

MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ DIŞ TİCARETİ VE GİRİŞİMCİLİK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ*

Sabriye KUNDAK**
Vildan Saba AKTOP***
Berfu İLTER****

ÖZET

Tarihte ana ticaret yolu olarak kullanılmış olan “İpek Yolu”, İlkçağ ve Ortaçağ’da Çin ile Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasında yer alan önemli bir merkez konumunda olmuştur. Bu yollar adını, ticareti yapılan önemli ve kıymetli bir mal olan ipekten almıştır. Öncelikli olarak ekonomik sebepler dolayısıyla ortaya çıkan İpek Yolu, daha sonra Doğu ve Batı arasında etkileşimi sağlayan önemli bir geçit olmuş ve sosyo-kültürel, ekonomik ve siyasi ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Günümüzde Tarihi İpek Yolu, dünya ticaretindeki etkisini yitirmiştir. Ancak Tarihi İpek Yolu’nun, 2013 yılında yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir. Bu proje dünyada gerçekleştirilen en kapsamlı ulaşım projesi olarak değerlendirilmektedir. Tarihte olduğu gibi kültürlerarası bir iletişim ağı olmasının yanı sıra önemli bir ticaret ağı olma özelliğini de sürdürmektedir. Orta koridorda yer alan ve bir köprü vazifesi gören Türkiye, projenin en önemli ülkeleri arasında bulunmaktadır. Çalışmada bu projenin Türkiye’nin dış ticareti açısından önemi analiz edilerek durum değerlendirmesi yapılmaktadır. Çalışmanın yöntemi literatür taramasıdır. Çalışma, Türkiye’nin bu projeye ilgili dikkate alınması gereken unsurları, fırsatları ve riskleri ortaya koyması açısından önemlidir. Sonuç olarak, bu proje Türkiye ekonomisinde yeni pazar alanları açılmasını, ihracat potansiyelinin artmasını, Türkiye’ye sermaye girişi sağlayarak yabancı sermaye yatırımlarının gerçekleşmesini dolayısıyla ekonomik hedeflere ulaşılmasını sağlamada önemli bir gelişme olarak görülmektedir. Aynı zamanda dünyada ekonomik güce sahip olan en büyük ülkelerden birisi olan Çin ve diğer Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road-OBOR) ülkeleri arasındaki dış ticaret ele alınarak ticaretin daha sağlıklı ve dengeli olması gerektiği bulgusuna ulaşılmıştır. Bu bulgular kapsamında “Modern İpek Yolu” projesinin, Türkiye ve diğer ülkelerde girişimcilik faaliyetleri için bir katalizör rol oynayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Modern İpek Yolu Projesi, Dış Ticaret, İktisat Tarihi, Girişimcilik

EVALUATION OF THE MODERN SILK ROAD PROJECT IN TERMS OF TURKISH ECONOMY FOREIGN TRADE AND ENTREPRENEURSHIP**ABSTRACT**

The "Silk Road", which has been used as the main trade route in history, has been an important center between China and the Middle East and Western countries in the Ancient and Middle Ages. These roads got their name from silk, an important and precious commodity traded. The Silk Road, which emerged primarily for economic reasons, later became an important gateway providing interaction between the East and the West and contributed to the development of socio-cultural, economic and political relations. Today, the Historical Silk Road has lost its influence in world trade. However, the revival of the Historical Silk Road in 2013 came to the fore. This project is considered as the most comprehensive transportation project in the world. It continues to be an important trade network as well as being an intercultural communication network as it has been in history. Located in the middle corridor and acting as a bridge, Turkey is among the most important countries of the project. In the study, the importance of this project in terms of Turkey's foreign trade is analyzed and the situation is evaluated. The method

* Bu çalışma; 12. Global Islamic Marketing Conference (GIMAC12), 12-15 Aralık 2021 Alanya/Türkiye’de özet bildiri olarak sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

** Dr. Öğretim Üyesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F., İktisat Bölümü, sabriyebozok@aku.edu.tr, ORCID: 0000-0001-6135-6412

*** Arş. Gör. Dr., Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F., İktisat Bölümü, saktop@aku.edu.tr, ORCID: 0000-0002-5636-5290

**** Dr. Öğretim Üyesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F., Uluslararası Ticaret ve Finans Bölümü, berfu13@hotmail.com, ORCID: 0000-0001-8738-1675

of the study is literature review. The study is important in terms of revealing the factors, opportunities and risks that Turkey should consider regarding this project. As a result, this project is seen as an important development in opening new market areas in the Turkish economy, increasing the export potential, ensuring the realization of foreign capital investments by providing capital inflows to Turkey, thus achieving economic targets. At the same time, foreign trade between China, which is one of the largest countries with economic power in the world, and other One Belt One Road (OBOR) countries, has been discussed and it has been found that trade should be healthier and more balanced. Within the scope of these findings, it is thought that the “Modern Silk Road” project will play a catalyst role for entrepreneurship activities in Turkey and other countries.

Keywords: Modern Silk Road Project, Foreign Trade, Economic History, Entrepreneurship.

1. GİRİŞ

Çin ile Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasında kullanılan İpek Yolu, ilkçağ ve orta çağda yer alan ana ticaret yolları arasında yer almaktadır. Bu yollar üzerinde ticareti yapılan önemli ve kıymetli mal olan ipekten adını almıştır. Öncelikli olarak ekonomik sebepler dolayısıyla ortaya çıkan İpek Yolu daha sonra Doğu ve Batı arasında etkileşimi sağlayan önemli bir geçit olmuştur (Günel, 2010, s. 133-134). Böylelikle sosyo-kültürel, ekonomik ve siyasi ilişkilerin kurulmasına neden olmuştur. 21. Yüzyılda küreselleşme süreci ile Tarihi İpek Yolu dünya ticaretindeki etkisini yitirmiştir. Ancak Tarihi İpek Yolu'nun 2013 yılında yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir. Bu proje tarihte olduğu gibi kültürlerarası bir iletişim ağı olmanın yanı sıra önemli bir ticaret ağı olma özelliğini de taşımaktadır. Türkiye, bu proje içerisinde “Orta Koridor” aktörleri arasında yer almaktadır (MFA, 2019).

Çalışmada orta kuşakta bulunan Türkiye'nin dış ticareti açısından önemi analiz edilerek durum değerlendirmesi yapılmaktadır. Çalışma, projenin Dünya Ülkeleri ve Türkiye ekonomisi üzerindeki önemi ve girişimcilik faaliyetlerini hareketlendirici rolü hususunda farkındalık oluşturulmasına katkı sağlaması bakımından önem arz etmektedir. Çalışmada, öncelikli olarak modern İpek Yolu'nun tarihi gelişimi ele alınarak projenin dünya ekonomisine olası etkileri, Türkiye ekonomisinin dış ticaretine olası etkileri, Türkiye ve dünyada girişimcilik açısından önemi analiz edilerek durum değerlendirmesi yapılmaktadır. Çalışmada projenin Türkiye'nin dış ticaretine etkisi ve girişimcilik faaliyetleri bağlamında güncel bakış açısı oluşturarak akademisyenlere, girişimcilere önerilerde bulunulmaktadır.

2. MODERN İPEK YOLUNUN TARİHİ GELİŞİMİ

Anadolu, eski çağlardan beri coğrafi konumu nedeniyle en önemli kavşak noktalarından birisi olmuş ve doğu-batı ticaretinde bir köprü görevi görmüştür. Orta çağda ipek yolu, Çin'den başlayarak birçok güzergâhın yanında Anadolu'yu da geçerek Trakya üzerinden Avrupa'ya uzanmıştır. Ayrıca Akdeniz'de Antalya, Karadeniz'de Sinop, Ege'de ise Milet ve Efes limanları kullanılarak Avrupa'ya ulaşmıştır. Hitit ve Hayaşa dönemlerinden beri Anadolu'da da bu yol ağlarının bulunduğu bilinmektedir.

İpek Yolu tarih boyunca dünya ticaretinin en aktif ve en geniş yolu olmuştur. İpek yolunun yaklaşık 2000 yıllık bir geçmişi olduğu ve ilk olarak M.Ö. 2. yüzyılda ortaya çıktığı bilinmektedir (Tezcan, 2014, s. 97). İpek yolunun yoğun bir şekilde kullanılmasından önce kuzeyde Hazar Denizi, Kafkasya ve Horasan'dan başlayarak doğuda İndus Nehri, batıda Ege Denizi'ne kadar uzanan alanda antik yollar yer almıştır. Anadolu'daki ticaret ağlarının ise erken

dönemde ve Hitit dönemlerinde de var olduğu bilinmektedir. İlk binyılda Anadolu ve İran'ın yolları iyi durumda olmuş ve bu yollar ticarete yoğun bir biçimde kullanılmıştır (Şahin, 2020, s. 73). İpek Yolu boyunca güvenilir ve daha önce kullanılmış yollardan oluşan rotalar takip edilmiştir. Doğu ile Batı arasındaki ticaret için eski çağlardan beri var olan bir yol ağı kullanılmaktadır.

Antik çağlardan beri ipek, ülkeler arasında önemli bir ticari mal olmuştur. Mısırlılardan sonra Romalılar Çin'den ipek almıştır. İpek ticaretinde ulaşım, İpek Yolu adı verilen bu güzergahta kervanlarla sağlanmıştır (Günel, 2010, s. 134). İhtiyaç duyulan birçok değerli eşya bu yol üzerinden farklı kıtalarda yaşayan insanlara ulaştırılmıştır. Doğu ülkeleri; ipek, ipek ürünleri ve diğer değerli eşyaları Batı pazarına bu yollar üzerinden ulaştırmıştır (Tezcan, 2014, s. 97). İpek yolu üzerinde yeşim, kâğıt, ipek, porselen, baharat gibi ürünler de taşınmıştır. Ancak bu ürünler arasında yüzyıllar boyunca ipek, ürün olarak öne çıkmış ve bu kadim ticaret yoluna adını vermiştir. Çin'deki bazı arkeolojik keşiflere göre M.Ö. 3. yüzyılda 2700 yılı civarında ipek ipliğinin dokuma için kullanıldığı anlaşılmaktadır (Ferguson, 1978, s. 589).

Tarih boyunca İpek Yolu, geçtiği bölgelerin ekonomisini geliştirerek halkın refahını arttırdığı ve Doğu-Batı medeniyetleri arasında bir köprü görevi üstlenerek birçok farklı ülkenin birbiriyle tanışmasına, ticaret yapmasına ve kültürel alışverişte bulunmasına olanak sağlamıştır (Günel, 2010, s. 134). Bu yol üzerinde hâkim konumda olan devletler sosyal fayda sağlamanın yanında hazine gelirini de güçlendirmiştir. Ancak böylesine değerli bir yola sahip olmak bazı çatışmaları ve savaşları da beraberinde getirmiştir. Selçuklular, Harzemşahlar, Timurlular, Safeviler ve Osmanlılar İpek Yolu için mücadele etmiştir.

İpek yolu, 15. yüzyılda deniz ticaret yollarının açılmasından önce en önemli uluslararası ticaret yolu olmuştur. Avrupa'daki gelir kaynaklarını Müslüman Türk ülkelerine kaptırmak istemeyen batılı ülkeler alternatif aramaya başlamıştır. Bu anlamda Batı Avrupa toplumlarının yeni deniz ticaret yolları bulma motivasyonlarından birinin uluslararası ticarete Müslüman veya doğu tekeli kırma fikri olduğu söylenebilir (Günay, Çetiner, Sevinç ve Kütükçü, 2019, s.160). Ortaya çıkan coğrafi keşifler, dünya ticaret yollarında bir kaymaya yol açmıştır. Bu durum İpek Yolu'nun etkisini azaltsa da tarihi misyonunu ortadan kaldırmaya yetmemiştir. Dünya siyasetinde yaşanan dinamikler ve ablukalar bu yolun yeniden canlanmasına neden olmuştur (Işıқтаş ve Duran, 2017, s. 585).

Selçuklular, Anadolu'daki güvenliği sağlamak ve ticari faaliyetleri canlandırmak için önlemler almış, kervansaraylar inşa etmiştir. Aynı zamanda Anadolu'yu kapsayan ve İran, Güney Asya, Hindistan'ı da içine alan bölgenin tarihsel süreci incelendiğinde doğu-batı ve kuzey-güney yönünde yapılan ticaretin geçmişinin binlerce yıl önceye gittiği görülmektedir. Çin'den yola çıkarak Batı'ya ulaşan mallar arasında porselen, baharat, kâğıt, değerli taşlar da bulunmaktadır. Bu mallardan her biri, tarihî yollara adını vermiştir. Ancak daha sonraları ipek ticareti ve ipek dokuması ticareti önem kazandığı için "ipek" bir kavram olarak ön plana çıkmıştır. İpek, zaman içerisinde bazı ailelerin ve devlet yönetiminin ayrıcalıklı olduğunu yansıtan giyim göstermeliği olmuştur. Bunun yanı sıra bir ülkedeki toplumsal statüyü gösteren bir sembol haline gelen ipek, döviz ve altın gibi diğer mallarla takas edilen bir mal olmuş ve yeni yolların ortaya çıkmasını tetiklemiştir (Şahin, 2020, s. 75).

Çin'in Devlet Başkanı Xi Jinping, "Modern İpek Yolu" olarak da adlandırılan "Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road-OBOR)" projesini ilk defa 2013'ün sonlarına doğru Endonezya ve Kazakistan'a yaptığı resmi ziyaretlerde duyurmuştur. OBOR'un ana hedefi Çin ve ilgili ülkeler arasındaki ekonomik ve sosyal bağlantıyı, ortaklık ve güvenlik iş birliğini teşvik etmektir. OBOR üyeleri, çoğunlukla Asya ve Doğu Avrupa'da bulunan ülkeleri kapsamaktadır. Çin'in bu girişimi; Avrupa, Asya ve Afrika'daki alt bölgeleri kapsayan geniş bir bölgedeki ekonomik kalkınmayı teşvik etmeye yönelik en büyük uluslararası ekonomik hedefidir. Bu girişim, güçlü büyümesini sürdürmek için Çin'in yeniden yapılandırılması için tasarlanmıştır. Altyapı geliştirme çalışmaları merkezi bir rol oynamakla birlikte ticaretin önündeki engellerin kaldırılması, politika diyalogunun geliştirilmesi, finansal destek ve emek faktörünün serbest dolaşımını içeren kapsamlı bir girişimdir. Bu girişimin olası etkilerini değerlendirmek için henüz erken olduğu söylenebilir. Projenin merkezi bir koordinasyon mekanizmasının olması gerekmektedir. Ayrıca proje, farklı siyasi rejimler ve inançlar arasındaki potansiyel çatışma ve sınır ötesi projelerin finansal uygulanabilirliği gibi çok fazla engelle de karşı karşıyadır. Ancak bu proje gelişmemiş "kuşak ve yol" bölge ülkelerinin ekonomik dönüşümünü sağlayarak, yükselen piyasa ekonomilerinin başarılı deneyimlerini dâhil ederek ekonomik politika düşüncesine katkıda bulunma potansiyeline sahiptir. Bu girişimin kapsadığı ülkeler çoğunlukla düşük gelirli ekonomilerdir. Bu ülkeler açısından uygun koşullar sağlanırsa hızlı büyüme gerçekleştirme olasılıkları vardır. Batı Avrupa ve Doğu Asya ekonomileri arasında sıkışmış bu geniş gelişmemiş bölge, dünya ekonomisinin yeni bir büyüme bölgesine dönüşme, Çin'in ihracatı ve doğrudan yabancı yatırım için yeni pazarlar yaratma potansiyeline sahiptir.

3. MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN DÜNYA EKONOMİSİNE OLASI ETKİLERİ

Çin ekonomisi son yıllarda dünyanın en büyük ekonomisine sahip olmakla birlikte 2008-2011 döneminde önemli bir daralma yaşamıştır. Bu nedenle Çin ekonomik kalkınmayı yeniden sağlamak ve yeni kalkınma planları gerçekleştirebilmek amacıyla bu projeyi ortaya çıkarmaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında gerçekleştirilen konuşmasında girişimin kara ve deniz bağlantısı dünyaya açıklanmıştır (Jinping, 2017).

Çin bu girişimiyle ulusal ekonomide gelişimini sağlamak ve bu projede yer alan ülkelerin ekonomileri üzerinde etkiler yaratarak çeşitli ekonomik hedefler doğrultusunda projeyi yönetmek amacındadır. Bu amaçlar genel olarak Leverett ve Bingbing (2016), Valori (2017), Tekir ve Demir (2018), Tekir ve Demir (2019), Şakı (2020)'e göre şu şekilde ifade edilmektedir;

- ✓ Çin'in tek pazar olarak üretim kapasitesini arttırarak ekonomide büyüme ve kalkınmayı sağlayarak dünyada en güçlü ülke konumunda bulunabilmek. Bu doğrultuda ulusal ekonomik yapısını güvence altına almak.
- ✓ Üretimi arttırmak amacıyla üretim faktörleri ile sermayenin geçişkenliğini sağlamak.
- ✓ Dünyadaki durgunluk sürecini ortadan kaldırmak amacıyla ülkeler arasında ticari etkinliği arttırarak ticari ve finansal bütünleşmenin gerçekleşmesini sağlamak. Bu amaçla gümrük işlemlerinin daha az maliyetle ve daha hızlı gerçekleşmesini sağlamak.
- ✓ Sanayileşme ve küreselleşmeyi arttırmak amacıyla fiziki projeler gerçekleştirmek.
- ✓ Ülkelerarası iş birliği amacıyla finansman olanaklarını kurumsallaştırmak.

Çin diplomatik ilişkilere bu projeyi yöneterek kazan-kazan felsefesi temelinde ulaşmak istemektedir (Kopuk ve Bayraç, 2021, s. 1356). Bu bağlamda OBOR ülkeleri 69 üye ülkeyi kapsamaktadır. Bu ülkelerin 1 tanesi Okyanusya, 3 tanesi Afrika, 16 tanesi Avrupa ve 49 tanesi Asya kıtasında yer almaktadır. Bu ülkelerin genel durumunu incelediğimizde; üye ülkelerin dünya GSYİH'nin %42'sini, enerji rezervlerinin %75'ini, dünya nüfusunun %65'ini, dünya kara yüzölçümünün %40'ını kapsadığı gözlenmektedir. Bu ülkeler arasında ekonomik iş birliğinin teşvik edilmesiyle, ekonomik faktörler ve kaynakların verimli dağılımı sağlanarak ülkeler arası iş birliği ve bölgesel ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Bu proje ile Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları birbirine bağlanabilecektir. Bu bağlamda Çin'i Orta Asya üzerinden Ortadoğu'ya Güneydoğu Asya-Güney Asya ve Hint Okyanusuna- Çin'i Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya- Çin'i Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu aracılığıyla Avrupa'ya- Çin ile Güney Çin Denizi üzerinden Güney Pasifik Okyanusunu birbirine bağlayarak ekonomik hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır.

Çin ekonomik hedeflere bu projeye ulaşmak amacıyla uluslararası altı ekonomik koridor (ekonomik güzergâh) oluşturmaktadır. Bu ekonomik koridorlar ise aşağıdaki gibidir;

- ✓ **Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru:** İkinci Avrasya Kara Köprüsü olarak bilinen Lianyungang'dan geçen uluslararası bir demir yolu hattıdır. Çin'i Jiangsu Eyaleti Sincan'daki Alaşankou üzerinden Hollanda'daki Rotterdam'a bağlar.
- ✓ **Çin-Moğalistan Rusya Ekonomik Koridoru:** Kara yoluyla birbirine bağlanan bu koridor bu ülkeler arasında sınır ötesi iş birliği ve sınır ticareti gerçekleştirerek ekonomik ilişkilerini iki kanaldan oluşturmuştur. Bu kanalların ilki; Çin'in kuzeyindeki Beijing-Tianjin-Hebei bölgesinden İç Moğolistan Özerk Bölgesi'ne, ardından da Rusya'ya uzanmaktadır. Diğer kanal ise; Rusya'nın Chita kentine Çin'in kuzeydoğu kesimindeki Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin kentleri ve Manzhouli gibi kentlerini bağlamaktadır.
- ✓ **Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru:** Türkiye'nin de içerisinde yer aldığı bu koridor Çin'deki Sincan'dan geçerek Orta Asya'nın demiryolu ağlarına katılmak için Alashankou üzerinden ülkeyi terk etmektedir. Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Batı Asya: İran, Türkiye bu koridor üzerindedir.
- ✓ **Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru:** Büyük Mekong alt bölgesini kapsayan koridordur. Özellikle GuangXi, Nonning'den uluslararası bir demiryolu hattı ve Hanoi'ye ve birkaç büyük Güneydoğu Asya şehrine hava yolları aracılığıyla oluşan bir ekonomik koridordur. Çin bu yolla Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya'dan geçerek Avrupa'nın birçok limanına ulaşmaktadır.
- ✓ **Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru:** Bu koridorun amacı kuzeyde Xinjiang Kaşgar'dan güneyde Gwador Limanından Pakistan'a uzanan bir ekonomik koridordur.
- ✓ **Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru:** Bu ülkelerin ekonomik iş birliğini geliştirip kolaylaştırmayı amaçlamaktadır (HHDTTC, 2021, s. 1).

Bu amaçlar doğrultusunda projede yer alan OBOR üyesi ülkeler ise Tablo 1'de gösterilmektedir.

Tablo 1: OBOR Üyesi Ülkeler

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

Kaynak: (HKTDC, 2017) ve (Güner, 2018, s. 113).

Tablo 1’de anlaşılacağı gibi dünyanın en büyük ekonomik güçlerinden biri olan Çin, OBOR girişimi ile Asya Kıtasının ve Avrupa Kıtasının birçok ülkesini OBOR üyesi haline gelmesini sağlamıştır. Bu ülkelerin ekonomik açıdan yapmış olduğu en önemli göstergelerden biri ülkelerin gerçekleştirdikleri projeler olmaktadır. Bu projeler ve mevcut durumları ise aşağıda Tablo 2 ve Tablo 2 devamında gösterilmektedir.

Tablo 2: OBOR Sürecine Yönelik Planlanan ve Gerçekleştirilen Önemli Bazı Projeler

Koridor	Anlaşma Tarihi	Proje Amacı	Mevcut Durum
Yeni Avrasya Kara Köprüsü	2014	Yunanistan Pire Limanının Geliştirilmesi	Tamamlandı
		Macar-Sırp Hızlı Tren Demiryolu	2019 yılında tamamlanması planlanmaktaydı (350 km)
Çin-Moğol-Rusya Ekonomik Koridoru	2014	Hollanda'nın Rotterdam kentiy le Çin'in Jiangsu eyaleti Hızlı Tren Demiryolu ve Kara Yolu Bağlantısı kurulması	Rusya-Çin konsorsiyumunca 2016 yılından beri mühendislik-proje-planlama sürecinde yer almaktadır. (Yaklaşık 14.000 km).
	2015	Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryolu	Yapımına 2018 yılında başlanacak, 2 yıl sürmesi planlanmaktaydı (770 km).
Çin-Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru	2007	Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu	2017 yılı Ekim ayında tamamlandı (178 km).
	2008	Orta Asya-Çin Enerji Boru Hattı	Planlanan 4 boru hattının 3'ü tamamlandı. 4. sü inşa aşamasındadır. (Tamamı yaklaşık 10.000 km).
	2014	Golmud-Korla Demiryolu (Çin-Tibet)	2020 yılında tamamlanması planlanmaktaydı (1900 km).
	2015	Çin-Orta Asya Demiryolu Hattı (Kazakistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan anlaşma imzaladı)	Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu inşa aşamasında iken; Çin (Khorgos)-Kazakistan demiryolu yapımına 2015 yılında başlandı. 5 yılda tamamlanması planlanmaktaydı.

Tablo 2 devamı: OBOR Sürecine Yönelik Planlanan ve Gerçekleştirilen Önemli Bazı Projeler

Koridor	Anlaşma Tarihi	Proje Amacı	Mevcut Durum
Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru	2009	Myanmar-Çin, Petrol-Doğalgaz Boru Hattı	Çin-Singapur ana hat ve doğu-batı güzergâhları olmak üzere üç hat mevcuttur. Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Tayland, Laos olmak üzere tüm yarımadayı kapsıyor. Pan-Asya olarak adlandırılan demiryolunun bütünüyle tamamlanması 2030 yılında planlanmaktadır. Toplam uzunluk 5500 km. dir. Çin – Laos Demiryolu, Çin – Tayland Demiryolu ve diğer Pan-Asya demiryolu ve Karayolu ağlarının inşasına Mart 2016 yılında başlamıştır. Petrol boru hattı Myanmar’ın Made adasından Çin’in Yunnan kentine uzanmakta ve 771 km uzunluğunda bulunmaktadır. Myanmar, Kuzey Afrika ve Ortadoğu petrolünü Çin’e transfer ederken; Malakka boğazını bypass ederek zaman ve maddi tasarruf kazandırması açısından önem arz etmektedir. 2017 yılında tamamlanan Doğalgaz boru hattı ise yine Made adasından Çin’in Guizhou ve Guangxikentlerine uzanmakta olup 2806 km uzunluğundadır.
	2015	Çin-Hindiçin Yarımadası Yüksek Hızlı Demiryolu	
	2017	Jakarta-Bandung (Endonezya) Hızlı Demiryolu	2019 yılında başlanması planlanmaktaydı (150 km)
Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru	2014	Colombo (Singapur) Modern Liman ve Finans Kenti	İnşa halinde
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	2015	Gwadar Limanı’nın (Pakistan) yapımının gerçekleştirilmesi	Tamamlandı
		Gwadar Limanı-Kaşgar (Çin) Demiryolu, Karayolu Petrol-Doğalgaz Boru Hattı	3000 kilometrelik bir hat olan Petrol-doğalgaz boru hattının yapım çalışmaları 2017 yılında başlayarak 2021 yılında tamamlanması planlanmaktaydı.
		Gwadar Havalimanı	2018 yılında yapım çalışmalarına başlanarak 2021 yılında tamamlanması planlanmaktaydı.

Kaynak: Güner (2018)’den yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 2 ve Tablo 2 devamında gösterildiği gibi bu projeler doğrultusunda ekonomik faaliyetlerin gelişimi önem arz etmektedir. Aynı zamanda ülkelerin ekonomik durumlarının genel olarak ifade eden OBOR projesinin yürürlüğe girdiği 2013 yılından itibaren ülkelerin dış ticareti ve ekonomik kalkınma göstergesi olarak tanımlanan ekonomik büyüme rakamlarının ne yönde hareket ettiği önemli bir gösterge olmaktadır. Bu doğrultuda aşağıdaki Tablo 3’te fiziki çalışmaların yürütüldüğü bazı ülkelerin ekonomik büyüme yüzdeleri projenin başladığı dönem itibariyle gösterilmiştir. Bu ülkelerin birçoğu gelişmekte olan ülkeler olmakla birlikte fiziki

projelerin yürütüldüğü; Azerbaycan, Bangladeş, Bruni Darussalam, Şili, Çin, Çibuti, Gürcistan, Yunanistan, Macaristan, Hindistan, Endonezya, Nijerya, Rusya, Sırbistan, Singapur, Sri Lanka, Türkiye ve Türkmenistan ele alınmıştır. Türkiye ekonomisini ele aldığımızda 2013 yılı ekonomik büyüme gelişimi %8.5, 2014 yılı %4.9, 2015 yılı %6.1, 2016 yılı %3.3, 2017 yılı %7.5, 2018 yılı %3, 2019 yılı %0.9, 2020 %1.8 olarak gerçekleştiği gözlenmiştir. Türkiye dışındaki çoğu ülkenin 2020 yılında ekonomik olarak daraldığı ya da daha düşük büyüme gösterdiği söylenebilir.

Tablo 3: Proje Yürütülen OBOR Ülkelerinin Ekonomik Büyüme Gelişimi (%)

ÜLKELER	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Azerbaycan	5,8	2,8	1	-3,1	0,2	1,5	2,5	-4,3
Bangladeş	6	6,1	6,6	7,1	7,3	7,9	8,2	2,4
Brunei Darussalam	-2,1	-2,5	-0,4	-2,5	1,3	0,1	3,9	1,2
Çin	7,8	7,4	7	6,8	6,9	6,7	5,9	2,3
Şili	4	1,8	2,3	1,7	1,2	3,7	0,9	-5,8
Cibuti	..	7,1	7,7	6,7	5,4	8,4	7,8	0,5
Gürcistan	3,6	4,4	3	2,9	4,8	4,8	5	-6,2
Yunanistan	-2,7	0,7	-0,4	-0,5	1,3	1,6	1,9	-8,2
Macaristan	1,9	4,2	3,8	2,1	4,3	5,4	4,6	-5
Hindistan	6,4	7,4	8	8,3	6,8	6,5	4	-8
Endonezya	5,6	5	4,9	5	5,1	5,2	5	-2,1
Nijerya	6,7	6,3	2,7	-1,6	0,8	1,9	2,2	-1,8
Rusya	1,8	0,7	-2	0,2	1,8	2,8	2	-3
Sırbistan	2,9	-1,6	1,8	3,3	2,1	4,5	4,2	-1
Singapur	4,8	3,9	3	3,3	4,5	3,5	1,3	-5,4
Sri Lanka	3,4	5	5	4,5	3,6	3,3	2,3	-3,6
Türkiye	8,5	4,9	6,1	3,3	7,5	3	0,9	1,8
Türkmenistan	10,2	10,3	6,5	6,2	6,5	6,2	6,3	..

Kaynak: World Development Indicators (2022).

Projelerin yürütüldüğü ülkelerde genel olarak projenin 2010-2011 dönemine kadar ekonomilerde büyüme gerçekleştiği ifade edilebilir. 2010-2011 döneminden sonra Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen emlak krizinin finans sektörüne yansması, Avrupa'da meydana gelen kamu borç krizinin derinleşmesi gibi sıkıntılar dünya ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. 2012-2019 döneminde ise genel olarak istikrarlı büyüme rakamları gözlemlenirken 31 Aralık 2019 tarihinde Çin'in Dünya Sağlık Örgütü (WHO)'ne COVID-19 hastalığını bildirilmesiyle, hastalık Antarktika hariç tüm kıtalarda gözlemlenmiştir. Bu önemli sorun ülkelerin sadece sağlık sektöründe değil tüm sektörlerde hatta ülkelerin dış ticaret ilişkilerinde olumsuz durumlar ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla projelerin yürütüldüğü OBOR ülkelerinde de projelerin yürütülmesinde aksaklıklara neden olduğu ifade edilebilir.

4. MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ DIŞ TİCARETİNE OLASI ETKİLERİ

Modern İpek Yolu projesi dünyanın en büyük ulaşım projesidir. Bu proje sayesinde Türkiye'nin ihracatının artması ve yeni pazarlara açılması mümkün olacaktır. Bu projede yer alan ticaret yolları üzerindeki ülkelerin ulaşım ve girdi maliyetleri azalacağından dolayı ihracat gelirleri artacaktır. 1980'lerden itibaren üretim merkezlerinin doğuya kaymasıyla birlikte Çin, Malezya, Güney Kore, Endonezya ve Hindistan'ın dünya imalat sanayi üretimi içerisindeki payı artmaktadır. Payını artıran ülkelerin çoğu Asya'da olmasına rağmen tüketim merkezleri Avrupa ve Amerika'dadır. Bu nedenle üretim merkezlerindeki malları tüketim merkezlerine mümkün olduğunca ucuz maliyetler ve yüksek hızda taşınması gerekmektedir. Modern İpek Yolu projesiyle yeni denizyolu güzergâhları, lojistik merkezleri, demiryolları, iletişim hatları, internet bağlantıları, yenilenen karayolları küresel değer zinciri açısından önemlidir. Mallar doğudan batıya ulaştırılırken birçok ülkeden geçeceği için işlemlerin hızlanması için ülkeler arası düzenlemelerin hızla uyumlaşması gerekmektedir. 69 ülkeyi kapsayan ve milyarlarca dolarlık yatırım alan modern yol projelerinin avantaj ve dezavantajlarının doğru bir şekilde analiz edilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin fırsatları değerlendirmesi için ihracatı artırma yönünde hazırlıklarını tamamlaması gerekmektedir. Bu proje aynı zamanda bir ulaşım projesi olduğu için Orta Asya devletleriyle bağlantıları güçlendirme potansiyeline sahiptir. Modern İpek Yolu projesi Türk coğrafyasındaki ülkelerle ortak pazar kurma doğrultusunda gerekli alt yapıyı oluşturma potansiyeline sahiptir ve bu bölgesel ticareti kolaylaştırmaktadır. Böylelikle bu projeye birlikte, doğal kaynaklar açısından zengin olan Orta Asya ülkeleri ile uzun bir sanayileşme deneyimine sahip olan Türkiye'nin ekonomik ilişkilerinin gelişme olasılığı yüksektir. Tablo 4'te "Tek Yol Tek Kuşak" Projesinde yer alan seçilmiş ülkelerin mal ve hizmet dış ticaretinin GSYİH'ya oranları yer almaktadır.

Tablo 4: Proje Yürütülen Seçilmiş OBOR Ülkelerinin Mal ve Hizmet Dış Ticaretinin GSYİH İçerisindeki Payı (%) (2013-2020)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Azerbaycan	74,7	69,5	72,6	90,1	90,4	91,7	85,8	72,2
Bangladeş	46,3	44,5	42,1	38,0	35,3	38,2	36,8	30,5
Brunei Darusselam	110,9	102,4	89,9	87,3	85,2	93,9	108,5	110,3
Şili	65,0	65,3	59,0	55,7	55,7	57,3	56,9	57,8
Çin	46,7	44,9	39,5	36,9	37,6	37,6	35,9	34,5
Cibuti	348,0	299,4	264,1	210,0	304,3	288,2	296,1	293,8
Gürcistan	95,6	96,8	98,8	96,8	104,0	111,8	118,6	93,9

Yunanistan	62,9	66,5	65,3	64,0	71,6	80,2	82,0	71,6
Macaristan	139,3	143,9	145,4	142,4	143,4	144,9	145,6	136,1
Endonezya	48,6	48,1	41,9	37,4	39,4	43,1	37,4	33,2
Hindistan	53,8	48,9	41,9	40,1	40,7	43,6	39,4	37,9
Sri Lanka	49,3	50,3	49,6	49,6	50,9	53,5	52,4	39,5
Nijerya	31,0	30,9	21,3	20,7	26,3	33,0	34,0	25,4
Rusya	46,3	47,8	49,4	46,5	46,9	51,6	49,4	46,1
Singapur	367,0	360,5	329,5	303,3	315,7	325,3	323,5	320,6
Sırbistan	87,9	92,2	97,4	101,9	107,5	109,5	112,0	104,8
Türkmenistan	98,6	91,1	81,3	62,0	53,6	35,2	-	-
Türkiye	52,5	53,8	51,1	48,3	55,8	62,6	62,6	61,1

Kaynak: <https://data.worldbank.org/>(2022)

Tablo 4’te proje yürütülen seçilmiş OBOR ülkelerinin mal ve hizmet dış ticaretinin GSYİH içerisindeki payı (%)’na bakıldığında Türkiye’nin 2013 yılı itibarıyla %52.5, 2014 yılında %53.8, 2015 yılında %51.1, 2016 yılında %48.5, 2017 yılında %55.8, 2018 yılında %62.6, 2019 yılında %62.6 ve 2020 yılında %61.1 olduğu görülmektedir. Bu projede yer alan ülkeler mevcut ulaşım altyapısını güçlendirmek ve dış ticareti yeniden canlandırmak amacıyla projeyi desteklemektedir. Ancak Çin’in siyasi güç alanını genişletmesi ve ucuz Çin ürünlerinin ülkeleri olumsuz yönde etkilemesi endişeleri, projeye katılma konusunda ülkelerin daha az istekli olmalarına neden olmuştur (Parliament of Australia, 2019). Özellikle Türkiye, Rusya, Şili, Hindistan, Endonezya gibi mal ve hizmet ihracatının GSYİH’ya oranının düşük olduğu ülkeler bu projeye dış ticaret hacmini artırma ve daha dışa açık bir ülke olma potansiyeline sahiptir.

Küreselleşmeyle birlikte dünyada genel olarak ülkelerin dış ticaret hacmi artmıştır. Bu durum 2008 ekonomik krizi ve Covid 19 salgınının etkisiyle 2009-2011 ve 2019-2020 dönemlerinde ülkelerin ihracat ve ithalat gelişiminin azalarak arttığı, bazı ülkelerin ise ihracat ve ithalat rakamlarının azaldığı gözlenmektedir. Birbiriyle bağlantılı ve karmaşık üretim süreçlerinde tedarik sistemindeki aksaklıklar nedeniyle sıkıntılar ortaya çıkmıştır. Bu durum ülkelerin refahını ve büyümesini olumsuz etkilemiştir. Dolayısıyla projelerin yürütüldüğü OBOR ülkelerinde de projelerin yürütülmesinde aksaklıklara neden olduğu ifade edilebilir. Genel olarak pandemi sürecinin dünya ekonomik konjonktürüne etkisi göz önüne alınarak proje yürütülen ülkelerin durumu tek tek ele alınmalıdır.

Türkiye'nin Asya'dan Avrupa'ya geçiş yolu üzerinde olması ve enerji ihtiyacının bu proje sayesinde daha kolay karşılanması nedeniyle dış ticaretinin olumlu etkilenmesi beklenmektedir. Türkiye'nin içinde olduğu orta koridor etkin olduğu zaman ulaşım süresinin azalmasının yaratacağı avantajların yanı sıra Türkiye ve koridor ülkeleri için önemli fırsatlar ortaya çıkacaktır. Modern İpek Yolu projesi Türk coğrafyasındaki ülkelerle ortak pazar kurma doğrultusunda gerekli alt yapıyı oluşturma potansiyeline sahiptir ve bu bölgesel ticareti kolaylaştırmaktadır. Bu proje ile Türkiye'nin ihracatının artması ve yeni pazarlara açılması mümkün olacaktır. Türkiye'nin jeopolitik rolünün oldukça güçlü olması nedeniyle Türkiye'de bulunan çokuluslu şirketler ve girişimler ürünlerini, hizmetlerini pazara sunmada ve rekabet ortamını oluşturmada oldukça önemli bir rol üstlenmektedir. Yeni denizyolu güzergâhları, lojistik merkezleri, demiryolları, iletişim hatları, internet bağlantıları, yenilenen karayolları sayesinde küresel değer zinciri açısından Türkiye dünyaya daha fazla entegre olabilecektir. Çin'den ve Uzak Doğu ülkelerinden yola çıkan mallar doğudan batıya taşınırken Türkiye'den geçeceği için işlemlerin hızlanmasına yönelik ülkeler arası düzenlemelerin hızla uyumlaşması gerekmektedir.

Asya-Avrupa arasında bir köprü durumunda olduğu için Avrupa'ya ürün ihracatı ve ithalatında oldukça önemli bir ülke olan Türkiye, enerji konusunda büyük ölçüde Çin'e bağlıdır (Yetgin, 2022, s. 67). Çin'in Türkiye'de yapmış olduğu yatırımlar 4 milyar dolar üzerindedir. Çin'in yatırımlarında lojistik, altyapı, enerji, madencilik, finans, telekomünikasyon alanları ön plana çıkmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı). Çin, 2021 yılında dünyadaki ikinci büyük ticaret ortağımız olmuştur. Gerekli altyapı yatırımlarının tamamlanmasıyla birlikte Çin ile ilişkilerin geliştirilmesine katkıda bulunması öngörülmektedir. Tablo 5'te Çin ile olan ihracat ve ithalatımızla ilgili veriler yer almaktadır.

Tablo 5: Türkiye-Çin Dış Ekonomik İlişkileri (Milyar Dolar)

	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2017	2,93	23,37	26,3	-20,43
2018	2,91	20,71	23,63	-17,8
2019	2,58	18,49	21,08	-15,9
2020	2,86	23,02	25,88	-20,15
2021	3,7	32,2	35,9	-28,5

Kaynak: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa> (2022).

Tablo 5’te görüldüğü üzere Çin ile Türkiye’nin dış ticaret hacmi son yıllarda artmakla birlikte bu ülkeyle olan dış ticaretimiz 2015-2021 yılları arasında açık vermiştir. Çin’e mermer, kıymetli metal, kurşun, çinko, demir, bakır, krom, borat cevheri gibi hammadde yoğun mallar ihraç ederken; Çin’den ses-görüntü araçları, kompresör, telefonlar gibi teknoloji yoğunluğu yüksek mallar ithal etmekteyiz. Bu projenin bu tabloyu daha da ağırlaştırmasının önlenmesi için Türkiye-Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin daha dengeli, Türkiye’nin ihracat kapasitesini ve verimli yatırımlarını destekler nitelikte olması oldukça önemlidir.

Çin bu proje sayesinde üretim fazlasını ihraç ederek avantaj elde ederken diğer ülkelerin bu durumdan olumsuz etkilenmesi söz konusu olabilecektir (Huang, 2016, s. 315). Kazan-kazan anlayışı ile hareket edilebilirse ülkeler arası işgücü, lojistik, finansman ve diğer imkanların bir araya gelmesinden dolayı uluslararası ticaret potansiyelinin artması beklenmektedir (Marangoz ve Tuncer, 2020, s. 236). Projenin hayata geçirilmesiyle Türkiye’nin Çin ile yapmış olduğu ‘‘İpek Yolu Ekonomi Kuşağının 21. Projesi’’ kapsamında ticaret maliyetleri de önemli ölçüde azalacaktır. Lojistik maliyetleri rekabeti etkileyen önemli bir unsur olması nedeniyle proje ülkelerinin rekabet gücü artacaktır. Türkiye maliyetlerinin ise %3 ile %4 arasında azalacağı öngörülmektedir. ‘‘Türkiye-Çin Demiryolu Alanındaki İş Birliği Anlaşma Tasarısı’’ ve ‘‘Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı’’ Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanmıştır. Böylelikle Türkiye proje kapsamında taşınacak yükler için transit geçiş ülkesi olma yolunda önemli bir adım atmıştır (Filiz, 2020, s. 126). Ancak sadece transit ülke durumunda kalmanın ülke ekonomisine istenilen katkıyı sağlamayacağı ortadadır. Türkiye’nin bu projenin bir parçası olarak ticari ve politik kazanımları en üst düzeyde hedeflenmesi gerekmektedir.

Türkiye’yi çevreleyen bölgenin siyasi açıdan istikrarlı olduğu söylenemez. Son 10 yılda üç komşusu savaş yaşamıştır. 2008 Gürcistan ve Rusya arasında çıkan Güney Osetya Savaşı, 2014 yılında çıkan Irak iç Savaşı ve 2011 Suriye iç savaşı bölgeyi istikrarsızlaştırmıştır. Bölgenin istikrarının yeniden sağlanması için ticaretin ve yatırımların önemli bir rolü olacağı düşünülmektedir (Kadılar ve Ergüney, 2017, s. 87). OBOR projesinde Çin’in Türkiye ile kurmuş olduğu ilişkilerde kazan-kazan ilkesini gözeterek adımlarını atması gerekmektedir. Ancak Çin’in yapmış olduğu yatırımlar sonucunda ulaşım ve ticaret ağının başarıyla uygulamaya geçmesiyle proje ülkelerini siyasi ve finansal olarak baskı altına almaya çalışabileceği kuşkusu dile getirilmektedir. Bu kuşkuya yol açan durumlardan en önemlisi ülkelerin projenin altyapısının oluşturulurken dev bütçeli yatırımların finansmanını Çin’in sağlamasıdır. Çin, borçlarını ödeyemeyen devletlerin kamu varlıklarına el koymaktadır. Böylece Çin borcunu ödeyemeyen ülkelere siyasi baskı yaparak siyasi ve ekonomik durumunu güçlendirmektedir (Yılmaz, 2019, s. 15-16). Örneğin Yunanistan 2016 yılında Pire Limanı’nın %67’lik hissesini ekonomik güçlükler nedeniyle Çinli şirket Cosco’ya satmak durumunda kalmıştır (Deutsche Welle, 2016). Çin, toplamda 8 ülkede yer alan 15 terminalin işletme hakkını alarak stratejik hamleler yapmaktadır. Malların Yunanistan’ın Pire Limanı kullanılarak Avrupa’ya ulaştırma hedefinin Türkiye’nin transit ülke olma hedefini tehdit etmesi de dikkate alınması gereken konulardan birisidir.

5. MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE VE DÜNYADA GİRİŞİMCİLİK AÇISINDAN OLASI ETKİLERİ

Kısa vadede belli çıkarları, uzun vadede genel refahı inceleyen ekonomi, sınırlı kaynaklarla sınırsız insan ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik çalışan pozitif bir bilimdir. Ekonomi politikaları, maksimum üretim veya maksimum istihdam üzerine odaklanmaktadır. Girişimciler ve onlara yatırım yapan yatırımcılar ise değişen koşullarda öngörü kabiliyetini kullanarak risk almaktadırlar. Girişimciler, çevreyi gözlemleyerek bu öngörülerini inovasyonla maddi getiri kazanmak üzere değerlendirmektedir (Ergen, 2014, s. 23-30). Girişimcilerin küresel bir işletme olabilmeleri için küresel düşünmeyi öğrenmeleri önlerinde aşılması gereken en önemli ve zorlayıcı engel olarak görülmektedir. Küresel düşünme farklı kültür ve ülkelerdeki işletme ve insanların farklı inançlarını, değerlerini, davranışlarını ve iş yöntemlerini takdir etme, anlama ve saygı gösterebilme yeteneğidir (Scarborough, 2014, s. 570). Modern İpek Yolu projesi girişimcilerin küresel düşüncelerini de aktif hale getirebilecektir.

Girişimciliğin ve piyasa ekonomisinin tarihini aslında birbirinden ayrı düşünmek mümkün değildir. Risk alarak yenilikleri yakalama, olası tehditleri görme, fırsatları değerlendirerek, tüm bunların hayata geçirilme süreci girişimcilik olarak ifade edilmektedir. Diğer yandan ekonomiler küreselleşme ile birlikte, ticari anlamda tamamen engelsiz bir dünya vizyonu ve politikalar oluşturmaktadırlar. Ülkeler bu amaca hizmet edebileceği düşüncesi ile bölgesel ticari entegrasyonlar oluşturma çabası göstermektedirler. Tarihi İpek Yolu'ndan esinlenerek dünya gündemine oturan günümüzün en kapsamlı ve dikkat çeken entegre girişimi ise Çin'in Modern İpek Yolu Projesi olmaktadır. Dolayısıyla 69 ülke tarihin izlerini sürerek dünyanın en büyük ulaşım projesi "Modern İpek Yolu" 'nu hayata geçirerek çok daha kapsamlı yeni bir yol inşa etmektedir. İçinde yer aldığı bu proje ile "Orta Koridor" da yer alan Türkiye jeopolitik konumu ile Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan bir köprü konumuna sahip olmaktadır (Yılmaz, Erdem ve Kaya, 2020). Türkiye ekonomisinin gelişmesinde ve ilerlemesinde önemli katkı sağlayan KOBİ'lerin ve girişimcilerin güçlendirilerek, mevcut ve olası engellerin ortadan kaldırılması konusu özellikle günümüz koşullarında daha da önemli hale gelmiştir. Günümüzde girişimcilik, yeniliklere ve yeni düşüncelere açık girişimciler sayesinde yol alabilir. Türkiye'nin yeni iş alanlarına ve pazarlara donanımlı olarak girebilen, kolektif girişimciliği doğru olarak gerçekleştirebilen, dış pazarlara açılan, güçlü ortaklıklar oluşturarak büyüme sağlayan, ahlâkî değerlerine önem veren girişimcilerin gayretleriyle daha da güçleneceği umulmaktadır. Temel olarak ekonomide üretim, dağıtım ve bölüşüm sorunlarının çözülmesi herhangi bir ekonomik sistemin başarısını göstermektedir (Öztürk, 2008, s. 5-7). Bu sorunları çözerek başarıya ulaştıracak unsurlar ise girişimciler ve girişimcilik algısıdır.

Çin, batı tarzı küreselleşme modelinin ülkeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarını ve istikrarsızlıkları artırdığını ileri sürerek dengeli ve katılımcı küreselleşmenin gerekliliğine vurgu yapmaktadır. "Çin tipi küreselleşme"nin yaratılma sürecinde Çin, bölgesel ve küresel hedeflerini bir arada yürütmede birçok zorlukla da karşılaşabilecektir. Proje kapsamında çok önemli bir yer tutan altyapı harcamalarının finansmanın büyük bölümünün Çin tarafından üstlenilmesi oldukça maliyetlidir. Diğer yandan Covid-19 pandemisinin etkisiyle küresel ekonomik büyümede yaşanan yavaşlama, uzun vadede Çin'in küresel büyümeden alacağı payı azaltarak proje finansmanında zorluklara yol açabilir. Ayrıca batı sistemine meydan okumayı

temsil eden OBOR ülkelerinde bölgeselleşme hedefleri kapsamında ikili ve çok taraflı anlaşmalarda, sınır komşularıyla yaşanan problemler de devam etmektedir (Cengiz, 2021, s. 254-255).

Girişimcilik ve ekonomik refahın geleceği açısından değerlendirme yapıldığında gelişmiş ülkelerin nüfusları hızla yaşlanırken mevcut yaşam standartlarını sürdürmek için ekonomik üretkenliklerini artırmak zorunda kalmaları gerekliliği ortaya çıkarken düşük gelirli ülkelerin 2050 yılına kadar iki milyardan fazla genç yetişkini dünya ekonomisine entegre etmesi gerekliliği ortaya çıkacaktır. Ekonomik girişimler, gelişmiş ülkelerde uzun vadeli üretkenlik zorluklarının ele alınmasında kilit rol oynarken, düşük gelirli ülkelerde de hızla büyüyen nüfuslarını ekonomilerine entegre etme mücadelesini sürdürecektir. Bu anlamda istihdam sağlanmasına yönelik çözüm önerisi ise inovasyon ve girişimciliğin birleşiminde yatmaktadır (Acs, Szerb ve Autio, 2015, s. 1).

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya GSYİH'sının %30'unu ve dünya nüfusunun %64'ünü oluşturan Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını kapsayan dev bir proje olan "Modern İpek Yolu Projesi"; Tarihi İpek Yolu'nun günümüzdeki yeni konumu olup 2013 yılında ortaya atılmıştır. Proje, dünya ticaretinde yeni bir ticaret yolu açarak yaklaşık 69 ülkenin ticaret yapmasına zemin hazırlamaktadır. Bu proje sayesinde ticaret engelleri ortadan kalkarak OBOR ülkeleri arasındaki politika diyalogu gelişebilecek, bunun yanı sıra finansal destek ve işgücü hareketliliği artabilecektir. "Tek Kuşak ve Tek Yol" güzergâhındaki gelişmemiş bölgeleri kapsayan alanlarda ekonomik olarak yenilenmek ve canlanmak, başarılı yükselen piyasa ekonomilerinin deneyimlerinden faydalanmak açısından olumlu etkilere sahip olabilecektir. Ancak bu geniş coğrafyada farklı siyasal rejim ve dini görüşlerin ortaya çıkabilme olasılığı gözden kaçmamalıdır. Ayrıca merkezi bir koordinasyon eksikliği ve sınır ötesi projelerde finansmanın sağlanması konusu da netlik kazanması gereken konular arasında yer almaktadır. OBOR ülkelerinin birçoğunun Çin ile yaptığı ticarete rekabet avantajı konusunda güçlü durumda olduğu söylenemez. Bundan dolayı çoğu ülkenin ucuz Çin mallarının açık pazarı haline gelmesi endişe yaratmaktadır. Proje tamamlanmadığı halde OBOR ülkeleri Çin ile dış ticarete açık vermekten rahatsız olmakta ve daha dengeli bir dış ticaret ilişkisi içerisinde bulunmak istemektedir.

Ekonominin üretim, dağıtım, bölüşüm sorununun çözülmesinde Türkiye'nin projenin anahtar rol üstleneceği düşünülmektedir. Bu projede "Orta Koridor" da yer alan Türkiye jeopolitik konumu nedeniyle güvenli bir ticaret güzergâhı oluşturma anlamında önem kazanmaktadır. Ancak jeopolitik ve stratejik önemini kullanma konusunda daha kararlı olmalıdır. Birbirleriyle siyasi ekonomik çatışma yaşayan ülkelerin aynı proje içerisinde yer alması önemli bir risk unsurudur. Ancak bu proje ile ortak bir büyüme ve refah artışına odaklanıldığında ülkeler arası sorunların çözümüne katkıda bulunma potansiyeli de mevcuttur. Ayrıca bu proje ülkelere girişimcilik anlamında da kazanımlar sağlayabilecektir.

Girişimcilik, piyasa ekonomilerinin en önemli unsurudur. Ekonomik gelişmede ve kalkınmada girişimcilik önemli bir yer tutarak işletmenin ve toplumun yapısında bir değişim başlatmakta ve geliştirmektedir. Bu değişim, üretimi ve ekonomik büyümeyi de artırmaktadır.

Girişimcilik faaliyetlerinin temelinde, çevreyi gözlemleyerek, çevrede algılanan tehditlerin fırsata dönüştürülmesi yer almaktadır. Yeni bir düşüncenin ortaya çıkması, uygulaması ve yayılmasını sağlamakta olup yenilikleri yakalama, risk alma, fırsatları değerlendirme amaçlarına ulaşma anlamında girişimcilik faaliyetleri önemlidir. Ülkeler bu amaçlara hizmet edebileceği düşüncesi ile bölgesel ticari entegrasyonlar oluşturma çabası göstermektedir. Son zamanlarda projenin dünyanın ilgisini çektiği girişimi hâlâ “Modern İpek Yolu” projesi olarak gösterilmektedir. “Modern İpek Yolu” projesinde girişimcilik faaliyetleri oldukça önemlidir. Çünkü girişimcilik faaliyetlerinde ürün ve hizmetlerin tedarik aşamasından, son tüketiciye ancak bu ilginin Covid-19 salgınıyla azaldığı söylenebilir. Ancak günümüzün en kapsamlı entegrasyon ulaştırılması sürecinin aksamadan sürdürülmesi gerekmektedir. Bunun sağlanabilmesi kıtalar arası ulaşım ağının sorunsuz olarak işlemesi ile mümkün olabilir. Küreselleşme ile dünya ülkeleri arasındaki sanal olarak sınırlar ortadan kalkmasına rağmen fiziki sınırlar hâlâ mevcuttur. Ülkeler arasındaki bu fiziki sınırların aşılmasında OBOR projesinin etkili bir rol oynayacağı düşünülmektedir. Girişimciler için sorunsuz işleyen fiziki ulaşım ağının varlığıyla, girişimcilik faaliyetlerinde katalizör bir unsur sağlayarak akışı hızlandıracağı beklenilmektedir. “Modern İpek Yolu” projesi ile birlikte çoğu ülkenin olduğu gibi Türkiye’nin de ekonomik hedeflerine ulaşması için gereken önemli fırsatlar ortaya çıkacaktır. Bu sayede yeni pazarlara açılmak, ihracat potansiyelini artırmak, sermaye girişleri sağlamak yoluyla yabancı yatırımları canlandırmak mümkün olabilecektir.

KAYNAKÇA

- Acs, Z. J., Szerb, L. ve Autio, E. (2015). *Global entrepreneurship index 2016*, The Global Entrepreneurship and Development Institute, Washington, D.C., USA.
- Cengiz, O. (2021). “Çin’in 21. yüzyıldaki bölgesel ve küresel vizyonunu yeni ipek yolu projesi üzerinden okumak”. *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (27), 236-259.
- Ergen, M. (2014). *Girişimci kapital silikon vadisi tarihi ve start-up ekonomisi*, Alfa Yayınları, İstanbul.
- Ferguson, J. (1978). China and Rome. *ANRW*, 581-603.
- Filiz, T. (2020). Çin’in küresel Tek Kuşak Tek Yol girişiminde Türkiye’nin konumu üzerine bir inceleme. *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), 117-133.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolu’ndan Modern İpek Yolu projesine: Türkiye-Çin ekonomik iş birliği çerçevesinde orta koridor ile kuşak ve yol girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Güner, B. (2018). OBUR girişiminin coğrafyası, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 113-123.
- Günel, G. (2010). Anadolu Selçuklu döneminde Anadolu’da İpek Yolu-kervansaraylar-köprüler, *Kebikeç Dergisi*, 29, 133-146.
- HKTDC, (2021). Erişim adresi: <http://research.hktcd.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>.
- Huang, Y. (2016). Understanding China’s Belt and Road initiative: Motivation, framework and assesment. *China Economic Review*, 40, 314-321.
- Işıktaş, E. ve Duran, A. (2017). Geçmişten günümüze İpek Yolu’nun önemi ve buna ilişkin yapılmış bilimsel çalışmalar. *Social Sciences Studies Journal*, 8, 584-596.
- Jinping X. (2017), *Çin’in yönetimi*, Ankara: Kaynak Yayınları.
- Öztürk, İ. (2008). *Girişimcilik raporu*, İstanbul: İGİAD Yayınları.

- Kadılar, R. ve Ergüney, E. (2017). One Belt One Road initiative: Perks and challenges for Turkey. *Turkish Policy Quarterly*, 16(2), 85-90.
- Kopuk, E. ve Bayraç, H. N. (2021). Bir Kuşak Yol projesi ve ekonomik etkileri, *Alanya Ekonomik Bakış Dergisi*, 5(3), 1353-1374.
- Leverett, F. L. ve Bingbing, W. (2016). The new Silk Road and China's evolving grand strategy, *The China Journal*, 77, 110-132.
- Marangoz, M. ve Tuncer, B. (2020). Yeni İpekyolu projesi ve Türkiye-Kazakistan-Çin ilişkileri kapsamında ulaştırma koridorları, *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi*, 7(2), 2020, 221-241.
- MFA, *Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası*, Erişim adresi:
https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulaştırma-politikasi.tr.mfa
- Parliament of Australia. (2019). *China's 'One Belt, One Road' initiative*. Erişim adresi:
http://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/BriefingBook45p/ChinasRoad.
- Pire Limanı satıldı, 2016. (2016, Nisan). *Deutsche Welle*. Erişim adresi:<https://www.dw.com/tr/pire-limani-çinlilere-satıldı/a-19173959>
- Scarborough, N. M. (2014). *Essentials of entrepreneurship and small business management*, G. Sart (Çev.), Ankara: Nobel Yayınları.
- Şahin, T. E. (2020). İpek Yolu: Tarihsel geçmişi, kültürü ve Türk dünyası için önemi. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 39(67), 71-79.
- Şakı, M. (2020). Çin'in dünya ekonomisindeki yeni yüzü: Kuşak ve Yol Projesi, *İktisat Toplum Dergisi*, 114, 84-92.
- Tezcan, M. (2014). İpek Yolu'nun İran güzergâhı ve İpek Yolu ticaretine İran engellemesi. *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, 3(1), 96-123.
- Tekir, O. ve Demir, N. (2018). Marshall Planı, Yeni İpek Yolu projesi ve Çin-ABD rekabeti, *İnönü Üniversitesi International Journal of Social Sciences*, 7, 1-32.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti ekonomik ilişkileri*. Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa> (2022)
- Valori, G. E. (2017). *The Belt and Road initiative, China's future geostrategy*. Erişim adresi:
<https://moderndiplomacy.eu/2017/05/18/the-belt-and-road-initiative-china-s-future-geostrategy/>
- Yetgin, M.A. ve Yılmaz, T.N. (2022). Strategic planning and risk analysis of One Belt One Road trade route. *Journal of International Banking Economy and management*, 5(1), 61-96.
- Yılmaz, S. (2019). Bir kuşak bir yol projesi: Kavramlar, aktörler, uygulamalar. Ankara: Astana Yayınları.
- Yılmaz, Z., Erdem, C., ve Kaya, K. (2020). Yeni İpek Yolu'nun Türkiye ekonomisine etkisi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 198-214.

Çatışma Beyanı: Bu çalışma ile ilgili taraf olabilecek herhangi bir kişi ya da finansal ilişki bulunmamakta, dolayısıyla herhangi bir çıkar çatışması olmamaktadır.

Destek ve Teşekkür: Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.

Etik Kurul Kararı. Bu araştırma, Etik kurul kararı gerektiren makaleler arasında yer almamaktadır.

Katkı Oranı: Yazarlar makaleye eşit oranda katkıda bulunmuştur.