker ürünleri, makarna, kuskus, reçel, jöle, marmelat	Yumuşakçalar, kabuklu hayvanlar, üzüm şırası ve şarabı, kahve ve çay hülasesi, malt bira ve malt hülasesi, margarin, kuru baklagiller	Şekerler ve şeker şurupları, balık filetolari, peynir, kayısı, kiraz, seftali, erik, yaprak tütün ve tütün ürünleri
<i>Tekstil &amp; Giyim</i>	Kürkler, pamuklu mensucat, pamuk ipliği, deri ve köselerden giyim eşyası	Deri ve kösele, deri ve kösele hazırlanması için makineler, mensucat ve deri için kimyasal boya, dokunmamış mensucat	Yatak çarşafı, masa örtüsü, kadın, erkek ve çocuk giyim ürünleri, tişörtü fanila, atlet, kazak, hırka, külotlu çorap, kürkten giyim eşyası, dokuma halılar	Ayakkabı, şal, eşarp, iç çamaşırı, kemer ve askılar, karde edilmiş yün iplikleri, dokuma yer kaplamaları	Spor, kayak ve yüzme kıyafetleri
<i>Otomotiv</i>	Motorlu taşıt parçaları, dış lastik, iç ve dış lastik için mensucat				Emniyet camları, motorlar için ateşleme tertibatları
<i>Tabii Kaynaklar</i>	Nikel cevheri, sünger taşı, zimpıra taşı			Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, külçe, çelik, elektrik enerjisi üretim grupları ve rotatif elektrik konvansörleri	
<i>Makine - Teçhizat</i>	Tıbbi aletler, ev işlerinde kullanılan cihazlar, tarım		Radyatör, yıkama makineleri		

Kaynak: Atlı, 2016, s. 25.

### Şekil 8. Türkiye'nin Çin'e İhracatında Artış Potansiyeli Taşıyan Ürünler

Tabloda gösterilen ürünlere yönelik, kamu kuruluşları ve özel sektör temsilci kuruluşlarının ortak çalışmaları neticesinde Çin pazarında daha fazla pay alıp kalıcı olunabilir. Çin Halk Cumhuriyeti, yavaşlayan ekonomik büyümesine rağmen, ülke ekonomisi düşük maliyetli ihracata dayalı modelden daha çok iç pazardaki tüketime ağırlık veren modele doğru geçiş yapmaktadır. Çin'de yaşanacak iç tüketim artışından dolayı ortaya çıkacak fırsatları değerlendirmek için Türkiye'nin ihracatında hedefleri net olarak belirlenmesi ve çalışmaları bu hedefler doğrultusunda yoğunlaştırması gerekmektedir.

### Türkiye'nin Çin'den İthalatında Türk Ekonomisine Yüksek Katma Değer Sağlayan Kalemlerin Belirlenerek İthalatın Türk Ekonomisine En Fazla Getiriyi Sağlayacak Şekilde Planlaması

Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalatın ekonomi üzerinde cari açığı artırıcı yönde etki ettiği bilinmektedir. Üreticilerin daha uygun fiyatlarla ara mamüllere ulaşma imkanlarının artırılması, imalat sanayisinin rekabet gücünü artıracak ve tüketicinin de alım gücünü olumlu yönde etkileyecektir. Ticaret açığının önüne geçmek için korumacı önlemler almak yerine, ithalat yapılan ürün ve hizmetlerde Türkiye ekonomisine daha fazla katma değer sağlayacak,

ekonominin ihtiyaçlarına uygun olacak şekilde yapılmasını temin etmek gerekmektedir. Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalatta temel olarak ara mamul ithalatı üzerine yoğunlaşılması ve buradan alınan verimin daha yukarıya çekilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

Türkiye, var olan teknolojik kapasitesini yükseltmek için girişimlerde bulunan bir ülkedir. Bu doğrultuda yapılacak olan ülke içindeki eğitim, araştırma geliştirme ve inovasyon çalışmaları ve yurt dışından yüksek teknoloji içeren ara mamüllerin ithalatı önem arz etmektedir. Çin tarafından yapılan teknoloji adımlar takip edilerek atılım yapılan sektörler odaklanılıp, bu sektörlerden ara mamül ithalatına yönelmelidir. Çin'deki imalat kalite ve kapasiteyi artırmayı, imalat sürecinin her safhasında teknolojiyi ön plana çıkartmak için ortaya koyduğu 'Made in China 2025' programını dikkatle takip etmek, Türkiye için kaliteli, teknolojik içerikli ve düşük maliyetli ara mamül ithalatı açısından olumlu fırsatlar yaratabilir.

**Ticaret Açığının Telafi Edilmesi ve Türk Ekonomisine Katma Değer Sağlaması İçin Türkiye'nin Çin'den Daha Fazla Yatırım Çekmesi; Bu Bağlamda Yüksek Potansiyel Sunan Sektörlere Odaklanılarak Bu Alanlarda Karşılık Fayda Prensibi Temelinde Yatırım İlişkileri Oluşturulması**

Türkiye, Çin sermayesinin son dönemlerde ilgi gösterdiği ülkeler arasında yer almaktadır. Ancak, Çin'in Türkiye'ye yapmış olduğu yatırımlar, bu ülkenin tüm dünyadaki yatırımları arasında küçük bir yer tutmaktadır. Türkiye'de var olan Çin sermayeli firmaların çoğu toptan ve perakende sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu firmaların çoğunluğu ürünlerin Çin'den Türkiye'ye ithalinde ve Türkiye pazarına dağıtımında yer almaktadır. Türkiye açısından önemli olan Çin'den daha yüksek katma değer sağlayacak, Türkiye'nin yenilikçi ve sürdürülebilir üretime dayalı kalkınmasına katkı verecek yatırımların çekilmesidir.

Halihazırda Ar-Ge ve inovasyon çalışmalarına en fazla yatırım yapan ülke konumunda olan Çin, dünyada en fazla patentin alındığı ülke olmuştur. Tüm bu gelişmelerden yararlanmak, büyüyen teknolojik kapasiteden faydalanmak adına teknoloji transferleri ve ortak üretim imkanları içeren yatırım projelerinin Türkiye'ye çekilmesi gerekmektedir. Türkiye pazarında daha fazla pay almak isteyen ve Türkiye'nin kilit konumunda olduğu Modern İpek Yolu projesini geliştirmek için çaba harcayan Çin açısından da yararlı olacaktır. Ortaya çıkan bu kazan-kazan durumu iki ülke arasındaki ilişkilerin daha uzun vadede sürdürülmesine katkı sağlayacaktır. Çin'in dışa açılımlarında öncelikli hedef olarak belirlediği demiryolu, elektrik, telekomünikasyon, makine imalat, otomotiv, uçak imalat ve elektronik sektörlerine yoğunlaşılması fayda sağlayacaktır.

**Çin'deki Türk Yatırımlarının, Bu Ülkedeki Yatırım Teşvik Rejimine Yönelik Yeni Uygulamalardan İstifade Ederek, Rekabetin Daha Düşük ve Teşviklerin Daha Fazla Olduğu Bölgeleri Hedef Alarak ve Hizmet Sektöründeki İmkanlardan Faydalanarak Artırılması**

Türkiye'nin Çin'deki yatırımlarının henüz oldukça düşük seviyede olduğu gibi Türk firmalarının Çin'deki yatırım ortamına girmesi de giderek zorlaşmaktadır. Çin pazarındaki rekabetin yüksek olması, ticarete olduğu gibi Türk firmalarının yatırım yoluyla da Çin'e girişini güçleştirmektedir. Çin'i uzun zamandır yabancı yatırımların cazibe merkezi yapan, düşük

maliyet avantajının giderek ortadan kalkması, yabancı yatırımların kullandıkları tüm girdilerin maliyetinin yükselmesine sebep olmaktadır. Yaşanan gelişmeler sonrasında Çin'in yabancı yatırımcıları çekmek için yeni uygulamaları hayata geçirmesi, Türk firmaları açısından da yeni imkanların oluşmasına zemin hazırlamıştır.

Artan maliyetlerden dolayı, emek yoğun Türk yatırımları için kalkınmasını sağlamış doğu bölgeleri yerine daha düşük maliyetlerin olabileceği Çin'in orta bölgelerine yönelmesi daha faydalı olacaktır. Çin'in batısında bulunan Sincan Uygur Özerk Bölgesi, özel konumu ve Türkiye ile olan kültürel bağlardan dolayı Türk yatırımcılar için ciddi bir potansiyel sunmaktadır. Son dönemde Çin'deki eğitim, finansal hizmetler, turizm ve sağlık gibi alanlarda meydana gelen talep artışı yabancı firmaların pazarda yerini almasına sebep olmuştur. Türk şirketleri için Çin'in büyük bir pazar olmasının yanı sıra Çin hükümetinin hizmet sektörüne yönelik uygulamaları ve mevzuat iyileştirmeleri yatırım fırsatları sunmaktadır.

### **Türkiye'nin Çin ile Hizmet Ticaretinin Artırılması ve Bu Kapsamda Turizm İlişkilerine Ağırlık Verilmesi**

Çin'de hızla büyüyen orta sınıfın artan harcanabilir gelirleriyle hizmet sektörüne yönelik artan talepleri, Türkiye'den Çin'e hizmet ihracatı potansiyeli artırmaktadır. Türkiye'nin mal ticaretinin aksine hizmet sektöründe ticaret fazlası bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Türkiye'nin en güçlü olduğu hizmet sektörü turizmdir. Turizm sektörünü sırasıyla taşımacılık ve inşaat takip etmektedir. Çin ise hizmet sektöründe dış ticaret açığı veren bir ülkedir ve en fazla alım yaptığı hizmet sektörü ise açık ara turizm sektörüdür. Dolayısıyla Türkiye'nin Çin'e hizmet ihracatı söz konusu olduğunda en büyük potansiyel turizm sektöründe görülmektedir.

Dünya seyahat pazarının lideri olan Çin, 2017 yılı rakamlarına göre 131 milyon yurtdışı seyahati ile yurtdışına en çok turist gönderen ve 137 milyon ziyaretçi ile dünyada en çok yabancı turist tarafından ziyaret edilen dördüncü ülke konumundadır. Yatırımlarını mal ticaretinden yavaş yavaş hizmet ve tüketim sektörüne kaydıran Çin, ekonomisini güçlendirmek için turizme giderek önem vermeye başlamıştır. (Turizm gazetesini, 2018). Çin'den daha fazla turist çekebilmek için turizm promosyon çalışmaları yapılarak Çin'e ve Çinli turistlere yönelik çalışmaların hayata geçirilmesi gerekmektedir.

### **Çin ile İş Yapmaya Yönelik Kalifiye İş Gücünün Geliştirilmesi ve Etkin Bir Şekilde İstihdam Edilmesi**

Çin ile iş yapmak isteyen her Türk firmasının Çince bilen, Çin'i ve Çin insanını iyi tanıyan, Çinlilerin yaşam tarzını ve iş yapma mantalitetlerini iyi bilen personel istihdam etmesi önemlidir. Halihazırda Türk firmaları tarafından ya mevcut personel Çin'e gönderilerek yetiştirilmekte ya da Uygur Türkü kökenli çalışanlar Çince bilmeleri nedeniyle tercih edilmektedirler. Bu şekilde oluşturmaya çalışılan insan gücü, artan Türkiye- Çin ekonomik ilişkileri göz önüne alınca yetersiz kalmaktadır. Çin'le alakalı çalışmalar yapan, Çin'de üniversite eğitimi almış, yüksek lisans ve doktora yapan Türk öğrencileri hedeflenen kalifiye işgücü için önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Var olan bu kaynak sistemli bir şekilde değerlendirilerek istihdam yaratılmalıdır.

**Türkiye'nin Ülke Markasının ve Türk Malı İmajının Çin Toplumunu Nezdinde Güçlendirilmesi**

Çin'de tüketici nezdinde bir Türkiye imajı henüz oluşmamıştır. Bu sebepten, Türkiye'nin ülke markasının oluşturulmasına yönelik projelerin yanı sıra, Çin pazarına ve Çinli tüketiciye yönelik olumlu bir propaganda yapılması önem kazanmaktadır.

**Ticaret ve Yatırım İlişkilerini Destekleyen Finansman İmkanlarının Artırılması**

Türkiye'nin Çin ile kuracağı ticaret ve yatırım ilişkileri için sağlıklı bir finansman altyapısı sağlaması gerekmektedir. İki ülke bankalarının karşılıklı olarak diğer ülkede faaliyet göstermesi ve bankacılık hizmetleri sunması bu açıdan önemlidir. Türkiye'de faaliyet gösteren Çin bankalarına karşılık Çin'de temsilcilik ofisi seviyesinde faal olan Türk bankalarının da bankacılık hizmetleri vermeye başlaması, finansman altyapısının tamamlanması açısından gereklidir.

**Türkiye'nin Çin ile Ekonomik İlişkilerinde Tüm Paydaşları Kurumsal Bir Yapı İçerisinde Bir Araya Getirerek Koordinasyonu ve Güç Birliğinin Sağlayacak Bir Mekanizmanın Oluşturulması**

Türkiye- Çin ekonomik ilişkilerle alakalı kamu, özel sektör ve sivil topluma ait tüm paydaşlar arasında yapılandırılmış, kurumsallaştırılmış ve kesintisiz bir eşgüdüm mekanizmasının oluşturulması, iki ülke arasında ekonomik ilişkilerin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Bu amaç doğrultusunda bir kamu ve özel sektör, sivil toplum ve akademik kuruluşların katılımıyla "Çin ile Ekonomik İlişkiler Koordinasyon Kurulunun" hayata geçirilmesi faydalı olacaktır (Atlı, 2016).

**Sonuç**

Jeoekonominin yükselişinin devam ettiğinin en büyük örneklerinden biri olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi Türkiye-Çin ilişkileri adına önemli fırsatlar sunmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti topraklarından başlayan İpek Yolu'nun en önemli kavşaklarından biri Anadolu'dur. Bu nedenle Kuşak ve Yol İnisiyatifi her iki ülke içinde önemli yer tutmaktadır. Çin açısından Türkiye'nin jeostratejik konumu; Avrupa, Orta Doğu, Kafkasya, Afrika ülkeleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile sahip olduğu tarihi, siyasi ve kültürel bağları; NATO, AGİT ve AİGK gibi uluslararası örgütlere üye olması nedeniyle önemli bir ülkedir. Türkiye açısından ise İpek Yolu'nun canlanmasıyla birlikte Çin ile iş birliği yapmak, Çin ile olan ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirerek dengelemeye, daha fazla yatırım ve turist çekmeye, teknoloji transferlerine ve Orta Asya ile ilişkilerin güçlendirilmesine ve Asya pazarında daha etkin olmasına imkân sağlayacaktır.

Türkiye 'Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin hayata geçirilmesinde kilit rol oynamaktadır. Konumu itibarıyla Asya ve Avrupa arasında köprü vazifesi görmesinin yanı sıra, enerji ve su kaynaklarına yakınlığı ve enerji koridorları açısından bulunduğu konum Türkiye'yi inisiyatifin en önemli ülkelerinden biri haline getirmiştir.

İki ülke arasındaki ticari ilişkilerin artmasına rağmen 2012 yılından itibaren Türkiye aleyhine sürekli artan ticaret açığı söz konusudur. Bu durum Türkiye- Çin ilişkilerinde yaşanan en büyük sorun olarak göze çarpmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, toplam ticaret hacminin 50 milyar doları bulması arzulanan ekonomik ilişkide iki ülke arasındaki ticari dengesizliğin giderilmesi adına önemli bir fırsat sunmaktadır.

Türkiye'nin Çin'e ihracında artış potansiyelli ürünlere yönelmesi, Çin'den ithal edilen ürünlerde yüksek katma değer sağlayan ürünleri tercih etmesi, Çin'den daha fazla yatırımcı çekmesi, hizmet sektöründeki imkanlardan faydalanılması, ortak finansman imkanlarının artırılması ve ortak bir koordinasyon mekanizmasının kurulması gibi adımların etkili bir şekilde atılması ve belirlenen yol haritalarının uygulanması konusunda devamlı bir süreç oluşturulması halinde, Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkileri daha dengeli sürdürülebilir ve Türkiye ekonomisine daha yüksek katma değer sağlayan bir hal alabilecektir.

Son olarak, Türkiye ve Çin hükümetleri arasında bürokrasi, iş dünyası, ekonomi, akademi ve sivil toplum olmak üzere iletişim çok yönlü olarak gelişerek devam etmektedir. Çin'in 15 Temmuz 2016 tarihinde gerçekleşen başarısız darbe girişimi sonrasında Türkiye'nin demokratik değerlerine anında, net ve istisnasız destek vermiş olması, ülkeler arasındaki iş birliği ortamının kuvvetlenmesinin yolunu açmıştır. Bu olumlu ortamda ekonomik ilişkiler üzerinde yapılacak kapsamlı, katılımcı ve kuramsal bilgiyi uygulama ile bağdaştıran çalışmalar, iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin rahatlıkla daha üst seviyelere çıkmasını sağlayacaktır.

### Kaynakça

- Akbaş, C. (2016). Bir Kuşak Bir Yol Projesinde Türkiye'nin Önceden Attığı Adımlar ve Bu Adımların Ortak Koridora Katkısı, *Chinn*, 2 Kasım 2018, <http://www.cinhh.com/bir-kusak-bir-yol-projesinde-turkiyenin-oceden-attigi-adimlar-ve-bu-adimlarin-ortak-koridora-katkisi/>
- Altay, A. (2016). *Asya Yüzyilinda Ejder ve Hilal, Türkiye-Çin Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi İçin Bir Yol Haritası*. İstanbul: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu.
- Atlı, A. ve Ünay, S. (2014). *Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*. Ankara: SETA.
- Durdular, A. (2016). Çin'in Kuşak ve Yol Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etütleri*, 49, 77-97.
- Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *Researchgate*. [https://www.researchgate.net/publication/320831472\\_Ipek\\_Yolu'nun\\_Yeniden\\_Canlandırılması\\_ve\\_Turkiye-Cin\\_Halk\\_Cumhuriyeti\\_Isbirliğine\\_Etkileri](https://www.researchgate.net/publication/320831472_Ipek_Yolu'nun_Yeniden_Canlandırılması_ve_Turkiye-Cin_Halk_Cumhuriyeti_Isbirliğine_Etkileri)

- Esenbel, S., Togan, İ. ve Atlı, A. (2013). *Türkiye’de Çin’i Düşünmek*. İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi.
- Gür, N. (2017, 20 Mayıs). Çin ile Ekonomik İlişkileri Güçlendirme Fırsatı. [www.sabah.com.tr](http://www.sabah.com.tr)
- İlhan, S. (2000). *Avrupa Birliğine Neden Hayır: Jeopolitik Yaklaşım*. İstanbul: Ötüken.
- Karahan, H. (2017). Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri İçin Bir Yol Haritası. <https://www.dunya.com/kose-yazisi/turkiye-cin-ekonomik-iliskileri-icin-bir-yol-haritasi/343116>
- Konak, E. (2018). Türkiye’nin Çin’e İhracatı ve Çin’den İthalatı. *China Pulse*. <https://cinnabzi.com/turkiyenin-cine-ihracati-ve-cinden-ithalati/>
- Milliyet. (2018, 13 Ağustos). İhracatta Yeni Rota 2,8 Trilyon Dolarlık Pazar. [www.milliyet.com.tr](http://www.milliyet.com.tr)
- Nan, L. (2017). Formula For A Win-Win Future. [http://www.china.org.cn/world/2017-05/15/content\\_40814763.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-05/15/content_40814763.htm)
- Sak, G. (2018). Kuşak ve Yol Girişimi Türkiye’ye Yeni Fırsatlar Sunuyor. <https://www.tepav.org.tr/tr/haberler/s/4407>
- Sezgin, C. (2013). Kendi Kendine Yetebilen 7 Ülkeden Biri. [www.bloomberght.com](http://www.bloomberght.com)
- Steven, C. (2018). Along China’s Middle Corridor: A View From the Ground. <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/along-chinas-middle-corridor-a-view-from-the-ground>
- Şemşek, İ. (2013). Türkiye’nin Jeopolitik Önemi; Köprü Mü, Kanat Mı, Merkez Mi?. [http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/turkiye\\_kopru\\_mu\\_kanat\\_mi\\_merkez\\_mi\\_b4156f55-1433-4a8b-b420-0ec349a42fef.pdf](http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/turkiye_kopru_mu_kanat_mi_merkez_mi_b4156f55-1433-4a8b-b420-0ec349a42fef.pdf)
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, (2018). Türkiye’nin Enerji Profili ve Stratejisi. [http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa)
- Tangör, B. (2016). Gelenekten Geleceğe Türkiye’nin Jeopolitiği. [http://www3.cs.gb.gov.tr/cs.gbPortal/ShowDoc/WLP+Repository/per/dosyalar/05122016\\_4](http://www3.cs.gb.gov.tr/cs.gbPortal/ShowDoc/WLP+Repository/per/dosyalar/05122016_4)
- Tarakçı, N. (2013). *Türkiye Merkezli Jeopolitik Analizler*. İstanbul: Tasam.
- TASAM. (2006). Türkiye’nin Jeopolitik, Jeostratejik ve Ekostratejik Önemi. [http://www.tasam.org/trTR/Icerik/1505/turkiyenin\\_jeopolitik\\_jeostratejik\\_ve\\_ekostratejik\\_onemi](http://www.tasam.org/trTR/Icerik/1505/turkiyenin_jeopolitik_jeostratejik_ve_ekostratejik_onemi)
- Temiz, K. (2017). *Türkiye-Çin İlişkileri*. Ankara: SETA.

Turizm Gazetesi. (2018, 8 Şubat). İşte Dünyanın En Büyüğü 2017 Rakamlarıyla Çin Turizmi.  
<https://www.turizm gazetes i.com/news.aspx?id=85324>

Yeniakit. (2018, 1 Haziran). Tarihi İpek Yolu'nda Türkiye'nin Önemi Ne?.  
[www.yeniakit.com.tr](http://www.yeniakit.com.tr)

Yılmaz, Ö. (2016). Türkiye ve Çin'den Orta Koridor Hamlesi. [www.milliyet.com.tr](http://www.milliyet.com.tr)

Yurdakul, D. (2017). *Çin Basınında Türkiye*. İstanbul: Okan Üniversitesi Konfüçyüs Enstitüsü.