

Enes EMİNOĞLU

DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI



İSKENDERUN TEKNİK

ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**DOKTORA
TEZİ**

**KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN
TÜRKİYE LOJİSTİK
SEKTÖRÜNE ETKİLERİ**

Enes EMİNOĞLU

**DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ
ANABİLİM DALI**

ARALIK 2022

ARALIK 2022



**KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN TÜRKİYE LOJİSTİK
SEKTÖRÜNE ETKİLERİ**

Enes EMİNOĞLU

**DOKTORA TEZİ
DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ**

**İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

ARALIK 2022

Enes EMİNOĞLU tarafından hazırlanan “KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile İskenderun Teknik Üniversitesi DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALINDA DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Murat AYMELEK

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, İskenderun Teknik Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

.....

.....

Başkan: Doç. Dr. Yunus AÇCI

Ekonomi Anabilim Dalı, İskenderun Teknik Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

.....

.....

Üye: Prof. Dr. Susran Erkan EROĞLU

Kentleşme ve Çevre Sorunları Anabilim Dalı, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

.....

.....

Üye: Doç. Dr. Banu TANRIÖVER

İktisat Politikası Anabilim Dalı, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

.....

.....

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Vahit ÇALIŞIR

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, İskenderun Teknik Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

.....

.....

Tez Savunma Tarihi: 09/12/2022

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Doktora Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Doç. Dr. Ersin BAHÇECİ

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

İskenderun Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez üzerinde Yükseköğretim Kurulu tarafından hiçbir değişiklik yapılamayacağı için tezin bilgisayar ekranında görüntülediğinde asıl nüsha ile aynı olması sorumluluğunun tarafıma ait olduğunu,
 - Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
 - Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
 - Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
 - Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
 - Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,
- bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

İmza

Enes EMİNOĞLU

09/12/2022

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ
(Doktora Tezi)

Enes EMİNOĞLU

İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Aralık 2022

ÖZET

Çin hükümet başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında duyurulan Kuşak ve Yol Girişimi, geçmiş tarihlerden bu yana İpek Yolu'nun, modern hali ile yeniden canlandırma projesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu proje ile Çin özellikle ekonomi, sosyal ve kültürel alanlar başta olmak üzere batı merkezli tüm alanlarda uluslararası sisteme alternatif bir yapı oluşturmayı amaçlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişim projesi kapsamında kara bağlantılı İpek Yolu'nun Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu bir arada değerlendirilmektedir. Projenin Çin ve bölge ekonomileri ile arasındaki ticaret hacminde arttıracağından, bu projenin Çin açısından önemi oldukça büyüktür. Bu proje kapsamında Çin ile taraf ülkeler arasında "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmaları" yapılmakta ve bu anlaşmaların odağı lojistik sektörü etrafında gelişmektedir.

Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi projesinde hem kara hem deniz yolu bağlantılarına sahip olmasıyla kritik bir önem arz etmektedir. Üç kıtaya yakınlığı ve jeostratejik konumu ile önemli ticaret ve ulaşım koridorlarına sahip olan Türkiye, bu girişimden azami fayda sağlayabilmek için gerekli adımları atmaya başlamıştır. Bu bağlamda lojistik altyapısının geliştirilmesi ve hukuki anlaşmalar ile ticaretin kolay ve sürdürülebilir olması için çaba gösterilmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı Kuşak Yol projesinin Türkiye'deki lojistik sektörü üzerine etkilerini incelemektir. Bu bağlamda nitel araştırma süreci yürütülerek literatür taraması ve yarı yapılandırılmış mülakatlar yoluyla konuya geniş bir bakış açısı kazandırılmaya çalışılmıştır. Araştırma bulguları, Kuşak ve Yol Girişiminde stratejik öneme sahip olan Türkiye'nin kalkınma hedefleri çerçevesinde projeden sağlayacağı faydayı maksimize etmek için ulusal lojistik stratejilerine ait bir çerçeve çizmeye yönelik değerlendirmeleri kapsamaktadır.

Anahtar Kelimeler : Kuşak ve Yol Girişimi, Dış Ticaret, Lojistik, Ulusal Lojistik Stratejisi

Sayfa Adedi : 91

1. Danışman : Dr.Öğr.Üyesi Murat AYMELEK

2. Danışman : Dr.Öğr.Üyesi Sedat BAŞTUĞ

THE EFFECTS OF BELT AND ROAD INITIATIVE ON LOGISTICS INDUSTRY
IN TÜRKİYE
(Doctoral Thesis)

Enes EMİNOĞLU

ISKENDERUN TECHNICAL UNIVERSITY
INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

December 2022

ABSTRACT

The Belt and Road Initiative, which was announced by the Chinese President Xi Jinping in 2013, has been a revitalization project of the Silk Road in its modern form since ancient times. With this project, China aims to create an alternative structure to the international system in all western-centered fields, especially in the economy, social and cultural fields. Within the scope of the Belt and Road Initiative project, the Economic Belt of the land-connected Silk Road and the Maritime Silk Road are evaluated together. This project is of great importance for China, as the project will increase the trade volume between China and the regional economies. Within the scope of this project, “Trade Facilitation Agreements” are made between China and the party countries, and the focus of these agreements is developing around the logistics sector.

Türkiye is of critical importance in the Belt and Road Initiative project, as it has both land and sea connections. Türkiye, which has important trade and transportation corridors with its proximity to three continents and its geostrategic location, has started to take the necessary steps to obtain maximum benefit from this initiative. In this context, efforts are made to develop logistics infrastructure and make trade easy and sustainable through legal agreements.

The main purpose of this study is to examine the effects of the Belt and Road project on the logistics sector in Türkiye. In this context, a qualitative research process was carried out and a broad perspective was tried to be gained through literature review and semi-structured interviews. Research findings include evaluations to draw a framework for national logistics strategies to maximize the benefit to be obtained from the project within the framework of the development goals of Türkiye, which has strategic importance in the Belt and Road Initiative.

Key Words : Belt and Road Initiative, Foreign Trade, Logistics, National Logistics Strategies

Page Number : 91

1. Supervisor : Asst. Prof. Dr. Murat AYMELEK

2. Supervisor : Asst. Prof. Dr. Sedat BAŞTUĞ

TEŞEKKÜR

Cumhurbaşkanımız Sn. Recep Tayyip ERDOĞAN'ın da aralarında bulunduğu 29 ülke liderinin katılımıyla 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Pekin'de düzenlenen Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu'na Türkiye'den Sn. Cumhurbaşkanımızın heyeti ile birlikte katılarak, bizzat sürecin içerisinde yer almam neticesinde doktora tez çalışmamın Kuşak ve Yol Projesi ve ülkemize etkileri hakkında oluşmasına vesile olmuştur. İşbirliği Forum süreci boyunca edindiğim izlenimlere dayanarak Kuşak ve Yol Girişiminin ülkemiz için gelecekte ne derece etkili olacağı öngörüsü ile Kuşak ve Yol projesinin doktora yaptığım deniz ulaştırma mühendisliği anabilim dalı ve de özellikle ülkemiz lojistik sektörü açısından incelenmesi gerekliliği fikri doktora tezimin başlığı olan “Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye Lojistik Sektörüne Etkileri” konusunu şekillendirmiştir. Bu vesileyle doktora sürecimde telkinleri ve takiplerinden dolayı Sn. Cumhurbaşkanımıza şükranlarımı arz ediyorum.

İçinde bulunduğum yoğun çalışma ve eğitim hayatım boyunca sevgisini ve merhametini esirgemeyen, her zaman yanımda hissettiğim annem Fadime EMİNOĞLU'na ve babam Ali EMİNOĞLU'na; her zaman yanımda olan, manevi katkılarını hiçbir zaman esirgemeyen, beni anlayışla karşılayan eşim Tuce EMİNOĞLU'na ve hayatımın neşe kaynağı olan çocuklarım Aişe Münteha, Ahmed Mirza ve Bilge Saliha EMİNOĞLU'na teşekkür ediyor, sonsuz sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye Lojistik Sektörüne Etkileri başlıklı bu doktora tezinin hazırlanması sürecinde desteklerini esirgemeyen başta Rektörümüz olmak üzere, danışman hocalarıma ve tez izleme komitemde jüri olarak yer alan hocalarıma teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

Son olarak çalışmamda kullandığım nitel araştırma görüşme formu kapsamında görüş ve önerileri ile tezime katkı sunan; Kuşak ve Yol projesi ile direkt ve dolaylı olarak ilişkili kurumlarda çalışan, alanında uzman kişi ve kurum yöneticilerine teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

İÇİNDEKİLER**Sayfa**

| | |
|--|-----|
| ÖZET | iv |
| ABSTRACT..... | v |
| TEŞEKKÜR..... | vi |
| İÇİNDEKİLER | vii |
| ÇİZELGELERİN LİSTESİ | ix |
| ŞEKİLLERİN LİSTESİ | x |
| SİMGELER VE KISALTMALAR..... | xi |
| GİRİŞ | 1 |
| 2. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ..... | 3 |
| 2.1. Dünyada Lojistik Sektörü..... | 4 |
| 2.2. Türkiye’de Lojistik Sektörü | 6 |
| 2.3. Demiryolu Taşımacılığı..... | 7 |
| 2.4. Karayolu Taşımacılığı | 8 |
| 2.5. Havayolu Taşımacılığı | 10 |
| 2.6. Denizyolu Taşımacılığı | 11 |
| 2.7. Kombine Taşımacılık | 15 |
| 3. ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ | 17 |
| 3.1. Uluslararası Ticarete Ulaştırma Koridorlarının Önemi..... | 20 |
| 3.2. Türkiye’nin Güzergah Üzerindeki Yeri ve Önemi..... | 22 |
| 3.3. Türkiye-Çin Arasında Girişim Kapsamında Yapılan Anlaşmalar | 24 |
| 3.4. ABD ve Çin İlişkileri Kapsamında Kuşak-Yol Projesini Bekleyen Tehditler..... | 26 |
| 3.4. Ulaştırma Koridorlarının Seçiminde Kritik Altyapılar ve Seçim Kriterleri..... | 31 |
| 4. KYG’NİN TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ: NİTEL BİR ARAŞTIRMA..... | 36 |

| | |
|--|----|
| 4.1. Araştırmanın Problemi, Kapsamı ve Kısıtları | 36 |
| 4.2. Metodoloji | 36 |
| 4.2.1. Veri toplama aracı ve veri analizi | 37 |
| 4.2.2. Mülakat formunun geliştirilmesi | 37 |
| 4.2.3. Örneklem seçimi ve veri toplama süreci | 39 |
| 4.3. Araştırmanın Bulguları | 40 |
| 4.3.1. Tanımlama sorularına verilen yanıtlar | 41 |
| 4.3.2. Tespit etme sorularına verilen yanıtlar | 49 |
| 4.3.3. Değerlendirme sorularına verilen yanıtlar | 54 |
| 4.3.4. Danışma sorularına verilen yanıtlar | 63 |
| 4.3.5. Tasarlama sorularına verilen yanıtlar | 70 |
| 5. SONUÇLAR | 80 |
| KAYNAKLAR | 84 |
| EKLER | 88 |

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

| Çizelge | Sayfa |
|--|--------------|
| Çizelge 2.1.Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton) | 11 |
| Çizelge 2.2. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)..... | 12 |
| Çizelge 2.3. İlk 16 ülke filo istatistiği ve filo değerleri (2020, 1000 GT ve üzeri) | 14 |
| Çizelge 3.1. Literatürdeki seçim kriterleri | 34 |
| Çizelge 3.2. Kriterlerin önem sırası | 35 |
| Çizelge 4.1. Katılımcı Profili | 40 |



ŞEKİLLERİN LİSTESİ

| Şekil | Sayfa |
|--|-------|
| Şekil 2.1. 2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı | 12 |
| Şekil 2.2. Dünya gemi filosu gelişim grafiği | 13 |
| Şekil 3.1. Kuşak ve Yol Girişimi Haritası | 19 |
| Şekil 3.2. Ana denizyolu güzergahları | 32 |
| Şekil 3.3. Kuşak ve Yol Girişimi Güzergâhları | 33 |
| Şekil 4.1. Düzenleyici Etki Analizi Süreci | 38 |



SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

| | |
|--------------|--|
| IEA | : Uluslararası Enerji Ajansı |
| NDRC | : National Development and Reform Commission |
| ÇDB | : Çin Devlet Başkanı |
| UÖB | : Uygur Özerk Bölgesi |
| GSYİH | : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla |
| NDRC | : Ulusal Kalkınma Ve Reform Komisyonu |
| GSMH | : Gayri Safi Milli Hasıla |
| ASEAN | : Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği |
| AGİT | : Türkiye Ve Avrupa Güvenlik Ve İşbirliği Teşkilatı |
| AİGK | : Asya'da İşbirliği Ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı |
| NATO | : Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü |
| ABD | : Amerika Birleşik Devleti |
| AB | : Avrupa Birliği |
| KYG | : Kuşak ve Yol Girişimi |
| DWT | : Geminin yük taşıma kapasitesi (Ton) |

1. GİRİŞ

Küreselleşme sürecinde milli ekonomilerinin gelişebilmeleri, teknolojik gelişmeler ışığında rekabet gücü kazanabilmeleriyle ilgilidir. Bir ülkenin gelişmişlik düzeyini belirlemeye esas teşkil eden en mühim ölçütlerden biri ekonomik büyümedir. Tüm ülkeler ekonomik gelişmişlik düzeylerini arttırmak isterler. Bu amaca ulaşma doğrultusunda ülkelerarası ticari işbirliğini arttırıcı politikalar geliştirilmesi ve ilgili faaliyetlerin düzenlenmesi önem kazanmaktadır.

Dış ticaret işlemlerinde lojistik faaliyetlerin önemi giderek artmaktadır. Bir ülkenin lojistik başarısı o ülkeye küresel rekabet gücü kazandıran önemli bir faktördür. Lojistik, dış ticaretin temelini oluşturduğundan yalnızca ekonomik değil, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda da ülkeye değer katar. Gelişmiş bir lojistik sistem doğrudan dış ticaret hacminin artışına dolayısıyla milli gelirin yükselmesi, işsizliğin azalması, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınmaya yol açar (Erkan, 2014;48).

Anadolu toprakları ve Türkiye'yi çevreleyen denizler çağlar boyunca Uzak Doğu-Avrupa arasında önemli bir ticaret güzergâhı olagelmıştır. Bu önem özellikle tarihi İpek Yolu ile artmış, sonrasında Coğrafi Keşifler ile 16. yy'dan itibaren yaklaşık 500 yıl boyunca azalmıştır. Ancak 2013 yılında Çin'in ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi ile Türkiye'nin uluslararası transit taşımacılığındaki önemi yeniden arttırmaya başlamıştır. Türkiye, 14.05.2017 tarihinde Pekin'de yapılan "Kuşak ve Yol" forumuna Cumhurbaşkanlığı düzeyinde katılarak ve sonrasında mutabakat zaptını Resmi Gazetede onaylayarak girişime taraf olma konusunda kararlılığını göstermiştir.

Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi projesinde hem kara hem deniz yolu bağlantılarına sahip olmasıyla kritik bir önem arz etmektedir. Üç kıtaya yakınlığı ve jeostratejik konumu ile önemli ticaret ve ulaşım koridorlarına sahip olan Türkiye, bu girişimden azami fayda sağlayabilmek için gerekli adımları atmaya başlamıştır. Bu bağlamda lojistik altyapının geliştirilmesi ve hukuki anlaşmalar ile ticaretin kolay ve sürdürülebilir olması için çaba gösterilmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı Kuşak Yol projesinin Türkiye'deki lojistik sektörü üzerine etkilerini incelemektir. Bu bağlamda nitel araştırma süreci yürütülerek literatür taraması ve yarı yapılandırılmış mülakatlar yoluyla konuya geniş bir bakış açısı kazandırılmaya çalışılmıştır.

Araştırma bulguları, Kuşak ve Yol Girişiminde stratejik öneme sahip olan Türkiye'nin kalkınma hedefleri çerçevesinde projeden sağlayacağı faydayı maksimize etmek için ulusal lojistik stratejilerine ait bir çerçeve çizmeye yönelik değerlendirmeleri kapsamaktadır.

Bu çalışmanın ilk bölümünde lojistiğin tanımı ve önemi incelenerek, dış ticaret işlemleri kapsamında, ekonomik büyümeye katkısı anlatılacaktır. Ardından lojistik sektörüne küresel bakış güncel gelişmeler ışığında incelenecektir. Daha sonra Türkiye'nin lojistik sektörü taşımacılık türlerine göre ayrı ayrı değerlendirilecektir. İkinci bölümde Kuşak ve Yol Girişimi detaylı şekilde incelenerek Türkiye'nin projedeki önemi, bu kapsamda yapılan anlaşmalar ve oluşabilecek tehditler değerlendirilecektir. Üçüncü bölümde ise Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye'nin lojistik sektörüne etkileri nitel bir çalışma ile incelenecek ve bu kapsamda ulusal lojistik stratejilerinin belirleneceği bir çerçeve çizilmeye çalışılacaktır.

2. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Lojistik kelime kökeni olarak Fransızcadan “logistique” askeri birliklerin iâşe ve barındırılması sözcüğünden alıntıdır. Lojistik kavramının geçmiş tarihlerden bu yana geçirdiği süreçler ve değişimler göz önüne alındığında tek bir tanıma ulaşması mümkün değildir. Lojistik; sevkiyat noktaları ile teslim aşamasında belirli taşıma-ulaştırma yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilen, bu alandaki depolama, konsolidasyon, paketleme, elleçleme ve dağıtım aşamalarını takip eden süreçlerle, prosedürdeki bütün hizmetlerin de dahili olduğu, malın gümrük beyanı, sigortalaması, kıymetli evrakın hazırlanması son olarak da ödemenin tahsilatı dahil teferruatlı işlemlerin de içinde bulunduğu hizmetlerin tümünü içine alan bir terim olarak ifade edilmektedir. Tarih boyunca farklı kıtalara yayılarak, kültürlerin kaynaşmasına öncülük edecek potansiyele sahip olan Lojistik kavramı günümüz tarihinde oldukça yol kat etmiştir.

Askeri literatürde 1960’lı yıllardan beri yaygın olarak kullanılan lojistik, sonraki süreçte ticari literatüre de girmiş olan bir tabirdir. ABD’de de bulunan “Lojistik Yönetim Konseyi (Council of Logistics Management)” 1991 yılında, 1967 yılında tanımlamış olduğu Fiziksel Dağıtım ifadesini tebdil ederek Lojistik kelimesini ilk kez bu şekilde kullanmıştır. Lojistik kavramı Dünya savaşları sırasında oluşmaya başlamış, mal taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ve kontrolünün devamlılığı şeklinde süregelmiştir. Malların hızlı taşınmasının yanısıra depolanması, gerektiğinde hazırlanması, raf ömürlerinin takibi, geri dönüşlerinin sağlanması gibi lojistik yönetiminin başlıca esasları da ete kemiğe bürünmüştür. Askeri literatürde lojistik oldukça eskiye dayanan önemli bir argümandır. Askeri anlamda lojistik, savaş döneminde ekip ve malzemenin temin edilmesi ile hayatta kalma mücadelesini sürdürebilmek için önem arz etmektedir. İkinci Dünya Savaşı sırasında lojistik kavramı kişiler tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Bu çerçevede kişiler barış döneminde yaptıkları işlerde lojistik kavramının esaslarını sorgulamışlardır. Yazılı sistemlerle lojistik hizmetler, tarihsel gelişiminde ki en kayda değer atılımları yapan,2.Dünya Savaşı galibi ABD ekseninde yönetilmeye başlanmıştır. Bu sebeple ABD modern yönetimi lojistiğin çıkış merkez noktası olarak tanımlanabilir.

Küreselleşme ile birlikte lojistik sektöründe tüketici ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak üzere teknoloji ile iletişim ağının yaygınlaşması lojistiğe olan ihtiyacın doğmasını zorunlu hale getirmiştir. Son yıllardaki ulaşım hızının eskisinden daha fazla ihtiyaca cevap veriyor olması

gelecekte de gelişen teknolojilerin sunacağı yenilikler sayesinde insanoğlunun her zaman beklentisini karşılayacaktır. Lojistik askeri literatüründen şimdiye kadar gelmiş ve birçok alana yayılmış bir kavramdır. İşletmelerde ise lojistik insan ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir. Yani müşteri odaklıdır. Günümüzde ise oldukça önemli bir olguya sahiptir. Küreselleşmeyle birlikte XXI. Yüzyılda en önemli gelişme alanları, bilgi ve iletişim teknolojileri; mikro biyoloji ve gen teknolojileri; lojistik ve tedarik zinciri yönetimi olarak gösterilmektedir. Lojistik sektöründeki gözle görülür ilerleme ve gelişmeler Türkiye’de de hissedilmeye başlanmıştır. Firmalar 1990’lı yıllardan itibaren, sadece nakliye olarak benimsedikleri yaklaşımdan lojistik hizmet üretme stratejisine dönmüştür.

Lojistik kavramının tarih boyunca geçirdiği dönemler göz önüne alındığında tek bir tanıma bağlı kalmak mümkün değildir. Çünkü oldukça geniş bir içeriğe sahip olan Lojistik kavramı teknolojiye ilerlemeler ile birlikte, Lojistik kavramı ile ilgili birçok tanım yapılabilmesini mümkün kılmıştır.

2.1. Dünyada Lojistik Sektörü

Üretimin altyapısını oluşturan lojistik faaliyetler, ekonomik büyümenin itici güçlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Sektörün günümüzdeki küresel büyüklüğünün 5 milyar doların üstünde olduğu bilinmektedir. Bu rakamın 2018-2026 yılları arasında %7,4 oranında büyüme kaydederek 16,445 milyar doları aşacağı tahmin edilmektedir. Küresel anlamda yapılan bu tahminler lojistik sektörde firmaların arası rekabet ortamını kızıştırmakta, firmalar pastadan daha büyük pay almak için lojistik kapasitelerini artırmanın çabası içine girmektedirler.

Günümüzde lojistik sektörünü etkileyen birçok gelişme yaşanmaktadır. Bu gelişmelerden en önemlisi 2019 yılının Aralık ayında üretim üssü olarak kabul edilen Çin’in Wuhan bölgesinde görülmeye başlanan Covid-19 pandemisidir. Hastalık fiziksel temas ile yayıldığından ülkelerin ilk kısıtlaması sınırlarını araç ve insan geçişine kapatmak olmuştur. Hastalığın etkin olduğu süreçte üretimini neredeyse durma noktasına getiren Çin’den dolayı küresel ölçekte arz-talep dengesinde çok büyük bir baskı yaşanmıştır. Pandeminin getirdiği belirsizlikten en fazla etkilenen sektör şüphesiz ki lojistik sektörü olmuştur. Küresel mal ticaretinde 2020 yılının ilk üç çeyreğinde %11,9 oranında küçülme yaşanmıştır. Pandemi küresel ölçekte GSYH’da %4,4 lük bir azalma meydana getirmiştir (Cinel, 2020; 136). Karayolu taşımacılığında temel ihtiyaçların zorunlu olarak yapılması gerektiğinden küresel ölçekte bazı kolaylıklar

sağlanmasına rağmen gelir kaybı 2019 yılına kıyasla %18 oranında azalış göstermektedir. Denizyolu taşımacılığında dünyanın en önemli limanlarının Çin’de yer alması ve Çin’in üretim kapasitesinin düşüşü sebebiyle %10 düzeyinde ticaret hacim kaybı gerçekleşmiştir. Havayolu taşımacılığı için de durum diğer taşımacılık türlerinden farklı değildir. Pandemi sebebiyle durdurulan uçak seferleri sebebiyle havayolu şirketleri 2020 yılında 118 milyar dolar kaybetmiştir. Demiryolu taşımacılığında ise durum diğer türlere oranla daha iyi seyretmiştir. Pandemi süresince karayolu taşımacılığının bir kısmının demiryoluna aktarılmasıyla demiryolu yük taşımacılığında 2019 yılına kıyasla %10 -15 arasında kayıp görülmüştür. Koronavirüs pandemisi sürecinde ticaretin şekli değişmiş e-ticaret gelirlerinde büyük oranda artış görülmüştür.

Brexit süreci olarak bilinen Birleşik Krallığın Avrupa Birliğinden ayrılması da lojistik sektöründe bir süre belirsizliğe yol açmıştır. 2016 yılında yapılan referandum sonucunda 2021 yılında süreç tamamlanmış ve İngiltere Avrupa Birliğinden resmen ayrılmıştır. Bu süreçte lojistik firmaları İngiltere ile yeni ticaretin kurallarını öğrenmek durumunda kalacaktır (UTİKAD Sektör Raporu, 2020;1-24).

2017 yılında yürürlüğe giren Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması ile mal ticaretinde ithalat süresinin %47, ihracat süresinin ise %91 oranında kısalması planlanmaktadır. Bu anlaşma ile ticaretin %14,3 oranında bir ucuzlama yaşayarak 1 trilyon dolar hacimsel büyüme yaşayacağı tahmin ediliyor. Tahminler bu yönde iken lojistik sektörünün anlaşmanın çerçevelerini doğru çizebilmek için uygun adımlar atması gerekmektedir.

2019 yılında yayınlanan Avrupa Yeşil Mutabakatı ile ulaştırma ve lojistik alanında faaliyet gösteren firmaların 2050 yılında sıfır karbon emisyonu hedefine ulaşabilmek için bazı adımlar atması gerekmektedir. Sürdürülebilir lojistik kapsamında düşük karbon yakıtlı araçların kullanılması, yenilenebilir enerjinin lojistikteki payının %24’e çıkarılması, hava ve denizyolu taşımacılığı için alternatif yakıtlar, karayolu taşımacılığı için emisyon ticareti sistemi gibi uygulamalar bu alanda faaliyet gösteren firmaların küresel alanda yerini kaybetmemesi için atması gereken adımlardır (UTİKAD Sektör Raporu,2019; 13-14, UTİKAD Sektör Raporu 2020;8-29).

2.2. Türkiye’de Lojistik Sektörü

Coğrafi konum gereği Asya ile Avrupa arasında bir köprü işlevi gören Türkiye üç kıtanın kesiştiği, tarihsel süreçte önemli rol üstlenmiş ana ticaret ve ulaşım koridorları üzerinde bulunmaktadır. Bu coğrafi konum avantajı Türkiye’yi ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerine elverişli hale getirerek taşıma modlarının bir arada kullanılmasına da olanak tanımaktadır. 1980’li yıllardan beri kara, demir, hava, deniz, boru ve kombine taşımacılığın yapıldığı ülkemiz uygun altyapısıyla dünyada sayılı lojistik üslerden biri olmayı hedeflemektedir. Bu hedef, 11. Kalkınma planında ulaştırma alanında “Türkiye’nin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi; demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir ve entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesiyle lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılması” şeklinde temel amaç olarak belirtilmiştir.

11. Kalkınma Planında 2023 yılı ihracat hedefi 226,6 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Bu hedefe ulaşmada lojistik sektörünün büyük önemi olduğu görülmektedir. Küresel ölçekte gelişimi ile oldukça önemli bir sektör olan lojistik sektörü Türkiye açısından da önemli bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaştırma ve Haberleşme alanları Türkiye’nin son yıllardaki Kamu Yatırım Programları çerçevesinde en çok pay ayrılan sektörleri konumunda yer almaktadır. Türkiye toplam GSYH’nın %12’sine ait bir oranın lojistik sektöründen geldiği bilinmektedir. Bu payın yarısının doğrudan hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden diğer yarısının da mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden kaynaklandığı düşünülmektedir. Küreselleşme sürecinin getirdiği uluslararası işbirlikleri, teknolojik ilerlemeler ve uluslararası ticareti geliştirmek için imzalanan anlaşmaların, 2023 yılı için hedef koyulan dış ticaret hacmine paralel olarak gelişen lojistik sektörünün, GSYH’ daki payının artmasına olanak sağlayacağı düşünülmektedir. Türkiye’nin planlanan hedeflerinin gerçekleştirilmesinde coğrafi konum avantajının maksimum düzeyde kullanılarak ulaştırma altyapısı ve hukuki lojistik tarafının geliştirilmesi gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır. Küresel rekabet gücü kazanabilmek için düşük maliyetli ve yaşanılan iklim krizlerinin etkisini hafifletebilecek sürdürülebilir lojistik alanlarına yatırım yapılması sektörde gelişimi sağlayacaktır (UTİKAD Sektör Raporu, 2019;6, Erkan, 2014; 50).

Ülkeler arası rekabet ortamı yaratmak ve ülkelerin lojistik performanslarını belirlemek için Dünya bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksinde Türkiye 47. Sırada yer almaktadır. 2023 hedefleri doğrultusunda ilk 15'te yer almak isteyen Türkiye'nin bunu gerçekleştirmek ve milli gelirden aldığı payı arttırmak için teknolojik altyapının güçlendirilerek inovatif bir üretim yaklaşımıyla ürün ve pazar çeşitliliğini artırmak, nitelikli işgücü için planlamalar yapmak, lojistik üs ve lojistik köy merkezleri projelerine öncelik vermek, lojistik master planını uygulamak gibi faaliyetlerde bulunabilir (Erkan, 2014;63, Yurdakul, 2020;184).

2.3. Demiryolu Taşımacılığı

Dünyada geçmişi sanayi devrimine uzanan, Türkiye 'de ise cumhuriyet yılları ile birlikte ulusal güç kaynağı olarak görülen demiryolu taşımacılığı, taşıma mesafelerinin uzun olduğu yerlerde hızlı yolcu ve yük taşımacılığı için kullanılmaktadır. Cumhuriyetin kuruluşundan sonra devlet himayesine geçerek milli kaynaklarla ülkenin tamamına yayılma stratejisi, 1950'li yıllara kadar devam etmiş ve bu süreçte günümüzdeki demiryolu ağlarının büyük bölümü tamamlanmıştır. 2000'li yıllara kadar karayolu taşımacılığına gösterilen önem ve bu doğrultuda yapılan yatırımlar demiryolunun geri planda kalmasına sebep olsa da 2003 yılında yüksek hızlı tren projeleri ile yeniden yapılanma sürecine giren demiryolları taşımacılık sektörü dinamik bir yapıya kavuşmuştur (Takım ve Ersungur, 2015;363, www.utikad.org.tr Erişim Tarihi:03.12.2021).

Günümüzde demiryolu taşımacılığında yolcu taşıma projelerine önem verilmesi, yük taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine oranla zayıf kalmasına sebep olmaktadır. Demiryolu taşımacılığının dış ticaret verileri incelendiğinde ithalat ve ihracattaki payının %1 civarında seyrettiği görülmektedir (www.utikad.org.tr, Erişim Tarihi:03.12.2021).

Ülkemizde Bulgaristan ve Yunanistan sınır kapılarından Avrupa'ya, İran ve Irak üzerinden ise Orta Asya'ya demiryolu taşımacılığı yapılmaktadır. (Takım ve Ersungur,2015;363). 2007 yılında temelleri atılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun kesintisiz şekilde Avrupa-Çin arasında bağlantıyı sağlaması demiryolu taşımacılığı açısından önem arz etmektedir. BTK gibi projelerle uluslararası kesintisiz ulaştırma koridorlarının oluşturulması ile Türkiye demiryolu taşımacılığında daha fazla söz sahibi olmuştur. BTK demiryolları, Azerbaycan, Gürcistan üzerinden gelen yüklerin Avrupa'ya ulaşmasında denizyolu taşımacılığı için bir ara rol üstlenmektedir (UTİKAD Sektör Raporu, 2020;42).

Günümüzde iklim krizlerinin etkisi bariz şekilde görülmektedir. Karbon emisyonunu azaltacak her türlü girişim desteklenmekte olup demiryolu taşımacılığının çevre duyarlılığı sebebiyle öneminin artacağı düşünülmektedir. Avrupa ve Asya ülkeleri temiz çevre politikaları kapsamında demiryolu taşımacılığına verdiği önemi artırmaktadır (Keşir, 2021;21). Karayolu taşımacılığından kaynaklanan kirlilik sorunlarını azaltmada demiryolu taşımacılığı önemli bir alternatif haline gelmektedir. Bu sebeple, son zamanlarda intermodal demiryolu taşımacılığı kullanımını hem Avrupa ülkelerinde hem de Türkiye’de artış göstermektedir.

Demiryolu taşımacılığında özellikle konteyner taşımacılığının etkinliğinin artırılması hinterlandta denizyolu taşımacılığının çok daha verimli kullanılmasına yol açacaktır. Zira denizyolu taşımacılığının hinterland taşımalarında ölçek ekonomisi avantajına sahip olduğu unutulmamalıdır.

2019 yılının Aralık ayında Çin’in Wuhan bölgesinde ortaya çıkan Covid 19 pandemisi halen tüm dünyada etkisini sürdürmeye devam etmekte olup, denizyolu taşımacılığını doğrudan etkilemiştir. Bu dönemde demiryolu alternatifini değerlendiren denizyolu firmaları kendi bünyesinde demiryolu departmanları açmaya başlamıştır. Demiryolu bağlantılı limanlara sahip firmalar dış ticaret konusunda avantajlı duruma gelmektedir. Bu sayede liman pazarlamasını da olumlu etkileyen demiryoluna bağlanabilme özelliği dış ticaret yapan işletmelere çeşitli rekabet avantajları sağlamaktadır (Demircan, 2021;92-93).

2.4. Karayolu Taşımacılığı

Cumhuriyetin ilanından sonra demiryoluna bağlı bir ulaşım politikası oluşturularak tüm kaynakların demiryolu taşımacılığına aktarılması, karayolunu demiryolu taşımacılığı için bir tamamlayıcı görevi görmekten ibaret kılmıştır. İkinci dünya savaşından sonra yapılan Marshall yardımı karayolları için bir dönüm noktası olmuş ve bu yardımlarla ülkenin neredeyse tamamı için bir karayolu ulaşım planı oluşturulmuştur. Karayolu ağırlıklı oluşturulan ulaşım politikaları sonucunda 1950 yılında Şose ve Köprüler Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kuruluşuyla insan gücünün yerini makineler almış ve 1960 yılına kadar belirlenen yol ağlarıyla ulaşım ülkenin tamamına yayılmış vaziyete gelmiştir. Bunda gelen Marshall yardımlarının büyük etkisi vardır çünkü ikinci dünya savaşından karlı çıkan otomotiv ve petrol endüstrisi yeni ulaşım

modunun belirleyicisi olmuştur. Sonraki dönemde ülkemizde motorlu araç sayısı artmış ve petrole bağlı olarak dışa bağımlı hale gelmiştir (Çetin vd., 2011;124-135).

Karayolu yük taşımacılığı aktarma olmaması, bazı durumlarda ambajlamadan kaynaklı maliyeti ortadan kaldırması, karayolunda yaygın bir ağa sahip olması ve iklim şartlarından diğer taşımacılık türlerine oranla daha az etkilenmesi gibi bir takım avantajlara sahiptir. Bu avantajlar dış ticarete taşımacılık paylarına bakıldığında 2013-2020 yılları arasında %29-37 oranı ile karayolu taşımacılığını diğer taşımacılık türleri arasında önemli bir yere getirmiştir. Aynı zamanda Türkiye'nin coğrafi konum avantajı ülkenin iki kıta arasında köprü görevi görmesi ve uluslararası ulaştırma koridorları üzerinde yer alması karayolu taşımacılığının gelişmesi için büyük bir etmen olarak görülmektedir (Özoğlu ve Demirci, 2021;672-674). Ülkeler arasındaki kara bağlantılarının artması, hızlı ve güvenli taşımacılığın sağlanması ve otoyol sayılarının artışı da karayolu taşımacılığının son otuz yıllık dönemde %209 oranında artış göstermesine yol açmıştır. Yük taşımacılığında otoyol kullanılarak yapılan taşımacılığın 2001-2018 döneminde %260 oranında büyüdüğü gözlenmiştir.

Akademik bulgular, karayolları ulaşımına yapılan yatırımların ülke gelirlerine katma değer kattıklarını ortaya koymaktadır. Üretim ve istihdama dolaylı/direkt etki yapan bu yatırımlar teknoloji ile birleşince maliyetlerin azaltılması, verimlilik artışı gibi olumlu sonuçlar doğurmaktadır. Jeostratejik öneme sahip olan Türkiye transit taşımacılık alanında küresel rekabetin içinde yer almaktadır. Altyapı yatırımları ve kamu-özel işbirliği ile küresel rekabetteki payın artacağı düşünülmektedir (Macit, 2021;848-856). Günümüzde beş yıllık kalkınma planları kapsamında ulaşım politikalarında dışa bağımlılığın azaltılması konusunda özel sektör yatırımlarını da içerecek finans modellerinden faydalanılacağı belirtilmiştir.

Uluslararası karayolu taşımacılığında Türkiye'nin Karadeniz, Akdeniz ve Ege bölgelerinde yer alan limanlar ile karayollarının entegrasyonu sayesinde önemli koridorlarda bulunması avantajı sonuna kadar kullanılmalıdır. Bu doğrultuda 10. Kalkınma Planı ve 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurasında alınan kararlar hedef ve politika belirlemede belirleyici olmuştur. Bu kapsamda ülkenin kuzey-güney ekseninde yer alan tüneller ve komşu ülkelerle ticareti geliştirici koridorların yapımına devam edilmesi, karayolu taşımacılığında kayıt dışılığın önlenmesi, 2023 hedefleri kapsamında uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında serbest geçilen ülke sayısının 24'ten 40'a çıkarılması, eşya taşımacılığında sefer sayısının 5 milyona çıkarılması, akıllı araç ve otoyolların tesis edilmesi, fosil yakıtlar yerine yenilenebilir enerjili

araçların kullanımına yönelik teşviklerin artırılması, kamu-özel işbirliği ile 2035 yılına kadar 12.000 km yol yapılması gibi uygulamalar planlanmaktadır (UTİKAD Sektör Raporu, 2020;54, Keser vd., 2018;73-74).

2.5. Havayolu Taşımacılığı

Uzun mesafelerin kısa zamanda kat edilmesi, zaman duyarlılığı yüksek olan malların taşınması açısından kolaylık sağlamaktadır. Bu sebeple başta teknolojik ürünler olmak üzere birim fiyatı yüksek ürünlerin taşınmasında havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Hızla küreselleşen dünyada havayolu taşımacılığının önemi giderek artmaktadır. Türkiye’de ikinci dünya savaşından sonra bariz şekilde gelişmeye başlayan sivil havacılık 1925 yılında Türk Teyyare Cemiyetinin kuruluşuyla başlamıştır. 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak adı değiştirilen kuruluşun mevzuat altyapısını 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu oluşturmaktadır. Bu kanun çerçevesinde Türkiye’nin ulusal ve uluslararası çıkarlarına uygun sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemesinin önü açılmıştır. Türkiye ulusal mevzuat dışında Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması, Varşova ve Montreal Sözleşmeleri ile Avrupa Sivil Havacılık konferansına da üye olarak uluslararası arenada söz sahibi olmaya çalışmaktadır (UTİKAD Sektör Raporu, 2019;65-66).

Ülkemizde 2003 yılından sonra yapılan yasal düzenlemelerle birlikte havayolu şirketlerinin sayıları giderek artış göstermiş ve artan altyapı ve filo yatırımları ile sektöre ciddi bir canlılık gelmiştir. Günümüzdeki filo sayısı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2020 faaliyet raporuna göre 554’ü uçak olmak üzere 1558 hava aracı olarak bilinmektedir. Rakamlar sektörün bir önceki yıla oranla %4,8 oranında büyüdüğünü göstermektedir. 2020 yılının son döneminde Covid-19 pandemisi sebebiyle bir önceki yıla göre azalış gösterse de toplam yük trafiği 2,4 milyon ton olurken yolcu trafiği 81,6 milyon olarak gerçekleşmiştir (Kundak ve Aktop, 2018;84, SHGM Faaliyet Raporu, 2020; 32-36).

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı kıtalararası bir kavşak olması sebebiyle uluslararası havayolu alanında stratejik bir öneme sahiptir. Dış ticaret ve turizm gelirlerinin ülke ekonomisine katkısı düşünüldüğünde havayolu ulaştırma hizmetlerinin taşıdığı önem fark edilmektedir. Akademik çalışmalar, hizmet sektöründeki havayolu taşımacılığının kısıtlamaların aşamalı olarak kaldırıldığı liberalizasyon sürecinde ekonomide artışa yol açtığını göstermektedir. Havayolu taşımacılığında yaşanan gelişmelerin dış ticaret hacmi, turizm ve

lojistik sektörleri ile bağlantısı göz önüne alındığında ülke ekonomisine yaptığı katkı göz ardı edilemeyecek boyutlardadır. Türkiye'nin gelişmişlik oranına doğrudan katkı sağlayan sivil havacılıkla ilgili faaliyetler stratejik önem arz etmektedir. Öyle ki 2003 yılında havayolu taşımacılık sektöründe istihdam edilen personel sayısı 65.000 iken 2019 yılının sonunda 295.547'yi göstermektedir. 2019 yılında havacılık sektöründen elde edilen ciro 2003 yılında elde edilen cironun TL bazında 52 katı büyüklüğündedir.(Kundak ve Aktop, 2018;84, Akar, 2019;1163, SHGM Faaliyet Raporu, 2020; 28).

Türkiye'nin havayolu taşımacılığında dış ticaret verileri göz önüne alındığında 2020 yılının ilk üç çeyreğinde ithalatta değer bazındaki payının %21,22, ihracatta değer bazındaki payının ise %7,55 olduğu görülmektedir. Bu oranlar ithalatta ağırlık bazında 0,04 ve ihracatta ağırlık bazında son 10 yıllık dönemdeki en düşük miktar ile 0,35 olarak görülmektedir. Bu düşüşlerdeki sebebin havayolu uçak seferlerine getirilen kısıtlamalar olduğu düşünülmektedir. 2020 yılında havayolu taşımacılığında ihracatta ilk sıraları çeken beş ülke Amerika, Birleşik Krallık, Birleşik Arap Emirlikleri, Almanya ve Irak olurken ithalatta Irak, Birleşik Arap Emirlikleri, Çin, İsviçre ve Amerika olmuştur (UTİKAD Sektör Raporu, 2020;41-112).

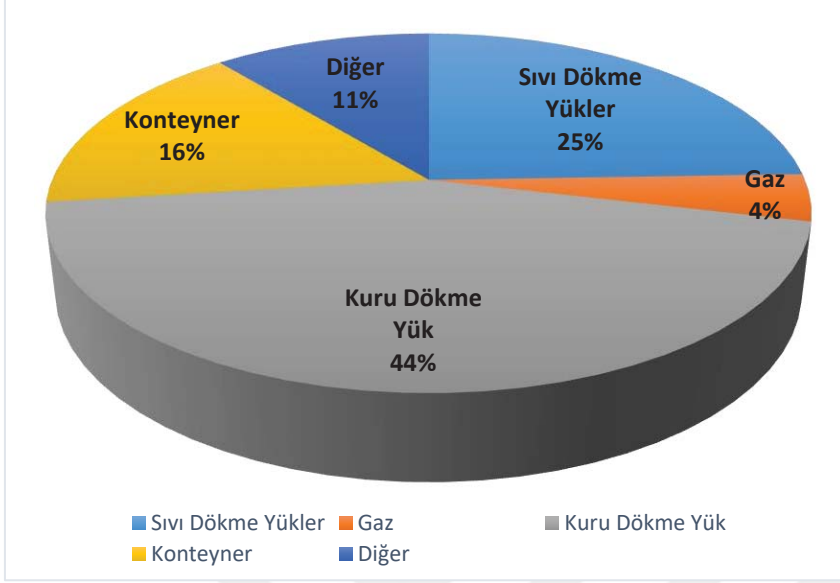
2.6. Denizyolu Taşımacılığı

2020 yılında dünya denizyolu taşımacılığı 11,5 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Kuru dökme yükler 5 milyar ton ile en fazla işlem gören yük grubu olurken onu 2,8 milyar ton ile sıvı dökme yükler ve 1,8 milyar ton ile konteyner yükü izlemektedir. Diğer yük gruplarının payı 1,3 milyar ton iken LPG ve LNG'lerden oluşan gaz taşımacılığı 485 milyon ton olarak gerçekleşmiştir (TÜRKLİM, 2021;46).

Çizelge 2.1.Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton) (TÜRKLİM, 2021)

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2019-2020 Değişim |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| Sıvı Dökme Yükler | 3.016 | 3.080 | 3.086 | 3.053 | 2.813 | -7.9% |
| Gaz | 355 | 383 | 416 | 455 | 485 | 6.6% |
| Kuru Dökme Yük | 4.903 | 5.091 | 5.224 | 5.281 | 5.098 | -3.5% |
| Konteyner | 1.733 | 1.833 | 1.844 | 1.886 | 1.840 | -2.4% |
| Diğer | 1.132 | 1.191 | 1.237 | 1.263 | 1.259 | -0.3% |
| Toplam | 11.139 | 11.578 | 11.807 | 11.939 | 11.495 | -3.8% |

Kuru dökme yükler %44 ile en fazla paya sahip olan yük grubudur. Sıvı dökme yüklerin payı %25, konteynerin payı ise %16'dır.



Şekil 2.1. 2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı

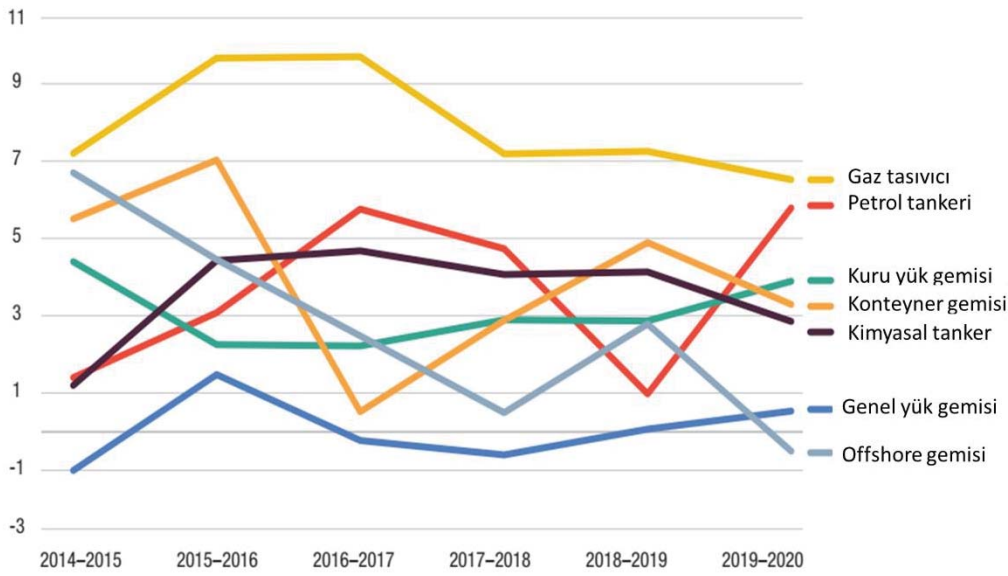
Dünya deniz taşımacılığında taşınan (TÜRKLİM, 2021) yükleri taşıyan gemiler, yüklerdeki yoğunluğa bağlı olarak şekillenmektedir. Bu durum iktisattaki klasik arz talep yapısı ile örtüşmektedir. Dünyada en fazla taşınan yükün kuru dökme yükler olması bu tip gemilerdeki arzın da yüksek miktarda olmasını sağlamıştır.

Çizelge 2.2. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)

| Gemi tipi | 2019 | 2020 | Değişim 2019/2020 (%) | 2020 Pay (%) |
|----------------------|------------------|------------------|-----------------------|---------------|
| Kuru Yük | 846.418 | 879.300 | 3.9% | 38.3% |
| Petrol Tankeri | 568.244 | 601.163 | 5.8% | 26.2% |
| Konteyner | 266.087 | 274.856 | 3.3% | 12.0% |
| Diğer Tipler | 226.568 | 232.012 | 2.4% | 10.1% |
| Diğer Gemiler | 80.262 | 79.862 | -0.5% | 3.5% |
| Gaz Tankeri | 69.081 | 73.586 | 6.5% | 3.2% |
| Kimyasal Tanker | 46.157 | 47.474 | 2.9% | 2.1% |
| Feribot ve Yolcu | 7.096 | 7.289 | 2.7% | 0.3% |
| Diğer | 23.972 | 23.802 | -0.7% | 1.0% |
| Genel Kargo Gemileri | 74.192 | 74.583 | 0.5% | 3.3% |
| Dünya | 2.208.077 | 2.293.927 | 3.9% | 100.0% |

Dünyada toplam gemi kapasitesinin 2,2 milyar ton olduğu dikkate alınırsa bunun 879 milyon tonunun kuru dökme yükler ve 601 milyon tonunu ise tankerler olduğu görülmektedir (TÜRKLİM, 2021;47).

Yine arz talep yapısına bağlı olarak gemi filosu (TÜRKLİM, 2021) arzındaki değişim şekillenmektedir. Özellikle yenilenebilir enerji kaynaklarına olan ilginin artması nedeni ile gaz taşıyıcılarının gelişim oranı ortalama %7,5 ile en yüksek düzeyde iken konteyner gemilerindeki arz artışı %3,5'ler civarındadır.



Şekil 2.2. Dünya gemi filosu gelişim grafiği

Yunanistan 4.648 parça gemi ve 363 milyon DWT ile (TÜRKLİM) en fazla ticaret gemisi kapasitesine sahip ülke iken onu 3.910 gemi ve 233 milyon DWT kapasite ile Japonya ve 6.869 gemi ve 228 milyon DWT ile Çin izlemektedir. Türkiye 1.528 parça gemi ve 28 milyon ton DWT ile dünyada 15. sırada yer almaktadır (TÜRKLİM, 2021;51).

Denizyolu taşımacılığı, günümüzde (TÜRKLİM, 2021) küresel taşımacılık sektörünün en önemli parçalarından biri haline gelmiştir. Özellikle Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olmasıyla birlikte global ekonomi canlanmış ve denizyolu taşımacılığının önemi artmıştır. Türkiye coğrafi konum avantajı ile denizyolu taşımacılığında uluslararası rekabet ortamında yerini almıştır. 1980'li yıllarda denizyolu taşımacılığında 35.sırada yer alan Türkiye,

2020 yılında dünya sıralamasında 16.sıraya kadar yükselerek sahada ben de varım imajını devam ettirmektedir (Çelikkaya, 2012;75, UTİKAD, 2019;81).

Çizelge 2.3. İlk 16 ülke filo istatistiği ve filo değerleri (2020, 1000 GT ve üzeri)

| | Ülke | Adet | *1000 DWT | Yabancı Bayrak Oranı | Dünya Toplamına Göre Yüzdeler | Filo Değerleri (Milyon \$) |
|----|----------------------|---------------|------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1 | Yunanistan | 4.648 | 363.854 | %83.3 | %17.8 | 96.785 |
| 2 | Japonya | 3.910 | 233.134 | %84.2 | %11.4 | 96.298 |
| 3 | Çin | 6.869 | 228.376 | %56.4 | %11.2 | 91.553 |
| 4 | Singapur | 2.861 | 137.299 | %45.6 | %6.7 | 49.626 |
| 5 | Hong Kong | 1.690 | 100.957 | %28.2 | %4.4 | 34.234 |
| 6 | Almanya | 2.504 | 89.403 | %90.7 | %4.4 | 41.996 |
| 7 | Güney Kore | 1.616 | 80.582 | %82.1 | %3.9 | 26.383 |
| 8 | Norveç | 2.043 | 63.935 | %97.1 | %3.1 | 52.748 |
| 9 | Bermuda | 542 | 60.413 | %99.5 | %3.0 | 27.447 |
| 10 | ABD | 1.930 | 57.216 | %82.1 | %2.8 | 88.655 |
| 11 | İngiltere | 1.344 | 53.190 | %87.2 | %2.6 | 40.535 |
| 12 | Tayvan | 990 | 50.891 | %87.0 | %2.5 | 14.219 |
| 13 | Monako | 473 | 43.831 | %100.0 | %2.1 | 15.327 |
| 14 | Danimarka | 946 | 42.714 | %99.9 | %2.1 | 23.282 |
| 15 | Belçika | 301 | 30.698 | %67.3 | %1.5 | 8.663 |
| 16 | Türkiye | 1.528 | 28.090 | %76.3 | %1.4 | 10.168 |
| | Dünya Toplamı | 52.961 | 2.047.975 | %71.8 | %100 | 952.213 |

Tarihsel süreçte Lozan Barış Anlaşması ile yabancı ülke gemilerine kabotaj hakkının kaldırıldığı 1923 yılı denizyolu taşımacılığında bir dönüm noktası olarak kabul edilmiştir. 1926 yılında Kabotaj kanununun yürürlüğe girmesi, 1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalanması ile denizlerimizdeki söz hakkı ülkemize geçmiştir. Günümüzde 2011 yılında yayınlanan Türk Ticaret kanunu ile denizyolu taşımacılığına ait belirlenen mevzuat kapsamında taşımacılık yapılmaktadır.

2019 yılı UTİKAD Lojistik Sektörü raporunda Türkiye denizyolu toplam yük kapasitesinde 7.254.754 DWT ile dünya sıralamasında 16.sırada yer almaktadır. 2012 yılından itibaren adet ve DWT bazında düşüşler yaşayan Türk deniz filosunda Türk sahipli filo 2019 yılında 1511'den 1484 adet Türk bayraklı filo ise 483 adetten 457 adete düşmüştür. 2020 ve 2021 yıllarında da bu düşüş %1,4 oranında devam etmiş ve milli bayraklı filo sayısı 410'dan 384' e kadar

gerilemiştir. Buna karşın limanlarda elleçlenen yük hacminde yıllar içinde bir artış gözlemlendiği görülmektedir. 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı 2020 yılında 11.626.650 TEU olarak gerçekleşmiştir (UTİKAD, 2019;79-81, İMEAK, 2021;190, DGM,2021).

Denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaret verileri baz alındığında kritik derecede önem arz ettiği görülmektedir. Türkiye'nin tüm ithalat ve ihracat taşımalarındaki payı içerisinde ithalat taşımalarında %95, ihracat malları taşımada %80'lik payları göz önüne alındığında denizyolu taşımacılığının önemi daha belirgin hale gelmektedir. Denizyolu taşımacılığında değer bazında ihracat mallarının taşıma sırasına bakıldığında Avrupa ülkelerinin (İngiltere, İtalya, Almanya, İspanya, Fransa) ilk 5 sırada yer aldığı görülmektedir. İthalatta ise, Çin, Rusya, Almanya, Amerika ve İtalya ilk 5 sırada yer almaktadır (UTİKAD, 2019;86-87).

Tüm dünyada hacmen büyük yüklerin taşınmasında en ekonomik yol olarak görünen denizyolu taşımacılığı, Türkiye'de henüz potansiyelini gerçekleştirilememiş de dünyadaki gelişmelere paralel olarak 1990 yılından itibaren ciddi bir yükseliş trendine girmiştir. Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada özelliği taşıyan ülkemizin bu jeopolitik konum avantajını kullanarak denizyolu taşımacılığında lider konumda olması beklenmektedir. Yapılan uluslararası anlaşmalar, ulusal mevzuattaki düzenlemeler ve teknolojik gelişmelerle birlikte Türkiye'nin denizyolu taşımacılığında hak ettiği yeri alması dış ticaret ve dolayısıyla büyüme oranlarında artış sağlayacaktır.

2.7. Kombine Taşımacılık

Lojistik faaliyetlerin temel uygulamalarından birisi olan taşımacılık, önceki bölümlerde bahsedildiği gibi 4 temel taşıma türü ile gerçekleştirilmektedir. Bu taşıma türüne ilave olarak boruyolu taşımacılığı da eklenebilir. Hidrokarbon ürünlerinin kıtalararası taşımacılığının tankerler ile yapılmasının mümkün olamaması boru hatları ile taşımacılığı ön plana çıkarmıştır. Aralarında sınır olmayan ülkelerin hidrokarbon ürünlerine boru hatları ile erişimi sürecinde ortaya çıkan transit ülke kavramı söz konusu ülkeye jeopolitik bir anlam ve güç yüklemektedir. Transit ülke gücünü rakipsiz olarak en güçlü kullanan ülke Türkiye'dir. Türkiye Hazar ve Ortadoğu petrol ve doğalgazının Avrupa'ya taşınmasında kilit roledir. Bu çalışmanın gerçekleştiği dönemde yaşanan Rusya Ukrayna Savaşının bu kapsamda Türkiye'yi Avrupa'ya açılan kapı konumuna taşımıştır. Boru hatları gibi sabit altyapılar ile yapılan taşımacılığın

Türkiye’yi dış politika anlamında bir çeşit oyun değiştirici konuma taşımış olduğu gerçeği ortada iken kara, deniz, hava ve raylı taşımacılıkta da bu rolün sahibi olması Türkiye’yi eşsiz bir konuma taşıyacaktır.

Diğer yandan günümüzde “unimodal” adı verilen tek bir taşıma modu ile yüklerin taşındığı durum ağırlıklı olarak karayolunda uygulanmakta, uluslararası taşımalara konu olan faaliyetlerin ağırlıklı olarak “multimodal” olarak tabir edilen çok modlu taşımalar ile gerçekleştiği görölmektedir. Çok modlu taşımacılıkta bir ürün taşınırken karayolu+denizyolu ya da karayolu+demiryolu gibi en az iki taşıma modu kullanılmaktadır.

Çok modlu taşımacılığın pek çok alt türü bulunmaktadır. Örneğin intermodal olarak adı verilen taşımacılık türünde taşıma kabının içindeki yük çıkarılmadan, taşıma kabının farklı taşıma türlerinde sevk edilmesini içermektedir. Konteyner taşımacılığı buna en güzel örnektir. Bu kavramlara ilave olarak Türkiye’de yaygın bir şekilde kullanılan ve ilgili yönetmeliklerle desteklenen Kombine Taşımacılık biçimi de bulunmaktadır.

27.05.2022 tarih ve 31848 tarihli Kombine Taşımacılık Yönetmeliği’nde “Kombine yük taşımacılığı: Taşımacılığın büyük kısmının demiryolu, iç suyolu veya denizyoluyla, taşımanın başlangıç veya son etabının ise mümkün olan en kısa mesafeyle karayoluyla yapıldığı intermodal taşımacılığı” olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan anlaşıldığı üzere kombine taşımacılıkta söz konusu taşımacılık faaliyetlerinin büyük çoğunluğu demiryolu ya da denizyolu gibi bir ulaştırma modu ile gerçekleştirilirken ilk ve nihai taşımalarda karayolu gibi daha esnek taşıma biçimleri tercih edilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 27 Mayıs 2022, Sayı:31848).

Buraya kadar bahsedilen taşıma türlerinin uluslararası taşımalarda faaliyet gösterdiği güzergahlar “ulaştırma koridorları” olarak tanımlanabilir. Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi uluslararası taşımacılık güzergahlarının bilinen en kapsamlı uygulamasıdır. Bu konu ile ilgili detaylar sonraki başlık altında sunulmuştur.

3. ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

Geçmişten günümüze bilinen tarihin Orta Asya ve Anadolu'dan geçerek Avrupa'da son bulan ve önemli en işlek ticaret yollarından biri olan tarihi İpek Yolu'nu yeniden aktif hale getirmek ve eski sirkülasyonu yeniden yakalamak amacıyla 2013 yılında Xi Jinping (ÇDB) Orta Asya ve Güney Asya ülkelerine gerçekleştirdiği ziyaretleri döneminde duyurulmuş olan bu proje, tarihi ipek yolunun daha teknolojik daha modernize halini yansıtmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi, dünya nüfusunun% 64'ünü ve dünya GSYİH' sının % 30'unu oluşturan Asya, Avrupa ve Afrika'daki alt bölgeleri (az gelişmiş ekonomileri) kapsayan geniş bir bölgede ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlayan Çin'in en büyük uluslararası ekonomik girişimidir (Huang, 2016). Ayrıca Kuşak ve Yol Girişiminin bir diğer amacı Çin'in gelecekte karşılaşılabileceği ekonomik ve güvenlik zorlukları için bazı çözümler sunan ve aynı zamanda Çin'in artan bölgesel ve küresel isteklerini yansıtan bir politika açılışı olarak tanımlanabilir (Tekdal, 2017).

Aynı zamanda kuşak ve yol projesi, Çin'in küreselleşme sürecine kendi Dünya görüşü ve ticari amaçları doğrultusunda aktif katılımını daha somut bir şekilde göstermesini sağlamaktadır (Nogayeva, 2019). Kuşak ve yol projesinin turizm, eğitim, sağlık, kültür alanlarında alt yapı oluşturarak politika koordinasyonun sağlayıp ticaretin kolaylaştırılmasını amaçlamaktadır. Bazıları bunu İkinci Dünya Savaşı sonrasında Amerika'nın Marshall Planı ile karşılaştırırken, diğerleri bunu daha çok uluslararası yardım için değil, uluslararası ekonomik işbirliği için bir mekanizma olarak görüyor. Bir kısım, Çin'in "Kendi Çin modelini" ihraç ederek, Amerika'nın liderliğindeki uluslararası ekonomik mimarinin yerini alma arzusunun bir modeli olarak görülürken, diğer bir kısım ise Çin'in girişimi ile mevcut sistem arasında iş birliğine ve tüm çevre ülkeleri kalkındırma isteği olduğunu düşünüyor.

"Kuşak ve Yol girişiminin" temel hedefleri küresel ticaret sistemini ve güvenliğini korumak, uluslararası iş birliği ve karşılıklı yararın gelişim yolunu gerçekleştirmek ve bölgeler arası iş birliğini güçlendirerek açık bir dünya ekonomik sisteminin geliştirilmesini teşvik etmektir (Fei Duan, 2017). Ayrıca Kuşak ve yol girişimi Çin'in küresel ekonomik yönetiminde bir kurum haline gelme arzusunun ve büyük bir ticaret, yatırım ve finansal sermaye merkezi olduğunu göstererek çevresel saldırı planı olarak da görülmektedir. Gerçekten de, bazı

gözlemcilerin sahip olduğu gibi bu soruya gerekli bir cevap vermek için yeterince kanıt vardır (e.g. Chen, 2016; Liu & Dunford, 2016; Nicolas, 2016). Küresel olarak en büyük gelişme potansiyeline sahip en uzun ekonomik koridor olarak görüldüğünden ötürü bu girişim teklifi, ilgili ulusların ve bölgelerin dikkatini çekti ve hatta dünya çapında ilgi gördü. Şimdiye kadar, Çin ve “Kuşak ve Yol girişimi” boyunca 65 ülke arasında işbirliği ve tartışmalar gerçekleşti. Çin bu konuda detaylı olarak altı tane ulaştırma koridoru belirlemiştir.

Kuşak yol projesi ulaştırma koridorları kara ve deniz hattı olmak üzere iki ana parçadan oluşmaktadır.

Çin bu konuda belirlediği ulaştırma koridorları aşağıdaki gibidir (NDRC, 2015).

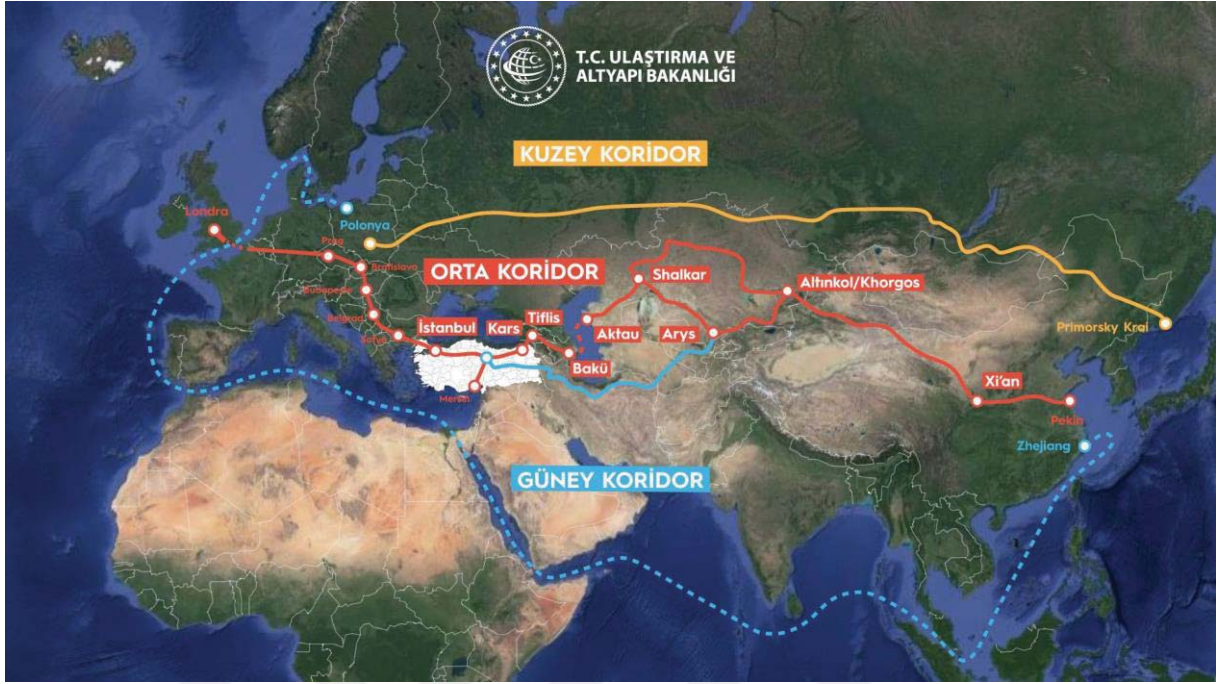
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü;
- Çin-Moğolistan-Rusya;
- Çin-Orta Asya-Batı Asya;
- Çin-Çinhindi Yarımadası Koridoru,
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.

Bu koridorlarla birlikte, Deniz İpek Yolu iki rota daha belirlemektedir:

- Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndan Akdeniz'deki limanlara
- Güney Çin Denizi'nden Güney Pasifik'e kadar.

Çin belgelerinde belirtildiği üzere kıtalar arası 3 tane farklı kara yolu güzergahı belirtilmektedir.

- Kuzey rota 6500 km uzunluğundaki: Çin (Urumçi)- Kazakistan (Alashankou - Dostyk)- Rusya (Kazan - Moskova - Brest) - AB ülkeleri,
- Merkezi güzergah (5100 km): Orta Çin - Kırgızistan - Özbekistan - Türkmenistan - Azerbaycan - Gürcistan – AB ve
- Güney rotası: Batı Çin (Sincan) - Kırgızistan - Özbekistan - Türkmenistan - İran - Türkiye. Bu yolun bir parçası olarak, Pakistan'a bir koridor (Gwadar limanı) öngörülmektedir. (Lousianin ve Sazonov, 2015).



Şekil 3.1. Kuşak ve Yol Girişimi Haritası (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı)

Kuşak yol projesinin ikinci ve önemli ayağı ise deniz İpekyolu ulaştırma koridorlarıdır. Deniz İpekyolu hattı hem Çin hem de projeye dahil edilecek ülkeler için büyük önem arz etmektedir. Çin ile Avrupa, Afrika ve Asya'nın geri kalanı arasındaki bağlantının güçlendirilmesine ilişkin Çin kuşak ve yol planı başlatılmasından önce politika fikirleri ortaya konulmaya başlanmıştır. Nitekim Çin, kuşak ve yol girişimi açıklanmasından önce Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu boyunca limanlar inşa etmeye ve satın almaya çalışıyordu (Wang ve Lu, 2016). Bunun yanı sıra, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar ve Çin-Pakistan Ekonomik Koridorları kuşak ve yol planından önce değerlendirilmekteydi. Çin'in deniz aşırı ülkelerinin hedef ülkelerine yakından bakışı, devralımlar, Çin devlet işletmelerinin Orta ve Batı Asya, Batı Avrupa ve Rusya'daki altyapı hedeflerinin devralmalarını artırdığını ve buna ek olarak Afrika'daki kısıtlı devralımları artırdığını görmekteyiz. Bu nedenle altyapı geliştirme, Kuşak ve Yol Girişimi açısından çok mühim bir unsurdur. Kuşak ve Yol girişimi, politika diyalogu, altyapı bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal destek ve insandan insana değişimi kapsayan, kapsamlı bir girişimdir. Çin'in iktisadi gelişme konusundaki kendi deneyimleri göz önüne alındığında, altyapı, özellikle girişimin ilk aşamasında, bölgesel işbirliği ve kalkınmanın geliştirilmesinde temel bir rol oynayacaktır. Bunlar ise başlıca yüksek hızlı demiryolları, petrol ve doğal gaz boru hatları ile telekom ve elektrik bağlantıları vs. gibi birçok altyapı projelerinden bahsedilmektedir.

Kuşak ve Yol stratejisinin altyapıya yaptığı büyük yatırım, kuşak yolu ülkelerindeki lojistik tesislerinin kalitesini ve kullanılabilirliğini artıracak ve bu da Çin'den doğrudan yabancı yatırım girişini artıracaktır. Çevre yolu ülkelere yatırım yapan Çinli firmalar için ev sahibi ülke olarak politika belirsizliğini ve siyasi riskleri önemli ölçüde azaltarak Çin'in yabancı doğrudan yatırımını çevre yolu ülkelere daha fazla teşvik ettirmeyi sağlayabilir. Çin devlet işletmeleri dışında, Doğu Asya, Orta ve Batı Asya, Rusya ve Batı Avrupa'daki altyapı dışı sektörlerinde alımlarını artırdığı görülmüştür. Bu bölgelerdeki Çin devlet işletmeleri doğrudan yabancı yatırımları takiben altyapıda beklenen iyileşmenin, Çin devlet işletmeleri dışındaki sektörlerin buradaki altyapı dışı sektörlerle genişlemesini teşvik etmesi muhtemeldir. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in yeni ortaklarla yeni uluslararası ekonomik işbirliği biçimlerini araştırarak ekonomik büyümesini sürdürme yönünde önemli bir girişimdir. Ekonomik reformun ilk otuz yılı boyunca Çin, ihracatın gelişmiş ekonomilere dramatik bir şekilde genişlemesinden ve doğrudan yabancı yatırımlardan faydalanarak çok hızlı bir ekonomik büyüme kaydetmiştir (Huang, 2016). Kuşak ve yol girişiminin Çinli şirketlerin, özellikle çevre yolu ülkelerinde denizaşırı yatırımlarını teşvik edip etmediğini sormak sorulması gereken en doğal sorulardan biridir.

Genel anlamda bakılacak olursa Çin küresel pazardaki ticaretini artırarak çok büyük bir payı elinde tutacaktır. Hali hazırda bakıldığında Çin uluslararası ticaretinin %90'ı deniz taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Ayrıca ciddi anlamda enerji açığı olan Çin'in petrol ihtiyacının %60'ı deniz taşımacılığı yoluyla ithal edilmektedir.

3.1. Uluslararası Ticarete Ulaştırma Koridorlarının Önemi

İpek yolu Pasifik okyanusu kıyılarından başlayarak atlas okyanusu sahillerine kadar uzanan Eski Antik ve Ortaçağ dönemlerinde başlayan ve uzak doğuyu akdenize bağlayarak önemli bir köprü görevi gören tarihi bir yoldur (Mammadov, 2014). Tarihi önemi olan ipek yolu, yeni kıtaların keşfedilmesi ve bu nedenle yeni ticaret yollarının ortaya çıkması ayrıca zamanında yapılan sanayi devriminden de etkilenerek etkinliğini 16.yüzyıla kadar sürdürebilmiştir. Kuşak yol projesinin ana güzergahı Orta Asya'dır. Bunun en önemli nedeni ise Orta Asya'nın hem Çin'e yakın komşusu olması ayrıca Orta Doğu ve Avrupa'ya açılan kapısı olmasıdır. Bu nedenle Orta Asya'nın Çin için stratejik önemi büyüktür. Amerika kıtası ve Antartika kıtası hariç 65 den fazla ülkeyi bünyesinde barındıracak olan bu proje, dünya GSMH'sinin yüzde 55'ini karşılamaktadır. Proje kapsamına dünya nüfusunun yüzde 70'inin

dahil edilmesi ve toplam enerji rezervlerinin yüzde 75'ine hitap edebilme amaçlanmaktadır. “Kuşak ve Yol girişimi” projesinin, Çin'in denizaşırı enerji yatırımının geliştirilmesi için yeni bir platform sağlamak ve bölgesel enerji açığı, güvenliği ve istikrarının korunmasında önemli etkileri olduğu görülmüştür. Ekonomik büyümeyi enerji talebinden ayırmak ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak için “en uygun, güvenli ve mümkün enerji kaynağı” arayışına girilmiştir (Han, ve diğerleri, 2018). " Kuşak ve Yol girişimi "kapsamındaki ülkeler arasında Doğu Asya'da Moğolistan, Orta Asya'da 5 ülke, Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği'nde 10 ülke (ASEAN), Güney Asya'daki 8 ülke, Batı Asya ve Kuzey Afrika'daki 18 ülke, Rusya dahil Bağımsız Devletler Topluluğu'nda 7 ülke ve Orta Doğu Avrupa'daki 16 ülke vardır. “Kuşak ve Yol girişimi” kapsamındaki ülkelerde kanıtlanmış petrol, doğal gaz ve kömür rezervleri, dünya toplamının sırasıyla %58.8, %79.9 ve %54.0'ını oluşturmaktadır. Birçok Orta Asya ülkesinin zengin doğal kaynak rezervlerine sahip olduğu varsayılmaktadır. Tacikistan ve Kırgızistan özellikle çok zengin su kaynaklarına sahip olup, sadece iç tüketim için değil ayrıca ihracat yapmak amacıyla da hidroelektrik barajlardan elektrik üretmektedir. Hidrokarbon kaynakları açısından bölge incelendiğinde ise; Türkmenistan, Özbekistan ve Kazakistan gibi diğer ülkelerin büyük rezervleri olduğu gözükmektedir. Dünyadaki en büyük dördüncü doğal gaz rezervi Türkmenistan'da, en büyük on ikinci petrol rezervi de Kazakistan da bulunmaktadır. İlave olarak, Kazakistan, Orta Doğu dışında Dünyadaki en büyük petrol yatağına sahiptir (Karimi, 2018). Enerji kaynaklarına olan bağımlılık ve enerji fiyatlarındaki artış doğal kaynakların bol olduğu Orta Asya'da refahın artmasını sağlayacaktır. Bu durum enerji ekonomilerinin büyümesine, bölgenin gelişmesine ve dış ticarete olumlu etkisi ile yeni eğilimleri arttıracaktır.

Dünya gelirinden 21.000 milyar dolarlık ekonomik pay alan proje yaklaşık olarak Dünya nüfusunun %63'ünü ilgilendirmektedir (Bahar, 2020, www.turizmajansi.com, Son Erişim Tarihi:21.11.2022). Yaklaşık olarak 4.4 milyar insanı içinde barındıracak olan bu proje dünyanın GSMH'nin % 40'ı potansiyeli anlamına gelmektedir. Bu kadar büyük bir pazarı içinde barındıracak projenin stratejik olarak hem Çin ekonomisinin hem de proje kapsamındaki ülkelerin ticaret hacmini arttıracak ve küresel ticaret anlamında canlanmayı sağlayacaktır. “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin sağlamaştırılması; Çin'in dışa açılma stratejisine hizmet etmesinin yanında Asya, Avrupa, Afrika ülkeleri ile irtibatını arttırmayı ve dünyadaki diğer ülkelerarasındaki işbirliğini güçlendirmeyi gerçekleştirebilecektir. Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla Çin, Asya-Pasifik bölgesini birleştirerek, özellikle yakın çevresindeki Asya'da istikrarı sağlamak için çabalamaktadır.

3.2. Türkiye'nin Güzergah Üzerindeki Yeri ve Önemi

“Kuşak-Yol” projesi kapsamında Türkiye, Çin için özel bir öneme sahiptir. Bunun nedenleri arasında seksen milyonu aşan nüfusu, Orta Asya- Orta doğu- Afrika- Avrupa ülkeleri ile olan siyasi bağı ve tarihiyle, gelişen ekonomisiyle, jeopolitik konumu ve AGİT, AİGK ve NATO üyeliği ile son dönemlerde uluslararası arenada önemi giderek artmaktadır. Türkiye, ‘Kuşak Yol’ projesi ile birlikte sahip olduğu bu özellikler nedeniyle Çin için özel bir öneme sahiptir. Afro-Avrasya'nın merkezinde yer alan Türkiye; dünyanın önemli pazarları olan Avrupa, Orta Asya, Orta doğu ve Kuzey Afrika' ya yakın olması sebebiyle bir çok avantaja sahiptir. Kuşak yol hattı ile Türkiye'den demiryolu vasıtasıyla “Xi an şehriden Urumçiy'e (Uygur Özerk Bölgesi) oradan Türkmenistan ve Kazakistan'a, buradan ise Hazar denizi üzerinden feribotla Azerbaycan ve Gürcistan'a uzanan bir güzergah oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda Çin'den yola çıkan trenin Londra'ya ulaşması durumunda Türkiye orta koridor görevini üstlenecektir. Türkiye'nin stratejik açıdan bakıldığında Asya, Avrupa, Asya geçiş güzergahlarının tümünü kontrol ediyor olması Türkiye'yi bu proje kapsamında kilit nokta durumuna getirmektedir.

Küreselleşme yolunda Çin, Orta Koridor ile Avrupa, Türkiye ve Asya'yı, güney koridoru ile İran'ı, kuzey koridoru ile Rusya'yı kendine bağlamayı istemektedir. Sadece orta koridor için 40 milyar doları ulaşım hatlarına harcanmak üzere toplamda 8 trilyon dolarlık bir bütçe düşünülmektedir.

2008 yılında ABD merkezli başlayan ekonomik kriz nedeni ile ABD ve AB ekonomilerinde yavaşlama meydana gelmiştir. Bu iki faktörün Türkiye ticaretinde önemli bir paya sahip olmasından dolayı bu durum sonucunda Türkiye pazarlarını çeşitlendirmek amacıyla arayışa girmiştir. Özellikle 2007'den itibaren Türkiye'nin AB üyeliği sürecinin çeşitli engellerle karşı karşıya kalması, Türkiye'nin daha çok kanallı bir dış politika arayışına girmesine neden olmuştur. Türkiye'nin dış politika seçeneklerini çeşitlendirmesi, uluslararası politikada rekabetin gittikçe yoğunlaştığı bu dönemde büyük önem arz etmektedir. 2012 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Türkiye'yi ve aynı yıl Başbakan Erdoğan da Çin'i ziyaret etmiştir. Erdoğan'ın, 2015 yılında bu sefer Cumhurbaşkanı sıfatıyla tekrar Çin'e ziyareti gerçekleşmiştir. İkili görüşmelerin devam etmesinden mütevellit Çin ve Türkiye ikili ilişkileri geliştirerek bölgesel ve global çerçevede stratejik anlamda önemli bir ülke konumuna gelmiştir.

Çin açısından ulaştırma koridorlarından biri olan Orta Koridor kapsamında, Türkiye'nin hali hazırdaki avantajların birçoğunu elinde barındıran coğrafi konumu ve bununla birlikte Orta Doğu, Afrika, Orta Asya ve Avrupa ülkeleri ile gerek tarihi gerek kültürel bağlarının bulunması Türkiye'yi olası bu koridor kapsamında mantıklı bir ülke olarak düşündürmektedir. İpek yolunun canlanması ile Türkiye için, yolunda ve düzgün gitmeyen ülkelerle olan ticaret ilişkilerinin düzelmesini sağlayacaktır. Ayrıca Çin'den turist ve yatırımcı çekilmesinde, teknolojinin paylaşımında, Türk Cumhuriyetlerle ilişkilerin gelişmesinde ve Asya pazarındaki payın artmasında büyük katkı sağlayacaktır. Türkiye Çin pazarına daha hızlı ve istikrarlı bir şekilde yoğunlaşarak yaklaşık 22-23 milyar dolar arasında olan dış ticaret açığını düşürmesinde büyük etkisi olacaktır. Projenin tam olarak hayata geçmesi halinde Pekin'den yola çıkan kargo İstanbul'a 2 ay yerine 2 haftalık bir süre içinde ulaşacak olması Türkiye'nin projedeki önemini ortaya koymaktadır. İpek yolu projesinin Türkiye açısından bir diğer önemli yönlerinden biri de kazan-kazan anlayışıdır. Bu proje ile birlikte Türkiye ve Çin arasında olan ortaklık anlaşmalar ortaya çıkarmıştır. Türkiye-Çin ilişkilerinin "kazan-kazan" stratejisine göre devam etmesi, Türkiye'nin Çin ile olan yüksek kapasiteli projelerinde finansör olarak kullanması için yapacağı anlaşmalarda dikkatli adımlar atmasını gerektirmektedir. Çin'in yenilenebilir enerji, bilgi teknolojileri, robotik alanlarda ne kadar iyi olduğu aşikardır. Bu alanlarda yapılacak olan işbirlikleri Türkiye için büyük katkılar sağlayacaktır. Kuşak Yol kapsamında Türkiye'nin köprü vazifesini güçlendirmesinde en büyük etken demiryolu taşımacılığında malların Asya'dan Avrupa'ya ulaşması durumunda ticaret hacmini arttıracak olmasıdır. Kuşak yol projesi ile Türkiye, hali hazırda ihtiyaç duyduğu demiryolu yatırımlarını erken ve daha kolay finanse etme ve kısa süre içerisinde tamamlama imkanına sahip olmaktadır. Modern İpek Yolu Projesiyle Türkiye'de yabancı sermaye ve yatırımın artmasıyla güzergâh üzerindeki diğer devletlerle de ticaret hacmi genişleyecektir. Genişleyen ticaret hacmi sayesinde sermaye hareketliliği artacaktır. Ayrıca 1990'ların ortalarından beri Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik olarak en önemli sorun Türkiye'nin aleyhine olarak sürekli artış gösteren dış ticaret açığıdır. Bu sorun sürdürülebilir olmaktan uzaktır ve Türkiye'nin buna acil ve yapısal çözümler bulmasını gerektirmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında gelişen ilişkiler Türkiye için mühim olan dış ticaret açığı sorununun olumlu olarak çözülmesi için kritik bir rol oynayabilir. Türkiye'nin kendi içinde yapacağı teknolojik atılımlarla, katma değeri yüksek ürünler üretmesi ve satmasına bağlı olarak Çin'e karşı dış ticaret açığının azaltılması sağlanabilir.

3.3. Türkiye-Çin Arasında Girişim Kapsamında Yapılan Anlaşmalar

Çin hükümetinin objektifinden bakıldığında Türkiye Avrupa'ya ve balkanlara olan sınırlarından ötürü bir kapı görevi görürken Ortadoğu'da ve Asya'da konumu bakımından ekonomik olarak iş birliği açısından önemli bir ortak olduğu görülmektedir. Türkiye bu kapsamda orta koridor olarak düşünülmektedir. Bu koridorda Türkiye'nin kilit ülke konumuna gelmesinin yegâne sebebi ise Asya-Avrupa arasında bağlayıcı bir rol üstlenerek olası geçiş güzergâhlarının tamamını kontrol ediyor olmasıdır. Bu durumlar göz önüne alındığında kültür, ekonomi ve jeopolitik bakımından iki ülke birbirini tamamlar konuma gelmektedir. (Durdular, 2016). İpek Yolu'nun yeniden canlandırılabilmesi için özellikle SSCB'nin dağılmasından sonra, bağımsızlıklarını kazanmış olan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'yle birlikte, bazı girişimlerde bulunulmuştur. 1997 yılında düzenlenen "İpek Yolu 2000" konferansında konuşan 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" demiştir (Ergünsü, 2017)".

İş birliğinin hedeflerinden kısaca bahsedecek olursak iki tarafında amacı ortak sürdürülebilir kalkınma ve refah hedefini gerçekleştirebilmek, bununla beraber sosyal ve ekonomik büyümeyi sağlayarak siyasi bağları ekonomik açıdan tamamlayıcılıkları ve insandan insana olan değişimleri faydacı iş birliğine çevirerek iki tarafında daha reel siyasi ilişkiler kurmasını sağlamaktır. Bu proje kapsamında Orta koridor ve Kuşak Yola ilişkin kervansaray projeleri gibi Türk girişimlerini kuşak ve yol ile bütünleştirerek bu girişime yönelik işbirliğini ortak bir şekilde teşvik etmektir.

TBMM ye sunulan '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 (Yılmaz, 2016):

1. 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.

2. Kolaylaştırıcı Bağlantı: Otoyol, demiryolu, sivil havacılık, limanın yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı gibi alanlarda Türkiye’de Çin’de ve proje kapsamındaki 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.

3. Mali Bütünleşme: Ticarete ve yatırımda yerel ülke para birimlerinin kullanımı genişletilecek, TL ve 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.

4. 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.

Bu mutabakat kapsamında iki taraf işbirliği usulleri çerçevesinde iki taraf, taraflar arasında gerekli güncel işbirliğini yürütmek esasında bir çalışma grubu kuracaktır. İki taraf çeşitli alanlarda çok katmanlı bir bilgi paylaşımı platformu kurarak karşılıklı bilgi alışverişini sağlayarak şeffaf bir duruş sergileyecektir. Eşgüdümlü analiz, ortak planlama, bilimsel ekonomik ve teknolojik değişimler işbirliği yoluyla uluslararası hale gelmiş pazar çıkarlarını düşünme odaklı profesyonel yöntemler benimseyerek, pilot programlar uygulanarak ortak araştırma ve bunun yanı sıra personel değişimleri uygulanarak proje daha şeffaf ilerleyecektir.

Türkiye ile mutabakat zaptında belirtilen vaatler üzerine Orta koridor kapsamında belirlenen limanların gerekli alt yapı ve hazırlıklar tamamlanarak diğer ülkeler ile olan geçiş işlemleri ve ücretleri gibi birçok konuların ele alınarak konuşulması sonunda orta koridor aktif olarak kullanılacaktır (Yılmaz, 2016).

3.4. ABD ve Çin İlişkileri Kapsamında Kuşak-Yol Projesini Bekleyen Tehditler

Asırlardır doğu batı medeniyetleri arasında büyük çekişmenin yaşandığı Orta Asya; fiziki ve kültürel birçok engele rağmen dünyanın en stratejik bölgelerinden biri olarak kabul edilmektedir. İklimi gereği tarım ve ticaret yapılamamasına karşın, orta asya, halkın ticaret ağı kurması ve bölgenin gelişmesinin sağlanmasıyla günümüzde büyük güçlerin sahip olmak istediği bir bölge haline gelmiştir. 1978 yılından beridir ekonomik liberalleşme ile büyüyen Çin bugün Asya'nın en önemli lideri konumundadır (Tekir ve Demir; 199). Çin'in özellikle son otuz senedeki ekonomik ilerleyişi Asya Amerika ticaret hacminin bir buçuk trilyon dolara kadar yükselmesini sağlamıştır. Çin bu ilerleyişini Anadolu ve Akdeniz'den başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan dünyaca ünlü ticaret yolu olarak bilinen İpek yolunu tekrar canlandırarak sürdürmek istemektedir. Bu sebeple 2013 yılında Çin devlet başkanı tarafından dile getirilen Kuşak-Yol Projesi ülkeler arasında deprem etkisi yaratmıştır. Projenin Eski İpek Yolu'nun denizleri de kapsayan Hint Okyanusu, Basra körfezi ve Akdeniz boyunca uzanarak devasa boyutlara ulaşmasıyla dünyada ekonomik dengeyi değiştirebileceği öngörülmektedir. İkinci dünya savaşından sonra başlayan Amerikan hegemonyası için bir tehdit unsuru sayılabilecek bu projenin küresel anlamda birçok ülkeyi yanına alarak dünya ticaretinin yönünü değiştirebileceği, siyasal anlamda Çin'in küresel güç haline dönüşebileceği düşünülmektedir (Tekir ve Demir;195). Bu düşünce Çin devlet başkanı Şi Cinping'in yeni bir dönem ve yeni bir düzen söylemi ile desteklenmekte, Çin'in Batı hegemonyasının koşullu projelerine karşın, kazan-kazan anlayışına uygun, muhataplarının faydasını kapsayıcı bir model oluşturmak istediği düşünülmektedir (www.aa.com.tr).

Kuşak-Yol projesi en az 70 ülkeyi kapsayan, iki triyon dolarlık yatırım hedefiyle devasa bir girişim olarak nitelendirilmektedir. Kuşak, kara geçişlerini İpek Yolu Ekonomi Kuşağı adıyla temsil ederken, yol ise deniz yollarını temsil etmekte olup 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu adıyla anılmaktadır. Karada Çin, Orta Asya, Avrupa ve Afrika'yı, denizlerde ise Hint Okyanusu yoluyla Avrupa'yı, Güney Çin denizi yoluyla Güney Pasifiği bağlamaktadır

(Durdular; 81). Proje ayrıca Çin-Moğolistan-Rusya, Yeni Avrasya, Çin-Orta Asya-Batı Asya, Çin-Pakistan, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar ve Çin-İndoçin Yarımadası ekonomik koridorlarını içermektedir (www.aa.com.tr). Kuşak boyunca devam eden ülkelerin tüm altyapılarını geliştirerek ekonomik işbirliği hedefleyen Çin, Kuşak-Yol projesi ile tarihi simgesini tekrar elde etmek istemektedir (Xiao vd., 2019; 68).

Dünya nüfusunun üçte ikisini (4.4 milyar) kapsayan proje küresel servetin % 29'u kadar üretim sağlamayı taahhüt etmektedir. Bu bağlamda işbirliği yapılan ülkeler ile finansman anlaşmaları sağlanmaktadır. Çin Kalkınma bankası bu proje için açıkladığı 2013 yılından beridir 600 finansman anlaşması ile toplam 190 milyar dolar harcamıştır (www.ntv.com.tr). Örneğin ekonomik koridorlardan biri olan Endonezya ile 50'den fazla anlaşma sağlanmıştır. Dolayısıyla böyle bir girişim, 2017 yılına kadar yapılan 347 milyar dolar yatırım anlaşmasının yanında İpek Yolu Fonu ve Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi kurumlarla da desteklenmektedir. Ayrıca taraf olduğu Şanghay İşbirliği Örgütü, ASEAN + Çin, Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Forumu, Asya-Avrupa Zirvesi, Asya İşbirliği Diyalogu, Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı, Çin-Arap İşbirliği Forumu, Çin-Körfez İşbirliği Teşkilatı Stratejik Diyalogu, Büyük Mekong Altbölgesi Ekonomik Ortaklığı ve Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği gibi bölgesel ve bölgeler arası çok taraflı yapılanmalar üzerinden de hareketlendirilmeye çalışılmaktadır.

Çinli bir akademisyene göre Kuşak-Yol projesinin stratejik sonuçları; pazarların ihracata uygun olarak genişlemesi, enerji ithalatının karayolundan güvenli geçişi, turizm ile bölge ekonomisinin gücünü arttırmak ve Çin'in bölgesel güvenliğini teminat altına almaktır (Tekir ve Demir; 203). Fakat bugün bu amaç 136 ülke ve şimdiden 195 işbirliği anlaşmasıyla çok daha farklı boyutlara ulaşmıştır (www.ntv.com.tr). Peki bu sonuçlar küresel gücü elinde bulunduran Amerika birleşik devletlerinin çıkarlarına ne kadar uymaktadır? Projenin başarılı olması durumunda bölgesel ve küresel düzen değişir mi? Amerika bu durumdan ne kadar endişe duymaktadır?

Bu duruma Amerika Birleşik Devletleri tarafından bakıldığında endişe verici karşılanmaktadır. İkinci dünya savaşından beridir rakipsiz tüm dünyaya egemen olma çabaları, zayıf ülkeler üzerinde otorite kurma, savaş çıkarma gibi istekleri ile Amerika ortak istememekte haklıdır ve bu oluşumu zora sokmak adına çaba göstermektedir.

21.yy Türkiye Enstitüsü Bilimsel danışmanı Emrah Kaya'ya göre, Çin ve Rusya'nın giderek artan gücünün önüne geçebilmek için eskiden beri devam eden Amerika kışkırtmalarına dikkat çekmektedir. Çin ve Rus tehlikesine karşı Ukrayna, Gürcistan, Irak ve Suriye'deki ithilafli ortamın sürmesini sağlamaktadır. 11 Eylül saldırıları ile başlayan Afganistan ve Irak işgali, ardından Arap Baharı ve IŞİD'in doğuşu, Rusya ile Ukrayna arasındaki sorunlar ile Hindistan-Pakistan arasındaki anlaşmazlıkların tümü Kuşak-Yol projesinin önünü kesebilmek için yapılan projelerdir. 2019 yılında Hindistan'da gerçekleştirilen terör örgütü saldırısının Pakistan'a mal edilmesi, Çin hükümetinin Pakistan ile iyi anlaşmasına karşın Hindistan ile sorunlu ilişkiler yaşaması, Çin-Hindistan ekonomik koridoru için bir tehdit olarak düşünülmektedir (<https://21yyte.org/tr>).

Bu bağlamda bu çalışma Kuşak-Yol projesinin, Amerika Çin ilişkileri açısından potansiyel sonuçlarını değerlendirmek ve projeyi bekleyen tehditleri incelemek amacıyla yapılmaktadır.

Kuşak-Yol projesi dile getirildiği tarihten bu yana hem medya tarafından hem de birçok araştırmacı tarafından dikkatle takip edilmektedir. Çoğu araştırmacı bu girişimi ekonomik ve siyasi anlamda ele almaktadır. Tekir ve Demir, 2018 yılında yaptıkları çalışmada; Kuşak-Yol projesinin küresel gücü elinde bulunduran Amerika Birleşik Devletleri'ne karşı yeni bir dünya düzeni adına yumuşak bir meydan okuma hareketi olduğunu söylemektedir. Çin'in yörüngesine çektiği ülkelerin altyapı çalışmalarını geliştirmek için Asya Altyapı Yatırım Bankası kurması ve 2015 te açıklanan resmi eylem planında projenin, tüm dünya ülkelerinin katılabileceği bir girişim olarak değerlendirilmesi hegemonik gücün değişebileceği yönünde bir işaret olarak görülmektedir. Tekir ve Demir'e göre; Kuşak yol projesinin başarılı olması ile birlikte Çin, Amerika için bir güvenlik tehdidine dönüşecek, hali hazırda devam eden ticaret savaşları ve küresel güç rekabeti şiddetlenecektir.

Mott "Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminden Korkmayın" isimli çalışmasında projenin altyapı çalışmalarıyla işbirlikçi ülkeler ile yapılan ticari sınırlandırmaların azaltılmasıyla ticaret maliyetlerinin azaltacağını belirtmektedir. Ticaret ile daha fazla kalkınabilen ülkelerde vatandaşların daha duyarlı ve uyumlu olabileceği, aşırılık yanlısı grupların çekimser tavır sergileyeceğini belirten Mott, proje ile işbirlikçi ülkelerin hangi avantajlara sahip olabileceğini anlatmaktadır. Siyasi istikrarsızlığın devam ettiği Afganistan'ın Amerika'ya bağımlılığı azalacak, Çin Pakistan koridoru ile Afganistan-Pakistan işbirliği artacak, Mısır

ve Yugoslavya gibi dış ticaretle geçinen ülkelerin altyapıları güçlendirilerek ekonomik özgürlükleri sağlanacaktır, Hindistan'a yapılacak olan entegre limanlar aracılığıyla dış ticaret gelişecek, Rusya ile ittifak artırılabilecektir. Amerika Birleşik Devletleri Kuşak-Yol projesine dahil olan birçok devletle olan ilişkisini gözden geçirmek durumunda kalacaktır. Amerika Kuşak-Yol projesini bir tehdit olarak görmektense bunu avantaja çevirebilir. Sınırlı ve uzak bölgede kalan Çin etkisi Amerika'yı daha güvenli tutmaktadır (Mott, 2020; 51-52).

Jones'un 2020'de yayınlanan çalışmasında, Kuşak-Yol projesinin bir meydan okuma mı yoksa kurallara dayalı bir proje mi olup olmadığı iki önemli belge üzerinde yapılan analizlerle incelenmiştir. Bu belgeler 2015 yılında Dışişleri ve Ticaret Bakanlığı Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından yayınlanan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler" planıdır ve 2017'de Kuşak-Yol Projesi Öncü Grup Ofisi tarafından yayınlanan "Kuşak-Yol İnşası; Konsept, Uygulama ve Çin'in Katkıları"dır. Kuşak-Yol Projesinin hangi probleme çözüm olarak sunulduğu, Çin'in önerileri ve hangi ilkelere göre hareket edeceği sorularının cevabı bu belgelerden içerik analizi yöntemi tespit edilmiştir. Buna göre; Çin Kuşak-Yol projesi ile işbirlikçi bir tavır sergileyerek ticari ilişkilerini derinleştirmek istemektedir. Çin her ne kadar Amerika Birleşik Devletleri'ne açıkça meydan okumasa da bu proje ile küresel egemenliğin değişeceği yönünde bulgulara erişilmiştir (Jones,2020;113-133).

Dünya üzerindeki küresel güce sahip olmanın yolu denizlerdeki üstünlüğe sahip olmaktan geçmektedir. 20.yy başlarından beridir deniz egemenliğini elinde tutan Amerika bu sebeple Kuşak-Yol projesini aleni bir tehdit olarak görmekte ve bu girişimden endişe duyduğunu belirtmektedir. Kuşak yol projesi kapsamındaki Çin-Pakistan Ekonomik koridorunun oluşumunu engellemek isteyen ABD'ye karşın Çin'in Türkmenistan ve Pakistan'ın altyapı çalışmaları ile enerji koridoru açması bu endişeleri haklı çıkarmaktadır. Almanya'nın Asya 5G uygulamasına geçerek Çin ile ticareti geliştirmesi, İtalya'nın Çin pazarlarına dağılması için Venedik Limanı ile ilgili geliştirme projeleri, Rusya'nın Çin ile giderek derinleşen ilişkileri global gücün yer değiştireceğinin işareti olarak görülmektedir.

Çinli araştırmacılar bu girişimin ekonomik ve siyasal sonuçları yanında, kültürel, felsefik ve sosyal dönüşümler de yaratabileceği üzerine çalışmalar yapmaktadırlar. Kuşak-Yol girişimini iki ülke açısından karşılaştırmalı inceleyen araştırmalardan biri de medya

taramasına dayalıdır. Xiao ve arkadaşları, Amerikan ve Çin medyasını tarayarak eleştirel söylem analizi yoluyla projenin her iki taraf için ne anlama geldiğinin karşılaştırmalı bir çalışmasını yapmışlardır. Bu çalışma; Çin ve Amerikan başlıca gazetelerinden The New York Times ve China Daily'deki haberlerin Lexis Advanced veritabanı aracılığı ile elde edilmesi yöntemi ile hazırlanmıştır. Dört aşamada gerçekleştirilen analizde ilk adım; her iki medyada da konu ile ilgili kelimelerin söylenme sıklığının tespitidir. İkinci adım; kullanılan sözcükler arasındaki bağlantıyı bulmak için sıralama ağı oluşturmak ve üçüncü adım; bir uyum hattı tespit etmek ve son adımda uyum planından sonuçlar çıkarmaktır. Analiz sonuçları incelendiğinde Amerikan medyasının projenin siyasal etkisi üzerine odaklandığı tespit edilmiştir. Buna göre Çin medyası Kuşak-Yol projesini gelecek vaat eden altyapı çalışmaları ve ekonomik gelişmeler olarak nitelendirirken, Amerikan medyası bunun küresel siyasal değişikliklere yol açabileceğini düşünmektedir (Xiao vd., 2019; 68).

Zhang, 2019 yılı çalışmasında, Kuşak-Yol projesinde yer alan ülkeler ile Çin arasındaki petrol ve gaz ticaretini incelemiştir. Yaklaşık 1,404 milyarlık nüfusuyla dünyanın en kalabalık ülkesi olan Çin, ekonomik varlığını koruyabilmek için petrol ve gaz ithalatını sürdürülebilir kılmazdır. Kuşak-Yol projesindeki kuşak boyunca yer alan ülkelerin petrol ve gaz kaynakları bakımından zengin oluşu Çin'in ticaret yollarını ve mekanizmalarını zenginleştirmeyi elzem kılmaktadır. Bu bakış açısıyla yapılan çalışmada, kuşak boyunca gaz alışverişi yapılan ülkeler yedi gruba ayrılıp, endüstri içi ticaret endeksi kullanılarak ülkelerin karşılaştırmalı üstünlüğü incelenmiştir. Analiz sonuçlarına bakılarak; Çin'in petrol ve gaz ticaretinde ticaret yoğunluğu endeksine göre Orta Doğu, Rusya ve Güneydoğu Asya ilk sıraları almaktadır.

Ürün özelliklerine göre incelendiğinde Çin'in bu bölgelerle endüstriler arası ticaret yaptığı görülmektedir. Güneydoğu Asya ve Ortadoğu Avrupa ile emek yoğun ürünler ve tekstil endüstrisi birincil ürünleri ilk sırayı almaktadır. Zhang, sonuçlara göre Çin'in petrol ve gaz ticaretinde gelecek için Orta Asya ve Moğolistan'ın kilit bölge olduğunu ve hızlı bir altyapı çalışmasıyla büyük bir potansiyele sahip olduğunu düşünmektedir. Bilgi yoğun ürünler, ekipman üretimi ve hassas aletler Kuşak-Yol bünyesinde yer alan ülkeler ile Çin arasındaki ticaretin geleceğini oluşturmaktadır (Zhang, 2019;1111-1120).

Davis ve arkadaşları 2019 yılı çalışmalarında Kuşak-Yol projesinin deniz tabanlı altyapılarından biri olan Pasifik adaları ile ilgili bir perspektif ortaya koymuşlardır. İkinci

dünya savaşından sonra birden fazla gücün egemenlik iddia ettiği Batı Pasifik adalarının Çin yatırımlarından ekonomik, siyasi ve sosyal anlamda etkileneceği kesindir. Adalar üzerindeki tam hakimiyetini sürdürmek isteyen Amerika'ya karşı Asyalı etkisini sınırlamak için yapılan stratejiler ada zinciri olarak anılmaktadır.

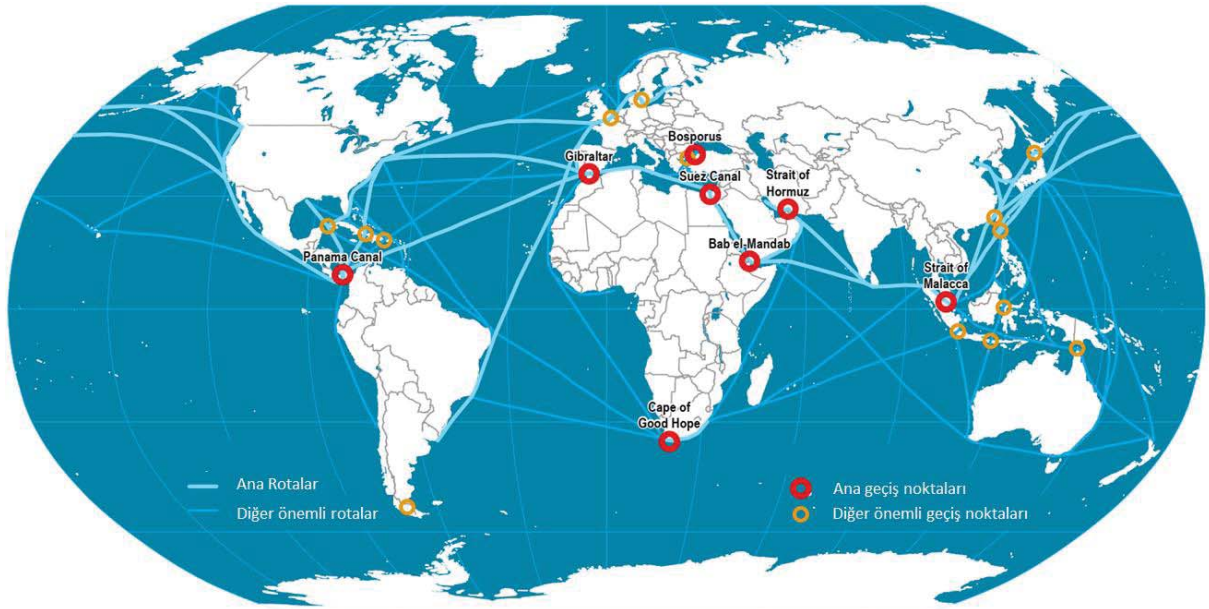
Bu zincir Japonya anakarasından başlayıp Ryukyu takımadası boyunca uzanan ilk ada zinciri ve Honshu'dan başlayarak Japonya yönetimindeki Bonin adalarından Amerika'ya bağlı Guam, Yap, Palau adalarını kapsayan bir savunma hattıdır. Bu zincir her ne kadar sağlam olsa da Çin ilk olarak adanın turizm gelirlerini artırarak bölgeye girişini sağlamış ve Kuşak-Yol projesi için altyapı yatırımlarına başlamıştır. Özellikle turizm alanında Yap adasında, adanın GSYİH'nın 100 katı bir bütçeyle 'cennet adaları' konseptiyle kompleks oteller, rıhtımlar, pist sahaları yapılmaktadır. Tüm bu gelişmeler Amerika Birleşik Devletleri tarafından endişe ile karşılanmaktadır. Yine de tüm bu endişeye karşın ABD-Çin ekonomik işbirliğine gidilmesi adalara yapılan en büyük iyilik olacaktır (Davis vd., 2020;13-35).

Amerikalı ve Çinli araştırmacılar Flint ve Zhu'nun 2019 yılı çalışmasında Kuşak-Yol projesi jeopolitik kodlar, hedefler, vizyonlar, stratejiler başlıkları altında incelenmiştir. Ekonomik, politik, kültürel gibi birçok yönüyle anılan Kuşak-Yol projesinde ekonomik bağlantı ve siyasi işbirlik jeopolitik kodun unsurları iken, bölgesel entegrasyon stratejik hedef unsurudur. Bölgesel veya küresel olarak belirlenebilen ekonomik bağlantılarla ilişkiler kurulmasına, Çin-Hindistan ilişkileri üzerinden Myanmar, Pakistan ve Bangladeş ile işbirliğine gidilmesi örnek olarak gösterilebilir. Bu örnekteki gibi kurulan işbirlikleri; büyük projelerde ortak çalışılması, altyapı çalışmaları ve lojistik çözümleri, ticaretin kolaylaştırılması, finansal işbirliği (Projelerin finansmanı için kalkınma bankası olan Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur) ve kültür alışverişleri Kuşak-Yol projesinin yol göstericileri olarak değerlendirilmektedir. Çin hükümetinin siyasi anlamdaki jeopolitik hedefi; Amerika'nın çok kutuplu hegemonyasına karşın uyumlu bir Asya yaratmak, güvenlikle ilgili konularda saygı, daha güçlü kültürel kimlik ve Asya'da daha az bir Amerikan rolü ile yapılacak işbirliğidir.

3.4. Ulaştırma Koridorlarının Seçiminde Kritik Altyapılar ve Seçim Kriterleri

Bir ulaştırma koridoru genellikle yükün üretim ve tüketim noktaları arasında gelişir. Örneğin dünyanın en önemli denizcilik rotaları aslında üretim ve tüketim merkezleri arasında

kurgulanmıştır. Yükler bu üretim noktalarından tüketim noktalarına doğru aktarılmakta bu sayede üretim ve tüketim arasında küresel çapta bir arz/talep dengesi kurulmaktadır. Bu rotalar ve önemli geçiş noktalar Şekil 4’de görülebilir.

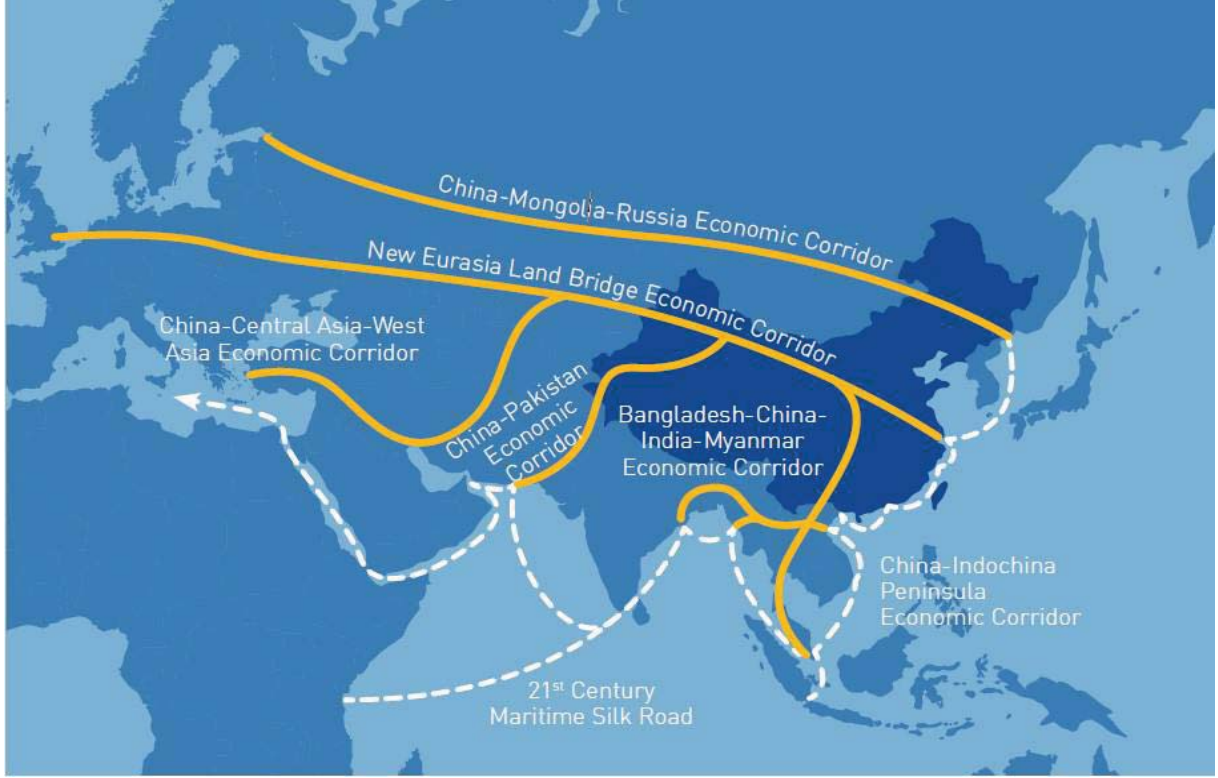


Şekil 3.2. Ana denizyolu güzergahları

Uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığı açık ara en fazla tercih edilen ulaştırma (<https://transportgeography.org/>) türüdür. Dünya ticaretine konu olan yüklerin %80’inden fazlası denizyolu taşımacılığı ile taşınmaktadır. Bu yükler gemiler ile aktarılırken ağırlıklı olarak 3 önemli denizyolu rotası üzerinden taşınmaktadır. Bu rotalar Uzak Doğu-Avrupa arasındaki Uzak Doğu-Avrupa rotası, yine Uzak Doğu ve Amerika arasındaki TransAtlantik rotası ve son olarak Avrupa ve Amerika arasındaki TransAtlantik rotalarıdır. Bu rotalar üzerinde ya da bu rotalara bağlanan önemli geçit ve boğazlar bulunmaktadır. Örneğin Süveyş Kanalı Uzak Doğu-Avrupa rotası üzerine yer alan ve her yıl 18 binin üzerinde ticaret gemisinin geçtiği dünyanın en önemli kanallarından birisidir.

Bazı güzergahlarda rotaların belirlenmesinde doğal geçiş noktaları etkili olurken (Malakka Boğazı, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı vb.) bazı rotalarda ise güzergah üzerindeki ülkelerin tercihleri etkili olabilmektedir. Örneğin Kuşak Yol Girişiminde rotalar, bu girişime dahil olmak isteyen ülkelerin isteklilik düzeyine göre şekillenmektedir. Girişimin ilan edildiği 2013 yılından bu yana özellikle Kuzey, Orta ve Güney koridorlarda önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Bu koridorlar Şekil 5’de görülebilir. Şekilde görülen ve kuzey

koridoru olan Yeni Eurasya Kara Köprüsü Ekonomik koridoru en yoğun koridor haline gelmiştir. Türkiye'nin üzerinden geçen koridor ise Çin-Merkez Asya-Batı Asya Ekonomik koridoru olarak adlandırılrsa da genellikle “Orta Koridor” olarak bilinmektedir.



Şekil 3.3. Kuşak ve Yol Girişimi Güzergâhları

Bu koridorların şekillenmesi, güzergah üzerinde yer alan ulaştırma ile ilgili altyapı tesislerinin sundukları imkanlar ile ilgilidir (<https://www.scmp.com/economy/china-economy>). Ancak bu tesislerin kullanıcılar tarafından seçimi çok daha karmaşıktır. Konuya somut bir örnek olması açısından en önemli ulaştırma alt yapıları olan limanlar için, yine bu tez çalışması kapsamında yapılan bilimsel çalışmanın sonuçları burada sunulmuştur.

Liman kullanıcılarının, limanları seçerken dikkate aldıkları değişkenler Tablo 4’de incelenebilir. Bu kriterlere içinde maliyetler, hinterlant yakınlığı, hinterlant bağlantıları, lokasyon, sahip olunan altyapı ve tesisler, verimlilik, hizmet kalitesi, ulaştırma bağlantıları, finansal kaynaklar, bilinirlik, yasal mevzuat ve tesisin sahipliği gibi her ulaştırma tesisi için genelleyebilecek kriterler yer almaktadır.

Çizelge 3.1. Literatürdeki seçim kriterleri (Baştuğ ve diğerleri, 2022)

| Kriter | Açıklama |
|---|--|
| Liman maliyetleri/tarifeleri | Liman işletmesinin verdiği hizmet kalemlerine yönelik bedellerdir. |
| Hinterlanda yakınlığı | Limanın yakın çevresindeki ilgili sanayi kuruluşlarına olan yakınlığıdır. |
| Hinterlant bağlantıları | Liman ile hinterlandı arasındaki ulaştırma bağlantılarıdır. |
| Limanın lokasyonu | Limanın hem deniz hem de kara güzergahları içindeki konumudur. |
| Limanın altyapıları/tesisleri | Limanın sahip olduğu hizmet altyapıları ve hizmet tesisleridir. |
| Operasyonel verimlilik/yük hacmi | Limanın verdiği hizmetin verimliliği ve bu verimliliğe bağlı olarak ortaya çıkan limanın yük hacmidir. |
| Liman hizmet kalitesi | Limanın hizmet sunum kalitesidir. |
| Denizyolu bağlantıları | Limana denizyolundan yaklaşırken seyir yapılan deniz alanının güvenliği ve uluslararası denizcilik rotalarındaki konumudur. |
| Finansal kaynaklar | Limanın öz sermaye ve finansal yapısının durumudur. |
| Limanın bilinirliği | Limanın, bölgedeki diğer limanlara kıyasla tanınırlığıdır. |
| Yasal mevzuat | Limanın tabi olduğu yasal mevzuatın ortaya çıkardığı yükümlülükler ve bu yükümlülüklerin zaman/maliyet açılarından sonuçlarıdır. |
| Limanın sahipliği | Limana sahip olan kurum ve kuruluşların niteliğidir. |

Bu kriterlerin yanında, hangi kriterin daha önemli olduğunun tespiti de önemlidir. Elbette bu seçim yapan tarafın bakış açısına bağlı, başka bir ifade ile “göreceli” bir durumdur. Örneğin bu çalışmanın ana temasını oluşturan konteyner taşımacılığına ilişkin değerlendirildiğinde konteyner terminalleri ve bu terminallerin kullanıcısı olan düzenli hat konteyner gemi hatlarının bakış açıları farklılık gösterebilmektedir. Bu kapsamda yapılan bilimsel çalışmanın sonucu Tablo 5’de sunulmuştur.

Çizelge 3.2. Kriterlerin önem sırası

| Liman Operatörleri | | Sıra | Konteyner Gemi Operatörleri | |
|---------------------|---------|------|-----------------------------|-------------------------|
| Kriter | Ağırlık | | Ağırlık | Kriter |
| Liman lokasyonu | 23.4% | 1 | 18.6% | Operasyon verimliliği |
| Hizmet düzeyi | 16.3% | 2 | 15.7% | Liman hizmet kalitesi |
| Hizmet tarifesi | 15.1% | 3 | 13.2% | Coğrafi lokasyon |
| Liman tesisleri | 13.0% | 4 | 11.6% | Liman altyapıları |
| Yasal mevzuat | 8.9% | 5 | 11.3% | Hinterlant üretim gücü |
| Limanın bilinirliği | 8.7% | 6 | 10.6% | Hinterlant bağlantıları |
| Yük hacmi | 8.5% | 7 | 9.5% | Liman maliyetleri |
| Finansal kaynaklar | 6.3% | 8 | 6.8% | Hizmet kalitesi |
| Kurumsal yapı | 5.3% | 9 | 5.4% | Denizyolu bağlantıları |
| | | 10 | 4.1% | Limanın sahipliği |

Çalışma sonuçlarına göre farklı tarafların farklı bakış açılarına sahip olduğu net bir şekilde görülmüştür (Baştuğ ve diğerleri, 2022). Buna göre liman tesislerinin bakış açısıyla liman tesisinin en önemli seçim kriterleri (önem sırasına göre) lokasyon, hizmet düzeyi ve hizmet tarifesi olurken, liman müşterisi olan konteyner demisi operatörleri için liman seçiminde en önemli kriterler operasyon verimliliği, hizmet kalitesi ve coğrafi lokasyon olmuştur. Benzer kriterler ulaştırma koridorlarında yer alan neredeyse tüm lojistik altyapılarına genellenebilir. Bu sayede koridorların oluşumuna etki eden faktörler hakkında önemli fikirler edinilebilir.

4. KYG’NİN TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ: NİTEL BİR ARAŞTIRMA

4.1. Araştırmanın Problemi, Kapsamı ve Kısıtları

Doğu, Orta ve Batı Asya ile Afrika ve Avrupa’yı hem karadan hem denizden birbirine bağlamayı amaçlayan, belirlediği güzergâh üzerindeki ülkelere kazan kazan politikası ile sürdürülebilir bir ekonomik kalkınma modeli vaadinde bulunan Kuşak ve Yol Girişimi ile Türkiye’nin uluslararası transit taşımacılığındaki önemi yeniden arttırmaya başlamıştır. Kuşak ve Yol Girişimi çok alternatifli bir girişimdir. Güzergâh üzerinde yer alan ülkelerin girişime dahil olup olmaması, bu konuda istekli olup olmamalarına göre şekillenmektedir. Ancak güzergâh üzerindeki ülkeler girişimden azami düzeyde faydalanmak istemektedir. Kuşak ve Yol girişiminin Türkiye’de etkili değişimlere yol açacak potansiyele sahip olduğu görülmektedir. Bu potansiyelin uygulama aşamasına geçmesi bazı stratejilerin oluşturulması gerekliliğini doğurmaktadır. Kuşak ve Yol güzergâhlarının her ikisi üzerinde yer alan ender ülkelerden birisi olan Türkiye’nin, girişimden azami faydalanabilmesi için, hem kara (Kuşak) hem de denizyolu (Yol) güzergahları hakkında bir “Ulusal Lojistik Stratejisi” geliştirmesi gerekmektedir.

Bu sorun çerçevesinde araştırmanın amacı; Kuşak ve Yol Girişiminden Türkiye’nin elde edeceği faydayı azami düzeye çıkaracak ulusal lojistik stratejilerinin belirlenmesidir.

Araştırma konteyner taşımacılığına ilişkin kara (demiryolu), denizyolu ve intermodal taşımacılık kapsamında tasarlanmıştır. Enerji ve hava koridorları araştırma kapsamı dışındadır.

Araştırma metodolojisine ilişkin temel bilgiler sonraki başlık altında sunulmuştur.

4.2. Metodoloji

Çalışma kapsamında nitel araştırma süreci yürütülmüştür. Metodolojiye yönelik detaylar alt başlıklar halinde sunulmuştur.

4.2.1. Veri toplama aracı ve veri analizi

Nitel araştırmaların nicel araştırmalardan en temel farkı, nicelik olarak ölçülemeyen araştırma süreçlerine imkan tanınmasıdır (Kuş, 2003, s.106). Nitel çalışmalar bir konunun detaylarını tanımlamaktan ziyade geniş bir bakış açısı elde etmek amacını taşımaktadır (Büyüköztürk ve diğeri, 2016, s.244). Bu çalışmada bahsedilen avantajları kullanmak, sayısal verilerin kısıtlı olması nedeni ile uzman beyanlarına göre bir sonuç çıkarmak ve elde edilen bulguları ile araştırma konusunun kavranması hedeflendiği için nitel yöntemler tercih edilmiştir.

Araştırmada uzmanların Kulak ve Yol Girişimi konusundaki görüşlerini belirlemek amacıyla uzmanlardan bilgi toplayabilmek için mülakat tekniği kullanılmıştır. Veri toplama aracı olarak, araştırmacı tarafından hazırlanmış yarı yapılandırılmış mülakat formu uygulanmıştır. Mülakat (görüşme) yöntemlerinden birisi olan yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi, çalışılan alanla ilgili olarak derinlemesine bilgi elde edebilmeyi sağlayan bir yöntemdir (Büyüköztürk, vd., 2016, s.154).

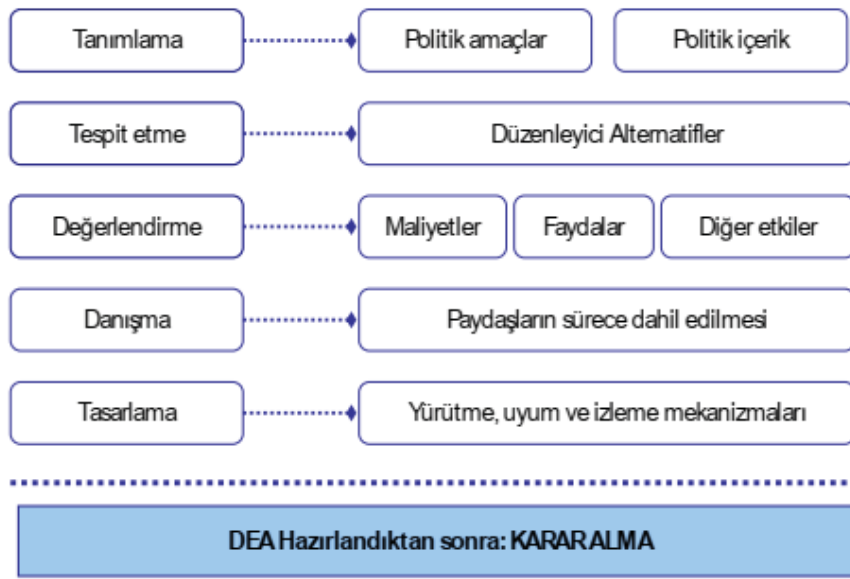
Bu yöntemde araştırmacı, veri toplama formunu önceden hazırlamakta ve gerektiğinde görüşme yapılan kişi kontrollü olarak yönlendirilmektedir. Görüşme sırasında soruların sırası, soruluş biçimi gibi değişiklikler yapılabileceği gibi, mülakatın gidişatına göre araştırmacı soru ekleyebilmekte ya da çıkarabilmektedir¹.

Yarı yapılandırılmış mülakat yönteminin uygulanması için ilk aşamada mülakat formu geliştirilmiştir. Konu sonraki başlık altında detaylandırılmıştır.

4.2.2. Mülakat formunun geliştirilmesi

Yarı yapılandırılmış mülakat formu oluşturulurken sorular politika yapım süreçlerinden birisi olan ve aşağıdaki şekilde (Şekil 6) gösteriler “*Düzenleyici Etki Analizi Süreci (DEA)*” kapsamındaki temel adımlar ile düzenlenmiştir. Elde edilen veriler ile (DEA’nin son adımında görüldüğü gibi) karar önerilerinin, araştırmacı tarafından geliştirilmesi beklenmiştir.

¹ <https://tusside.tubitak.gov.tr/tr/yontemlerimiz/Derinlemesine-Gorusme>



Şekil 4.1. Düzenleyici Etki Analizi Süreci

Düzenleyici Etki Analizi (DEA) yeni bir düzenlemenin fayda, maliyet ve etkilerini ölçmek için geliştirilen bir yöntemdir (OECD, 2008). Yöntem 1974 yılından itibaren OECD ülkelerinde uygulanmaktadır. Bu yöntem sayesinde karar vericiler için gerekli olan bilgiler sistematik bir şekilde toplanabilmektedir.

Şekil 6'da görüldüğü gibi DEA analizinin doğasında sorgulanan konuların temel bazı aşamaları vardır. Bunlar tanımlama, tespit etme, değerlendirme, danışma ve tasarlamadır.

Araştırma kapsamında hazırlanan yarı yapılandırılmış veri toplama formu DEA analizinden esinlenilerek oluşturulmuştur. 5 ana kategoride hazırlanan toplam 13 soru aşağıdaki gibidir:

- **Tanımlama soruları:**
 1. Kuşak ve Yol Girişimi sizin ve Türkiye için ne ifade ediyor?
 2. Sizce Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin neleri hedefliyor?
- **Tespit Etme soruları:**
 3. Kuşak ve Yol Girişiminin küresel ticarete muhtemel etkileri neler olabilir?
 4. Kuşak ve Yol Girişiminin küresel lojistiğe muhtemel etkileri neler olabilir?
- **Değerlendirme soruları:**
 5. Kuşak ve Yol Girişiminde Türkiye'nin avantajlarını dikkate alarak elde edeceğimiz faydalar ve yeni fırsatları nasıl tanımlarsınız?

6. Kuşak ve Yol Girişiminde Türkiye'nin dezavantajlarını dikkate alarak karşı karşıya kalacağımız tehditleri nasıl tanımlarsınız?
 7. Bu avantaj ve dezavantajları dikkate aldığımızda size Türkiye Kuşak ve Yol Girişimini destekleyecek ana aktörlerden birisi olmalı mıdır? Neden?
- **Danışma soruları:**
 8. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'de mevzuat altyapısı yeterli midir? Değil ise neler yapılabilir?
 9. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'nin ulaştırma altyapısı yeterli midir? Değil ise neler yapılabilir? (Tüm ulaştırma modlarını dikkate alarak yanıtlayınız)
 - **Tasarlama soruları:**
 10. Kuşak Yol Girişimi ihracatımızı arttırmak için bir araç olarak kullanılabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?
 11. Kuşak Yol Girişimi transit taşımacılığımızı arttırmak için bir araç olarak kullanılabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?
 12. Kuşak Yol Girişimi kapsamında ülkemiz güzergahtaki diğer ülkeler için bir üretim üssü olabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?
 13. Kuşak yol girişimi kapsamında ülkemizde yeni bir platform oluşturulmalı mıdır? Oluşturulmasını düşünüyorsanız bu platform hangi niteliklere sahip kişiler tarafından oluşmalı ve nasıl bir yapıya sahip olmalıdır (Kamu, Özel, Kamu-Özel ortak girişimi vb.).

Bu sorulara ilave olarak görüşme yapılan kişilerden kurum bilgisi, tecrübesi, mevcut görevi gibi profil soruları da sorulmuştur. Bu sayede görüşme formlarını dolduran uzmanların araştırmanın tanımlanan problemi ile ilgi düzeyleri belirlenebilmiştir.

Tüm bu sorular **EK1**'de yer alan mülakat formuna aktarılmış ve uzmanlar ile görüşmeler bu form kapsamında gerçekleştirilmiştir. Örneklem seçimi ve veri toplama sürecine ilişkin detaylar sonraki başlık altında sunulmuştur.

4.2.3. Örneklem seçimi ve veri toplama süreci

Çalışmada bir olasılığa dayalı olmayan örneklem şekli olan yargısal örneklem seçimi tercih edilmiştir. Bilindiği gibi olasılığa dayalı olmayan örneklem seçiminde örneklem tesadüfen seçilmemekte, seçilecek örneklerde belirli özelliklerin varlığı aranmakta, bundan dolayı da evrendeki herkesin örnekleme seçilme şansı eşit olamamaktadır (Geçkin, 2017, s.11; De Vaus, 1990, s. 60). Bu sayede çalışma amacına uygun örneklem seçimi yapılabilmüş ve çalışmaya katılan kişilerin, çalışma konusu ile ilgili uzman kişiler olması sağlanabilmiştir.

Çalışma kapsamında 13 Şubat 2021, 14 Mayıs 2021 tarihleri arasında veriler elektronik posta ve online veri toplama formu yoluyla iletilmiş ve bu tarihler arasında yanıt alınmıştır. Görüşmeye katılan katılımcıların profili Tablo 6’da görülebilir.

Çizelge 4.1. Katılımcı Profili

| Katılımcı Kodu | Toplam Tecrübe (Yıl) | Firmanın Adı/İş Kolu | Pozisyonu |
|----------------|----------------------|--|---|
| Katılımcı 1 | 21 | Üniversite | Öğretim Görevlisi |
| Katılımcı 2 | 50 | Emekli | Akademisyen+Özel Sektör |
| Katılımcı 3 | 35 | Üniversite | Dekan |
| Katılımcı 4 | 25 | DHL Global Forwarding China Ltd | Katma Değerli Hizmetler Müdürü/Çin |
| Katılımcı 5 | 25 | Denizcilik Sektörü | Liman İşletme Müdürü |
| Katılımcı 6 | 20 | Üniversite / Çin Araştırma Merkezi | Müdür |
| Katılımcı 7 | 22 | Türk Çin Kültür Derneği / Kuşak ve Yol Dergisi | Başkan Yardımcısı / Genel Yayın Yönetmeni |
| Katılımcı 8 | 19 | Müsiad | Müsiad Tayvan Temsilcisi |
| Katılımcı 9 | 1 | Türkiye Pekin Büyükelçiliği | Eğitim Müşaviri |
| Katılımcı 10 | 5 | Pasifik Eurasia | İş Geliştirme Yöneticisi |
| Katılımcı 11 | 2 | Ulusal Chengchi Üniversitesi/Çin | Araştırmacı |
| Katılımcı 12 | Bilgi verilmemiştir | Bilgi verilmemiştir | Bilgi verilmemiştir |
| Katılımcı 13 | 16 | Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Dış İlişkiler GM | Uzman |
| Katılımcı 14 | 15 | Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı | Avrupa Birliği Uzmanı |
| Katılımcı 15 | 15 | Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı | Uzman |
| Katılımcı 16 | 12 | Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı | AB Uzmanı |
| Katılımcı 17 | Bilgi verilmemiştir | Bilgi verilmemiştir | Bilgi verilmemiştir |
| Katılımcı 18 | 23 | Çalık Holding A.Ş. | Çin ve İpekyolu Temsilcisi /Genel Müdür |

Her ne kadar yarı yapılandırılmış mülakat yönteminde katılımcı sayısının en az 12 kişi olması gerekse de (Boddy, 2016, katılımcı sayısının çeşitliliği artırılmış ve 12’den fazla olması tercih edilmiştir. Katılımcıların 5’i Türkiye ve Çin’deki üniversitelerde ilgili konularda çalışan tecrübeli akademisyenler olurken, 4’ü Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında demiryolu hizmeti veren sektör profesyonelleridir. Diğer yandan kamunun ilgili bakanlıklarında görev alan uzmanların da görüşüne başvurulmuş ayrıca büyükelçilik çalışanlarına da erişilmeye çalışılmıştır. Çalışmaya ayrıca ilgili sivil toplum kuruluşlarından da bir katılımcı yer almıştır. Bu yönüyle katılımcılar hem özel sektör, hem üniversite, hem STK hem de kamunun ilgili kurumlarını kapsamıştır.

4.3. Araştırmanın Bulguları

Araştırmanın bulguları soruların kapsayıcı amaçlarına göre sınıflandırılmıştır.

4.3.1. Tanımlama sorularına verilen yanıtlar

Toplamda 2 adet sorulan tanımlama sorularına katılımcıların verdiği yanıtlar aşağıda sunulmuştur.

(Soru 1) Kuşak ve Yol Girişimi sizin ve Türkiye için ne ifade ediyor?

| | |
|-------------|---|
| Katılımcı 1 | 14. yüzyılda başlayan coğrafi keşifler sonucunda ortaya çıkan yeni rotalar günümüz dünyasının ekonomik ve politik yapısını şekillendirmiştir. KYG denizde ve karada belirlediği yeni rotalarla tarihtekine benzer bir yapıyı oluşturma kapasitesine sahiptir. Türkiye geçmişte kaybettiği bu avantajını KYG ile yeniden kazanabilir. |
| Katılımcı 2 | <p>Kuşak ve Yol Girişimi, makalemde de belirtmeye çalıştığım üzere Çin'in bir üretim merkezi olarak dünya ticaretini domine edip üstüne politik-ideolojik hedeflerini de inşa ederek Çinsever bölge yaratılma çabasını ifade etmektedir. Türkiye'yi odak alarak, Lojistik açıdan değerlendirdiğimizde para-pazar ile mal-ürün arasında bir yerde yer alan Türkiye'nin geçiş ülkesi olarak belli önemi olacağı aşikardır. Ancak bu durum Türkiye üzerinden nakledilen doğalgaz hatlarına benzer (ülkenin hidrokarbon politikasına katkısı olmaması gibi) bir sonuç doğurmaması için Çin-Batı arasında çift yönlü olacağı tahmin edilen (harcıalem tüketim malları-lüks mallar) lojistiğin Türkiye için de beklendik sonuçlar doğurması için satılacak ürün ortaya çıkarmak ve bu ürünlerin doğu pazarlarında talep görmesi Türk ihraç ürünlerinin miktar de değer olarak artmasını sağlayabilir.</p> <p>Daha da önemlisi Kuzey hattında; Gürcistan'dan başlayarak Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan ekseninde, Güney Hattında; İran ve Afganistan ile daha sonra oluşması muhtemel Basra Körfezi üzerinde Bender Abbas- Bender Enzali veya Emirabad Limanları üzerinden Arap ve Körfez ülkeli ile Hazar Havzası ülgerine, BRI sayesinde, ucuz lojistik imkanlarıyla erişilmesi durumunda ülkemiz ihracatçıları daha fazla pazar bulma şansı yakalayabilir. BRI'nin geçtiği ve saydığımız ülkelerde projeye paralel olarak TİM'in (Türkiye İhracatçılar Meclisi) ilgili ülke içinde yatay dağıtımını sağlayacak Lojistik ve Aktarma Merkezleri oluşturmaya başlaması Türk İhraç ürünlerinin bu pazarlara ulaşması için kritik önemdedir. .</p> |
| Katılımcı 3 | Türkiye için bulunduğu coğrafyanın sunduğu transit ülke konumunu kullanabileceği bir fırsat olarak görülmektedir. |
| Katılımcı 4 | Dünya nüfusunun yaklaşık 61% ini ilgilendiren bu proje bana göre dünya üzerindeki en önemli ekonomi destekleme programlarından birisi hatta en önemlisidir. Etkilediği coğrafyalara baktığımızda Global GDP'nın 40%'ını ilgilendiren bu büyük proje Türkiye |

| | |
|--------------|--|
| | <p>içinde büyük fırsatlar yaratmaktadır. Özellikle lojistik alanında Türkiye'nin Doğu Akdeniz Kuzey Afrika Balkanlar için önemli bir lojistik merkez olması konusunda müthiş bir potansiyel teşkil etmektedir.</p> |
| Katılımcı 5 | <p>Benim için OBOR özellikle Çin'de üretilen katma değerli yüklerin nihai destinasyonlara (genelde Avrupa) ulaşmasını sağlayacak deniz taşımacılığına alternatif bir taşıma güzergahı oluşturma girişimidir. Denizyoluna oranla transit taşıma süresinin kısaltılması ve dönüş yükü olarak gereksinim duyulan değerli hammaddelerin ve/veya yarı mamullerin de taşınması yan faydalar olarak görülebilir.</p> <p>Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan ülkemiz için de bu taşıma şekli özellikle Orta Koridor taşımaları için önem arz etmektedir. Taşıma/lojistik zincirinin önemli bir halkası olmak uluslararası lojistik alanında daha ileri işlemlere sahip olmanın bir başlangıcı olabilir, ülkemizin lojistik değerini arttırabilir. Bunun birçok avantajları olacaktır, aşağıdaki sorularda daha detaylı bir şekilde değinebilirim</p> |
| Katılımcı 6 | <p>Türkiye için uluslararasılaşma ve geo-politik çeşitlenmenin temelini oluşturuyor. Türkiye'yi Atlantik-Pasifik ekseninde oluşan yeni küresel dengenin kilit ülkesi haline getiriyor. Böylece Türkiye'ye ekonomik, politik ve diplomatik bir kaldıraç sağlıyor. Bu durumun mevcut ittifaklar çerçevesinde birçok meydan okumayı harekete geçirdiği açık. Türkiye, ekonomik, politik, hukuki, diplomatik alanlarda Kuşak Yol İnisiyatifinin getirdiği fırsatlar ile meydan okumaları dengeleyici bir kapasite geliştirme baskısı altına giriyor. Benim açımda ise bu durumun akademik düzeyde incelenmesine, çalışılmasına kapı açıyor.</p> |
| Katılımcı 7 | <p>Türkiye'nin en önemli aşamasını teşkil ettiği orta koridor tarihi ipek yolunda olduğu gibi Türkler ve Çinliler için yeni bir işbirliği fırsatı doğurmaktadır. İthalat ve ihracat açısından sağlayacağı faydaların yanı sıra Türk Cumhuriyetleri ile sosyo-ekonomik ilişkilerin de gelişmesine önemli katkılar sağlayacaktır.</p> |
| Katılımcı 8 | <p>Türkiye'nin coğrafi konum avantajını altyapı yatırımlarıyla desteklemesi Kuşak ve Yol Projesinin gerçekleşmesine bir yandan katkı sağlarken, diğer yandan bu projeden elde edilecek maddi imkânlardan azami ölçüde faydalanmasına zemin hazırlayacaktır. Türkiye bu girişimi küresel bir aktör olması açısından desteklemelidir.</p> |
| Katılımcı 9 | <p>Girişim Türkiye için önemli fırsatlar sunarken, Türkiye pazarının Çin mallarına daha fazla açılması ve Türkiye'nin olası bir borç tuzağına çekilme ihtimali nedeniyle girişim Türkiye açısından bazı riskler de barındırmaktadır.</p> |
| Katılımcı 10 | <p>Kuşak ve Yol Girişimi doğru kullanılırsa gelişim için fırsat ve Türkiye için yeni ticaret kapıları, kurulan yeni düzenden daha fazla pay alma şansını ifade ediyor.</p> |

| | |
|--------------|---|
| Katılımcı 11 | Kuşak ve Yol Girişimi'nin hedeflenen başarısına global düzeyde ulaşırsa, Çin, kaçınılmaz olarak genel ekonomik ve jeopolitik önemini artıracak bölgesel bir üretim süreçleri ağının merkezindeki yerini tam anlamıyla sağlamlaştıracaktır. En azından Çin'in yükselişi, çağdaş uluslararası sistemdeki gücün doğası hakkında yeniden bir değerlendirme yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Soğuk Savaş döneminin aksine ideolojinin değil ekonomik gücün ön plana çıktığı bu yeni alternatif düzen, Amerika'nın kurduğu liberal sisteme karşı büyük bir tehdit oluşturmaktadır. |
| Katılımcı 12 | Ülkemiz açısından KYG'nin "herkes için kazan-kazan yaklaşımına ve karşılıklı saygı ve ortak menfaat ilkelerine dayalı olduğu sürece desteklenen bir bağlantısallık girişi" olduğu düşünülmektedir. |
| Katılımcı 13 | Orta Asya ve Çin ile daha iyi ulaştırma ve ticaret bağları kurmayı ifade ediyor. |
| Katılımcı 14 | Orta Koridor |
| Katılımcı 15 | Kuşak ve Yol Girişimi, dünyanın en ucuz ve en hızlı üretim merkezi olan Çin'den dünyanın alım gücü en yüksek pazarlarından biri olan Avrupa'ya kesintisiz bir ulaştırma koridoru anlamına gelmektedir. Yani Pekin'den Londra'ya demiryoluyla kesintisiz bir şekilde yolcu ve yük taşımak mümkün olacaktır. Buna demir İpekyolu diyebiliriz. Aynı şekilde deniz İpekyolu da girişiminin vazgeçilmez bir parçasıdır. Pakistan'ın Gwadar Limanı'nın 40 yılına Çin'e devredilmiş olması deniz ipekyolu için önemli bir adımdır. Hem Hürmüz Boğazı'na yakınlığıyla stratejik bir öneme sahiptir. Hem de Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya en yakın rotalardan biridir. Türkiye'nin konumu itibarıyla bu ticaret güzergahlarından yararlanması ve payını alması ekonomik kazanımlarımız açısından kaçınılmaması gereken bir fırsattır. Burada en kritik husus ulusal lojistik stratejimizdir ve yıllar önce belirlenmiştir. Demir İpekyolu için kabaca 3 güzergahtan söz edilebilir. Bunlar Rusya'dan geçen kuzey koridor, İran'dan geçen güney koridor ve Türkiye'den geçen "orta koridor" olarak adlandırılabilir. Maalesef, yukarıdaki haritada, Türkiye'nin kuşak ve yol girişimi ile örtüşen orta koridor stratejisi işaretlenmemiştir. Bu 3 koridorun birbirlerine göre avantajları ve dezavantajları vardır. Tüm avantajlara ve dezavantajlara rağmen kuzey ve güney koridor ortadan kalkmasa bile orta koridorun hayata geçmesi Türkiye için son derecede önemlidir. Bu strateji için gerekli altyapı projelerimizi hızla tamamlıyoruz. Örneğin Avrasya Tünelini tamamladık. BTK (Bakü-Tiflis-Kars) Demiryolu Hattı hizmete açıldı. Edirne-Kars Hızlı Tren Demiryolu Projesi'nin büyük kısmı tamamlanmıştır ve proje tüm hızıyla devam etmektedir. Dolayısıyla, Çin'in kuşak-yol girişimi Türkiye'nin orta koridor girişimi ile örtüştüğü için önemli bir projedir. |
| Katılımcı 16 | Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi'ni başlangıcından bu yana yakinen takip etmekte ve Girişime büyük önem vermektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin, Türkiye'nin Hazar geçişi |

| | |
|--------------|--|
| | <p>“Orta Koridor” projesiyle bütünleşmesi Türkiye’nin bölgesi için lojistik bir üs olması ve transit ticarete payının artması açısından fırsatlar sunmaktadır.</p> <p>2017 yılında tamamlanan BTK hattı ile Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridoru etkin olarak kullanılabilir duruma geçmiştir.</p> |
| Katılımcı 17 | <p>2013 yılında Çin tarafından ilan edilen Kuşak ve Yol Girişimi, Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika’yı birbirine bağlayan devasa bir altyapı ve ulaşım, yatırım, enerji ve ticaret ağını oluşturmayı amaçlamaktadır. 2015 yılında Girişime ilişkin olarak Çin tarafından açıklanan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Birlikte İnşasına Yönelik Vizyon ve Eylem Planı” ile girişimin çerçevesi, ilkeleri ve öncelikli işbirliği alanları belirlenmiştir. Bu öncelikler arasında kesintisiz ticaret bağlantısı ve altyapı bağlantısı da yer almaktadır.</p> <p>Üç kıtanın kesiştiği bir konumda yer alan Türkiye, önemli ulaşım koridorları üzerinde yer almaktadır. Bu nedenle, uluslararası ulaşım politikasında benimsemiş olduğu koridor esaslı yaklaşım çerçevesinde eksik altyapı bağlantılarının giderilmesine, sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasına ve karşılıklı işletilebilirliğin sağlanması için bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesine önem atfetmekte; Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaşım bağlantılarının sağlanmasına yönelik olarak hızlı, güvenilir ve çok modlu ulaşım altyapılarının tesis edilmesine büyük önem vermektedir.</p> <p>Küreselleşme ile birlikte Asya ve Avrupa arasındaki sürekli artan ticaret hacmi, ulaşım bağlantılarının artan önemini de ortaya koymaktadır. Türkiye, Asya ve Avrupa arasında kesintisiz ulaşım bağlantısının tesis edilmesi ve tarihi İpek Yolunun canlandırılmasına yönelik çeşitli projeler geliştirmiştir. Bunlardan biri de, ülkemizin Orta Asya üzerinden Çin’e bağlanmasını hedefleyen Trans-Hazar Geçişli Orta Koridor Girişimidir.</p> <p>Söz konusu Orta Koridor, Çin’in batı kesiminden Kazakistan’a uzanmakta, Hazar Denizi ve Gürcistan’ı Kafkasya üzerinden geçerek Azerbaycan’a ulaşmakta, daha sonra Türkiye ve Avrupa’ya bağlanmaktadır. Güzergah alternatif olarak, Bakü’den Türkmenistan’ın Türkmenbaşı Limanı’na kadar uzanmakta ve daha sonra Özbekistan ve Kırgızistan üzerinden Çin’e bağlanabilmektedir. 2013 yılında faaliyete giren Marmaray Projesi ve 2017 yılında yapımı tamamlanan Bakü-Tiflis Kars Demiryolu Projesi ile birlikte Orta Koridor üzerinde Çin’den Avrupa’ya kesintisiz bir demiryolu bağlantısı tesis edilmiştir.</p> |

| | |
|--------------|---|
| | <p>Artık Çin'den çıkan yük trenleri, bu hat ve Marmaray üzerinden Avrupa'ya ulaşabilmektedir.</p> <p>Çin tarafından geliştirilmekte olan “Kuşak ve Yol” girişimi, ülkemizin Orta Koridor projesiyle de örtüşmekte ve ülkemiz tarafından desteklenmektedir. 2015 yılında Antalya’da gerçekleştirilen G-20 Liderler Zirvesi kapsamında 14 Kasım 2015 tarihinde ÇHC ile Ülkemiz arasında;</p> <p>-“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası”,</p> <p>-“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma”,</p> <p>-“Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu Arasında Bilgi İpek Yolunun Gelişiminin Güçlendirilmesine İlişkin E-ticarette İşbirliği Mutabakat Zaptı” imzalanmıştır.</p> <p>Anılan “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası”, ülkemizin “Orta Koridor” yaklaşımını Çin’in “Bir Kuşak Bir Yol” girişimi ile bağdaştırmayı amaçlamakta olup, Çin ile ülkemiz arasında bu alanda kurulacak işbirliğinin hedeflerini, temel ilkelerini, içeriğini ve işbirliği yollarını içermektedir</p> |
| Katılımcı 18 | Son 50 yıldaki en önemli ekonomik ve lojistik inisiyatif. |

(Soru 2) Sizce Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin neleri hedefliyor?

| | |
|-------------|---|
| Katılımcı 1 | <p>Çin KYG ile küresel ve yerel ölçekte bazı amaçlara ulaşmak istemektedir. Yerel ölçekte yeni ekonomik model geçişle birlikte üretiminin bir kısmını KYG kapsamındaki ülkelere kaydırarak sermaye ihracatı yapmayı, kendisi için gerekli enerjinin ulaştırılmasında enerji koridorlarını güvence altına almayı, ticari ürünleri için yeni pazarlar oluşturmayı hedeflemektedir. Küresel ölçekte liberal ekonomik sisteme yeni kurumsal yapılarla alternatif oluşturmaya ve ABD'nin küresel hegemonyasına son vererek çok kutuplu bir dünya politikası oluşturmaya çalışmaktadır.</p> |
|-------------|---|

| | |
|-------------|---|
| Katılımcı 2 | Çin açısından bu projenin uzun vadeli tek bir amacı vardır: Dünya’da hegemon bir devlet olarak Çinsever bir atmosfer yaratmak. Kısa vadede ise tüm dünyada ticari üstünlük sağlayarak Pazar- Hammadde imkanlarına erişim için ulaştırma altyapısında alternatif oluşturmaktır. |
| Katılımcı 3 | Uzun süren bir uyku döneminin ardından batıyı taklit ederek değil kendi kültürüne dayanan stratejileriyle yeniden dünya hakimi olmayı hedeflemektedir. |
| Katılımcı 4 | Bölgesel entegrasyonu geliştirmek, ticareti artırmak ve ekonomik büyümeyi canlandırmak amacıyla kara ve denizcilik ağları aracılığıyla ülkeler arasında 5 konuda işbirlikleri yaparak dünya ticaretine yön vermek. |
| Katılımcı 5 | Bence Çin’in hedefi, ülkesinde üretilen katma değerli yükleri denizyolu taşıma alternatifi olarak Avrupa pazarına zaman zaman daha ucuza ve daha kısa sürede gönderip pazar payını büyütmektir. Denizyolunda yaşanan navlun farklılaşması (genelde artışlar) maliyet riski; ana gemi sonrasında feeder servislerle yapılan taşımalar, aktarmalar ise her defasında gecikme ve hasar riski oluşturmaktadır. Ayrıca bazı politik savaşlar ve Çin’e karşı alınan olumsuz yaptırım kararları, risklerin minimize edilmesi için alternatif üretilmesini zorunlu kılmaktadır. Dolayısı ile güçlü bir ekonomi ve pazar payı için özellikle lojistik taşımalarda alternatif planlar oluşturmak bu konuda Çin’in en büyük hedeflerinden biri olabilir. |
| Katılımcı 6 | Çin için bir kaç boyutu var: 1. Küresel rekabet ortamı içinde kendisine iktisadi, siyasi kaldıraç elde ediyor. 2. Yurtdışı yatırımlar ile iç tüketim ve dış ticaret rejimlerini dengeleyici bir inisiyatif geliştiriyor, böylece ekonomik büyümenin kontrollü sürekliliğini sağlamayı hedefliyor. 3. İç ve dış iktisadi dengeyi sağlayan bir araç olarak kullanıyor Kuşak ve Yol İnisiyatifini. 4. Güzergah üzerindeki ülkelerin alt-yapı ve teknik güncellemeleri sayesinde kendisine iş yapacağı ticari ortaklar yaratıyor. 5. Jeo-politik projeksiyonunu ve küresel duruşunu güçlendiriyor. |
| Katılımcı 7 | Maddeler halinde özetle ifade etmek gerekirse; 1- Lojistik seçeneklerinin artması 2- Lojistikte zaman tasarrufu 3- Lojistik masraflarının düşürülmesi 4- Hammadde ve bitmiş ürün satın alma konusunda denize uzak bölgelere de ulaşılabilmesi 5- Güzergah üzerindeki ülkelerde yapacağı yatırımlarla (Türkiye’de dahil) ticaretin uzun yıllar siyasi ve güvenlik sorunlarından kaynaklı dalgalanmalardan etkilenmeden devam etmesini sağlamak. 6- Deniz lojistiğindeki mevsimsel olumsuzluklardan minimum bir şekilde etkilenerek |

| | |
|--------------|---|
| | sürekliği sağlamak. ... |
| Katılımcı 8 | Çin Kuşak ve yol girişimiyle tüm dünya ile hızlı ve güvenli erişebilir yollar inşa etmek ve bu yollar vasıtasıyla Kuşak ve yol girişimi güzergahları üzerindeki ülkelere ürettikleri ürünleri pazarlama imkan ve kabiliyeti kazanmak istemesi ana hedefi gibi görülse de ,kültürel bir etki alanı oluşturmak istediğinde gözlemlenmektedir. |
| Katılımcı 9 | Ekonomik büyümesinin sürdürülebilirliğini sağlamak, yeni pazarlar oluşturmak ve etki alanını genişletmek. |
| Katılımcı 10 | Çin ekonomisini daha da güçlendirmeyi ve hammaddeye daha hızlı ulaşarak ekonomik büyümesini sürdürmeyi hedefliyor. |
| Katılımcı 11 | Kuşak ve Yol Girişimi’ni salt ekonomik bir düzlemde okumanın son derece yüzeysel ve yetersiz analiz olacağı kanaatindeyim. Çin’in asıl hedeflediği amaçları iyi kavramak için uluslararası ilişkilerde ağırlığını günden güne arttıran jeoekonomik bir yaklaşımla yapılacak bir analiz daha uygun olacaktır. Zira güncel ekonomik düzenin doğası şu anda yalnız uluslararası rekabetin temeli hakkında önemli teorik ve pratik soruları gündeme getirmekle kalmıyor, aynı zamanda ulus- devletin gücünün ve etkisinin büyük ölçüde ekonomik güç dengesindeki görece değişimler tarafından belirlendiğini giderek daha açık hale geliyor. Çin’in bu projeye beraber sahip olduğu ekonomik gücü, stratejik amaçlarına ulaşma hususunda bir kaldıraç olarak kullanma niyetinde olduğunu düşünüyor, Kuşak ve Yol Girişimi’ni “Çin’in Marshall Planı” olarak tanımlayan literatüre katıldığımı belirtiyorum. |
| Katılımcı 12 | Uluslararası camiada bu konuda iki temel görüş/yaklaşım mevcuttur. Bir yaklaşıma göre “KYG Çin’in politik nüfuzunu genişletmek amacıyla, ekonomik güç ve altyapı imkanları açısından nispeten ‘zayıf’ ülkeleri hedefine alarak, ekonomik enstrümanlarla bu ülkeler nezdinde gücünü artırmayı gözetten bir girişimdir.” ABD, Japonya, Hindistan, bazı AB ülkeleri bu yaklaşıma sahiptir. Bir diğer grup ise bu girişimi herkes için kazan-kazan temelinde fayda doğuracak (her alanda) bir bağlantısallık girişimi olarak görmektedir. Belki gerçek durum bu ikisinin bir karışımıdır. Burada girişimden fayda sağlamayı gözetten ülkelerin yaklaşımları belirleyici olabilecektir. Sonuçta Çin her bir ülkeyle “ihtiyaca göre şekillenen” anlaşmalar sonuçlandırmaktadır. Bu anlaşmaların içeriğine de ilgili ülkeler karar verecektir. |
| Katılımcı 13 | Çin, hinterlandı olan bölgelere açılmayı ve etki alanını genişletmeyi hedefliyor. Ayrıca alternatif ulaştırma güzergahları edinmeyi istiyor. |

| | |
|--------------|--|
| Katılımcı 14 | İktisadi ve politik anlamda gücünü arttırmayı |
| Katılımcı 15 | Halihazırda dünyanın en büyük ekonomik gücü ABD'dir. Ancak fütüristik tahminler 2050 yılına kadar Çin ekonomisinin dünyanın en büyük ekonomisi olacağı yönündedir. Çin'in bu hedefini başarabilmesinde ucuz işgücü, ar-ge yatırımları, altyapı yatırımları, üretim teknolojisi ve hızı vb. faktörlerin yanı sıra geliştireceği yeni ekonomik projelerin de etkisi olacaktır. Çin, Kuşak ve yol girişimi gibi dev bir proje ile dünya nüfusunun neredeyse yarısına ulaşarak hem ticaret hacmini artıracak hem de ulaştığı coğrafyalara altyapı hizmeti götürmesi karşılığında bir takım politik kazanımlar elde ederek stratejik (siyasi) gücünü artıracak. |
| Katılımcı 16 | Kuşak ve Yol Girişimi, Avrasya bölgesindeki enerji ve ulaştırma ağlarının geliştirilmesine odaklanan ekonomik temellere dayanan bir politika açılımı olarak görülse de, ÇHC'nin siyasi, stratejik ve ideolojik beklentileriyle şekillenmiştir. Xi Jinping döneminde, Çin'in uluslararası arenada büyük bir güç olarak daha fazla söz sahibi olmaya çalıştığı görülmektedir. |
| Katılımcı 17 | Kuşak ve yol girişimi uzun vadede Çin için yeni pazarlar oluşturacaktır. Ürünlerinin pazarlara daha hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşması için güzergahlarını çeşitlendirmekte, farklı modları da içeren mevcut ve yeni güzergahlardaki altyapı eksiklerini gidermeyi hedeflemektedir. Aynı şekilde enerji ihtiyaçları için de enerji koridorları oluşturmaktadır. Kuşak ve yol girişiminin ardında bundan başka jeopolitik hedefleri de olabilir. Ancak dünyaya duyurulan şekliyle güzergah üzerindeki ülkelerle bağlantılılığı güçlendirmeyi, bu ülkelerde dengeli ve sürdürülebilir kalkınmayı amaçladığı kaydedilmektedir. |
| Katılımcı 18 | Etki alanını genişletmeyi ve globaldeki Çin algısını güçlendirmeyi. |

Tanımlama sorularına verilen cevaplar katılımcıların Kuşak ve Yol girişimi hakkında yeterli bilgiye sahip olduklarını göstermektedir. Bu girişimin ülkemiz açısından olumlu sonuçlar doğuracağını düşünen katılımcılar, Türkiye'nin güzergâh üzerindeki transit geçiş noktası olmasının avantajlarını kullanması gerektiğini düşünmektedirler. Orta koridor sayesinde lojistik merkezi haline gelecek ülkemizin dış pazarda ilerleme fırsatı yakalayabileceği bu girişim ile yalnızca ekonomik değil aynı zamanda politik ve diplomatik anlamda küresel gücü etkileyebilecek bir aktör haline gelebileceği düşünülmektedir.

Kuşak Yol girişiminin Çin'in global pazar ağını genişleterek hakim olduğu pazarlarda lojistik giderleri azaltacağı düşünülmektedir. Bu sayede güzergahtaki ülkelerle hammadde alışverişinde bulunabilecektir. Politik anlamda ise Çin, kazan-kazan anlayışı ile neredeyse

dünyanın yarısına altyapı yatırımları yapılmasını sağlayarak on yıllardır Amerika'nın hakim olduğu küresel gücü eline almak istemektedir.

4.3.2. Tespit etme sorularına verilen yanıtlar

Toplamda 2 adet sorulan tespit etme sorularına katılımcıların verdiği yanıtlar aşağıda sunulmuştur.

(Soru 3) Kuşak ve Yol Girişiminin küresel ticarete muhtemel etkileri neler olabilir?

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin altyapı inşaatları ile küresel sisteme dahil edilmesi dünya üretimini ve ticaret hacmini artıracaktır. |
| Katılımcı 2 | Ülkelerin kendilerini koruma duvarları ile çevrelememesi durumunda bu girişimin malların dolaşımında daha fazla zemin oluşturacağını varsayabiliriz. Ancak kısa bir süre içinde Çin'in sahip olduğu finansal ve insan kaynağı imkanlarına sahip olmayan ülkelerin bu durumu tersine çevirecek tek yönlü ticareti engelleme girişimleri olacaktır. |
| Katılımcı 3 | Ülkeler arası ticaretin ağırlık merkezi değişecektir. Ticaret hacminin genel trendi üzerinde önemli bir etkisi olmayacaktır. |
| Katılımcı 4 | Bu proje 2013 senesinde başlamış olup öngörülen tamamlanma süresi 2049 yılıdır. Bu süre zarfı içerisinde bu girişim sayesinde Çin ekonomisine ve bu kuşaklar üzerinde olan ülkelerle olan gelişimine inanılmaz bir ivme kazandırması hedeflenmektedir. Projenin başlangıcından itibaren 2020 senesinin 3. Çeyreğinin sonuna kadarki Çin ekonomisine olan katkısı yaklaşık 1 trilyon USD'yi geçmiştir. Planlanan hedef önümüzdeki 10 yıl içinde ekonomiye olacak olan toplam katkısı yaklaşık 2.5 trilyon USD ye ulaşması hedeflenmiştir. |
| Katılımcı 5 | Küresel ticaretin anlam ifade edecek kadar değişeceğine inanmıyorum. Ticaretin temeli bence arz ve talebe dayalıdır. Talep edilen ürünler arzı sağlayanlar tarafından karşılandığı sürece ticaret devam edecektir. Günümüzde Çin ekonomisi en büyük arz sağlayıcı olarak karşımıza çıkıyor (tabii ki bu arzın sağlanması için gerekli kaynak kullanımı ve tedariki de önemlidir; kendi öz kaynaklarından sağlayamadığı hammadde ve yarı mamullerin tedariki de Çin'de talebi arttıran bir özelliktir. Dengenin bu yönde de sağlanması gerekir). Mass Production gerektiren sektörler artık ürün taşıma yerine üretim birimlerini hammaddeye yakın yerlere taşımaktadır. Önemli olan hammaddeye yakınlıktır. Eğer ürünün hammaddesi farklı lokasyonlardan sağlanıp son ürün alıcısı bir taneyle üretim yeri alıcının lokasyonuna taşınabilir, ancak bu vaka da nispeten nadir görülür. Bu kadar |

| | |
|--------------|---|
| | ürün çeşitliği olan bir küresel ticarete bu tip lokal girişimler ticaretin yönünü ihmal edilebilir oranda etkileyecektir. |
| Katılımcı 6 | Olumlu. Proje partneri ülkelerin alt-yapılarının ve üretim düzeneklerinin güçlendirilmesi küresel ticaretin geliştirilmesine katkı yapar. Bunlara e-ticaret kapasite artışı da olumlu katkı yapacaktır. |
| Katılımcı 7 | Kuşak ve yol ülkelerin güçlü olduğu alanlardaki üretimi için önemli bir fırsattır. Sanayi ve tarım kollarının üretime dayalı modellemelerle ülke ve global bazda artmasına katkı sağlayacaktır. |
| Katılımcı 8 | Kuşak ve Yol girişimi altyapı projeleriyle Çin'in üretim fazlasına tatmin edici bir çözüm sunarken diğer yandan özellikle Güney Asya'daki altyapı eksikliklerini de gidererek bölgesel bir kalkınmanın önünü de açıyor. Çin için refahın sürekliliği ticari ve askeri unsurlarını tüm dünya üzerine dağıtmak için elverişli bir araç olarak ortaya çıkıyor. Ayrıca Çin, Kuşak ve Yol'u şu anda karşılaştığı kaçınılmaz büyük güç rekabeti içerisinde elindeki en önemli enstrüman olarak değerlendiriyor. Kuşak ve yol girişiminin dışında kalan küresel aktörle ticari açıdan olumsuz etkilenecekleri açıktır. Kuşak içerisinde yer alan ülkelere ise gerek tedarik sürelerinin azalması, gerek maliyetlerin azalması dolayısıyla küresel ölçekte ciddi rekabet koşulları oluşturacağını düşünmekteyim. |
| Katılımcı 9 | Hem Çin'in hem de diğer ülkelerin ticari kapasitesini arttıracak ve ticaretin önündeki bazı engelleri kaldıracak için küresel ticareti olumlu anlamda etkileyecektir. |
| Katılımcı 10 | Kuşak ve Yol Girişimi ile Asya'da yaşanan ticaret potansiyeli daha da artacak ve aktif ticaret artacaktır. Küresel bakımdan da yeni pazarlara erişim sağlanması küresel ticareti çok farklı bir noktaya getirecektir. Özellikle Hindistan, Pakistan, İngiltere, Afrika gibi pazarlarda hareketlenmeler yaratacak ve Avrupa'yı sınayacaktır. |
| Katılımcı 11 | Çin'in küresel ticarete izlediği yol, ekonomik ortaklar için klasik neoliberal kapitalizmden farklı çıkarımlara sahip olarak görülebilir. Zira "Çin Değerleri ile Sosyalizm'inin" destekçileri Çin'in son otuz yıldaki reform deneyimlerini, Afrika'daki gelişmekte olan ülkelere yoksulluğun nasıl ortadan kaldırılacağı ve sanayileşmede nasıl adımlar atılacağı konusunda bir model oluşturduğunu öne sürmekte. 'Pekin Konsensüsü'nün hayranları için bu, Çin'in kendine özgü kalkınma deneyimini; modernizasyon ve genişlemeye giden alternatif bir yolu temsil etmekte. Lâkin bu hususta asıl sorulması gerek soru, Çin sürdürülebilir ve herkesin kazandığı bir senaryo mu çizmekte? Yoksa Washington Konsensüsü'ne kıyasla, altyapı yatırımına muhtaç anti-demokratik ülkelerin liderlerine görece daha rahat koşullar altında geri ödemesi zor krediler mi sunmakta? Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin tarafından dünyaya önerilen yeni bir küresel ticaret alternatifi olduğunu düşünüyorum. |

| | |
|--------------|---|
| Katılımcı 12 | KYG sonuç itibariyle dünyanın fabrikası olarak nitelendirilebilecek Çin'in gerek hammadde ihtiyacının temininde, gerek mamul mallarının ihracatında akışkan ekonomik koridorlar oluşturulmasını hedeflemektedir. Söz konusu koridorlar günün sonunda başka ülkelerin/aktörlerin de kullanımına açıldığı nispette -ki bu konuda bir engel bulunmamaktadır- küresel ticaretin de bundan payını alabileceği düşünülmektedir. |
| Katılımcı 13 | Küresel ticaretin ağırlık merkezinin daha da doğuya kayması muhtemeldir. |
| Katılımcı 14 | Olumlu etkileri olur. |
| Katılımcı 15 | Kuşak ve yol girişiminin dünya ticaretinin yarısına yakını kapsayacak büyüklükte bir proje olduğunu düşünürsek, Çin için her şey yolunda giderse (ticaret savaşlarının sonucunu kestirmek zor) uzun vadede girişimin en büyük etkisinin dünya ekonomisini yöneten ana figürlerde önemli değişiklikler meydana getirmesi olacağını düşünüyorum. Uzun vadede dünya jeopolitiğinde de değişiklikler olabilir. Çin'in kendi kültürünü yayma politikası olduğu çok net bir şekilde ortada bence, bu da kültürel, siyasal ve ekonomik değişimlerin kaçınılmaz olacağı anlamına geliyor. Bazı ekonomiler bataabilir, bazı sınırlar değişebilir vs. |
| Katılımcı 16 | Büyük ölçüde deniz taşımacılığı ile yürütülen kıtalar arası ticarete, orta ve uzun vadede kara ve demiryolu taşımacılığının payının artması beklenebilir. |
| Katılımcı 17 | Girişimin ana amaçlarından biri de İpek Yolunun canlandırılmasıdır. Girişimin güzergahları dünya ticaretinin gerçekleştiği ticaret koridorlarıyla da büyük oran da örtüşmektedir. Bu nedenle, bu güzergahlardaki bağlantısallığa ilişkin eksikliklerin giderilmesi ve güçlendirilmesi dünya ticaretine de olumlu şekilde yansımaktır. |
| Katılımcı 18 | Çin lehine olmak üzere toplam pastayı büyütecektir. |

(Soru 4) Kuşak ve Yol Girişiminin küresel lojistiğe muhtemel etkileri neler olabilir?

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Üretim ve ticaret hacminin artması ve yeni rotaların oluşturulması lojistik faaliyet ve yatırımları da artıracaktır. Taşıma faaliyetlerindeki çeşitlilik (kara, deniz, hava ve son yıllarda dijital yollar) ve birlikte kullanımları artacaktır. |
| Katılımcı 2 | Projenin uygulanabilmesi durumunda taşımacılık artacağından hem yatay dağıtım ağları hem de kısa mesafeli taşımalar gelişecek ve lojistik kavramı bir bütün olarak tüm anlamlarıyla gelişecektir. |
| Katılımcı 3 | Avrasya coğrafyasında karasal taşımacılığın önemini artıracaktır. |
| Katılımcı 4 | Hali hazırda 6 ekonomik kuşak bulunmaktadır bunlardan 2 tanesi tam olarak çalışmakta ve lojistik anlamda Çin/Avrupa/Rusya / Orta Asya bağlantıları düzenli bir şekilde de çalışmaktadır. Özellikle karasal bağlantılara bakıldığında demiryolu kullanımları artırılmış 21 ülkedeki 92 şehir düzenli tren seferleri ile birbirine bağlanarak 2013'den |

| | |
|-------------|--|
| | <p>beri 30000 Blok tren düzenlenmiştir. Özellikle Avrupa bölgesine Hava ve Deniz yolu trafiğine alternatif bir taşıma şekli sisteme kazandırılarak lojistiğin hızlanması sağlanmıştır. Özellikle Land Lock pozisyonundaki Orta Asya Ülkeler’i başta Rusya olmak üzere bu tren seferlerinden önemli ölçüde yararlanarak aralarındaki ticaret arttırılmıştır. Düzenli seferlerin oluşturulması hem lojistiği hızlandırmış hem lojistik maliyetlerini düşürmüş hem de ticaretin artması sağlanmıştır.</p> |
| Katılımcı 5 | <p>Bu taşıma şeklinin/alternatifinin küresel lojistikteki etkileri de kısa ve orta vadede çok anlamlı olmayacaktır. Küresel ticaretteki artış, buna bağlı taşımacılık özellikle Doğu (Çin) – Avrupa arasında çok çok büyük bir oranda denizyolu ile yapılmaktadır. Tüketime (dolayısı ile üretime) dayalı talep artışını sağlamak için büyük kapasiteli gemiler ve bu gemileri elleçleyebilecek limanların inşasıyla karşılanmaktadır. Intermodal taşımacılık ise denizyolundan küçük (hatta küçücük) bir oran almaktadır. Denizyolunda yıllık olarak taşınan TEU’daki artış oranının sayısal adedi ile bu girişimlerde taşınan yük adedi karşılaştırılmalıdır. Eğer denizyolundaki büyüme oranı her yıl daha fazla ise ileride OBOR’un etkisinin küresel anlamda daha da azalacağı hatta hesaba bile katılmayacağı anlamına gelecektir. Büyüme oranı ters yönde gelişirse, yani OBOR taşımalarının oranı denizyolu taşımacılığının büyüme oranından fazla olması durumunda (ki pek inanasım yoktur) buna ilişkin yatırımların da yeniden yönlendirilmesine ve sistemlerin geliştirilmesine neden olabilir. Ancak bu, her ne olursa olsun küçük bir dereceye kadar etkin olacaktır. Denizyolu taşımacılığı küresel lojistiğin en büyük, vazgeçilmez ve alternatifsiz oyuncusudur. Kendi sıkletinde alternatif bir oyuncu oluşturmak mümkün değildir.</p> |
| Katılımcı 6 | <p>Olumlu. Hızlı tren yolları, modern ve geniş limanların inşası, gemi taşıma kapasitelerinin artışı, e-ticaret depolarının ve sistemlerinin kurulması, modern ve entegre hava limanları, küresel lojistiğe mutlaka olumlu girdi sağlayacaktır.</p> |
| Katılımcı 7 | <p>Kuşak ve Yol girişimi denize uzak ülkelerin lojistik alanında rol alması açısından yeni imkanlar doğurmaktadır. Aynı zamanda depo-antrepo yoğunluğuna paralel olarak kara ulaşımı alanında da hareketliliği arttıracaktır. Güvenlik sorunu bulunan bölgelerde lojistiğin daha sağlıklı sağlanabilmesi için "barışın" kalıcı hale getirilmesi konusunda da önemli bir fırsat sağlamaktadır. Bu da dolayısı ile küresel lojistiğin gelişmesine katkı sunacaktır.</p> |
| Katılımcı 8 | <p>Kuşak ve yol girişiminin temel amacı Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmaktır. Girişimin kara ve denizden olmak üzere iki önemli uluslararası ticaret güzergahı bulunmaktadır. Orta Çin’den başlayıp, Orta Asya üzerinden Moskova, Rotterdam ve Venedik’e uzanan karayolu, demiryolu, petrol ve gaz boru hatları ve diğer altyapı projelerinden oluşan bir</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>kara ulaştırma ağları bütününden bahsedilmektedir. Tek bir rota yerine Asya-Avrupa yönünde kara köprülerinden oluşan koridorlar planlanmaktadır.</p> <p>Türkiye, bu koridorlar içinde yer alan ve “Orta Koridor” olarak adlandırılan Çin-Merkez ve Batı Asya Koridoru üzerinde yer almaktadır.</p> <p>Kuşak ve yol girişimi ulaşım yollarını çeşitlendireceği gibi Nakliye süreleri ve Navlun fiyatların düşüreceğini söyleyebilirim.</p> |
| Katılımcı 9 | Proje sayesinde özellikle lojistik altyapı ve tesislerine yönelik yatırımlar artacaktır. |
| Katılımcı 10 | Küresel lojistiği tamamen iyileştirici bir faydası olacaktır. Intermodal bağlantılar ön plana çıkarken, kopuk kalan kanallar açılarak tüm noktalar birbirine bağlanacaktır. Yeni depolar, hatlar, limanlar, taşıma modelleri, yatırımlar ortaya çıkacaktır. |
| Katılımcı 11 | Projenin vurguladığı hususlardan birisi “connectivity”, yani bağlayıcılık. Şüphesiz küresel lojistiğin boyutunu arttıracaktır. |
| Katılımcı 12 | <p>KYG pek çok altyapı yatırımı arasında lojistik merkezlerin de inşasını öngörmektedir. Önemli merkezlerdeki lojistik merkezlerin ilave altyapı yatırımları ile birbirlerine entegre edilmeleri halinde beklenen faydanın artması beklenebilir.</p> <p>Ülkemizin de son yıllarda lojistik sektörüne yönelik artan yatırımları söz konusudur. Bunlar KYG amaç ve hedefleri doğrultusunda hayata geçirilmiş veya geçirilmekte olan projeler değildir. Ancak KYG ile ülkemizin girişimi olan Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridor girişimi arasında bir sinerji yaratılması halinde söz konusu lojistik merkezlerin bölgesel ve küresel faydalarının artması beklenebilir. Bu diğer ülkeler açısından da geçerlidir.</p> |
| Katılımcı 13 | Tarifeli düzenli demiryolu seferleri ile pahada ağır yüklerin ve zamana duyarlı yüklerin deniz taşımacılığına nispeten daha hızlı ve hava taşımacılığına nispeten daha ucuz taşınması mümkün olacaktır. |
| Katılımcı 14 | Olumlu etkileri olur. |
| Katılımcı 15 | Kombine taşımacılık yöntemi daha sık kullanılacak. Kritik noktalardaki lojistik üstlerin önemi daha da artacak. Türkiye için örnek vermek gerekirse, elleçleme kapasitesi ve coğrafı mevkii elverişli olan limanlar (Ambarlı, Çandarlı, Filyos ve Taşucu vb.) öne çıkacak. Aynı şekilde organize sanayiye yakın, ulaştırma altyapısı da hazır durumda olan kuru limanlar önem kazanacak. |
| Katılımcı 16 | Avrasya bölgesindeki ulaştırma altyapıları ve bağlantılılığın gelişmesine katkı sağlama potansiyeli bulunan bu Girişimin, kara/demiryolu taşımacılığına ve lojistik ağlara olumlu katkısı olabilecektir. Ayrıca, Hazar geçişli koridorlarda olduğu gibi, Avrasya bölgesinde |

| | |
|--------------|---|
| | alternatif güzergahların gelişimine zemin hazırlayabilir. Özellikle Covid 19 salgını dönemine demiryolu taşımacılığının sunduğu imkanlar bu yönde daha fazla ilerlemeye zemin hazırlayabilir. |
| Katılımcı 17 | Boş bırakılmıştır. |
| Katılımcı 18 | Alternatif taşıma şekli olarak Demiryolu kullanımını arttırmakla birlikte dünyadaki Çin destekli limancılık faaliyetlerinde de büyümeye sebep olacaktır. |

Katılımcıların tamamı Kuşak ve Yol girişiminin küresel ticareti olumlu etkileyeceği yönünde görüş birliği içerisinde olduklarıdır. Kuşak yol girişimi ile küresel ticaretin yön değiştireceği merkezinin doğuya kayacağı düşünülmektedir. Çin oluşturduğu ticaret koridorları sayesinde kalkınmasını sürdürülebilir kılacaktır. Ayrıca girişimin kapsadığı ülkelerde meydana gelen pazar hareketliliği ile küresel anlamda ticarete rekabet yaratılmış olacaktır. Küresel lojistiğin de büyük yarar göreceği bu proje ile farklı bölgelerde farklı taşımacılık türleri gelişecek, lojistik faaliyetlerde artış yaşanacaktır. Bu artış ile beraber lojistik maliyetlerin düşürülmesi sağlanacak, lojistik altyapı yatırımları artacaktır. Girişimin hem kara hem deniz yollarını kapsamaması ile yeni modern limanlar, entegre havaalanları, depolar, demiryolları inşa edilecektir.

4.3.3. Değerlendirme sorularına verilen yanıtlar

Toplamda 3 adet sorulan değerlendirme sorularına katılımcıların verdiği yanıtlar aşağıda sunulmuştur.

(Soru 5) Kuşak ve Yol Girişiminde Türkiye'nin avantajlarını dikkate alarak elde edeceğimiz faydalar ve yeni fırsatları nasıl tanımlarsınız?

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Türkiye, KYG rotalarının kara, deniz ve hava açısından hemen hemen tam ortasında yer almaktadır. Bu açıdan bakıldığında dünya ticaretinin ve lojistiğinin kavşak noktalarından biri olma fırsatına sahiptir. Ticari ve lojistik kavşak noktası olması Türkiye'nin uluslararası alanda güvenliğinin sağlanması açısından büyük avantajlar getirmektedir. Türkiye konumu, nüfusu, kapasitesi ile bölgenin Singapur'u olabilir. |
| Katılımcı 2 | Ucuz Lojistik ile yukarıda 1. Soruya verilen cevapta belirtilen ülkeler ile daha fazla ticaret yapma imkanı elde edilebilir. |
| Katılımcı 3 | Dış ticaretimizde transit ticaret kaynaklı bir artış ile buna bağlı olarak lojistik sektöründe bölgesel bir büyüme beklenmektedir. |

| | |
|-------------|---|
| Katılımcı 4 | <p>Bu faydaları ikiye ayırmakta fayda var. Birincisi Türkiye ekonomisine olacak etkileri 1- Hava ve denizyoluna alternatif bir taşıma modu daha (tren taşımaları) devreye girer. 2- Asya ile Türkiye arasındaki lojistik hızımız uygun maliyetli bir alternatifle artar. 3- Envanter ve Capital maliyetleri düşer 4- İhracatçılarımıza Orta Asya ve Çin marketi daha etkili lojistik çözümleri ile açılır 5-İhractimizin hızlı artar.</p> <p>İkinci etkisi ise bölgesel anlamda bir lojistik HUB olma şansımızdır. Türkiye konumu sebebiyle Doğu Akdeniz Kuzey Afrika ve Balkanlar'a lojistik dağıtım sağlamak için bir kuşak bir yol projesinde çok önemli bir noktadadır.</p> |
| Katılımcı 5 | <p>Türkiye'nin konumu jeopolitik olarak önemlidir. Doğu'sunda birkaç alternatif ülke bulunmaktadır, Marmaray devreye girmiştir, deniz limanları da alternatif oluşturmaktadır. Dolayısı ile geçmişte olduğu gibi gelecekte de avantajlı bir konumda olacaktır.</p> <p>Başlangıçta "jeopolitik" dedim, çünkü bu girişim sadece teknik bir konu olarak değerlendirilmemelidir. Avantaj sağlamak için dış politika ve ülkeler arası ilişkilerin de iyi düzenlenmesi gereklidir.</p> <p>Ülkemizin kendi ticaretinin (ithalat ve ihracat) gelişmesi söz konusu olabileceği gibi, hiç ülkemize uğramadan giden yüklerin (transit) ülkemiz sınırları içinden geçmesinin de ilave avantajları ve yaratacağı katma değerler olacaktır.</p> <p>Uluslararası prestij sahibi olmak, lojistik puanımızın yükselmesi, sigorta risk puanımızın azalması, altyapı geliştirme sayesinde lokal taşımacılığa da fayda sağlanması, yeni çift yönlü ticaretin oluşması, bilişim sistemlerinin gelişmesi, yeni hizmetler sayesinde yeni istihdam oluşturulması, kalifiye çalışan sayısının artması gibi birçok konuda fırsatlar olabilir.</p> |
| Katılımcı 6 | <p>Coğrafi avantaj, tüketici piyasalara yakınlık, enerji aktarım arterlerine ev sahibi olması, teknik gelişkinlik düzeyi gibi avantajlar, Türkiye'yi e-ticaret, transit yollar, teknoloji arge ve alt-yapı çalışmalarında projeden tamamlayıcı alanlarda katkı sağlayacak. İşletmecilik ve yüksek teknoloji üretimi alanlarında atılımlara kapı açabilir.</p> |
| Katılımcı 7 | <p>Asya'dan kesintisiz bir şekilde Avrupa'ya ulaşan demiryolu imkanı sunan Türkiye Kuşak ve Yol girişiminin en avantajlı ülkelerinden biridir. Bu nedenle Asya ve Avrupa'ya ihracat şansını artırdığı için güçlü olunan sektörlerde büyüme sağlanacaktır. Bu durum dolayısıyla lojistik alanında da yeni imkanlar doğuracaktır.</p> |

| | |
|--------------|---|
| | Türkiye'nin Kuzey yarımkürede bulunmasından dolayı özellikle tarım alanındaki mevsimsel avantajları kullanarak ihracat potansiyeli artırılabilir. |
| Katılımcı 8 | <p>Çin Halk Cumhuriyeti, Türkiye'nin, Almanya ve Rusya'dan sonra dünyada üçüncü, Uzak Doğu'da ise en büyük ticari ortağı. Türkiye'de 31.12.2013 tarihi itibarıyla büyük çoğunluğu toptan ve perakende ticaret sektöründe faaliyet gösteren 540 adet ÇHC sermayeli şirket kayıtlı, Ve ÇHC menşeli 23 adet de irtibat bürosu mevcut. Ekonomi Bakanlığı'nın verilerine göre 2007-2014 Mart arasında Çin sermayeli şirketler için 20 adet teşvik belgesi düzenlenmiş. O tarihte söz konusu belgelerde öngörülen yatırım tutarı yaklaşık 93 milyon TL seviyesinde. Ekonomi Bakanlığı'ndan alınan bilgiye göre, ÇHC'de faaliyet gösteren 37 adet yatırımcı Türk firmasının toplam yatırım tutarı ise 396,3 milyon ABD doları değerinde. Ayrıca, alanında ön sıralarda yer alan Çin ve Türk inşaat sektörleri, üçüncü ülkelerde de işbirliği yapıyorlar.2014'te 199.746 ÇHC vatandaşı ülkemize gelmişken bu rakam, 2018'de 394 bine ulaşmış, 2019 yılında bu rakam 427 bine yükselmiştir. Türkiye'nin Bölgesel avantajları doğrultusunda,</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ticaret hacminin artacağını -Turizm(Türkiye'ye gelecek turist sayısının artacağını) -Akademik işbirliği ve araştırmaların artacağını -Bölgesel altyapı yatırımların artacak olmasından dolayıyla hem istihdamın hem de yeni yatırımların artacağını -ve son olarak ülkemizin coğrafi konumu gereği bir finans merkezine dönüşeceğini düşünmekteyim. |
| Katılımcı 9 | Türkiye'nin stratejik konumu ve önemli bir lojistik üs olması hasebiyle özellikle Orta Kuşak'ın vaz geçilmez ülkelerinden biridir. Türkiye BRI hattındaki konumundan faydalanarak hem ticari hem de politik önemli faydalar elde edebilir. |
| Katılımcı 10 | Asya ile Avrupa, Rusya ile Afrika arasında köprü görevi gördüğümüz için büyük fırsatlar elde edebiliriz. Fırsatları iyi değerlendirmek ve modern kafalar ile ilerlemek gerekiyor. Özellikle Afrika pazarında aktif olarak hareket etmeliyiz ve tüm Dünya'da Türk markaları çıkarmalıyız. Aksi halde sadece köprü görevi görürüz. |
| Katılımcı 11 | Türkiye, kıtalararası stratejik konumundan mütevellit projenin Orta Koridorunun en kritik ülkelerinden birisi. Buna bağlı olarak artacak lojistik sektörü başta olmak üzere, artacak ticaret hacmiyle beraber Türkiye ekonomisi ciddi kazanımlar elde edebilir. |
| Katılımcı 12 | Ülkemiz son yıllarda mega altyapı projeleri gerçekleştirmektedir. Ülkemizin ihtiyaçları doğrultusunda bu yatırımların artarak devam edeceği anlaşılmaktadır. Burada da en başta demiryolları, limanlar ve lojistik merkezler gelmektedir. |

| | |
|--------------|--|
| | Ülkemiz açısından bu tür projelerde Çin ile işbirliğinden bazı faydalar doğması muhtemeldir. |
| Katılımcı 13 | Orta Asya ve Çin ile demiryolu ve karayolu bağlantılarımız güçlenecektir. |
| Katılımcı 14 | Türkiye dünyanın önemli lojistik üslerinden biri olur. |
| Katılımcı 15 | Türkiye'nin güzergah üzerindeki ülkelerle ticaret hacmi ve ikili ilişkileri olumlu etkilenecektir. Transit geçişlerden de pay alabilmemiz mümkün olabilir. Türkiye-Çin ithalat-ihracat dengesi daha makul bir seviyeye gelecektir. Asya Altyapı Yatırım Bankası faktörünü de düşünürsek uygun olabilecek kredilerle (Çin'e politik herhangi ciddi bir taviz vermemek kaydıyla) ulaştırma altyapı projelerimizi tamamlayabiliriz. Her ne kadar bu çalışmanın konusu olmasa da kuşak ve yol girişimi demir ve demiz yollarından ibaret değildir. Haberleşme alanındaki projeler için de uygun faizli krediler temin edilebilir. |
| Katılımcı 16 | ABD'yi geride bırakarak AB'nin en büyük ticaret ortağı haline gelen Çin'in küresel ticarete alternatif taşımacılık güzergahları geliştirme eğiliminde olduğu görülmektedir. Mevcut durumda Asya'daki ticarete büyük ölçüde Kuzey koridoru üzerinden devam eden transit taşımacılıkta Türkiye'nin rolünün artması için fırsatlar bulunmaktadır. |
| Katılımcı 17 | Türkiye'nin Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu arasındaki sahip olduğu coğrafi konum en büyük avantajlarından biridir. Altyapı yatırımlarına verdiği önem, ülkenin bir lojistik üs haline dönüştürülmesine yönelik hedefleri, sahip olduğu limanlar yine avantajları arasındadır. İklim koşulları da bir diğer avantaj olarak görülebilir. Kuzey koridoru olarak adlandırılan Rusya üzerinden geçen demiryolu hattında da iklimin olumsuz etkileri olabilmektedir. Ticaret ve taşımacılıktaki bir diğer önemli husus da güvenlidir. Güzergah üzerinde çatışma, savaş vs. olması da dezavantaj teşkil edecektir. Bu bakımdan Türkiye yine avantaja sahiptir. Türkiye'nin Girişim açısından sahip olduğu avantajların ardından, Girişimin Türkiye için avantajlarına değinecek olursak, girişim Türkiye'ye ihracat ve ithalatının gelişmesi açısından faydalar sağlayacaktır, taşımacılıktan alacağı pay artacaktır, yapılacak altyapı projeleri, yeni istihdamlar yaratacaktır, güzergah ülkelerinin gerçekleştireceği altyapı yatırımları sayesinde Türkiye'nin de üzerinde bulunduğu taşımacılık koridorları kesintisiz ve verimli bir şekilde faaliyet gösterecektir. Türkiye için de yeni pazarlara ulaşma fırsatı doğacak, ticaret ve turizm sektörlerine de olumlu yansımaları olacaktır. |
| Katılımcı 18 | Demiryolu taşımaları ile Orta Asya bağlarının güçlendirilmesi ve Çin'e daha hızlı ulaşım sağlayacaktır. Yeni kurulan fon ve yatırım bankası aracılığı ile Türkiye'de lojistik Altyapısı geliştirilebilecektir. İhracat Pazarının çeşitlendirilmesinde katkı sağlayacaktır. |

(Soru 6) Kuşak ve Yol Girişiminde Türkiye'nin dezavantajlarını dikkate alarak karşı karşıya kalacağımız tehditleri nasıl tanımlarsınız?

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Politik anlamda çok kutuplu bir dünyaya doğru evriliyoruz. Bu anlamda Türkiye'nin karşılaşacağı en ciddi problem politik alanda olabilir. Belli bir tarafta yer almaktan ziyade kutuplar arasında denge siyaseti izlemesi yararına olacaktır. |
| Katılımcı 2 | Çin-Türkiye arasındaki ticaret dengesinin son 10 yıldaki gelişimine bakıldığında Çin lehine görülen fark artarak devam edecektir. |
| Katılımcı 3 | Kitlesel taşımacılığın sağladığı maliyet avantajıyla ülkemiz üretimde daha fazla dışa bağımlı olacak, bunun da KOBİ boyutundaki işletmeler üzerinde olumsuz etkisi olacaktır. |
| Katılımcı 4 | Kontrollü bir şekilde ikili anlaşmalar yapılırsa riskleri azaltabiliriz. Bu projenin ana amaçlarından birisi ticareti arttırıp ülkeler arası yatırım olanaklarını açmaktır. Ülke için kritik kaynakların kontrolü sağlandığında bu proje ülke yararlarına kullanılabilir ve Türkiye için doğru pazarlarının kapıları açılabilir. |
| Katılımcı 5 | En büyük tehdit konusunda sübjektif görüşüm TCDD Taşımacılık A.Ş. (hantal yapısı), altyapı ve mevzuat eksikliğidir. Bu tip çok oyunculu uluslararası girişimler başta ilgili devlet otoriteleri tarafından desteklenmeli, liyakat sahibi kişiler tarafından analizlerin yapılması, gerekli olan yerlerde çok hızlı kararlar alınıp yatırımlara hız verilmeli, ulusal ve uluslararası politikalar belirlenmeli ve lobcilik yapılarak uluslararası platformlarda söz sahibi olunmalıdır. Bu şekilde ülke olarak payımız artabilir veya değişmez bir oyuncu olabiliriz. Geç kalınması durumunda diğer ülkelerin yapacağı yatırımlar ve üstleneceği rolleri sonucunda elimizdeki yükün de uygun alternatifler nedeniyle kaçacağı aşıkardır. Hatta bu daha da ileriye giderse yapılacak olan üretim tesislerinin bile yurt dışında bu tip oluşumların yanında yer alması söz konusu olabilir. Bu durumda kayıp inanılmaz boyutlara ulaşabilir. Ahılkelek istasyonu veya çok yakında işletmeye açılacak Anaklia Limanı ülkemiz ticareti ve bu konudaki payımıza/rolümüze ciddi tehditler oluşturan örnek oluşumlardır. Geç kalınmış kararlar, hatta alınmayan kararlar ve aksiyonlar nedeniyle büyük balıklar kaçmıştır, kaçmaya da devam etmektedir. |
| Katılımcı 6 | Tehditlerin büyük çoğunluğu jeo-politik ve güvenlik alanında olduğu tahmin edilebilir. Bunlar arasında yumuşak güç operasyonları üzerinden, dini, ve ayrılıkçı terör baş tehdit olarak duruyor. |
| Katılımcı 7 | Üretim konusunda hazırlıksız olunan sektörlerde daralma ihtimali bulunmaktadır. Kalite ve fiyat dengesi konusunda yerli üreticilerin rekabet göstermesi gereken ülkelerin sayısı |

| | |
|--------------|---|
| | artacaktır. Limanlar konusunda da ön çalışmalar yapılarak Kuşak ve Yol entegrasyonu sağlanamadığı durumda bazı limanların kapasitesinin altında işlem görme ihtimali bulunmaktadır. |
| Katılımcı 8 | Teknolojik açıdan Çin ile rekabet edebilecek pozisyonda olmadığımız için özellikle Çinli teknoloji firmaları için ve genelde ise Çin için bir tüketim pazarı olma riskiyle karşı karşıya olduğumuzu gözlemlemekteyim. Bu açıdan Çinli teknoloji firmasının Türkiye'de alt yapı projelerinde çok hayati rol oynadıkları bilinirken özellikle iletişim altyapı gereksinimleri yerli ve milli firmalar vasıtasıyla yapmamız gerektiğini düşünüyorum. |
| Katılımcı 9 | Çin mallarının Türk pazarını işgal etme olasılığı ve Çin'e aşırı borçlanma durumu en önemli riskler olarak duruyor. |
| Katılımcı 10 | Sistem modern olarak yönetilmez ise Türkiye sorunlar yaşamaya başlayabilir. Özellikle kalifiyenin kaybolması ile birlikte eskiye dönüş çok hızlı bir şekilde olabilir. Kanun koyucular/koruyucuların dikkatli hareket etmesi ve yeni kurulan sistem içerisinde vizyon ve liyakatin esas alınması gerekmektedir. Aksi halde, yabancı sermayenin ülkeye hızlı bir biçimde girerek pastanın kremasını alması muhtemeldir. |
| Katılımcı 11 | Çin'le hali hazırda büyüyen ticaret açığının göz önüne aldığımızda, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin iki ülke arasındaki ticari eşitsizliği arttıracığı görüşündeyim. Bunun dışında Uygur sığınmacılar hususunda hükümetin değişen söylemi ve sessizliği, gittikçe avrasyacı bir çizgiye kayan dış politika yukarıda bahsettiğim Çin'in jeoekonomik gücünün Türkiye üzerinde gün geçtikçe arttığını göstermekte. Edinilebilecek kazanımların yanında daha fazla kaybedilmemesi için hükümetin attığı adımlarda dikkati elden bırakmaması, Çin'in etki alanına daha fazla girmemesi elzemdir. |
| Katılımcı 12 | Dünyanın en büyük döviz rezervine sahip, en büyük ikinci büyük ekonomisi ve en büyük askeri güçlerinden birisi olan Çin ile karşı karşıya olan her ülke asimetrik bir ilişkinin getireceği dezavantajlara sahiptir. Bundan Türkiye de başışık değildir. KYG bağlamında bir ilişkide karşılıklı egemenliğe ve sistemlere saygı, hukukilik, şeffaflık ana ilkeler olmalıdır. |
| Katılımcı 13 | Çin ile batı arasında oluşacak yeni dengede doğru stratejilerin izlenmesi gerekiyor. Denge politikalarında başarısızlık farklı olumsuzluklara yol açabilir. |
| Katılımcı 14 | Çin'e politik anlamda taviz vermek durumunda kalabiliriz. |
| Katılımcı 15 | 1. Özellikle ortak proje anlaşmalarında Çin'in maksimalist yaklaşımları (İşin en az %70'ini üstlenmek istiyorlar. Malzemeler Çinli firmalarca sağlanıyor. Kendi mühendislerini ve işçilerini çalıştırmak istiyorlar vs.) 2. Çin'in, ortak projelerle ilgili olarak Türk kurumlarıyla farklı stratejilerle ayrı ayrı görüşmesi (Kurumlarımız arasında eşgüdümün sağlanması Türkiye'nin çıkarları açısından son derecede önemli) |

| | |
|--------------|--|
| | <p>3. Çin'in ya da AAYB'nin ucuz (piyasanın altında) kredi sağlayamaması</p> <p>4. Çin'in ortak proje yapma ya da ucuz kredi verme karşılığında siyasi imtiyaz koparma çalışmaları</p> <p>5. Çin'in ortak proje yapma vaadiyle oyalama taktiği.</p> |
| Katılımcı 16 | Türkiye'nin içinde bulunduğu taşımacılık koridorlarının geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin Batı ve Doğu arasındaki stratejik konumu siyasi anlamda her türlü ülke ve Girişimle ilişkilerin dengeli yürütülmesini gerekli kılmaktadır. |
| Katılımcı 17 | Kuşak ve Yol Girişiminin deniz ipek yolu ayağında Türkiye'nin şu an için sahip olduğu avantajı yeterince değerlendiremediği kanaatindeyim. Bu noktadaki avantajımızı Yunanistan'ın Pire Limanına kaptırmış görünmekteyiz. Çin'in Kumport Terminalinin belirli bir hissesini almış olması bir anlamda olumlu değerlendirilebilir ancak üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin bu avantajını çok daha etkin kullanması gerektiğini düşünüyorum. Bir diğer konuda, Türkiye'nin Batı ve Doğu arasında yürüttüğü dış politikasının bir dengeye oturtulmasının gerektiği, kendi çıkarlarını korurken bu dengeyi de sürdürebilmesinin gerektiğidir. Ayrıca Kuşak ve Yol Girişiminin ardındaki olabilecek siyasi amaçların da farkında olarak bu girişimin desteklenmesi gerekmektedir. |
| Katılımcı 18 | Çin ile Avrupa arasındaki hızlı lojistik ulaşımı sayesinde, Tekstil gibi Avrupa'ya yakınlığımız sayesinde avantajlı olduğumuz sektörlerde rekabete girmemize sebep olacaktır. Yunanistan gibi bu inisiyatif içerisinde daha önce pozisyon alan ülkeler nedeni ile Hub olma niteliğimizi kaybetmemiz söz konusu olmaktadır. |

(Soru 7) Bu avantaj ve dezavantajları dikkate aldığınızda size Türkiye Kuşak ve Yol Girişimini destekleyecek ana aktörlerden birisi olmalı mıdır? Neden?

| | |
|-------------|---|
| Katılımcı 1 | Türkiye KYG'yi desteklemelidir. Türkiye zaten KYG ile ilişkili en büyük kurumlardan biri olan Asya Altyapı Yatırım Bankasının kurucu üyelerinden biridir. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi KYG ve ilgili kurumlar ileride var olan kürese liberal sisteme alternatif olma iddiasındadır. Türkiye'nin önümüzdeki yüzyılı ıskalamaması için yeni gelişmeler de söz sahibi olması önemlidir. |
| Katılımcı 2 | Türkiye'nin mevcut dış ticaret yapısı ve mali durumu dikkate alındığında ana aktör olma ihtimali yoktur. |
| Katılımcı 3 | Kolaylaştırıcı bir aktör olmamalıdır. Ancak konunun siyasi boyutunu da dikkate alarak bölgemizde siyasi olarak söz sahibi olabilmek için sistemin dışında da kalmamalıdır. |
| Katılımcı 4 | Kesinlikle olmalıdır. Ana sebepler yukarıda detaylı bir şekilde açıklanmıştır. |
| Katılımcı 5 | "Ana aktör" yerine "ara aktör" demek bence daha doğru. Alıcı veya gönderici olmadığınız sürece nihai karar verici, yani ana aktör olmamız da mümkün olmaz. Şimdiki |

| | |
|-------------|---|
| | <p>senaryo Çin yüklerinin Avrupa'daki alıcılara ulaşması olduğu için aktörün kim ya da kimler olacağına aslında Çin karar verecektir.</p> <p>Bu süreçte mümkün olduğunca fazla pay sahibi olmak, bu projeyi desteklemek veya üst rollere soyunmak tabii ki Türkiye'nin faydasıdır. Bu taşımaları sadece gelip geçen yük olarak görmemek gerekir; bunun olabilmesi için yapılacak her türlü yatırım (demiryolları, elektrifikasyon, limanlar, bilgi sistemleri vb) ülkemizin lojistik anlamda gelişmesine dolaylı yoldan katkı sağlayacaktır. Bunun yanı sıra kalifiye işgücü, global networking, kişiler ve şirketler arası iletişim, politik görüşmeler gibi sosyal konularda da başarılı olmak hem statü anlamında hem de ticaret anlamında ülkemize ve şirketlerimize yeni ufuklar açabilir.</p> |
| Katılımcı 6 | <p>Evet. Türkiye, Batı dünyasının iktisadi ve savunma alanında önemli bir üyesi olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifine katkı sağlayabilir. Bu sayede karşılaştığı tehditleri bertaraf edebilir. Çin için Türkiye'nin önemi, onun Batı dünyasına açılmasına ön ayak olabilecek bir konumda bulunmasıdır. Örneğin İran veya Rusya'nın böyle bir durumu yoktur. Türkiye bu avantajını kullanarak projenin kilit ülkesi olarak projenin ilerleyişine de katkı yapabilir.</p> |
| Katılımcı 7 | <p>Olmalıdır.</p> <p>Kuşak ve Yol girişimi ticari açıdan rekabeti artıracak bir oluşumdur. Türkiye'nin avantajları doğru ve yeterli kullanıldığı durumda önemli kazanımlar sağlaması mümkündür. Rekabet kaliteyi ve üretim miktarını artıracak bir unsurdur. Bununla birlikte ticarete sürekli bir arge ihtiyacını da doğuracağından zaman uygun yeni ürünler üretme konusunda çalışmaların yapılması da zorunlu hale gelecektir. Bu durum üretim maliyetini artıran bir konu olsa da rekabetçi müteşebbisler sayesinde Türkiye'nin katma değeri yüksek ürünler üretmesi açısından avantajdır.</p> |
| Katılımcı 8 | <p>Evet bence Türkiye Kuşak ve Yol Girişimini destekleyecek ana aktörlerden birisi olmalıdır.</p> <p>Türkiye, Çin'in başlattığı ve kısaca "Kuşak ve Yol" olarak adlandırılan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolu" girişiminin hayata geçirilmesi için yürütülen çabaları desteklediği gibi söz konusu girişim açısından kilit bir konumda yer alıyor.</p> <p>Türkiye bu kilit pozisyonu doğru analiz edebilir ve stratejik bir akıl ortaya koyabilirse ciddi kazanımlar elde edebilir.</p> |
| Katılımcı 9 | <p>Olmalıdır fakat ABD ile ilişkilerini de dengeli bir şekilde götürmelidir.</p> |

| | |
|--------------|---|
| Katılımcı 10 | Türkiye Kuşak ve Yol'u desteklemeli fakat siyasal dengeleri de göz ardı etmemelidir. Global bakış açısına sahip, ülke menfaatlerini düşünen vizyoner bir bakış açısı ile ilerlemelidir. |
| Katılımcı 11 | Olmalıdır. Yukarıda bahsettiğim göstergelerin yeterli olduğu kanaatindeyim. |
| Katılımcı 12 | 5. Soruya yanıt ışığında Türkiye'nin KYG 'den fayda sağlayabileceği düşünülmektedir. Bunun için ana aktör olunması gerekmemektedir. |
| Katılımcı 13 | Olmalıdır. Küresel ana üretim merkezi olan Çin ile ve kültürel ve soy bağlarımız olan Orta Asya ile daha iyi ulaştırma bağlantıları getirecek olan bu girişimden net olarak faydalanan taraflardan olabileceğimizi düşünüyorum. |
| Katılımcı 14 | Olmalı. Avantajının dezavantajından fazla olacağını düşünüyorum. |
| Katılımcı 15 | Dış siyasi stratejimizle (Uluslararası politikalarımızı Dışişleri Bakanlığımız belirler.) çakışmıyorsa, girişim desteklenmelidir. Süreç dikkatli ve akıllıca yürütülürse, ciddi ticari bir fırsattır. Güzergah üzerindeki ülkeler arası ilişkilerin gelişmesi açısından da önemli bir kazanç olabilir. |
| Katılımcı 16 | Türkiye, bölgesinde ekonomik, siyasi ve stratejik anlamda öne çıkan önemli ülkelerden birisidir. Avrasya bölgesinde ulaştırma ve enerji ağlarındaki gelişmeleri yakından takip etmeli ve bu alanlarda söz sahibi olmalıdır. Öte yandan, Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu Girişimi'nin farklı boyutlarıyla ele alınması ve Türkiye'nin dış politika öncelikleriyle dengeli biçimde değerlendirilmesi gerekmektedir. |
| Katılımcı 17 | Saymış olduğumuz avantaj ve dezavantajlar değerlendirildiğinde, Türkiye bu Girişimde yer almalıdır. Girişimin ülkemiz açısından da ekonomik kazanımları bulunmaktadır. |
| Katılımcı 18 | Siyasi ve Ekonomik Çeşitlendirme Politikası ve tekrar Pasifik yüzyılına girdiğimiz düşünüldüğünde vakit geçirmeden içinde yer almamız gerektiğini ve inisiyatifin sahibi olan Çin ile gerek Türkiye'de üretime yönelik iş birliktelikleri gerekse de Afrika ve Orta Asya gibi üçüncü ülkelerde ortaklık imkanları aranmalıdır. |

Türkiye coğrafi konumu itibariyle kuşak yol girişimi projesinin orta noktasında yer almaktadır. Bu ülkemiz için uluslararası güvenlik, transit ticarete artış, lojistik alanında yenilikler gibi birçok avantaj sağlamaktadır. Ticaret hacmimizin genişlemesi ve yeni yollar inşa edilmesi ile istihdam yaratılabilir. Ekonomik alanda sağlanan faydaların dışında uluslararası alanda prestij sahibi olmamızı sağlayabilir.

Dezavantajlarına bakıldığında Çin'in kitlesel üretimi ile dışa bağımlılığımızda artış yaşanabilir. Rekabete ayak uyduramayan küçük işletmelerin dar boğaza düşmesi, jeopolitik ve güvenlik gibi konular ülkemizin bu projede ön görebildiği dezavantajlar olarak

değerlendirilebilir. Avantaj ve dezavantajlar değerlendirildiğinde katılımcılarımızın çoğu Türkiye'nin kuşak yol girişimini destekleyecek bir aktör olması gerektiğini düşünmektedirler.

Kuşak yol projesi ile ilgili Türkiye'nin atacağı her adım bir fırsat olarak görülmelidir. Çünkü girişim ticari rekabeti, rekabet de kaliteyi ve üretim miktarını arttıracığından ülkemizde yeni ürünlerin üretimi sağlanabilecek, projede yer alan ülkeler ile işbirliğini artıracak bir kapı olacaktır. Yine de Türkiye siyasi dengeyi göz ardı etmemeli, adımlarını bu doğrultuda atmalıdır.

4.3.4. Danışma sorularına verilen yanıtlar

Toplamda 2 adet sorulan danışma sorularına katılımcıların verdiği yanıtlar aşağıda sunulmuştur.

(Soru 8) Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'de mevzuat altyapısı yeterli midir? Değil ise neler yapılabilir?

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Türkiye "Orta Koridor" antlaşması ile belli bir mevzuat oluşturmasına rağmen mevzuatın altyapısı yeterli değildir. Öncelikle kamuoyu desteği olmadan herhangi bir girişimin, sistemin uzun dönemde başarılı olması mümkün değildir. KYG, ülkemizde insanların çok büyük çoğunluğunun hakkında en ufak bir bilgisinin olmadığı bir girişimdir. Dolayısıyla öncelikle girişimin görünürlüğünün/bilinirliğinin artırılması çok önemlidir. |
| Katılımcı 2 | Bu konu bilgim dahilinde değildir. |
| Katılımcı 3 | Amaç OBOR projesini kolaylaştırmaksa mevzuat yeterli değildir. Amaç bu değilse mevzuat açısından büyük bir problem bulunmamaktadır. |
| Katılımcı 4 | Bir Kuşak Bir Yol projesi Çin bakış açısından 5 yönden yürütülmektedir. Girişim, beş ana önceliği tanımlar: --politika koordinasyonu; --altyapı bağlantısı; --engelsiz ticaret; --finansal entegrasyon; --ve insanları birbirine bağlamak. |

| | |
|-------------|--|
| | Bu konuları kapsayan bir komisyon kurulması ve bu komisyonun koordineli bir şekilde çalışması bu girişimin Türkiye açısından başarıya ulaşması için önemlidir konulardır. |
| Katılımcı 5 | <p>Bana göre yeterli değildir. Bu tip uluslararası taşımacılık birçok farklı konularda mevzuata tabidir. Ayrıca uluslararası mevzuatta da eksiklikler ve tutarsızlıklar bulunmaktadır.</p> <p>Öncelikle Ticaret Bakanlığı (Gümrük mevzuatı) bu konuya özel bazı düzenlemeler yapabilir. Türkiye’de her kapalı taşıma aracı potansiyel kaçakçılık vasıtasıdır, bunları taşıyanlar ve organize edenler potansiyel kaçakçıdır. Zihniyet bu yöndedir, beyan usulüne uygun yapılan işlemlerde sorumlulukların yeniden göz önüne alınması gerekir (oldukça detaylı bir konudur). Eşya için yapılacak kontroller (x-ray, muayene, tespit vb) tam olarak tanımlanmalıdır; genel olarak yorum gerektirmeyen, her yerel memurun inisiyatifinde veya yorumuna bağlı olmayacak tanımlamalar ve düzenlemeler yapılmalıdır. Çoğu ülkede konteynerin kendisi bir taşıma aracıdır (CTU-Cargo Transport Unit), ancak ülkemizde Gümrük mevzuatına göre boş bile olsa ticari bir eşyadır, kalış/dolaşım süresi kısıtlıdır. Sonuç olarak gümrük mevzuatı tüm taşıma süreçlerine ve opsiyonlarına göre incelenmeli, düzenlenmeli ve sürpriz sorunlara gebe olmamalıdır; sürekliliği sağlanmalıdır.</p> <p>Uluslararası taşımacılık kuralları uygun hale getirilmelidir. Multimodal taşımalarda, özellikle ADR ve RID kapsamında üye olmayan ülkelerden gelecek yükler için düzenleme yapılmalı ve Avrupa Birliği ile mutabakat sağlanmalıdır. Organizatör firmaların yetki ve sorumlulukları konusunda, yaşanan sorunlar varsa, düzenleme ihtiyacı olabilir (maalesef benim yeterli bilgim yok), bu tip firmaların yetkililerinden olası sorunlar hakkında görüş alınmalıdır.</p> |
| Katılımcı 6 | Hayır. Mevzuat Türkiye'nin çıkarları göz önünde bulundurularak örneğin e-ticaret, depolama ve dağıtım gibi alanlarda, ithalat-ihracat rejimlerinin kolaylaştırılması alanlarında düzenlenmelidir. Özellikle AB ile gümrük birliği anlaşmasının güncellenmesi çalışmaları bu perspektif ile yapılmalıdır. |
| Katılımcı 7 | Mevzuat açısından yabancı yatırımcıları çekecek imkanlar bulunmaktadır. Bu konuda gerekli uluslararası tanıtımların daha etkin ve kendi dilinde yapılması gerekmektedir. Yerli üretimdeki önemli sektörlerin korunabilmesi için bazı ithalat (Gümrük, kalite vb.) kuralları geliştirilebilir. Ancak transit geçişler kapsam dışıdır. |
| Katılımcı 8 | Mevzuat konusunda şu anki kanunların yeterli olduğunu ihtiyaca göre yeni düzenlemelerin yapılabileceğini, Ayrıca serbest ticaretin geliştirilebilmesi için Kuşak ve |

| | |
|--------------|---|
| | yol güzergahı üzerindeki diğer ülkeler ile gümrük birliği benzeri bir anlaşma yapılabileceğini düşünmekteyim. |
| Katılımcı 9 | Bilgim yok. |
| Katılımcı 10 | Mevzuat altyapısı henüz yeterli değildir. Çünkü, demiryolu yeni gelişmekte olan bir pazardır ve dijitalleşme hızlı ilerlemektedir. Hukuk fakültelerinde eğitim verildikten sonra uzmanlık alanında yetişen kişilerin de vizyoner ve işi geliştirici, yaratıcı bakış açıları ile yetiştirilmeleri gerekmektedir. Ancak bu şekilde mevzuat kopyalanmaktan ziyade ileri görüşlü bir bakış açısı ile oluşturulabilir. Bunun için lojistikçilerin, hukukçuların, ekonomistlerin, medyasıların vb. iç içe olduğu bir komisyon kurulmalıdır. |
| Katılımcı 11 | Yeterlidir. |
| Katılımcı 12 | Türkiye kendi ihtiyaçlarına göre kendi mevzuatını oluşturabilecek bir ülkedir. Nitekim mevzuatı yeterince olgundur. KYG 'ye göre bir mevzuata ihtiyaç duyulduğu düşünülmemektedir. |
| Katılımcı 13 | Mevzuat ile ilgili bir sorun olacağını düşünmüyorum. Çin ile imzalanan karayolu anlaşması da TBMM'den geçtikten sonra önemli bir engelin kalacağını sanmıyorum. |
| Katılımcı 14 | Yeterlidir. |
| Katılımcı 15 | Bu soruyu bir hukukçunun cevaplaması daha doğru olur ancak benim gördüğüm kadarıyla yeterlidir. Sadece uluslararası proje anlaşmaların (teknik müzakereler tamamlandıktan sonra) daha hızlı bir şekilde onaylanıp karara bağlanması, hızlı yol alabilmek açısından önemlidir. |
| Katılımcı 16 | Yeterlidir. Uluslararası alanda içinde bulunduğumuz güzergahların geliştirilmesine yönelik ikili ve çok taraflı anlaşma ve işbirliği çalışmaları devam etmektedir. |
| Katılımcı 17 | Boş bırakılmıştır. |
| Katılımcı 18 | Lojistik tarafından bakıldığında Demiryolu serbestleştirme başta olmak üzere henüz tam oturmamış süreçler mevcut öte yandan ekonomide de üretim ortaklıkları için serbest bölge avantajlarının yeniden tanımlanması gerekmektedir. |

(Soru 9) Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'nin ulaştırma altyapısı yeterli midir?

Değil ise neler yapılabilir? (Tüm ulaştırma modlarını dikkate alarak yanıtlayınız)

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Denizcilik alanında derin deniz limanlarının yetersiz oluşu, demiryolu taşımacılığının (son yıllarda yapılan büyük atılımlara rağmen) yine yetersiz kalışı altyapı açısından en büyük eksikliklerdir. Öte yandan karayolları ve hava taşımacılığında Türkiye'nin yeterli altyapısı olduğunu düşünüyorum. |
| Katılımcı 2 | Bu soru BRI kapsamında değil, ülkemizdeki ulaştırma altyapısı kapsamında değerlendirilmelidir. BRI'nin esas olarak yük taşımacılığına yönelik olduğunu dikkate |

| | |
|-------------|--|
| | <p>alır ve Türkiye'deki yük taşımacılığında % 85 kara yolu kullanıldığını dikkate alırsak, daha ucuz olacak olan demir yolu taşımacılığının geliştirilerek yıllık 100 milyon ton yük taşıyabilir hale getirilmesi ve demiryolu ile limanların birbirlerine eklenerek büyü taşıma imkanlarının bir arada değerlendirilmesi gerekir. Anahtar kelimeler hızlı ve ucuz taşımacılık olmalıdır.</p> |
| Katılımcı 3 | <p>Ülkemizde yapılan altyapı yatırımları Türkiye'nin hedef pazarları bağlamında genel olarak uygundur. Ancak İzmir-Aliağa limanlar bölgesinin ön plana çıkartılmaması OBOR üzerinde elde edebileceğimiz avantajları sınırlamaktadır.</p> |
| Katılımcı 4 | <p>Lojistik alanda oluşturulacak stratejinin belirlenmesi için içerisinde çok fonksiyonlu, farklı disiplinlerden gelen uzman kişilerin oluşturduğu bir komisyon oluşturulması ihtiyacı bulunmaktadır. Komisyon üyelerinin aşağıdaki profillerden oluşacak şekilde belirlenmesi yapılacak çalışmanın tüm boyutlarıyla ele alınmasına imkan verecektir.</p> <p><i>A. TCDD Başkanlığı:</i> Karasal bağlantı sağlanması için.</p> <p><i>B. Ticaret bakanlığı temsilcisi:</i> lojistik ve ticaretin bağlandığı kargo hub'larında alıcı ile satıcının buluşacağı, serbest ticaretin yapılacağı ortamların oluşturulması ve dış ticarete verilecek teşviklerin belirlenmesi ve uygulanması konusunda rol oynayacaktır. Gümrüklerle olan ilişkilerin yürütülmesi ve Demiryolları ile yapılacak olan dış ticaret ile ilgili kolaylıklar sağlanmasını içim çalışacaktır.</p> <p><i>C. Dış İşleri Bakanlığı Temsilcisi:</i> koridorlar üzerindeki ülkelerle yapılacak uluslararası anlaşmaların tesis edilmesi, ülkelerarası politik çıkarları da gözeterek yasal ve hukuki anlaşmaların tamamlanmasını sağlayacaktır.</p> <p><i>D. Akademisyen:</i> Konusunda uzman, bilhassa Bir Kuşak ve Bir Yol projesi ve söz konusu projenin Çin dış politikası üzerindeki önemi üzerinde akademik çalışmalar yapmış, dünya ticaretinde ABD, Çin, Orta Asya, Afrika da öngörülen trendleri iyi analiz etmiş akademisyenlerin komisyonda görev alması oluşturulacak stratejinin etkinliğini artıracaktır.</p> <p><i>E. Finans ve Finans Teknolojileri konusunda deneyimli profesyonel yönetici:</i> Lojistik, ticaret, ticaretin finansmanı, blockchain teknolojisi ile lojistik hattı üzerindeki tüm paydaşların ihtiyacını karışlayan bir yazılım platformu oluşturulması, platformun mal hareketini sağlayan tren veya konteynırlar ile akıllı şekilde bağlantılı olması (nesnelerin interneti), gerçek zamanlı veri ile beslenecek söz konusu platform üzerinden alıcı ve satıcıların kredilendirilmesi, işlemlerin USD dışındaki para birimleri veya oluşturulacak yeni bir kripto para birimi ile yapılması konularında yönlendirme yapacaktır.</p> <p><i>F. Lojistik profesyonelleri:</i> Özellikle demiryolu yapılanmasını bilen, orta Asya ve Çin</p> |

| | |
|-------------|--|
| | lojistik piyasası hakkında deneyimi bulunan kişilerin komisyonda bulunmasında yarar görmektedir. |
| Katılımcı 5 | <p>Özellikle demiryolu altyapısı kesinlikle yeterli değildir.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demiryolları uzunluğu ve bağlantı ağları yetersizdir. - Yük ve yolcu taşımacılığı genelde aynı hat üzerinden yapılmaktadır. - Hemen hemen tüm güzergahlarda geliş-gidiş tek hat üzerinden yapılmaktadır. - Elektrifikasyon tüm güzergahlarda sağlanmamıştır. - Ray dayanıklılığı ağır yükler/katarlar için genelde yeterli değildir. - Ülkemizin coğrafi yapısı gereği dağlık bölgelerin çoğunluklu olması nedeniyle yatırımların efektif olması zorlaşmaktadır; uygun güzergahlar tünel ve/veya köprü gereksinimi sebebiyle yapılmamıştır veya yapılamamaktadır. - Demiryollarının (yük taşımacılığı) gelişimi için politika geliştirilmemiştir, nedense önem verilmemektedir. - İltisak hatları yetersizdir. - Demiryolu bağlantılı liman sayımız yetersizdir. Limanların, hatta büyük limanların, çoğu sadece karayolu bağlantılıdır. Demiryolu bağlantılı olan limanlar da genelde şehrin içinde kaldığından tren seferleri şehir ulaşımında aksamalara neden olmaktadır. - Demiryolu bağlantılı lojistik merkezler, OSB'ler yetersizdir, iyi planlanmamıştır, etkin değildir. - Tren seferlerinin dijital ortamda kontrolü, takibi, yönetilmesi ve işletilmesi yetersizdir. - Her şey tamam olsa bile, etkin bir işletme için yeterli ve yetkin kadro yoktur. <p>Karayollarımızın son yıllarda yapılan yatırımlarla birçok ülkenin standartlarından çok daha iyi olduğunu düşünüyorum. Çoğu bölgemizde çift gidiş-geliş ve bölünmüş yol olması karayolu taşımacılığını daha hızlı ve düşük maliyetli hale getirmiştir. Köprüler ve tüneller ana ulaşım noktalarını birbirine daha da yaklaştırmıştır. Tabii bunun yan etkisi olarak karayoluna, dolayısı ile petrole bağımlılığımız artmış, demiryolları ikinci planda kalmıştır (hatta planlara bile alınmamıştır).</p> |
| Katılımcı 6 | Hayır, zaten Kuşak ve Yol bu yetersiz olan ulaştırma ağının modernleştirilemesini ve inşasını öngörmektedir. |
| Katılımcı 7 | Hızlı tren ağlarının ivedilikle güçlendirilmesi ve yaygınlaştırılması gerekmektedir. Karayolu konusunda yeterli bir altyapı mevcuttur. |
| Katılımcı 8 | Maalesef yeterli olduğunu şu an için söylememiz doğru olmaz. Öncelikle ilave hızlı tren hatları ve yeni limanlar inşa edilmelidir. Ayrıca özellikle Doğu Anadolu bölgesinde (Erzurum) yükleme ve boşaltma yapabileceğimiz transfer hubları kurmalıyız, Kapasitesi arttırılmış Antrepolar inşa edilmelidir. |

| | |
|--------------|--|
| Katılımcı 9 | Son yıllarda artan ulaştırma kapasitemize rağmen yeterli olmadığını düşünmekteyim. Özellikle demiryolu ağlarının geliştirilmesi ve hızlı tren yatırımlarının artırılması gerekmekte. Bununla birlikte limanların modernizasyonu da unutulmaması gereken bir konudur. |
| Katılımcı 10 | Şuan yeterli değildir. Demir+Deniz bağlantıları sağlanmalı ve gemi, vagon, konteyner yatırımları yapılmalıdır. |
| Katılımcı 11 | Yeterlidir. |
| Katılımcı 12 | Türkiye altyapısını her şeyden önce kendi ihtiyaçlarına göre belirlemeli ve buna göre projeler uygulamalıdır. Şu anda Türkiye'nin altyapı ihtiyaçları mevcuttur ve bunlara göre adımlar atıldığı gözlenmektedir. Bu adımlar KYG'den önce de atılmaktaydı. Dolayısıyla Türkiye'nin altyapı ihtiyaçlarının belirleyeni KYG değildir. Ancak bu eksiklerin giderilmesiyle KYG açısından rekabetçi bir güzergah ortaya çıkmış olacak, bundan da güzergah üzerindeki tüm ülkeler fayda sağlayacaktır. |
| Katılımcı 13 | Yeterlidir. |
| Katılımcı 14 | Demiryolu altyapısı güçlendirilmelidir. Her yere yüksek hızlı tren yapmaktan vazgeçmeli, konvansiyonel hatlarda iyileştirmelere gitmelidir. |
| Katılımcı 15 | Türkiye'nin ulaştırma altyapısı hızlı bir şekilde yenilenmektedir. Ulaştırma altyapısı projelerimizin birçoğu tamamlanmıştır. Hala eksikler vardır ancak mevcut eksiklerin hemen hepsiyle ilgili projeler hazır. Zamanla (finansal kaynak bulundukça) projeler hayata geçirilecektir. Aynı şey elektronik haberleşme, bilgi teknolojileri ve posta sektörleri için de söylenebilir. Halihazırda, Türkiye, güzergah ülkeleriyle kıyaslandığında kuşak ve yol girişimine ulaştırma ve bilişim altyapısı açısından en hazır ülkelerden biridir. |
| Katılımcı 16 | Türkiye Doğu-Batı güzergahında kesintisiz karayolu ve demiryolu bağlantısını sağlamış durumdadır. Özellikle boğaz geçişinde Marmaray'ın kullanıma geçmesi önem arz etmektedir. Bununla birlikte planlanma ve uygulama aşamasında olan diğer boğaz bağlantıları ve demiryolu projeleriyle daha etkin bir bağlantı sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte liman kapasitelerinin ve deniz bağlantılarının geliştirilmesi Avrasya ulaştırma ağlarının Türkiye üzerinden Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine erişimi açısından önem taşımaktadır. |
| Katılımcı 17 | Türkiye Avrupa'nın Pan Avrupa, TEN-T, TRACECA koridorlarında, BM'nin EATL koridorunda, UNESCAP'ın TAR ve Asya Karayolu Ağlarında, KEİ'nin deniz otoyolları ve Karadeniz Çevre Otoyolu projelerinde, EİT'in ulaşım koridorlarında yer almaktadır. Ayrıca, ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına yönelik gerçekleştirdiği, devam ettirdiği ve planladığı altyapı yatırımları bulunmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, |

| | |
|--------------|--|
| | <p>Avrasya Tüneli, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı, BTK, Edirne-Kars Demiryolu Projesi, mevcut demiryolu altyapılarında gerçekleştirilen iyileştirmeler, kurulan ve planlanan lojistik merkezleri, Çandarlı, Filyos gibi büyük liman projeleri, Van Gölü geçişinin iyileştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar bunlara verilebilecek örnekler arasındadır. Ayrıca deniz yoluyla Çin'den Avrupa'ya yapılan taşımalar ortalama 45 gün sürerken, BTK hattının yer aldığı Orta Koridor güzergahı üzerinden yapılan deneme seferlerinde Çin'den Avrupa'ya demiryolu ile yapılan taşımacılığın bu sürenin yarısı kadar bir zamanda gerçekleştiği görülmüştür. Kasım 2019'da Çin'in Xi'an kentinden çıkan ilk yük treni Orta Koridor üzerinden Ankara'ya varmış ve ülkemizden Marmaray Tünelini geçerek Prag'a ulaşmıştır. Aynı şekilde, ihracat trenlerimiz artık BTK hattı üzerinden Çin'e, Orta Asya'ya ve Rusya'ya düzenli seferler gerçekleştirmektedir.</p> <p>Taşımacılıkta sadece altyapı değil, sınır geçişlerindeki engellerin ortadan kaldırılması ve karşılıklı işletilebilirlik konuları da önem arz etmektedir. Taşımacılığın kolaylaştırılmasına yönelik olarak Orta Koridor üzerindeki güzergah ülkeleriyle çeşitli işbirliği mekanizmaları tesis edilmiştir. Türkiye'nin limanları da bir diğer önemli avantajdır. Örneğin, Mersin Limanı sayesinde Asya yükleri sadece Avrupa'ya değil Akdeniz'e ve Afrika'ya da ulaşabilmektedir. Karadeniz'de yer alan limanları üzerinden çeşitli güzergahlara Ro-Ro taşımacılığı yapılabilmektedir.</p> |
| Katılımcı 18 | <p>Demiryolunda yük taşımacılığı için altyapımızı en büyük eksiklik olarak görüyorum. Karayolu geleneksel bir yöntem olmakla birlikte Çin'in ATR'ye katılımı sonrasında ve özellikle covid şartlarında mutlaka değerlendirilmelidir. Limanlarımızın Hub olma imkanlarını kaçırmadan Demiryolu ile entegrasyonunu sağlamalıyız. En güçlü olan modumuzu Havayolu olarak görüyorum.</p> |

Kuşak Yol girişimi kapsamında Türkiye'deki mevzuatın yeterliliğine dair katılımcılarımızın bazılarının bilgisi olmamakla birlikte kalan yarısı mevzuatın yeterli olduğunu düşünmektedir. Mevzuatın yeterli olmadığını düşünen katılımcılar konuyla ilgili olarak, e-ticaret, depolama ve dağıtım gibi alanlarda, ithalat-ihracat rejimlerinin kolaylaştırılması, serbest ticaretin geliştirilebilmesi için Kuşak ve yol güzergahı üzerindeki diğer ülkeler ile gümrük birliği benzeri bir anlaşma yapılabilmesi ve mevzuatın düzenlenebilmesi için ilgili hükümet yetkilileri ile lojistik, hukuk, ekonomi, medya gibi sektörlerin yetkin kişilerinden oluşan bir komisyonun kurulması gibi önerilerde bulunmaktadır.

Türkiye'nin ulaştırma altyapısı ile ilgili katılımcılarımızın çoğu demiryolu bağlantılarının yetersizliğinden söz etmektedirler. Demir yolu-deniz yolu bağlantılı limanların az sayıda

olması ve akışın sağlanması için gereken deniz yolu bağlantılarının yetersizliğinin lojistik anlamında aksamalara yol açabileceği düşünülmektedir.

4.3.5. Tasarlama sorularına verilen yanıtlar

Toplamda 4 adet sorulan tasarlama sorularına katılımcıların verdiği yanıtlar aşağıda sunulmuştur.

(Soru 10) Kuşak Yol Girişimi ihracatımızı arttırmak için bir araç olarak kullanılabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Evet. 2 açıdan ihracat artacaktır. KYG ile ortaya çıkan yeni ticaret rotaları ve hızlı tren gibi lojistik faaliyetler neticesinde Türk ihraç ürünlerine yeni Pazar fırsatları doğuracaktır. İkincisi, Covid 19 sonrası küresel tedarik zincirlerinin değişmesi de eklendiğinde Çin'in KYG kapsamındaki sermaye ihracı Türkiye de üretim ve ticaretin artmasına yol açacak bu da dolaylı olarak ihracatı artıracaktır. |
| Katılımcı 2 | Bu soruya yukarıda 1. Numaralı başlıkta cevap verilmiştir. |
| Katılımcı 3 | Evet. Bu güne kadar ihmal ettiğimiz Asya'daki Türk devletlerine daha fazla ihracat yapabiliriz. |
| Katılımcı 4 | Kesinlikle Evet. Yukarıda detaylara değinmişim. Ek olarak Çin'in Tier 2 ve 3 şehirlerinde (üretim merkezlerinin kaydığı yerler) bu şehirlere olan ihracatımızı arttırabiliriz. Orta Asya pazarına daha etkili ve ucuz bir şekilde malzemeleri taşıyabilir bu pazarlardaki market liderliğimizi oluşturabiliriz. |
| Katılımcı 5 | Mevcut, aktif, işleyen kuşaklar ve yollar sürekliliği olduğu sürece yatırımları da yanına çeker. Bu tip girişimler sürekli olursa güzergah üzerindeki/yakınındaki bölgelere ihracat yapacak üretim tesislerinin yatırımı söz konusu olabilir (tabii ki bu tip yatırımlar kısa vadeli planlanmaz, onlarca yıl boyunca etkinliğini sürdürmesi gerekir). Mevcut ihracatçılar ise tüm alternatiflerin maliyet ve transit süresi gibi faktörlerini hesaba katmak zorundadır. Bu girişim sonucunda daha hızlı ve daha az maliyetli (bazen transit süre çok önemli bir etken olmayabilir) bir alternatif olursa mevcut ihracatın yön değiştirmesine neden olabilir. Diğer bir olasılık da sadece bu yolların ve kuşakların faydaları sayesinde maliyet avantajından dolayı üretimin/kapasitenin arttırılması ile yeni pazarlara ulaşarak ihracatın artması sağlanabilir. |

| | |
|--------------|---|
| | <p>Tabii ki tüm hepsi iyi bir pazarlama, organizasyon ve ülke politikaları ile doğrudan ilintilidir. Kesinlik olmamasına rağmen, ihracatın olumlu yönde etkilenmesi muhtemeldir. Ancak mevcut taşıma kapasitesi genel ihracatımıza oranla anlamlı değişimleri göstermeye pek yeterli değildir</p> |
| Katılımcı 6 | <p>Evet. Taşımacılık hizmetlerinin Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile düşürülmesi ihracatta uluslararası rekabet şansını artırıcı etki yaratacak, bu da ihracatın artışını getirecektir.</p> |
| Katılımcı 7 | <p>Evet. Başta inşaat hammaddeleri , ağaç-mobilya, hayvancılık, tekstil, beyaz eşya, otomotiv yedek parça ve tarım ürünleri olmak üzere birçok sektörde Türkiye avantajlı konumdadır. Bunlara eklenecek diğer sektörler ile hem Avrupa'ya hem de Türk Cumhuriyetleri ve Çin'e yapılacak ticaretin artırılması mümkündür.</p> |
| Katılımcı 8 | <p>Yanıtım Evet. Kuşak ve yol girişimi kapsamında inşa edilecek liman ve demir yolları başta olmak üzere coğrafi konumumuzun avantajlarını da kullanarak rekabetçi bir ticaret üssü olabiliriz. Bu liman ve demir yollarını kullanarak ürettiğimiz her ürünü tüm bu kuşak hattında rekabetçi şekilde pazara ulaştırabiliriz, böylelikle ihracatımızı artırmayı başarabiliriz.</p> |
| Katılımcı 9 | <p>Çok fazla etkileyeceğini düşünmüyorum. Zira Çin'e genel olarak işlenmemiş mal sattığımız için bunun çok da fazla artacağını sanmıyorum. Öte yandan Çin'in korumacı politikaları da bir başka zorluk olarak karşımızda duruyor.</p> |
| Katılımcı 10 | <p>Evet, Orta Asya ile olan güçlü bağlarımız sayesinde ticaretimizi artırabiliriz.</p> |
| Katılımcı 11 | <p>Eğer proje başarılı olursa, oluşacak yeni tedarik zincirlerine iyi angaje olunarak ihracat arttırılabilir. Lâkin yukarıda belirttiğim gibi, bu getirilerin Çin'e ekonomik bağımlılığı arttıracağını düşünüyorum.</p> |
| Katılımcı 12 | <p>Evet. Ticaret için başlıca unsurlardan biri de ulaşımdır. KYG kesintisiz ulaşım hatlarının ve diğer altyapıların inşasını öngörmektedir. Bu çerçevede bizim de bundan ihracatımız için istifade etmemiz mümkündür.</p> |
| Katılımcı 13 | <p>Evet. Orta Asya ile daha ileri bir bütünleşme sağlayabilirsek bu ülkelerle ticaret payımız artabilir.</p> |
| Katılımcı 14 | <p>Hayır. Ticaretin artması için lojistikten önce üretim kapasitemizin ve ürün çeşitliliğimizin artması gerekir.</p> |
| Katılımcı 15 | <p>Evet. Şu an için Türkiye-Çin arasındaki ithalat-ihracat dengesi yaklaşık 10 kattır. Kuşak ve yol girişiminin kilit ülkelerinden biri haline gelebilirsek hem Çin'le hem de güzergahtaki diğer ülkelerle bu dengenin mümkün mertebe Türkiye lehine dönüşmesini sağlayabiliriz. Bunu coğrafi konumumuz, ulaştırma altyapımız, eğitilmiş insan</p> |

| | |
|--------------|--|
| | kaynağımız, dünyaya entegre olmuş bir ülke olmamız gibi avantajlarımızı kullanarak yapabiliriz. |
| Katılımcı 16 | Evet, taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesine katkı sağlayarak ihracatı artırıcı etki sağlayabilir. |
| Katılımcı 17 | Evet, Girişim sayesinde Türkiye için yeni pazarlara erişim sağlamak da mümkün olacaktır. |
| Katılımcı 18 | Çin gibi muazzam bir pazara erişimi hızlandırdığı için. |

(Soru 11) Kuşak Yol Girişimi transit taşımacılığımızı arttırmak için bir araç olarak kullanılabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?

| | |
|--------------|--|
| Katılımcı 1 | Evet. Asya bölgesinden Avrupa'ya gidecek mallar için Türkiye'nin transit taşıma alanında fırsatları artacaktır. Enerji koridoru gibi mal ve hizmet ticareti için de Türkiye transit taşımacılığında büyük avantajlara sahiptir. |
| Katılımcı 2 | BRI esas olarak transit taşımacılık için inşa edilmiştir. Çin'den satınalma gücünün yüksek olduğu batı ülkelerine Çin'de üretilen ürünleri erişirmek. |
| Katılımcı 3 | Hayır. Çünkü ülkemiz OBOR olsa da olmasa da coğrafyası gereği zaten tarihten beri bir transit ülke konumundadır. Transit taşımacılığımızın artmaması yürütülen hatalı politikaların bir sonucudur. |
| Katılımcı 4 | Kesinlikle evet. Detayları yukarda açıklamıştım. Mersin, İskenderun limanları Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika'yı besleyen lojistik merkezleri olabilir. Marmara bölgesi İzmit /İstanbul Balkanları Karayolu ile besleyen merkezler olabilir. İstanbul limanlarından Ukrayna ve Rusya'nın Karadeniz kıyısı lojistik olarak beslenebilir. |
| Katılımcı 5 | Göndericinin ve alıcının ülkemizde olmadığı durumlarda transit taşımacılığın artacağı aşıkardır. Bu tip taşımacılığın teşvik edilerek paydaşların fayda elde etmesi sağlanabilir. |
| Katılımcı 6 | Evet. Kuşak Yol'un Türkiye hedeflerinden biri de zaten budur. |
| Katılımcı 7 | Evet. Kuşak ve Yol girişiminin orta koridoru olma avantajı transit taşımacılık açısından önemli bir fırsattır. |
| Katılımcı 8 | Kuşak Yol Girişimi transit taşımacılığımızı arttırmak için ülkemiz çok daha fazla depolama alanı inşa edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Transit taşımacılığımızı arttırmamız için gerekli altyapı yatırımlarını yapmamız gerekmektedir. |
| Katılımcı 9 | Evet. |
| Katılımcı 10 | Evet, Port Said ya da Poti'den aktarma yapan yükleri bizim üzerimize çekerek transit ticareti artırabilir, Türkiye'yi transit merkez haline getirebiliriz. |

| | |
|--------------|--|
| Katılımcı 11 | Olabilir. Türkiye bulunduğu konum itibariyle projenin ana damarlarından birinin tam ortasında yer almakta. Sahip olduğu ulaştırma altyapısının doğru kullanımı ile asya ile Avrupa pazarını birbirine bağlama noktasında önemli bir rol oynayabilir. |
| Katılımcı 12 | Ülkemizi Çin'e bağlayan gerek Orta Koridor, gerek KYG'nin ilgili kara güzergahı ekonomik, ticari ve tarihi-kültürel bağlarımızın olduğu Kafkasya ve Orta Asya'dan geçmektedir. Bu bölgede bağlantısalılığı arttıracak girişim ve adımlar Çin güzergahı üzerinde diğer bölge ülkeleriyle ticaretimize de katkı sağlayacaktır. Ayrıca ülkemiz Çin ile Avrupa arasındaki iki yönlü ticarete transit bir ülke olarak fayda sağlayabilecektir. |
| Katılımcı 13 | Evet. Deniz yoluyla ülkemize uğramadan geçen yükün bir bölümü demiryoluyla ülkemizden geçecektir. |
| Katılımcı 14 | Evet. Kuzey ve güney koridorlarına göre daha ucuza ve daha hızlı taşırsanız sizi tercih ederler. |
| Katılımcı 15 | Evet. Güçlü ulaştırma altyapısı, gelişmiş filosu ve Asya ile Avrupa arasındaki köprü konumu itibariyle Türkiye, transit taşımacılıkta gerçek potansiyeline bu girişim sayesinde ulaşabilir. |
| Katılımcı 16 | Evet, ülkemizden geçen transit güzergahların geliştirilmesi ve tanıtılması için bölge ülkeleriyle işbirliğinin geliştirilmesine zemin hazırlamaktadır. |
| Katılımcı 17 | Evet, hızlı ve kesintisiz bir ulaştırma bağlantısıyla birlikte Avrupa ve Asya arasındaki taşımacılıkta ülkemizin daha çok tercih edileceğini değerlendirmekteyim. Bu nedenle transit taşımacılığımızda da bir artış olacaktır. |
| Katılımcı 18 | BTK ile Orta Koridorun rolünün artırılması, Havalimanları ve Hub Deniz limanları ile kuşkusuz |

(Soru 12) Kuşak Yol Girişimi kapsamında ülkemiz güzergahtaki diğer ülkeler için bir üretim üssü olabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?

| | |
|-------------|---|
| Katılımcı 1 | Yukarı da bahsettiğimiz gibi yeni rotalar, tedarik zincirindeki anlayışın değişmesi ve Çin'in sermaye ihracatı politikası Türkiye'yi üretim üssü haline getirebilir. |
| Katılımcı 2 | Olabilir. 1. Soruda bu konu ele alınmıştır. İlgili ülkelerde Lojistik Merkezleri oluşturarak |
| Katılımcı 3 | Evet. Ancak bu cevabım OBOR'un avantajları anlamında değildir. Tarihsel süreçte ülkeler arasındaki hegemonya mücadelesi doğru değerlendirilirse ülkemiz zaten tıpkı otomotiv endüstrisinde olduğu gibi diğer endüstrilerde de bir üretim üssü olabilir. |

| | |
|--------------|--|
| Katılımcı 4 | Evet olabilir. Özel serbest bölgeler kurularak Assemblng Line'lar geliştirilerek Türkiye'nin hinterlandlarına TR üzerinden üretim tamamlanması yaratılıp ihracatımıza ekstra destek verilebilir. Örneğin EVT araç üretimi, teknolojik ürünlerin üretilmesi vb. |
| Katılımcı 5 | <p>Üretim tesisleri uzun vadeli planlanmış yatırımlardır, dolayısı ile en önemli unsur güvenilirlik ve sürekliliktir. Ana güzergah üzerinde lojistik merkezler kurulup demiryolları ile bağlanırsa cazibe merkezi haline getirilebilir. Münferit yatırımlar kapasitenin artmasında çok etkin olmaz (veya tam tersi).</p> <p>Bu planlamaların lojistik master planlar içinde yer alması gerekir. Yerel yönetimlerin veya konu ile ilgili STK'ların yapacakları planlar genelde doğru yer ve yatırım ile sonuçlanmamıştır. Yapılan yatırımların çoğu atıl durumdadır. Ayrıca mevzuat ile desteklenmeli ve kamu ile özel sektörün payları (yatırım, yetki, sorumluluk vs) kesin hatlarla belirlenmelidir. Mevzuat desteği olmadan ülkemizde yatırım yapmak tüm kamu ve yerel yönetimlerle (kısaca bürokrasi) maalesef savaş anlamına gelmektedir. Yerli yatırımcılar bile artık yurtdışında yatırım yapmaya başlamışlardır.</p> |
| Katılımcı 6 | Evet. Belli alanlarda üretimin bölünmezliği söz konusu olduğunda Türkiye'nin kaynak avantajı olduğu alanlar ile, yüksek teknoloji alanlarında Türkiye üretim üssü olarak yer alabilir. |
| Katılımcı 7 | <p>Evet.</p> <p>Kuşak ve Yol girişimi dile getirildiği 2013 yılından bu yana özellikle Çinli şirketler Türkiye'de üretim faaliyetlerini artırmaya hız vermiş durumdadır. Kuzey Afrika, Asya ve Avrupa'ya ulaşım için en avantajlı ülkelerinden biri olması dolayısı ile Türkiye yerinde üretim açısından yatırıma değer bir ülkedir. İş gücü ve kalifiye personel konusunda da büyük imkanların bulunması Türkiye'nin yatırıma değer ülkelerin başında gelmektedir.</p> |
| Katılımcı 8 | Evet olabilir. Öncelikle kalifiye insan kaynağını arttıracak gerekli adımları atmamız. Eğer yeteri kadar teknik eleman yetiştirebilirsek Kuşak Yol Girişimi avantajlarını kullanarak diğer ülkelerin üretim üssü olabiliriz. Maalesef bugün için bu mümkün görünmemekte, yeteri kadar ar-ge merkezi, üniversite-sanayi işbirliği yapabilirsek ve özellikle yurt dışından yabancı öğrencileri ülkemizde eğitim alma fırsatlarını geliştirebilirsek uzun vadede Kuşak Yol Girişimi kapsamında ülkemiz güzergahtaki diğer ülkeler için bir üretim üssü olabilir. |
| Katılımcı 9 | Olabilir. Düşük üretim ücretleri, teşvikler ve kolaylaştırıcı mevzuat sayesinde alacağımız yatırımlar ile BRI'nin sağlayacağı lojistik gücü kullanarak bunu fırsata dönüştürebiliriz. |
| Katılımcı 10 | Evet, özellikle Oppo, Samsung gibi firmalar ülkemize üretim için gelmektedir. Çünkü Avrupa'ya ulaşmaları ve işçilik maliyetleri ülkemizde git gide daha avantajlı duruma gelmektedir. |

| | |
|--------------|--|
| Katılımcı 11 | Olamaz |
| Katılımcı 12 | Bu konunun detaylı analizinde fayda vardır. Bu aşamada bir yorumum bulunmamaktadır. |
| Katılımcı 13 | Evet. Orta Asya ile daha ileri bir bütünleşme ticareti ve üretimi tetikleyecektir. |
| Katılımcı 14 | Hayır. Bknz. soru 10'un cevabı |
| Katılımcı 15 | Çin'in alternatifi olabilir. ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşları sonucunda Çin'e bazı ticari yaptırımlar, boykotlar, kotalar vb. uygulanmaktadır. Muhtemelen bu durum artarak devam edecektir. Türkiye bu durumdan yararlanabilir. Örneğin: Pamuk işçisi Uygur Türklerine insan haklarına aykırı davranışları nedeniyle Avrupalı bazı ülkeler ve firmalar Çin'den pamuk ithalatına son verdi. Güzergahtaki bazı ülkeler de çocuk işçi çalıştırdığı için boykot edildi. Bu tip örnekler önümüzdeki süreçte daha da artacaktır. |
| Katılımcı 16 | Evet |
| Katılımcı 17 | Evet, Türkiye lojistik anlamda sahip olduğu avantaj sayesinde ve izlenebilecek doğru politikalarla bir üretim üssüne dönüşebilir. Bunun için nitelikli iş gücü vb. gibi gerekli altyapıya da sahip olduğunu düşünüyorum. |
| Katılımcı 18 | Çinli büyük şirketlerle işbirliği sonrasında Avrupa, Orta Doğu ve Afrika'ya ihracat arttırılabilir. Yetişmiş iş gücü, genç nüfus ve hammaddeye ulaşma becerisi ile. |

(Soru 13) Kuşak yol girişimi kapsamında ülkemizde yeni bir platform oluşturulmalı mıdır? Oluşturulmasını düşünüyorsanız bu platform hangi niteliklere sahip kişiler tarafından oluşmalı ve nasıl bir yapıya sahip olmalıdır (Kamu, Özel, Kamu-Özel ortak girişimi vb.).

| | |
|-------------|--|
| Katılımcı 1 | Böyle bir platform KYG'nin bilinirliği/görünürlüğü açısından çok önemlidir. Yatırımcılar, işadamları ve akademisyenlerden oluşacak bu platform ile KYG hakkında bir yandan teorik çalışmalar yapılabilirken öte yandan yeni yatırımlar ve ticari faaliyetlerle pratik anlamda KYG'nin ülkemizde aktif bir şekilde hayata geçirilmesi sağlanacaktır |
| Katılımcı 2 | Kamunun planlayıcılığında TİM üyelerinden oluşacak ve TİM'in icra etmesiyle |
| Katılımcı 3 | Kuvvetler ayrılığına rağmen işbirliği prensiplerinin sürdürülebileceği bir üst kurul kurulması ihtiyacı zaten bulunmaktadır. Bu kurul OBOR kapsamında ve tamamen ulusal çıkarlar bağlamında karar merkezi görevini üstlenebilir. Ancak bu önerim OBOR nedeniyle değil her hâlükârda gereklidir. |
| Katılımcı 4 | Yukarıdaki cevabımı tekrarlıyorum; Lojistik alanda oluşturulacak stratejinin belirlenmesi için içerisinde çok fonksiyonlu, farklı disiplinlerden gelen uzman kişilerin oluşturduğu bir komisyon oluşturulması ihtiyacı bulunmaktadır. Komisyon üyelerinin aşağıdaki profillerden oluşacak şekilde |

| | |
|-------------|---|
| | <p>belirlenmesi yapılacak çalışmanın tüm boyutlarıyla ele alınmasına imkan verecektir.</p> <p>a. TCDD Başkanlığı :Karasal bağlantı sağlanması için.</p> <p>B. Ticaret bakanlığı temsilcisi: lojistik ve ticaretin bağlandığı kargo hub'larında alıcı ile satıcının buluşacağı, serbest ticaretin yapılacağı ortamların oluşturulması ve dış ticarete verilecek teşviklerin belirlenmesi ve uygulanması konusunda rol oynayacaktır.</p> <p>Gümrüklerle olan ilişkilerin yürütülmesi ve Demiryolları ile yapılacak olan dış ticaret ile ilgili kolaylıklar sağlanmasını içim çalışacaktır.</p> <p>C. Dış İşleri Bakanlığı Temsilcisi: koridorlar üzerindeki ülkelerle yapılacak uluslararası anlaşmaların tesis edilmesi, ülkelerarası politik çıkarları da gözeterek yasal ve hukuki anlaşmaların tamamlanmasını sağlayacaktır.</p> <p>D. Akademisyen: Konusunda uzman, bilhassa Bir Kuşak ve Bir Yol projesi ve söz konusu projenin Çin dış politikası üzerindeki önemi üzerinde akademik çalışmalar yapmış, dünya ticaretinde ABD, Çin, Orta Asya, Afrika da öngörülen trendleri iyi analiz etmiş akademisyenlerin komisyonda görev alması oluşturulacak stratejinin etkinliğini artıracaktır.</p> <p>E. Finans ve Finans Teknolojileri konusunda deneyimli profesyonel yönetici: Lojistik, ticaret, ticaretin finansmanı, blockchain teknolojisi ile lojistik hattı üzerindeki tüm paydaşların ihtiyacını karşılayan bir yazılım platformu oluşturulması, platformun mal hareketini sağlayan tren veya konteynırlar İle akıllı şekilde bağlantılı olması (nesnelerin interneti), gerçek zamanlı veri ile beslenecek söz konusu platform üzerinden alıcı ve satıcıların kredilendirilmesi, işlemlerin USD dışındaki para birimleri veya oluşturulacak yeni bir kripto para birimi ile yapılması konularında yönlendirme yapacaktır.</p> <p>F. Lojistik profesyonelleri: Özellikle demiryolu yapılanmasını bilen, orta Asya ve Çin lojistik piyasası hakkında deneyimi bulunan kişilerin komisyonda bulunmasında yarar görmektedir.</p> |
| Katılımcı 5 | <p>Aslında bunu bir proje yönetimi olarak ele almak gerekir. Yapılan taşımacılık çok basit bir şeymiş gibi algılansa da (bir konteynerin tren ile bir yerden başka bir yere taşınması) gerçekte birçok detayı, alternatifi ve paydaşı olan alt süreçler toplamıdır. Her bir alt süreç başka başka mevzuatın konusudur. Bir de buna çok uluslu süreçleri eklemek gerekir. Dolayısı ile tek bir taşıma süreci aslında buzdağı gibi bir yapıya sahiptir.</p> <p>Projenin başında kamu (devlet, ilgili Bakanlık/Bakanlıklar temsilcileri) olmak zorundadır. Konu her ne kadar ticaret ve taşımacılık da olsa güzergahlar üzerindeki ülkelerin politik olarak görüşmesi de bir o kadar önemlidir. İki ülke arasında politik sorun</p> |

| | |
|-------------|---|
| | <p>varsa ticaretin yürümesi de zorlaşır, hatta imkansız hale gelebilir. Üst düzeyde ikili görüşmeler, çoklu görüşmeler ve sempozyumlar düzenlenmelidir. Olası sorunlar, çakışan mevzuat konuları (TCDD, gümrük, çevre, tehlikeli madde vb), bilgi akışı, gibi konular ele alınmalıdır.</p> <p>Süreç analizi yapılmalıdır. Süreçlerin paydaşları belirlenmelidir (demiryolu işleticileri, aktarma istasyonu işleticileri, limanlar, forwarderlar, gümrük, nakliyeciler vs). Tüm paydaşların temsilcileri ile mümkün olduğunca görüşmeler yapılmalı ve ortak konsensüs sağlanmalıdır.</p> <p>Ülkemiz dahilinde tüm olası güzergahlar ve alternatif taşıma yolları belirlenmeli, her birinin zaman ve maliyet hesabı yapılmalıdır. Dolayısı ile farklı destinasyonlara gidecek yükler için zaman kaybetmeden seçenekler sunulabilir ve fiyatlandırılabilir. Her farklı yolda bulunan birimler kendi görevlerini bilmeli ve talep olduğu zaman yerine getirmelidir. Güzergahlar belirlendikten sonra yakın hinterland içindeki ithalat ve ihracatçıların da bu taşımalarından faydalanmaları sağlanabilir. Sosyal medya veya ilintili mecralarda tanıtımlar yapılmalıdır.</p> <p>Bilgi akışının ne şekilde sağlanacağı, kimin kime bilgiyi transfer edeceğini, hangi programlar veya yazılımlar kullanılacağı, bunları diğer ülkelerin uygulamaları ile uyumlu olması gibi konular önceden belirlenmelidir. “Kervan yolda dizilir” mantığı sağlıklı bir işleyiş için doğru değildir. Çünkü söz konusu olan katma değeri yüksek olan yüklerdir.</p> <p>Yük güvenliği, eşya güvenliği, hasar, sigorta gibi konular ele alınmalı ve gerekiyorsa bu tip taşımalar için özel sigorta klozları oluşturulmalıdır.</p> <p>Tabii ki daha birçok detay konu üretilebilir.</p> <p>Sonuçta her gruptan yetkin kişilerin olduğu bir platform ve çalışma grupları kurulması elzemdir. Bunun bir firma veya işletmeler çalışması olarak değil, çok kapsamlı bir ülke politikası haline getirilmesi lazımdır.</p> |
| Katılımcı 6 | Evet. Hepsi ve akademi, iş dünyası kurum ve kuruluşları, stk.lar. |
| Katılımcı 7 | STK'lar ile devlet kurumlarının iç içe çalışabildiği bir platform büyük fayda sağlayacaktır. Bu platformda Türkiye'de faaliyet gösteren başta Çinli firmalar olmak üzere diğer yabancı firmalardan temsilcilerinin de bulunması başarıyı artıracaktır. Her |

| | |
|--------------|--|
| | sektörden temsilcilerin de bulunması gereken platform belirli periyotlarla toplantılar düzenleyerek sonuç çıktılarını yayımlanmalıdır. |
| Katılımcı 8 | Bence kesinlikle oluşturulmalıdır. Kesinlikle alanında uzman isimlerin yer aldığı, Müsiad gibi iş insanlarının, gençlik hareketlerinin temsilcilerin ve belki de ticaret bakanlığının ilgili bürokratlarının ve akademisyenlerin yer aldığı bir platform ortak aklın oluşturulması için son derece faydalı olacaktır. |
| Katılımcı 9 | Oluşturulmalıdır. Kamu-Özel ortak girişimi olabilir. |
| Katılımcı 10 | Kesinlikle oluşturulmalıdır. Hukukçular, lojistikçiler, mühendisler, medyacılara vb. 3 adet farklı platform oluşturulmalıdır. Kamu, Özel, Kamu+Özel |
| Katılımcı 11 | Oluşturulmalıdır. Kamu-Özel ortak girişiminin ideal olacağını düşünüyorum |
| Katılımcı 12 | Bu konuda zaten bir kamu platformu oluşturulması öngörülmektedir. 2015 yılında iki ülke arasında imzalanan bir Mutabakat Muhtırası Çin'in KYG ile ülkemizin Orta Koridor girişiminin uyumlaştırılmasını teminen bir Çalışma Grubu kurulmasını öngörmektedir. Söz konusu Çalışma Grubu henüz işlerlik kazanmamıştır. Özel sektör, akademiler ve/veya STK'lar arasında çeşitli platformlar oluşturulması düşünülebilir. |
| Katılımcı 13 | Mevcut platformlar değerlendirilebilir. Ör. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu, Lojistik Kurulu vb. |
| Katılımcı 14 | Gerek yok. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının eşgüdümünde ve ilgili kurumların katılımı ile sürdürülebilir. Kurumlarımızın insan kapasitesi yeterlidir. |
| Katılımcı 15 | Bence kamuda kesinlikle oluşturulmalıdır. Dışişleri Bakanlığımız başkanlığında Çin'le ilişkilerde eşgüdümün sağlanması amacıyla bir platform oluşturulmalıdır. Daha önce küçük ölçekte böyle bir yapı kuruldu aslında. "Çin'le İlişkiler" çok boyutlu bir iş. Önce alt başlıklar oluşturulmalı, daha sonra da ilgili başlıklara karar almaya yetkili ilgililer dahil edilmeli bence. |
| Katılımcı 16 | Hali hazırda Ekonomi, Dışişleri ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarınca kamu ve özel sektör işbirliğiyle yürütülen çalışmalar, çalışma grupları ve kurullar bulunmaktadır. |
| Katılımcı 17 | Girişimle ilgili olarak Kamu ve Özel sektörün eşgüdümünü sağlayacak bir platform kurulabilir. |
| Katılımcı 18 | STK'ların liderlik edeceği ancak Kamunun da Ulaştırma, Sanayi, Ticaret gibi ana birimlerinin mutlaka ortak katılımı ile. |

Katılımcılarımızın çoğu KYG'nin ülkemiz ihracatını arttırabileceği yönünde fikir birliğine varmışlardır. İhracatın arttırılması yolunda yeni ticaret rotaları ve hızlı tren gibi lojistik

faaliyetlerin oluşturulması, iyi bir pazarlama, organizasyon ve ülke politikaları, taşımacılık hizmetlerinin maliyetlerinin düşürülmesi gibi etkenler neticesinde Türk ihrac ürünlerine yeni pazar fırsatları doğabilecek, Türkiye bu alanda rekabetçi bir ticaret üssü olabilecektir. Katılımcılar KYG'ni transit taşımacılığımızı arttıracak bir araç olarak görmektedirler. Bunun için kurulabilecek depolama alanları ve ana deniz limanları, yapılacak gerekli altyapı yatırımları ile transit geçiş arttırılabilir. Orta koridorun Kafkasya ve Orta Asya arasından geçmesi burada bağlantıyı arttıracak girişimler ile desteklenerek transit geçişin arttırılabileceği düşünülmektedir. Katılımcılar, yeterli ar-ge ve üniversite-sanayi işbirliği desteği, düşük üretim ücretleri, teşvikler ve kolaylaştırıcı mevzuatlar yardımı ile Türkiye'nin güzergahtaki diğer ülkeler için bir üretim üssü olabileceğini düşünmektedirler. Katılımcılarımızın çoğu KYG kapsamında Türkiye'de bir platform kurulması gerektiğini düşünmektedir. Bu platformun kamu gözetiminde STK ve özel birlikteliği sağlanarak oluşturulmasında fayda görmektedirler. Bu bağlamda platformda yer alacak kişilerin alanında uzman akademisyenler, bürokratlar, iş adamları, lojistik, ekonomist e medya grubundan oluşması KYG'nin toplumda bilinirliğinin arttırılması konusunda faydalı olacaktır.

5. SONUÇLAR

Düzenleyici Etki analizi ile yapılan görüşmeler katılımcıların Kuşak ve Yol Girişimi hakkında yüksek düzeyde bilgi sahibi olduklarını göstermektedir. Bu görüşmelerden elde edilen sonuçlar karar vericiler için gerekli olan bilgilerin sistematik bir şekilde toplanabildiğini ve politika geliştirmede kullanılabileceğini göstermektedir. Düzenleyici Etki Analizi (DEA) kapsamında yapılan araştırmanın sonuçları, Kuşak Yol Girişimi'nin Türkiye için bir fırsat olarak görülmesi gerektiğini göstermektedir. Çin'in Avrupa pazarlarına daha kısa sürede ve daha ucuz yollu ürün göndermek, enerji koridorunu güvence altına almak gibi amaçlarla geliştirmek istediği Kuşak ve Yol Girişiminin amacı aslında yalnızca pazar payını büyütmek değil, aynı zamanda dünya hegemonyasına sahip Amerika'ya da bu işin kazan-kazan politikası ile herkesin saygı çerçevesinde ekonomik çıkarları göz önünde bulundurarak yapılabileceğini göstermektedir. Tarihi İpek yolunu canlandırma projesi olarak hayata geçirilen Kuşak Yol girişimi dünya nüfusunun %61'lik kısmını, küresel GDP'nin ise %40'ını oluşturmaktadır. Küresel ticaretin Kuşak Yol projesi ile doğuya doğru kayacağı, güzergâh üzerindeki az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yapılan altyapı çalışmaları ile küresel sistemin içine alınması sağlanmıştır.

Türkiye bu girişimde hem kara hem deniz bağlantısı olan konum avantajlı bir ülke olarak lojistik üs olma potansiyeli yüksek bir ülkedir. Doğu Akdeniz Kuzey Afrika ve Balkanlar arasında lojistik merkez olabilirliği ile bu girişimde küresel dengeyi sağlayacak kilit ülke konumunda bulunmaktadır. Durum böyle iken ulusal bir lojistik strateji belirlemek elzemdir. Çin'in Kuşak Yol kapsamında yaptığı sermaye ihracı Türkiye'nin üretimi ve ticaretini arttırarak, yeni pazar fırsatları yaratacaktır. Coğrafi konumu ile güzergâhtaki çoğu ülkeye oranla daha avantajlı olan Türkiye bu proje sayesinde transit geçiş ülke özelliğini arttırarak korumaya devam edecektir. Lojistik faaliyetlerin artması ile yapılan yatırımlar artacak, ülkede yeni lojistik merkezler kurulacak, bu alanda kalifiye eleman yetiştirilmesi sağlanacaktır. Belirlenen bu stratejinin Hazar geçişli orta koridor ile bütünleşmesi gerekmektedir. Bu bağlamda 2017 yılında oluşturulan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Avrasya Tüneli, Edirne-Kars demiryolları, Marmaray gibi projelerle orta koridor girişiminin etkin olarak kullanılabilir duruma gelmesi sağlanmıştır.

Türkiye'nin bu girişimden bir üretim üssü olarak azami düzeyde faydalanması için doğu pazarlarında talep gören satılacak ürün ortaya çıkarması gerekmektedir. Bu şekilde Türk

ihraç ürünlerinin miktar ve değer olarak artması sağlanabilir. Yapılacak aktarma merkezleri ile ucuz lojistik sayesinde Türkiye daha fazla pazar bulma şansı elde edebilir. Kurulacak yeni rotalar, tedarik zincirindeki anlayışın değişmesi, Çin'in sermaye ihracatı politikası, nitelikli insan gücü gibi birçok etken ile birlikte ülkemizin bir üretim üssü haline getirilmesi beklenmektedir.

Kuşak yol girişimi esasen transit taşımacılığına dayanmaktadır. Baştuğ vd. (2022) liman rekabeti üzerine yaptıkları çalışmalarında sefer maliyetlerinin düşürülmesinde liman bölgesel konumunun önemine vurgu yapmışlardır. Bölgesel konum ve limanın transit yükler için merkezi noktada olması özellikle liman kullanıcıları için kendi mallarını yakın pazarlara ulaştırmada kolay sağlamaktadır (Baştuğ vd. 2022). Özellikle ülkemiz limanları Avrupa limanlarına yakınlık kadar liman tarifelerindeki rekabetçi avantajlarını korumaktadırlar. Çin ve Avrupa limanları arasında bir köprü vazifesi görecektir Türkiye'nin fiyat dışı rekabet içinde bir takım güçlü yanları da bulunmaktadır. Örneğin, Türk limanları birçok Avrupa limanına göre hizmet seviyesindeki kalite bakımından daha üstündürler. Bu bakımdan ülkemiz limanlarını tercih eden mega konteyner armatörleri de kıtalararası sefer ayaklarını daha kısa mesafeli bölgesel ticaretle birleştirebilecek ve yüksek navlun bulabilecekleri pazarlardan da faydalanabileceklerdir. "Double dipping" yani ikili tepe olarak ta bilinen bu yeni gemi taşımacılık paterni özellikle Kuşak yol girişiminde armatörlerin tercih edebilecekleri önemli bir seçenektir (Ma, 2020; Tran & Haasis, 2018). Bu sayede konteyner armatörü kendi kapasitesini birden fazlada kullanabilmektedir. Bu anlamda Türkiye; Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika'yı besleyen Mersin ve İskenderun limanları ve Balkanları besleyen İstanbul/İzmit limanları ile transit taşımacılık için en doğru seçim olacaktır. Türkiye güçlü bir filoya ve nitelikli işgücüne sahip olmakla beraber transit geçişin ana merkezi olmak istiyor ise ulaştırma altyapı yatırımları ile desteklenmelidir.

Bu projenin yalnızca ekonomik değil, politik ve kültürel etkileşim de sağlayarak, küreselleşmeyi çok daha geniş alanlara yayacağı görülmektedir. Dünyanın neredeyse yarısını kapsayan Kuşak Yol Girişimi ile az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için pazar fırsatının doğması, birçok istihdam alanının yaratılmasını sağlayacaktır. İstihdam yaratılması ve bu ülkelere yapılacak yatırımlar ile dünyadaki gelir adaletsizliğinin azalması sağlanabilir. Kuşak yol Girişiminin ticari faydalarının yanı sıra Türkiye Cumhuriyetlerle sosyo-ekonomik ve kültürel bağların kuvvetlenmesinde de rol oynayabileceği düşünülmektedir. Alanında yetkin kişiler ile yapılan mülakatlar Türkiye'nin Kuşak Yol

Girişimi kapsamında nasıl bir yol izlemesi gerektiği ve geliştirilebilecek alternatifler hakkında yol gösterici olabilir. Dünyanın neredeyse yarısını kapsayan Kuşak Yol Girişimi ile az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için pazar fırsatının doğması, birçok istihdam alanının yaratılmasını sağlayacaktır. İstihdam yaratılması ve bu ülkelere yapılacak yatırımlar ile dünyadaki gelir adaletsizliğinin azalması sağlanabilir. Alanında yetkin kişiler ile yapılan mülakatlar Türkiye'nin Kuşak Yol Girişimi kapsamında nasıl bir yol izlemesi gerektiği ve geliştirilebilecek alternatifler hakkında yol gösterici olabilir.

Tüm bu faydalarının yanında Kuşak Yol Girişiminin bir takım düşündürücü yönleri de bulunmaktadır. Çin'den denizyolu ile gelen yüklerin dönüş yükü olarak gereksinim duyulan değerli hammaddelerin ve/veya yarı mamullerin de taşınması gerekmektedir. Bu aşamada ülkenin bu hammadde ve/veya yarı mamullere sahip olması ve satılacak bir ürün göndermesi zorunluluğu vardır. Aksi takdirde gemilerin boş dönmesi gibi bir ihtimal bulunmadığından bu ürünlerin üretilmesi gerekmektedir. Türkiye mevcut durumunda bunu sağlayabilecek güçtedir. Bu gücün sürekliliğini koruması dışa bağımlı kalmadan üretim yaparak olmalıdır. Proje ile Türkiye pazarının Çin mallarına daha fazla açılması ve Türkiye'nin olası bir borç tuzağına çekilme ihtimali de düşünülmesi ve önlem alınması gereken bir durumdur.

Kuşak Yol Girişimi çok yönlü bir projedir ve her yönünün doğru hesaplamalar ve politikalar ile desteklenerek ülkemiz için geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda ulusal lojistik stratejilerimizin belirlenmesi yönünde çalışmalar yapılmalı, Kuşak Yol girişimi tamamlanınca bu stratejilerin etkin bir şekilde uygulamaya geçmesinde bir yol haritası izlenmelidir. Bu sebeple KYG kapsamında Türkiye'de alanında yetkin kişilerin yer aldığı bir platform kurulması gerektiği düşünülmektedir. Bu platformun kamu özel STK işbirlikli ve ülkemizin çıkarlarına uygun bir işleyiş içerisinde faaliyet göstermesi gerektiğine inanılmaktadır. Bu platformda yer alacak akademisyenler, bürokratlar, medya işbirlikçileri, ekonomistler, lojistik yöneticileri ile Kuşak Yol Girişimi tanıtılarak, bilinirliği sağlanacak, lojistik altyapıyı güçlendirme ile ar-ge çalışmaları yapılarak bu girişimden azami fayda sağlanmaya çalışılacaktır.

Diğer yandan dünyada gelişen jeopolitik olayların ulaştırma coğrafyasına olan etkileri jeostratejik açılardan incelenebilir. Nitekim Rusya-Ukrayna savaşı bölgedeki ulaştırma coğrafyasını ve Kuşak ve Yol Girişiminin güzergahlarını etkilemiş, Çin-Avrupa yönlü taşımalarda Rusya üzerinden geçen tren yolu güzergahları yerine Gürcistan-Romanya

arasındaki deniz geçişlerinin önemi, başka bir ifade ile Karadeniz'in jeostratejik önemi artmıştır. Yapılan bu tez çalışmasından sonra yapılacak araştırmada bu ve benzeri vakalar değerlendirilerek ulaştırma coğrafyasını etkileyen hususlar ve sonuçları ayrıca incelenebilir.



KAYNAKLAR

- Baştuğ, S., Haralambides, H., Esmer, S. Ve Eminoğlu, E. (2022) Port competitiveness: Do container terminal operators and liner shipping companies see eye to eye? *Marine Policy* 135 (2022) 104866.
- Bilgin, C. (2017). “Küresel Ticarete Modern İpekyolu”, 24 Mayıs 2017, https://www.itohaber.com/haber/dunya/206176/kuresel_ticarete_modern_ipek_yolu.html.
- Boddy, C. R. (2016). Sample size for qualitative research. *Qualitative Market Research: An International Journal*.
- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E. K., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2016). *Bilimsel araştırma yöntemleri*. Pagem Yayınları, Ankara.
- Chen, Z. (2016). China, the European Union and the fragile world order. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 54(4), 775–792.
- Çelikkaya, A. (2012). Türkiye’de deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşvikleri üzerine bir inceleme. *Maliye Dergisi*, (162), 73-102.
- Çetin, B., BARIŞ, S., & Saroğlu, S. (2011). Türkiye’de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Cinel, E. A. (2020). Covid-19’un küresel makroekonomik etkileri ve beklentiler. *Politik Ekonomik Kuram*, 4(1), 124-140.
- Davis S, Munger L. A and Legacy, H. J (2020). Someone else’s chain, someone else’s road: US military strategy, China’s Belt and Road Initiative, and island agency in the Pacific. *Island Studies Journal*, 15(2) 13-35.
- De Vaus, D.A. (1990). *Survey in Social Research*, (2. Basım), London: Unwin Hyman.
- Demircan, U. (2021). Demiryolu Taşımacılığının Liman Hizmet Pazarlamasına Etkileri. *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 2(2), 90-99.
- Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı (2019-2020).
- Du, J. And Zhang, Y. (2018). Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment?. *China Economic Review*. Vol. 47, pp.189–205.
- Durdular A (2016). Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdları*, 49(1), 77-97.
- Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri.

- Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(1), 44-65.
- Fei Duan, Q. J.-Y. (2017). Energy investment risk assessment for nations along China’s Belt &. *Journal of Cleaner Production*, 535-547.
- Flint C and Zhu C (2019). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 99, 95-101.
- Geçgin, E. (2017). Ankara-Polatlı örneğinde sosyal dışlanma açısından mevsimlik tarım işçiliği. *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1).
- Gümüş Akar, P., Manga, M., & Bal, H. (2019). Havayolu Taşımacılığında Liberalizasyon Ve Ekonomik Büyüme Arasında Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği. *Gaziantep University Journal Of Social Sciences*, 18(3).
- Han, L., Han, B., Shi, X., Su, B., Lv, X., & Lei, X. (2018). Energy efficiency convergence across countries in the context of China’s Belt. *Applied Energy*, 112-122.
- <http://earsiv.ebyu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12432/3695/KAYES%202019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- <https://21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asya-pasifik-arastirmalari-merkezi/dunyadaki-catismaların-nedeni-yeni-bir-kusak-projesi-mi> (Erişim Tarihi:26.08.2020)
- <https://transportgeography.org/> (Erişim Tarihi:26.08.2021)
- https://abs.mehmetakif.edu.tr/upload/1454_2028_dosya.pdf (Erişim Tarihi:26.08.2021)
- <https://polen.itu.edu.tr/bitstream/11527/9031/1/7812.pdf> (Erişim Tarihi:26.08.2021)
- <https://tusside.tubitak.gov.tr/tr/yontemlerimiz/Derinlemesine-Gorusme> (Erişim Tarihi:26.08.2021)
- <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/-kusak-ve-yol-projesi-cin-in-yeni-vizyonu-ve-turkiye/960778> (Erişim Tarihi:24.08.2020).
- <https://www.ntv.com.tr/yazarlar/deniz-kilislioglu/uyuyan-aslan-uyandi-cin-yol-ve-kusak-projesi-iledaha-da-guclu-gelior,dAliwh1DPEiqmTmuNsgjMQ> (Erişim Tarihi:28.08.2020).
- https://www.researchgate.net/publication/264161525_Chinas_marine_economy_and_regional_development, (11.01.2019).
- <https://www.turizmajansi.com/haber/yeni-arayislar-yeni-alternatifler-ve-yeni-ipek-yolu-turizmi-h38194>, (Son Erişim Tarihi: 21.11.2022).
- <https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/09012020utikadsektorraporu949343.pdf>

- Huang, Y. (2016). "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment." *China Economic Review*, vol. 40, pp. 314-321.
- İstanbul Ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu (2021).
- Jiang, X, Z. & Liu,T,Y. & Su,C, W. (2014), "China 's Marine Economy and Regional Development", December 2014, *Marine Policy* 50: 227–237.
- Jones L (2020). Does China's Belt and Road Initiative Challenge the Liberal, Rules-Based Order? *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences* 13(1),113–133.
- Karimi, K (2018). Çin'in Orta Asya'da Ekonomik Diplomasisi: Yeni İpek Yolu Projesi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Politikası Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi
- Keşir, B. (2021). Türkiye'de lojistik sektörünün dış ticarete etkisi (Master's thesis, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Kombine Taşımacılık Yönetmeliği (2022, 27 Mayıs).Resmi Gazete (Sayı:31848). Erişim Adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/05/20220527-1.htm>
- Kundak, S., & Aktop, V. (2018). Türkiye Ekonomisinde Havayolu Taşımacılığının Girdi-Çıktı Analizi ile Değerlendirilmesi. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(10), 82-93.
- Kuş, E. (2003). *Nicel-nitel araştırma teknikleri sosyal bilimlerde araştırma teknikleri, Nicel mi? Nitel mi?*. Anı Yayıncılık, Ankara.
- Liu, W., & Dunford, M. (2016). Inclusive globalization: Unpacking China's belt and road initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 323–340.
- Lousianin, S. & Sazonov, S. (2015), "Ekonomicheskiy Poyas Shelkovogo Puti: Model 2015 goda", *Observer*. No.5 (304), s.35-46.
- Ma, S. (2020). Economics of maritime business. *Routledge*.
- Mott C (2020). Don't Fear China's Belt and Road Initiative. *Survival*,62:4, 47-55.
- Nicolas, F. (2016). China and the global economic order: A discreet yet undeniable contestation. *China Perspectives*,2, 7–14.
- Nogayeva, A (2019). Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi Ve Orta Asya, Kayes 2019 II. *Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim, Ekonomi Ve Siyaset Kongresi*.
- OECD (2008) Building an Institutional Framework for Regulatory Impact Analysis: Guidance for Policy Makers, Version 1.1.

- Ojala J, Tenold S. (2016), Maritime Trade and Merchant Shipping: The Shipping/Trade-Ratio from the 1870s Until Today, June 20, *NHH Dept. Of Economics Discussion Paper No. 12/2016*.
- Researchgate.https://www.researchgate.net/publication/320831472_Ipek_Yolu'nun_Yeniden_Canlandırılması_ve_Türkiye-Cin_Halk_Cumhuriyeti_Isbirliğine_Etkileri.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu (2020)
- Takım, A., & Ersungur, Ş. M. (2015). Taşıma Şekillerine Göre Türkiye’de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar Ve Beklentiler. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(3).
- Tekdal, V. (2017). China s Belt and Road Initiative at the crossroads of challenges and ambitions. *The Pacific Review*, vol. 31, no. 3, pp. 373–390.
- Tekir O ve Demir N (2018). Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri. *Sosyoekonomi Vol.26(38)*,191-206.
- Tran, N. K., & Haasis, H. D. (2018). A research on operational patterns in container liner shipping. *Transport*, 33(3), 619-632.
- TÜRKLİM (2021) Türkiye Limancılık Sektörü Raporu, İstanbul.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Ve Bütçe Başkanlığı, Onbirinci Kalkınma Planı
- UTİKAD, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Lojistik Sektör Raporu (2019). 1-96.
- UTİKAD, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Lojistik Sektör Raporu (2020). 1-154.
- Wang, H., & Lu, M. (2016). China goes global: The impact of Chinese overseas investment on its business enterprises. *Basingstoke: Palgrave Macmillan*.
- Xiao Y, Li Y and Hu J (2019). Construction of the Belt and Road Initiative in Chinese and American Media: A Critical Discourse Analysis Based on Self-Built Corpora. *International Journal of English Linguistics*; Vol. 9, No. 3; p 68-77.
- Yılmaz, Ö. (2016). Türkiye ve Çin’den Orta Koridor Hamlesi. www.milliyet.com.tr, Son Erişim Tarihi:21.11.2022.
- Yurdakul, E. M. (2020). Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Var Analizi İle İncelenmesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 20(40), 174-185.
- Zhang J (2019). Oil and gas trade between China and countries and regions along the ‘Belt and Road’: A panoramic perspective. *Energy Policy*, 129, 1111-1120.

EKLER

Ek 1. Mülakat Formu

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ HAKKINDA YARI YAPILANDIRILMIŞ MÜLAKAT FORMU

GİRİŞ:

Bu görüşme; İskenderun Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalında yürütülen *“Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri”* başlıklı Doktora tezi kapsamında yapılacaktır.

2013 yılında Çin’in ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi ile Türkiye’nin uluslararası transit taşımacılığındaki önemi yeniden arttırmaya başlamıştır. Kuşak ve Yol Girişimi çok alternatifli bir girişimdir. Güzergâh üzerinde yer alan ülkelerin girişime dahil olup olmaması, bu konuda istekli olup olmamalarına göre şekillenmektedir. Ancak güzergâh üzerindeki ülkeler girişimden azami düzeyde faydalanmak istemektedir. Kuşak ve Yol güzergahlarının her ikisi üzerinde yer alan ender ülkelerden birisi olan Türkiye’nin, girişimden azami faydalanabilmesi için, hem kara (Kuşak) hem de denizyolu (Yol) güzergahları hakkında bir “Ulusal Lojistik Stratejisi” geliştirmesi gerekmektedir.

Bu araştırmanın amacı; Kuşak ve Yol Girişiminden Türkiye’nin elde edeceği faydayı azami düzeye çıkaracak ulusal lojistik stratejilerinin belirlenmesidir. Bu kapsamda bu veri toplama formunun amacı ise sizlerin Kuşak ve Yol Girişimi ilgili görüş, deneyim ve önerilerinizi almaktır. Sizin bu konudaki paylaşımlarınız tezin amacına ulaşmada önemli bir rol oynayacaktır.

Görüşme sonuçlarını kaleme alırken isminizin araştırma sonuçları içerisinde kesinlikle yer almayacağını belirtmek isteriz.

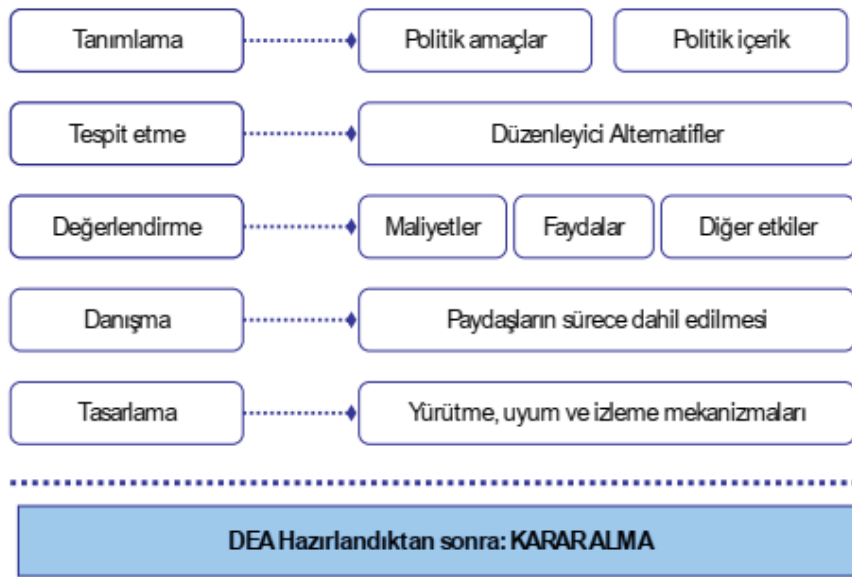
Zaman ayırdığınız için çok teşekkür ederiz.

Enes EMİNOĞLU

YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME SORULARI

Önemli Not: Çalışma konteyner taşımacılığına ilişkin kara (demiryolu), denizyolu ve intermodal taşımacılık kapsamında tasarlanmıştır. Enerji ve hava koridorları araştırma kapsamı dışındadır.

Sorular politika yapım süreçlerinden birisi olan ve aşağıdaki şekilde gösteriler “*Düzenleyici Etki Analizi Süreci (DEA)*” kapsamındaki temel adımlar ile düzenlenmiştir. Elde edilen veriler ile (DEA'nin son adımında görüldüğü gibi) karar önerileri, araştırmacı tarafından geliştirilecektir.



Kaynak: OECD, 2008

Harita 1: Kuşak ve Yol Güzergahları



SORULAR

Tanımlama:

1. Kuşak ve Yol Girişimi sizin ve Türkiye için ne ifade ediyor?
2. Sizce Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin neleri hedefliyor?

Tespit Etme:

3. Kuşak ve Yol Girişiminin küresel ticarete muhtemel etkileri neler olabilir?
4. Kuşak ve Yol Girişiminin küresel lojistiğe muhtemel etkileri neler olabilir?

Değerlendirme:

5. Kuşak ve Yol Girişiminde Türkiye'nin avantajlarını dikkate alarak elde edeceğimiz faydalar ve yeni fırsatları nasıl tanımlarsınız?
6. Kuşak ve Yol Girişiminde Türkiye'nin dezavantajlarını dikkate alarak karşı karşıya kalacağımız tehditleri nasıl tanımlarsınız?
7. Bu avantaj ve dezavantajları dikkate aldığımızda size Türkiye Kuşak ve Yol Girişimini destekleyecek ana aktörlerden birisi olmalı mıdır? Neden?

Danışma:

8. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'de mevzuat altyapısı yeterli midir? Değil ise neler yapılabilir?
9. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'nin ulaştırma altyapısı yeterli midir? Değil ise neler yapılabilir? (Tüm ulaştırma modlarını dikkate alarak yanıtlayınız)

Tasarlama:

10. Kuşak Yol Girişimi ihracatımızı arttırmak için bir araç olarak kullanılabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?
11. Kuşak Yol Girişimi transit taşımacılığımızı arttırmak için bir araç olarak kullanılabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?

12. Kuşak Yol Girişimi kapsamında ülkemiz güzergahtaki diğer ülkeler için bir üretim üssü olabilir mi? Yanıtınız "evet" ise nasıl?

13. Kuşak yol girişimi kapsamında ülkemizde yeni bir platform oluşturmalı mıdır? Oluşturulmasını düşünüyorsanız bu platform hangi niteliklere sahip kişiler tarafından oluşmalı ve nasıl bir yapıya sahip olmalıdır (Kamu, Özel, Kamu-Özel ortak girişimi vb.).

İlave Hususlar:

14. Eklemek istediğiniz bir husus varsa lütfen yazınız.

PROFİL SORULARI (Bu sorular isteğe bağlıdır, yanıtlamak istemiyorsanız boş geçiniz)

Adınız ve Soyadınız :
Kurumunuz :
Göreviniz :
Tecrübeniz (Yıl) :

Değerli katkılarımızdan dolayı teşekkür ederiz.

Enes EMİNOĞLU



TEKNOVERSİTE



teknoversite **AYRICALIĞINDASINIZ**

İSTE

