



Derleme Makale (Review Article)

YENİ İPEK YOLU TİCARET HATTININ TÜRKİYE TURİZMİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

(EVALUATION OF THE NEW SILK ROAD TRADE LINE FROM THE POINT OF VIEW OF
TURKISH TOURISM)

Burhanettin ZENGİN¹ (orcid.org/ 0000-0002-6368-0969)

İsmail KOÇ^{2*} (orcid.org/ 0000-0003-1944-2274)

Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Sakarya, Türkiye

Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Sapanca Meslek Yüksekokulu, Sakarya, Türkiye

Özet

Küresel işbirliği politikalarından biri olan OBOR – “One Belt One Way” girişimi, ülkeler arasındaki ticari, ekonomik ve sosyal ilişkilerin geliştirilmesi ve güçlendirilmesi ve ortak kalkınmayı sağlayacak uluslararası işbirliğinin teşvik edilmesi kapsamında 2013 yılında Çin hükümeti tarafından uygulanmıştır. Aralık. 2021 itibarıyla Çin, yaklaşık 65 ülkeyle işbirliği anlaşmaları imzalamıştır. Bu kapsamda oluşturulan ticari koridorlar boyunca Asya Altyapı Yatırım Bankası aracılığıyla enerji ve ulaştırma başta olmak üzere birçok sektördeki yatırım projelerine destek verilmeye başlanmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin mevcut üretim potansiyeli ve OBOR girişimi dünya nüfusunun yaklaşık % 60'ı ile temas halindedir. Bu çalışmanın temel amacı, Çin'in başlattığı bu girişimin Türkiye ve Türk turizmi açısından olumlu ve / veya olumsuz yönlerini değerlendirmektir. Bu girişimin kuşkusuz pek çok yönü olmasına rağmen, özellikle Çin'in ekonomik hedeflerine ulaşması açısından Türk turizmi üzerindeki etkisini göz önünde bulundurmamak ve başta Türkiye olmak üzere diğer ülkelerin kazanımlarının neler olabileceğini görmek önemlidir. Bu bağlamda çalışma, özellikle OBOR hattının Çin, Orta Asya, Batı Asya Ekonomik Koridoru'nda (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye) yer alması ve mevcut veriler ışığında Türkiye'nin turizmi üzerindeki potansiyel etkileri, değerlendirmenin ikincil bir hedefi olarak ele alınmıştır. İkincil veriler ve betimsel analizler temelinde yapılan çalışma sonucunda bu ve benzeri girişimlerin tüm ekonomik faaliyetlerin yanı sıra turizm sektörüne de olumlu katkılar sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: OBOR, Asya Altyapı Yatırım Bankası, Ulaşım Yatırımları, Turizm

Abstract

The As one of the global cooperation policies, the OBOR -“One Belt One Way” initiative was implemented by the Chinese government in 2013 as part of the development and strengthening of trade, economic and social relations between countries and promoting international cooperation that will establish joint development. Dec. As of 2021, China has signed cooperation agreements with about 65 countries. It has started to support investment projects in many sectors, especially energy and transportation, through the Asian Infrastructure Investment Bank along the commercial corridors created in this context.

The current production potential of the people's Republic of China and the OBOR initiative are in contact with about 60% of the world's population. The main aim of this study is to evaluate the positive and/or negative aspects of this initiative initiated by China in terms of Turkey and Turkish tourism. Although there are undoubtedly many aspects of this initiative, it is important to consider its impact on Turkish tourism, especially in terms of China's achievement of its economic goals, as well as to see what the gains of other countries, especially Turkey, can be. In this context the study, especially the line OBOR is located in China, Central Asia, West Asia Economic Corridor (Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran and Turkey) and potential effects on tourism of Turkey in light of the current data, the evaluation have been addressed as a secondary objective. As a result of the study conducted based on secondary data and descriptive analysis, it was concluded that these and similar initiatives make positive contributions to the tourism industry, as well as to all economic activities.

Keywords: OBOR, Asian Infrastructure Investment Bank, Tourism

* Sorumlu yazar: ismailkoc@subu.edu.tr

DOI: 10.33083/joghat.2021.95

1. Giriş

Dünyanın en büyük kıtasında; “Yeni bir egemen güç olmak mı?”, “Ekonomik büyüme potansiyelini engelleyen altyapı boşluğunun doldurulması mı?” (Desjardins, 2018), yoksa “Borçla finanse edilen bir altyapı geliştirme stratejisi mi?” (www.eiu.com, 2021). Çin’in son yıllarda takip ettiği politik ve ekonomik stratejilerin bu söylemleri doğrular nitelikte girişimlerden ibaret olduğu görülmektedir. Bu girişimlerden en önemlisi ise Çin’in “Yeni İpek Yolu Girişimi” gösterilebilir.

Yapılan bu çalışmada, Çin’in yukarıda bahsi geçen ekonomik hattın gelişimine yönelik stratejilerinin ötesinde, OBOR girişiminin hayata geçmesi ile “Türkiye’nin turizm bağlamında ekonomik kazancı ne olabilir?” sorusunun cevabı aranacaktır. Özellikle yeniden inşa edilmiş ipek yolu ekonomik hattının, enerji, hammadde, teknoloji ve sanayi ürünleri yanında, turizm endüstrisi üzerinde muhtemel etkileri neler olabilir sorusuna cevap bulmak bu konuda Türkiye’nin politikalarına katkı sağlayabilir.

Ucuz işgücü, teknoloji ve imalat alanındaki potansiyeli ile dünya ekonomisi üzerinde önemli bir üretim gücü olan Çin ekonomisi, bu yönü ile küresel sermayenin önemli merkezlerinden biri konumuna gelmiştir. Öte yandan stratejik ve jeopolitik hedeflerini geliştirmek amacıyla tarihi ipek yolunu tekrardan canlandırmayı amaçladığı görülmektedir. Bu kapsamda hat boyunca kara ve deniz noktalarının ulaşım alt ve üst yapılarının finanse edilmesi ile yeni bir ticari ağın oluşturulmasını hedeflemektedir. 2049 yılına kadar tamamlanması planlanan Kuşak ve Yol projesinin beş farklı öncelik üzerine kurgulandığı görülmektedir. Bunlar; “ülkeler arasında politika koordinasyonu”, “engelsiz ticaret”, “gelişmiş bağlantı”, “finansal entegrasyon” ve “insanlar arasındaki bağların geliştirilmesi” şeklinde ifade edilmektedir (Lee & Shen, 2020: 78). Nitekim girişimin bu beş ana amacından biri olan “insanlar arasındaki bağların geliştirilmesi” vizyonu, toplumlar arası kültürel etkileşimi vurgulayarak turizm endüstrisinin bu hat boyunca gelişmesine katkı sağlamaktadır. Bu kapsamda OBOR süreci çerçevesinde film festivalleri, turizmin yaygınlaştırılması, uluslararası öğrenci bursları gibi programlar geliştirilmesinin hedeflendiği görülmektedir (Güner, 2018: 116).

Çin, bu girişim ile ekonomisini yeniden dengelemek ve gelişmemiş bölgelerine, özellikle de batı kısmının kalkınmasına yönelik hedeflerini hayata geçirmeye çalışmaktadır. Ayrıca rota üzerinde yer alan ekonomik gelişmeler, kendi doğal kaynaklarına bağımlı olan birçok ülkenin, konum avantajlarını da kullanarak Çin-Avrupa ticaret trafiğinden yararlanma isteği projenin diğer ülkeler tarafından ilgi görmesini sağlamaktadır. Ayrıca proje kapsamında Doğu ve Batı arasında bu derece gelişmiş bağlantının kurulması, az gelişmiş bölgelerinin güçlendirilmesine yardımcı olacak bilgi ve teknoloji erişimini kolaylaştıracak ve bu sayede, bölgesel işbirliği, sınır ötesi ticaret maliyetlerin azaltılması ve dünyanın bu bölgesine daha fazla entegrasyon sağlanması kolaylıklarını beraberinde getirecektir.

Bu proje kara ve deniz bağlantıları düşünüldüğünde 152 ülkeye yayılan hat boyunca ticaretin hızlanmasını, gelişmekte olan ülkelerde girişimcilik kabiliyetinin artmasını ve turizm endüstrisi başta olmak üzere hizmet sektörünün gelişmesini beraberinde getirecektir. Projeye Türkiye ekseninde baktığımızda ise Türkiye, Çin ve Avrupa arasında oluşacak olan bu ticaret hattı üzerinde kilit konumda bulunmaktadır. Türkiye’nin Kuşak ve Yol projesinin önemli ortaklarından biri olduğu düşünüldüğünde alt ve üst yapı yatırımlarına kaynak gerektiren durumlarda finans sağlama imkânı yanında, özellikle bu proje ile hat üzerindeki ülkeler ile ticaret ve turizm ilişkilerini geliştirebilecektir. Proje aynı zamanda Türkiye ve çevre ülkelerin; Asya Pasifik ve Avrupa’dan daha fazla ziyaretçi çekmesine yardımcı olabilecek, modern turizm altyapılarının geliştirilmesi, doğal kaynaklar ve kültürel mirasın turizm faaliyetlerinde kullanılması, ticaretin gelişmesine bağlı iş turizminin ve iş etkinliklerinin oluşması gibi avantajları beraberinde getirebilecektir. Bu kapsamda son yıllarda hat üzerindeki ülkelerin Çin ile daha güçlü siyasi ve ticari bağlar kurmaya çalıştığı görülmektedir (<https://skift.com>).

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. Tarihi İpek Yolu’nun Ortaya Çıkışı

İnsanlık tarihinin en büyük ticaret yolu olarak tanımlanan, doğu ile batı arasındaki ilk köprünün kurulmasında önemli bir yeri olan “İpek Yolu” ağı, Çin, Orta ve Batı Asya, Hint alt kıtası ve antik dönem Roma İmparatorlukları arasındaki ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Öte yandan neredeyse iki bin yıldır insanlığın ortak refahı ve gelişimine, sosyo-kültürel bağların kurulup güçlenmesine de önemli katkılar sağlamıştır (UNWTO, 2017). İpek yolunun kısmi olarak ortaya çıkışı Bronz Çağı’na kadar uzanmaktadır (M.Ö. 3000-2000). Ticari anlamda “Büyük İpek Yolu”dan ilk olarak M.S. 4. yüzyılda Ammianus Marcellinus (322-400) tarafından kaleme alınan “Roma Tarihi” adlı eserde bahsedildiği bilinmektedir (Kalan, 2015: 93).

Çin’li ve bazı batılı bilim insanları, İpek Yolu’nun tarihini M.Ö. 138 yılına dayandırmaktadır. Han İmparatoru Wudi’nin, Çin’li General Zhangqian’i elçi sıfatıyla, günümüzdeki Uygur Türk Bölgesi’nin içinde bulunduğu eski Türkistan’da yeralan çeşitli beylikler ile Hunlara karşı ittifak yapmak amacıyla göndermiştir. Bu bölgelere gönderilmesi sonucunda ticarete başlandığı bilim çevrelerce kabul gören bir görüştür (Karluk, 2017: 99).

İpek Yolu isminin ilk kez 19. Yüzyılın ikinci yarısında Alman bilgin Ferdinand Von Richthofen (1833-1905) tarafından, 1877 yılında kullanıldığı ve bu kullanımın daha sonra yaygınlaştığı görülmektedir (Andrea, 2014: 107).

2.2. Tarihi İpek Yolu’nun Gelişimi

İpek Yolu üzerinde tarihi süreç içerisinde birçok devlet kurulmuş, seferler yapılmış, ticaret yolunun hâkimiyet altına alınması ve/veya yol güvenliğinin sağlanması için birçok mücadele verilmiştir. Bu süreçte öne çıkan tarihi şahsiyetlere bakıldığında Büyük İskender, Sultan Alparslan, Cengiz Han, Timur Han ve Marco Polo ilk akla gelen isimler arasındadır. İpek Yolu’nun geçtiği hat boyunca yeni şehirler inşa edilmiş, yol üzerinde bulunan birçok tarihi eser de günümüze kadar varlığını sürdürmüştür. Özellikle İpekyolu ile özdeşleşmiş olan şehirlerin arasında Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, Taşkent, Merv, İsfahan, Kayseri’yi sıralamak mümkündür. Anadolu’daki İpekyolu şehirleri bağlamında düşündüğümüzde, 12.-13. Yüzyılda ipek yolunun en zengin noktası olarak kabul edilen ve zamanının uluslararası alışveriş merkezi niteliğindeki ‘Yabanlu Pazarı’ da bugün dünyanın ilk fuarı olarak kabul edilmektedir (Atasoy, 2012).

İpek Yolu’nda taşınan ürünlerin en iyi bilineni ipek olmasına rağmen diğer birçok ürün de bu ticari hat boyunca işlem görmüş ve ticareti yapılmıştır. Özellikle 5. Yüzyıla kadar Çin’de bilinmeyen veya üretilmeyen mallar Çin’e doğru hareket eden kervanlarla (altın ve diğer değerli metaller, fildişi, değerli taşlar, yonca, üzüm, susam, nar, ceviz, salatalık, havuç, aslanlar, tavus kuşları, filler, develer, atlar ve cam) taşınmaktaydı.

Harita 1: Tarihi İpek Yolu Güzergâhı



Kaynak: www.beltandroadcenter.org.

Çin’den diğer istikametlere doğru ise kürk, seramik, yeşim, bronz nesnelere, cila, bambu eşyalar, barut ve demir taşınmaktaydı. Tüm ipek yolu hattı düşünüldüğünde ülkelerin iç tüketimlerine ve ihtiyaçlarına yönelik yüzlerce ürünün (mercan, topaz, şarap, altın ve gümüş bardak, çivit, baharat, parfüm, kauçuk, tıbbi yağlar, kaplumbağa kabuğu, kereste, tıp, inciler, elmas, yakut, safir, dokuma ipek ve şifalı otlar gibi) bu hat boyunca taşındığı görülmektedir (Ekinci, 2014: 14-15). İpek yolu hattının bazı dönemlerde belirli kesimleri kesintiye uğrasa da günümüze kadar kullanımı devam etmiştir. Günümüz itibarı ile ulaşım alt ve üst yapılarında değişim olsa da ipek yolu hattının tarihi, politik ve ekonomik önemini koruduğu görülmektedir. Bu bağlamda hat boyunca başta ulaşım olmak üzere eğitim, sağlık, çevre, alt ve üst yapı, kapsamında yapılacak yatırım ve harcamalar hat boyunca turizm endüstrisinin gelişmesine katkı sağlayabilecektir.

Çin, OBOR projesi ile toplumların hafızasında olumlu bir biçimde yer eden tarihi bir ticaret yolunu referans göstererek; ulaşım-iletişim projeleri “ipek yolu” vurgusuyla, “kara ipek yolu, demir ipek yolu, hava ipek yolu, deniz ipek yolu, enerji ipek yolu, dijital ipek yolu” biçiminde sunulmaktadır (Bülent, 2018: 121).

3. Yöntem

3.1. Araştırmanın Önemi ve Amacı

Yeni İpek Yolu Ticaret Hattı literatürde “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” - “Bir Kemer, Bir Yol - OBOR” – “Kuşak ve Yol Girişimi -BRI” şeklinde ifade edilmekte olupgünümüzde küresel çaptaki en büyük işbirliği platformlarından biri olarak kabul edilmektedir. 30 Ocak 2021 itibarıyla Çin, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı kapsamında 140 ülke ve 31 uluslararası kuruluş ile 205 işbirliği belgesi imzaladığı görülmektedir (www.yidaiyilu.gov.cn). Bu süre zarfında Çin, OBOR kapsamında birlikte çalışmak üzere mutabakat muhtırası imzaladığı 138 ülkeye yaklaşık 770 milyar ABD doları yatırım yapmıştır. (green-bri.org.). Bu girişim coğrafi bakımdan geniş bir alanı kapsamakla birlikte ekonomik ve sosyal açıdan da önemli bir güce sahiptir. Projenin doğudan batıya, Pasifik’ten Avrupa’nın içlerine kadar yani Kazakistan ve Irak gibi Orta Asya ve Orta Doğu’daki kilit bağlantılardan başlayarak ve Rusya, Orta Doğu Avrupa ve Afrika’ya genişleyerek, Batı Avrupa’ya ve Güney Amerika’ya uzandığı görülmektedir. Dolayısıyla işbirliği ve yatırımların bu denli geniş bir coğrafyaya yayılması, insan etkileşiminin artmasına, mal ve hizmetlerin daha farklı ülkelere erişmesine olanak sağlamıştır. OBOR dünya nüfusunun % 65’ine ulaşırken, dünya gayri safi yurtiçi hasılasının (GSYİH) yarısını, bilinen tüm enerji rezervlerinin % 75’ini ve tüm sınır ötesi mal ve hizmet ticaretinin dörtte birini kapsamaktadır. Kuşkusuz bu işbirliklerinin ve yatırımların hayata geçmesi ulaşım ve ticaret altyapısının gelişmesini beraberinde getirecektir. Dünya turizmde farklı destinasyonların ortaya çıkmasını ve farklı turizm türlerinin gelişmesini sağlayacaktır. Bu bağlamda düşünüldüğünde Çin, Orta Asya, Batı Asya ekonomik koridoru üzerinde yer alan ve bu girişimin önemli paydaşlarından biri olarak Türkiye’nin turizm endüstrisi açısından önemli fırsatlar ortaya çıkacaktır. Dolayısıyla bu girişim Türkiye ve diğer paydaş ülkelere altyapı ve üst yapı, enerji, telekomünikasyon, lojistik, finans ve hizmet gibi çok yönlü işbirliği imkânları sunmaktadır. Yine az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke açısından da ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel boyutları ile başka başka etkileri olacaktır. Yapılan bu çalışma ile OBOR girişiminin Çin, Orta Asya, Batı Asya ekonomik koridoru çerçevesinde Türkiye’nin turizm endüstrisi üzerindeki muhtemel etkilerinin tartışılması amaçlanmaktadır.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma nitel bir çalışma olarak tasarlanmış, yerli ve yabancı ikincil veri kaynaklarından faydalanılmıştır. Ayrıca Çin ve Türkiye Devletlerine ait resmi verilerden faydalanılmıştır. Yine bu kapsamda alanyazında yer alan ve OBOR’un turizme olan etkilerini ele alan akademik çalışmalar incelenmiştir. Elde edilen veriler betimsel analize tabi tutularak tartışılmıştır. Dolayısı ile yapılan çalışma etik rapor gerektirmemektedir.

4. Bulgular

4.1.1. Yeni İpek Yolu Projesi

Çin Başkanı, Xi Jinping tarafından 2013 yılının Mayıs ayında ilki “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve diğeri “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi” olmak üzere dünya kamuoyuna iki proje açıklanmış ve projelerle yaklaşık 65 ülke ile dengeli ticaret ilişkilerinin geliştirilmesini hedefleyen ekonomik bir strateji belirlenmiştir.. “Bir kemer, bir yol” (OBOR) sloganı Avrasya kıtasında altı büyük kara koridorları ve Afrika ve Avrupa ile Asya’yı bağlayan deniz ticaret yolları ağı birleşimini ifade etmektedir (European Parliament, 2018: 22).

Birçok ülkenin tarihi ipek yolu koridorunu geliştirmeye yönelik benzer projeleri gündeme getirdiği bilinmektedir. Bunlar; Japonya’nın İpek Yolu Diplomasisi (2004), BM’nin İpek Yolu Girişimi (SRI, 2008), ABD’nin Yeni İpek Yolu Girişimi (2011), İran’ın Yeni Çelik İpek Yolu (2011), Hindistan’ın Kuzey-Güney Koridoru (2011) ve Muson Projesi (2014), Kazakistan’ın Yeni İpek Yolu Projesi (2012), Güney Kore’nin Avrupa-Asya Girişimi (2013), Rusya’nın Avrasya Ekonomik Birliği (2014), Moğolistan’ın Bozkır Yolu Programı (2014)’dır. Türkiye ise 2015’te Orta Koridor Girişimi adı ile bu Yeni İpek Yolu girişimini başlatmıştır. Çin tarafından ortaya koyulan girişimin ise yeni olmadığını nitekim 21. yy.daki diğer girişimlerle kıyaslanınca en organize girişim olduğunu söylemek mümkündür (Erkin, 2018).

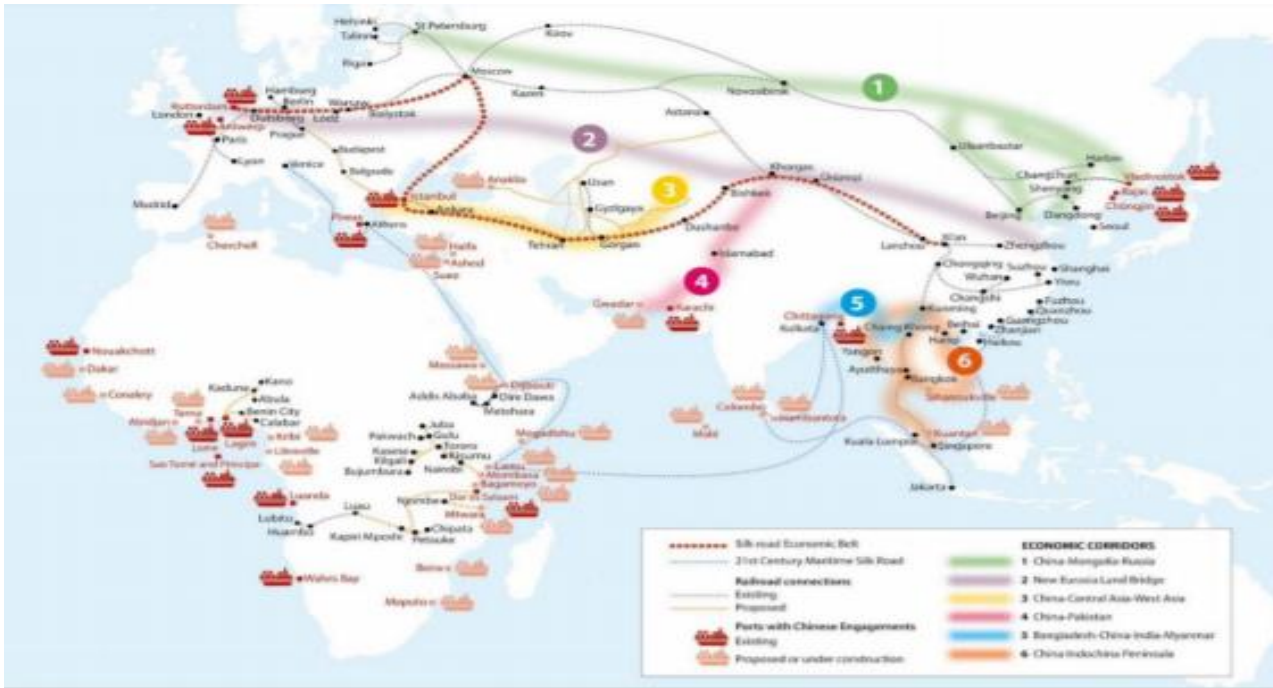
Pekin’in “zenginlik üretimi” ya da “Çin Rüyası” olarak adlandırdığı OBOR girişiminin, ülkeler arasındaki işbirliğini, karşılıklı yatırımları ve kültürel iletişimi arttırması beklenmektedir (Özdaşlı, 2015:583). Diğer yandan Avrupa ve Orta Asya’daki koridor ekonomileri arasındaki ekonomik bütünleşmenin az olduğu bölgelerdeki ticaret ve yatırım ilişkilerinin artmasına katkı sağlaması beklenmektedir (WB, 2019). Bu

bağlamda son beş yıl içerisinde, Çin, rota boyunca bulunan ülkelere 60 milyar dolardan fazla yatırım yapıldığını ve bu ülkelerin aralarındaki ticaret hacminin 5 Trilyon Yuan (734.29 Milyar ABD \$)'ına ulaştığı ayrıca bu ülkelerde 200.000'den fazla yerel iş hacmin oluşturulduğu belirtilmektedir (www.scmp.com, 2018). Kapsam ve belirlenen hedefler açısından, Çin'in Kemer ve yol girişimi insanlığın modern tarihinin en iddialı projelerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda yatırım ve net ihracata bağlı bir ekonomisi olan Çin'in, OBOR girişimi ile uzun vadede Çin'den başlayan ve diğer OBOR ülkeleri açısından da reform ve gelişimin önemli bir bileşeni haline geleceği öngörülmektedir (Chen, Hou, & Xiao, 2018:12). Yine bu girişimin dünyanın büyük bir bölümünü kapsayan, enerji ve kaynak bakımından zengin altı ekonomik koridor ile ilgili olduğu görülmektedir (OECD, 2018:11):

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü: Kazakistan, Rusya, Belarus ve Polonya üzerinden Avrupa'ya demiryolu içeren.
- Çin, Moğolistan, Rusya ekonomik koridoru: demiryolu bağlantıları ve bozkır yolu dâhil, bu kara köprüsü ile bağlantı kuracak.
- Çin, Orta Asya, Batı Asya ekonomik koridoru: Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'ye bağlantılar.
- Çin, Çin Hindi Yarımadası ekonomik koridoru: Vietnam, Tayland, Lao Halk Demokratik Cumhuriyeti, Kamboçya, Myanmar ve Malezya.
- Çin, Pakistan ekonomik koridoru: Sincan Eyaleti en çok etkilenecek. Bu önemli proje, karaya oturmuş Sincan'daki Kaşgar şehrini (serbest ekonomik bölge) ticari ve askeri amaçlar için kullanılan derin bir su Limanı olan Pakistan'ın Gwadar Limanı ile birleştiriyor.

Çin, Bangladeş, Hindistan, Myanmar ekonomik koridoru: bu, Hindistan ile Çin arasındaki güvenlik konularına duyulan güvensizlik nedeniyle daha yavaş hareket edecektir

Şekil 1. “Bir kemer, bir yol” (OBOR)



Kaynak: (OECD 2018: 11)

Yazın alanında OBOR girişiminin Marshall planı benzeri hegemonik jeopolitik bir strateji olduğu noktasında eleştirilse de kapsam, ölçek, tarihsel bağlam ve uygulama açısından farklılık göstermektedir. Çin, kemer ve yolların kapsayıcı bir ortaklığa yol açtığını ve jeopolitik bir araç olmadığını vurgulamaktadır. Ayrıca bu inisiyatifin eski Soğuk Savaş zihniyetinin bir ürünü olarak görülmemesi gerektiği de ilave edilmektedir (Janković, 2016: 9). Girişimin genel çerçevesi incelendiğinde bölgede ulaşılmak istenen genel hedefler aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Asya kıtası içerisindeki ekonomik etkileşim ve bağlantının güçlendirilmesi,
- OBOR ülkeleri ile ticaret ve altyapı ağının inşa edilmesi,
- OBOR içerisindeki ülkelerin ekonomik büyümelerine katkı sağlamak,
- Erişilmesi zor olan ev sahibi bölgeleri ve bölgeleri birbirine bağlanması suretiyle bölgesel kalkınma sorunlarını çözmeye yardımcı olmak,
- Farklı milletler arasındaki ilişkiyi geliştirmek ve güçlendirmek,
- Altyapı inşaat faaliyetlerinin desteklenmesi,
- Ulaşım ve enerji hatlarının geliştirilmesi,
- Sermaye ve teknolojinin hareketliliğini sağlamak,
- İş forumları, fuarlar, ekonomik işbirliği toplantıları vb. ikili ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarını oluşmasını ve devamlılığını sağlamak.

OBOR stratejisinin dünyaya duyurulması sonrası mali işbirliği oluşturmak ve başta Asya'daki enerji, ulaştırma ve alt yapı projelerine kredi desteği sağlama amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur. 2014 yılında 21 Asya ülkesi tarafından Çin'in Kunming şehrinde, ilk mutabakat imzalanmıştır. 2015 yılında diğer ülkelerin de dâhil olmasıyla birlikte 57 ülkenin banka kuruluş şartnamesiyle ilgili müzakerelerini tamamlamış ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AAYB) kurulmuştur (AIIB, 2017: 9). 2021 yılı itibari ile bankaya üye ülke sayısı 103'e ulaşmıştır. Asya Altyapı Yatırım Bankası ile birlikte dünya ekonomik dengesindeki hâkim güç olan ABD'nin ekonomik kurumları karşısında kurumsallaşan bir başka ekonomik yapının kurulması da dünya ekonomik dengesinde kaymaların yaşanabileceğini göstermiştir.

Tablo 1. Kemer ve Yol Girişimine Katılan Ülkeler

Bölgeler	Ülkeler
Batı Asya	Çin, Moğolistan
Güneydoğu Asya	Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste, Vietnam
Güney Asya	Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Merkez Asya	Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen
Avrupa	Türkiye, Arnavutluk, Azerbaycan, Belarus, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Makedonya (FYROM), Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Ukrayna, Ermenistan,

Kaynak: Helen Chn & Winnie He , The Belt And Road Initiative: 65 Countries and Beyond, 2016.

Girişim, Çin'in uzun vadeli ulusal stratejik hedefleri bağlamında ele alındığında; komşu ülkelerin, ilgili politika hedeflerinin yakın etkileşim ya da ekonomik bağımlılık yoluyla artırılması, enerji arz güvenliğini korumak için deniz, kara veya deniz-kara paralel taşımacılığı çeşitliliğinin artırılması ve bu bağımlılıkların azaltılmak istenmesi şeklinde ifade edilebilir. Ayrıca dengeli ve katılımcı küreselleşmenin ortaya çıkmasına yönelik olarak “paylaşımlı küreselleşme” modelini, küresel bir çaba olarak da ifade etmek mümkündür (Cengiz, 2021: 254).

4.1.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Ulaşım Altyapısı Destekleri

OBOR girişiminin sermaye ihtiyacını fonlayabilecek güce sahip olmak, altyapı projelerini finanse edebilmek amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası 2015 yılında 100 milyar dolar başlangıç sermayesi ile kurulmuştur (AIIB, 2015). OBOR girişiminin siyasi açıdan dengesiz, ekonomik açıdan da problemlili birçok ülkeyi kapsamaması, bu ülkelerin hükümetlerine büyüyen dinamik nüfuslarını kontrol altında tutma ve siyasi bir denge

yaratabilmeleri için fırsatlar vermiştir. Dolayısıyla kapsamlı fon mekanizmaları ve uzun vadeli ucuz kredi imkânlarının ortaya çıkması ile birçok ülke girişimin ortağı olmuştur.

AIIB kurulması ile Asya başta olmak üzere OBOR hattı üzerindeki büyük birçok ülkenin altyapı yatırımlarına yönelik projeler için AIIB'den borç aldığı görülmektedir. 2021 yılı itibari ile AIIB tarafından 113 proje desteklenmiştir. Bu projelerin çoğunluğu ulaşım alt yapısı projeleridir. Turizm endüstrisinin büyüebilmesi ve turizm faaliyetinin gerçekleşebilmesi için hayati önemi olan “ulaşılabilirlik” unsurunun yerine getirilmesi bağlamında katılımcı ülkelerin AIIB'nin yatırım kredilerinden faydalandığı görülmektedir. Dolayısı ile ulaşım başta olmak üzere eğitim, enerji ve alt yapıya yönelik yatırım projelerinin yeni ipek yolu ticaret hattının turizm endüstrisinin büyümesine önemli katkılar sağlayacağı görülmektedir. Bir ülkede turizmin gelişimi için turizm altyapısının inşası önem arz etmektedir. Turizmin geliştiği bölgelere bakıldığında altyapının da oldukça gelişmiş olduğu görülmektedir (Kuchumov & Testina, 2020). Asya Altyapı Yatırım Bankasının proje desteklerinin turizm arz kaynakları bakımından oldukça zengin olan Çin, Orta Asya, Batı Asya ekonomik koridorunun önemli bir turizm destinasyonu olmasını sağlayabilir. Dolayısıyla ulaşım altyapısının tüm yönleri ile gelişmesi ve çeşitlenmesi bölge ülkelerinin kazanımlarını artırabilir. Asya Altyapı Yatırım Bankasının OBOR ülkelerine yönelik yapacağı diğer alanlardaki finansal destekler ülkelerin iç ve dış yatırımları çekmesinde belirleyici olabilecektir. Turizme yönelik olarak yapılacak diğer yatırımları çekmede ve yatırımcıların kararlarını etkilemede katkı sağlayabilir. Örneğin Tacikistan'da Duşanbe-Özbekistan Sınır Yolunun İyileştirilmesi Projesi, Özbekistan'da Buhara Yolunun İyileştirilmesi Projesi, Türkiye'de İzmir Metrosu Genişletilmesi Fahrettin Altay - Narlıdere Hattı Projesi iç turizme katkı sağlayacak projeler arasında sayılabilir..

Bölge ülkeleri ve OBOR hatları boyunca ülkelerin ulaşım altyapısının geliştirilmesine yönelik olarak yapılacak yatırımlar kuşkusuz turizmin faaliyetlerinin yapılabilmesinin önündeki önemli bir engeli ortadan kaldıracaktır. Çin'in 2013 ile 2020 yılları arasında en çok yatırım yaptığı bölgelere bakıldığında % 27 ile Doğu Asya , % 22 ile Batı Asya, % 21 ile Sahra Altı Afrika , % 14 ile Arap ve Orta Doğu bölgeleri yer almaktadır. Sektörlerin yatırım büyüklüklerine bakıldığında başta enerji sektörü olmak üzere (yaklaşık % 39), ulaşım (yaklaşık % 25), emlak (yaklaşık % 10), metal (yaklaşık % 8) sektörü yer almaktadır (green-bri.org, 2021). Dolayısıyla hem üretilen ürünlerin dağıtım kanallarının kapasitesinin genişletilmesi hem de insan dolaşımının artması bakımından bu yatırımların önemli olduğunu söylemek mümkündür.

14 Kasım 2015 de Antalya'da düzenlenen G-20 Liderler Zirvesinde Türkiye ve Çin arasında imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma” ile hızlı ve yüksek hızlı demir yolu hatlarının planlanması, tasarımı, yapımı, işletimi ve yönetimi konularında bilgi alışverişi yapılmıştır.

Tablo 2. Asya Altyapı Yatırım Bankası Tarafından Desteklenen Bazı Ulaşım Projeleri

Onay Yılı	Ülke	Sektör	Proje Adı	Finansman (Milyon US \$)	Durum
2021	Bangladeş	Ulaşım	Mymensingh Kewatkhalı Köprüsü Projesi	260	Onaylanmış
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Assam İkincil Yol Ağı İyileştirme Projesi	320	Önerilen
-	Çin	Ulaşım	Çin: Zhengzhou Uluslararası Merkez Genişlemesi	151,7	Önerilen
-	Çin	Ulaşım	Çin: Guangxi Chongzuo Sınır Bağlantısının İyileştirme Projesi	300	Önerilen
2020	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Delhi-Meerut Bölgesel Hızlı Transit Sistemi	500	Onaylanmış
2020	Lao PDR		Lao Pdr: Ulusal Yol 13 Güney Projesi'nin İklim Direncinin İyileştirilmesi Projesi	30	Onaylanmış
2020	Türkiye	Ulaşım	Türkiye: İzmir Metrosu Genişletme 4.Aşama: Fahrettin Altay - Narlıdere Hattı Projesi	56	Onaylanmış

2020	Özbekistan	Ulaşım	Özbekistan: Buhara Yol Ağı İyileştirme Projesi (1. Aşama)	165,5	Onaylanmış
2020	Bangladeş	Ulaşım	Bangladeş: Sylhet - Tamabil Yolu İyileştirme Projesi	404	Onaylanmış
-	Türkiye	Ulaşım	Türkiye: Halkalı-Çerkezköy Demiryolu Projesi	320	Onaylanmış
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Haryana Orbital Rail Koridor Projesi Önerilen	400	Onaylanmış
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Maharashtra Çok Modlu Koridor Paketi III Projesi	359	Onaylanmış
-	Bangladeş	Ulaşım	Bangladeş: Hatikumrul-BonparaJhenaidah Faz I Yol İyileştirme Projesi	333,9	Önerilen
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Chennai Metro Rail Faz 2 Projesi - Denge Koridoru	438,75	Önerilen
-	Özbekistan	Ulaşım	Özbekistan: Buhara-MiskinUrgench-Hiva Demiryolu Elektrifikasyon Projesi	105	Önerilen
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Mumbai Metro Hattı 5	436	Önerilen
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Mumbai Kentsel Ulaşım Projesi 3A-1	500	Önerilen
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Chennai ÇevreYolu (Bölüm 2 ve 3)	378	Önerilen
2019	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Mumbai Kentsel Ulaşım Projesi - Faz III (MUTP)	500	Onaylanmış
2019	Laos DHC	Ulaşım	Ulusal Yol İyileştirme ve Bakım Projesi	40	Onaylanmış
2019	Pakistan	Ulaşım	2019 Pakistan: Karaçi Transit Otobüsü - Hızlı Ulaşım	71,81 -	Onaylanmış
2019	Rusya	Ulaşım	Rusya Federasyonu: Altyapı Geliştirme Programı	500 -	Onaylanmış
-	Belarus	Ulaşım	Beyaz Rusya: R46 Ulusal Karayolunun Rehabilitasyonu ve Güncellenmesi	84,4	Önerilen:
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Chennai Metro Demir-yolu Faz 2 Projesi - Koridor 4	356,65	Önerilen
-	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Nangal Chaudhary Entegre Çok Modlu Lojistik Merkezi (IMLH) Projesi	70,1	Önerilen
-	Tacikistan	Ulaşım	Tacikistan: Obigarm-Nurobod Yol Projesi - Uzun Köprü ve Yaklaşma Yolları	55	Önerilen
2018	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Andhra Pradesh Kırsal Yolları	455	Onaylanmış
2018	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Madhya Pradesh Kırsal Bağlantı Yolu	140	Onaylanmış
2018	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: OSE InvIT	50	Onaylanmış
2017	Gürcistan	Ulaşım	Gürcistan: Batumi Bypass Road	114	Onaylanmış
2017	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Bangalore Metro Demiryolu Projesi - R6 Hattı	335	Onaylanmış
2017	Hindistan	Ulaşım	Hindistan: Gujarat Kırsal Yolları (MMGSY)	329	Onaylanmış
2016	Umman	Ulaşım	Duqm Limanı Ticari Terminali ve Operasyonel Bölge Geliştirme	265	Onaylanmış

2016 Pakistan Ulaşım Egemen Pakistan:					
2016	Pakistan	Ulaşım	Ulusal Otoyol M-4 (Shorkot-Khanewal Bölümü)	100	Onaylanmış
2016 Tacikistan Ulaşım					
2016	Tacikistan	Ulaşım	Tacikistan: Duşanbe-Özbekistan Sınır Yolunun İyileştirilmesi	27,5	Onaylanmış

Kaynak: (AIIB, 2021).

Türk ve Çinli şirketlerin Avrupa-Çin demir yolu koridorunun Türkiye üzerinden geçen bölümünün müştereken geliştirilmesi için teşvik edilmesi, demir yolu teknolojilerinin araştırılması, idari ve teknik personelin eğitimi ve yüksek hızlı demir yolu projelerine yönelik fizibilite etütlerinin yapılması gibi alanlarda iş birliği öngörülmüştür. (Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, 2016). Türkiye'nin de kurucu ortağı olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankasına 100 milyar Dolarlık taahhülle 11. büyük pay sahibi ortaklarından biridir. AIIB' nin Türkiye'de finanse ortaklarından biri olduğu ilk proje olan Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Projesi, AIIB nin 600 milyon dolarlık desteği ve diğer finansörlerle birlikte 2,735 milyon dolar proje maliyetiyle AIIB in desteklemiş olduğu en büyük projelerden biridir. 2021 yılı itibari ile bankanın desteklemiş olduğu projeler şu şekildedir (AIIB, 2021):

- Akbank COVID-19 Kriz Kurtarma Tesisi (100 milyon ABD \$)
- COVID-19 Tıbbi Acil Müdahale (MER) Projesi (82,6 milyon ABD \$)
- İzmir Metrosu Genişletme 4. Aşama: Fahrettin Altay-Narlıdere Hattı Projesi (56 milyon ABD \$)
- COVID-19 Kredi Hattı Projesi (500 milyon ABD \$)
- Efeler 97,6 MWE Jeotermal Santrali Genişletme Projesi (100 milyon ABD \$)
- Türkiye: İstanbul Sismik Riski Azaltma ve Acil Durum Hazırlık Projesi (300 milyon ABD \$)
- TKYB Yenilenebilir Enerji ve Enerji Verimliliği Kredilendirme Tesisi (200 milyon ABD \$)
- TSKB Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredilendirme Tesisi (200 milyon ABD \$)
- Tuz Gölü Türkiye Gaz Deposu Genişletme Projesi (600 milyon ABD \$)

Türkiye açısından özellikle ulaşım alt ve üst yapısının gelişmesine yönelik alınacak proje destekleri ülke ve bölge ülkelerin turizm faaliyetlerinin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Son yıllarda AIIB yatırımları yanında Çin ürünleri için pazarların açılmasına yardımcı olmak için OBOR kapsamındaki ülkelere Çin teknoloji standartlarını teşvik etmek amacı ile yatırımların yapıldığı görülmektedir. Son yıllarda enerji, ulaşım ve finans dışında; tarım (tohumlar tarımsal kimyasallar ve işleme); teknoloji (özellikle Robotik, tıbbi, bulut bilişim, görüntüleme ve telekomünikasyon), ulaşım (özellikle havacılık, denizcilik ve demiryolu); turizm; gayrimenkul ve “diğer” kategorisi ile tüketim malları ve tekstil gibi alanlara kaydığı görülmektedir (OECD, 2018: 25).

4.1.3. Çin, Orta Asya, Batı Asya Ekonomik Koridorunun Türkiye Turizm Endüstrisi Açısından Durumu

Son yıllarda Çin ekonomisinin büyümesi ve ticari faaliyetlerin merkezi haline gelmesi turizm hizmetlerine yönelik talepleri de arttırmıştır. Dolayısı ile birçok turist için varış yeri olmasının yanında birçok ülke için de Çin önemli kaynak pazar olarak görülmektedir. Çin ve Hong Kong birlikte düşünüldüğünde 2019 yılında yaklaşık 251 milyon turistin diğer ülkeleri ziyaret ettikleri görülmektedir. Yine toplamda 281 milyar dolar harcama ile dünya toplam turizm harcamalarının önemli bir payını Çinli turistler oluşturmaktadır (UNWTO, 2021). Çin'in uluslararası turizm talebinde ortaya koyduğu bu durum kuşkusuz Türkiye gibi güçlü varış yeri olma özelliği taşıyan ülkelerin dikkatini çekmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin varan turist çeşitliliğini arttırmaya yönelik olarak geliştirmiş olduğu stratejiler bulunmaktadır. Nitekim 2018 yılının Çin Halk Cumhuriyeti'nde “Türkiye Turizm Yılı” ilan edilmesi bu yönde atılmış önemli bir adım olarak görülebilir.

Çin-Türkiye ekonomik ve ticari işbirliğinin genişletilmesi ve derinleştirilmesi sürecinde Çin-Türkiye ekonomik ve ticari işbirliğinin kademeli olarak genişleyeceği, ülke ilişkilerinde kazan-kazan fırsatlarının ortaya çıkabileceği belirtilmektedir. Bu bağlamda yıllar itibari ile Türkiye'ye seyahat eden Çinli turist sayısındaki artışı da buna gerekçe gösterilmektedir (Manyuan, 2010: 57). İki ülke arasındaki karşılıklı yarar

sağlayan ticari işbirliklerin ilerlemesi ve yükseltilmesi Çin'in "On İkinci Beş Yıllık Planı" ve Türkiye'nin 2023 yılına kadar dünyanın ilk on ekonomisi olma hedefi ile de kesişmektedir. Bu kapsamda iki ülke için stratejik işbirliğini daha da geliştirmek, ekonomik ve ticari işbirliğinin içeriğini sürekli olarak zenginleştirmek, yeni işbirliği yöntemlerini ortaya koymak bakımından fırsatlar sunacaktır (www.fmprc.gov.cn, 2021).

Türkiye'nin bölgesel ekonomik ve politik konumunu güçlendirmeye yönelik ortaya koyduğu Çin ve diğer OBOR ülkeleri ile çok boyutlu işbirlikleri geliştirdiği görülmektedir. Özellikle Türkiye'nin "Orta Koridor İnisiyatifi", ve "2023 ve 2071 Stratejileri" ile Çin'in OBOR stratejilerinin ortak yönlerin olduğunu söylemek mümkündür. Bu bağlamda hat boyunca kara, hava ve demir yollarının alt ve üst yapısının iyileştirilmesi, ülkeler arasındaki ulaşılabilirliğin artırılmasını, özellikle Batı Asya Ekonomik Koridoru üzerindeki ülkeler arasında ticaret ve turizm ilişkilerinin gelişmesine imkân tanıyacaktır.

Tablo 3 incelendiğinde; 2000 yılında 21518 olan Çinli turist sayısının 2019 yılı rakamları ile yaklaşık on dokuz kat artarak 426344 olduğu görülmektedir. Aynı şekilde yıllar itibarı ile Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan Türkmenistan, İran ve Rusya gibi OBOR girişiminin Batı Asya Ekonomik Koridoru üzerindeki ülkelerin varan turist sayılarında önemli artışlar meydana gelmiştir.

Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkelere bakıldığında 2020 yılı toplam 219.516.807 milyar dolarlık ithalat rakamları içerisinde Çin 23.041.354 milyar dolar ile ilk sırada yer almaktadır. Çin'i Almanya 21.732.759 milyar dolarla, Rusya Federasyonu 17.829.309 milyar dolarla, ABD 11.524.951 milyar dolarla, İtalya 9.199.617 milyar dolarla takip etmektedir. Diğer yandan en çok ihracat yapılan ülkelere bakıldığında Çin 2.865.866 milyar dolar ile 15. sırada yer almaktadır (TUİK, 2021). Türkiye ile Çin arasındaki bu ticaret rakamları dikkate alındığında ithalat ile ihracat arasında çok büyük bir açığın olduğu görülmektedir. Dolayısı ile Türkiye'nin Çin turizm kaynak pazarından daha fazla pay alınması ile bu açığın azaltılabileceği anlaşılmaktadır (İbiş & Batman, 2018: 472).

Orta Asya'daki en büyük devletlerden biri olan ve Çin, Orta Asya, Batı Asya ekonomik koridorunun merkez ülkesi konumunda olan Özbekistan ile Türkiye arasındaki turizm ilişkilerinin geliştiği görülmektedir. Türkiye ye gelen turist sayısının 2000-2020 yılları arasında yaklaşık 11 kat arttığı görülmektedir. Benzer şekilde Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ile ilişkilerinde benzer şekilde arttığı görülmektedir. Kuşkusuz bu ülkeler arasındaki ithalat ihracat dengesi bağlamında gelen turist sayıları ele alındığında, gelen turistlerin ülkelerin ekonomik şartları nispetinde yeterli olduğunu söylemek mümkündür. Ülkeler arasındaki fiziki ve diğer engellerin ortadan kalkması turizm kaynaklı ekonomik ilişkileri de ortadan kaldıracaktır.

İki ülke arasındaki tarihî ve kültürel bağların varlığı ülkeler arasındaki ulaşılabilirliği arttırmaktadır. Türkiye'nin Batı Asya Ekonomik Koridorunun gelişmesinden önemli oranda katkı sağlaması mümkün görülmektedir. Türkiye'nin bu koridora yönelik Orta Koridor stratejisi ile hareket etmesi hem de ortak kültürel mirasın temsilcileri olması bakımından üstün yönler olarak görülebilir. Bölgede özellikle sosyo-kültürel ilişkileri etkileyecek ticaret, kültür, turizm, ulaşım, enerji alanlarında birçok işbirliği anlaşmasının yapıldığı görülmektedir. Türk dili konuşan ülkeler arasındaki çok taraflı işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla 2009 yılında "Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi" kurulmuştur. Konseyin her yıl yaptığı sektör temalı zirvelerde orta koridorun ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesine yönelik önemli anlaşmalar yapılmıştır.

Tablo 3. Türkiye'ye Gelen Turist Sayısı – Batı Asya Ekonomik Koridoru Ülkeleri ve Rusya (Bin Kişi)

Yıl	Ülke							
	Çin	Kazakistan	Kırgızistan	Tacikistan	Özbekistan	Türkmenistan	İran	Rusya
2000	21518	38939	8789	952	21062	10987	380819	677152
2001	23609	37977	7909	1266	21365	14996	327067	757121
2002	29763	43786	10375	1526	20387	21323	432281	946494
2003	26367	54549	13825	1934	18926	15970	494977	1257559
2004	34910	83419	24657	4923	20394	26621	631522	1603372
2005	41828	106196	31023	6811	24689	34282	957245	1864682
2006	53194	135637	41449	11950	28607	48857	865942	1853442

2007	63884	195219	44638	36415	43082	76334	1058206	2465336
2008	61882	213072	47730	36262	69127	88915	1134965	2879278
2009	69336	219445	40882	19816	73910	112358	1383261	2694733
2010	77142	247784	35665	17737	68124	114390	1885097	3107043
2011	96701	315907	41197	16822	85011	137476	1879304	3468214
2012	114582	380046	42866	22823	105976	135168	1186343	3599925
2013	138876	425773	64905	27174	129292	148709	1196801	4269306
2014	199746	437971	81941	34678	143354	180395	1590664	4479049
2015	313704	423744	88369	31917	143331	174330	1700385	3649003
2016	167570	240188	88877	24768	134330	165762	1665160	866256
2017	247277	402830	104911	30532	195745	230881	2501948	4715438
2018	394109	426916	114926	40879	241235	252911	2001744	5964613
2019	426344	455724	121364	44155	252138	297706	2102890	7017657
2020	40264	137213	52142	16972	102598	43236	385762	2128758

Kaynak : (TUİK, 2021).

Bu bağlamda I. Zirve 2011 yılında “Ekonomik ve Ticari İşbirliği” teması ile Almatı’da, II. Zirve 2012 yılında “Eğitim, Bilim ve Kültürel İşbirliği” teması ile Bişkek’te, III. Zirve 2013 yılında “Ulaştırma” teması ile Gebele’de düzenlenmiştir. Özellikle bu zirve sonrasında “Üye Devletlerarasında Ulaşım Geliştirme Ortak İşbirliği Protokolü”, “Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması” imzalanmıştır. IV. Zirve ise 2014 yılında “Turizm” temalı olarak Bodrum’da, V. Zirve 2015 yılında “Medya ve Enformasyon Teknolojileri” temasıyla Astana’da, VI. Zirve Toplantısı ise 2018 yılında “Gençlik İş Birliği ve Ulusal Spor” Teması ile Kırgızistan Çolpon Ata şehrinde düzenlenmiştir (www.mfa.gov.tr, 2019).

2013 yılında “Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergâhı Koordinasyon Komitesi” (Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan) kurulması kararlaştırılmıştır. Diğer yandan “Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu” 30 Ekim 2017 tarihinde faaliyete geçmiştir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun doğal bir devamı niteliğinde olan Edirne-Kars Yüksek Hızlı demiryolunun da tamamlanması ile hem Türkiye’nin orta koridor hamlesi işlerlik kazanmış olacak hem de Avrupa-Çin ticaret trafiğinden Orta Asya ülkeleri ekonomik fırsatlar elde edilebilecektir (Dış İşleri Bakanlığı, 2018).

Ülkemizin tarihi ipek yolunu canlandırmaya yönelik orta koridor hamlesinde yer alan diğer projelerine bakıldığında gümrükler arası işbirliğine yönelik projeler vardır. Bunlar; “Kervansaray Projesi”, “Marmaray Projesi” (Sualtı-yeraltı demiryolu geçidi) (20 Aralık 2016’da açıldı), “Üçüncü İstanbul Havaalanı Projesi” (29 Ekim 2018 açıldı), “Üç Katlı İstanbul Tüneli Projesi” önde gelen projelerdendir. Ayrıca Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin limanlarının inşaatlarının da tamamlanması ile birlikte hem ülke içi hem de ülkeler arası yolcu ve yük taşımacılığındaki hedeflere ulaşılabilecektir (Dış İşleri Bakanlığı, 2018).

Türkiye’nin orta koridor hamlesi ve OBOR projesi kapsamında özellikle Orta Asya pazarına yönelik turizm gelişmelerine bakıldığında; 2018 yılında açıklanan “100 günlük eylem planı” içerisinde yer alan; Çin, Rusya, Meksika ve Hindistan pazarında Türkiye’nin ihracat ve yatırım imkânlarının artırılması için, 2019-2021 dönemini kapsayan “Ticaret Eylem Planı” hayata geçirilmiştir. Bu kapsamda (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2018);

- Çin’in önde gelen tur operatörleri ile bir araya gelinerek Çinli turistlerin talepleri ve eğilimleri çerçevesinde Çin’e yönelik Türkiye tanıtım stratejisinin oluşturulması,
- Türk televizyon dizisi ve film ihracatında Çin pazarına yoğunlaşılması,
- 500 milyar dolara ulaşan Çin’in e-ticaret pazarından Türk girişimcilerin pay almasının özendirilmesi,

- Çin’de ABD ve Avrupa’da çok yaygın olan ‘pop-up’ olarak tabir edilen geçici mağazacılığa ilişkin imkânlar araştırılarak uygulanması için çalışma başlatılması gerekmektedir.

Çin sermayesinden daha fazla faydalanılmasını, OBOR ve Orta koridor girişiminin Türkiye’nin ekonomik ve siyasi çıkarları ekseninde gelişmesine katkı sağlayacaktır. İpek yolu güzergâhına turizm ve ticaret ilişkilerinin geliştirilmesi açısından bakıldığında Çin ile ekonomik ilişkilerin artması Türk Konseyinin liderliğinde yürütülen Orta koridor inisiyatifinin gelişmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Türk Konseyinin 2014 yılındaki “turizm” temalı zirve toplantısında alınan kararların uygulamaya geçmiş olması da önem arz etmektedir. Bu kapsamda şu çalışmalar öne çıkmaktadır (Turkkon, 2014).

- Üye ülkelerin turizm sektöründeki karşılaştırmalı üstünlükleri kullanmalarının ve turizm işbirliğinin öne çıkarılması konusunda mutabakata varılmıştır.
- Ticaret, eğitim, kültür, spor gibi alanlarda iş birliği oluşturulması ve kararların iş akışını kolaylaştıran kurumsal düzenlemelerin yapılması kararı alınmıştır.
- Türk Konseyi Modern İpek Yolu (Türkiye- Azerbaycan - Kazakistan- Kırgızistan’ı kapsayan) adında tur programı güzergâhının belirlenmesi ve üye devletler tarafından desteklenmesi kararlaştırılmıştır (www.turkkon.org, 2015). Belirlenen bu güzergâh boyunca 2023 yılına kadar bir milyon turist hedeflenmektedir. Bu kapsamda İlk tur 5 Mayıs 2017 tarihinde Türkiye’den başlayarak Kırgızistan’ın başkenti Bişkek’te sona ermiştir.
- Ulaştırma alanında sıkıntıların çözümüne yönelik ulaştırma koordinasyon konseyinin kurulması kararı alınmıştır. Ulaşım ve erişimin önünü açıcı alınacak kararlar ile özellikle Çin’in batısında üretilen bir malın orta koridor üzerinden Batı Avrupa’ya ulaşması için geçen zaman ve maliyette yaklaşık dörtte üç azalma ve tarihi ipek yolunun da tüm yönleri ile gelişmesine katkı sağlanabilir (Baki, 2014: 154).
- “Göçebe Oyunlarının” hayata geçirilmesi ki 2018’de Kırgızistan’ın Çolpan Ata şehrinde 3.’sü düzenlenen oyunlara 74 ülkeden yaklaşık 2 bin sporcu katılmıştır (www.trtspor.com.tr, 2018).

5. Sonuç ve Öneriler

Son 30 yılda dünya ekonomisinde önemli bir güç olarak ortaya çıkan Çin; ekonomi politikalarında önemli açılımlar yaparak dünya ekonomisi içerisinde önemli bir pozisyon elde etmiştir. Kendi bilimsel ve teknolojik alt yapısını oluşturmuş, global firmalara fason üretim yapmaktan öte, kendi marka ve sanayisini de dünyaya hitap edecek şekilde güçlendirmiştir. Özellikle nüfus ve üretim kapasitesi ile son yılların en hızlı büyüme gösteren ekonomilerinin başında gelmektedir. 2020’lere gelindiğinde, kimilerine göre 2. bazılarına göre ise dünyanın 1. ekonomik gücü haline gelmiştir. Çin’in üretim üstünlüğünü sürdürülebilmesi, kuşkusuz üretim ve tüketim kaynakları arasındaki erişilebilirliğin artması, maliyetlerin düşmesi ile mümkün olabilecektir. Bu bağlamda Çin OBOR gibi tarihsel derinliği olan proje ile, küresel çapta ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel boyutları olan çok yönlü bir girişimin öncüsü olma rolünü üstlenmiştir. Asya Altyapı Yatırım Bankası ile de bu girişimi bir anlamda kurumsallaştırdığı görülmektedir.

Çevre ülkeler ile işbirliği faaliyetlerin artması ekonomik açıdan zayıf ve geri kalmış ülkelerin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Diğer yandan OBOR hattı üzerindeki bağlantılı ülkeler ile yatırım ve finansal ilişkilerin geliştirilmesi ticarete olduğu gibi turizm ilişkilerinin de gelişmesine ciddi oranda katkı sağlayacaktır. Son yıllardaki Çin’in artan refah seviyesi, ulaşım, iletişim kanallarının artması ve gelişmesi Çinli turist sayısında da önemli artışlar meydana getirmiştir. Çin, dünya uluslararası turizm harcamalarında da lider konumdadır. Dolayısı ile Türkiye’nin ekonomik çıkarları kapsamında aleyhte olan ticaret dengesini dengelemede turizm sektörü önemli katkılar sağlayabilecektir.

TUİK ve Kültür ve Turizm Bakanlığının verilerine bakıldığında Çin, Almanya ve Rusya’dan sonra Türkiye’nin üçüncü büyük ticari ortağı olarak görülmektedir. Bu nedenle Çin ile ilişkilerin dengeli bir düzlemde ilerlemesi gerekmektedir. Türkiye’nin sahip olduğu turizm potansiyelinin ithalat ihracat arasındaki farkı kapatacak nitelikte etkin politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Çin başta olmak üzere turizm pazarından yararlanmak amacıyla turizm temelli işbirliği anlaşmalarının ve pazarlama faaliyetlerinin de artırılması gerekmektedir. Ayrıca Türkiye, Çin, Orta Asya, Batı Asya ekonomik koridoru üzerindeki yeralan ve kültürel bağlarının kuvvetli olduğu ülkeler ile daha yoğun ve çok boyutlu ilişkilerini devam ettirmesi gerekmektedir. Yine Türkiye’nin Orta Koridor stratejisini hayata geçirmesinde OBOR motivasyonundan faydalanması

gerekmektedir. Ayrıca Türkiye havayolu, demiryolu ve denizyolu ağlarının gelişmesine yönelik Asya Altyapı Yatırım Bankası kaynaklarından daha fazla yararlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Andrea, A. J. (2014). The Silk Road in World History: A Review Essay. *The Asian Review of World Histories*, 2(1), 105–127. <https://doi.org/10.12773/arwh.2014.2.1.105>
- Atasoy, F. (2012). İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi. *Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu*, 1–7.
- AIIB. (2015). <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2015/50-Countries-Sign-the-Articles-of-Agreement-for-the-Asian-Infrastructure-Investment-Bank.html>. Erişim Tarihi: 15.06.2021
- AIIB. (2017). 2017 AIIB Annual Report and Financials.
- AIIB. (2021). <https://www.aiib.org/en/projects/list/special-fund.html>. Erişim Tarihi: 15.07.2021
- Baki, P. M. (2014). Avrasya’da Bölgesel İşbirliği Sürecinden İşbirliği Mekanizmasına: Türk Konseyi. *Bilge Strateji*, 6(11), 133–162.
- Cengiz, Orhan., (2021), Çin’in 21. Yüzyıldaki Bölgesel Ve Küresel Vizyonunu Yeni İpek Yolu Projesi Üzerinden Okumak, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl:13 Sayı:27.
- Chen, S. C., Hou, J., & Xiao, D. (2018). “One Belt, One Road” Initiative to Stimulate Trade in China: A counter-factual analysis. *Sustainability (Switzerland)*, 10(9). <https://doi.org/10.3390/su10093242>
- Chin, H., & He, W. (2016). The Belt and Road Initiative : 65 Countries and Beyond. *Fung Business Intelligence Centre*, May, 16. https://doi.org/https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf
- Desjardins, J., <https://www.visualcapitalist.com/ambitious-infrastructure-megaproject> . Erişim Tarihi:14.04.2020.
- Dış İşleri Bakanlığı. (n.d.). Türkiye’nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası. <http://www.mfa.gov.tr>. Erişim Tarihi:14.04.2020
- Ekinci, M. B. (2014). The Silk Roads From Past to the Future and Their Interactions With the Foreign Trade of Turkey. *Avrasya Etüdüleri*, 20(45), 7–42.
- Erkin, E. (2018). Yeni İpek Yolu Projesi ve Türk-Çin İlişkilerinde Uygur Sorunu. *SD Analiz*.
- European Parliament. (2018). Research for TRAN Committee: The new Silk Route opportunities and challenges for EU transport. In European Parliament.
- Güner, B. (2018). Obor Girişimi’nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, January, 112–123.
- İbiş, S., & Batman, O. (2018). Türkiye’ye Gelen Çinli Turistlerin Seyahat Motivasyonları Üzerine Bir Araştırma. *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11(1), ss. 455-476.
- Janković, A. (2016). New Silk Road – New Growth Engine. In *The Review of International Affairs (Issue LXVII, pp. 5–20)*.
- Kalan, E. (2015). Mogollar Devrinde İpek Yolu. In *İpek Yolu (pp. 93–109)*. Pelikan Basım.
- Karluk, A. C. (2017). Çin ’ in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine (H. Çakmak (ed.); pp. 95–114).
- Kuchumov, A., & Testina, Y. (2020). The Impact of Participation in the Belt and Road Initiative on the Tourist Flows. *131(Nsrbcped 2019)*, 51–57. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.200324.010>.
- Lee, H. L., & Shen, Z. J. (Max). (2020). Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative. *Journal of Management Science and Engineering*, 5(2), 77–86. <https://doi.org/10.1016/j.jmse.2020.05.001>.
- OECD. (2018). *China’s Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*.

- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*, 10/14(International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic), 579–596. <https://doi.org/10.7827/TurkishStudies.8879>
- T.C. Cumhurbaşkanlığı. (2018). 100 Günlük İcraat Programı.
- TUİK, (2021). <https://data.tuik.gov.tr/>. Erişim Tarihi: 10.07. 2021
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, 380 (2016).
- UNWTO. (2017). Silk Road Action Plan 2016 / 2017.
- WB, The World Bank,(2019), Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington.
- www.trtspor.com.tr. (2018). 3. Dünya Göçebe Oyunları'nın galibi Kırgızistan.
- www.turkkon.org. (2014). Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi Dördüncü Zirvesi Taslak Bilirisi (pp. 1–6).
- <http://www.turkkon.org>. (2015). “Turkic Council-Modern Silk Road Joint Tour Package.
- <http://beltandroadcenter.org/2017/12/15/maps-of-the-silk-road/>. Erişim Tarihi: 20.07.2020
- https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676956/sbgx_676960/t6363.shtml. Erişim Tarihi: 04.06.2021
- <https://www.eiu.com/topic/one-belt-one-road>. Erişim Tarihi:17.05.2021
- <https://skift.com/2019/01/03/central-asias-new-silk-road-offers-vast-tourism-potential/>) Erişim Tarihi:14.04.2020
- <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/55449.htm> Erişim Tarihi: 24.04.2021
- <https://green-bri.org/belt-and-road-initiative-quick-info/?cookie-state-change=1619220862714>. Erişim Tarihi: 22.07.2021
- <http://www.mfa.gov.tr/turk-konseyi.tr.mfa>, <http://www.turkkon.org>). Erişim Tarihi:10.12.2019
- http://www.mesi.shisu.edu.cn/_upload/article/c0/04/bd6467704363b10261d40d843ed2/98f3db6d-b343-4c80-b4c7-19e38d11bb44.pdf. Erişim Tarihi: 01.06.2021
- <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2161580/xi-jinping-says-belt-and-road-plan-isnt-about-creating>. Erişim Tarihi: 13.06.2021