



MAKALELER

“A Survey on MCDM Approaches for Maritime Problems”

“Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri Açısından Önemi”

“Gemi Ana Makine Seçiminde Temel Faktörlerin Bulanık AHP Yöntemi ile Değerlendirilmesi”

MERSİN ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK VE LOJİSTİK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Cilt:5

Sayı:1

Yıl: 2023

Derginin Sahibi: Mersin Üniversitesi Denizcilik Fakültesi

Editör: Doç. Dr. Ünal ÖZDEMİR

Editör Yardımcısı: Dr. Öğr. Üyesi Devran YAZIR, Öğr. Gör. Dr. Mehmet KARAOĞLU

Teknik Editör: Prof. Dr. Murat YAKAR

Yönetim Yeri: T.C. Mersin Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi Tece Kampüsü, Mezitli - MERSİN

Yayının Türü: Akademik Hakemli Dergi - 6 ayda bir yayımlanır.

Online Yayın Tarihi: 11 Temmuz 2023

Sayı Hakem Listesi:

Doç. Dr. Mehmet ŞEREMET

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Söner

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Esin YALÇIN KAPLAMA

Mersin Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa KAFALI

İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Devran YAZIR

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Dr. Gökçe TUĞDEMİR KÖK

Mersin Üniversitesi

Yazışma Adresi: Mersin Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Cumhuriyet Mh. Ziya Gökalp Cd. Tece Kampüsü, 33200 Mezitli / Mersin **Tel:** 0324 482 52 78 **Dahili:** 82526 **Faks:** 0324 482 55 24

E-mail: denlojad@mersin.edu.tr

Dergi Sekreteryası ve Mizanpaj: Öğr. Gör. Volkan EFECAN, Arş. Gör. Davut PEHLİVAN

Dergide yayımlanan makalelerin bilim, içerik ve dil bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir. Dergide yayımlanan makaleler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

MERSİN ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK VE LOJİSTİK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

EDİTÖR KURULU

Prof. Dr. Mark GOH	NATIONAL UNIVERSITY OF SINGAPORE
Prof. Dr. Chowdhury Md. FIROZ	BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING & TECHNOLOGY
Prof. Dr. William SJOSTROM	CENTRE FOR POLICY STUDIES NATIONAL UNIVERSITY OF IRELAND
Prof. Dr. Zhihua HU	SHANGHAI MARITIME UNIVERSITY
Prof. Dr. Do Hoon KİM	PUKYONG NATIONAL UNIVERSITY
Prof. Dr. Abdülaziz GÜNEROĞLU	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Selçuk NAS	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. İzzettin TEMİZ	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ	MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. İsmet BALIK	AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Alper KILIÇ	BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Emete GÖZÜGÜZELLİ	ANKARA SOSYAL BİLİMLER ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Nur Jale ECE	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Sercan EROL	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Mehmet ŞEREMET	VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Umut YILDIRIM	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Dr. Serdar YILDIZ	WORLD MARITIME UNIVERSITY

MERSİN ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK VE LOJİSTİK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

DANIŞMA KURULU

Prof. Dr. Serap İNCAZ	KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Gökhan KARA	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Mehmet KAPTAN	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Nur Jale ECE	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Ercan YÜKSEKYILDIZ	SAMSUN ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğretim Üyesi Birsen KOLDEMİR	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK	MARMARA ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi SERİM PAKER	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora USLUER	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Muhammed BAMYACI	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi İshak ALTINPINAR	BARTIN ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Taha Talip TÜRKİSTANLI	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Öğr. Gör. Dr. Mehmet KARAOĞLU	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Dr. Gökçe TUĞDEMİR KÖK	MERSİN ÜNİVERSİTESİ



İÇİNDEKİLER

SAYFA

Araştırma Makalesi (Research Article)

A SURVEY on MCDM APPROACHES FOR MARITIME PROBLEMS

Devran YAZIR

1

Araştırma Makalesi (Research Article)

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri Açısından Önemi

Nur Jale ECE

38

Araştırma Makalesi (Research Article)

Assessing Key Factors in Marine Main Engine Selection Using Fuzzy AHP Method

Samet GÜRGEN, İsmail ALTIN

57

Yayın Geliş Tarihi: 16.05.2023
Yayına Kabul Tarihi: 15.06.2023

Online Yayın Tarihi:11.07.2023

DOI: 10.54410/denlojad.1297932
Araştırma Makalesi (Research Article)

Mersin Üniversitesi
Denizcilik ve Lojistik
Araştırmaları Dergisi
Cilt:5 Sayı:1 Yıl:2023
Sayfa:38-56

E-ISSN: 2687-6604

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ'NİN TÜRKİYE VE TÜRK CUMHURİYETLERİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Nur Jale ECE¹

ÖZ

Orta Asya ve Güney Asya, tarihi İpek Yolu'nun birleştirdiği iki bölge olup, Orta Asya cumhuriyetlerinin bağımsızlığına kavuşmasından sonra İpek Yolu yeniden canlanmıştır. "Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Projesi" Asya, Avrupa ve Afrika'yı kara ve deniz yoluyla birbirine bağlayarak Orta Asya ülkelerinin ulaşım ve enerji ağları ile ekonomilerinin yeniden canlandırılmasını, barış ilkesini desteklemeyi ve Çin ile Avrupa arasındaki ticareti geliştirerek uluslararası entegrasyonu sağlamayı hedeflemektedir. "OBOR Projesi" ile Çin büyük miktarlarda birçok yatırım yaptığı ve yakın ticari ilişkiler sürdürdüğü bölgeler ile tesis ettiği ulaşım ağlarıyla ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirmeyi planlamaktadır. "OBOR Projesi" güzergâhında yer alan ülkelerin ortak çıkarlarına dayanmakta olup, Çin, Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ile güzergâh üzerindeki diğer ülkeler için ekonomi, ticaret, istihdam ve kültürel açıdan birçok fayda sağlayacağı beklenmektedir. Çalışmada "OBOR Projesi" ile ilgili literatür araştırması yapılmış, Projenin kapsamı ve rotaları, Projeye ilişkin sorunlar, Proje'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ilişkilerine potansiyel etkileri incelenmiştir. Çalışmada, "OBOR Projesi"nin güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditlerin ortaya konulması amacıyla "Güçlü ve Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler (SWOT) Analiz Yöntemi kullanılmıştır. "OBOR Projesi"nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ile Çin ve güzergâhı üzerindeki ülkelere sağlayacağı faydalar açısından genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Uluslararası Ticaret, Ulaşım Koridorları, TRACECA, Türk Cumhuriyetleri*

¹Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Mersin, Türkiye <https://orcid.org/0000-0002-6825-8142>, jalenur@mersin.edu.tr

THE IMPORTANCE OF THE ONE BELT ONE ROAD PROJECT FOR TÜRKİYE AND THE TURKIC REPUBLICS

ABSTRACT

Central Asia and South Asia are two regions united by the historical Silk Road, and the Silk Road was revived after the Central Asian republics gained independence. "The "One Belt One Road (OBOR) Project" aims to revitalize the transportation and energy networks and economies of Central Asian countries by connecting Asia, Europe, and Africa by land and sea, to support the principle of peace, and to ensure international integration by developing trade between China and Europe. With the "OBOR Project", China plans to develop its commercial and economic relations through its transportation networks with the regions where it has made large investments and maintains close commercial relations. The "OBOR Project" is based on the common interests of the countries on its route and is expected to provide many benefits in terms of economy, trade, employment, and culture for China, Türkiye, the Turkic Republics, and the other countries on the route. In the study, the literature research on the "OBOR Project" was conducted, and the scope and routes of the Project, the problems related to the Project, and the potential effects of the Project on the relations between Türkiye and the Turkic Republics were examined. In the study, the "Strengths and Weaknesses, Opportunities and Threats (SWOT) Analysis Method" was used to reveal the strengths and weaknesses, opportunities and threats of the "OBOR) Project". A general evaluation has been made in terms of the benefits that the "OBOR Project" will provide to Türkiye, the Turkic Republics, China, and the countries on its route.

Keywords: *The "One Belt One Road Project", International Trade, Transport Corridors, TRACECA, Turkic Republics*

1. GİRİŞ

Çin Halk Cumhuriyeti, 1978-1979 yıllarında liberalleşme politikalarını benimsemeye başlamış olup, 1978 yılından itibaren yılda ortalama %10 oranında büyümektedir (Okur, 2017: 45-55; Ticaret Bakanlığı, 2019). Çin Halk Cumhuriyeti 2001'de Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) üye olduktan sonra piyasa ekonomisine geçiş yapmış, dışa açılmanın neticesinde dünya ülkeleri için cazip hale gelmiştir. Dünya Bankası, Çin'in, 2020 yılında dünyanın ikinci büyük ticaret hacmine sahip ekonomisi haline geleceğini öngörmüştür (Yıldızoğlu, 2020). Türkiye ile Çin arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler tarihi ipek yolu ile başlamıştır. Türk Cumhuriyetleri Azerbaycan, Özbekistan ve Kazakistan zengin doğal kaynaklara sahip olup, gelecekte dünya ticaretinde önemli rol oynayacak olup, diğer Türk Cumhuriyetlerinin ise küçük oyuncular olarak kalacağı

tahmin edilmektedir. Türk Cumhuriyetleri en fazla Çin, Rusya ve AB ülkeleri ile ticaret yapmaktadır (Beşel, 2012:33-35).

“Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Projesi” Asya, Avrupa ve Afrika’yı kara ve deniz yoluyla birbirine bağlayarak Orta Asya ülkelerinin ulaşım ve enerji ağları ile ekonomilerinin yeniden canlandırmayı, barış ilkesini desteklemeyi, Çin ile Avrupa arasındaki ticareti geliştirerek uluslararası entegrasyonu sağlamayı hedeflemektedir. OBOR Projesi ile Çin yaklaşık 65 ülkede büyük miktarlarda birçok yatırım yapmış olup, yakın ticari ilişkiler sürdürdüğü bölgelerde tesis ettiği ulaşım ağları vasıtasıyla ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirmeyi planlamaktadır (Okur, 2017:45). Sermaye transferini kolaylaştırarak üretimi artırmak, ekonomik büyümeyi ve Çin’in üretim açısından rekabetini arttırmak, sanayileşme ve küreselleşmeyi artırmak, ülkeler arasındaki işbirliğini arttırmak, uzmanlaşma sağlamak OBOR Proje’sinin diğer ekonomik hedefleri arasındadır (Kopuk ve Bayraç, 2021: 1355-1356).

Türkiye OBOR Projesi’nin Çin ve Londra güzergâhları arasında alternatif güzergâh olarak yer almakta olup, Bakü-Tiflis-Kars hattı, Asya’dan gelen trenler Türkiye’ye Kafkasya üzerinden giriş yapmakta ve Marmaray Hattı’nın diğer demiryolu hatlarının bağlantılarını sağlayarak Avrupa’daki demiryollarına ulaşmaktadır (Özkan ve Ay: 2020: 355-356). OBOR Projesi’nin Çin, Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ile güzergahındaki diğer ülkeler arasında ulaştırma, enerji, ticaret, kültür ve turizm alanlarında işbirliğini geliştireceği ve yabancı sermayeyi çekeceği değerlendirilmektedir (Tuerdi, 2018: 4-7).

Çalışmada, “Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Projesi” ile ilgili literatür araştırması yapılmış, kapsamı ve rotaları, OBOR Projesi’nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ilişkilerine potansiyel etkileri, Projeye ilişkin sorunlar incelenmiş, OBOR Projesi’nin güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditlerin ortaya konulması amacıyla “Güçlü ve Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler (SWOT) Analiz Yöntemi kullanılmış olup, Proje’nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri’ne sağlayacağı faydalar açısından genel bir değerlendirme yapılmıştır.

2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki dış ticaret ilişkilerinin incelenmesi ile ilgili literatürde birçok çalışma yapılmıştır (Okur, 2017: 52). OBOR Projesi’nin Çin’i Avrupa ve Ortadoğu’ya karadan taşıyacak en güvenli güzergahın, Türk ve Müslüman nüfusun yoğun olduğu “Orta Koridor” olduğunu, bu kapsamda Çin’in Türkiye yoluyla Avrupa ve Ortadoğu’ya güvenle ulaştıracak bir uzun vadeli bir Uygur politikasına

ihtiyaç olduğu belirtilmektedir. OBOR Projesi ile oluşturulacak büyük pazarın güzergahı üzerindeki ülkelerin karşılıklı yararını ve işbirliğini sağlayacağı ve sözkonusu ülkelerin ekonomilerine katkı sağlayacağını belirtmektedir (Durdular, 2016: 94).

Golovko (2009) Avrasya ülkelerinin bağımsızlıklarını aldıktan sonraki dış ticaretlerini çekim modeli yöntemi ile incelemiştir. Analiz sonucunda Avrasya ülkelerinin, küçük ve benzer olmaları nedeniyle çekim modelinin yetersiz kaldığı, kendi aralarında ihracat yaparak büyümeyecekleri sonucuna varılmış olup, Avrasya ülkelerinin dış ticaretlerini geliştirmesi için gelişme stratejilerinin tespit edilerek uygulanması, ticaretin serbestleştirilmesi ve kaynakların ham madde yerine işlenmiş olarak ihraç edilmesi gerektiğini vurgulamıştır (Golovko, 2009:16-17).

Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki dış ticaret pazara giriş yolları, girişimcilik, araştırma-geliştirme ve yenilikçi altyapının geliştirilmesi ve etkin bir bölgesel lojistik şebekesine ihtiyaç vardır (Yavuz vd, 2012: 35). Türk Cumhuriyetleri arasında ekonomik işbirliğinin artırılmasına yönelik için sektörel bazda bir ortak politika oluşturulması, teşvik ve sigorta sisteminin geliştirilmesi önerilmektedir (Bal ve vd., 2009: 1-23); Alagöz, 2004: 72; Tuerdi, 2018:1-15) OBOR Projesi'nin Türkiye'nin Türkistan ve Kafkasya'da yer alan bölge ülkelerle işbirliğini daha fazla arttıracığını ve Türkiye'nin dış ticaret hacmini arttıracığı vurgulanmaktadır (Tuerdi, 2018:13). OBOR Projesi'nin Çin'den Avrupa'ya yüklerin daha kısa sürede ulaşması dışında Merkez Asya ülkelerinin karayolu, demiryolu, liman ve lojistik vb. altyapılarını geliştirmeleri açısından da bir fırsat yaratacağını ve bölgenin gelişmesine ve refahına katkı sağlayacağı öngörülmektedir (Imomnazar, 2018: 402).

Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticaretin tarihi, kültürel ve toplumsal geçmişe rağmen sözkonusu ülkelerin ekonomik açıdan büyük ölçüde Rusya'ya bağımlı olması ve bölge ülkelerinin piyasa ekonomisine tam olarak uyum sağlayamaması nedeniyle yeterli gelişmemiştir (Yavuz vd., 2012:42). Ersungur (2007) Kazakistan'ın ticaretinde ülkeler arası ticaretin, Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) büyüklükleri ile doğru ve coğrafi uzaklık ile ters orantılı olan Çekim Modeli nedeniyle komşu ülkelerinin payının yüksek olduğunu belirtmektedir (Ersungur, 2007:297); Keskin (2018) Türkmenistan Hükümeti'nin yabancı yatırımcı için bazı kısıtlamalar getirmesi ve ithalatta ağır gümrük vergileri uygulamasına karşın, Türk yatırımcıların, altyapı, imalat sektörü, kimyasal ürünler ve pamuk işleme sanayi gibi öncelikli alanlara yatırım yaptıklarında gümrük vergisinden muaf olabileceğini ve teşviklerden faydalanabileceğini vurgulamaktadır Keskin, 2018:421).

Çin yeni ihracat pazarları keşfetmeyi hedeflemekte olup, dışarıya yaptığı yatırımlar ile yerli sermaye sorununu çözerek ülke içindeki kapasite fazlası üretimin de tüketilmesini sağlayacaktır. Ayrıca, Çin OBOR Projesi kapsamındaki güzergahlar üzerinde yer alan enerji zengini ülkeler aracılığı ile enerji kaynaklarına erişimi kolaylaştırmayı hedeflemektedir (Tutar ve Koçer, 2019: 621). Türk Cumhuriyetlerinin coğrafi olarak, OBOR Projesi'nin birinci çemberinde yer aldığını ve projedeki olumsuzlukların en fazla söz konusu ülkelerin etkileyeceği belirtmektedir (Bocutoğlu, 2017:268-269). Modern İpek Yolu Projesi'nin Türkiye ile bu Türk Cumhuriyetler arasındaki işbirliğini geliştireceğini öngörülmektedir (Seyidoğlu, 2014:215).

Kalaycı (2013) Türkiye'nin OBOR Projesi'ne ilişkin "Tarihsel İpek Yolu" güzergâhlarını ve buradaki yerleşim yerlerini belirlemek, ulaşım hatlarını ve bunlar üzerindeki üzerindeki köprü, liman, pazar vb. yerleri tesis etmek; güzergah üzerindeki ülkelerle ortak stratejiler geliştirmek, serbest ticaret bölgeleri oluşturmak, deniz ticaretini ve taşımacılığını daha da geliştirmek, ticareti kolaylaştırmak ve bu bölgelerde serbest dolaşım hakkı tanımak gibi hususlara ilişkin stratejiler geliştirilmesinin gerektiğini belirtmiştir (Kalaycı, 2013:109-118).

3. BİR KUŞAK BİR YOL (OBOR) PROJESİ

3.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Kapsamı ve Rotaları

Orta Asya ve Güney Asya, tarihi İpek Yolu'nun birleştirdiği iki bölge olup, tarih boyunca sözkonusu iki bölge arasında yüksek düzeyde kültürel etkileşim olmuştur. Orta Asya cumhuriyetlerinin bağımsızlığına kavuşmasından sonra İpek Yolu yeniden canlanmıştır. Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin ekonomik olarak gelişmesi ve dünya ile entegrasyonun sağlanması amacıyla yeni ulaşım projeleri başlatılmıştır (Purtaş, 2011: 59). Çin, OBOR Projesi ile eski İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı amaçlamaktadır. Söz konusu Proje ile İpek Yolu üzerindeki Orta Asya ülkelerinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan vb.) demiryolları ile lojistik bağlantılarının sağlanması ekonomilerinin yeniden canlandırılmasıdır (Tuerdi, 2018:3). Çin söz konusu proje kapsamında inşaat, enerji, ulaşım ve sanayi alanlarına büyük yatırımlar yapılmıştır. Projenin karayolu, demiryolu ve havayolu güzergahı Çin'den başlayarak Hollanda'ya kadar uzanmaktadır (Çekerol, 2017:144).

OBOR Projesi siyasi ve ticari fırsatlar sunmaktadır. Çin, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin dağılmasıyla yeni bağımsız olan Orta Asya ülkelerinin hepsini tanımış olup, bu ülkelerle siyasi ilişkilerini geliştirmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti söz konusu devletler arasında sınır sorunlarını çözmek ve kendisi ve yakın bölgesindeki ülkelerin iktisadi şartlarını iyileştirme amacıyla Rusya Federasyonu, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ile 1996 yılında Şanghay İşbirliği Örgütü'nü (Shanghai Cooperation Organisation-SCO) oluşturmuş olup, 2001 yılında Özbekistan, 2017 yılında Hindistan ve Pakistan ve 2021'de İran SCO'ya katılmıştır. Çin; Tacikistan, Kırgızistan ve Özbekistan ile “kapsamlı stratejik ortaklık” anlaşmalarını imzalamıştır.

Orta Asya ülkelerinin coğrafyası, alt yapı sorunları, denize direk bir ulaşımın olmaması gibi sorunları mevcuttur. Çin hükümeti oluşan bu ekonomik boşluğu iyi değerlendirerek siyasi ilişkilerin yanında ticari ilişkilerini de geliştirmiştir. Söz konusu bölgede doğal kaynakların olması, Orta Doğu, Güney Asya ve Avrupa'ya alternatif bir yol olma ihtimali Orta Asya'yı cazip hale getirmiştir. Çin, petrol vb. yatırımlarla özellikle Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ın büyük dış ticaret ortağı haline gelmiştir. Uluslararası yatırımcılar ve OBOR Projesi kapsamında temin edilen krediler sayesinde enerji, alt yapı ve lojistik projeleri hayata geçirmiştir (TUIC Akademi, 2021).

İpek Yolunun Canlandırılması olan OBOR Projesi kapsamında yeni tren yolları, yeni limanlar, yeni otoyolları, telekomünikasyon alt yapısının iyileştirilmesi, enerji-maden çalışmalarının yapılması bulunmaktadır. OBOR Projesi'nde birden fazla alt güzergâhların olduğu bilinmektedir. Bunlardan bir tanesi Çin-Moğolistan-Rusya güzergâhıdır. En çok rağbet görüleni ise Çin-Kazakistan-Rusya-Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşan güzergâhtır. Bir de tarihi olan Çin-Orta Asya-İran ve orta koridor olarak nitelendirilen Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan güzergâhtır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin 28 Mart 2015 tarihli “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” bildirgesine göre OBOR Projesi barış ilkesini desteklemekte, tüm ülkelerin katılımına açık, karşılıklı fayda gözetilen, piyasa kuralları ve uluslararası düzenlemelere ile uyumlu bir pazarı içermektedir. Söz konusu Proje Asya, Avrupa ve Afrika'yı kara ve deniz yoluyla birbirine bağlamayı hedeflemektedir (Durdular 2016: 80; Ticaret Bakanlığı, 2019). OBOR Projesi'nin deniz güzergâhı Çin'den Vietnam, Malezya, Endonezya, Sri Lanka, Hindistan, Kenya, Yunanistan ve İtalya vasıtasıyla Avrupa'ya ulaşmak için birçok yatırım yapılmıştır (Kalaycı, 2013: 102). Bu kapsamda Çin şirketi China

Ocean Shipping Company (COSCO) Akdeniz limanlarında önemli proje ve ortaklıklara imza atmıştır. Pire limanının 2008 yılında COSCO tarafından işletilmeye başlatılmasında sonra elleçleme miktarları oldukça artmıştır (Sabancı ve Yılmaz, 2021: 92-93; Kalaycı, 2013: 102).

OBOR Projesi ile ulaşımın Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru; Çin- Merkez ve Batı Asya; Çin- Moğolistan- Rusya, Çin- Hindi Çini Yarımadası; Çin- Bangladeş- Hindistan- Myanmar ve Çin- Pakistan gibi 6 koridorla gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir (Özsümer, 2018:7). Türkiye Cumhuriyetleri sözkonusu Proje'nin güzergahında olup, jeopolitik önemi haizdir. Bahsi geçen Proje'nin Türkiye'den geçen rotası İstanbul, Bursa, İznik, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskenderun, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Erzurum, Erzincan ve Trabzon şehirlerini, nehir rotası ise Fırat ve Dicle nehirlerini kapsamaktadır. Sözkonusu Proje'nin Türk Cumhuriyetleri'nden geçecek rotaları ise Türkmenistan (Merv, Köhne Ürgenç, Özbekistan (Buhârâ, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz), Kazakistan (Türkistan), Kırgızistan ve Tacikistan'dır (Kalaycı, 2013: 91).

OBOR Projesi ile kara yolu ve deniz yolu hatları oluşturulacaktır. Bunlardan ilki Çin'den Avrupa'ya kadar olan ülkeleri birbirine bağlayan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" olarak adlandırılan kara hattıdır (Tuerdi, 2018: 3; MCBRIDE, 2015). Yeni İpek Yolu'nun kara bağlantısı güzergah üzerindeki kara yolu, demir yolu, hava ve deniz limanları, endüstriyel parklar doğalgaz hatları, Avrasya Kara Köprüleri gibi koridorlar ve diğer altyapı projelerini kapsamaktadır. Sözkonusu Proje'nin "Deniz İpek Yolu" olarak adlandırılan denizyolu bağlantısı ise Çin'i Hint Okyanusu ile Akdeniz ve Basra Körfezi'ni bağlayacak olup, güzergah üzerindeki büyük limanların ulaşım koridoruna entegre edilecektir (Tuerdi, 2018: 4; Durdular 2016:82).

OBOR Projesi'nin başlıca ana güzergahları şunlardır: Birincisi, Avrupa'ya ulaşan Doğu Türkistan-Kazakistan-Rusya-Beyaz Rusya güzergahıdır. Diğerleri, Avrupa'ya uzanan Doğu Türkistan-Kazakistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Balkanlar güzergahı, Doğu Türkistan'dan başlayarak Batı Türkistan'daki Türk Cumhuriyetleri'nden geçen çeşitli rotalardan oluşan güzergah ya da Pakistan üzerinden İran'a ve Ortadoğu'ya bağlanan güzergahıdır. Ayrıca, Kaşgar'dan Pakistan'ın Gwadar limanına uzanan güzergahıdır (Okur 2017: 51).

OBOR Projesi'nin 68'den fazla ülkeyi kapsayacağı, küresel ekonomi kapasitesinin %30'unu, Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'nın %55'i, dünya nüfusunun yaklaşık %70'ini, küresel enerji kaynaklarının yaklaşık %75'ini içerdiği belirtilmektedir (Imomnazar 2018:397). OBOR Projesi'nin finansmanının 50 milyar ABD Dolar'lık kısmının "İpek Yolu

Fonu'ndan (Silk Road Fund), altyapı yatırımları için 100 milyar ABD Dolar'lık kısmının ise Asya Kalkınma Bankası'ndan (The Asian Development Bank) karşılanacağı belirtilmektedir (Imomnazar 2018:398).

3.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne İlişkin Sorunlar

“Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Projesi”ne ilişkin birçok sorun bulunmaktadır. Başlıca sorunlar aşağıda belirtilmektedir (Durdular 2016:86-92; Ticaret Bakanlığı, 2019; Tuerdi, 2018: 10-11).

- Proje güzergâhı üzerindeki ülkelerin siyasi istikrarsızlıkları, sınır anlaşmazlıkları gibi iç sorunları, bu ülkelerin kendi aralarındaki sorunlar;
- Sözkonusu ülkelerin altyapı sorunları, bahsi geçen ülkeler arasındaki dış ticaret açığı;
- Yeterli şeffaflık olmaması ve yerel uygulama farklılıkları gibi mevzuattan kaynaklanan sorunlar;
- Çin'den ithal eden ürünlere uygulanan anti-damping uygulamaları;
- Bölge ülkelerinin ucuz Çin mallarının pazarda egemen olmasına ilişkin endişeler;
- ABD'nin bölge ülkelerinde ticari gücünün azalabileceğinden dolayı Projenin ABD ve Rusya ilişkilerini olumsuz etkileyebileceği endişesiyle bu ülkelerin projeye olumsuz yaklaşımları;
- Çinli şirketlerin uluslararası ticaret konusunda yeterli tecrübeye sahip olmamaları ve uluslararasılaşmamış olması;
- İhracata uygun standartların uygulanmaması;
- Fikri mülkiyet haklarının ihlali ve taklitçilik;
- Proje güzergâhında yer alan diğer ülkelerin projeye gerekli desteği vermemesi;
- Yüksek işletim maliyetleri;
- Güzergâh üzerindeki ülkelerin bazılarının projeyi Çin'in politikası olarak görmesi ve bazı ülkelerin de kendi içişlerine müdahale olarak algılaması;
- Söz konusu ülkelerin jeopolitik stratejilerindeki farklılıklar.

Ortadoğu'daki çatışma riski OBOR Projesi'nin güney rotasını da riskli hale getirmektedir. Sözkonusu risklerden dolayı en güvenli güzergâhın “Orta Koridor” olduğu görülmektedir (Okur, 2017: 52). Orta koridor bir enerji koridoru olup, hem Avrupa-Asya arasında enerji akışını temin etmeyi hem de bölge ülkeleri arasındaki siyasi sorunları azaltmayı amaçlamaktadır. Güney koridorda özellikle Afrika'da altyapı yatırımları

yapılmakta ve yeni ekonomik bölgeler oluşturulmaktadır (DEİK, 2023). Söz konusu Proje güzergâhı üzerindeki ülkelerin güvenli ve etkin bir ağ oluşturabilmesi için kara-deniz-hava altyapısını geliştirmesi, ticaret ve yatırımı kolaylaştırması, serbest bölgelerin oluşturulması ve ülkeler arasındaki siyasi güveni daha fazla tesis edilmesini gerektirmektedir. Söz konusu Proje'ye ilişkin bir diğer sorunda uzun mesafe karayolları, demiryolları ve güzergah üzerindeki havalanları, köprüler ve limanlar için güvenlik riski taşıyabilir (Imomnazar, 2018:402).

OBOR Projesi güzergahı üzerinde yer alan ülkelerden bazılarının düşük kredi derecelerine sahip olmasının Çin'i finansal açıdan etkilemesi, Projede yer alan Orta Doğu ülkelerindeki istikrarsızlığın risk oluşturması, Orta ve uzun dönemde Çin ekonomik nüfuzunun artması, para ve malların ve işgücünün serbest dolaşımı ve Türk Cumhuriyetlerin nüfus dengesini bozma potansiyelini taşıması Proje'ye ilişkin diğer sorunları oluşturmaktadır (Bocutoğlu, 2017:67-269). OBOR Projesi başta Çin, İran ve Pakistan olmak üzere 60'ın üzerinde ülke desteklemesine rağmen, siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı Japonya, ve ABD Proje'yi desteklememektedir. Bahsi geçen Projenin AB ülkeleri aleyhine haksız rekabete yol açabileceğini değerlendirmesi ve söz konusu ülkeler ile dış politika konusunda bir ortaklık olmaması gibi nedenlerden dolayı Avrupa Birliği Proje konusunda çekimser kalmakla birlikte Projeden doğacak fırsatları da değerlendirmek istemektedir. Rusya projenin uzun vadede jeopolitik sonuçları nedeniyle çekimser kalmaktadır (Bocutoğlu, 2017:267).

Covid-19 pandemisi nedeniyle OBOR Projesi'ne ilişkin 2021 yılında yapılan yatırımların maliyeti, enerji başta olmak üzere 476 milyar dolar olarak olup, 2015 yılına göre %21 oranında azalmıştır. Çin firmalarının çoğunlukla Çinli işçileri çalıştırması, endüstriyel kapasiteyi arttıracak yatırımlar yapmamasının halkın tepkisini çekmesi nedeniyle Çin istihdam ve kapasiteyi artıran ve çevre dostu yatırımlar yapmaya başlamıştır (Şener ve Sugözü, 2022:5). Orta Asya ülkeleri Rusya'nın öncülüğünde oluşturulan birçok ekonomik, siyasi ve askerî birliğin üyesi olması nedeniyle Rusya-Ukrayna savaşından öncelikle etkilenen bölgeler olup, savaş sürecinde genel olarak tarafsız kalmışlardır. Söz konusu savaş nedeniyle Rusya'ya yaptırımlar öncelikli Rusya olmak üzere, bölge ülkelerde ve küresel ekonomide büyük sorunlara neden olmuştur (Buyar ve Şener, 2022: 141-143).

4. METODOLOJİ

Çalışmada literatür taraması sonucu incelenen makaleler ve çalışmalar değerlendirilerek OBOR Projesi'nin iç etkenler olan güçlü ve

zayıf yönleri ile dış etkenler olan fırsatlar ve tehditlerin ortaya konulması amacıyla “Güçlü ve Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler (Strengths, Weaknesses Opportunities, Threats (SWOT)) Analiz Yöntemi kullanılmıştır. SWOT Analizi; işletmenin güçlü-zayıf yönler ile fırsat ve tehditleri analiz ederek gelecek için stratejiler geliştirmeyi ifade eder (Yeşiltaş, 2019:252). Güçlü yönler işletmenin iç ortamının analizi ile ortaya çıkan ve rakiplere karşı üstünlük sağlayan varlık ve yeteneklerini kapsamaktadır. Zayıf yönler işletmenin belirli amaçlara ulaşmasını engelleyen, mevcut varlık ve yeteneklerin daha güçsüz ve düşük olduğu durumlardır. Fırsatlar, işletme için olumlu sonuçlar yaratabilecek dış çevrenin ve yakın çevrenin analizi sonucundan çıkan politik, teknolojik, hukuki, sosyokültürel, uluslararası çevre, müşteriler, demografik, tedarikçiler ve rakiplerin statüsü gibi fırsat yaratan faktörlerdir. Tehditler, dış çevredeki değişimler sonucunda işletmenin belirli bir amaca ulaşmasında sorun oluşturan, varlığını sürdürmemesine veya rekabette üstünlüğü kaybetmesine neden olabilecek durumlardır. (Çınar ve Oğuz, 2020:6; Kamilçelebi, 2012: 45-54). “Bir Kuşak Bir Yol Projesi nin güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditleri ortaya koyan SWOT Analizi Tablo 1 ve Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin Güçlü ve Zayıf Yönleri

Güçlü Yanlar	Zayıf Yönler
Orta Asya ve Güney Asya’nın tarihi İpek Yolu’nun birleştirdiği iki bölge olması	OBOR Projesi güzergahı üzerindeki ülkelerin etkin bir bölgesel lojistik şebekesi ihtiyacı
Çin’in, dünyanın ikinci büyük ticaret hacmine sahip ekonomisi olması	Orta Asya ülkelerinin coğrafyası, alt yapı yetersizliği, denize direk bir ulaşımın olmaması
Yüklerin Çin’den Avrupa’ya daha kısa sürede ulaşması	OBOR Projesi güzergahı üzerindeki ülkelerin ticaret pazarına giriş yolları, girişimcilik, araştırma-geliştirmeyi geliştirme ihtiyacı
Çin’in yeni ihracat pazarları keşfetmeyi hedeflemesi	Türkmenistan Hükümeti’nin yabancı yatırımcı için bazı kısıtlamalar getirmesi ve ithalatta ağır gümrük vergilerinin uygulaması
Enerji kaynaklarına erişimin kolaylaşması	Dış ticaret vb. mevzuatından kaynaklanan sorunlar
Söz konusu bölgede yeni ulaşım projelerinin başlatılması	Çin’den ithal eden ürünlere uygulanan anti-damping uygulamaları
Bakü-Tiflis-Kars hattı, Asya’dan gelen trenler ve Marmaray Hattı vasıtasıyla Avrupa’daki	Çinli şirketlerin uluslararası ticaret konusunda yeterli tecrübeye sahip olmaması

demiryollarına ulaşılması	
Çin'in OBOR Projesi kapsamında inşaat, enerji, ulaşım ve sanayi alanlarına büyük yatırım yapması	Proje güzergahında yer alan diğer ülkelerin projeye gerekli desteği vermemesi
Projenin karayolu, demiryolu ve havayolu güzergahının Çin'den başlayarak Hollanda'ya kadar uzanması	OBOR Projesi'ne dahil olan ülkeler arasında ekonomik gelişmişlik düzeyinde dengesizliğin Çin'in bölgedeki yatırımlarını zorlaştırılması
OBOR Projesi güzergahındaki ülkelerin küresel enerji kaynaklarının yaklaşık %75'ine sahip olması	Söz konusu ülkelerin jeopolitik stratejilerindeki farklılıklar
OBOR Projesi'nin Orta Doğu, Güney Asya ve Avrupa'ya alternatif bir yol olması	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yönler
Tüm ülkelerin katılımına açık, karşılıklı fayda gözetilen, piyasa kuralları ve uluslararası düzenlemelere ile uyumlu bir pazarı içermesi	
Çin'in istihdam ve kapasiteyi artıran ve çevre dostu yatırımlar yapması	
Ticaret hacmini artırması, mal, hizmet ve işgücünün dolaşımını kolaylaştırması	
Bölgelerin refahını ve istihdamı artırması	
Söz konusu ülkelerin ekonomik kalkınması ve kültürel refahına katkı sağlaması	
Asya, Avrupa ve Afrika'yı kara ve deniz yoluyla birbirine bağlaması	

OBOR Projesi'nin başlıca güçlü yönleri; Orta Asya ve Güney Asya'nın tarihi İpek Yolu'nun birleştirdiği iki bölge olması, Çin'in, ticaret hacmiyle dünyanın ikinci büyük ticaret hacmine sahip olması, enerji kaynaklarına erişimin kolaylaşması, ticaret hacmini arttırmasıdır. OBOR Projesi'nin başlıca zayıf yönleri; Orta Asya ülkelerinin coğrafyası, alt yapı yetersizliği, denize direk bir ulaşımın olmaması ve Çin'den ithal eden ürünlere uygulanan anti-damping uygulamalarıdır.

Tablo 2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne İlişkin Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
Orta Asya ülkelerinin ulaşım ve enerji ağları ile ekonomilerini yeniden canlandırmak	OBOR Projesi'ni kapsayan uzun mesafe karayolları, demiryolları ve güzergah üzerindeki havalanları, köprüler ve limanlar için güvenlik riski
Barış ilkesini desteklemek	OBOR Projesi'nde yer alan Orta Doğu ülkelerindeki istikrarsızlık
Çin ile Avrupa arasındaki ticareti geliştirmek	Rusya-Ukrayna Savaşı'nın OBOR Projesi'ne olumsuz etkileri
Sermaye transferini kolaylaştırarak üretimi arttırmak	AB ve ABD'nin OBOR Projesini desteklememesi ve Rusya'nın çekimser kalması
Ekonomik büyümeyi ve Çin'in üretime ilişkin rekabetini arttırmak	Çin'in bölgesel nüfuzunu artırma ihtimalinden dolayı endişe duyulması
Fırsatlar	Tehditler
Sanayileşme ve küreselleşmeyi arttırmak	Bölgesel güvenlik sorunları
Ülkeler arasındaki işbirliğini arttırmak	OBOR Proje güzergâhı üzerindeki ülkelerin siyasi istikrarsızlıkları, sınır anlaşmazlıkları ve bu ülkelerin kendi aralarındaki sorunlar
Uzmanlaşmayı sağlamak	
OBOR Projesi güzergahı üzerindeki ülkelerle karşılıklı yarar ve işbirliği sağlamak	
OBOR Projesi güzergahı üzerindeki ülkelerin ekonomilerine katkı sağlamak	
OBOR Projesi'nin Türkiye'nin Türkistan ve Kafkasya'da yer alan bölge ülkelerle işbirliğini ve Türkiye'nin dış ticaret hacmini arttırmak	
OBOR Projesi'nin Merkez Asya ülkelerinin karayolu, demiryolu, liman ve lojistik altyapılarını geliştirme imkanı sağlamak	
Bölgenin gelişmesine ve refahına katkı sağlamak	
Türkiye ile Asya ülkelerinin ticaretinde iki bölge arasındaki ulaşımı kolaylaştırılmak	
Yabancı sermayeyi çekmek	

OBOR Projesi güzergahları ile yüklerin Çin'den Avrupa'ya daha kısa sürede ulaşmasını sağlamak	
Sosyal ve kültürel çalışmalara destek sağlamak	
OBOR Projesi kapsamındaki birçok limanın işletmesi ve geliştirilmesi için olanaklar sağlamak	

OBOR Projesi için başlıca fırsatlar; Orta Asya ülkelerinin ulaşım ve enerji ağları ile ekonomilerini yeniden canlandırmak, Çin ile Avrupa arasındaki ticareti geliştirmek, sanayileşme ve küreselleşmeyi arttırmak, OBOR Projesi güzergahı üzerindeki ülkelerin ekonomilerine katkı sağlamak, bölgenin gelişmesine ve refahına katkı sağlamaktır. OBOR Projesi için başlıca tehditler; OBOR Projesi güzergâhı üzerindeki ülkelerin siyasi istikrarsızlıkları, sınır anlaşmazlıkları ve bu ülkelerin kendi aralarındaki sorunlar ve Rusya-Ukrayna Savaşı'nın OBOR Projesi'ne olumsuz etkileridir.

5. Bir Kuşak-Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri İlişkilerine Potansiyel Etkileri

“Bir Kuşak-Bir Yol (OBOR) Projesi” güzergâhında yer alan ülkelerin ortak çıkarlarına dayanmakta olup, Çin'e yapacağı katkılar dışında Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ile güzergah üzerindeki diğer ülkeler açısından birçok fayda sağlayacağı beklenmektedir. Söz konusu Proje'nin bahsi geçen ülkeler arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendireceği, ticaret hacmini arttıracığı, mal, hizmet ve işgücünün dolaşımını kolaylaştırması, bölgelerin refahını arttıracığı, yeni istihdam alanları açarak istihdamı arttıracığı, söz konusu ülkelerin ekonomik kalkınmasına ve kültürel refahına katkı sağlayacağı, bölge halkları arasında kültürel bağlantıları kuvvetlendireceği düşünülmektedir (Tuerdi, 2018: 4).

Türkiye'nin dış ticaret rakamları analiz edildiğinde Türkiye ile Asya ülkelerinin ticaretinde iki bölge arasındaki ulaşım yetersiz ve oldukça maliyetlidir. Projenin hayata geçmesiyle birlikte Türkiye Batı, Orta ve Güney Asya pazarına rahatça ulaşabilecek ve hammaddeleri daha ucuza karşılama imkânı bulabilecektir (Tuerdi, 2018: 6-9). Lojistik, Ar-Ge, üretim ve lojistik alanlarında yapılacak etkin çalışmalarla, OBOR Projesi ile Türkiye'nin genel ihracatında %15 artış olacağı öngörülmektedir (DEİK, 2023). Ayrıca, Proje güzergahındaki ülkelerin sanayisi gelişecek, uzmanlaşma sağlanacak ve pazar payları artacaktır (Tuerdi, 2018: 4-7).

OBOR Projesi çerçevesinde Çin; Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ile güzergahındaki diğer ülkeler arasında ulaştırma, enerji, ticaret, kültür ve turizm alanlarında, işbirliğini geliştirecek ve yabancı sermayeyi çekecektir. Çin, Rusya ile Kuzey Koridoru, İran ile Güney Koridoru ve Türkiye ile Orta Asya'yı bağlayan Orta Koridoru oluşturmayı hedeflemektedir. Orta Koridor geçişlerinden bir diğeri de, Türkiye-Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Afganistan transit ulaştırma koridorudur (Tuerdi, 2018: 4-7). Orta koridor ticari ilişkilerini geliştirecektir. OBOR Projesi'nin aynı zamanda bölgesel ve dolayısıyla küresel barışa katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Kazakistan; coğrafi konumunun genişliği, Orta Asya Cumhuriyetlerini Karadeniz ve Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan Avrupa Birliği (AB) tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı Koridoru olan "Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)" ve Çin ve Batı Avrupa arasındaki karayolu bağlantısı projeleri nedeniyle bölgede önemli bir lojistik merkezi olma ve Uzakdoğu ile Avrupa arasındaki büyük miktarlarda yük taşımacılığı gerçekleştirme potansiyeline sahiptir (Çekerol, 2017:158).

OBOR Projesi, Uluslararası Türkmenbaşı Limanı'nın (Turkmenbashi International Port) açılması bir fırsat yaratmıştır. OBOR Projesi'nin hayata geçmesiyle birlikte Turkmenbashi Limanı'ndan Merkez Asya'da yer alan Çin, Japonya, Kore Limanlarından İran ve Azerbaycan Limanlarına kadar denizyolu ile yük taşımacılığı gerçekleştirilecektir (Imomnazar, 2018:401). Söz konusu rota ile yükler Çin'den Avrupa'ya daha kısa sürede ulaşacak olup, demiryolu taşımacılığı deniz yolu taşımacılığından iki katı hızlı olup, 15 gün süre alması beklenmektedir. Böylece, söz konusu Proje ile yerel kaynaklar dünya pazarlarına ulaşabilecek, yeni altyapı yatırımları hızlandırabilecek, ilgili ülkelerin lojistik ve liman altyapısı ile sektörleri ve dolayısıyla bölgesel ve ulusal ekonomileri geliştirecektir. Türkmenistan-Afganistan-Tacikistan uluslararası demiryolu Çin, Hindistan ve Pakistan ile birleşecektir (Imomnazar, 2018:402). Söz konusu Proje Türkiye'nin Türk Cumhuriyetler üzerinden Çin'e bağlanması imkanını sağlayacaktır. Bu kapsamda Çin Azerbaycan ile OBOR Projesi kapsamında yakın işbirliği yapmaktadır (Bocutoğlu, 2017:268).

OBOR Projesi ile 234 demiryolu hubları ve bunlarla bağlantılı Avrasya Kara Köprüleri, Deniz İpekyolu güzergahı üzerinde yer alan yaklaşık 600.000 gemiye hizmet verecek şekilde 2.378 liman tasarlanmaktadır. Söz konusu Proje güzergahında küresel tedarik zinciri için altyapının geliştirilmesi ve bölgesel işbirlikleri ve firmalar arası işbirliği için strateji planının geliştirilmesi gerekmektedir (Lee, P.Tae-Woo

vd, 2017:294). Pekin ve Londra'yı birbirine bağlayacak olan demir yolunun orta kuşağında yer alan 30 Ekim 2017'de açılan Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ve 29 Ekim 2013'de açılan Marmara Denizi Tüp Geçidi Projenin önemli halkalarıdır. Türkiye söz konusu Proje sayesinde Çin'de daha fazla yatırım yapma imkanına da sahip olacak, istihdam ve ekonomik büyümeye de katkı sağlayacaktır (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014:207).

OBOR Projesi, Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri ile diğer ülkeler arasında daha serbest bir ticaretin oluşturulmasını, yeni işbirliklerini, sermaye, mal ve hizmetler akışının kolaylaştırılmasını ve yeni pazarlara entegrasyonun sağlanmasını sağlayacak olup, ayrıca sosyal ve kültürel çalışmaları da destekleyecektir (Özsümer, 2018:7). Çin'in Türkiye'yi yatırım yapılacak bir ülke olarak görmesini sağlamak, Türkiye'nin Çin ile birlikte teknoloji geliştirmesi ve üretmesi, Türkiye'nin bir lojistik merkezi haline gelmesini sağlamak ve Çin ile başka pazarlara girilmesi Türkiye açısından OBOR Projesi'nin sağlayacağı fırsatlar olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, Mersin ve İskenderun gibi yüksek kapasiteli Akdeniz limanları, Deniz İpek Yolu planlarının bir parçası haline getirilebilir (DEİK, 2023).

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

“Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) Projesi” kapsamındaki ülkeler arasında işbirliğine dayalı olup, Proje güzergahı üzerindeki ülkelerin birbirleriyle yakın işbirliği içerisinde olması ve ortak fayda sağlamalarının uygun olacağı düşünülmektedir. OBOR Projesi kapsamında güzergah üzerindeki ülkelerin altyapısını ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesi, firmaların uluslararası tecrübelerinin artırılması, sözkonusu ülkeler arasında doğru ve tam bilgi akışının sağlanması gerekmektedir. Türkiye'nin tarihi ve kültürel bağlarının bulunduğu Türk Cumhuriyetleri ile kültürel ve ekonomik ilişkilerini geliştirmesi, çeşitli alanlarda işbirliği yapması, serbest ticaret bölgeleri oluşturması, ortak yatırımların yapılması önem arz etmektedir. Türkiye ve Türk cumhuriyetlerinin ekonomik ve ticari açıdan işbirliğini ve karşılaştırmalı üstünlükler teorisine göre endüstrilerini geliştirmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Tarihi İpek Yolu TRACECA, Asya Otoyolu, Trans-Asya Demiryolu gibi projelerin önemli bir bölümü Türkistan'dan geçmekte olup, Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. OBOR Projesi Türkiye için birçok fırsat içermektedir. Türkiye, OBOR Projesi ile Türk Cumhuriyetler üzerinden Çin'e ve Avrupa'ya bağlanacaktır. Proje'nin Türk Cumhuriyetleri ile ticari, ekonomik ve kültürel ilişkileri arttıracığı, kombine taşımacılığı geliştireceği, ulaşım ve depolama maliyetlerini azaltacağı, lojistik sektörünü geliştireceği, bölge ülkelerinin ekonomisi,

sanayisi, istihdamı ve refahına büyük bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Türkiye'nin OBOR Projesi çerçevesinde Avrupa ile bağlantısının sağlanarak Proje kapsamında konumlandırılması için Çin ile birlikte teknoloji geliştirmesi ve üretmesi, bir lojistik merkezi haline gelmesi, kombine ve intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, Mersin, İskenderun, Samsun gibi limanlara gerekli yatırımlar yapılarak COSCO gibi Çin küresel konteyner operatörleri için cazip hale getirilmesi ve OBOR Projesi'nin denizyolu bağlantısına dahil edilmesi, OBOR Projesi yatırımlarına ilişkin gerekli finansman kaynaklarının bulunması, Türk Cumhuriyetleri ve Çin ile koordinasyon halinde Proje'ye ilişkin gerekli fizibilite çalışmalarının yapılmasının uygun olduğu düşünülmektedir. OBOR Projesi'ne ilişkin yeterli verilerin sağlanamaması çalışmanın kısıtları arasındadır. Çalışmada SWOT Analizi sonucu elde edilen OBOR Projesi güzergahındaki ülkelerin karayolu, demiryolu, liman ve lojistik altyapılarını geliştirme projeleri gibi bulgulara ilişkin gelecekte detaylı çalışmalar yapılması literatüre katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Alagöz, M. Yapar, S. ve Uçtu, R. (2004), Türk Cumhuriyetleri İle İlişkilerimize Ekonomik Açından Bir Yaklaşım. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 12: 59-74.
- Bal, G., Rüştü, Y. ve Karkacier, O. (2009), Türkiye-Türk Cumhuriyetleri Dış Ticaret İlişkilerine Genel Bir Bakış. *Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 1-23.
- Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *In: Uluslararası Avrasya Ekonomileri Konferansı, Session 1C: Bölgesel Çalışmalar*, İstanbul, Türkiye.
- Buyar, C. ve Şener, U. (2022). Tarihi Perspektiften, Sosyo-Ekonomik Değerler Açısından Rusya-Ukrayna Savaşı ve Orta Asya Ülkelerine Etkileri. *Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi*, 7(2), 136-149.
- Çekerol, Gülsen Serap ve Gunyashev Elman (2017). Kazakistan Lojistik Sektörü ve Sektör Paydaşlarının Lojistik Köy ile İlgili Görüşlerinin SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi. *Akademik Bakış Dergisi*, 60, 127-168.

- Çınar, F. e Oğuz, M. (2020). Türkiye'nin COVID-19 Pandemisine Yönelik Stratejilerinin SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi. *Sağlık ve Sosyal Refah Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 6.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) (2023). DEİK, Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki Konumunu 8 Farklı Senaryoyla Ortaya Koydu. <https://www.deik.org.tr/basin-aciklamalari-deik-turkiye-nin-kusak-ve-yol-girisimi-ndeki-konumunu-8-farkli-senaryoyla-ortaya-koydu>, Erişim Tarihi: 05.02.2023.
- Durdular, Arzu (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*. 49(1): 77-97.
- Ersungur, M., Kızıltan, A. ve Karabulut, K. (2007). Türkiye ile Diğer Türk Cumhuriyetlerinin Ekonomik İlişkilerinin Analizi. *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 35, 285-310.
- Golovko, A. (2009). Çekim Modeli: Avrasya Ülkelerinin Dış Ticareti. *Econ Anadolu 2009: Anadolu Uluslararası İktisat Kongresi*. Eskişehir, Türkiye.
- Imomnazar, I. (2018). Impact of the "One Belt, One Road" project o the economy of Central Asian countries. *The Business and Management Review*, 9 (3): 396-403.
- Kalaycı, İ. (2013). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Avrasya Etüdüleri* 45(1), 87-122.
- Kamilçelebi, H. (2012). Türkiye'de Sigorta Sektörünün SWOT Analizi ve Bir Araştırma. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 4 (1), 45-54.
- Keskin K. M. (2018). Türkiye İle Türkmenistan Arasındaki Ticari İlişkiler ve Finansal İşbirliğine Yönelik Bir Değerlendirme. *Diyalektolog Ulusal Sosyal Bilimler Dergisi* 19, 413-422.
- Kopuk, E. ve Bayraç, H.N. (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri. *Alanya Academic Review Journal*, 5(3). 1353-1374.
- Lee, P. Tae-Woo, Hu, Zhi-Hua, Lee, Sang-Jeong, Choi, Kyoung-Suk ve Sung-Ho Shin (2017). Research trends and agenda on the Belt and Road (B&R) initiative with a focus on maritime transport. *Maritime Policy & Management* 45 (3), 282-300.

- Okur, M. A. (2017). “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi'nin Jeopolitiği Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8): 45-55.
- Özkan, Ö. ve Ay, İ.C. (2020). Marmaray hattı'nın bir kuşak bir yol kapsamında değerlendirilmesi. *Journal of Anadolu Bil Vocational School of Higher Education*, 15(60), 353-362.
- Özsümer, Sıla İzmir Ticaret Odası (2018). *Çin Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi*. İzmir Ticaret Odası, İzmir: Türkiye.
- Purtaş, Fırat (2011). *Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri İle İlişkileri*, Rapor, Ahmet Yesevi Üniversitesi, Ankara.
- Sabancı, B. ve Yılmaz, Z. (2021). Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları, *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 4(1):92-93.
- Seyidoğlu, H. ve Gönültaş, S. (2014). Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler. *Avrasya Etüdüleri*, 45, 2131 -8291
- Şener, U. ve Sugözü, İ.H. (2022). Orta Asya'da Yeni Bir Hegemonya Denemesi: Çin'in Bir Kuşak Bir Yol (OBOR/BRI) Projesi. *İktisadi ve İdari Yaklaşımlar Dergisi*, 4(2), 1-14.
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2019). Dış Ticaret İstatistikleri. <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri>, Erişim Tarihi: 12.04.2023.
- TUIC Akademi Çin Kuşak Yol Projesi ve Orta Asya'daki Güvenlik Tehditleri (2021). <https://www.tuicakademi.org/cin-kusak-yol-projesi-ve-orta-asyadaki-guvenlik-tehditleri/> Erişim Tarihi: 15.04.2023.
- Tutar, F.K. ve Bahsi Koçer, F.Ş. (2019). *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17):.621-624.
- Tuerdi, Reyilaguli (2018). *Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye –Çin İşbirliğine Etkileri*. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, Working Paper Series, WPS NO/ 137/ 2018-01, 1-15.

Yavuz, H, Beşel F. ve İnce, T. (2012). *Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Dış Ticaretin Yapısal, Sektörel ve Ürün Grupları İtibariyle Analizi: 1995–2011 Dönemi*. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Yayınları, 1. Baskı, 35.

Yeşiltaş, M., Çeken, H. Ve Öztürk, İ. (2009). Karadeniz Bölgesindeki Turizm Olanaklarının SWOT Analizi İle Değerlendirilmesi. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(3), 250-269.

Yıldızoğlu, E. (2020). ABD ve Çin arasındaki 'yeni soğuk savaş' dünya için ne kadar büyük bir risk?. . BBCNews, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-53404403>, Erişim Tarihi: 04.03.2023.