



**T.C. İSTANBUL TİCARET  
ÜNİVERSİTESİ**

**DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ  
WORKING PAPER SERIES**

**Tartışma Metinleri**

**WPS NO/ 137 / 2018-01**

**YENİ İPEK YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE – ÇİN İŞBİRLİĞİNE ETKİLERİ**

**Reyilağulı TUERDİ<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup>Rahile3012@gmail.com T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans programı Öğrencisi

## Özet

2013'te Çin'in "tek yol, tek kuşak" sloganı ile dile getirdiği Yeni İpek Yolu Projesi, Çin-Türkiye ve güzergâh üzerindeki ülkeler açısından önemli bir ticari pazar alanı açmaktadır. Geçmişte farklı medeniyetlerin bir-biri ile bağlantı kurabilmesine neden olan İpek Yolu Türkiye ekonomisi içinde önemli fırsatlar oluşturmaktadır. Bu fırsatlar doğrultusunda İpek yolu projesi Türkiye Çin dış ticaret hacminin artırılmasında çok önemli bir yere sahiptir. Ulaşım kolaylığı, finansal bütünlüğü, işbirliğinin çoğalması Türkiye dış ticari için olumlu bir katkıda bulunacaktır. Bununla birlikte deniz kara yol olmak üzere iki aşaması olan projenin bütünüyle hayata geçebilmenin önünde bazı engeller bulunmaktadır. Bu yolun yeniden hareketlilik kazanması Türkiye'nin Çin ile olan ilişkilerini hem kültürel hem de ekonomik manada güçlendirecek, Türkiye bu ilişkilerin sonucunda önemli kazançlar sağlayacağı beklenmektedir.

*Anahtar Kelimeler: İpek yolu projesi, Türkiye dış ticareti, Çin*

## Abstract

In 2013, China's New Silk Road Project opens up an important commercial market space for the countries in the China-Turkey-Europe line. The Silk Road, presents important opportunities for both the global economy and the Turkish economy today. In line with these opportunities, the silk road project has a very important place in increasing the foreign trade volume of Turkey. Accessibility, financial integrity and cooperation will be a positive contribution for foreign trade. However, there are some obstacles in front of the fact that the project. It is expected that this way of revitalization will strengthen Turkey's relations with China in both cultural and economic manpower, and Turkey will provide significant gains as a result of these relations.

*Key words: China, Silk road Project, Turkey trade*

## **Giriş**

“Tek yol, tek kuşak” sloganı ile dile getirildiği Yeni İpek Yolu Projesi, Çin’in en önemli ticari, siyasi politikaları arasından yer almaktadır. “Bugüne kadar yapılan araştırmalarda, Yeni İpek Yolu girişimi, Çin’in Marshall Planı olarak da adlandırılmaktadır.” (KEYVAN Ö. Z., 2017, s. 1) Ay zamanda, Yeni İpek Yolu projesinin sayesinde Çin ve Türkiye çeşitli alanlarda işbirliği yapabilmektedir.

İpek Yolu için önemli bir kavşak noktası olan Türkiye'nin, bu fırsatları iyi değerlendirebilmesi durumunda önemli bir ticaret merkezi haline gelmesi muhtemeldir. Fakat kara ve deniz olmak üzere iki aşaması olan projenin bütünüyle hayata geçebilmenin önünde bazı engeller bulunmaktadır. Uluslararası standartlara uygun olmaması, ekonomik gücün zayıf olması, dış ticaret açığı gibi problemler Türkiye Çin arasındaki ticaret ilişkilerini etkilemektedir. İpek yolu projesinin tanıtılması ve Türkiye için olan ticari önemi, engel olabilecek problemler araştırılması gereken bir soru işareti olarak kalmıştır.

Bu çalışmada, ipek yolu projesinin tanıtımı, Türkiye'nin bu proje içerisindeki önemi, avantajları ve projenin problemleri incelenecektir. Çalışmanın amacı, ipek yolu projesini, Türkiye'ye olan önemini ve dikkat edilmesi gereken problemler incelenecektir.

Çalışmamızın Giriş bölümünden sonra Birinci bölümde İpek Yolu Projesi'nin tanımı, İkinci bölümde ipek yolu projesinin Türkiye'ye olan etkileri, Üçüncü bölümde projenin önemi, Dördüncü bölümde ise problemler ve engeller ve sonunda ise sonuç ve öneriler yer almıştır.

## **1. İPEK YOLU PROJESİNİN KAPSAMI**

“Tek yol, tek kuşak” sloganıyla modernize edilmiş tren yolları vasıtasıyla İpek Yolu üzerindeki ülkelerin özellikle de Orta Asya ülkelerinin birbirine bağlanması ve bölge ekonomisinin yeniden canlandırılmasını hedefleyen Yeni İpek Yolu Projesi'ni 2013'te dile getirilmiştir. İpek Yolu'nun üç milyar nüfusuyla gerek ölçek gerekse potansiyel olarak eşsiz bir pazar olduğunu söylüyor. (ÖZDAŞLI, 2015, s. 585)

Çin ekonomisinin gelişmesi ile beraber, enerjiye olan ihtiyaçlarında artmıştır. Aynı zamanda,

Çin mallarını dünya pazarında satabilmek için yeni bir arayış içerisinde idiler. Bu noktada İpek Yolu projesi en uygun çözüm yollarından biri olarak nitelendirilebilir. Bu çerçevede Çin doğu ile batıyı bağlayacak olan Yeni İpek Yolu inşa etmek için çalışıyor. (ATASOY, 2010, s. 4)

İpek Yolu Projesi kapsamında kara ve deniz yolu olarak iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır (Şekil 1-1). Birincisi “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” (Silk Road Economic Belt) diye adlandırılan kara hattı olup, Çin’den Avrupa’ya kadar olan ülkeleri birbirine bağlar. “Proje kapsamında yüksek hızlı demir yolu, kara yolu, limanlar, havaalanları, doğalgaz hatları ve diğer altyapı projeleri yer almaktadır.” (MCBRIDE, 2015)



Şekil 1- 1

İkinci hat ise “Deniz İpek Yolu” (Maritime Silk Road) diye adlandırılan, Çin’i Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz’e bağlayacak olan deniz yolu hattıdır. “Bu hat aracılığıyla Basra Körfezi ve Hint Okyanusu üzerinden deniz yoluyla yapılan ticaretin geliştirilmesi planlanmaktadır.” (ATLI & ÜNAY, 2014)

“İpek Yolu Projesinin Çin’e yapacağı katkıların yanında projede yer alan diğer ülkelerin de

ekonomik ilişkiler ağını güçlendirmesi beklenmektedir. Geçtiği coğrafyalarda ticarete yeni bir soluk getirmesi, bölgelerin refahını artırması ve yeni istihdam alanları açacak olması ile proje, özellikle Orta Asya ülkelerini ve daha yüksek pazar payları hedefleyen Ortadoğu ülkelerini olumlu yönde etkileyecektir. Projenin geçeceği ülkelerin ticaret hacmini artırması ve bölgelerinde güç kazanmalarını sağlaması öngörülmektedir.” (Şekil 1-2). (KARAGÖL, 2017, s. 4)

Ülkeler	Büyüme Oranları (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir (dolar)	İthalat (milyar dolar)	İhracat (milyar dolar)	Tasarruf Oranları (%)
Çin	6,9	8.069	2.045	2.431	48,9
Türkiye	4	9.125	221	200	15,2
AB Ülkeleri	2,2	32.017	6.607	7.171	23
Rusya	-2,8	9.329	281	391	30,4
İran*	1,5	5.292	55	64	47

Kaynak: Economywatch, Worldbank ve Trade Map sitelerindeki verilerden derlenmiştir.

Şekil 1- 2: Modern İpek Yolu Projesi Güzergâhında Yer Alan Ülkelerin Makroekonomik Göstergeleri (2015)

“Proje kapsamındaki ülkelerin ekonomileri karşılıklı olarak birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğundan işbirliği açısından proje, büyük bir potansiyele ve alana sahiptir. Ortak bildirgeye göre, proje kapsamındaki ülkeler, beş ana hedefi desteklemeli ve bu alanlarda işbirliğini güçlendirmelidir. Bu hedefler, politika koordinasyonu, olanakların birbirine bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal bütünlük ve halklar arasında birebir bağların kurulmasıdır.” (DURDULAR, 2016, s. 25)

## 2. İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE’YE OLAN ETKİSİ

### 2.1.Ulaşım Kolaylığı Sağlama

Türkiye’nin son dönem dış ticaret rakamları analiz edildiğinde en az etkili olduğu bölgelerin başında Asya gelmektedir. “Uluslararası sistemin güç merkezinin Atlantik ekseninin tekelden çıkararak çok kutupluluğa yöneldiği ve dünya ekonomik gücünün Asya’ya kaydığı bir dönemde Türkiye’nin bölgede etkin olmaması ciddi bir eksiklik olarak görülmektedir. Bu durumun birçok nedeni olmakla birlikte en önemli sorun Türkiye ile bölge arasında ulaşım

konusunda yaşanan eksikliklerdir.” (ERGÜNSÜ, 2017, s. 108)

Türkiye'nin bölge ülkeleri ile doğrudan ekonomik ilişki kurması lojistik açıdan oldukça maliyetli ve güvenlik anlamında risklidir. Bu nedenle Türkiye'nin İpek Yolu'na dâhil olması gittikçe gelişen Asya pazarına ulaşmasını kolaylaştıracaktır. (ÖZDAŞLI, 2015, s. 593)

Kadim İpek Yolu'nun en önemli merkezlerinden biri olan Türkiye'nin Çin'in yeni projesinde de önemli bir aktör olacağı düşünülmektedir. Projenin hayata geçirilmesi ile kilit ülkelere biri haline gelecek Türkiye, Pekin'e en fazla destek veren ve katılım yönünde istekli olan ülkelere birisidir. Doğu-Batı koridorunun yeniden canlanmasına önem veren Türkiye, projenin hayata geçirilmesi ile Güney Asya pazarına daha rahat ulaşma fırsatına kavuşacaktır. Bu noktada Türkiye'nin en esaslı kazanımı, gelişmiş bir İpek Yolu Projesi ile Türkiye'nin Doğu-Batı arasında bir köprü haline gelmesidir. (ÖZDAŞLI, 2015, s. 592)

“Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden Türkiye ve Avrupa'ya ulaşacak demiryolu hattının, Trans-Sibiryaya Demiryolundan 2 bin kilometre daha kısa olması ve deniz taşımacılığına göre yarım nakliye süresi tasarrufu öngörmesi beklenmektedir.” (ÖZDAŞLI, 2015, s. 593)

Böylece 21.yüzyılın en önemli stratejik planlamalarından biri haline gelecek bu yeni “Avrasya Köprüsü”nün hayata geçmesi ile Doğu'nun ucuz iş gücü ile Batı'nın zengin yer altı kaynaklarını bir araya getirileceği dev bir piyasa oluşacaktır. (ÖZDAŞLI, 2015, s. 593)

## **2.2.Karşılıklı Ekonomik Bağımlılık Geliştirme**

İpek Yolu Projesi güzergâhındaki ülkelerin ortak çıkarlarına dayanıyor. İpek Yolu'nun canlandırılması, ilgili ülkelerin ekonomik kalkınmasına ve kültürel refahına katkıda bulunmaktadır. İpek Yolu boyunca ülkelerin ticaret faaliyetlerini arttırarak, emtia ihracatçıları ve talep edenler yakınlardaki daha büyük pazarlardan kazanç sağlayacaklar.

Dünya nüfusunun yaklaşık% 61'i Asya-Pasifik bölgesinde yaşıyor. İpek Yolu Birliği üyesi ülkelerin ekonomik büyümesinin bir sonucu olarak, bu ülkelerin insanların satın alma gücü de büyük ölçüde arttı. İpek yolu pazarlaması ve sanayileşme, İpek Yolu Birliği'nin uzmanlaşmasını ve sanayileşmesini arttıracaktır.

“İpek Yolu Projesi kapsamında, projeye taraf ülkeler arasında sınır ötesi optik kabloların ve diğer iletişim ana hattı ağlarının yapımı geliştirilecek ve bu amaçla taraf ülkeler arasında bir “Bilgi İpek Yolu” kurulacaktır.” (Haberler, 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, 2015)

### **2.3.Finansal Bütünlüğün Sağlama**

İpek Yolu projesi sayesinde ipek yolu güzergâhı üzerindeki ülkeler arasında sermayelerin akışlarının gerçekleşmesi beklenmektedir. Özellikle Türkiye ile Asya ülkeleri arasında daha sıkı ticari finansal dayanışmaların ortaya çıkması ümit edilmektedir. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyelerinden biri olan Türkiye, İpek Yolu projesinin finansal kararların alınmasından önemli bir yere sahip olduğunu gösteriyor. Türkiye'nin bu kurucu üyeler arasında yer alması oldukça stratejik bir politika olmuştur. (Haberler, Asya Altyapı Yatırım Bankası için İmzalar Atıldı, 2015)

Asya Altyapı Yatırım Bankası ile birlikte sermayenin daha hızlı ve sistematik bir şekilde yürütülmesini sağlayan İstanbul Finans Merkezi'yle (İFM), Türkiye'nin İpek Yolu projesi için uygulayan önemli yatırımlarından biridir. (KARAGÖL, 2017, s. 6)

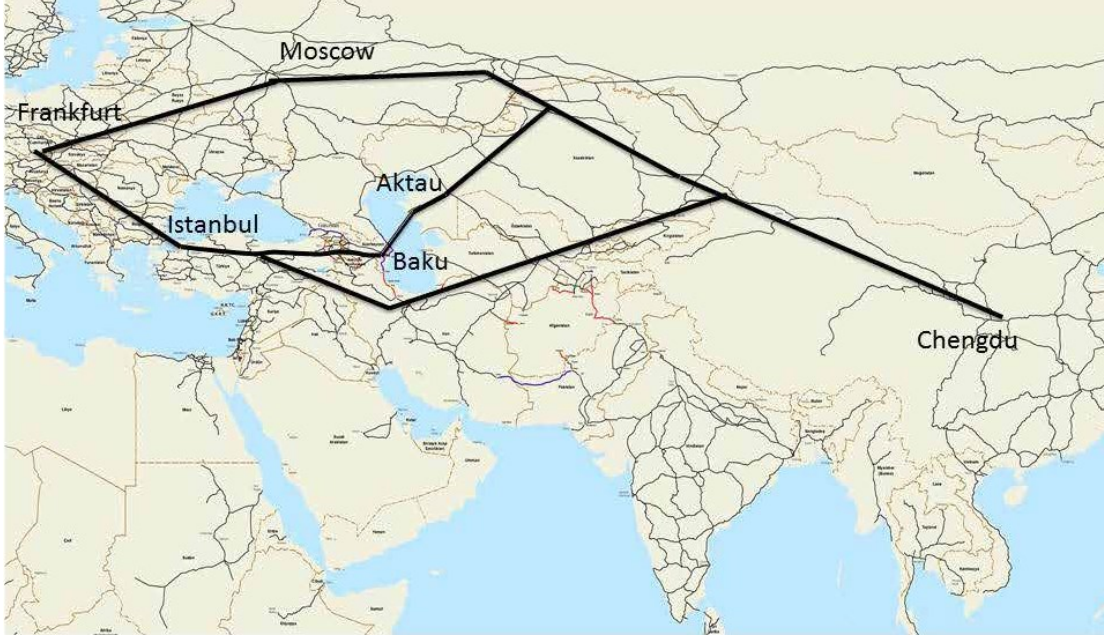
Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İFM İpek Yolu Projesi'nin yürüme süresinde finansal bütünlüğün sağlanmasında önemli rol oynayacaktır. Türkiye'nin dış sermayeni çekebilmesi için sağlam bir sistem oluşturur.

## **3. İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ**

### **3.1.Türkiye'nin Coğrafi Avantajı**

İpek Yolu güzergâhı üzerinde yer alan, Anadolu topraklarında bulunan Türkiye'nin doğal bir köprü olması nedeniyle geçmişte sahip olduğu avantajlar günümüzde de devam etmektedir. (AKKAYMAK, 2009, s. 115)

İpek yolu projesi girişimini üç koridor üzerinden gerçekleştirmeyi hedefleyen Çin, İran ile Güney Koridoru 'nu, Rusya ile Kuzey Koridoru 'nu, Türkiye ile Orta Asya'yı bağlayan Orta Koridoru oluşturmaya çalışmaktadır. (Şekil 3-1)



Şekil 3-1: Modern İpek Yolu: Üç Doğu-Batı Koridoru

Orta Koridor ile Çin'den başlanan demiryolu sırasıyla Kazakistan, Türkmenistan, feribot, Hazar Deniz, Azerbaycan, Gürcistan ve en sonda Türkiye'ye ulaşması hedeflenmektedir. Orta Koridor geçişlerinden bir diğeri, Lapis Lazuli diye bilinen Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan - Afganistan transit taşımacılık koridorudur. (ERGÜNSÜ, 2017) Orta Koridor, güzergâh üzerinde nispeten Batı ile ilişkileri iyi olan rejimlere sahip ülkelerin olması nedeniyle siyasi olarak uygulanabilir bir alternatif konumunda. (KEYVAN Ö. Z., 2017, s. 1)

### 3.2. Türki Cumhuriyetleri ile Olan İlişkilerdeki Önemi

Türkiye, nüfusu 75 milyona yaklaşan ve milli geliri yarım trilyon doları bulan Türki Cumhuriyetleri ile olan kültürel ve ekonomik ilişkilerini geliştirmek zorundadır. Türki cumhuriyetlerinin başından gelen Türkiye için, Türki milletler arasındaki tarihi, kültürel bağların bulunması önemlidir. Türki Cumhuriyetleri ile çeşitli alanda işbirliğine girmek ve Türk Dünyasında ekonomik bütünlüğü sağlamak faydalı olacaktır. Böyle bir oluşum, bölge ve dünya barış ve refahına katkı yapabilecek sonuçları da beraberinde getirebilecek güce sahiptir. Türki Cumhuriyetleri ile kurulan iyi ilişkiler Türkiye'nin ekonomisine olumlu etkilerde bulunması ile beraber, bölgede söz sahibi olmasına da imkân verecektir. (AYDIN, 2012, s. 222)



Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması Türkiye için birçok fırsat içermektedir. Balkanlar, Kafkasya, Ortadoğu ve Türkistan Cumhuriyetleri'yle güçlü bağlara sahip olan Türkiye bu yeni projelerin kilit ülkesi konumunda yer almaktadır. Traceca, Asya Otoyolu, Trans-Asya Demiryolu gibi projelerin önemli bir bölümü Türkistan coğrafyasından geçmekte ve bu projeler Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Projelerin tam manada işlevsellik kazanması ile Türkistan ile olan sosyo-ekonomik ilişkilerimizin istenen düzeye ulaşması daha da kolaylaşacak. (DEMİRLER, 2015, s. 108)

İpek Yolu Projesi ile beraber, Türki Cumhuriyetleri'nden hammadde ihtiyaçlarını daha ucuza karşılama imkânı bulurken, avantajlı fiyatlarla mamul maddeleri de bölgeye ihraç edebilecektir. Güvenli ve sürprizlerden uzak bir taşımacılık sektörü dış ticaret yapmaya, karşılıklı yatırımlara girişmeye hedefleyen bir girişimci kitleyi de beraberinde getirecektir. Bu ülkelerin kalkınmaları için bir zorunlu olan yabancı sermayeden de bu şekilde yararlanılabilecektir. (BARUTCA, 2006, s. 10)

### **3.3.Çin-Türkiye İşbirliği**

Türkiye ve Çin, İpek Yolu Projesi çerçevesinde; öncelikli işbirliği yapabilecek sektörler mevcuttur. Örnek olarak ulaştırma, enerji, ticaret, kültür ve turizm alanları, çok taraflı kurum ve kuruluşlar sayılabilir. “Kaynak çeşitliliğinin sağlanması için Türkiye, nükleer enerjiden yararlanmayı hedeflemektedir ve Çin’i nükleer enerji konusunda işbirliği yapabileceği potansiyel bir ortak olarak görmektedir.” (ERGÜNSÜ, 2017, s. 114)

Finans sektöründe, Industrial & Commercial Bank of China (ICBC)’nin Türkiye pazarına girmesi Çin ile Türkiye arasındaki işbirliğinin başarılı örneklerinden sayılabilir. Bir başka örnek ise Bank of China Turkey AŞ’nin kurulması ve 300 milyon dolar sermayenin Türkiye’ye girmesidir. Bu iki banka yanında İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı ve Yatırım Bankası İpek Yolu Projesinin sağlam yürütebilmesi için finansman ve yatırım desteğinde bulunacaktır. (ERGÜNSÜ, 2017, s. 115-116)

Çin ile Türkiye arasındaki işbirliği örneklerinden biri ise güvenlik, ekonomi ve enerji konularındaki çalışmalara öncelik veren Şanghay İşbirliği Örgütüdür(ŞİÖ). Türkiye bu

örgütün ekonomik açıdan önemini 2012 yılında diyalog ortağı olmakla belirtmiştir. “Türkiye’nin örgüte tam üyeliğine giden yolda İpek Yolu Projesi çerçevesinde yapılacak işbirlikleri önemli fırsatlar yaratacaktır.” (ERGÜNSÜ, 2017, s. 117)

Türkiye’nin örgüte üyeliği noktasında genel manada Rusya ve Kazakistan’ın bakışı daha olumluyken, Çin Türkiye’nin Asya Pasifik bölgesinde çok taraflı bir işbirliğine dâhil olmasına çok da olumlu bakmadığı söylenebilir. Ancak Türkiye’nin Batı ile yakın dönemde yaşadığı krizler sonrası Çin’in de Türkiye’nin üyeliğine bakışı olumlu anlamda gelişmeye başlamıştır. Bu noktada Türkiye ile Çin arasında karşılıklı güvene dayalı stratejik ve güçlü ilişkilerin bir an önce inşa edilmesi elzem görülmektedir. (EREN, 2017, s. 88)

#### **4. PROBLEMLER**

İpek Yolu projesinin olumlu şekilde yürütülmesinde bazı problemler bulunmaktadır. Birinci soru ise İpek Yolu Projesinin başlangıç ülkesi olan Çin ile Türkiye iki ülke arasında her yıl 20 milyar dolar dış ticaret açığıdır. İkincisi ise Çin’den ithal eden ürünlere uygulanan anti-damping uygulamasıdır. (KAWAILI & ADIGÜZEL, 2017, s. 18) Uluslararası standartlara uygun olmaması, ekonomik gücün zayıf olması, dış ticaret açığı gibi problemler Türkiye Çin arasındaki ticaret ilişkilerini etkilemektedir.

##### **4.1. Standartlar**

Dünyanın fabrikası sayılan Çin bazı alanlarda halen standartları ve asgari teknik özellikleri ihracata uygun standarda uygulayamamaktadır. Benzer şekildeki ithal engelleyici kurulları Dünya Ticaret Örgütü ’de uygulamaktadır. Fakat kalite onayı için yapılan işlemleri uzatmakta ve yeteri düzeyde açık yürütmemektedir. Standartlar ulusal düzeyde benzer olmadığı gibi, eyaletler bazında da bir takım farklılar arz etmektedir.

Ayrıca İpek Yolu Projesinde Çinli şirketlerin ayrıca önemi vardır. Ancak Çinli şirketlerin uluslararası yönetim standartları hakkında bilgisiz olması, ticaret kuralları bilgilerinin eksik olması, uluslararası standartlara hâkim olmaması Çinli şirketlerin başında gelecek olan temel problemlerden biridir. (DURDULAR, 2016, s. 87)

## **4.2.Fikri Mülkiyet Hakları**

İpek Yolu Projesinin karşılaştığı sorunlardan bir tanesi de fikri mülkiyet haklarının ihlali ve taklitçiliktir. Özellikle Çin pazarlarında yabancı firmalar ürünlerini piyasaya gerçek değerlerinin çok altında fiyatlarla sunarak etik olmayan bir tutum sergilemektedir. Çin hükümeti bu olanlar karşısında gerekli önlemleri almak adına 22 Aralık 2004’de yeni çıkardığı kanunla fikri mülkiyet haklarını korumaya almıştır. Yine de bu yasaların çok büyük bir etkisi olmadığı taklitçiliğin devam etmesiyle açıklanabilir. Ayrıca Çin’de bazı girişimciler tescilli olmayan uluslararası markaların haklarını satın alıp kendilerine bir pay çıkarmaktadırlar.

Dünya çapında fikri mülkiyet haklarını korumak adına birçok yabancı ülke bir araya gelerek bir komite kurmuş adını da “Kalite Markaları Koruma Komitesi” olarak belirlemişlerdir. Kanunların etkili ve verimli bir biçimde sürekliliğinin sağlanması için lobi faaliyetlerine başlamışlardır. İpek Yolu Projesinde fikri mülkiyet haklarının korunması önemli bir sorumluluktur. Eğer İpek Yolu Projesi bazı firmalara tarafından fikri mülkiyet haklarının ihlaline yardımcı olan bir fırsat olarak kullanılırsa proje amacına ters gelmiş olur. Buda Türkiye ve Çin arasındaki dış ticareti olumlu etkilemeyecektir.

## **4.3.Mevzuatlar**

Mevzuatta bulunan maddelerin yeteri kadar şeffaf olmaması ve yerel uygulama farklılıkları nedeniyle büyük sorunlar yaşanmaktadır. Ekonomik alanda yapılan değişiklikler ve yeniliklerin güncel olarak duyurulamaması, yasa taslaklarından firmaların haberdar olamamaları geri bildirim yapmalarında sıkıntı oluşturmaktadır. Prosedürde şeffaflık sağlanamaması halen birçok kamu kurum ve kuruluşunda etkinlik adına bir engel teşkil etmektedir.

## **4.4.İç Pazara Giriş Hakkı**

Türk Ticaret Kanunu’nda iç pazara giriş hakkı tüm firmalara ilgili birimlere kayıt yaptırılmaları koşuluyla tanınmıştır. Yeni ticaret kanunu MOFCOM’a belli sektörlerde ticari faaliyetleri kısıtlama, gerektiği zamanlarda tedbirler alma, teknoloji ihracatı ve ithalatını sınırlama gibi

haklar da dâhil edilmektedir. Fakat uygulamada yine de pek çok sorun yaşanmaktadır. Yaşanan sorunların çözümünde öncelikle yerel yönetim birimleri, daha sonra Pekin'deki MOFCAM tarafından öneriler sunulmaktadır. (Çin Ülke Bülteni, 2012, s. 28)

## **Sonuç ve Öneriler**

Yeni İpek Yolu Projesi Türkiye için ciddi ticaret potansiyelleri sunmaktadır. Proje kapsamında hayata geçirilecek olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “Deniz İpek Yolu” hatları ülkeleri birbirine bağlayacaktır. İpek Yolu'nu yeniden canlandıracak projelerin merkezinde yer alan Türkiye'nin, tarihten aldığı kültürel ve tarihi mirası ile Kafkasya ve Türkistan'daki bölge ülkelerle daha da yakınlaşmasına, ekonomik alanda ise bölgenin yer altı kaynaklarına daha kolay ulaşımına, bunun sonucu olarak dış ticaret hacminin artırılması açısından önemlidir.

Bununla beraber Türkiye son yıllardaki pazarlarda yer elde edememişti. Özellikle Asya pazarında yalnızca niteliksiz ve ucuz doğal kaynak ürünleri ihracatıyla var olması Türkiye'yi ekonomik geleceği açısından düşündürücüdür. İhracat yapısı üretim, lojistik, ticari ilişkiler yapısına bağlı dolayısıyla bu da düşük büyüme ve yüksek cari açık probleminin ancak etkin bir ticaret kuşağı ile çözülebileceğine işaret ediyor. Bu da İpek Yolu Projesinin Türkiye için ne kadar önemli olduğunu gösteriyor.

Yeni İpek Yolu Projesi sadece Çin'in ekonomik büyüme stratejisi değil, projedeki tüm ülkelerin katıldığı bir küresel pazar olarak kabul edilmelidir. Yaklaşık 65 ülkeni içeren alan proje, üye ülkelerin beraber mücadelesi ile beraber başarı kazanabilecektir. Türkiye'nin de merkezi konumu girişimin değerini artıracaktır.

## **Kaynakça**

(2012). Çin Ülke Bülteni. Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu.

AKKAYMAK, M. (2009). Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış.

ATASOY, F. (2010). Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu. BİR KÜLTÜR KORIDORU OLARAK İPEK YOLU SEMPOZYUMU. ANTALYA: UNESCO TMK.

ATLI, A., & ÜNAY, S. (2014, 6). Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri. ANALİZ(96).

AYDIN, N. Z. (2012, 9). Hazar Enerji Kaynakları Ve Siyaset. KSÜ Sosyal Bilimler(2).

BARUTCA, H. (2006, 1). Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler Ve Türkiye. (İ. v.-T.-T. Enstitüsü, Dü.) AKADEMİK BAKIŞ(8), 1-12.

DEMİRLER, M. (2015). Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması Ve Türkiye Ekonomisine Etkisi. GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ Yüksek Lisans Tezi.

DURDULAR, A. (2016, 1). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. (T. T. Başkanlığı, Dü.) AVRASYA ETÜDLERİ(49), 77-97.

EREN, E. (2017, 5 1). Şanghay İşbirliği Örgütü Ve Türk Dış Politikasında Gelecek Perspektifi. Strategic Public Management Journal, 3(5), 77-94.

ERGÜNSÜ, U. (2017, 10 31). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye- Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. 1 10, 2018 tarihinde Türkiye yazarlar vakfı: [http://www.tyb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-yolunun-yeniden-canlandirilmesi-ve-turkiye-31493 h.htm](http://www.tyb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-yolunun-yeniden-canlandirilmesi-ve-turkiye-31493-h.htm) adresinden alındı

HABERLER. (2015). 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行

动 》 . 1 13, 2016 tarihinde  
<http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml> adresinden  
alındı

HABERLER. (2015, 6 30). Asya Altyapı Yatırım Bankası için İmzalar Atıldı. 1 10, 2018 tarihinde SABAH:  
<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2015/06/30/asya-altyapi-yatirim-bankasi-icin-imzalar-ati-ldi> adresinden alındı

KARAGÖL, E. T. (2017, 5). Modern İpek Yolu Projesi. PERSPEKTİF(174), 1-7.

KEYVAN, Ö. Z. (2017, 7 15). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri. 1 10, 2018 tarihinde ANKASAM:  
<https://ankasam.org/bir-kusak-bir-yol-girisimi-cercevesinde-turkiye-cin-iliskileri/> adresinden alındı

KEYVAN, Ö. Z. (2017, 4 19). İpek Yolu Projesi'nde Türkiye'nin Yeri ve Önemi. 1 11, 2018 tarihinde ANKASAM: <https://ankasam.org/ipek-yolu-projesinde-turkiyenin-yeri-onemi/> adresinden alındı

MCBRIDE, J. (2015). Building the New Silk Road. COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS (CFR).

ÖZDAŞLI, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri. Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, 10(14 Fall), 579-596.