



T.C.
NIĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRASYA ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI

**BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ: ÇİN-MERKEZ VE BATI ASYA
KORİDORU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Seymur MAMMADOV

Niğde
Ekim, 2020



T.C.
NIĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRASYA ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI

**BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ: ÇİN-MERKEZ VE BATI ASYA
KORİDORU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Seymur MAMMADOV

Danışman : Doç. Dr. Kerem Gökten
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Meryem Nergis ATAÇAY
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Emin SALIHI

Niğde
Ekim, 2020

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Bir Kuşak Bir Yol Girişimi: Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.09/10/2020

 (İmza)
Seymur MAMMADOV

ÖN SÖZ

“Bir Kuşak Bir Yol Girişimi: Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru” başlıklı çalışmada Bir Kuşak Bir Yol Girişimi çerçevesinde Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru'nun ekonomik, stratejik kapsamı belirlenmiş, koridorun Asya ve Avrupa arasında gerçekleştirilen mal, ürün ve hizmet taşımacılığındaki önemi araştırılmış, altyapı projelerinin önemi vurgulanmış, Çin'in etkisiyle bölge ülkelerinin hem kendi aralarında, hem de diğer ülkelerle ticari, ekonomik, enerji, ulaşım bağlarının geliştirilme faaliyetleri yorumlanmıştır.

Çalışmanın yapılmasında birçok yerli ve yabancı kaynak kullanılmış, istatistik belge ve veriler yorumlanmıştır. Çin Ulusal İstatistik Bürosu (National Bureau of Statistics of China - NBSC), Dünya Bankı (World Bank- WB), Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) vb. kurumların sundukları istatistik bilgiler kullanılmıştır.

Bu çalışmanın yürütülmesi sırasında benden yardım, destek ve katkılarını esirgemeyen danışmanım Sayın Doç. Dr. Kerem GÖKTEN'e teşekkürü bir borç bilirim. Çalışmamı hazırlarken bana yardımcı olan ve her zaman yanımda olan kıymetli anneme ve babama teşekkür ederim.

ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ
BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ: ÇİN-MERKEZİ VE BATI ASYA
KORİDORU
MAMMADOV, Seymur
Avrasya Araştırmaları
Tez Danışmanı: Doç. Dr. Kerem GÖKTEN
Ekim 2020, 110 sayfa

Çin'in dünya sahnesinde önemli oyuncularından biri olarak ortaya çıkması, küresel ekonomik durumu ve uluslararası ilişkilerin geleceğini önemli ölçüde etkilemiştir. Ülkede başarılı şekilde yürütülen reformlar sayesinde, ekonomi, ithalat odaklı bir modelden ihracata yönelik bir modele geçmiştir. Modern hizmetler sektörü, özel sektör, yüksek teknoloji üretimi, dış ticaret ve diğer endüstriler hızla gelişmiştir. Bugün Çin, küresel projeleriyle dünya ekonomisini önemli ölçüde şekillendirmektedir.

Çalışmada, Çin'in sosyo-ekonomik gelişiminin mevcut durumu, ülkede uygulanmış kentsel ve kırsal reformların makro iktisadi göstergelere etkileri analiz edilmektedir. Ülkeye akan yatırımların doğru ve dengeli kullanılması sonucunda ÇHC'nin küresel yatırımcıya dönüşmesi süreci incelenmektedir. Bu tezde, Bir Kuşak Bir Yol stratejisinin bir parçası olan Çin – Merkezi ve Batı Asya ekonomik koridorun oluşturulmasının önkoşulları tartışılmıştır. Ayrıca, Çin'in Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bu ekonomik koridorunun inşa etme deneyimi analiz edilmiştir. Ekonomik koridorların oluşturulmasının sadece ulaşım bağlarının, transit potansiyelinin ve bölgesel altyapının güçlendirilmesinden sonra mümkün olacağı dikkate alınmıştır. Çin– Merkezi ve Batı Asya Koridoru'nun, bölge ülkelerini ticari, ekonomik, enerji, ulaşım ve diğer bir çok alanda birbirine bağlamıştır. Bu koridorun dünya pazarında Çin'in rekabet gücünü artıracığı ve bölge devletlerinin ekonomik gelişimine katkı sağlayacağı kaydedilmiştir. Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki işbirliğinin hedefleri ve öncelikleri hakkında ortak bir vizyonun geliştirilmek ve ilgili bölgelerin ulaşım altyapısının güçlendirilmek için stratejik planlama yapılması gerektiğinin altı çizilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çin,Doğrudan Yabancı Yatırım, Orta Asya, Bir Kuşak Bir YolGirişimi, Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru.



ABSTRACT
MASTER THESIS
ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE: CHINA-CENTRAL AND WEST ASIA
CORRIDOR

MAMMADOV, Seymour
Eurasian Studies

Advisor: Associate Professor Kerem GÖKTEN
October 2020, 110 pages

The emergence of China as one of the main players on the world stage has significantly influenced the global economic situation and the future of international relations. Thanks to successful reforms in the country, the economy has moved from an import-oriented model to an export-oriented model. The modern services industry, the private sector, high technology production, foreign trade and other industries have developed rapidly. Today, China shapes the world economy significantly with its global projects.

In the study, the current situation of China's socio-economic development, the effects of urban and rural reforms implemented in the country on macroeconomic indicators are analysed. As a result of the correct and balanced use of investments flowing into the country, the process of transformation of the PRC into a global investor is examined. In this thesis, the prerequisites for creating the China - Central and West Asia economic corridor, which are part of the One Belt One Road strategy, are discussed. In addition, the experience of building this economic corridor of China connecting Asia to Europe was analyzed. It is noted that the creation of economic corridors will only be possible after strengthening transport links, transit potential and regional infrastructure. The China-Central and West Asia Corridor connects the countries of the region with each other in trade, economic, energy, transport and many other areas. It is noted that this corridor will increase China's competitiveness in the world market and contribute to the economic development of the regional states. It was underlined that strategic planning should be made to develop a common vision on the goals and priorities of cooperation between China and Central Asian countries and to strengthen the transportation infrastructure of the relevant regions.

Keywords: *China, Foreign Direct Investment, Central Asia, One Belt, One Road Initiative, China-Central and West Asia Corridor.*

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	vi
ÖZET.....	vii
ABSTRACT	ix
İÇİNDEKİLER.....	x
TABLolar LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

ÇİN EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

1.1. Çin'in Ekonomik Kalkınma Süreci	5
1.1.1. Çin Mucizesi	6
1.2. Çin'in Reform Sonrası Ekonomik Sistemi.....	9
1.2.1. Kırsal Reform.....	14
1.2.2. Kentsel Reform	18
1.3. Temel Makro İktisadi Göstergeler	21
1.3.1. Büyüme.....	21
1.3.2. Dış Ticaret.....	24

İKİNCİ BÖLÜM.

ÇİN VE DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI

2.1. Çin'e Yapılan Doğrudan Yabancı Yatırımlar	27
2.2. Çin Menşeli Doğrudan Yatırımlar	30
2.2.1. Çin Menşeli Doğrudan Yatırımların Coğrafi Dağılımı	33
2.2.2. Çin Menşeli Doğrudan Yatırımların Sektörel Dağılımı	40

2.2.3. Doğrudan Yatırımlar Çerçevesinde Planlanan ve Gerçekleştirilen Projeler 44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.

ÇİN-ORTA ASYA KORİDORU

3.1. Çin'in Orta Asya Politikası	50
3.1.1. Çin - Orta Asya İlişkileri	51
3.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Orta Asya Koridoru'nun Kapsamı.....	57
3.2.1. Bölgesel Devletlerin Ekonomik ve Ulaşım Bağımlılığı	60
3.2.2. Orta Asya Koridoru'nun Ekonomik Boyutları	65
3.2.3. Orta Asya Koridoru Enerji Politikaları.....	67
3.3. Orta Asya Koridoru'nda Türkiye'nin Önemi.....	70
3.4. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru	73
SONUÇ	77
KAYNAKÇA	81
ÖZGEÇMİŞ	93

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1.1. Çin'in Tarım Sektörünün Makroekonomik Göstergeleri.....	17
Tablo1.2. Çin'in Kentsel Nüfusunun Büyümesine Yönelik Tahminler (2020-2070).....	20
Tablo 1.3. Çin Ekonomisinin Temel Makro-iktisadi Göstergeleri (%).....	23
Tablo 1.4. Çin'in Dış Ticaretinde İhracat Göstergeleri (2014-2019).....	24
Tablo 1.5. Çin'in Dış Ticaretinde İthalat Göstergeleri (2014-2019).....	25
Tablo 2.1. Çin'in Dünya Çapında Yatırımları (2005-2020).....	33
Tablo 2.2. Çin'in Doğrudan Yatırımının Ülkesel Yapısı (2005-2015).....	34
Tablo 3.1. Çin'in Orta Asya Ülkelerine Dolaysız Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2005-2013, 2014-2018).....	66

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Tarım, Sanayi ve Hizmet Sektörünün Çin'in GSYİH'sında payı (1975-2015).....	15
Şekil 1.2. Tahıl Üretiminde 10 Lider Ülke (milyon ton, 2016-2017).....	17
Şekil 1.3. Çin Nüfusunun Artış Dinamiği.....	19
Şekil 3.1. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin Haritası.....	59



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AİİB	Asya Altyapı Yatırım Bankası
ASEAN	Association of Southeast Asian Nation
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	Birleşmiş Milletler
BTC	Bakü Tiflis Ceyhan Boru Hattı
BTK	Bakü Tiflis Kars Demiryolu
CCWAEC	China-Central West Asia Economic Corridor
CNOOC	China National Offshore Oil Corporation
COSL	China Oilfield Services Limited
CSTO	Collective Security Treaty Organization
ÇHC	Çin Halk Cumhuriyeti
ÇKP MK	Çin Komünist Partisi Merkez Komitesi
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
EAEU	The Eurasian Economic Union
FOCAC	Forum on China-Africa Cooperation
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IMF	International Monetary Fund
NBSC	National Bureau of Statistics of China
OECD	Organization for Economic Co-operation Development
ÖEB	Özel Ekonomik Bölgeler

SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
ŖİÖ	Ŗangay İŖbirliđi Örgütü
TANAP	Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project
TC	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TIKA	Türk İŖbirliđi ve Kalkınma Ajansı
TRACECA	Transport Corridor Europe-Caucasus- Asia
UNCTAD	The United Nations Conference on Trade and Development

GİRİŞ

Son yıllarda, Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) ekonomisi her yönüyle gelişmiştir. Çin'in sosyal ve ekonomik gelişim tecrübesi tüm dünyanın dikkatini çekmektedir. Reform ve açıklık politikasına geçişin ardından ÇHC ekonomisi hızla büyük yol almıştır. 1978'de Çin Komünist Partisi önderliğinde başlayan ekonomik dönüşümler, sosyo-ekonomik gelişmenin hızlanmasına yol açmış ve ÇHC hızla gelişen bir endüstriyel güce dönüşmesine katkıda bulunmuştur.

Ekonomik reformun sosyo-tarihsel analizine dayanarak, 20. Yüzyılın sonlarında ÇHC'nin temelde planlı bir ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş yaptığı sonucuna varılabilir. Ülkede özel ekonominin payı sürekli artmış, ekonomi, ithalat odaklı bir modelden ihracata yönelik bir modele geçmiştir. Modern hizmetler sektörü, özel sektör, yüksek teknoloji üretimi, dış ticaret ve diğer endüstriler hızla gelişmiştir. ÇHC, hükümet seviyesinde belirlenen reformun bütün aşamalarını başarıyla geçmiştir. Ülkede özel ekonomik bölgeler oluşturulmuş, kıyı kentleri dış dünyaya açılmış, ekonomik refahın sağlanmasıyla beraber insanların yaşam standartları önemli ölçüde yükselmiştir. ÇHC ekonomisi, özellikle, 2001 yılında ülkenin Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) katılmasından sonra hızlı şekilde büyüme eğilimi göstermiştir.

ÇHC'de 20. Yüzyılın sonuna kadar kapsamlı sanayileşmenin gerçekleştirildiğini ve reform ve açıklık sürecinin ilerlediğini söyleyebiliriz. Ancak, dünya ekonomisinin küreselleşmesinin etkisi altında 21. Yüzyılda İpek Yolu'nun yeniden yapılandırılması süreci hem ÇHC ekonomisinin daha dengeli ve istikrarlı gelişimi açısından, hem de bu girişim haritasında bulunan ülkelerin ekonomik kalkınması ve güçlenmesi bakımından mühim perspektifler sunmuştur.

Yeni yüzyılın gelişile birlikte, ÇHC ekonomisinde yapılan önemli atılım bağlamında, ülke küresel alanda karşılıklı saygı, eşitlik, adalet ve kamu yararı ile işbirliği temelinde yeni uluslararası ilişkiler türü kurmaya başlamıştır. 2013 sonbaharında Orta ve Güneydoğu Asya ziyaretleri sırasında ÇHC başkanı İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimlerini dile getirmiştir. Daha sonra bu projeler ülkenin küresel entegrasyon girişimi, ÇHC ile Avrupa arasında bir ulaşım koridoru olan ÇHC'nin mega projesi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nde bir araya gelmiştir. Girişim, tüm Avrasya bölgesi ülkelerinin dengeli kalkınmasına ivme kazandırmayı amaçlamıştır. ÇHC'nin öne sürdüğü bu entegrasyon projesi "karşılıklı

fikir alışverişi, ortak inşaat ve ortak kullanım" ilkelerine dayanmaktadır. Bu girişim, siyasi iletişimin koordinasyonunu, girişimin geçtiği ülkelerde altyapının sağlamlaştırılmasını, küresel ticaretin karşısındaki engellerin kaldırılmasını, sermayenin serbest dolaşımının temin edilmesini, ulaşım işbirliğinin geliştirilmesini ve halklar arasında kültürel bağların geliştirilmesini öngörmektedir.

Orta Asya avantajlı stratejik coğrafi konuma sahiptir. Bölge Avrupa'yı Asya'ya bağlayan bir kara köprüsü görevi görmektedir. ÇHC'nin bölgede hızlı bir şekilde ekonomik güç haline gelmesi, beş Orta Asya devletinin ekonomik büyüme hızını, gelişim yönünü ve sektörel yapısını kararlı bir şekilde etkilemektedir. Son yıllarda enerji, ulaşım ve yatırım sektörlerinde Orta Asya ve ÇHC'nin yaklaşması özellikle ilgi çekmektedir. Çalışmada, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi çerçevesinde Orta Asya Cumhuriyetleri'nin ÇHC ile ekonomik, ticari, enerji, yatırım ve ulaşım sektörlerinde etkileşim meseleleri ele alınmıştır. Çin'i Orta Asya vasıtasıyla Avrupa'ya bağlayan Çin - Merkezi ve Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun oluşturulması ve faaliyete geçmesi hem böge devletlerinin ekonomik refahı açısından önemli olmuş, hem de ÇHC' nin bölgede politik ve ekonomik üstünlüğünün sağlanması yönünden fayda sağlamıştır.

Çin - Merkezi ve Batı Asya Ekonomik Koridoru, ÇHC'nin kuzeybatı bölgelerini Orta Asya ülkelerine bağlamak, Kafkasya bölgesi, Avrupa, Rusya, Orta Doğu, Doğu Asya, Güney Asya, Akdeniz kıyıları ve Arap Yarımadası'na erişim sağlamak için tasarlanmıştır. ÇHC'den başlayan Çin - Merkezi ve Batı Asya Ekonomik Koridoru, enerji, ulaştırma ve altyapı projeleri çerçevesinde Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan'da geçerek Türkiye'ye kadar uzanan büyük bir coğrafyayı kapsamıştır. Bir Kuşak Bir Yol Projesine katılım, Orta Asya ülkelerinin yeni üretim tesisleri, yeni geliştirme merkezleri kurmasına ve yeni işler yaratmasına yardımcı olacaktır.

Bölgede ABD, Rusya Federasyonu, ÇHC, Avrupa Birliği (AB), Türkiye, İran, Hindistan gibi büyük güçlerin etkisi büyük ölçüde karşılıklı rekabete ve Orta Asya'da "etki alanları" mücadelesine yol açmaktadır. Uzun süredir yoğun şekilde uluslararası siyasi rekabet konusuna dönüşen enerji sektörü, Merkezi Asya'nın dış ilişkilerini önemli ölçüde etkilemektedir. Bölge ülkeleri bağımsızlıklarını, enerji ve ulaşım potansiyellerini kullanarak dış aktörlerin çelişkileri üzerinde aktif olarak oynar, siyasi

ve ekonomik temettüler kazanırlar. Bu eğilim en çok, ülkelerin çok taraflı bölgesel örgütlerin (Şanghai İşbirliği Örgütü, Avrasya Ekonomik Birliği, Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü) yanı sıra Batı ülkeleri ile ikili diyaloglara katılımında ortaya çıkmaktadır. Bölgede transit potansiyelinin etkin kullanımı, Doğu ve Batı arasındaki ticaret ve ekonomik bağların genişlemesine ve Büyük İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına önemli katkılarda bulunacaktır. Bu nedenle Orta Asya'da entegrasyon işbirliğinin geliştirilmesi, sermayenin, teknolojinin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımı için koşulların yaratılması büyük önem taşımaktadır.

Tez araştırmasının amacı ÇHC'nin ekonomik gelişiminin incelenmesi, ÇHC'nin yatırımlarının coğrafi ve sektörel analizi ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi çerçevesinde Orta Asya Koridoru'nun ekonomik kapsamının belirlenmesidir. Bu amaç çerçevesinde aşağıdaki görevler belirlenmiştir: ÇHC'nin stratejik olarak modern bilimsel ve teknolojik ilerlemesini analiz etmek ve ülkenin programlanmış sosyo-ekonomik hedeflere ulaşılmasını sağlayan reformların özünü ve içeriğini ortaya çıkarmak; ÇHC'nin doğrudan yabancı yatırımlar alan bir ülkeden yatırımlar yapan ülkeye çevrilme sürecini etkileyen faktörleri belirlemek; Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin Orta Asya Koridoru'nun ekonomik boyutlarını ortaya çıkarmak ve bu koridorun küresel taşımacılık işbirliğini şekillendirmedeki etkileri belirlemek. Böylelikle, çalışmada Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru'nun faaliyetine ilişkin önemli süreçlerin, konuyla ilgili var olan istatistiksel bilgilerle bağlantılı şekilde değerlendirilmesi ve elde edilen sonuçların ekonomik ve politik etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışma, Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru'nun bölgesel ve küresel ekonomik ilişkiler üzerindeki etkilerinin kapsamlı analizini içermektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde, ÇHC'nin ekonomik kalkınma süreci, dinamikleri, kademeli gelişimi, başarılı ve başarısız yönleri incelenecek, hükümetin üretim ve ihracat faaliyetlerinin “Çin mucizesi” kavramının temellerini oluşturması araştırılacaktır. Bu bölümde ayrıca, ÇHC ekonomisindeki kırsal ve kentsel reform uygulamalarının planlanması, uygulanması süreçleri gözden geçirilecek ve reformlar sonrasında ülkede oluşmuş ekonomik sistem değerlendirilecektir. Dünya Bankı, Uluslararası Para Fonu, Çin Ulusal İstatistik Bürosu tarafından yapılmış istatistik bilgiler kullanılarak ÇHC'nin temel makro iktisadi göstergeleri, ekonomik büyüme eğilimleri ve dış ticaret gelişim dinamikleri araştırılacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, ÇHC'ne yapılan doğrudan yatırımların ülkenin ekonomik gelişimindeki rolü incelenecek, ülkenin yatırım alan ülkeden küresel olarak yatırım yapan ülkeye evrilme tarihi değerlendirilecektir. Aynı zamanda Çin menşeli doğrudan yatırımların coğrafi ve sektörel dağılımın etkileyen politik, stratejik ve ekonomik faktörler araştırılacaktır. 21. Yüzyılda Çin menşeli doğrudan yatırımların küresel pozisyonu incelenecek, bu bağlamda Çin menşeli doğrudan yatırımlar çerçevesinde planlanan ve gerçekleştirilen küresel projeler gözden geçirilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin altı temel kara koridorundan biri, belki de enerji projeleri, ulaşım potansiyeli ve ekonomik güç açısından en önemlisi olan Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru'nun kapsamı değerlendirilecektir. Bu bölümde ÇHC'nin Orta Asya politikası, Orta Asya ülkeleri ile ilişkileri incelenecek ve bölge ülkelerinin transit ve ekonomik açıdan birbirine bağımlılığı araştırılacaktır. Orta Asya Koridoru'nun ekonomik boyutları, bölge ülkelerinin doğal kaynakları, enerji sektörünün karşılıklı gelişime etkileri, yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarının inşası meseleleri değerlendirilecektir. Türkiye, doğudan batıya mal, hizmet, kaynak ve enerji akışlarının ulaştırılmasında kilit rol oynayan aktörlerden biridir. Çalışmanın bu bölümünde, Orta Asya Koridoru'nda Türkiye'nin konumu, önemi incelenecektir. Türkiye, ÇHC'nin Yeni İpek Yolu Girişiminin rotası üzerindeki stratejik konumu nedeniyle, projeye katılan ülkeler için güçlü bir ortak ve Avrupa pazarlarına açılan önemk kapıdır. Aynı zamanda Türkiye Orta Asya ülkelerine Akdeniz'de finansal sermaye, teknolojik yenilikler ve limanlar sunabilir. Buna karşılık, Türkiye bölge pazarlarına ve Hazar enerji stratejisine erişim kazanmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ÇİN EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

1.1. Çin'in Ekonomik Kalkınma Süreci

Çin'in son kırk yıllık ekonomik reformlardaki benzersiz başarıları araştırmacıları Çin ekonomisi olgusuna odaklandırmıştır. 2019 yılı, ülkenin kaderini değiştiren ve büyük gücün tarihsel ihtişamını ve güvenini yeniden kazanmasına izin veren Çin'in "reform ve açıklık" politikasının (1978 Aralık) 41. yıldönümüdür. Zamanla Çin, sadece dünyanın en büyük mal üreticisine dönüşmemiş, uluslararası arenada sermayenin en önemli ihracatçısı ve ithalatçısı olmakla kalmamış, aynı zamanda küresel ekonomik büyüme kaynağı haline de gelmiştir (Saray ve Gökdemir: 2007: 664). Geçen süreçte gerçekleştirilen reformlar, ülkeyi dünyanın en yoksul ülkelerinden dünyanın ikinci ekonomisine çevirmiştir. Bu reformlar sayesinde Çin, küresel büyümenin en yüksek gelişim hızını yakalamıştır.

ÇHC'de sistemik dönüşümler uzun süredir devam etmektedir. Çin kalkınmasının kökenleri, yönü ve dinamikleri, radikal ve kademeli gelişimi, başarılı ve başarısız kriterleri, diğer ülkelerdeki uygulanabilirliği ve hatta dünyadaki tarihsel önemi her zaman büyük ilgi uyandırmış, çeşitli tartışmalara ve adeta sınırsız teorik incelemelere konu olmuştur.

Çin'in başarısı sıklıkla Japonya, Güney Kore ve Tayvan gibi diğer Güney Asya ülkeleriyle karşılaştırılmaktadır. Asya kalkınma modeli olarak bilinen bu modelin başarılı uygulanmalarından biri Çin'de gerçekleşmiştir. Bu modelin özü; işletmelerin düşük ücret seviyelerinde sermayelendirilmesi, ihracat oryantasyonu, büyük yatırımların enjeksiyonu, işletmeler için finansal destek ve devlet tarafından sıkı ve sürekli kontrol sağlanmasıdır. Çin ekonomisinin hızlı büyümesine katkıda bulunan etken tam da böyle bir gelişme modeli olmuştur (TMMOB Raporu, 2007: 39).

Çin ekonomisindeki reform uygulamaları, sistemik dönüşüm süreçlerinin hızlı ekonomik büyüme sağlayabileceğini göstermiştir. ÇHC'nin ekonomik gelişimi, yüksek büyüme oranları, dinamizmi ve döviz kuru istikrarı ile karakterize olmaktadır. Bilimsel literatürde, Çin'in hızlı ve kesintisiz ekonomik kalkınmasına "ekonomik

mucize" denir, çünkü ülke oldukça kısa sürede bölgesel ve uluslararası arenada üretim, ticaret, tarım ve yatırım sektörlerinde dünya lideri haline gelmiştir.

1.1.1. Çin Mucizesi

Afyon Savaşları'nda yenilgiden sonra, Çin'in politik konumu sarsılmış ve ülke dış ticaret için limanlarını açmaya ve gümrük vergilerini %5 oranında sabitlemeye yönelik anlaşmalar imzalamaya zorlanmıştır (Kırilen, 2014: 78). 20. yüzyılın başında imparator devrilmiş ve muhafazakar siyasi parti devletin başına geçmiştir. Partinin gerçekleştirdiği reformlar Çin'in ekonomik durumunda önemli bir değişiklik getirmemiş ve Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) 19. yüzyılın başındaki oranlarında kalmıştır.

20. Yüzyılın ortalarından itibaren devlet, Mao Zedong yönetimindeki Komünist Parti tarafından idare edilmiştir. 1949 yılında ÇHC'nin kuruluşundan sonraki ilk on yıl, kişi başına gelirden önemli büyüme dönemleri, kişi başına üretimdeki artış ve ardından büyük değişiklikler yaşanmıştır. Bu dönemni izleyen süreçte doğal afetler, politik kampanya ve çalkantılar sanayileşme hızı ve kalitesini olumsuz etkilemiştir (Saray ve Gökdemir, 2007: 663).

Çin, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra dünyanın en fakir ülkelerinden biri olmuştur. Çinli liderler ülkede medeniyet, konut, eğitim, sağlık sektörünün eksikliği ile ilişkili tokluk ve ısınma sorununu sınırlı şekilde çözmeye çalışmışlardır. 1950'lerin sonunda ve 1960'ların başında ÇHC'de kitlesel kıtlık patlak verdikten sonra, komünist hükümet kapsamlı reformlar yapmayı düşünmeye başlamıştır.

Ekonomik, politik ve sosyo-kültürel dönüşümlerin uygulanmasına başlamak yaklaşık on yıl sürmüştür. Reformun ilk adımı olarak, nüfus artışını durdurması beklenen ülkede doğum oranını sınırlamaktı. 1978'de gerçekleştirilen Çin Komünist Parti Merkez Komitesinin genel toplantısı, bugüne kadar çığır açan ve tarihsel olarak ülkenin dönüm noktası kabul edilmektedir. Bu toplantıda, "reform ve dışa açıklık" olarak adlandırılan yeni bir izlencenin uygulanmasına karar verilmiştir.

Dönemin siyasetçisi ve reformların öncüsü olarak kabul edilen Komünist Parti önde geleni Deng Xiaoping, ÇHC'de kapsamlı reformlar yapmaya karar vermiştir (Tunç ve

Kızıl, 2018: 52). Burada ana vurgu, ekonomik dönüşümlerin gerçekleştirilmesiydi. Bu dönüşümlerin hedefleri aşağıdaki gibi belirlenebilir:

- a- Çin'i dünya ekonomisinde daha açık hale getirmek;
- b- Komünist bir devlette piyasa ekonomisinin sosyalist modelini oluşturmak;
- c- Ülkenin tüm vatandaşlarına kamu desteğini ve fırsatları sağlamak.

Bu faktörler hükümetin gelecek eylemlerinin temellerini atmıştır. Deng Xiaoping, ekonominin birçok sektörlerinde baskıcı ve kısıtlayıcı hükümet müdahalesini azaltmıştır. Daha sonra, işletme müdürlerinin yönetim alanındaki işlevlerini, özerkliklerini önemli ölçüde genişletmiştir. Onun çabalarıyla özel sektör aktif olarak gelişmiş, Çin çeşitli uluslararası ticaret, para ve finansal işlemler yapmaya başlamıştır. Yabancı yatırımcılar ülkenin ekonomi ve üretim sektörünün farklı alanlarına yatırımlar yapmaya başlamışlardır. Dış yatırımlar Çin ekonomisini makroekonomik ve mikroekonomik seviyelerde güçlü etkilemiştir (Çakıroğlu, 2006).

1980'de, Çin'in tüm güney kıyıları dört özel ekonomik bölgeye ayrılmıştır. Beş yıl sonra İnci Irmağı, Funjian Eyaleti ve Yangtze Nehri yakınlarında da benzer bölgeler oluşturulmuştur. Bu bölgelerde Çinli yatırımcıların iş kurma da dahil olmak üzere önemli üstünlükleri olmuştur (Köse, Uysal, 2011: 11). Hem Çin diasporasının temsilcileri hem de yabancı işadamları ülke ekonomisine yatırım yapmağa başlamışlar. Çin, Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olduktan sonra da yatırımcılar için benzer ayrıcalıklar korunmuş ve geliştirilmiştir.

Bu dönemin ana amacı, emtia kıtlığı ve geleneksel düşüncenin sınırlamalarını aşmak olmuştur. İlk aşama, işletmelerin karlarını güçlendirme ve artırma sorunlarını çözmekle karakterize edilmiştir. Yeni organizasyonel ve ekonomik yapılar, ortak şirketler, endüstriyel çiftlikler, birim trolsteri ve anonim şirketler, vb. ortaya çıktı. Ancak, ülkenin ekonomik reformlarının makul bir hedef modeli henüz oluşturulmamıştır. Tüm reformlar deneylere dayanmaktaydı (Gordon, 2016: 17). Ancak uygulanan tüm ekonomik reformların temelinde Çin Komünist Partisi'nin siyasi üstünlüğünü güçlendirmek yatmaktadır (Gökten, 2012: 199).

Xiaoping'in reform faaliyetlerinin sonucunda, ülke çapında kapsamlı dönüşümler başarıyla uygulanmış, vatandaşların gelirleri artmaya başlamış, hizmetlerin kapsamı genişlemiş, sanayi yavaş yavaş tüketici mallarının üretimine geçmeye başlamıştır.

1980'lerin sonlarında Deng Xiaoping, piyasanın kapitalizm olmadığını ve planlı ekonominin sosyalizm olmadığını söyleyerek, reformların devamlı olmasına ısrar etti. Özel mülkiyeti desteklemeye devam eden Çin Komünist Partisi rejimi, ülkenin anayasasında özel mülkiyetin yasal olarak tanınmasına ilişkin değişiklikler başlattı (Tunç ve Kızıl, 2018: 53).

Daha yüksek ücretle çalışmak isteyen işçiler; istediğini yetiştirip, istediği fiyata satmak isteyen köylüler, iç ve dış etkilerden bağımsız olarak faaliyette bulunmak isteyen yöneticiler, reform uygulamalarını olumlu karşılamışlardır (Gökten, 2012: 200).

1992-1997 yıllarında izlenen genel siyaset, sosyalist piyasa sisteminin oluşturulması şeklinde değerlendirilmektedir. 1994 yılında devlet yönetimi, finansal sistem, dış ticaret, sosyal güvenlik ve gelir dağılımı alanlarında farklı reformlar gerçekleştirilmiştir. Tüm bu süreçler Çin'in ulusal ekonomisinin hızla gelişmesine ve modernleşmesine yol açmıştır. 1992-1997 yıllarında yıllık ortalama GSYİH büyümesi 1978-1991 göstergesinden %2,5 oranında yükselerek %11,53 olmuştur (Enfu, 2002: 149).

Deng Xiaoping politik desteği ile yürütülen ekonomik dönüşüm, yatırım akışlarının yapısında önemli değişikliklere neden olmuştur. İlk başta büyük finansal gelirler ağır sanayi alanlarında toplanmıştır. Ardından telekomünikasyon, bilişim teknolojileri, makine ve otomobil üretimi ve kimya endüstrisi gibi sektörlerde yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Çin'in temel finansal "bağışçılar"ı arasında ABD, Batı Avrupa ve Japonya şirketler bulunmaktadır (Overhold, 2011). Bu şirketlerin geniş çaplı faaliyetlerinin sonucunda üretim genişlemiş ve yeni işletmeler ve fabrikalar açmak için yatırımlar yapılmıştır. Tüm bunlar, Çin üretiminin küçük hisselerin montaj ve işlenmesinden, karmaşık ürün işleme ve üretimine geçmesi nedeniyle mümkün olmuştur.

Sonuç olarak, Çin'de yalnızca yarı mamul ürünler değil, mamül mallar da üretilmeye başlanmıştır. Böylelikle Çin yurtdışında, özellikle ABD, AB, Latin Amerika ve Asya ülkelerine mal ihracatını aşamalı şekilde artırmıştır. Hükümetin ihracat faaliyetleri, tüm dünyada konuşulan "mucizenin" temeli haline gelmiştir. Ekonomik kalkınma dinamizmi orta ve küçük ölçekli firmaların, işletmelerin, fabrikaların faaliyetleri ile ilişkilidir.

ÇHC'nin "ekonomik mucizesi" göstergelerini genelleyecek olursak, aşağıdaki faktörleri önemli özellikler dikkati çekmektedir:

- Çin'de 1978'den bu yana ekonominin sürekli ve yüksek hızla büyümesi;
- Küresel mali krizin pratikte Çin'i çok güçlü bir şekilde etkilememesi;
- Bu reform politikası sonucunda, dünyanın hemen hemen her ülkesi Çin'de üretilmiş ucuz mallar ithal etmektedir;
- Her yıl, ülkenin GSYİH'si %8–9 oranında büyümekte tüketim malları talebi %18 oranında artmakta ve bunların sonucunda, her bir aile gelirinin dörtte birini biriktirme olanağı kazanmaktadır;
- Ülkenin hemen hemen tüm bölgeleri, kendi uzmanlık, üretim ve pazar özelliklerine sahip olarak son derece gelişmiştir. Ülkenin en gelişmiş bölgesi doğu kıyılarıdır;
- Çin dünyanın en büyük altın rezervine sahiptir;
- Kalifiye ve profesyonel çalışan sayısı yüksek hızla artmaktadır;
- Çin ulusal para birimi olan yuan, rezerv hacmine göre dünya para birimi olma şansına sahiptir (Titarenko, 2009: 17-19).

Yukarıda sayılan sebeplere göre, Çin "ekonomik mucizesi" dünya ekonomisinde benzeri olmayan bir olgu olarak kabul edilmektedir. Analistler ve finansal gözlemciler, orta vadede Çin'in, ABD ve Japonya'yı sadece mal üretiminde değil, aynı zamanda temel ve bilgi bilimleri, uygulamalı alanlar, geliştirme ve teknoloji alanlarında da geride bırakacağına inanmaktadırlar.

1.2. Çin'in Reform Sonrası Ekonomik Sistemi

Bugün Çin, dış baskıdan bağımsız olarak, geçmişte olduğu gibi kendi reform yoluyla gitmeye kararlı görünmektedir. 1978'de Deng Xiaoping önderliğinde başlatılan Çin'in "reform ve dışa açılma" politikası, ülkenin az gelişmiş ekonomiye ve merkezi planlamaya sahip fakir bir ülkeden; piyasa ilişkilerinin yönlendirdiği ama devlet mülkiyetinin önemini koruduğu bir iktisadi yapıya erişmesini sağlamıştır.

Son dönemlerde Çin ekonomisinde sorunlar ve ekonomik reformların gelişme yönünde belirsizlikler ortaya çıkmaktadır. Çin'in ekonomik gelişimindeki bu önemli aşamada, ülke reformlarının hangi yönde ilerlediği ve ne gibi değişikliklere sebep olduğu da merak uyandırmıştır (Kaya, 2019: 24).

Çin'in açıklık ve reform politikaları, özel sektörün gelişmesine yol açmış ve daha önce devletin öncülüğünde yönetilen ülkede piyasa teşvikleri ortaya çıkmıştır. 1978'e kadar özel sektör neredeyse olmadığı ülkede bugün özel şirketler Çin'in yıllık GSYİH'sının yaklaşık %70'ini sağlamaktadır. Bunu başarmak için Çin, son 40 yılda ekonomik sisteminde muazzam değişiklikler geçirmiştir. Bununla birlikte, değişikliklerin muazzam boyutuna rağmen, Çin'deki ekonomik reformlar kademeli ve deneysel bir yaklaşımla hayata geçirilmiştir.

Aynı zamanda, reformlar sonucunda piyasaya kaynakların tahsisinde daha önemli bir rol verilmesine rağmen, devlet 40 yıl sonra hala ekonominin gelişimin idare etmekte ve piyasanın yönetiminde güçlü bir rol oynamaktadır. Bu bakımdan, Çin'in kalkınma ve reform yolu benzersizdir ve bazen "Çin modeli" olarak adlandırılır (Yalçın, 2013: 178).

Çin ekonomisinin başarılarına rağmen, son yıllarda kendi performansı açısından bir yavaşlama yaşanmıştır. Ekonomik büyüme önceki on yıllık çift haneli göstergelere kıyasla yavaşlamış, ancak bu durum ülke ekonomisinin daha olgunlaşması ve nicelikten çok niteliğin öne çıkması sebebiyle yeni norm olarak değerlendirilmektedir.

Çin Ulusal İstatistik Bürosu tarafından sunulan istatistiklere göre, 2018 yılında Çin'in GSYİH'si %6,6 oranında büyümüştür. Bu Çin hükümetinin büyüme hedefini 2019 için %6-6,5'e düşürmesine sebep olmuştur

(http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202001/t20200117_1723398.html)

Erişim Tarihi: 24.02.2020). Birçok iktisatçı son yıllardaki gerçek büyümenin bize sunulan resmi rakamlardan çok daha düşük olduğunu savunmaktadır. Bu bağlamda yerli ve yabancı ekonomistler, Pekin'i yapısal reformlar yapmaya çağırılmışlardır. Böylece ülke büyümeye devam edecek ve "orta gelirli tuzağı"ndan kaçınabilecektir. Orta gelirli ülkeler için tuzak, belirli bir ülkenin ekonomisinin yeterince geliştiği, ucuz işgücü ve düşük üretim maliyetleri vb. başlangıç avantajlarının kaybına yol açan bir durumu tanımlar. Bununla birlikte Çin, katma değeri daha yüksek olan bilgi

ekonomisine geçiş için hala yeterince gelişmemiştir. Bu durum verimlilikte düşüşe neden olabilir.

Her ne kadar tüm analistler Çin'in ekonomisini uzun vadede sağlıklı kalması için büyük ölçekli ekonomik reformlar yapması gerektiği konusunda hemfikir olsalar da, bu reformların tam olarak neyi gerektirdiği konusunda anlaşmazlıklar vardır. Liberal iktisatçılar, Çin'in, kamu iktisadi teşebbüslerinin rolünü daha da azaltmak ve piyasada bozulmaya yol açan iç destek ve sübvansiyon biçimlerini terk etmek gibi piyasa temelli tedbirlerin daha fazla uygulanmaya koyulması gerektiğini savunmaktadırlar. Ekonomik kalkınmada katı devlet gücünün destekçileri olan diğer uzmanlar, Çin'in ekonomisinin stratejik sektörlerindeki sübvansiyonları artırması ve yerli işletmeleri gelişimlerini teşvik etmesi gerektiğini savunmuşlar (Vlazneva vd. 2018: 3261).

2013 yılında, reformların başlamasından tam 35 yıl sonra, Cumhurbaşkanı Xi Jinping önderliğindeki Komünist Parti'nin Üçüncü Genel Oturumu'nda, reformları sürdürme konusunda güçlü bir kararlılık sergilenmiştir. Genel kurul toplantısında "Çin Komünist Partisi Merkez Komitesi'nin (ÇKP MK) Reformlarının Kapsamlı Derinleştirilmesi Hakkında Birkaç Önemli Sorunun Çözülmesi" başlıklı 60 maddelik bir plan yayınlanmıştır. Bu planın öndeki on yıl için Çin'in reform gündemini ve reformların istimametini belirleyeceği öngörülmüştür. Burada alınan önemli kararlardan biri, "piyasanın kaynakların tahsisinde belirleyici bir rol oynamasına izin verme" yükümlülüğüydü (Gordon, 2016: 18).

2013'te toplanan 18. Parti Kongresi'nin üçüncü genel oturumundan sonra, pazara daha belirleyici ve daha serbest bir rol verilmiştir. Örneğin, doğrudan yabancı yatırımlara (DYY) getirilen kısıtlamalar azaltılmıştır. Doğrudan yabancı yatırımlar Çin'in gelişimi için önemlidir, çünkü katma değeri yüksek endüstriyel üretimi artırmada önemli bir rol oynarlar. Örneğin, 2016 yılında Çin'deki yurtdışı finansmanlı şirketler, toplam Çin yüksek teknoloji ihracatının %77'ni oluşturmuştur (Kotova, 2019).

2015 yılında Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması"-nı onaylayan Çin, dış ticaret prosedürlerini basitleştirme reformlarını önce ekonomik bölgeler düzeyinde, sonra ülke çapında uygulamaya başlamıştır. Bu reformlar, ülke genelinde tek denetimli bir mekanizmanın kurulmasına yol açarak ticaret teftişlerini, gümrük beyanlarını, vergilendirmeyi ve diğer prosedürleri

basitleştirmiştir. Bu olgu, Çin'in iş kurma ve geliştirme kolaylığı açısından Dünya Bankası sıralamasında 2017 yılında 78. sıradan 2018 yılında 48. sıraya taşınmasının sebebi olarak değerlendirilmektedir. 2019 yılında Çin iş kurma ve kolaylığı açısından dünyada 31. sıraya yükseleceği beklenmektedir (<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf> / Erişim Tarihi: 08.01.2020).

Yukarıdakilere ek olarak, Çin'in ülke ekonomisini uzun vadede desteklemek için gerekli reformları yapmaya hazır olduğuna dair işaretler vardır. Örneğin, hükümet para politikasında borçlanma fonlarının payını azaltarak finansal riskleri azaltan bir kısıtlama getirmiştir. Bu zor karar son dönem Çin ekonomisinin yavaşlamasının nedenlerinden biri olmuştur. Bu durumun Çin ekonomisinde sert inişe neden olacağı ihtimalleri araştırmacıları düşündürmektedir (Gordon, 2016: 21).

“Sert iniş”in gerçekleşmemesini sağlamak için Pekin, büyük ölçekli teşvik önlemleri yerine maliye politikalarını daha aktif olarak sürdürmektedir. Örneğin, 2019'un Mart ayında yapılan yıllık “İki Oturum” toplantısında Başbakan Li Keqiang, işletmeler için toplam 298 milyar dolarlık vergi indirimi yapıldığını açıklamıştır (<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-47445444> / Erişim Tarihi: 08.01.2020).

2013 yılından bu yana bazı alanlarda ilerleme kaydedilmiş olmasına ve piyasanın rolünün yoğunlaşmasına rağmen, diğer alanlarda hükümetin piyasa eleyhine yeniden kontrolü kazanmaya çalıştığı görülmektedir. Bu nedenle, Çin'in piyasa reformuna bağlılığıyla ilgili sorular ortaya çıkmaktadır. Hükümet piyasayı açmak için daha fazla reform yapmaya odaklanmak yerine, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi gibi politikalarla devlet sermayesi ile geliştirmeye daha fazla odaklanmıştır.

2019 yılının kış aylarında The Asiatic Society kamu kuruluşu tarafından yayınlanan “Çin'in Temel Göstergeleri”nde, 2013'ün Üçüncü Genel Kurulunca onaylanan reform hedeflerine ulaşılmasını izleyen reformların on alanın sekizinde ilerleme sağlanmadığını göstermektedir (Kotova, 2019). Vaat edilen taahhütlerin yerine getirilmesi gereken en önemli alan devlete ait işletmelerin reformudur. Bu tür işletmeler, özel sektörden farklı olarak, kredilere hala imtiyazlı erişime sahip olduklarından, kaynaklar sürekli olarak gizli ve eşitsiz olarak onlara yönlendirilmiştir. Bu durum devlete ait işletmelerin rolünde önemli artışına sebep olurken, özel sektörün ekonomideki rolünde bir azalmaya yol açar.

Hükümetin kaldıraç oranını azaltma kampanyası finansal riskleri azaltmış olsa da, özel sektörü devlete ait işletmelerden daha fazla etkilemiştir. Özel sektörün kamu kesiminden ortalama üç kat daha verimli olmasına ve Çin'in GSYİH büyümesinin neredeyse üçte ikisini sağlamasına rağmen olmuştur. Doğrudan yabancı yatırımlar açısından bakıldığında, kısıtlamaların gevşetilmesine rağmen, piyasanın yabancı şirketler ve eşitsiz şekilde tercih edilen yerel firmalar arasında adil olmayan bir oyun alanı olduğu iddiaları vardır.

ABD-Çin ticaret savaşının temel taşı olan Made in China-2025 endüstriyel kalkınma stratejisi ile doğrulanmıştır. “Made in China-2025”, 2015 yılında başlatılan ve Çin hükümetinin sıkı rehberliği altında 10 yüksek teknoloji sektörünü teşvik etmeyi amaçlayan bir sanayi politikasıdır (Institute for Security & Development Policy, 2018) ABD'nin Pekin'e yönelik iddiaları arasında, bu stratejinin yerel şirketleri sübvansiyon tahsisinde desteklemesi ve yabancı şirketleri Çin pazarına erişim koşulu olarak teknolojiyi transfer etmeye zorlaması yönünde referanslar vardır. Sonuç olarak ABD, Çin'in DTÖ'ye olan yükümlülüklerini ihlal ettiğini ve ülkenin eşit fırsat ve kuralları sağlamak için piyasa reformlarını benimsemesi gerektiğini iddia etmektedir. Çin hükümeti, bir yandan kendi yeni kalkınma modelini savunurken, öbür yandan DTÖ'de reform çağrısında bulunarak yeni ilkelerin kabul edilmesini savunmuştur. Bu ilkeler, tüm ülkelerin tek tek üye ülkelerin kalkınma modellerine saygı göstermesini temel almıştır. DTÖ'nün yapısında bu tür değişikliklerin oluşma ihtimali, Çin'in devlet politikası ve korumacılığın uygulanması için daha fazla fırsat sunacağı açıktır.

Ancak son zamanlarda, Çin tarafının Washington'da bu kadar aktif bir şekilde dile getirilen sorunları çözmek için uzlaşmaya hazır olduğunu gösteren işaretler ortaya çıkmıştır. Mart 2019'da Tüm Çin Halk Kongresi yabancı yatırımcılar ve dış yatırımlarla ilgili yeni bir kanun kabul etmiştir. Kabul edilen yasa küresel iş dünyasının ortak sorunlarını ve şikayetlerini çözmeye odaklanmıştır. Bu yasada teknoloji transferi açık bir şekilde yasaklanmaktadır. Eleştirmenler, bu belgedeki hükümlerin çoğunun oldukça genel olduğunu ve yasanın kendisinin 1 Ocak 2020'ye kadar yürürlüğe girmeyeceğini söylemişlerdir. Ancak, geçtiğimiz günlerde ülkenin resmi televizyon kanalı CCTV, yasanın yürürlüğe girdiğini resmen açıklamıştır (<https://tass.ru/ekonomika/7457033> / Erişim Tarihi: 12.01.2020).

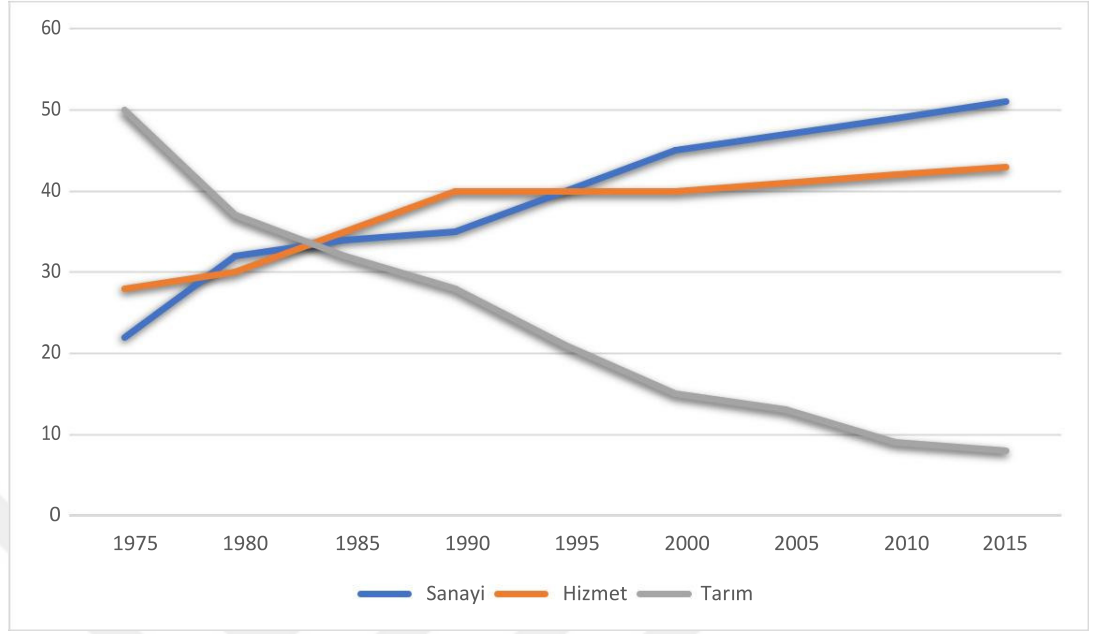
2013'ten bu yana reform uygulamaları belirsiz bir hal kazanmıştır. Çin, bir taraftan ekonomik düzeyi iyileştirmek ve yeni endüstri sektörlerini yabancı yatırıma açmak gibi ilerlemeler kaydetmiştir. Bununla birlikte, devlet piyasaya ekonominin gelişmesinde belirleyici bir rol sağlamadan konumunu bir kez daha güçlendirmiştir. Xi Jinping, kamu iktisadi teşebbüslerinin daha büyük, güçlü ve verimli hale gelmesinin hükümet için önem taşıdığını dile getirmiştir (Samusenko, 2018: 197).

Son zamankarda Çin Komünist Partisi hem özel hem de devlet işletmelerindeki tesirini, gücünü ve varlığını artırmıştır. Xi'nin göreve gelmesinden bu yana Çin'de ekonomik reformların uygulanması konusundaki karışık deneyimler göz önüne alındığında, daha önemli bir devlet etkisine dönüşen reformlar yönünde temel bir değişiklik mi, yoksa dikkatli olunması gereken kısa bir süre mi, yoksa piyasa reformları yolunda ilerlerken gerekli önlemlerin olup olmadığı henüz belli değildir.

Çin'deki reform sürecinin ülkenin gelişimini nasıl etkileyeceği, dış güçlerin bu süreçteki etkileri zamanla daha açık hale gelecektir. Dış etkenlere rağmen ve hatta onlar sayesinde Çin, geçmişte olduğu gibi kendi reform yolunu bulmaya ve tekrar uygulamaya kararlı gözükmektedir. Çin'in son dönem gelişimini değerlendirirken, Xi'nin reform ve açıklık politikasının 40. yıldönümünde söylediği “hiç kimse Çin halkına ne yapılması ve yapılmaması gerektiğini dikte edemez” cümlesi dikkat çekicidir.

1.2.1. Kırsal Reform

Çin'de reformlarla başlayan süreç ülkenin ekonomik yapısında esaslı değişikliklere sebep olmuştur. Eskiden tarım ülkesi olan Çin'de sanayinin diğer alanları kısa sürede yüksek hızla gelişmiştir. Günümüzde ÇHC'nin ekonomisi imalat ve hizmet sektörlerinde yükselmektedir. Aynı zamanda tarım sektörü de Çin ekonomisinin önemli bileşenlerindedir. Tarihsel olarak tarımın gelişmesi her zaman nüfus artışını desteklemede önemli etkiye sahip olmuştur. Bugün Çin dünyadaki en büyük nüfusa sahiptir. Çin pirinç, buğday, patates, domates, yer fıstığı, çay, darı, arpa, pamuk, bitkisel yağ ve soya fasulyesi üretiminde dünyada ilk sırada yer almaktadır.(<https://web.archive.org/web/20131213092519/http://www.stats.gov.cn/was40/reldetail.jsp?docid=402464541> Erişim Tarihi : 24.12.2019).



Şekil 1.1. Tarım, Sanayi ve Hizmet Sektörünün Çin'in GSYİH'sında payı (1975-2015)

Kaynak: Bert Hofman, World Bank. 2018.

Çin Komünist Partisi iç savaşı kazandıktan sonra, tarım arazilerinin kontrolü toprak ağalarından alınmıştır. Bu topraklar zamanla 300 milyon köylü arasında yeniden dağıtılmıştır. 1952'de iç savaş sonrasında gücünü giderek arttıran hükümet, köylüleri kolektif olarak örgütlemeğe başlamıştır. Üç yıl sonra, bu kolektifler SSCB'de olduğu gibi, toprağın kolektif mülkiyetinin Sosyalist modelini benimseyen üretim kooperatiflerinde birleştirilmiştir (Öğütçü, 1998, 34).

Zamanla hükümet resmi olarak yararlı bütün arazilerin kontrolünü tamamen ele geçirmiş ve büyük tarım arazilerinde devlet kolektif çiftliklerini yapılandırmaya devam etmiştir. 1958'de Mao Zedong tarafından başlatılan “Büyük İleri Atılım” kampanyası, tarımsal üretimi geliştirmek için arazi kullanımını daha katı hükümet düzenlemelerine tabi tuttu. Bu kampanyanın yarattığı tarımsal verimsizlik, Çin tarihinin en korkunç anlarından biri olan büyük kıtlığa neden olmuştur. Hükümet verilerine göre bu dönem açlık ve sefalet nedeniyle 14 milyon kişi hayatını kaybetmiştir. Bu başarısızlık nedeniyle 1962'de özel arazi hukuku yeniden restore edilmiş olsa da, kollektif çiftlikler Kültür Devrimi sırasında ekonomik örgütün egemen kırsal birimleri olarak kalmıştır (Tunç ve Kızıl, 2018: 55-56).

Çinde 1978'de başlatılan “dört modernizasyon” kampanyası, ülkedeki tarımsal sorunu çözmüştür. Bu kampanyayla ülkede bireysel hanelere tarımsal üretim sorumluluğu veren aile sorumluluk sistemi oluşturulmuştur (Saray ve Gökdemir: 2007: 665). Bireysel haneler kolektifleri için arazi kiralyorlar. Devlet tarafından belirlenen kotalara uydukları sürece bu haneler uygun gördükleri tarım alanlarını istedikleri şekilde kullanabilmektedirler. Bu durum tarımsal üretimle uğraşan ailelerin bireysel gereksinimlerini karşılamaları için daha fazla fırsat sağlamıştır. Bu yapısal değişikliklere ek olarak, Çin hükümeti sulama projelerinde de (Üç Boğaz gibi) yer atmakta, devlet büyük çiftlikleri işletmekte ve gübrelerin mekanizasyonunu ve kullanımını teşvik etmektedir.

Kolektif çiftliklerin nerdeyse tamamı aile sorumluluk sistemini benimsemiştirler. Sonuç itibariyle devlet, tarımsal fiyatlandırma ve pazarlamayı serbestleştirmek için ilave ekonomik reformlar başlatmıştır. Zamanla reformlar çiftçilerin durumunu daha da rahatlatarak onları devlete yaklaştırmıştır. Önceden yürürlükte olan katı yasa ve kurallar kaldırılmış veya daha basitleriyle değiştirilmiştir. 1984 yılında hükümet, çiftçilerin zorla ürün teslimatı yapmasını kaldırmıştır. Bu sert kanunun yerine, çiftçiler ve hükümet arasında gönüllü sözleşmelerin yapılmasına dayanan bir sisteme geçilmiştir. Uygulanan reformların etkisiyle tarımın yapısı değişmiş, tarımın ticarileşmesi ve yabancı piyasaya açılması, yetiştirilmesi pahalı olan yerli hububat ürünlerinin yerine, daha karlı rekabetçi ürünlerin yetiştirilmesine olanak yaratmıştır (Gökten, 2012: 220).

Çin tahıl ithalatını kısıtlamak ve ekonomik istikrarı artırmak için 1994 yılından bu yana bir dizi değişiklikler yapmıştır. Bu politika değişiklikleri arasında tahıl fiyatlarında piyasa seviyelerinin üzerinde yapay bir artış da yapılmıştır. 1995 yılında, il valilerinin dengeli tahıl arzının yanı sıra illerindeki tahıl fiyatlarının talep ve istikrarından sorumlu olduğu “Hükümet Tahıl Üretimi için Sorumluluk Sistemi” kurulmuştur (İnançlı ve Kamacı, 2010:139).

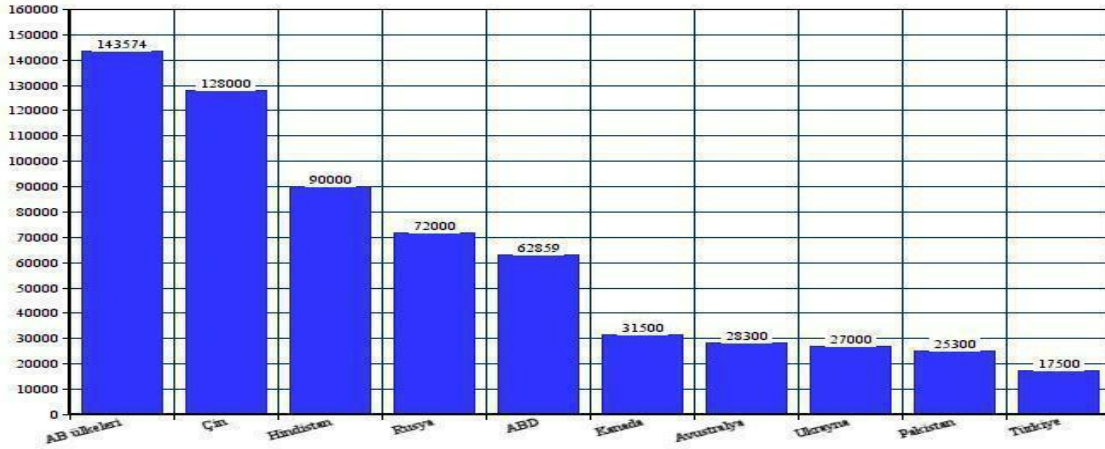
2011 yılında Çin'in tarımı sektörünün gelirleri ülkenin toplam GSYİH'sının yüzde 10'unu oluşturmuştur.

Tablo 1.1. Çin'in Tarım Sektörünün Makroekonomik Göstergeleri

Temel Göstergeler	2007	2011	2017	2019
Toplam nüfus (milyar kişi)	1,32	1,34	1,386	1,420
Kırsal nüfus (toplam nüfusun yüzdesi olarak)	54,8	49	38	35
Nominal GSYİH (trilyon ABD doları)	3,495	7,298	9,771	13,082
Tarım sektörünün GSYİH içindeki payı (yüzde)	10,8	10,0	8,7	8,5
Tarım arazisi (toplam alandaki yüzde payı)	56,0	56,2	54,8	53,6

Kaynak: World Bank. World Development Indicators.
<http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators> / Erişim Tarihi : 02.01.2020.

Son dönem ülkenin karşılaştığı zor ekonomik durumlar ve tarım sektöründeki gerilemelere rağmen Çin dünyada tarım alanında iddialıdır. Bu olgu, onun diğer tarım ihracatçılarıyla kıyaslandığında daha belirgin şekilde ortaya çıkmaktadır.



Şekil 1.2. Tahıl Üretiminde 10 Lider Ülke (milyon ton, 2016-2017)

Kaynak: FAOSTAT.

http://www.fao.org/faostat/en/#rankings/countries_by_commodity Erişim Tarihi: 04.01.2020.

J'son & Partners Consulting tarafından yapılan bir araştırmaya göre, Çin tarımsal mekanizasyon seviyesini hızla artırmaktadır. Ülkede tarım makineleri pazarı son 5 yılda yıllık ortalama %13,3 oranında büyümüştür (J'son & Partners Consulting, 2018).

Çin'de endüstrileşme süreci devam ettikce, geniş ve verimli tarım alanları endüstriyel alanlara çevrilmektedir. Bu kentsel genişlemenin bir sonucu olarak taşınmaya zorlanan çiftçiler genellikle fabrikalarda işçi göçmenleri haline gelirler. Sanayinin bozulması ve kentsel ve kırsal zenginlik ve gelir arasındaki artan eşitsizliğe neden olmuştur. Bu durumun büyük nufuslu Çin için iyi sonuçlar oluşturmayacağı kesindir. Çin'in tarım tarımındaki en son yenilik, organik tarıma geçiş sürecidir. Ülkede organik tarımın rağbet kazanması ve hızlı şekilde yükselmesi aynı anda birkaç amaca hizmet etmektedir. Gıda güvenliği, sağlığa yararlılık, ihracat fırsatları kırsal kesimde çalışan işçilerin şehirlere göç etmesini engelleyebilecek bir yol olarak değerlendirilmektedir. Bütün güncel sorunlar ve dünyanın dengesiz ekonomik sistemine bakmaksızın ülke tarım sektörünü güçlendirmeye devam etmektedir.

1.2.2. Kentsel Reform

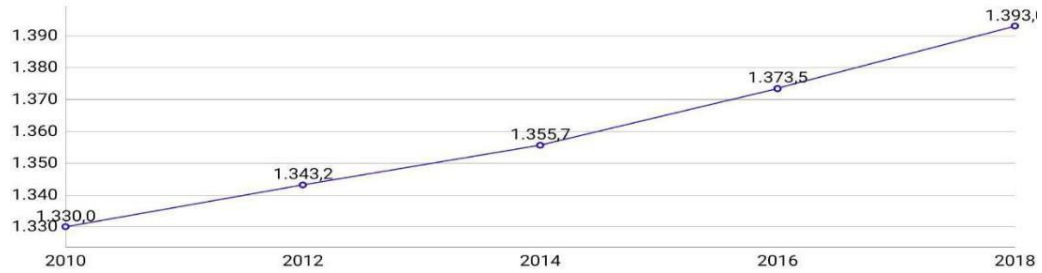
XX. yüzyılın ilk yarısında Çin'in kentsel nüfusu hızla artmıştır. Bu süreç ülkede endüstriyel retimın yaygınlaşmasından kaynaklanmıştır. Tarımın azalan rolü ile Çinlilerin kentlere, ekonomik merkezlere devasa bir akışı başlamıştır. Kırsal alanlarda yaşayan nüfus oranı 1960'tan 1970'lerin sonlarına doğru biraz düşmüştür, ancak 1978'den sonra bu düşüş keskin bir şekil almıştır. Doğrudan yabancı yatırım akışı büyük yerleşim merkezlerinde muazzam istihdam fırsatları yaratmış ve bu da kentsel nüfusun büyümesine katkıda bulunmuştur. Reformların etkisiyle sürekli (göreceli) makroekonomik istikrarın sağlanması ülkede yüksek yatırım ve hızlı kentleşmenin oluşmasına izin vermiş ve bu da hızlı yapısal dönüşümü ve verimlilik artışını tetiklemiştir (Ertekin, 2017: 15).

Yukarıda belirtildiği gibi, Çin'deki ana büyüme faktörü yabancı sermayenin ülke ekonomisine akmasıdır. Bu da şehirlerin büyümesine, endüstriyel retimın gelişmesine katkıda bulunur. Öncelikle Çin'in çıkarları için çalışan ekonominin ulusal yönelimli sektörleri yaratılmaktadır.

Kentsel reformlar temel olarak sanayileşme stratejisinin değiştirilmesi ıslahatlarını, devlet işletmelerinde ve devlet dışı işletmelerinde (zel sektör) gerçekleştirilen

reformları kapsamıştır. Sanayileşme stratejisinin değiştirilmesinin temelinde, sanayi yatırımlarını ağır sanayiden hafif-kırsal sanayiye yönlendirmek durmuştur. Devlet işletmeleri reformu, yönetimin ademi merkezileştirilmesi prensiplerine esaslanmış ve siyasi otoritenin güçlendirilmesine yöneltilmiştir. Devlet dışı işletmeleri kapsayan reformlarla, özel sektörün gelişmesi, vergi ve gelirlerin artırılması amaçlanmıştır (Gökten, 2012: 230-240). Bugün ÇHC dünyanın en hızlı kentleşen ülkelerinden biri olmaktadır. Çin, bugün dünyanın en büyük kentsel nüfusuna sahip ülkesi olarak değerlendirilmektedir (Tunç ve Kızıl, 2018: 65). ÇHC Konut, Kent - Kırsal Bakanlığı tarafından yapılan tahminlere göre, 2010-2025 yılları arasında, kırsal alanlarda yaşayan yaklaşık 300 milyon Çinli kentleşmenin ve ekonomik yükselişin etkisiyle kent sakinlerine doğru değişim göstereceklerdir (<https://www.haberler.com/cin-de-kentlesme-sorunu-4914449-haberi/> Erişim Tarihi 16.01.2020).

Kentleşmenin hızlı temposunun, şehirlerde su temini, atık yönetimi, ısıtma ve diğer kamu hizmetlerinin inşasında 1 trilyon yuan'dan fazla yatırım fırsatlarına yol açması beklenmektedir. ÇHC, 2025 yılına kadar Çin nüfusunun yaklaşık %70'ini, yani yaklaşık 900 milyon kişiyi kentlerde bir araya getirme hedefini de açıklamıştır (Çan, 2016: 69).



Şekil 1.3. Çin Nüfusunun Artış Dinamiği (000000 kişi)

Kaynak: <http://www.ereport.ru/stat.php?razdel=country&count=china&table=ppecia/>
Erişim Tarihi: 13.01.2020.

Hem Çinli hem de diğer ülke bilim adamları tarafından yapılan çok sayıda çalışmaya göre, Çin'deki şehirleşme süreci devam edecektir. Tahminler değişiklik gösterir. Aşağıdaki tablo, Chongqing University of Arts and Sciences'den bir araştırma ekibi tarafından hazırlanan tahminlerden birini göstermektedir. Bu sonuçlar oldukça karmaşık matematiksel ve istatistiksel hesaplamalar temelinde elde edilmiştir.

Tablo 1.2. Çin'in Kentsel Nüfusunun Büyümesine Yönelik Tahminler (2020-2070)

Yıllar	Kentsel Nüfusun Tahmini Yüzdesi
2020	52,5
2030	57,1
2040	61,2
2050	65
2060	68,2
2070	71,1

Kaynak: <http://www.nstrade.ru/blog/item/urbanizaciya-i-rost-kitaya/>Erişim Tarihi: 14.01.2020

Kentleşmenin etkisiyle istihdam merkezlerinin yeni şehirlere taşınması olgusu ortaya çıkmıştır. 1979'da Hong Kong sınırına yakın bir sanayi merkezi olan Shenzhen'de yarım milyondan az insan yaşamıştır. 1980 yılında, yabancı yatırım için şehre erişim sağlayan Çin'in ilk özel ekonomik bölgesi oldu. 1990'lı yıllarda şehir hızlı ve etkili kalkınma aşamasına girdi. Şehir 2016 yılında ABD ve Avustralya'ya göre daha fazla gökdelen inşa edilen dünyanın en büyük şehirlerinden biridir. Şehir, Çin'in kıyı megakentlerinin yükselişinin bir sembolü haline gelmiştir. Çin'in kentsel ve endüstriyel kuşağı ülkenin kuzeydoğu kıyısında, Pekin dahil olmak üzere kuzeydoğudaki Harbin'den ve güneydeki en büyük Çin kenti Şanghay'a yoğunlaşmıştır (Benli ve Topkaya, 2010).

Çin'in sosyal politikası çok sert (katı) olarak tanımlanabilir. Bu sert politika, ilk olarak, sosyal güvenlik sisteminin, nüfusun sadece bir kısmına, özellikle devlet işletmelerinde çalışanlara ve kamu görevlilerine dağıtımında kendini gösterir. Böylece, köylülerin büyük bir kütlesi kent nüfusundan farklı olarak sosyal yönden daha az elverişli bir konumda kalmaktadır. İkincisi, doğum kontrolü ve sonraki çocuklar için ebeveynlere mali sorumluluk verilmesi politikası devletin bu yönde yürüttüğü siyasi yoldur. Çin, zorlu bir demografik politika ile bu yüzyılın ortalarına kadar nüfusun yurtdışına göçünü azaltmak niyetindedir. Daha sonra nüfusu yaklaşık 1 milyar kişiye kadar kademeli olarak düşürmek umuduyla zorlu bir demografik politika yürütülmektedir. Üçüncüsü, 90'ların sonlarında başlayan sosyal güvenlik sisteminin kademeli olarak ticarileştirilmesi bu sürecin temel taşlarından. Bu sürecin sebebi büyük ölçüde Çin nüfusunun beklenen yaşlanmasıyla ilgilidir. Çin'de

65 yaş üstü vatandaşların oranı 1995 yılında nüfusun % 6,7'ni ve 2000'de %7,0'ni oluşturmuştur. Bazı araştırmacılara göre bu gösterge 2020'de %11,4'e, 2030'da %15,3'e ve 2040'ta %20,1'de yükselecektir (Wenrou, 2000: 8).

1.3. Temel Makro İktisadi Göstergeler

Modern dönemin karmaşık ekonomik ilişkiler sisteminde başarılı olabilmek için ülke hükümetleri temel makro iktisadi gerçekleştirmelere odaklanmalıdır. Gayri safi millî hasıla, tüketici fiyat endeksi, perakende satış, iş gücü piyasa verileri, kur değişim oranları ve faizlerin etkisi, enflasyon vb. temel makro iktisadi göstergelerdir.

Makroekonomik göstergeler ekonominin genel durumunu değerlendirmeyi, belirli bir sürede üretim hacmini ölçmeyi ve hem kısa hem de uzun vadede ekonominin işleyişini doğrudan belirleyen faktörleri izlemeyi mümkün kılar. Aynı zamanda kamu politikalarını belirlemek ve sosyal, ekonomik ve politik kararlar almak için temel oluştururlar. Gayri safi yurtiçi hasıla (GSYİH) düzeyi ve herhangi bir ülkenin ekonomik kalkınmasını belirleyen temel sosyo-ekonomik göstergeler, küresel ekonomik kalkınma eğilimlerini öngörmenin temelini oluşturmaktadır.

BRICS ¹ ülkeleri arasında en önemli GSYİH büyümesi Çin'de görülmektedir. Bu durumun sebeplerini anlamak ve analiz edebilmek için, Çin ekonomisinin büyüme dinamiklerini daha yakından incelemek gerekir.

1.3.1. Büyüme

Çin'in son on yıllardaki hızlı gelişimi, ülkeyi özellikle ticaret ve yatırım alanlarında küresel ekonominin işleyişinde ana faktörlerden biri haline getirmiştir. 1978'den 2016'ya kadar, Çin'in yıllık ortalama büyümesi % 9.7 olmuştur. Bu gösterge aynı dönemde ekonomik büyüme yaşayan bütün diğer ülkelerden daha yüksek oranda olmuştur (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsjs/2017/indexh.htm>. / Erişim Tarihi: 13.01.2020). 2008 yılının mali krizinden sınırlı ölçüde etkilenen Çin, küresel ekonominin büyüme merkezi olmayı sürdürmüştür. Bununla beraber Çin'in büyüme oranlarında son kısmi bir düşüş yaşanmaktadır (Şekil 5).

¹ Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'nın ekonomilerini kastetmek için kullanılan kısaltma.

1970 yılında Çin'in GSYİH'sı 92.6 milyar dolar olarak, dünyada sekizinci sırada yer almıştır. Çin'de aynı yılda kişi başına düşen gelir 112.0 dolar olmuş ve bu göstericiyle dünyada 163. sırada yer almıştır. Çin'in 2018'deki GSYİH'sı 13.608.2 milyar dolara erişmiş, dünyada ikinci sıraya yükselmiştir. Çin'in GSYİH'sının dünyadaki payı %15,9 olmuştur. 2019'de Çin'de kişi başına düşen gelir 10. 276 dolar olmuştur. Bu göstergelerle ülke dünyada 86. sırada yer almıştır.

(<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN> Erişim Tarihi: 18.03.2020).

Ekonomiyi teşvik etme tedbirleri 2010 yılında büyümeyi geçici olarak çift haneli rakamlara kadar yükseltse de Çin ekonomisinin büyüme hızı neredeyse son dokuz yıldır gerilemektedir. Bu yavaşlama Çin ekonomisinin hem yurt içinde hem de yurt dışında beklentileriyle ilgili endişelerini artırmaktadır. Çin'in çift haneli büyüme oranlarına dönmesi pek mümkün görünmemekte, yapısal ve konjonktürel güçlükler kendini göstermektedir.

Uluslararası uzmanlar Çin'in ekonomik toparlanmasını izleyerek ekonomik kalkınma sırasında oluşan eğilimleri dikkatlice analize etmişlerdir. Ocak 2018'de Uluslararası Para Fonu (IMF) Çin için büyüme tahminini yeniden değerlendirmiştir. Ekonomik göstergelerin olumlu yönde değişimi ile birlikte, Çin'in ekonomik toparlanmasının yeni bir konsolidasyon aşamasına girildiği öngörülmektedir

<http://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/01/11/world-economic-outlook-update-january-2018> / Erişim Tarihi 11.01.2020). 2017 yılından bu yana, ekonomik göstergedeki bir dizi iyileşmeler Çin ekonomisinin yeni bir ekonomik döngüye girip girmediği konusunda tartışmalara yol açtı. Çin'de GSYİH büyümesi ve tüketici fiyat endeksi analizlerine dayanarak, iktisatçılar “reform ve açıklık” politikasının başlangıcından bu yana altı döngü aşamasının yaşandığını belirlemiştir. Bu aşamalar sırasıyla 1978–1981 yıllarını, 1982–1986 yıllarını, 1987–1990 yıllarını, 1991- 1999 yıllarını, 2000–2009 yıllarını ve 2010 ‘dan günümüze kadar geçen dönemi kapsamaktadır (KPMG, 2018: 15). Son ekonomik döngü aşaması, ekonomikdeki yavaşlama ile karakterize edilmiştir. Son üç yılda kazanılan başarılar, Çin'deki ekonomik gerilemenin aşılabileceğini ve bir sonraki yedinci büyüme döngüsü için önkoşulların sağlanabileceğini göstermektedir.

Dünyadaki ekonomik kriz dalgalanmalarının ülkede güçlü bir etki bırakacağı gözlenmemekte ve beklenmemektedir. Çinli araştırmacılar, Çin'in üretimin derinlemesine çeşitlendirilmesi ve gelişmiş bir teknolojik seviyesi yoluyla yeni bir gelişmişlik düzeyine ulaşacağı tezini öne sürmektedirler. Aynı zamanda, hizmet sektörü ve yüksek teknoloji sanayi sektörü, Çin'in yeni ekonomik döngüsü çerçevesinde ana büyüme faktörleri haline gelecektir. Çin yeni bir tarihsel aşamaya geçmiş durumda olmuştur. Hızlı ekonomik yükselmenin etkisiyle Çinli yetkililer katma değeri yüksek olan sektörler için yatırımlar yaparak ekonomik büyümeye odaklanmışlardır. Genel olarak Çin'in ekonomik durumunu, yükselişini ve istikrarını korumaktadır şeklinde değerlendirebiliriz. Çin ekonomisinin temel yıllık göstergeleri ve geleceğe yönelik tahminleri aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 1.3. Çin ekonomisinin Temel Makro-iktisadi Göstergeleri (%)

Göstergeler	2017	2018	2019	Tahminler			
				2020	2021	2022	2023
Reel GSYİH büyüme oranı	6.9%	6.6%	6.4%	6.3%	6.0%	5.7%	5.5%
Kişi başına düşen gelir* (ABD Doları)	8.682	9.770.8	10.276	11.013	11.935	12.900	13.969
İşsizlik oranı	5.0%	5.1%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%
Tüketici fiyat endeksi	1.6%	2.3%	2.5%	2.7%	2.8%	2.9%	3.0%

*Kaynak: IMF. People's Republic of China: 2018 Article IV Consultation-Press Release., *<https://www.statista.com/statistics/263775/gross-domestic-product-gdp-per-capita-in-china/> Erişim Tarihi 17.06.2020*

Tablo 1.3 son dönem reel GSYİH büyümesinin karşıt etkileri ortaya çıkmıştır ve bu sürecin devam edeceği de öngörülmektedir. Çin'de işsizlik henüz %5 oranında sabit kalmaktadır. Bu eğilim yakın gelecekte de devam edecektir. Buna karşılık, 2017'den itibaren tüketici fiyat endeksinde artış saptanmıştır.

Reformlar döneminde kazanılan büyümenin en olumlu tarafı, 800 milyondan fazla insan yoksulluğun üstesinden gelebilmesi ve ülkenin sosyo-ekonomik gelişmişlikte yüksek seviyeye ulaşması hesap edilmiştir (Samusenko, 2018; 18). Çin'in insan kaynaklarının kalitesi son yıllarda önemli ölçüde iyileşmiştir. Çinli araştırmacılar ve

yöneticiler ülkenin gelişiminin bundan sonraki aşamada bilim ve eğitimle ayrılmaz biçimde bağlı olacağını farkındalar ve bu yönde kapsamlı çalışmalar yapılmaktadır. Son on yılda, Çin, eğitim alanını, teknolojik sektör, hizmet sektörünü ve insan kaynaklarını geliştirme alanında bir dizi devlet programı uygulamaya koymuştur (Gao, 2015: 1657). Çinli yetkililer ülkenin karşısında bulunan zorlu ekonomik engelleri sorunsuz aşmak için eğitime büyük önem vermektedirler. Ülkenin eğitim bütçesi her yıl devamlı şekilde büyümekte, ülkenin en fakir bölgelerinde yeni okullar açılmakta, nitelikli öğretmenler kırsal alanlara gönderilmekte, orta öğretim aktif olarak güçlendirilmekte ve eğitimin niteliksel seviyesi artırılmakta, eğitim kurumlarının kalitesi yükseltilmekte ve bununla da eğitim ve geliştirme programları teşvik edilmektedir.

1.3.2. Dış Ticaret

Çin'deki mevcut ekonomik durum, bir dizi spesifik özelliğe sahip olan dış ticaretin aktif gelişimi ile karakterize olunmaktadır. Çin'in modern ekonomisinin en karakteristik özelliği dış pazara olan güçlü bağımlılığıdır. Çin, ihracat açısından dünyada birinci sırada yer almaktadır. İhraçat gelirleri devletin döviz kazançlarının % 80'ini oluşturmuştur. Çin'de yaklaşık 20 milyon insan ihracat sanayisinde istihdam etmektedir (Çvetkova, 2015: 8).

Çin 182 ülke ile ticaret ve ekonomik bağlarını sürdürmektedir. Dahası, ÇHC'nin ana ticaret ortakları hızla büyüyen Asya ülkeleridir. Gelişmiş kapitalist ülkeleri Çin'in dış ticaretin %30'dan biraz daha fazlasını oluşturmaktadır.

Tablo 1.4. Çin'in Dış Ticaretinde İhracat Göstergeleri (2014-2019)

Ülkeler	İhracat Göstergeleri (milyar ABD doları)					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ABD	397,1	410,0	385,7	431,7	479,2	418,5
Hong Kong	363,1	330,5	287,3	281,0	302,0	296,2
Japonya	149,4	135,6	129,3	137,4	147,0	142,4
Güney Kore	100,3	101,3	93,7	102,8	109,1	110,0
Vietnam	63,7	66,0	61,1	72,1	84,0	97,4
Almanya	72,7	69,2	65,2	71,2	77,2	79,9
Hindistan	54,2	58,2	58,4	67,9	76,0	75,0

Hollanda	64,9	59,4	57,5	67,3	73,0	74,9
İngiltere	64,9	59,6	55,7	57,0	56,0	62,4

Kaynak: International Trade Statistics. Trade Map. Export. <https://www.trademap.org> / Erişim tarihi: 05.01.2020; Workman, D. <http://www.worldstopexports.com/chinas-top-10-exports/> / Erişim Tarihi:04.06.2020.

Herhangi bir ülkenin ekonomisi, çeşitli yollarla dünya ekonomisiyle etkileşime girmektedir. Tablo 4'te görüldüğü üzere son yıllar Çin'in dış ticaretinde bazı düşüşler göze çarpsa da, genel olarak bir sıra ülkelerle ihracat potansiyeli güçlenmiştir. Aynı şeyi, Çin'in dış ticaretinin ithalatı hakkında da söyleyebiliriz. Bu göstergeler arasında temel fark dış ticarete ihracatın daha köklü konuma sahip olmasıdır. Aynı zamanda, ülkenin ithalatında gelişim eğilimleri dikkat çekmektedir.

Tablo 1.5. Çin'in Dış Ticaretinde İthalat Göstergeleri (2014-2019)

Ülkeler	İthalat Göstergeleri (milyar ABD doları)					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ABD	160,1	148,7	135,71	154,7	156,0	159,3
Avustralya	97,6	73,6	71,0	94,6	105,2	123,3
Japonya	162,9	142,9	145,7	165,5	180,4	139,4
Güney Kore	190,3	174,3	159,7	177,5	204,2	162,9
Vietnam	19,5	29,8	37,2	50,4	64,0	65,7
Almanya	105,0	87,6	86,7	96,9	106,3	109,2
Malezya	55,7	53,1	49,3	54,0	63,0	45,8
Brezilya	51,7	44,1	45,9	58,7	77,1	70,0
Tayland	38,3	37,2	38,7	41,8	43,0	49,5

Kaynak: International Trade Statistics. Trade Map. <https://www.trademap.org> / Erişim tarihi: 05.01.2020.

Çin ekonomisi, dünyada yeni bir küreselleşme modeli olarak oluştuğunda, ülkeye giren ve çıkan yatırım akışları radikal bir şekilde değişmektedir. Zamanla ÇHC ekonomisinin daha da geliştirilmesi ve dönüşümü yüksek kaliteli yatırımlar gerektirecektir. Çin, ülke içindeki karmaşık sorunlara ve artan küresel belirsizliğe rağmen, istikrarlı ekonomik büyümeyi sürdürmeyi ve büyük ölçekli ekonomik

reformları sürdürmeyi devam etmektedir. Çin ekonomisi, yapısal reformlar ve riskleri kontrol altında tutma konusunda olumlu değişiklikler göstermektedir ki, bu da ülkenin dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri olmasına yardımcı olmuştur.



İKİNCİ BÖLÜM.

ÇİN VE DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI

2.1. Çin'e Yapılan Doğrudan Yabancı Yatırımlar

Çin'in "açıklık politikası"nın temelinde ülke ekonomisine doğrudan yabancı yatırımların (DYY) çekilmesi dayanmıştır. Bu süreç ülkeye yabancı finansal kaynaklar, teknolojiler, yeni yönetim biçimleri ve yöntemleri elde etmek için oldukça etkili bir zaman dilimi olmuştur. Yabancı yatırımlarla ülkede işletmelerin faaliyetlerinin güçlendirilmesine, ÇHC'deki yüksek ekonomik dinamiklerin korunmasına, sanayinin teknik olarak yenilenmesine, istihdamın artmasına, ülkenin ihracat tabanının geliştirilmesine ve devlet bütçesindeki vergi gelirlerinin artmasına katkı sağlanmıştır.

Doğrudan yabancı yatırım, yatırımcının başka bir ülkedeki alıcı şirketin ticari faaliyetleri üzerinde kontrol sahibi olmasını sağlayan ve alıcı şirketin yönetimi veya diğer varlıkları üzerinde doğrudan kontrolünü sağlayan yatırımlarının tamamıdır (Afşar, 2007: 86-87). Çağdaş dünya ekonomisinin en mühim ve etkili özelliklerinden biri de DYY'nin küresel hareketidir. DYY'nin ülkeye çekilmesi, ulusal ekonomilerin uluslararası işbölümüne daha geniş katılımına katkıda bulunur, aynı zamanda ülkede üretilen mal ve hizmetlerin rekabet gücünün artmasına, nüfusun yaşam ve refah standartlarında önemli bir artışa yol açar (Bolayev, 2008: 364). 1980'li yılların sonundan beri aktif olarak ülkeye doğrudan yabancı yatırımı çekme politikasını izleyen ÇHC'nin, zamanla doğrudan yatırımlar yapan bir ülkeye dönüşmesi önemli bir gelişme olarak dikkat çekmektedir.

ÇHC'nin dolaysız sermaye yatırımı çekmenin modern tarihi, 1978'in sonunda ülkedeki derin politik-ekonomik kriz nedeniyle Çin hükümetinin sistem reformuna duyulan ihtiyacı açıkladığı zaman başlamıştır. Önceki bölümde değinilen reformlar dört modernizasyon programına dayanarak sanayi, tarım, eğitim ve silahlı kuvvetlerin büyük ölçekli dönüşümlerini tetiklemiş ve yabancı yatırımcılar için ülkenin istikrarlı ekonomisi, ucuz ve kalifiye işgücü ve zengin doğal kaynakları ilgi çekici etken olmuştur (Kıbrıs, 2003: 6).

Çin'in "açıklık politikası" ülke ekonomisinin dünya ekonomisine katılım düzeyini artırmayı amaçlayan bir dizi tedbiri önemli ölçüde şekillendirmiştir. 1984 yılında, uluslararası yatırımcıların faaliyetleri, "açık" statüsüne sahip olan Çin'in en büyük 14 kıyı kentine ulaşmıştır. 1985 yılında, ülkenin bazı kıyı bölgelerinde dış ticarete açık özel ekonomik bölgeler (ÖEB) ortaya çıkmıştır. ÖEB'de yabancı yatırımcılar için olumlu bir vergi politikası uygulanmış, yerel işgücü kaynakları maksimum oranda kullanılmış ve emek-yoğun ürünlerin işlenmesi ve ihracatı teşvik edilmiştir (Yılmaz, 2012: 4-5).

1990 yılında Yangtze Nehri boyunca yerleşen birkaç şehir ekonomik gelişerek yabancı sermayeyi çekmek için ek haklar almıştır. Bu zamandan itibaren bir dizi sınır kentleri, iç bölgelerdeki idari merkezler ve özerk bölgeler dış dünyaya çeşitli şekillerde açılma fırsatı yakaladılar (Köse, Uysal, 2011:11). ÇHC'ine yapılan doğrudan yabancı yatırımların önemli özelliklerinden biri de, ülke içinde bölgesel olarak eşit dağılmamasıdır. Bu sebeple ekiden olduğu gibi bugün de Çin'de faaliyet gösteren yabancı şirketler ülkenin kıyı bölgelerinde yoğunlaşmışlardır (Gökten, 2010: 335).

Çin'in yabancı yatırımı çekmedeki başarısı, ülkenin hızlı ekonomik büyümesini önceden belirleyen temel faktörlerden biridir. 1990'lı yıllardan itibaren gelişmekte olan ülkeler arasında doğrudan yabancı yatırımı çekmede Çin, dünyada ilk sıralarda yer almaktadır. Reform sürecinin başlangıcından bu yana, Çin'de DYY ağırlıklı olarak hafif sanayi ve gayrimenkul sektöründe yoğunlaşmıştır. Özellikle, yabancı sermaye için iç pazarın kademeli olarak açılması ve daha önce yabancılara kapatılan sektörlere erişimin serbestleştirilmesi, yabancı yatırım oranlarında keskin artışa katkıda bulunmuştur.

1990'lı yılların sonlarına doğru yabancı yatırım Çin ekonomisinin neredeyse tüm sektörlerine yayılmıştı. DYY'nin ülke ekonomisinin tüm sektörlerine akması, 1997-1998 yıllarında Asya'da yaşanan mali krizinin sonuçlarının Çin'e etkilerini önemli biçimde hafifletmiştir (Samusenko, 2018: 202).

Uluslararası yatırımcıları ÇHC ekonomisine yatırım yapmaya teşvik eden ana faktörler arasında ülkede hem fiziksel hem de zihinsel emek açısından geniş ve ucuz işgücünün bulunması olmuştur. Aynı zamanda, Çin'in gelişmekte olan bir ekonomi olması ve DTÖ üyeliği de bu süreci etkilemektedir. İstikrarlı ekonomik büyüme, para

politikası ve doğal kaynakların zenginliği yabancı yatırımların çekilmesi açısından çok önemli faktörlerden olmuştur. Çin'in para politikasının temelinde, Çin para birimi olan renminbi'nin (yuan) ABD dolarına karşı sabit kur rejimine benzer bir sistemin benimsenmesi yatmaktadır.

Ülkenin büyük ve orta ölçekli şehirlerinde 2002 yılına kadar 13 gümrüksüz bölge, 32 teknik ve ekonomik kalkınma bölgesi ve 52 ulusal ve yeni öneme sahip yeni teknoloji geliştirme bölgesi oluşturulmuştur (Habibzade, 2006: 49). Böylelikle, ÇHC'de 1990'ların ortalarına kadar temel olarak, yabancı sermayenin kullanımına ilişkin yasal çerçeve oluşturulmuştur. Ülkede Çin ve yabancı sermayeli ortak girişimlerin ve tamamen yabancı sermayeli işletmelerin organizasyonu ve işleyişi için kanun ve kurallar geliştirilmiştir. Yabancı şirketlerin Çin'e doğrudan yatırım yapmasına pek fazla kolaylık göstermeyen devlet, bu tutumunu zamanla değiştirmiştir (Gökten, 2010: 336).

Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne girmesi, Çin'in uluslararası ekonomik ilişkilere derin ve istikrarlı bir şekilde katılma arzusunun bir başka kanıtına çevrilmiştir. Çin'de yabancı yatırımlar için tercihli koşulları olan bölgeler sistemi aktif olarak gelişmeye devam etmiştir. 2000'li yılların başlarına kadar Çin'de gerçekleşen ekonomik reformlar ve bu reformların etkisiyle yabancı yatırımların istikrarlı yükselişi sebebiyle, ülke kademeli bir şekilde dışa kapalı ve planlı ekonomiden sosyalist piyasa ekonomisine geçiş yapmıştır (Yalın ve Çetinbakış, 2019: 126).

Çin'e doğrudan yabancı yatırım girişleri genel olarak artmaya devam etmektedir. 2018 yılında, Çin'in "anakara" illerine (Çin Halk Cumhuriyeti'nin Hong Kong, Aomen ve Tayvan Adası'nı içermeyen topraklarına) yaklaşık 139 milyar ABD Dolar hacminde DYY gerçekleştirilmiştir (UNCTAD, 2019: 3).

Çin'e yönelen DYY kaynakları arasında ülkeye coğrafi olarak yakın olan Kore Cumhuriyeti, Singapur, Malezya ve Tayland gibi ülkeleri gösterebiliriz (Bolayev, 2008: 366). 2019 yılında 138,1 milyar ABD dolar hacmindeki doğrudan yabancı yatırımla 40.888 işletme kurulmuştur. Doğu ve Güneydoğu Asya'dan yapılan yatırımlar, Çin'in anakarası eyaletlerine yapılan genel DYY hacminin üçte ikisinden fazlasını oluşturmuştur.

(http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202002/t20200228_1728917.html/

Erişim Tarihi: 13.06.2020).

Davos'taki Dünya Ekonomik Forumu'nun arifesinde yayınlanan BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) raporunda, 2019 yılında DYY'ın dünya genelinde dağılımı verilmiştir. Belgedeki bilgilere göre, 2019 yılında Amerika Birleşik Devletleri yabancı yatırımcılar için en cazip ülke olmuştur. Çine akan doğrudan yabancı yatırım oranlarına göre dünya genelinde ikinci sırada yer almıştır. Rusya'ya doğrudan yabancı yatırım girişi iki katına çıkarken, Avrupa Birliği ülkeleri %15 düşüş yaşamışlardır. Yabancı yatırımcılar 2019 yılında Çin'e 140 milyar dolar hacminde sermaye yönlendirmişlerdir (<https://news.un.org/ru/story/2020/01/1371121> Erişim Tarihi: 12.03.2020). Eskiden Çin denince akla ülkeye yapılan yatırımlar gelmekteydi, şimdi ise Çinin bölgesel ve küresel alanda yaptığı yatırımlar dünya gündemindedir.

2.2. Çin Menşeli Doğrudan Yatırımlar

2. Dünya Savaşı sonrası küresel ekonominin inşasına yönelik ilk adımlar Çin'in önemli katılımı olmadan gerçekleştirilse de, son yıllar Çin büyük ölçüde küresel etkiye sahip olan uluslararası ekonomik, ticaret ve yatırım politikalarını belirlemiş, onları yönlendirilmiştir. Çin'in ekonomik gelişiminin etkisiyle, ülkede küreselleşme ilkelerini tam olarak uygulaması, serbest ticareti koruması ve tüm dünya ekonomisinin dengeli büyümesi için koşulları sağlaması beklenmektedir.

80'li yıllarda Çin'in ihraç ettiği ortalama yıllık yatırım hacmi 500 milyon dolar olmuş, 90'lı yıllarda bu rakam 2 milyar doları aşmıştır (Rossi ve Burghart, 2009). Çin için yabancı yatırım sürecinde dönüm noktası DTÖ'ye katılım süreci olmuştur. Bu olay arifesinde, Çin pazarında yabancı ulus ötesi şirketler ile rekabette beklenen artış göz önüne alındığında, yetkililer ulusal şirketlerin konumunu güçlendirmeyi ve ulusötesi yapılara dönüşüm temelinde rekabet güçlerini artırmayı amaçlayan bir yol izlemeye başladılar. Bunu takiben, Çinli işletmelerin dış pazarlara girmesine yardımcı olmayı öngören bir dizi hükümet programı ve bir dizi önlem geliştirilmiştir. Bu süreçte özel şirketlerin dış dünyaya açılmasına devlet seviyesinde izin verilmiştir.

1990'ların başından bu yana Çin'in gerçekleştirdiği doğrudan yabancı yatırım oranlarında gözle görülür bir büyüme başlamıştır. 1999'da Çin'de kabul edilen Go Global küresel kalkınma stratejisi, ülkenin küresel ekonomiye katılımını önemli ölçüde güçlendirmiş ve ekonomik büyümeyi artırmıştır (Erokhin, 2019: 7). İhracat yapısı, ülkeye doğrudan yabancı yatırım çekerek ciddi bir çeşitlenme oluşturmuştur. Uluslararası ticaret ve dış yatırımlar Çin'in iki ana büyüme faktörü olmuştur. Ülkenin "açıklık" politikası çerçevesinde ve 2006 yılında "yurt dışına yönelme" stratejisinin benimsenmesiyle, Çin menşeli DYY'lerin bir çok ülkeye akışı hızla büyümüştür (Göçer, Peker, 2014: 89).

2000'li yıllarda, girişimci sermaye ihracatçısı olarak ÇHC'nin yabancı yatırım süreçlerine katılım derecesi önemli ölçüde artmıştır hükümet ulusal şirketlerin dış yatırımlarını desteklemeyi amaçlayan dışarıya çıkma politikasını hayata geçirmiştir. Çin tarafından yabancı varlıkların hızla artması, küresel yatırım sürecindeki rolünün ve yakın geçmişte esas olarak sermaye ithal eden ülkenin statüsünün, doğrudan yatırımların önemli ihracatçısı haline gelen bir oyuncu haline dönüşmesine yol açmıştır (Lyubomudrov, 2010: 4).

Çin sadece dünyanın en büyük ikinci üreticisi değil, aynı zamanda en büyük ikinci sermaye ihracatçısı haline gelmektedir ve böylece dış ekonomik faaliyetin tüm alanlarındaki varlığını genişletmektedir. Çinli şirketler yabancı yatırımlarını daha rasyonel değerlendirmeler çerçevesinde yapmaya başlamış, yüksek kaliteli uluslararası yatırımların gerçekleştirilmesi önemli bir görev haline gelmiştir. Bu değişikliklerin, Çinli şirketlerin yabancı yatırım uyguladığı ana sektörler üzerinde önemli bir etkisi olmuştur. Şirketler, yerli üretimi desteklemek için esas olarak enerji ve mineral kaynakları elde etmeye odaklanmıştır (Berger, 2009: 172).

ÇHC'de ekonomik reformların başlangıcından bu yana, hükümetin ana odağı sermaye birikimi eksikliğini gidermek olmuştur. Bu nedenle devletin çabaları yabancı yatırımı çekmek için elverişli koşullar yaratmayı amaçlarken, doğrudan yatırım da dahil olmak üzere sermaye ihracatı kesinlikle kontrollü ve sınırlı olmuştur. Reformun ilk yirmi yılında, DYY'nin yatırımları düşük olmuştur ve bu tür faaliyetler sadece ekonominin kamu sektörünün işletmelerini içermektedir

Onuncu beş yıllık planın (2001-2005) önemli bir bileşeni haline gelen "Çin ticaretinin uluslararasılaşması"na yönelik yolun ilanı, yabancı yatırım ölçeğinin artırılması için

bir başlangıç noktası olmuştur (Liou Chih-shian, 2009: 675). Sadece on yılda, yurtdışındaki Çin yatırımlarının tutarı yılda on milyarlarca dolara yükselmiştir. Çin DYY'nin 2002-2009 yıllarındaki büyüme oranı ortalama % 54 olmuştur (Popova, 2011: 53).

2010 yılı sonuçlarına göre Çin, diğer gelişmekte olan ülkeleri ve hızla büyüyen ekonomileri geride bırakarak ABD, Fransa, Japonya ve Almanya'dan sonra yapılan doğrudan yabancı yatırımlar bakımından dünya sıralamasında beşinci sırada yer almıştır. Çin'deki finansal olmayan DYY'nin 2010'daki toplam miktarı neredeyse 60 milyar dolar civarında olmuştur. Çin hükümetinin planlı faaliyetleri sonucunda 2013 yılına kadar yıllık DYY hacminin 100 milyar doları aşmıştır (Qingfen, 2011). ÇHC, 2016 yılında 183 milyar dolarlık yatırımla dünyada en çok yabancı yatırım yapan ikinci ülke konumuna yükselmiştir (<https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/dogu-asya/cin-halk-cumhuriyeti/ulke-profilu/dogrudan-yabanci-yatirimlar> Erişim Tarihi : 12.04.2020). 2019 yılında Çin'in finansal olmayan doğrudan yatırımı büyük oranda azalarak 110,6 milyar ABD doları olmuştur.

http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202002/t20200228_1728917.html / Erişim Tarihi: 13.06.2020).

2000'li yılların başlarındaki küresel ekonomik kriz sırasında Çinli şirketlerin dış faaliyetlerinin büyümesinde yeni bir sıçrama meydana gelmiştir. Daha ucuz yabancı aktifler ve yabancı şirketler arasındaki finansal zorluklar Çinli yatırımcıların yatırımlarını arttırmaları için ek faktörler haline getmiştir. Çin'den yapılan doğrudan yatırımlar, dünyadaki uluslararası yatırımlardaki son dönemde yaşanan düşüşün zemininde gerçekleşmiştir. Böylece, 2008 yılında, küresel alanda doğrudan yatırımların akışı azalırken, Çin menşeli doğrudan yabancı yatırım hacmi iki katına çıkmıştır. Küresel çapta DYY'lerin %15 oranında azalmasına rağmen, Çin'in diğer ülkelere yaptığı yatırımlar %132 oranında artmıştır. (Gökten, 2016: 33). 2010 yılında dünyada küresel yatırım akışlarındaki durgunluğa rağmen, Çin'in doğrudan yabancı yatırımlarının ihracat hacmi artmıştır (UN, 2010: 23).

Çin'in doğrudan yabancı yatırımlarının temelinde, küresel ekonomik kriz karşısında bile artmaya devam eden ve 2010 yılı sonunda 2,65 trilyon dolar olan ülkenin muazzam döviz rezervleri bulunmaktadır (Leightner, 2012: 267). Sermaye ihracatı

için en önemli önkoşullar arasında, bu döviz rezervlerinin yanı sıra devlet düzenlemelerinin de tutarlı bir şekilde serbestleştirilmesi gösterilmektedir.

2010'lu yıllarda ülkenin doğrudan yabancı yatırımlarındaki hızlı artış ve Çinli çok uluslu şirketlerin dünya pazarlarındaki artan varlığı ÇHC'den olan yatırımcıların “tüm dünya ekonomisini” satın aldıkları düşüncesini doğurmuştur. Aslında, bu dönem Çin'in birikmiş doğrudan yabancı yatırım hacminde küresel bir yatırımcı olarak rolü ve etkisi güçlü olmamıştır. Bununla birlikte, 2009 yılında Çin menşeli DYY'ler küresel göstergenin sadece %1.3'nü oluşturmuş, ancak yıllık sermaye akımlarındaki pozisyonları giderek daha belirgin hale gelmiştir (Popova, 2011: 54).

Küresel bir ticaret gücü statüsünü sağlamlaştırmanın yanı sıra, Çin 2012 yılından bu yana sermaye ihracatında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Çin, ilk üç küresel yatırımcı arasındaki konumunu istikrarlı bir şekilde sürdürmekte ve 2015'ten bu yana doğrudan net yabancı yatırım ihracatçısına çevrilmiştir (Sizykh, 2019: 1).

Çin ekonomisinde son yıllarda yaşanan yavaşlama, geleneksel sanayilerde istikrarlı bir düşüşe sebep olmaktadır. Üretim faktörleri açısından Çin'in maliyet avantajlarında azalma ve doğrudan yatırımların büyümesinde yavaşlama yaşanmaktadır. Bununla birlikte, 2017 yılında DYY akışı % 36,5 oranında azalarak 124,6 milyar dolara kadar gerilemiştir (Dilek vd., 2019: 20).

2.2.1. Çin Menşeli Doğrudan Yatırımların Coğrafi Dağılımı

Çin menşeli doğrudan yatırımlar dünya genelinde 180'den fazla ülkede temsil edilmektedir (Lyubomudrov, 2010: 2). Çin'in yabancı yatırımlarının çoğu Asya'da yoğunlaşmıştır. 2009 yılında Çin menşeli yabancı yatırımların %12.5'i Latin Amerika ülkelerinde, yatırımların %3.8'i Afrika'da, dünyanın geri kalan diğer bölgelerinde, yani Kuzey Amerika, Avrupa ve Okyanusya'da yaklaşık %8 oranında yatırımlar yoğunlaşmaktadır.

Tablo 2.1. Çin'in Dünya Çapında Yatırımları (2005-2020).

N	Bölgeler	Yatırımlar (ABD Doları, milyar).
1.	Batı Asya	301.63

2.	Doğu Asya	298,46
3.	Avrupa	411,37
4.	Orta Doğu ve Kuzey Afrika	198,09
5.	Sahra Altı Afrika	304,05
6.	Avustralya ve Okyanusya	116,19
7.	Kuzey Amerika	72,84
8.	Güney Amerika	178,37

Kaynak: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> Erişim Tarihi: 10.06.2020.

Doğrudan yabancı yatırım politikasının serbestleştirilmesinin başlangıcından beri Çinli şirketlerin yatırım çıkarlarının yapısı sürekli olarak değişmektedir. 1990'lı yıllarda Çin'den yapılan tüm yatırımların yaklaşık 2/3'ü gelişmiş ülkelere, kalan yatırımlar ise gelişmekte olan ülkelere akmıştır. Zaman içinde, gelişmekte olan ülkelerin Çin'in doğrudan yabancı yatırım yapısındaki payı artmış ve 2011 yılına kadar bu oran %60'ın üzerine çıkmıştır (Suslov, Sokovnin, 2013: 4).

2000'li yılların başlarından itibaren Çin menşeli doğrudan yabancı yatırımlar hızla artmaktadır. Çin menşeli DYY'nin dünyadaki yıllık hacimi 20 kattan fazla artmış ve 2011 yılında 65,1 milyar ABD dolara ulaşmıştır. Çin, dünyanın en büyük yatırımcı ülkeleri arasında beşinci sırada yer almıştır. 2018 yılında, Çin'in yurtdışındaki doğrudan yatırımı önceki yıla göre %4,2 artışla 129,83 milyar ABD doları olmuştur (http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202002/t20200228_1728917.html / Erişim Tarihi: 13.06.2020).

Tablo 2.2. Çin'in Doğrudan Yatırımının Ülkesel Yapısı (2005-2015)

Ülkeler ve Bölgeler	Yatırım Yapılan Ülke ve Bölgelerin Oranı	
	2005 yılı	2015 yılı
Hong Kong	63.8%	61.6%
Cayman Adaları	15.6%	7%
Britanya Virjin Adaları	3.5%	1.3%.

ABD	1,4%	5,5%
Avustralya	1%	2,3%
Singapur	0,6%	7,2%
İngiltere	0.1%	1,3%
Rusya	0.8%	2%
Diğerleri	13,3%	11.8%

Kaynak: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2006/indexch.htm>;

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexch.htm> Erişim Tarihi: 12.04.2020

Asya bölgesi, Çin sermayesinin ana odak noktası olmaya devam etmektedir. ÇHC'nin DYY uygulamasında çevre ülkelerin baskınlığı, Çin ekonomisinin çeşitli kaynaklardaki ihtiyaçlarından ve pazarın genel ihtiyaçlarından kaynaklanmaktadır. Doğu ve Güneydoğu Asya ülkelerinde geniş Çin diasporasının bulunması nedeniyle Çinli şirketler dünyanın diğer bölgelerine kıyasla bu bölgelerde daha düşük dil ve kültürel engellerle karşılaşmaktadır. Bu bakımdan Çin için Doğu ve Güneydoğu Asya ülkelerine yatırım yapmak hem ekonomik, hem de sosyo-kültürel yönden çok avantajlar sağlamaktadır (Blomstermo, Sharma, 2003: 261).

Çin menşeli doğrudan yabancı yatırımlarının büyük bir kısmı Hong Kong, İngiliz Virgin Adaları ve Cayman Adaları'na yönelmiştir. Çinli şirketler tarafından “vergi cennetleri” kullanımı otuz yıllık reform boyunca Çin'deki yabancı yatırımcılar için tercihli vergi muamelesi uygulamasıyla bağlantılıdır. Bu yaklaşım, ülkeden ihraç edilen fonların daha sonra Çin ekonomisine yeniden yatırıldığı "dönen yatırımlar" (round-tripping investments) olgusuna yol açmıştır (Gelbras, 2002: 76).

ASEAN² ülkelerine Çin'den yapılan doğrudan yatırımlar, bölgenin özellikleri, ana rekabet avantajları, düşük riskler ve bu bölgede yaşayan etnik Çinlilerin önemli etkileri nedeniyle bölgeye akan Çin menşeli doğrudan yabancı yatırımlar, dünyanın diğer ülkelerine yapılan yatırımlar bakımından farklılık göstermektedir. Bazı araştırmacılar Çin'den ASEAN ülkelerine DYY dağıtımını incelerken bazı büyük ülkeleri ve yatırım sektörlerini vurgulamaktadır (Buckley vd. 2007: 501).

² ASEAN - Association of Southeast Asian Nation. Kamboçya, Endonezya, Brunei, Malezya, Myanmar, Laos, Filipinler, Singapur, Vietnam, Tayland ASEAN ülkeleridir. ASEAN örgütü, karşılıklı ekonomik, sosyal, kültürel, teknik, bilimsel, eğitimsel ve diğer bir çok alanda ilişkileri gerçekleştirilmesi ve modern uluslararası adalet, hak korunması ve bölgesel barış ve istikrarın sağlanması amacıyla oluşturulmuştur.

Kamboçya, Endonezya ve Laos gibi kaynak zengini bölgeler, Çin doğrudan yabancı yatırımları ülkelerin birincil sektörlerine yönlendirilmiştir. Tayland, özellikle ülkenin kuzey bölgeleri, Çin ile yapılan serbest ticaret anlaşması ve yatırım projeleri için gerekli altyapının sağlanması gibi çeşitli kamu politikası önlemleri sayesinde Çin'den önemli yatırımlar çekmiştir (Frost, 2004: 8).

Singapur'a gelen Çin DYY'nin büyük kısmı büyük finansal, ticari, lojistik ve ulaştırma ve hizmetler sektöründe gerçekleştirilmektedir. Kamboçya ve Vietnam gibi düşük ücretli işgücüne sahip ülkeler, emek yoğun endüstrilerine önemli miktarda Çin yatırımı almaktadır. Örneğin 2009'da Çin, Kamboçya'daki en büyük yatırımcı ülke olmuştur. Laos ve Myanmar'da Çin tarafından sağlanan oldukça ciddi yatırımlar gözlemlenmiştir (Chia, Sussangkarn, 2006).

ÇHC'nin kendisine akan doğrudan yatırımların en az üçte birinin Çin menşeli olduğu ve yukarıda belirtilen bölgelerden geldiği tahmin edilmektedir. Çin'li şirketler ülke dışında kazandıkları yatırımları da son mertebe ülkeye çekme eğilimleri göstermektedirler (Schuler-Zhou, Schuller, 2009: 37). Ocak 2008'den bu yana Çin vergi yasalarındaki değişiklikler, Çinli ve yabancı yatırımcılar için aynı fiili vergilendirme seviyesinin kurulmasını amaçlamaktadır. Ancak, Çin'deki mevcut vergi düzeltmelerinin yerleşik yatırım uygulamaları üzerinde önemli bir etkisi yoktur.

Çinli şirketler yatırımlarını Offshore finans merkezleri aracılığıyla gerçekleştirmektedirler. Çinli şirketler bu merkezlerden vergi planlaması, üçüncü ülkelerde daha sonraki yatırımlar için holding şirketlerinin oluşturulması ve alınan gelirin gizlenmesi amacıyla yararlanmaktadırlar. Son yıllarda diğer Avrupa ülkelerine Çin menşeli doğrudan yabancı yatırımlar için bir ara platform rolünü Lüksemburg oynamaya başlamıştır ve Çin menşeli doğrudan yatırımlarının yaklaşık üçte biri bu bölgede birikmiştir (Popova, 2011: 55).

Araştırmalar, Kamboçya ve Vietnam'da Çin menşeli olarak kayıtlı bir dizi şirketin, vergilendirme, lojistik kolaylığı ve müşterilere yakınlık nedeniyle Hong Kong, Makao, Tayvan'da bulunan merkez ofislerden yönetildiğini göstermektedir (Suslov, Sokovnin, 2013: 8). Çin menşeli doğrudan yabancı yatırımlar, belirli bölgelere geçişte üçüncü ülkeler aracılığıyla veya çok uluslu şirketlerin hesaplanmamış yatırım akışlarını da içermektedir. Örneğin, deniz aşırı bölgeler ve Hong Kong, Cayman

Adaları, İngiliz Virgin Adaları gibi özel vergi muamelesi yapılan bölgelerde Çin'in doğrudan yatırımlarının net oranlarının belirlenmesi zordur.

UNCTAD Dünya Yatırım Raporu'nda verilen bilgilere göre, üçüncü ülkeler üzerinden vergi optimizasyonu, transfer fiyatları, offshore şirketlerde bir günlük şirketlerinin (one-day company) oluşturulması gibi karmaşık şemalara göre yatırım işlemlerini finanse eden şirketlerin bu tip faaliyetlerinin artmasına etki etmekte ve bu da istatistiklerde önemli bir bozulmalara, yanılmalara yol açabilmektedir (http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2012_embargoed_en.pdf Erişim Tarihi: 29.03.2020).

1991 yılında Orta Asya ülkelerinin bağımsızlığını kazanması, Çin jeopolitiğinde önemli değişiklik sebep olmuştur. Çin hükümeti, bu bölgenin kendi ekonomisi için önemli rol oynayacağından emindi. Geçen zamanda Pekin, Orta Asya'nın Çin ekonomisi için bir hammadde kaynağı olarak önemini fark etmiştir. Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan hidrokarbon yatakları bakımından zengindir. Burada Çin'in ekonomik büyümesindeki yavaşlamanın özellikle kaynak sorunuyla doğrudan ilişkili olduğunu anlamak önemlidir. Yani, kaynak eksikliği ülke içinde kapsamlı kalkınma fırsatlarının tükenmesine getirmektedir. Orta Asya ülkelerinin kaynaklarını kullanmak, Çin'in iç kaynak kıtlığını dengelemesine yardımcı olacaktır (Küçükyıldız, 2012).

Çin'in bu bölgeye yaptığı yatırımın, Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping tarafından öne sürülen ve ilk olarak Eylül 2013'te Kazakistan'a yapılan devlet ziyaretinin bir parçası olarak Astana'daki konuşması sırasında dile getirilen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı oluşturma fikri ile yakından bağlantılı olduğu unutulmamalıdır. Xi Jinping'e göre, Çin ve Orta Asya bölgesi ülkeleri, ekonominin istikrarlı gelişimi, devletlerin refahı ve gücü olan ortak bir stratejik hedefe sahiptir. Çin'in bölge devletleriyle pratik işbirliğini kapsamlı bir şekilde güçlendirmek ve siyasi diyalog, coğrafi yakınlık ve ekonomik tamamlayıcılığın faydalarını işbirliği, sürdürülebilir büyüme, karşılıklı yararlı dönüşürmek gerekmektedir (Burkhanov ve Chen, 2016: 2130).

Bir Kuşak Bir Yol girişimi, mevcut Asya'yı iyileştirmeyi ve yeni ticaret, ulaşım yolları ile Orta Asya, Avrupa ve Afrika'dan 60'tan fazla ülkeyi birbirine bağlayan ekonomik koridorlar oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu yolun yaratılması Çin'in dış ekonomik stratejisinin temel hedefidir, ülkenin doğrudan yatırımlarının önemli bir

kısmı bu projenin gerçekleştirilmesi amacıyla kullanılmakta ve Orta Asya, uygun coğrafi konumu ve zengin kaynakları ile bağlantılı olarak, bu konuda kilit bir rol oynamaktadır (Durdular, 2016).

Çin'in dış genişlemesinin ayırt edici özelliklerinden biri de, Çin iş dünyasının, genellikle askeri cuntalar (Myanmar, Gine, Sudan) veya Batı karşıtı rejimler (İran, Venezuela) tarafından yönetilen, istikrarsız ekonomik ve siyasi duruma sahip ülkelerin pazarlarında artan ilgisidir. Bu ülkeler zengin doğal kaynak potansiyeline, umut vadeden bir pazara veya bölgelerinde önemli bir jeopolitik konuma sahiptirler. Bu ülkelerin topraklarında, Batı'nın çok uluslu şirketleri faaliyetlerini siyasi, ekonomik veya başka nedenlerden dolayı bu bölgelerde faaliyet göstermezler, bu da Çinli şirketler için bu pazarlara erişimi kolaylaştırmıştır. Batılı şirketler tarafından uygulanan aksine, Çin'in en az gelişmiş ülkelere yatırım yapma yaklaşımı, iç siyasi meselelere müdahale etmemeyi, kredilerin tahsisi için esnek programların kullanımını ve ayrıca sosyal ve ulaşımını geliştirmek için kapsamlı programların uygulanmasını da içermektedir.

Çin yatırımının gelişiyile Afrika kıtasındaki büyük altyapı inşaatı ölçeği genişlenmiştir. Birleşmiş Milletler (BM) tarafından bu olgu "altyapı devrimi" olarak değerlendirilmiştir. 2008-2010 yılları arasında Çin tarafından gelişmekte olan ülkelere kalkınma amacıyla verilen kredilerin hacmi, Dünya Bankası'na aynı dönem için bu bölgelere sağladığı kredi hacmini aşmıştır (Campbell, 2011). Asya, Afrika ve Latin Amerika'daki gelişmekte olan ülkelerle ilgili olarak yürütülen ekonomik faaliyetler için elverişli koşullar yaratmaya yönelik kapsamlı devlet politikası, bu ülkelerin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunur.

Küresel kriz sırasında ortaya çıkan yabancı yatırımların ana eğilimleri arasında, Çin yatırımcılarının dikkatinin, Avrupa'nın ve Kuzey Amerika ekonomilerindeki sermaye yatırımlarının güçlü büyümesi ile Çin menşeli doğrudan yatırımların dünyanın gelişmiş bölgelerine kaymasını göre biliriz (2009 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment, 2010: 10).

Ekonominin gelişimine yatırım yapmak, Çinli şirketlerin modern teknolojiler edinme konusundaki artan ihtiyaçları, karmaşık iş türlerini yönetme deneyimi, tanınmış markalar ve kendi satış kanallarını oluşturma ihtiyacı ile ilişkili olmuştur. Son yıllarda

Çin ticaretinin OECD³ ülkelerinin piyasalarındaki yatırım faaliyetlerindeki keskin artışı birçok Batılı şirket için finansal zorlukların ortaya çıkmasıyla ilişkili olmuştur.

2009 yılında yapılan 4. Çin-Afrika İşbirliği Forumu'nda (OSAS) Çin Başbakanı Wen Jiabao, Afrika ülkelerine 10 milyar dolar kredi verileceğini açıklamıştır. Buna ek olarak, Çin Afrikalı küçük ve orta ölçekli işletmelere borç vermek için fon yaratmıştır. Mali yardıma ek olarak, Pekin en fakir ülkelerden alınan malların % 95'i için gümrük vergilerini kaldırmış. Forumda yalnız finansal meseleler tartışılmamış, aynı zamanda Afrika'da Çinli şirketlerin okul, hastane inşaatı için yatırımlar yapması da tartışılmıştır (<https://www.theguardian.com/world/2009/nov/08/china-pledges-10bn-loan-africa> Erişim Tarihi : 13.04.2020.).

Çin, DYY'yi ulusal ekonomiye teşvik etmeye yönelik tedbirler almaya çalışmakta ve renminbinin zayıflamasına karşı sermaye çıkışını sınırlandırmaktadır. Örneğin, 2017 yılında, gayrimenkul, otel işletmeleri, eğlence ve spor gibi faaliyetlere Çin menşeli doğrudan yatırımların sınırlandırılması veya tamamen yasaklanması için önlemler getirilmiştir. Aynı zamanda, yerli bankacılık ve finans sektörlerine, madencilik ve altyapı inşaatına yabancı sermaye yatırımının girmesi amacıyla koşulları gevşetildi. Ticaret Bakanlığı, bir dizi sektörde daha sert tedbirler almaya devam ederken, aynı zamanda sanayi ve teknoloji ile ilgili yatırımları teşvik etmektedir (Samusenko, 2018: 203). Genel olarak, ulusötesi ve yabancı yatırım alanlarında devam eden serbestleşme, Çin'in uluslararası değer zincirlerine başarılı bir şekilde entegre olmasını sağlamıştır ve bu olgu da gelecekte ülkeye giren yatırımların genişlemesinde önemli artışa yol açabilir.

Son yıllar Çin, ülkedeki sermaye uçuşunun kapsamını sınırlamak için vergi yasalarını sıkılaştırmak için adımlar atmıştır. Modern küresel ekonomik krizin başlamasıyla birlikte, mevzuata yönelik düzenlemeler ulusaldan uluslararası seviyeye kaydırılmıştır. G20'nin bir üyesi olarak Çin, uluslararası vergi etkileşimi için yeni mekanizmaların oluşumunda aktif olarak yer almaktadır.

³ OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development. 30 Eylül 1961'de oluşturulan OECD, temsili demokrasi ve serbest piyasa ekonomisi ilkelerini tanıyan gelişmiş ülkelerin katıldığı uluslararası ekonomi örgütüdür. ABD, Almanya, İngiltere, Kanada, Çekya, Belçika, Avusturya, Estonya, Finlandiya, Danimarka, Fransa, Hollanda, İrlanda, Portekiz, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Türkiye, Yunanistan, Japonya, Kore Cumhuriyeti, İzlanda, Kolombiya, Litvanya, Macaristan, Norveç, Letonya, Polonya, İsrail, Slovakya, Slovenya, Meksika, Şili, Yeni Zelanda ve Lüksemburg OECD'nin üye ülkeleridir.

2014 yılında, Çin'den dış pazarlara giden DYY, ilk kez ülkeye giren dış yatırıma eşit olmaya başlamıştır. Ulusal ekonomideki hızlı değişimler ve Çinli şirketleri teşvik etmek için bir dizi stratejinin benimsenmesi göz önüne alındığında, Çin DYY değerinin önümüzdeki yıllarda daha fazla artması ve ÇHC ekonomisine yapılan dış yatırımı sürekli olarak aşması beklenmektedir. Sonuç olarak, dış pazarlardaki ekonomik varlıklarını dinamik olarak genişletmek için aktif olarak yollar arayan Çinli yatırımcılar, küresel ekonomide giderek daha görünür bir rol oynamaktadırlar.

2.2.2. Çin Menşeli Doğrudan Yatırımların Sektörel Dağılımı

Çin menşeli doğrudan yatırımlar, bugüne kadar devletin politik ve stratejik hedefleri doğrultusunda biçimlendirilmiştir. Çin hükümeti, doğrudan yatırımların dağılımında çoğu zaman denetleyici-onaylayıcı rol oynamış ve bu yatırımlar devletin kalkınması yönünde kullanılmıştır. Enerji ve doğal kaynaklar başda olmak üzere dış yatırım yapılacak sektörler genelde devlet tarafından belirlenmektedir (Gökten, 2016: 38).

Çin menşeli doğrudan yatırım ihracatındaki eğilimler, özellikle sektörel, bölgesel yapıları dikkate alındığında doğrudan yatırımların hangi mekanizmalarla ve uygulama şekilleriyle yönetildiği gözükmemektedir. 2000'li yılların sonlarındaki küresel ekonomik krizin Çinli şirketlerin dış yatırım sürecine etkisi güçlü olmuştur. Şirketler daha dengeli pazarlara ve daha geliri sektörler yatırımlar yapmak eğilimleri göstermişler. Sektörel açıdan bakıldığında, 2004 yılından bu yana Çin DYY'leri için hakim yön hizmet sektörünü kapsamıştır (Rossi ve Burghart, 2009: 17).

Çin menşeli DYY'ler, 2006 yılından itibaren uluslararası finanslar sektörde yoğunlaşmaya başlamıştır (Rossi ve Burghart, 2009: 16). Çin'in dış ekonomik stratejisinin en önemli alanı, çeşitli mineral hammaddelerinde ekonominin hızla artan ihtiyaçlarını karşılamak için yabancı kaynakların çıkarılması, üretim ve ithalatına erişimin sağlanması olmuştur. Ekonomik krizin başlaması, 2009-2010'da bir çok ülke tarafından hammadde ve madencilik sektörlerinin ucuza satışı sırasında bir dizi büyük satın alma gerçekleştiren Çinli şirketler için elverişli koşullar yaratmıştır.

Çin'den ASEAN ülkelerine doğrudan yabancı yatırımları analiz ederken, bölgedeki yatırımların coğrafi ve sektörel yapısını ve hacimlerini resmi istatistiklere göre

belirlemek genellikle yeterli derecede mümkün olmamaktadır. Bazı durumlarda Çin'den gelen gerçek yatırım hacimleri hafife alınabilir ve diğer durumlarda ise abartılmış olabilir. Yalnız 2019'un ilk iki ayında, Çin şirketleri dünyanın 22 ülkesinde imalat, finans, leasing, ticari hizmetler ve benzeri 12 temel sektörü kapsayan 45 sınır ötesi birleşme ve devralma işlemlerini tamamlamışlardır (<http://russian.china.com/news/china/740/20190322/1497957.html> Erişim Tarihi: 17.04.2020). Çin'in yabancı yatırımlarının yapısı çeşitlenmeye devam etmektedir ve irrasyonel yatırımlar kısıtlanmaktadır. Yabancı yatırımlar genellikle kiralama ve ticari hizmetler, imalat, toptan ve perakende ticaret gibi geleneksel alanları etkilemiştir.

Çinli şirketlerin rekabet gücünün yüksek olduğu inşaat sektörü, Dolaysız sermaye yatırımlarında gelecek vaat eden alanlarından biri olmaktadır. Çinli firmalar, dünyanın birçok bölgesinde büyük altyapı projelerinin inşasında küresel pazarda ciddi oyuncular haline gelmişlerdir. Çinli şirketlerin Suudi Arabistan'daki Medine-Mekke demiryolunun inşası ihalesindeki zaferi bu bakımdan dikkat çekmektedir (Rosen and Hanemann, 2009: 11).

Çin'in dünyanın başlıca bölgelerine yaptığı yatırımın endüstri önceliklerini göz önüne alırsak, aşağıdaki resmi elde ederiz. Hong Kong ve ASEAN'daki Çin DYY'lerinin sanayi yapısı daha çeşitlidir ve bölgedeki her bir ülkenin uzmanlaşmasına ve maden kaynakları ile donatılmasına bağlı olarak değişir. Çin'in Hong Kong'daki yatırımları ticaret, finans, depolama ve nakliye hizmetlerinde, Singapur'da toptan ve perakende ticarete ve diğer ASEAN ülkelerinde ise kamu hizmetleri ve imalat sektörlerinde yoğunlaşmaktadır (UNCTAD, 2009).

Avustralya, Afrika, Asya ve Latin Amerika'nın gelişmekte olan ülkelerinde, Çin menşeli yatırımlar esas olarak mineral hammaddelerin çıkarılmasında yoğunlaşmıştır. Örneğin, Avustralya ve Afrika'da, DYY stoğunun %80'den fazlası bu alanı kapsamaktadır (Mofcom, 2009: 22). Rusya'da Çin yatırımları gayrimenkul sektöründe geniş bir şekilde yayılmıştır. Avrupa Birliği içinde, Çin menşeli doğrudan yabancı yatırımları için baskın alan ticari hizmetlerdir. Toplam yatırım neredeyse % 80'i bu alanda yoğunlaşmıştır. Çin ABD'de yatırımı hala küçük miktarlarda olmasına rağmen, bu alanda lider pozisyon imalat sektöründedir v bu yatırımlar, esas olarak taşıma araçları, iletişim ve bilgisayar teknolojileri, elektronik ve ev aletleri üretimini kapsamaktadır (Dollor vd. 2015).

Çin'in yurtdışına yaptığı yatırımının başlıca nedenleri şöyle sıralanabilir:

- Modern teknolojiye erişim sağlamak (gelişmiş ülkelerde yatırım);
- Çin'de az bulunan maden yataklarından yararlanma olasılığı (petrol üreten ülkelere, büyük cevher rezervine sahip ülkelere, vb.);
- Yeni satış pazarlarına erişimin basitleştirilmesi;
- Daha ucuz ve verimli işgücü kullanma olasılığı (Güneydoğu Asya ülkeleri);
- Karlı satın almaların gerçekleştirilmesi.

Çin'in doğrudan yabancı yatırım sürecinde ağırlıklı rolü, enerji, metalurji, telekomünikasyon ve finans alanlarında egemen olan kamu sektörü şirketleri oynamaktadır. Son yıllarda bu şirketlerin Çin'in toplam doğrudan yabancı yatırımındaki payları %60'ı aşmaktadır. China Investment Corporation, Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu (The National Social Security Fund) ve Döviz Rezervleri Devlet İdaresi (SAFE) dahil olmak üzere bazı devlet kurumları da genellikle portföy oluşturmadan dış yatırımlar yapmaktadır (Kinyakin, 2014: 90).

Yabancı yatırım sürecinin serbestleştirilmesi, çok çeşitli endüstrilerde faaliyet gösteren DYY ihraç eden şirketler çemberini genişletmeyi amaçlamaktadır. Özel sektör işletmeleri Çin'de özellikle dinamik olarak büyümektedir ve faaliyetlerini aktif olarak uluslararasılaştırmaktadır. Ulusötesi yapılara dönüşen en başarılı Çinli özel şirketler Haier, Huawei Technologies, ZTE, Lenovo, TCL'dir. Son yıllarda, DYY ihracatında devlet ve devlet dışı şirketler arasındaki oran, ikincisinin lehine değişmiştir (Yaşar, 2011: 5).

Çin doğrudan yabancı yatırımlarının yarısından fazlası birleşme ve devralmalara dayanmaktadır ve temel olarak maden çıkarma endüstrilerindeki kilit teknolojilerin ve varlıkların elde edilmesiyle ilişkilidir. Ülkenin Aralık 2001'de DTÖ'ye katılmasından sonra, Çin şirketlerinin uluslararasılaşmasını teşvik etmek için sınır ötesi birleşme ve satın alma işlemlerine destek ülkenin genel sanayi politikasının bir parçası haline gelmiştir (Schuler-Zhou, Schuller, 2009: 29).

Kriz sırasında, özellikle hammadde üretimi sektöründe işlemlerin sayısı ve miktarı önemli ölçüde artmıştır. Son yılların en büyük satın alımları arasında, 2008 sonbaharında Çin devlet petrol şirketi CNOOC'un yardımcı şirketi «China Oilfield

Services Limited» («COSL») tarafından Norveç Awilco şirketinin (2.4 milyar euroya) satın alınmasını gösterebiliriz. Awilco'ya yapılan yatırımlar sayesinde şirket, 760 metreye kadar derinlikte kazı, yapma fırsatı kazanmış, sondaj platformları filosunu 22 birime çıkarmış ve işletme büyüklüğü açısından dünyada sekizinci sırada yer alarak yeni platformlar oluşturmak için know-how elde edebilmiştir (Bıkov, 2010: 28). Çin'in devlet petrol şirketi ve diğer şirketler bu satınalmalarla, belirli pazarlara çıkış imkanı kazanmış ve zamanla belirli sektörlerde önemli küresel aktör haline gelmişlerdir.

Çinli şirketlerin dış faaliyetlerinin analizi, DYY gerçekleştirmek için geniş bir motivasyonlarının olduğunu göstermektedir. Çin doğrudan yabancı yatırımlarının büyümesinde önemli bir kurumsal faktör, yabancı yatırım yapan şirketlerin, özellikle doğal kaynaklara ve modern teknolojilere erişim ile ilgili projelerine güçlü devlet desteği olmuştur. DYY için devlet desteği sadece Çin'e özgü değildir, örneğin Hindistan ve Brezilya gibi diğer ülkelerdeki şirketlere de devlet destek göstermektedir, ancak Çin'in şirketlere sağladığı bu destek çeşitliliği ve ölçeği açısından dünyada benzerleri yoktur (Gedikli, 2011: 112).

Çin yatırımları çok çeşitli sektörlere yayılmaktadır. Bu yatırımlar bugün dünyanın hemen hemen her bölgesinde mevcuttur. Yabancı yatırımların sektörel ve coğrafi yapısı, DYY'nin teşvik edilmesine yönelik devlet seyrindeki önceliklerin değişmesinin yanı sıra Çin'deki ekonomik büyüme modelinin dönüşümünün ardından hızla değişmektedir. Çin'den girişimci sermaye ihracatının çoğu birleşme ve devralma şeklindedir. Kriz sırasında, özellikle hammadde üretimi sektöründe, işlemlerin sayısı ve miktarı önemli ölçüde artmıştır.

Çinli yatırımcılar, Batılı çokuluslu şirketlere ve diğer yükselen ekonomilerden gelen şirketlere kıyasla DYY'ler konusunda daha karmaşık bir motivasyona sahiptirler. Küresel ekonomik kriz sırasında ortaya çıkan yabancı yatırımın uygulanmasındaki yeni eğilimler, yatırım politikasına yapılan vurgunun kaynak sektöründen stratejik varlıkların, modern teknolojilerin, markaların, yönetimsel deneyimin ve dağıtım ağlarının edinilmesine kaydırılmasıydı. Doğrudan yabancı yatırımlar için bu yeni yol, gelişmiş ülkelerin artan rolünün belirgin olduğu bölgesel yatırım yapısındaki bir değişikliği de belirlemektedir. 2010 yılında Çin'in birikmiş dünya yatırımlarındaki payı önemsiz olmuş (% 1'den biraz fazla) ve ülkeye sermaye girişi neredeyse iki kat

daha fazla olmuştur (UNCTAD, 2010). Bununla birlikte, Çin DYY ihracatındaki hızlı büyüme dikkate alındığında, 2015 yılına kadar yatırım akışının dengesi sağlanmış, büyük projelerin planlanması ve gerçekleştirilmesi ÇHC'nin doğrudan DYY ihracatçısı olarak ortaya çıkması sonucunu doğurmuştur.

Şimdi, Çinli yatırımcılar odaklarını gelir getiren endüstrilerden BT teknolojisine ve tüketim mallarının üretimine kaydırmaya başarmıştır (Na, 2018: 385). Bu eğilim, Çin ticaretinin gelişmesi, ulusal ekonominin aceleci dönüşümleri ve Çin şirketlerinin yatırım etki alanındaki artıştan kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak, bu eğilim hem pazarın kendisini hem de Çin yatırımlarının coğrafyasını kesinlikle değiştirecektir. Çin'den yatırımcılar şimdiye kadar çoğunlukla enerji ve madencilik sektörlerine yatırılan varlıklardan oluşan portföylerini çeşitlendirmişler. Şimdi Çinli işadamları, yüksek teknoloji, tarımsal üretim ve gayrimenkul gibi sektörlerde büyük çapta birleşmeler yapmaktalar. Buna ek olarak, Çin yatırımlarının ilgi alanı, önemli ölçüde endüstriyel kaynak rezervine sahip devletlerin hakim olduğu Asya, Afrika ve Güney Amerika bölgelerinin çerçevesinin ötesindedir. Son zamanlarda Çinli yatırımcılar Batı Avrupa ve ABD'nin gelişmiş pazarlarına büyük ilgi göstermektedirler.

2.2.3. Doğrudan Yatırımlar Çerçevesinde Planlanan ve Gerçekleştirilen Projeler

ÇHC hükümeti, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi vasıtasıyla dünya ülkelerindeki küresel varlığını genişletmeyi amaçlamıştır. ÇHC, bu projeler kapsamında, yakın gelecek için yeni dış politik ve ekonomik stratejisinin temelini atmıştır (Karagöl, 2017: 1). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi adı altında birleştirilen bu projelerin uygulanması, tüm Avrasya bölgesinin ekonomik gelişiminin mekansal yapısını optimize etme konusunda Pekin'in en önemli görevlerinden biri olacaktır. Bu büyük ölçekli proje, toplam küresel GSYİH'nin yaklaşık %30'unu oluşturan 60'tan fazla ülkeyi kapsamaktadır (Na, 2018: 382).

ÇHC Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında başlatılan Bir Kuşak Bir Yol girişimi, modern dünyanın en önemli ve gelecek vaat eden uluslararası projelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Çin liderine göre, Bir Kuşak Bir Yol kavramı iki projenin birleşimi bölgedeki ekonomik entegrasyonu derinleştirmek, ticaretteki engelleri ortadan kaldırmak, ticaret ve yatırım alanlarındaki engellerin kaldırılması,

birleşik ulaştırma altyapısının inşası, ulusal para birimlerinin öneminin güçlendirilmesi ve insani alanda işbirliği düzeyindeki artışı hedeflemektedir (Na, 2018: 383).

Çin hükümetine göre, Bir Kuşak Bir Yol projesi, ekonomik faktörlerin serbest, düzenli hareketini, kaynakların verimli tahsisini ve pazar entegrasyonunu derinleştirmeyi, daha geniş sınırlarda, daha yüksek seviyelerde, daha derin seviyelerde bölgesel işbirliğinin geliştirilmesini, herkese uygun açık, hoşgörülü, dengeli, bölgesel bir ekonomik işbirliği mimarisinin ortak oluşturulmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda, ülkede bölgeselleşmeye yönelik eğilim büyümektedir. Çin, entegrasyon gruplarına ve örgütlere (ŞİÖ, ASEAN + 3) katılımını artırarak, Orta Asya ve sınır ülkelerindeki ekonomik varlığını da genişletmektedir.

Bu uzun vadeli projenin sonucu, Doğu ve Batı devletlerini Orta Asya bölgesi üzerinden birbirine bağlayacak ve ayrıca Avrupa'ya mal tesliminde kullanılacak bir Avrasya ekonomik bölgesinin oluşturulması olmalıdır. Başkanı Xi tarafından ortaya konan girişimin, hem devletlerin hem de tüm medeniyetlerin bir arada var olması ve uyumlu gelişimi için bir platform haline gelmesi planlanmıştır. Proje temelinde devletler siyasi ve kültürel olarak bağımsız, ekonomik olarak birbirine bağımlı olacaklar (Mikhalev, 2016: 88).

Çin, Bir Kuşak Bir Yol projesini «küresel ekonomik tabloyu güçlendirmeye ve dünya ekonomisini canlandırmaya güçlü bir ivme kazandırmak amacıyla oluşturulmuş» versiyonunu öne sürse de, bazı araştırmacılar Çin'in aslında «küresel yönetim» modelini oluşturduğu savunuyorlar. Çin'in önemseydiği, diğer ülkelerin ekonomik gelişimi olmamıştır, küresel ekonomik yönetimi elinde bulundurmayı hedeflenmiştir (<http://asiarussia.ru/news/14695/> Erişim Tarihi : 12.03.2020). Bununla birlikte, Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin ekonomik açıdan diğer ülkelere faydalı olup olmadığına bakılmaksızın, bu tarihsel dönemde Çin her gün “Çin ekonomik rüyası”nın gerçekleşmesine daha da yaklaşmaktadır. Böylelikle, 19 Ocak 2017'de, Çin'den proje kapsamında Bir Kuşak Bir Yol rotasını geçen ilk tren Londra'ya gelmiştir (<https://rayhaber.com/2017/01/cinden-ingiltereye-giden-ilk-yuk-treni-londraya-ulasti/> Erişim Tarihi : 15.04.2020).

Mart 2015'te Çin'de, “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” başlıklı resmi bir

belge yayınlanmıştır. ÇHC, bu projeyi ulaşım altyapısının inşası için ihtiyaç duyan Orta Asya ülkelerine ekipman, sermaye, teknoloji ve işgücü uygulaması ve yardımları için uygun bir mekanizma olarak görmektedir. (<https://www.fmprc.gov.cn/ce/cgtur/tur/xwdt/t1258666.htm> Erişim Tarihi: 12.03.2020). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projelerini uygulamak için Çin hükümeti özel bir yönlendirme çalışma grubu oluşturmuş ve eylemleri koordine etmek ve planlamak için Devlet Kalkınma ve Reformlar Komitesi altında yönlendirme grubunun ofisini oluşturmuştur.

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, ülkeler arasında beş ana alanda işbirliğinin geliştirilmesini içerir, bunlar arasında: altyapının sağlamlaştırılması, siyasi alanda koordinasyon, sürekli olarak ticaret borsalarının uygulanması, halklar arasındaki manevi birliğin güçlendirilmesi, sermayenin serbest dolaşımı vardır (Sizykh, 2019). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Çin, Rusya ve Orta Asya, Kafkaslardan geçerek Avrupaya kadar ulaşan yeni bir işbirliği modelidir.

İpek Yolu Ekonomik Kuşak projesinin esasında üç Avrasya ekonomik koridoru dayanmaktadır. Kuzey Koridoru (Çin - Orta Asya - Rusya - Avrupa), Orta Koridor (Çin - Orta ve Batı Asya - Basra Körfezi ve Akdeniz) ve Güney Koridoru (Çin - Güney- Doğu Asya - Güney Asya - Hint Okyanusu) projenin temelini oluşturmuştur (Orlov, 2019).

Proje Asya'da büyük coğrafi ve ekonomik alanları kaplayan altı uluslararası ekonomik rotayı içermektedir. "Çin - Moğolistan – Rusya Ekonomik Koridoru", Çin ve Rusya arasında nakliyat ve ticari ilişkileri güçlendirmek amacıyla daha verimli demiryolu bağlantısı sağlayacak ve Çin'in Moğolistan kömür rezervlerine ulaşımını temin edecektir. "Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru", hem Çin'in altyapı, enerji ve taşımacılık projelerine Orta ve Batı Asya ülkelerinin erişimini temin edecek, hem de Orta Asya ülkelerinin doğal kaynaklarının Çin'e ulaştırılmasını sağlayacaktır. Çin'i Hindçin Yarımadasına bağlayan "Çin - Hindçini Yarımadası Ekonomik Koridoru", Çin ile bölge ülkeleri arasında alt yapı projeleri ve transit taşımacılığı alanlarında yoğunlaşmıştır. "Çin - Pakistan" Ekonomik Koridoru Pakistan ve Çin'in önemli limanlarını birleştirecektir. "Yeni Avrasya Kara Köprüsü" Asya ülkelerini Rusya üzerinden Avrupaya bağlayacaktır. "Bangladeş - Çin - Hindistan – Myanmar"

Ekonomik Koridoru, Çin'i, Güneybatı Asya ülkelerine ve Hind Okyanusu'na ekonomik ve ulaştırma açısından daha sıkı bağlayacaktır. (Durdular, 2016: 82).

Yedinci rota, ayrı bir proje olarak hareket eden ve İpek Yolu Ekonomik Kuşak Projesi ile birlikte Bir Kuşak Bir Yol Girişimini oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi'dir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi iki deniz rotasını birleştirmektedir. Bunlardan bir tanesi Çin sahillerinden başlayarak, Güney Çin Denizi'nden Güney Pasifik bölgesine uzanır, bir diğer rota ise Çin ve Avrupa'nın kıyı bölgelerini Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden birleştirmektedir. Deniz İpek Yolu'nun en önemli iki durağı Hürmüz ve Malakka Boğazları olmaktadır. Bu yol eski deniz yollarına yeni alternatif kısa rota sunmaktadır (Gürdeniz, 2017).

Girişimin gerçekleştirilmesi zamanı ÇHC, bir çok ülkede inşaat, enerji, kaynak üretimi ve yüksek teknoloji alanlarında ulaşım altyapısının güncellenmesinde işbirliği ve yatırımlar yapmıştır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın bir parçası olarak yeni Avrasya demiryollarının inşası ve Bağımsız Devletler Topluluğu'ndaki (BDT) eski demiryollarının yeniden inşasına ve Avrupa ile Asya-Pasifik bölgesi arasında malların taşınması için kara yollarındaki transit konumlarının güçlendirilmesine yardımcı olmaktadır. Şu anda, Avrupa ve Asya-Pasifik ülkeleri arasındaki çoğu kargo taşımacılığı, Süveyş Kanalı üzerinden deniz yollarından geçmektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşak Projesi çerçevesinde, Asya-Pasifik'ten Avrasya'dan Avrupa'ya en kısa karayolu mesafesi %50'ni azaltabilir ve taşımacılık denizden daha güvenilirdir. Bu sayede projeden büyük karlar elde edilebilir (Deniz, 2016: 199).

İpek Yolu ekonomik kuşağı ayrıca ulaştırma ve lojistik pazar segmentinin genel düzenlemesinin geliştirilmesini teşvik edecek ve bölgedeki katılımcılar arasında ticareti mal ve hizmetlerin kalite standartlarının aşamalı olarak birleştirilmesini teşvik edecektir. Ortak projeler uygularken, EAEU ülkeleri finansal gelirler, yatırım ve teknolojik destek alabilirler. Çin, buna karşılık, kayıtlı sermaye olarak 40 milyar dolar yatırım yaptığı İpek Yolu Ekonomik Kemer Fonu'nu ve projenin mali temelini sağlamak için AIIB'yi (Asya Altyapı Yatırım Bankası) kurulmasına öncülük etmiştir. AIIB'nin izlediği temel hedefler, altyapı inşasını desteklemek, Asya'daki ekonomik küreselleşme sürecini teşvik etmek ve Çin'in diğer Asya ülkeleriyle işbirliğini güçlendirmektir. (Yiğenoğlu, 2018: 10-12).

Proje çerçevesinde işbirliği yapan ülkeler ulaşım yollarının, yüksek hızlı kara taşımacılığının temeli olan yüksek teknolojilerin, inşaat, mühendislik ve bilgi teknolojilerinin daha da geliştirilmesinde yenilikçi teknolojilerin uygulanmasına katkıda bulunacaktır. Bu bakımdan Çin, bir çok ülkenin kara yolları, demiryolu taşımacılığının yenilenmesi ve güçlendirilmesi ve bir çok benezi alanına yatırımlar yapmıştır. Pekin'den Moskova'ya Kazakistan üzerinden yüksek hızlı bir yolcu demiryolu inşaatı büyük bir geleceği olan bir projedir. Rotanın nüfusun hareketliliğini artıracığını ve otoyol boyunca yeni işlerin yaratılmasına ivme kazandıracığı varsayılmaktadır. Aynı zamanda, Moskova ve Pekin arasındaki yolculuk iki gün sürecek, Alma-Ata'dan Moskova'ya bir günden daha kısa sürede ulaşmak mümkün olacaktır (Dinmuhammed, 2017).

Çinli şirketler yalnız 2019'un Ocak-Şubat aylarında 48 ülkede Bir Kuşak Bir Yol girişimi çerçevesinde 2,3 milyar dolarlık yeni yatırımlar yaptılar. 2018'in aynı dönemine göre Çin'in yaptığı doğrudan yatırımlar %7 daha fazla olmuştur. Çin'deki işletmeler ve Bir Kuşak Bir Yol Girişim ülkeleri tarafından imzalanan sözleşme çalışmaları için sermaye hacmi 12,23 milyar dolara ulaşmıştır. Bu yatırımlar, aynı dönemde Çin'deki tüm yatırım sözleşmelerinin yüzde 53,2'sini oluşturmaktaydı (http://russian.news.cn/2019-08/13/c_138305537.htm Erişim Tarihi : 13.04.2020).

Nisan 2019 sonu itibariyle Çin, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi kapsamında 126 ülke ve 29 uluslararası kuruluşla işbirliği anlaşmaları imzalamıştır. Girişim çerçevesinde Çin, Afrika'da 37, Asya'da 36, Avrupa'da 26, Kuzey Amerika'da 11, Güney Amerika'da 7, Okyanusya'da 9 ülkeyle yatırım anlaşmaları imzalanmıştır (Belt and Road Portal, 2018).

Ortaya çıkan yeni dünya düzeninin temeli Bir Kuşak Bir Yol inisiyatifi ile sınırlanamaz. Bu, yeni dünya düzeninin şekilleneceği biçimlere sadece bir örnektir. Aşağıdan yukarıya yeni bir dünya düzeni inşa etmenin ana genel ilkesi, belirli uluslararası işbirliği önlemlerine ortak yaklaşımları paylaşan bölgesel ve kıtasal “benzer görüşlü” devletlerinin koalisyonlarının oluşturulmasıdır. Bu Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve benzeri projeler gelecek küresel ve bölgesel koalisyonlar için temel olabilmektedir. Batı dünyasının korktuğu olgu, bu proje çerçevesinde Rusya - Çin – Hindistan üçkeninde bir koalisyonun ortaya çıkma olasılığıdır. Belirli konularda esnek ve hareketli koalisyonlara katılarak ülkelerin çıkarlarını korumak daha kolay olacaktır

(Gökten, 2018: 42). Öte yandan, gelecekte bu “bloklar”, gelecekteki dünya düzeninin temelini oluşturabilecektir. Bu süreç, tanım gereği, hızlı ve tekdüze olmayacaktır, ancak dünya sisteminin mevcut kontrol edilebilirlik dengesini değışecek gibi görünmektedir (İvanov, 2019).

Çalışmanın bu bölümün sonuçlarını özetleyerek, son yıllarda ÇHC'nin küreselleşme sürecinden önemli avantajlar elde ettiğı ve dünyanın birçok ülkesi için bir yatırımcı ve ekonomik ortak haline geldiğı sonucuna varılabilir. ASEAN, Orta Asya, Afrika ülkelerinde Çin'in yaptığı doğrudan yatırımlar bu bakımdan önemli örneklerdir. Küresel alanda bir çok devletle işbirliğı yapmak, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol stratejisini uygulamasına yardımcı olmuştur. Buna karşılık, işbirliğı yapan ülkeler inisiyatif projelerinin uygulanmasına katılmanın faydasını görmekteirler. Çin tarafı faaliyet potansiyelini artırarak Bir Kuşak Bir Yol Girişimink yeni bir seviyeye ulaşmasını sağlayacaktır. ÇHC'nin bu küresel girişimi, bir çok devletin, ekonomisi için yeni fırsatlar yaratmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.

ÇİN-ORTA ASYA KORİDORU

3.1. Çin'in Orta Asya Politikası

Orta Asya, batıda Hazar Denizi'nden doğuda Çin'e kadar uzanmaktadır. Kuzeyde Rusya, güneyde İran ve Afganistan ile sınır komşusu olan ve beş genç Sovyet sonrası devleti içeren bölge yaklaşık 4 milyon km² alanı kapsar. Nüfusun seyrek dağılımı bölgenin önemli özelliklerinden biridir. Türkmenistan'da ıssız ve yarı çöl topraklar, Kazakistan'da bozkırlar hakimdir. Kırgızistan, Kırgızistan ve Tacikistan, Tien Shan ve Pamir dağlarının arasında verimli Fergana, Zarafşan vadilerinin bulunduğu ağırlıklı olarak dağlık ülkelerdir (Güner ve Ertürk, 2015: 316).

Bölge zengin hammadde rezervlerine sahiptir. Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'da dünyanın petrol rezervlerinin yaklaşık %2,7'si ve dünya gaz rezervlerinin %7'si yoğunlaşmıştır. Hazar Denizi'nin keşfedilen kaynaklarının yarısından fazlası ve yaklaşık %80'i Kazakistan'ın sınırlarında bulunmaktadır. Türkmenistan ve Özbekistan, büyük gaz ve petrol rezervlerine sahiptir (Yazar, 2011: 21-23). Özbekistan, dünyanın büyük altın kaynaklarından birine (kaynak bakımından dördüncü sıra, çıkarma açısından yedinci sırada), gümüş ve diğer nadir ve değerli metallere sahip ülkelerden biridir. Kazakistan, dünya demir cevheri rezervlerinin %8'ine sahiptir. Özbekistan ve Tacikistan'da uranyum cevheri yatakları bulunmaktadır. Uranyum üretimi açısından, Özbekistan dünyada sekizinci sırada yer almaktadır. Orta Asya'nın bir diğer doğal zenginliği pamuktur. Özbekistan, pamuk yetiştiriciliği ve pamuk lifi üretiminde dünyada dördüncü, ihracatında ise ikinci sırada yer almaktadır. (Demirkan, 1993).

Uzun bir süredir Çin, Orta Asya'yı yalnızca Çin-Rus ve Çin-Sovyet ilişkileri bağlamında değerlendirmiştir. Sovyetler Birliği'nin ani çöküşü ve Orta Asya bölgesinde bağımsız devletlerin ortaya çıkışı ÇHC'nin dış politika stratejisinde tamamen yeni bir çizgi oluşturmaya sebep olmuştur (Alperen, 2018:21). Dünyadaki jeopolitik değişiklikler Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın bağımsızlık kazanması, Sovyetler sonrası Orta Asya bölgesinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu cumhuriyetlerin Rus kontrolünden çıkması, bölgede jeopolitik boşluğun oluşmasına ve bölgenin diğer devletlerin etkisine açılmasına

katkıda bulunmuştut. Avrasya kıtasının merkezindeki avantajlı jeostratejik konumu ve önemli doğal kaynak zenginliği nedeniyle Orta Asya coğrafyası, modern uluslararası ilişkilerin önemli aktörleri olan Avrupa Birliği, Hindistan, İran, Çin, Pakistan, ABD ve Türkiye'nin ilgisini çekmiştir (Ekrem, 2011).

90'lı yıllardan itibaren Çin'in Orta Asya'daki eylemlerinin analizi, ülkenin dış politikasının bu bölgede geliştirilmesinde üç ana aşamayı belirlemeyi mümkün kılmaktadır. 1992-1995 yılları arasındaki ilk aşamada, Çin hükümeti bölgede gelişen yeni gerçekleri kavramış, diplomatik temaslar kurup, onları genişletmiş, bir güven ortamı ve yasal bir çerçeve yaratmış ve ayrıca biriken güvenlik sorunlarını çözmeye çalışmıştır. 1990'ların ortalarında başlayan ve 11 Eylül 2001 olaylarına kadar süren ikinci aşamada, ÇHC bölgede çok taraflı işbirliği mekanizmaları oluşturmakta ve Orta Asya'daki Çin ekonomik varlığı genişlemektedir. 2000'li yıllardan başlayan üçüncü aşama, bölgede Çin'in faaliyetinde benzeri görülmemiş bir büyüme ve Orta Asya'daki durumu lehine çevirmek için tasarlanmış bir politikaya geçiş ile karakterize edilmektedir (Paramonov vb. 2010: 24).

Çin coğrafi konumu ve geleneksel dış politika özellikleri nedeniyle tarihsel olarak Orta Asya'daki uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamış ve bu bölgede bir dizi stratejik çıkarlara sahip olmuştur. Çin beş yeni Orta Asya ülkesinden üçüyle (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan) sınır hattına sahiptir (yaklaşık 3.700km) (<https://www.laenderdaten.de/geographie/grenzen.aspx> Erişim Tarihi: 10.05.2020). Orta Asya, ÇHC'nin ulusal devlet çıkarlarını doğrudan etkileyen dış stratejik alanlarına dahil edilmiştir.

3.1.1. Çin - Orta Asya İlişkileri

ÇHC, 90'lı yılların başında yeni yaranmış Orta Asya Cumhuriyetleriyle diplomatik temaslar kurmak ve bölgesel güvenlik sorunlarının karmaşıklığını çözmek ve ekonomik ilişkilerinin en yaygın görevlerini çözmeye odaklanmıştır. Bütün bunlar, yasal çerçevenin mümkün olan en erken oluşturulmasını ve ÇHC ile Orta Asya devletleri arasında güven atmosferinin oluşturulmasını gerektirmiştir. Bu bağlamda Çin, bölge ülkelerini tanıyan ilk ülkelerden bir olmuş ve 1992 başlarında Özbekistan (2 Ocak), Kazakistan (3 Ocak), Tacikistan (4 Ocak), Kırgızistan (5 Ocak) ve Türkmenistan (6 Ocak) ile diplomatik ilişkiler kurmuştur (Karaca, 2013: 67).

ÇHC'nin Orta Asya ülkeleriyle kurumsal işbirliği, Ekim 1992'de Minsk'te, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Çin delegasyonlarının ("4 + 1" formülü) ortak heyetinden oluşan çalışma grubunun çeşitli güvenlik sorunlarıyla mücadele etmek amacıyla kurulmuştur. Bu çalışma grubunun faaliyetleri 1996 yılında "Şangay Beşlisi" olarak adlandırılan devletlerarası birliğin oluşturulması için gerekli ön koşulları sağlamıştır (Yardımcıoğlu ve Koçarlan, 2013:3).

ÇHC'nin Orta Asya politikasına, başta ekonomik olmak üzere bölge ülkeleriyle bağ kurma eğilimi hakimdir. Bu yaklaşım en yapıcı özelliği Çin'in aynı anda birkaç stratejik hedefe ulaşmasını sağlar. Öncelikle, Çin'in ekonomik ilişkileri bu ülkelerle siyasi ilişkileri etkilemektedir. Ekonomik bağların derinleştirilmesi hem Orta Asya'da hem de ÇHC'nin Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki sosyal durum üzerinde olumlu bir etkiye sahip olacaktır. İkinci önemli mesele, Orta Asya, Çin için gerekli olan hidrokarbon hammaddeleri bakımından zengin olması olmuştur.

Bölgedeki en zengin petrol ve gaz kaynaklarına sahip ülkelerden biri Kazakistan Cumhuriyeti'dir. Kazakistan'daki doğal gaz rezervleri 1.82 trilyon metrekübe ve petrol rezervleri 30 milyar tona ulaşmaktadır. Ülke, petrol rezervleri açısından Orta Asya'da ilk sırada yer almaktadır. Türkmenistan, doğal gaz rezervleri açısından Orta Asya'da lider ülkedir. Ülkede büyük petrol rezervleri de bulunmaktadır. Türkmenistan'da, sadece bölgenin incelenen kısmında, 19,5 trilyon metreküp doğal gaz olduğu tahmin edilmektedir. Özbekistan'da 5.429 trilyon metreküp doğal gaz rezervlerinin olduğu tahmin edilmektedir (BP Statistical Review of World Energy, June 2019). Ancak Orta Asya, sadece petrol ve doğal gaz açısından zengin değil, aynı zamanda büyük miktarda maden, renkli metaller, uranyum, su kaynakları vb. doğal kaynaklarla da zengindir. Bu bakımdan, bölge ülkeleri Çinli şirketlerin dikkatini çekmektedir.

1990'lı yıllardan itibaren Çin, ABD ve Rusya'nın bölgedeki inisiyatif eksikliğinden yararlanmış ve bölgede kendi nüfuzunu güçlendirmiştir. Çin Halk Kurtuluş Ordusu generali Liu Yazhou, Orta Asya'yı gökler tarafından Çin'e verilen pastanın en kalın tatlı kısmı olarak adlandırmıştır (Wong, 2011).

Çin sermayesi, Orta Asya ekonomilerinin birçok alanlarına yayılmıştır. Aşağıda, Çin ile bölge ülkeleri arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişiminin yanı sıra bölge ülkelerinin her biri ile imzalanan ana belgelerin kısa bir kronolojisi yer almaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti, Kazakistan ile ekonomik alanda bir dizi temel anlaşma imzalamıştır. Şubat 1992'de Çin'e resmi ziyarette bulunan Kazakistan Başbakanı Sergey Tereshchenko, Çin tarafı ile ekonomi, ticaret, bilim ve teknoloji alanında işbirliği için hükümetler arası bir komite kurulması konusunda anlaşma imzalamıştır. 1995 yılının Eylül ayında, Çin'e resmi ziyareti sırasında Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev, Çin tarafıyla iyi komşuluk ilişkilerinin daha da geliştirilmesi ve derinleştirilmesi ile birlikte Lianyungang limanının Kazakistan'a transit malların kabulü ve taşınması için ortak bir açıklama imzalamıştır (Eberling, 2017: 90). Aralık 2002'de, “ÇHC ve Kazakistan Cumhuriyeti arasında İyi Komşuluk, Dostluk ve İşbirliği Anlaşması”, Temmuz 2005'te Çin-Kazak ilişkilerini yeni bir gelişme aşamasına getiren “Stratejik Ortaklık İlişkilerinin Oluşturulması ve Geliştirilmesi Hakkında Çin-Kazak Ortak Bildirisi” imzalanmıştır. Mart 2015'te, Kazakistan hükümet başkanının Çin'e yaptığı ziyarette, iki ülke arasında enerji sektörünün çeşitli alanlarını kapsayan 33 anlaşma imzalanmıştır. Bunlar arasında, Xinjiang Sanbao Sanayi Grubu tarafından uygulanan Hazar Denizi'nin Kazak liman kenti Aktau'da yurtdışındaki ilk Çin sanayi parkının inşası projesi özellikle dikkat çekmektedir (Kaukenov, 2017: 159). Kazakistan, Çin'in öncülüğünde gerçekleştirilen projeleri kendi ulusal programıyla (Nurly Zhol) birleştirmek istemektedir (Gökten, 2019: 67).

Çin ve Özbekistan arasında ticaret ve ekonomik işbirliği konusunda bir dizi hükümetler arası anlaşmalar yapılmıştır. 1996 yılında Çin ve Özbekistan arasında çifte vergilendirmeyi önlemek amacıyla anlaşma imzalanmıştır. 1998'de Çin Halk Cumhuriyeti, Özbekistan Cumhuriyeti ve Kırgızistan arasındaki karayolu taşımacılığı konusunda hükümetler arası anlaşma imzalamışlardır. Çin ve Özbekistan arasında 2005 yılında imzalanan Ortaklık, Dostluk ve İşbirliği Anlaşması ikili ilişkileri daha da güçlendirmiştir. ÇHC Cumhurbaşkanı Hu Jintao'nun Haziran 2010'da Özbekistan'a yaptığı devlet ziyareti sırasında, Dostluk, İşbirliği ve Ortaklıkların Kapsamlı Gelişimi ve Genişletilmesi hakkında ortak bir bildirme kabul edilmiştir. Genel olarak, Özbekistan'ın bağımsızlığının yirmi yılı boyunca Çin ile ikili ilişkilerin çeşitli alanlarını kapsayan 170'den fazla belge imzalanmıştır (https://nrm.uz/products?folder=42084_kitay&products=1_vse_zakonodatelstvo_uzbekistana Erişim Tarihi: 12.05.2020).

Çin ve Türkmenistan arasında yapılan başlıca ekonomik anlaşmalar, 1992 yılında imzalanan yatırım koruma anlaşması, 1998 yılında yapılan Çin-Türkmen

Hükümetlerarası Ekonomik ve Ticari İşbirliği Komitesi'nin kurulması anlaşması ve Çin Petrol ve Doğal Gaz Kurumu ile Türkmenistan Hükümeti Başbakan Yardımcısı arasında petrol ve gaz sektöründeki işbirliğine ilişkin Mutabakat Zaptı olmuştur. Nisan 2006'da Çin Ulusal Petrol ve Gaz Kurumu ile Türkmenistan Petrol ve Gaz Sanayi Bakanlığı arasındaki İşbirliği Anlaşması imzalandı. Bu anlaşmaya göre, taraflar Türkmenistan-Çin gaz boru hattının inşası, 30 yıl boyunca yılda 30 milyar metreküp miktarında Türkmen gazının Çin'e satılması ve Amu Darya'nın sağ yakasında sahaların ortak geliştirilmesi konusunda anlaşıldılar (Paramonov vb, 2010: 29). Mayıs 2007'de Rusya, Türkmenistan ve Kazakistan başkanları, BDT'den Avrupa ülkelerine gaz ihracatını artırmak için Hazar gaz boru hattının inşası hakkında ortak bir bildirme imzaladılar (Syroezhkin, 2010: 37).

Çin ile Tacikistan arasında diplomatik ilişkiler 1992 yılında kurulmuştur. Bu ilişkiler zamanla derinleşerek geniş ekonomik boyutlar kazanmıştır. 1993 yılında Çin ve Tacikistan arasında, yatırımların teşviki ve karşılıklı korunması ve Tacikistan'a Çin emtia kredilerinin sağlanması konusunda anlaşmalar imzaladılar. 1999 yılında Tacikistan ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında karayolu taşımacılığının geliştirilmesi alanında anlaşma imzalanmıştır (<https://mfa.tj/ru/main/view/27/otnosheniya-tadzhikistana-s-kitaem> Erişim Tarihi: 14.05.2020). Kasım 2010'da, ÇHC ve Tacikistan'ın siyasi ve ekonomik alanlarda ilişkileri derinleştirmeyi öngören bir tebliğ imzalandı. İki ülke arasındaki ilişkilerde sınırlar sorunu hassas konulardan en önemlisidir. 2012'de Tacikistan parlamentosu Çin ile sınırlarının yeniden işaretlenmesine (çizilmesi) ilişkin protokolü onaylamıştır. Tacikistan, Pekin tarafından iddia edilen 28,5 bin kilometreden bin kilometrelik bir alanın Çin'e aktarılmasını kabul etmiştir (Popov, 2019: 87). Hükümet yetkilileri, Çin ile sınırların yeniden çizilmesinin, Tacikistan sınırlarının dokunulmazlığını ve gelecek yıllardaki istikrarlarını tehdit ettiğini iddia etmektedir. Sınır belirleme protokolünün onaylanmasından önce Çin'in Tacikistan ekonomisine önemli yatırımlar yaptığı belirtilmelidir. Çinliler ülkede yollar, tüneller inşa etmekte ve altyapının yeniden inşası desteklemektedirler.

1992 yılının Ocak ayı başlarında Kırgızistan ve Çin arasında, ticaret ve ekonomik işbirliği konusunda anlaşma imzalanmıştır. 1994'te, Çin-Kırgız hükümetlerarası ticaret ve ekonomik işbirliği komitesinin kurulması konusunda anlaşma yapılmıştır. 2003 yılı sonunda Çin, Kırgızistan ve Özbekistan, üç ülkeyi birbirine bağlaması gereken

demiryolunun inşası için fizibilite çalışmasının geliştirilmesi konusunda anlaşma imzaladılar (Daniloviç, 2013: 30). Bu bağlamda, Kırgızistan ile ekonomik ilişkilerin derinleştirilmesi çok önemlidir. Aynı zamanda, Kırgızistan ÇHC için Çin ile Orta Asya'nın diğer ülkeleri arasında ekonomik bağlar kurmak için çok uygun bir ulaşım merkezine dönüşmüştür. Çin tüketim malları için dev bir aktarma üssü olan Kırgızistan'ın önemi 21. yüzyılın başlarından itibaren artmaktadır.

ÇHC'nin komşuluk kuşağındaki Orta Asya Cumhuriyetlerinin coğrafi konum faktörü, bu ülkelerin Pekin'in dış politikasının öncelikli hedefleri arasında yer almasına sebep olmuştur. 2000'li yıllarda Çin, bu ülkelerle stratejik ortaklık anlaşmaları imzalamıştır. Son dönem Orta Asya ülkeleri Çin sermayesinin yoğunlaştığı bir yer haline gelmiştir. Bölgede vasıflı işçiler de dahil olmak üzere Çinli göçmen akını yaşanmıştır. Orta Asya bölgesinde Çin'in çeşitli ekonomik faaliyet alanları vardır. Çin'in Orta Asya'daki faaliyetleri başta petrol ve doğal gaz olmak üzere toprak altı kaynaklarının çıkarılması ve işlenmesi için işletmelerde hisse alımı ve demiryolları, kara lojistik merkezleri olmak üzere ulaşım altyapısının inşaatı projelerinin yürütülmesi olmuştur (Ekrem, 2011: 67). Son olarak Çin, Orta Asya su kaynaklarından başta Sincan Uygur Özerk Bölgesi olmak üzere, ÇHC'nin kurak sınır bölgelerine su sağlayacak bir sulama sistemi oluşturmaya çalışmaktadır. Bununla bağlı olarak, Orta Asya ülkelerinin su kaynaklarının rasyonel kullanımı sorunları henüz çözülmemiştir (Safronova, 2009: 101).

Çin, bölge devletlerine büyük oranlarda ve en çok kredi veren ülkedir. Örneğin, Tacikistan'ın Çin'e olan borcu ülkenin toplam dış borcunun %40'ı (018 itibari ile 1.3 Milyar) oranındadır (Muratbekova, 2019: 1). 2008-2009'lu yıllar arasında uluslararası mali krizi sırasında Çin'in bölge ülkelerine büyük krediler vermesi sonucu durum daha da kötüleşmiştir. Çin'in bölgedeki faaliyetleri hem yerel, hem de uluslararası güçlerini ilgisini çekmektedir. Çin'e artan ekonomik bağımlılık nedeniyle, kriz durumunda Orta Asya Cumhuriyetlerinin devlet egemenliğine saldırabileceği endişesi ortaya çıkmıştır. Ancak Çin, Orta Asya ülkelerinin siyasi yaşamında henüz aktif katılımcı değildir ve ekonomik sorunların çözümüne odaklanmıştır.

Çin, Orta Asya Cumhuriyetlerinin kamuoyunda farklı bir biçimde algılanmaktadır. Çin'in eylemleri en çok bölgesel lider ülkeler olan Kazakistan ve Özbekistan'da endişe oluşturmaktadır. Çin'in hidrokarbon yataklarının geliştirilmesine ve Kazakistan'daki

su temini alanındaki büyük ölçekli projelerin uygulanmasına katılımı, nüfusun bir kısmı arasında hoşnutsuzluğa neden olmaktadır. Bugün, ülkenin petrol üretiminin %25'i Çinli şirketlere aittir. Buna ek olarak, Kazakistan Çin'in demografik genişlemesi için potansiyel bir hedefe çevrilmiştir. ÇHC, işgücünün seyrek nüfuslu bu bölgeye göçüne aktif olarak katkıda bulunmaktadır (İsmayılov ve Budak, 2015: 4).

Çin, Özbekistan'ın tarım sektöründeki varlığı her yıl güçlendirmektedir. Çinlilerin işgücü piyasasından yerli işçileri dışlaması nedeniyle kamuoyunda memnuniyetsizlik artmaktadır. Benzer bir durum, daha az akut bir biçimde olmasına rağmen, diğer Orta Asya Cumhuriyetlerinde de gözlenmektedir.

Etki alanını genişleten Çin, kendisini dış ekonomik sorunların çözümü ile sınırlamamıştır. Çok sayıda ortak proje ve kredi verilmesi sayesinde Çin, Orta Asya yönünde güvenilir bir arka plan oluşturmuştur. Bölgede altyapı tesislerinin inşası ve sınır ötesi işgücü dolaşımı yoluyla Çin, tarihsel olarak sosyal protestoların odak noktası haline gelen ülkenin kuzey bölgelerinin gelişmesini desteklemektedir. Böylece, Çin ekonomik meselelerin yanı sıra, bir dizi acil iç siyasi sorunu aynı anda çözmeye çalışmaktadır.

Orta Asya'da Rusya ve Çin ilişkileri belirsiz şekilde gelişmektedir. Ülkeler ŞİÖ çerçevesinde işbirliği yapmaktadırlar. Rusya bölge ile ikili ilişkilerde daha çok politik ve askeri meseleleri öne çıkartmaktadır, Çin ise ekonomik ve ticaret işbirliğine öncelik tanımaktadır (Gökten, 2019: 69-70). Öte yandan, Çin ve Rusya bölgeyi öncelikli çıkarlarının temel yönlerinden biri olarak algılamakta, her iki ülke bölgenin ana ekonomik ortağı olarak hareket etmekte ve Orta Asya ülkelerinin liderlerinin siyasetini etkilemek için rekabet etmektedirler (Kamalov, 2011: 65).

Rusya ve Çin Orta Asya'da bölgesel entegrasyon projeleriyle birbirleriyle yarışmaktadırlar. Çin hükümeti, ŞİÖ ülkelerinde küresel ticareti kısıtlayan vergi, kota ve tarifelerin kaldırıldığı serbest ticaret bölgesinin oluşturulmasını planlamaktadır. Rusya, Kazakistan'ın ve Kırgızistan'ın katılımını içeren Gümrük Birliği projesini hayata geçirmektedir. Bölgede bu ülkelerin gelecek siyasetinin başarısı, Çin ve Rusya'nın kendilerini çekici bir ekonomik ortak olarak sunma yeteneği ile doğru orantılı olacaktır (Aydın, 2015: 9).

Amerikan'ın "Asya'ya dönüş" fikri Orta Asya bölgesini daha az ilgilendirmiştir. Ancak bu olgu, bölgenin küresel politika bağlamında ABD için önemini

azaltmamaktadır. Amerika Birleşik Devletleri henüz ŞİÖ ile rekabet edebilecek bölgesel bir güvenlik yapısı oluşturmayı başaramamıştır. ABD, Çin'in kendisinin küresel ekonomideki konumunu zayıflatacağı kaygısını taşımaktadır (Yavilioğlu, 2016: 9). Orta Asya Çin'in sırtını yaslayabileceği stratejik arka planı olabilir, ancak bu durum gelecekte değişebilir. Çin'in Güneydoğu Asya'da ABD ile artan rekabet ve Güney Çin Denizi'ndeki durumun karmaşıklığı nedeniyle Orta Asya'nın ÇHC için artan önemini ortaya çıkabilir. ABD'nin ÇHC'ne karşı olası bir deniz ablukası durumunda, Orta Asya Çin ihracatında önemli bir geçiş (kolidor) alternatifini haline gelebilir (Okur, 2017: 49).

Rusya, Çin ve ABD'nin çıkarlarının kesişimi, Orta Asya ülkeleri için manevra alanı bırakmaktadır. Orta Asya ülkeleri tüm potansiyel müttefiklerle ortaklık kurarak, ekonomik ve siyasi çıkarlarını koruyarak ve mümkün olan en iyi tercihleri alarak, egemenliklerini korumaya çalışmaktadırlar. Bu bağlamda, Çin'in ve diğer büyük güçlerin bölgedeki rolü dengeleyici olarak belirlenebilir (Paramonov vb. 2010: 25).

ÇHC'nin Orta Asya'daki politikalarını özetlerken, Çin'in burada çok dengeli ve düşünceli bir politika izlediği söylenebilir. Çin hem küresel oyuncuların hem de bölge ülkelerinin çıkarlarını göz önünde bulundurmaktadır. Ancak, bölgede uzun vadeli planlamaya özel önem vererek öncelikle kendi çıkarlarını koruma eğilimindedir. ÇHC'nin bölgedeki ekonomik ve ticari eylemleri esas olarak önleyici ve savunmacı niteliktedir. Ülkenin özellikle karbohidrat ve taşımacılık alanındaki siyaseti Orta Asya'nın önemini arttırmaktadır.

3.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Orta Asya Koridoru'nun Kapsamı

Ekonomik entegrasyonu temel politik yol olarak belirleyen ÇHC için Orta Asya ülkeleri önem taşımaktadır. Orta Asya Cumhuriyetleri'nde güçlü olan Rus nüfuzu SSCB'nin çöküşünden sonra azalmaya başlamıştır. Çin değişen jeopolitik durumdan faydalanarak Orta Asya ülkeleriyle ilişkiler geliştirmeye başlamıştır. Çin'in Orta Asya ülkelerine yönelik politikası Rusya'dan bağımlılıklarını azaltmaya çalışan Sovyet sonrası ülkelerin dış politikası ile daha da kolaylaşmıştır. Çeyrek asırdan fazla bir süre boyunca, Çin'in Sovyet sonrası alanda politikası, farklı adımlardan koordineli

politikaya doğru evrilmiştir. Çin, politikalarını siyasi mekanizmalarla tamamlayarak Orta Asya'nın ticaret ve ekonomik kalkınmasında kilit bir rol oynamaya başlamıştır (Kamalov, 2015: 64).

ÇHC Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında başlatılan Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, modern dünyanın en önemli ve gelecek vaat eden uluslararası projelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin kapsamı, 2015 yılında "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler" belgesinde tamamlanmış, ÇHC Devlet Konseyi adına ülkenin Kalkınma ve Reform Komitesi, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır (Alperen, 2018: 19).

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Çin, ve Orta Asya arasında, faydaları tüm taraflarca paylaşılacak yeni bir işbirliği modelidir. Çin tarafından başlatılan bu girişim projesinin Orta Asya'ya yönelik temel hedefi komşu ülkelerde ekonomik büyümeyi teşvik etmek ve bunun sonucunda kendi ekonomik büyümesini desteklemek olmuştur (Gökten, 2019: 66). Orta Asya Koridoru, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesi temel yedi uluslararası ekonomik projeden biridir. Bu uzun vadeli projenin sonucu, Doğu ve Batı ülkelerini Orta Asya bölgesi üzerinden birbirine bağlayacak ve daha sonra Avrupa'ya mal tedarik etmek için kullanılacak bir Avrasya ekonomik bölgesinin oluşturulması olmalıdır. Bu girişimin, hem devletlerin hem de tüm medeniyetlerin bir arada var olması ve uyumlu gelişimi için bir platform haline gelmesi planlanmaktadır. Girişim ülkeleri siyasi ve kültürel olarak bağımsız, ekonomik olarak birbirine bağımlı olacaklardır. ÇHC bu projeyi ulaşım altyapısının inşası için ihtiyaç duyan Orta Asya ülkelerine ekipman, sermaye, teknoloji ve işgücü uygulaması için bir mekanizma olarak görmektedir (Bocutoğlu, 2017: 267).

Orta Asya, Çin Halk Cumhuriyeti'nden 2013 yılına kadar, Xi Jinping'in Astana'da yeni girişimi duyurmadan önce önemli yatırımlar çekmiştir. Ancak merkezi yönetim sistemine sahip ülkelerde olduğu gibi, 2013'ten bu yana neredeyse tüm Çin yatırım projeleri ya da o anda uygulanmakta olan bütün projeler bu girişimin bir parçası haline gelmiştir. Çin'in bölgedeki yatırımları genel olarak altyapı, ulaştırma ve enerji sektörlerinde toplanmıştır. Bu durum maden kaynaklarına erişim ve ihracat için yeni pazarlara girmeyi amaçlayan ÇHC'nin dış ekonomi politikasına uygun olmuştur. Çin hükümeti Bir Kuşak Bir Yol Girişimini finanse etmek amacıyla 2014 yılında Asya

Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve İpek Yolu Fonu'nun oluşturmuştur (Şimşek, 2018: 195).



Şekil 3.1. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin Haritası

Kaynak: https://www.researchgate.net/figure/The-map-of-One-Belt-and-One-Road-initiative-Source-McKinsey-Company_fig1_323247730 Erişim Tarihi: 01.06.2020.

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Çin, Orta Asya'da konumunu daha da güçlendirmek, bölgedeki ekonomik entegrasyonu derinleştirmek, ticaretteki engelleri ortadan kaldırmak, ticaret ve yatırım alanlarındaki engellerin kaldırılması, birleşik ulaştırma altyapısının inşası, ulusal para birimlerinin öneminin güçlendirilmesi ve insani alanda işbirliği düzeyindeki artışı hedeflemektedir. Bu girişim, neredeyse tüm eski Sovyet cumhuriyetlerini, özellikle Orta Asya ülkelerinin kapsamaktadır. Dünyanın bu bölgesi, Çin tarafından Avrupa pazarlarına daha kolay erişim kapısı fonksiyonunu görmektedir. Çin, bu inisiyatifiyle Avrupa pazarlarına Rus bölgelerini kullanmadan çıkarak üstünlük sağlamaktadır (Na, 2018: 383).

Çin, bu girişim sayesinde Orta Asya'da en büyük yatırımcıya dönüşmüştür. Batı ülkelerinin ve Rusya'nın bölgeye sunabileceğinden çok daha büyük sermayeyi harekete geçirebilen tek ülke Çin'dir. Bununla birlikte, gerçekte, yatırılan paranın bir kısmı yolsuzluk ve idari işlev bozukluğu nedeniyle kaybedilir ve projeler sürdürülebilir kalkınma standartlarına uymaktan ziyade esas olarak karlılıkları ile değerlendirilir (Alperen, 2018: 20). Girişim çerçevesinde uygulanan projeler önemli engellerle karşılaşmaktadır. Ulusal ve bölgesel çıkarların çelişmesi, ülkeler arasındaki işbirliği eksikliği, teknik kısıtlar, altyapı projelerinin yatırımlarının geri ödenmesi sorunları, rüşvet vb. engeller bulunmaktadır (Gökten, 2019: 69). Ancak, sonuç ne

olursa olsun, Çin'in Orta Asya'ya artan ilgi, Sovyet sonrası tarih ve bölgenin ekonomik kalkınmasında uzun vadeli bir dönüm noktasını başlatmıştır.

3.2.1. Bölgesel Devletlerin Ekonomik ve Ulaşım Bağımlılığı

Orta Asya devletleri uluslararası ve bölgesel ticarete, emek ve sermayenin hızlı hareketine ve ekonomik işbirliği etkileşimlerine açıktırlar. Bu devletlerin ortak tarihleri, kültürel yakınlığı, coğrafi konumu ve kurulmuş ekonomik bağları, onların arasındaki ilişkileri şekillendirmektedir. Bu nedenle, günümüz küresel ekonomik faaliyetlerdeki mevcut engelleri geçici bir fenomen olarak değerlendirirsek ve onların er ya da geç ortadan kalkacağını düşünürsek, Orta Asya'yı bir tür tek ekonomik alan olarak değerlendirmek gerekmektedir.

Tüm Orta Asya ülkeleri hemen hemen aynı başlangıç koşullarıyla kapitalizm ile bütünleşmeye başlamışlardır. Kazakistan hariç diğer dört devlet eski Sovyetler Birliği'nin en fakir cumhuriyetleri olmuştur. Bu ülkeler başta pamuk, petrol, doğal gaz ve mineraller olmak üzere hammadde ihracatçılarıdır (Çelik, 2004: 90).

Orta Asya ülkeleri kaynak bağımlılığı ve otoriter rejimler bakımından bazı benzerliklere sahip olmalarına rağmen, ulusal hükümetler piyasa ekonomisine geçiş için kendi stratejilerini uygulamaya koydukça ülkeler arasındaki farklılıklar giderek artmıştır. Orta Asya ülkeleri önemli enerji kaynaklarına sahiptir. Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan'ın büyük petrol ve gaz yatakları, Kırgızistan ve Tacikistan'ın güçlü hidroelektrik potansiyeli mevcuttur (Budak, 2013: 130). Bu bağlamda, bu ülkeler için, enerji politikalarının koordinasyonu, enerji ihtiyaçlarının karşılanması, ihracat fırsatlarının genişletilmesi ve uluslararası enerji güvenliğinin sağlanmasındaki rollerinin artırılması büyük önem taşımaktadır. Ayrıca bölge devletleri, metalurji, makine mühendisliği ve hafif sanayi gibi ekonominin öncelikli sektörlerinin geliştirilmesi için önemli fırsatlara sahiptir. Bu alanlardaki entegrasyonunun derinleştirilmesi, Orta Asya'nın endüstriyel potansiyelinin etkin kullanımına katkıda bulunacaktır. Bu bağlamda, tarımsal sanayi kompleksi sektörlerindeki entegrasyon bağlarının genişlemesi ve gelecekte ortak bir tarım pazarının oluşturulması da çok önemlidir. Ulaştırma sektöründe entegrasyonun geliştirilmesi de aynı derecede önemlidir. Orta Asya ülkelerinin karşılıklı entegrasyon avantajları aşağıdakileri içerir:

- Bölgenin her türlü enerji, mineral ve tarımsal hammadde ije zenginliği;
- Güçlü üretim, ihracat ve bilimsel-teknik potansiyel;
- Avantajlı jeopolitik konum;
- Eşit derecede yüksek nitelik ve eğitim seviyesi ile karakterize edilen işgücü kaynakları;
- Düşük işçilik maliyetleri;
- Su ve diğer doğal kaynakların ortak ve en rasyonel kullanımı, çevre güvenliğinin sağlanması (Linn, 2013).

Transit potansiyelinin etkin kullanımı, bu cumhuriyetler arasındaki ticaret ve ekonomik bağların genişlemesine ve Büyük İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına katkıda bulunacaktır. Bu nedenle, entegrasyon işbirliğinin genişletilmesi, malların, sermayenin, teknolojinin, hizmetlerin serbest dolaşımı için koşulların yaratılması ve bu ülkelerin gümrük ve tarife politikalarının iyileştirilmesi Orta Asya ülkeleri için büyük önem taşımaktadır. Bölgede ekonomik entegrasyonların genişletilmesi, pazar dönüşüm hızını arttırmak ve bu ülkelerin her birinde demokratik süreçlerin yoğunlaşması cumhuriyetlerin endüstriyel büyümesine, yeni işlerin yaratılmasına, işsizlik sorunlarının çözümüne, yaşam standartlarının iyileştirilmesine ve sonuç olarak durumun istikrarına katkıda bulunacaktır (Özdaşlı, 2015: 585).

Bölgesel ekonomik ilişkilerin analizi, Orta Asya ülkelerinin işbirliğindeki olumlu eğilimler hakkında konuşmamıza izin vermektedir. Son yıllar Orta Asya Cumhuriyetlerinin ticaret ve ekonomik ilişkilerini genişletmek için düzenleyici çerçeve sağlanmış, ekonomik işbirliğini geliştirmek için devletler arası koordinasyon konseyleri oluşturulmuş, uluslararası örgütlerle bağları genişletilmiş ve bölgede ikili ve çok taraflı temaslar etkinleştirilmiştir. Bölgesel işbirliği anlaşmaları, ülkelerin dış ticaret politikalarını nispeten düşük maliyetlerle serbestleştirmelerine, ticaret ortaklarının korumacı önlemlerin risklerini azaltmasına, yeni ortaklar bulmalarına ve sosyal refahı artırılmasına izin verebilir. Ancak, içeriğe bağlı olarak bu tür anlaşmaların mevcut ticari ilişkiler üzerinde olumsuz etkileri de olabilir (Keser ve Çetin, 2016: 199). Bununla birlikte, Orta Asya ülkelerinin kara ile çevrili olması nedeniyle, ulaşım ve gümrük transitleri alanında bölgesel işbirliği açıkça olumlu ve gereklidir. Orta Asya ülkelerinin ekonomik kalkınması açısından ulaşım ve gümrük

sorunları ortadan kaldırılmalıdır (Alieva, 2015: 198). Bu Orta Asya ekonomisinin karşısındaki en temel meselelerden biridir. Aynı zamanda komşu ülkelerdeki ulaşım altyapısının ve transitin iyileştirilmesi, kısıtlayıcı bir ticaret politikası izlenmeye devam edilirse, ülkenin uluslararası ticaret sistemine entegrasyonuna çok az katkıda bulunacaktır.

Orta Asya ülkelerinin dış ticareti hala esas olarak güçlü tarihi, kültürel ve komşuluk bağları olan Çin, Rusya ve Türkiye gibi az sayıda ülke ile yürütülmektedir. Son yıllar Rusya, AB ve Çin Orta Asya'nın başlıca ekonomik partnerleridir (Gökten, 2019: 66). Ekonomik gelişim modeline dayalı analizler, Orta Asya ile Doğu ve Güney Asya ve Batı Avrupa ülkelerinin çoğu arasında önemli bir gerçekleşmemiş ticaret potansiyeli olduğunu göstermektedir. Orta Asya ülkelerinin ticaret ortaklarının sınırlı sayıda olması, bu ülkeleri ithalat talebindeki değişikliklere ve olası ticaret yaptırımlarına karşı hassas kılmaktadır (Kaynak, 2004:17).

Orta Asya ülkelerin bağımsızlıklarını ilan ettiklerinde bu beş ülkenin ticaret politikaları çok farklı olmasa da bugün farklılıklar oldukça belirgindir (Arı, 2010: 13). Özbekistan'a kıyasla Kırgızistan, Kazakistan ve Tacikistan'da liberal ekonomik politika uygulanmaktadır. Kırgızistan ve Tacikistan'da, tekdüze ve oldukça düşük dış ticaret tarifeleri uygulanmaktadır. Kazakistan çok sayıda tarife ölçeğine ve yüksek gümrük tarife oranına sahip karmaşık bir tarife planına sahiptir. Özbekistan ayrıca karmaşık bir tarife yapısına ve nispeten yüksek bir tarife oranına sahiptir. Orta Asya ülkeleri arasındaki ticarete sorun yaratan önemli bir diğer mesele, Kazakistan, Tacikistan ve Özbekistan'da tarife oranlarının sık ve öngörülemez şekilde değişmesidir (Shaimergenov ve Abisheva, 2017: 18-19).

Yüksek nakliye maliyetleri, uzun ve öngörülemeyen uluslararası teslimatlar, ticaretin gelişmesi önünde ciddi engeller olmaya devam etmektedir. Bunun nedeni sadece Orta Asya'nın kapalı coğrafi konumu ve karmaşık topografyası değil, aynı zamanda 2000'li yılların başlarında ulaşım ağlarının zayıf gelişimi, yüksek ulaşım hizmetleri maliyetleri ve bu hizmetlerin ve lojistiğin düşük kalitesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, bölgesel ve uluslararası teslimatlar için gerçek nakliye maliyetleri yaklaşık 2-3 kat daha yüksektir. Bölge ülkelerinin uluslararası ulaşım ağına girmesi dengeli taşımacılık akışlarına, ulaşım hizmetleri pazarındaki rekabete, engelsiz sınır geçişine

büyük olanaklar sağlamaktadır. İhracatın nakliye maliyetleri, uluslararası ticaretin etkisiyle yükselmektedir (Keser ve Çetin, 2016: 205-207)

Uluslararası derecelendirme kuruluşu Moody's Investors Service'e göre, Orta Asya'daki ekonomik büyüme potansiyeli, özellikle Çin ve Hindistan gibi büyük ve hızlı büyüyen pazarlara yakınlıkları göz önüne alındığında, küresel ticarete düşük derecede entegrasyonları ile önemli ölçüde sınırlı kalmıştır. Niceliksel değerlendirmeler, Orta Asya ülkelerinin çok taraflı yapılar çerçevesinde ticaret politikası alanında bölgesel işbirliğinin geliştirilmesinin yanı sıra, taşımacılık ve gümrük taşımacılığı alanındaki işbirliğinden de önemli ölçüde fayda sağlayacağını göstermektedir (https://www.moody's.com/research/Moodys-Trade-barriers-constrain-the-growth-potential-of-Central-Asian--PR_390675 Erişim Tarihi: 17.05.2020).

Bununla birlikte, bazı olumlu eğilimlerle birlikte bölge ülkelerinin entegrasyon hızında bir miktar yavaşlama gözlemlenmektedir. Enerji sektöründe asıl sorun, Orta Asya ülkelerinin gümrük, vergi ve tarife politikalarında uygulamada tutarlılık eksikliğidir. Gümrük politikasında, sorun, enerji kaynaklarının gümrük kontrolünün verimsiz olmasıdır. Vergi alanında ulusal yasaların çeşitli normları geçerlidir. Bu durum komşularla serbest ticaretin gerçekleştirilmesine engel oluşturmaktadır. Her ülkenin farklı tarife politikası, bu devletlerin transit potansiyelinin gelişmesini engellemektedir (Gamarlı, 2015: 18).

Ticaretin serbestleştirilmesinin Kazakistan, Tacikistan ve özellikle Özbekistan üzerinde daha olumlu bir etkisi olacaktır, çünkü tarifeleri Kırgızistan'dan ortalama olarak daha yüksektir. Özellikle yüksek nakliye maliyetleri ve uzun ve öngörülemeyen transit sürelerinden muzdarip olan Tacikistan'ın, nakliye ve gümrük taşımacılığında artan işbirliğinin bir sonucu olarak Kırgızistan'dan bile daha fazla fayda sağlayacağı düşünülmektedir (Yudayeva, 2006: 7). Tacikistan ve Özbekistan'ın gelişmiş ülkelerdeki pamuk sübvansiyonlarından Kırgızistan'dan daha fazla faydalanması muhtemeldir, zira pamuk bu ülkelerin ihracatının ve GSYİH'nın önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

Enerji sektöründeki entegrasyonun derinleştirilmesi, petrol ve doğal gaz ulaştırma altyapısının yetersiz gelişimi nedeniyle engellenmektedir. Ulaştırma sektöründe, Orta Asya ülkelerinin transit potansiyelinin rasyonel kullanımı sorunları da devam etmektedir. Ekonomik liberalizasyonun hızı ve ölçeğindeki farklılıklar, bölge

devletlerinin ekonomik etkileşiminin düşük seviyesi, karşılıklı ticaretlerinin etkisiz gelişmesinde ana faktörler haline gelmiştir (Alieva, 2015: 197). Ekonomik etkileşim temel olarak enerji kaynakları ve malların geçişi ile sınırlıdır ve endüstriyel malların ve gıda ürünlerinin karşılıklı ihracatı ve ithalatı önemsizdir. Son zamanlarda bu ülkelerin ticaret ve ekonomik ilişkilerinde olumlu eğilimler ortaya çıkmasına rağmen, onların ekonomik potansiyelleri karşılıklı ticaret cirosunu daha yüksek bir seviyeye çıkarılmasına izin vermektedir.

Orta Asya'nın genç devletlerinin dış politikaları ve uluslararası yönelimlerindeki farklılıklar, komşu devletler ve büyük güçlerle politik ve ekonomik etkileşimin farklı siyasi çizgileri, uluslararası ve bölgesel örgütlere katılım meseleleri bölgesel işbirliğinin geliştirilmesinde öncelikli olan temel sorunlar arasında yer almaktadır. Bölgede petrol arıtma endüstrisi, demir ve demir dışı metalurji, uranyum cevherlerinin madenciliği ve işlenmesi, pamuk işleme ve kumaş endüstrileri sektörlerinde entegrasyonun derinleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Karşılıklı yakıt, enerji ve su kaynaklarının temini için en uygun mekanizmaların belirlenmesi bölgesel gelişimi sağlamaktadır.

Demiryolu ve karayollarının geliştirilmesi, Orta Asya ülkelerinin transit potansiyelini ve ulaştırma sektörünü geliştirmektedir. Özellikle Çin-Kazakistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran-Türkiye-Balkan demiryolu güzergâhlarının ve Kuzey-Güney koridorunun gelişimi günümüzde önemlidir (Parkhomchik, 2015: 1). Ulaşım koridorlarının gelişimi, bölge cumhuriyetleri tarafından bu alanda üzerinde anlaşmaya varılmış ortak bir gümrük, vergi ve tarife politikasının uygulanmasını, ulaşım altyapısını modernize etmek için ortak önlemlerin alınmasını ve mevcut olanların modernizasyonu ve yeni altyapı inşası için finansal kurumları cezbetmek üzere koordineli eylemlerin geliştirilmesini içermektedir (UN, 2012: 588). Orta Asya ülkelerinin ekonomilerinin gelişiminde karşılıklı etkileşimin derinleştirilmesi, sanayide ve tarımsal-endüstriyel alanlarda ortak projelerin uygulanması bölgedeki istikrarın ve güvenliğin güçlendirilmesine yardımcı olmaktadır.

3.2.2. Orta Asya Koridoru'nun Ekonomik Boyutları

Çin, Orta Asya ülkeleri ile "Çin - Orta Asya - Batı Asya" (CCWAEC)⁴ ekonomik koridoru çerçevesinde ekonomik projelerin uygulanmasıyla işbirliği yapmaktadır (Özsemer, 2019: 6). Bu koridor Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden Orta Asya, Körfez ülkeleri, Arap Yarımadası, Akdeniz kıyıları boyunca uzanır, Avrupa ve Afrika'ya ulaşır. Koridor, Orta Asya ülkeleriyle Çin arasında ekonomik entegrasyon süreçlerini hızlandırma ve derinleştirme amacı taşımaktadır. Bu koridor çerçevesinde ulaştırma, enerji ve yakıt sektörlerinde öncelikli projelerin uygulanması planlanmaktadır (Öztuna, 2018: 6).

Bölge ülkelerine yapılan yatırımlar sayesinde modern karayolları ve demiryolları inşa edilmiştir. Bununla birlikte Orta Asya'dan Çin'e gaz, petrol, cevher ve diğer değerli kaynakların taşınmasını sağlayan boru hatlarının inşaatı gerçekleştirilmektedir. Böylece Çin, yakıtta olan tüketici talebinin büyük bir kısmını bölgeden ithal etmektedir. Girişim, altyapı lojistiği ve ticaret fırsatları sayesinde sadece Çin'e değil, aynı zamanda rota üzerinde yer alan ülkelere de yeni fırsatlar sunabilir (Aydın, 2015: 9). Girişimin bu yönü, eski Sovyet altyapısı ve alternatif ticaret yollarının araştırılması göz önüne alındığında, Orta Asya ülkeleri için en cazip fırsatları sunmaktadır. Bölge devletleri, Çin yatırımını kullanarak, vatandaşlarına yeni fırsatlar sunarak dengeli ekonomik gelişimi yakalayabilirler.

Bir Kuşak Bir Yol girişiminin kademeli olarak başarılı bir şekilde uygulanması, Çin'in küresel üstünlüğe kavuşmasını sağlayacaktır. Orta Asya ülkeleri için bu süreç altyapı geliştirme ve yeni ticaret fırsatları elde etme fırsatları oluşturmaktadır. Çinli inşaat şirketleri tarafından ve Çin yatırımlarıyla, Batı Çin - Batı Avrupa karayolu, Çin-Kırgızistan-Özbekistan karayolu, Bishkek-Naryn-Torugart karayolu, Angren-Pap demiryolu üzerindeki Kamchik geçidi üzerinden 19 km demiryolu tüneli, Vahdat-Yavan bölgesinde demiryolu tüneli, Tacikistan ve Kırgızistan'daki yüksek gerilim elektrik hatları, Khorgos sınır ötesi işbirliği merkezi vb. yollar, köprüler, diğer önemli tesisler inşa edilmiştir (Perfilyeva ve Kuchinskaya, 2018: 56).

Orta Asya'nın ulaşım potansiyelini gerçekleştirme konusu bağlamında, birbiriyle ilişkili iki yön şartlı olarak ayırt edilebilir. Birincisi, Orta Asya ülkelerinin ulaşım

⁴ Çin - Orta Asya - Batı Asya Koridoru, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, Afganistan, İran ve Türkiye'yi kapsamaktadır. Koridorun Ukrayna, Azerbaycan, Rusya ve Gürcistan'a kadar geliştirilmesi beklenmektedir.

entegrasyonunu hızlandırmak ve yeni bir seviyeye getirecek fırsatlar bulmaktır. İkincisi, aynı anda en büyük nakliyeciler ve alıcılar olarak hareket eden Avrasya kıtasının önde gelen ekonomik merkezleri ile ulaşım ortaklıkları kurmak için önlemler geliştirilmek ve uygulanmaktadır (Garabuzova, 2019: 138). Orta Asya ülkelerinin ekonomik ve endüstriyel entegrasyonuna yönelik çözülmesi gereken temel sorun, iç dengesizliklerin üstesinden gelme, ticaret ilişkilerini daha da geliştirme ve karşılıklı yatırım koşulları yaratma amaçlı tedbirlerin kontrollü hızlandırılması olmalıdır. Bu temel olmadan, bölge içi ulaşım iletişiminin tam olarak gelişmesini sağlamak mümkün değildir.

Ekonominin etkileyici büyüklüğü ve coğrafi yakınlığı göz önüne alındığında, Çin bölgedeki hemen hemen tüm ülkeler için üç ana ticaret ortağından biridir ve en büyük yatırımcılardan biridir. 1992'den 2018'ya kadar, beş Orta Asya ülkesi ile Çin'in yıllık toplam ticaret cirosu 500 milyon dolardan 30 milyar dolara kadar 60 kat artmıştır (<https://eurasia.expert/tsentralnaya-aziya-nuzhdaetsya-v-novykh-podkhodakh/> Erişim Tarihi : 28.05.2020)

Tablo 3.1. Çin'in Orta Asya Ülkelerine Dolaysız Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2005-2013, 2014-2018).

Sektörler	2005-2013		2014-2018	
	Yüzdesi	Toplamı ABD doları, milyar	Yüzdesi	Toplamı ABD doları milyar
Petrol ve Doğal Gaz	86.5%	23.003	33.1%	5.352
Kimya Sektörü	4.7%	1.260	18%	2.860
Ulaşım Sektörü	4.4%	1.170	29.4%	4.660
Metallurji Sektörü	1.9%	0,473	12.6%	2.001
Gayrimenkul Sanayisi	1.8%	0,470	3.8%	0,59
Tarım Sektörü	0.4%	0,11	1.1%	0,18
Diğerleri (bank, finans, iletişim vb.)	0.3%	0,1	1%	0,16
Toplam	100%	26.586	100%	15.874

Kaynak: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> Erişim Tarihi : 10.06.2020

Çin'in "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" politikasının benimsenmesinden sonra Orta Asya ülkelerinin ekonomisine yaptığı yatırımların yapısındaki değişiklik dikkat çekmektedir. Tablodan gözüktüğü üzere, girişimin başlatılmasından önce Çinli şirketler tarafından yapılan tüm yatırımların ve sözleşmelerin %86,5'ini enerji sektörü kapsamıştır, ancak projenin resmi olarak başlatılmasından sonra, enerji sektöründeki yatırımların payı %33'e düşmüştür. Orta Asya bölgesinin ulaşım altyapısına yapılan yatırımlar 4 kat artmıştır.

Orta Asya'da Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin uygulanmasının ne kadar başarılı olduğu orta ve uzun vadede birçok faktöre bağlı olacaktır. Bu faktörler Çin ve Çin'den yatırım alan Orta Asya ülkeleri tarafından dikkate alınmalıdır. Çin'in Orta Asya'daki yatırımları, alıcı ülkelerin iç politikaları, sürdürülebilir kalkınma meselelerinin ve Çin'in azınlık politikalarının düzenlenmesi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi çerçevesinde Orta Asya Koridoru'nun ekonomik başarısına katkılar sağlayacaktır.

3.2.3. Orta Asya Koridoru Enerji Politikaları

Orta Asya Koridoru enerji politikalarının biçimlenmesinde bölgesel güçlerin, özellikle Çin'in etkisi büyüktür. 2014 yılında ÇHC Devlet Konseyi "Enerji Stratejisi Geliştirme Eylem Planı (2014-2020)" kabul etmiştir. Çin verimli, kendi kendine yeterli, çevre dostu, yenilikçi enerji üretimi ve tüketimi için çaba göstermek niyetini belirtmiştir. Eylem Planında kıdemli şekilde yurtdışından ithal edilen hammaddelerin yerine yenilenebilir enerji üretimini sağlanması ve ülkenin enerji bağımsızlığının yaklaşık %85'e yükseltilmesi amaçlanmıştır (Maspetanov ve Tomberg, 2018: 10). Şu anda Çin, petrol ihracatının neredeyse %60'ını Suudi Arabistan, Angola ve Rusya gibi büyük petrol tedarikçilerinden gerçekleştirmektedir (Ostrovsky, 2010: 36). Çin doğal gazının %30'dan fazlasını yabancı kaynaklardan tedarik etmektedir. Çinli araştırmacılara göre, işbirliği çeşitlendirilmesi, enerji verimliliğinin sağlanması ve teknolojik yeniliklerin kazanılması Çin'in enerji güvenliği stratejisinde temel faaliyetlerini kapsamaktadır. Ülkenin Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı üzerinden ham petrol ithalatına yüksek bağımlılığı (El-Hafaci, 2018: 5-6) ve bununla bağlı olarak Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizi'ndeki müttefiklerinin baskın konumu nedeniyle, Orta Asya bölgesinden de geçecek enerji kaynaklarının teslimatı için alternatif yolların yaratılmasıyla ilgilenmesine neden olmuştur.

Orta Asya'nın transit potansiyeli göz önüne alındığında, boru hatları, elektrik sektörleri ile enerji sektöründen söz etmemek mümkün değildir. Bugün dünyanın birkaç güçlü gaz ve petrol boru hattı ve bölgesel elektrik hatları Orta Asya'dan geçmektedir. Bunlar arasında "Orta Asya Merkezi" ve "Buhara-Ural" gaz boru hattı ağları, "Atyrau-Samara", "Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu" ve "Atasu-Alashankou" boru hatları bulunmaktadır (Parkhomchik, 2019: 74). Aynı zamanda, önümüzdeki yıllarda, hem mevcut hatların kapasitelerin artırılması hem de yenilerinin oluşturulması yoluyla elde edilebilecek ek taşıma kapasitelerine ihtiyaç duyulabilir. Bunun temel nedenleri, Çin, AB, Hindistan ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkelerinde petrol, doğal gaz ve elektrik tüketimindeki sürekli büyümelerin yaşanması ve Orta Asya'da hidrokarbon üretimini ve elektrik üretimine olan ihtiyacın artması olmuştur.

Çin'in Orta Asya enerji politikalarının temelinde doğal gaz ve petrol boru hatlarının inşa edilmesi, doğal kaynakların Çin pazarına hızlı bir şekilde ulaştırılması bulunmaktadır. Mayıs 2006'da üretime başlayan 2800 km'lik Kazakistan-Çin petrol boru hattı, Kazakistan'ın Atyrau şehrini ÇHC'nin Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Alashankou şehrini birbirine bağlamaktadır (İsmayılov ve Budak, 2015: 6). Kazakistan-Çin petrol boru hattıyla 2019'un sonlarına kadar toplam 130 milyon tondan fazla petrol tedarik edilmiştir (http://russian.news.cn/2020-01/10/c_138693217.htm Erişim Tarihi: 27.05.2020).

Aralık 2009'da açılan Orta Asya-Çin gaz boru hattı, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan ve Çin topraklarından geçen üç hattın (A, B ve C hatları) oluşmaktadır. Her bir hattın uzunluğu 1830 km, boru hatlarını toplam verimi yılda 55 milyar metreküp gazdır (Nogayeva, 2011: 212). Boru hatlarının faaliyete geçmesinden 2020 başlarına kadar, Orta Asya'dan Çin'e 300 milyar metreküpün üzerinde doğal gaz ihraç edilmiştir. Çin'e gaz arz hacminin %80'den fazlası Türkmenistan tarafından sağlanmaktadır. Hükümetler arası anlaşmalara göre, Orta Asya-Çin gaz boru hattının dördüncü istikameti (D hattı) işletmeye alınmasından sonra, yalnızca Türkmenistan'dan Çin'e doğal gaz arzı yılda 65 milyar metreküpe çıkacaktır. D hattı, Türkmenistan sınırından başlayarak Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan toprakları üzerinden geçecektir. Hattın uzunluğu yaklaşık 1000 km olacak ve iş hacminin yılda 30 milyar metreküp gaz olacağı beklenmektedir

(<https://nangs.org/news/world/gazoprovodu-tsentralynaya-aziya-kitay-10-let> Erişim Tarihi: 28.05.2020.

Nükleer enerji alanında işbirliği şu anda ÇHC için en umut verici alanlardan biridir. Uluslararası Enerji Ajansı'nın tahminlerine göre, Çin 2030 yılına kadar nükleer santrallerde en büyük elektrik üreticisi olacaktır (Taner, 2019: 6). Bununla birlikte, ÇHC'nin uygun miktarda nükleer hammadelere sahip olmadan ülkenin nükleer endüstrisinin gelişimi zor görünmektedir. Bu bağlamda, nükleer hammadeler bakımında zengin Orta Asya ile işbirliği Çin için büyük önem kazanmaktadır. Uranyum madenciliği endüstrisinde, Çin'in durumunu karmaşıklaştıran birtakım eğilimler gözlenmektedir. Özellikle, düşük üretim maliyetleri olan büyük uranyum madenlerinin sayısında önemli bir azalma gözlenmektedir. Kazakistan dünya uranyum rezervlerinin %13'üne sahiptir. Aynı zamanda, Kazakistan 2009 yılından itibaren uranyumun hem de en büyük üreticisidir (Eroğlu ve Şahiner, 2017: 10). Bu alanda Çin ile Kazakistan arasında oldukça yakın bağlar oluşmaktadır.

Çin'in enerji politikasında, kömür hala makul olmayan bir şekilde yüksek bir rol oynamaktadır. Kömür kullanımı çevreye ciddi zarar verdiği için, ÇHC hükümeti kömürün kullanımını azaltmak için önlemler almaktadır. Önemli miktarda kömürün daha fazla kullanılmasının imkansızlığı ve petrol ve gaz rezervinin az oranda olması nedeniyle, ÇHC yetkilileri alternatif enerji kaynakları (nükleer ve hidroelektrik, alternatif yenilenebilir kaynaklar) aramaya ve gelişimlerini en üst düzeye çıkarmaya çalışmaktadırlar.

Orta Asya ülkelerinin siyasi çevreleri, coğrafi konumlarının ve önemli ticaret yollarının kesişim noktasında bulunan devletlere bitişik Hazar bölgesinin faydalarının açıkça farkında olduklarından, bölgenin ulaşım ve lojistik potansiyelini geliştirmek için önemli adımlar atmaktadırlar. Orta Asya ülkeleri ile işbirliği, Çin'in Malakka Boğazı'ndan akan enerji kaynaklarının arzında kesintileri önlemesine, Güney Doğu Asya bölgesinde artan istikrarsızlık ile ilişkili risklerden kaçınmasına ve ABD, Hindistan filolarının Çin deniz ulaşımını engellediğinde ve diğer siyasi sorunlar zamanı Çin'e yardımcı olmaktadır. Bütün bunlar yakın gelecekte Çin'in yeni bir enerji güvenliği seviyesine ulaşmasını sağlayacaktır (Syroezhkin, 2012: 10).

Kaynakların deniz ulaşım yollarıyla taşınmasının yüksek riskleri nedeniyle, Orta Asya'nın stratejik rolü Çin'in ilgisini çekmektedir. Orta Asya bölgesinde gözden

geçirilen dönemde uygulanan projeler, ÇHC'nin Malakka Boğazı üzerinden petrol ithalatına bağımlılığını azaltmaya yardımcı olmuş ve ülkenin belirli bölgelerinin ve ÇHC'nin bir dizi endüstrisinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Şu anda oluşmuş olumlu sonuçlara rağmen, uzun vadede Orta Asya bölgesi Çin ve küresel açıdan aynı anda birkaç önemli işlevi yerine getirecektir. Birincisi, Orta Asya'ya yakınlık Çin'e stratejik olarak önemli uranyum kaynaklarına erişimi sağlayacaktır. Uranyum olmadan nükleer yakıt üretmek ve Çin'in nükleer endüstrisini geliştirmek imkansızdır. İkincisi, bu bölgenin ekonomik ve coğrafi konumu nedeniyle, Asya, Avrupa ve Orta Doğu'daki bir dizi ülkeye mal teslimatı için ana kara yoluna dönüşücektir. Üçüncüsü, uzun vadede Orta Asya'nın gelişmiş ekonomisinin ve altyapısının Çin'in batı illerinin gelişimi üzerinde son derece yararlı bir etkisi olacaktır (Augan ve Barkutbaeva, 2017: 3). Daha yakın ekonomik entegrasyon Çin'in bir dizi bölgesel ve ekonomik sorunlarını çözecektir.

Aynı zamanda, enerji hammaddelerinin nakliye ve transit akışlarının çeşitlendirilmesi konusu, bu konunun aşırı derecede siyasallaştırılması gerçeğiyle ilişkili artan jeopolitik riskler de vardır. Bu da, Orta Asya ülkelerinin güvenilir geleneksel ortaklarının bu alanda katılımıyla çok taraflı bir format sağlayacak yeni ulaşım yollarının geliştirilmesi için projelerin daha ayrıntılı bir şekilde incelenmesini gerektirmektedir. Tüm tarafların çıkarlarını göz önünde bulunduracak ve bölge için bölgesel ve dış güçlerin rekabetinin getirebileceği olumsuz politik riskleri en aza indirecek böyle bir işbirliği modelinin geliştirilmesi gerekmektedir.

3.3. Orta Asya Koridoru'nda Türkiye'nin Önemi

Türkiye, Orta Asya ülkelerinin bağımsızlığını tanıyan ilk devlet olmuştur. Türkiye'de birçok kişi Orta Asya'yı Türk halklarının tarihi vatanı olarak görüyor. Bu nedenle bu bölgeler Ankara için özel önem taşımaktadır (Dilaver, 2020:1). 1990'ların başından beri Türkiye, yeni kurulan Orta Asya Türk devletleri ile siyasi, ticari ve ekonomik ilişkiler kurmak için her türlü çabayı göstermektedir. Tarihsel sorumluluk Türkiye'nin Kafkasya, Hazar ve Karadeniz havzaları, Balkanlar, Doğu Akdeniz, Orta Doğu ve Orta Asya dahil olmak üzere yakın bölgelere olan ilgisini motive etmektedir.

Modern zamanda Türkiye, doğudan batıya enerji akışlarını tekelleştirerek Avrasya'nın enerji borsası olmayı hedeflemektedir. Bu durum yalnızca Türkiye'nin isteklerine göre belirlenmemiştir, aynı zamanda en optimal ulaşım güzergahlarının da bölgeden

geçmesi bu potansiyeli ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda yılda 50 milyon ton ham petrol sağlayan Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin (TANAP) Türkiye topraklarından Avrupa'ya ulaştırılması gerçeğini görebiliriz (Laumullin, 2012).

2000'li yıllarda Türkiye, Orta Asya ülkelerine siyasi yaklaşımlarını gözden geçirmiş ve pragmatik yaklaşımların olumlu sonuçlarını gözlemlemiştir. Türkiye bu bağlamda Orta Asya ülkeleriyle stratejik konseyler oluşturmuştur. 2009'un Ekim ayında, Türk Devletleri İşbirliği Konseyi'nin kurulmasından bu yana Türk dilli ülkeler arasında siyasi, ekonomik ve kültürel entegrasyonlar koordine edilmiştir. Bu süre zarfında, Türk Konseyi kayda değer başarılar elde etmeyi başarmış ve Türkiye Cumhuriyeti genç Türkçe konuşan devletlerdeki etkisini artırmayı başarmıştır (Sağlam, 2016:141). Orta Asya Cumhuriyetlerine teknik yardımlarda bulunmak ve bilgi desteği sağlamak üzere Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı (TİKA) kurulmuştur (Kamalov, 2011: 65).

Türkiye, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ın en büyük altıncı, Tacikistan ve Türkmenistan'ın üçüncü ticaret ortağıdır. Orta Asya ülkeleri ile ticarete ilk sıraları yine de Rusya ve Çin muhafaza etmiştir. Orta Asya'da Rusya ve Çin'in gerçekleştirdiği ticaret oranlarıyla kıyaslandığında, Türkiye'nin bölgedeki ticareti yüksek olmadığı gözükmektedir. Örneğin, Kazakistan ticaretinin %23'ünü, Kırgızistan ise dış ticaretinin % 50'ni, Tacikistan toplam ticaretinin %34'nü Çin'le gerçekleştirirken, Türkiye'nin bu ülkelerin ticaretindeki payı %3 düzeyindedir (Budak, 2013: 138).

Türkiye her şeyden önce Orta Asya ülkeleri ile ekonomik işbirliği kurmaktadır. Ankara, Orta Asya ülkelerindeki Türk işadamları için uygun bir iş ortamı sağlamaya çalışmaktadır. Bölgedeki Türk şirketleri inşaat, telekomünikasyon ve tekstil endüstrisi alanlarında projeler yürütmektedirler. Türkiye, Kırgızistan ve Kazakistan ile sıkı işbirliği ilişkileri kurmuştur. Türkiye'nin sadece Kazakistan'daki yatırımı neredeyse üç milyar dolar çivarında olmuştur.

Türkiye, Çin'in Yeni İpek Yolu Girişiminin rotası üzerindeki stratejik konumu nedeniyle, projeye katılan ülkeler için güçlü bir ortak ve Avrupa pazarlarına açılan bir kapı olabilir. Çin'den başlayan Çağdaş İpek Yolu Trans-Hazar koridorunun bulunduğu topraklardan geçerek Türkiye üzerinden deniz ve kara yollarıyla Avrupa'ya

ulaşmaktadır. Yeni İpek Yolu'nun önemli bileşenlerinden biri Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryoludur. BTK lansmanı, sadece Azerbaycan'dan değil, Orta Asya ve Çin'den de malların Avrupaya hızlı ve ucuz bir şekilde taşınması için koşullar yaratmaktadır. Daha proje aşamasındayken demiryolunun kapasitesi yılda 6,5 milyon ton kargo ve 1 milyon yolcu şeklinde değerlendirilmiştir. Ancak BTK'nın yılda 3 milyon yolcu ve 20 milyon ton kargo alabilmesi beklenmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018: 18).

2013 yılında, "Yeni İpek Yolu İkinci Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik İş Forumu" çerçevesinde, Kazakistan Ulusal Demiryolu Şirketi, Azerbaycan Demiryolları ve Gürcistan Demiryolları arasında Trans-Hazar uluslararası taşımacılık rotasının geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi oluşturulması konusunda anlaşma imzalanmıştır (Bilgili, 2018: 5). 2014 yılında, Trans-Hazar uluslararası ulaşım güzergahı boyunca yük trafiğini artırmak için komite oluşturuldu. Komite üyeleri 2017'de Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Uluslararası Birliği oluşturmuştur. Şubat 2018'de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının (TCDD) komiteye katılması çok önem taşımaktadır. Bu olay Trans-Hazar koridoru boyunca yük trafiğinin 2 milyon tondan 4 milyon tona çıkamaktadır. Kazakistan'dan gelen buğday, güzergah boyunca taşınacak 4 milyon ton yükün çoğunu oluşturacaktır. Doğal kaynaklar, metal ürünler, tekstil ve inşaat malzemeleri Türkiye aracılığıyla Avrupa'ya ulaştırılacaktır (<http://www.raillife.com.tr/tcdd-tasimacilik-trans-hazar-koridoru-birliginin-uyesi-oldu/> Erişim Tarihi: 10.06.2020).

Türkiye'nin Orta Asya'daki politikasında uzun süredir çıkarları olan güçlerin konumlarını göz ardı edemeyeceği anlaşılmalıdır. Bazı analistler Türkiye'nin Orta Asya ülkeleriyle ilişkilerinde daha dikkatli olmasını, Rusya'yla ilişkilere zarar vermemek için dikkatli olması gerektiğine inanmaktadır. Türkiye'nin Batı ile ilişkilerde belirli gergin sorunların yaşandığını dikkate alarak, çeşitli alanlarda Orta Asya ile işbirliğini ve Rusya ile ortaklık ilişkilerini derinleştirebilir. Türkiye'nin Rusya'nın çıkarlarını göz önünde bulundurarak Orta Asya'ya pragmatik ve yapıcı yaklaşımının ve özellikle Çin'in bölgedeki etkisini sınırlamak için önemli aktöre dönüşeceği beklenmektedir. Türkiye, Çin'in, Avrupa Birliği'nin ve diğer güçlerin buradaki konumlarının güçlendirilmesine rağmen Rusya'nın Orta Asya'da kilit bir oyuncu olarak kalacağını açıkça anlamaktadır. Bu bağlamda Orta Asya ülkeleriyle işbirliğinde Rusya faktörü her zaman dikkate alınmalıdır (Kamalov, 2011: 66).

Türkiye, Orta Asya ülkelerine Akdeniz'de finansal sermaye, teknolojik yenilikler ve limanlar sunabilir. Buna karşılık, Türkiye'nin bölge pazarlarına ve Hazar enerji stratejisine erişim kazanmıştır (TC Dış İşleri Bakanlığı, 2008: 2). Büyüyen Türk ekonomisi hidrokarbon kaynaklarına ihtiyaç duymaktadır, aynı zamanda Ankara Avrupa'nın enerji merkezi olmayı planlamaktadır. Bu bağlamda, Orta Asya ülkeleri ve Türkiye, birbirlerinin potansiyelinin karşılıklı olarak yararlı kullanımına ilgi duyan doğal müttefik ortaklardır. Orta Asya ülkeleri ve Türkiye, mal ve hizmetlerinin tedariki de dahil olmak üzere, bu yeni İpek Yolu'nda değerli bir yer tutmak için Avrupa ve Çin arasındaki ticaretin gelişmesinde transit ve ulaşım potansiyellerini kullanmaya çalışmaktadır (Budak, 2013: 139).

Türkiye, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan bir Avrasya ulaşım merkezi olma potansiyeline sahiptir. Bununla birlikte, coğrafi konum bu statüyü elde etmek için her ne kadar uygun olsa da yeterli değildir. Bunun için ek olarak altyapının daha da geliştirilmesi, komşuları ve bölgedeki diğer ülkelerle ulaşım bağlantılarının genişletilmesi gerekmektedir. Avrasya'da ulaşımın gelişimi karşılıklı yarar sağlayan bir girişimdir, başta Rusya ve Çin olmak üzere diğer bölgesel güçlerle işbirliğini genişleten Türkiye, Avrasya ulaşım merkezi konumunu güçlendirebilir. Doğu ve Batı arasında bir köprü olabilmek için, hem Doğu hem de Batı ile yakın çalışmak gerekir.

3.4. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru

Dış ekonomik çıkarlarını gerçekleştirmek ve Rusya'ya olan transit bağımlılığının üstesinden gelmek için, eski Sovyetler Birliği cumhuriyetleri uluslararası rotalara erişimi olan yeni ulaşım otoyolları (koridorlar) oluşturmaya başladılar. Bu rotaların çoğunun Rusya topraklarından geçmemesi ona önemli ekonomik hasarlar vurmuştur (Ovalı, 2008: 153). Avrupa Birliği'nin örgütsel, teknik ve finansal yardımıyla, Karadeniz limanlarını (Poti, Batum), Gürcistan ve Azerbaycan demiryollarını içeren, Hazar'da Bakü-Türkmenbaşı limanlarını birleştiren, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Kazakistan ve Çin'in demiryolu ağlarının yanı sıra Pasifik kıyısındaki Çin limanlarını kapsayan güçlü Avrupa-Asya ulaşım koridoru Rusya ekonomik baskısından korunmak amacıyla oluşturulmuştur (Tatar vd. 2018: 487). Avrupa Birliği'nin TRACECA - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru programı, Mayıs 1993'te Kafkasya ve Orta Asya Ticaret ve Ulaştırma Bakanlarının (Azerbaycan,

Ermenistan, Gürcistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan) katılımıyla Brüksel'de gerçekleştirilmiştir (Kaynak, 2004: 11-12). Konferans katılımcıları TRACECA teknik yardım programının uygulanmasına ilişkin Brüksel Deklarasyonu'nu kabul etmişlerdir. Yeni bir ulaşım koridorunun oluşturulması ve geliştirilmesi, Orta Asya ve Kafkasya pazarlarını genişletmelerine izin vermiş ve bu bölgeleri Avrupa ötesi karayolları aracılığıyla AB'ye bağlamıştır.

13 Mayıs 1996'da, dört devlet başkanı (Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan) Demiryolu Taşımacılığı Faaliyetlerinin Koordinasyonu Anlaşmasını ve Ulaştırma Alanında İşbirliği Anlaşmasını imzalamıştır (Servantie, 2016: 4). Nisan 1997-2000'li yıllar arası Kırgızistan, Ukrayna, Kazakistan, Bulgaristan Romanya, Bulgaristan ve Türkiye de Traceca'ya üye olmuştur. Kasım 1996'da Ukrayna, Gürcistan ve Azerbaycan, özellikle Poti-Ilyichevsk demiryolu vapuru geçişinin oluşturulmasını sağlayan Avrupa-Asya ulaşım koridorunun daha da geliştirilmesi ve işletilmesi hakkında yeni bir Anlaşma imzaladılar. Özbekistan, Kırgızistan ve Çin, Nisan 1997'de, Çin demiryollarını ve Orta Asya, İran ve Transkafkasya devletlerine birleştirecek olan Andijan (Özbekistan) - Oş (Kırgızistan) - Kaşgar (Çin) demiryolu hattının inşaatı hakkında anlaşması imzalanmıştır (İsakov, 2011: 98-99).

7-8 Eylül 1998'de, Bakü'de, Avrupa Birliği'nin katılımıyla, TRACECA programı çerçevesinde, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Özbekistan, Ukrayna cumhurbaşkanlarının yanı sıra, 32 ülke ve 13 uluslararası örgütün resmi temsilcilerinin yer aldığı uluslararası "Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu" konferansı düzenlenmiştir (Üzümçü ve Akdeniz, 2014: 178). Bu tarihi konferansdan gözüktüğü gibi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması faaliyetleri 2013 yılından daha erken, Xi Jinping'in Astana'da yeni girişimi duyurmadan önce başlatılmıştır Konferansta Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru çerçevesinde Tarihi İpek Yolu'nun gelişiminin ana hedefleri olarak aşağıdakiler belirlenmiştir:

- Bölge ülkeleri arasında ticari ve iktisadi ilişkilerin derinleştirilmesi ve geliştirilmesi;
- Ulaşım bağlantılarının geliştirilmesi, uluslararası mal ve yolcu taşımacılığının artması;
- Transit taşımacılık için uygun koşulların oluşturulması;

- Kargo taşımacılığı süresinin kısaltılması;
- Ulaştırma politikasının uygun şekilde uygulanması;
- Nakliye tarifeleri ve vergilerde özel indirimlerin uygulanması;
- Farklı ulaştırma sektörleri arasındaki ilişkilerin koordinasyonu;
- Yük ve yolcu taşımacılığı için uluslararası ve yerel tarifeler alanındaki uyumlaştırılmış politikaların düzenlenmesi;
- Kombine taşımacılığın organizasyonu için koordineli eylem programının geliştirilmesi (<http://www.traceca-org.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/> Erişim Tarihi: 8.06.2020).

Temel Çok Taraflı Anlaşmanın hükümlerine uygun olarak, Bakü'de TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu Daimi Sekreterliği'nin kurulmasına karar verilmiş ve 21 Şubat 2001'de merkez faaliyete başlamıştır. TRACECA çerçevesinde yapılan çalışmalar arasında, yeni otoyolların inşası, mevcut yolların onarımı ve modernizasyonu ve bu koridordaki en büyük projenin inşası için Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Yeni Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanının inşası, Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Rotası, Lapiz Lazuli transit ve ticaret koridoru ve bir dizi proje hayata geçirildi (İsakov, 2011: 48).

29 Ocak 2015 tarihinde İstanbul'da, TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu'nun (TRACECA HK) başkanlığının Onbirinci Yıllık Toplantısında HK'nun yönetimi Tacikistan'dan Türkiye'ye Cumhuriyeti'ne devredildi. Toplantı gündeminin bir parçası olarak Gürcistan, Tacikistan, Türkiye ve Ukrayna, Kara ve Hazar Denizlerindeki demiryolu-vapur komplekslerinin işletilmesine ilişkin temel ilkeler hakkında Temel Çok Taraflı Anlaşmanın Teknik Ekini imzalamışlardır (<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss347.pdf> Erişim Tarihi: 13.06.2020).

Son yıllar TRACECA programının uygulanmasındaki en büyük sorunlar ulaşım koridorunun çalışmasıyla ilgili olmuştur. Bu koridorun sorunları arasında tek bir nakliye tarifesi getirmenin zorlukları ve sınır noktalarında araçların büyük gecikmeyle karşılaşması olmuştur. TRACECA programının geliştirilmesinin büyük ölçüde Çin'in Bir Kuşak Bir Yol stratejisini uygulama planlarına bağlı olması

beklenmektedir. Çin-Avrupa yük trafiğinin önemli bir kısmı potansiyel olarak “Avrupa - Kafkasya - Asya” koridoru boyunca ilerleyebileceğinden, Çin'den Avrupa yük trafiğinin önemli bir kısmı “Avrupa - Kafkasya - Asya” koridorundan geçebilir. Bu şekilde bir kaç proje tek amaç etrafında birleşmektedir.



SONUÇ

Aralık 1978'den Çin'de ekonomik reformların uygulanmaya koyulmasından beri, ülke ekonomisi dünyanın en dinamik gelişen ekonomilerinden biri olmuştur. Çin, sosyalist piyasa ekonomisine doğru yol almış, işletmelerin ekonomik bağımsızlığı artırılmış, ülkeye yabancı yatırım çekilmiş, serbest ekonomik bölgeler oluşturulmuş, kamu sektörünün ekonomideki payı azaltılmış, bilim ve teknolojinin gelişimi ve yoksulluğa mücadele faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Çin ekonomisindeki reform uygulamalarının etkisiyle hızlı ekonomik büyüme sağlanabileceği kanıtlanmıştır. ÇHC'nin ekonomik gelişimi, yüksek büyüme oranları, dinamizmi ve döviz kuru istikrarı ile karakterize olmaktadır.

Çin'in "açıklık politikası" ülke ekonomisini olumlu yönde şekillendirmiştir. 1980'li yılların sonundan beri aktif olarak ülkeye doğrudan yabancı yatırımı çekme politikasını izleyen ÇHC'nin, zamanla doğrudan yatırımlar yapan ülkeye dönüşmesi önemli bir gelişme olarak dikkat çekmektedir. Çin ekonomisi, sadece doğrudan yabancı yatırımlarda değil, aynı zamanda mal ihracatının büyümesinde de önemli bir artış ile karakterize olunan olağanüstü ekonomik büyüme yaşamıştır. Eskiden Çin denince akla ülkeye yapılan yatırımlar gelmekteydi, şimdi ise Çin'in bölgesel ve küresel alanda yaptığı yatırımlar dünya gündemindedir. Çinli firmalar, dünyanın birçok bölgesinde büyük altyapı projelerinin inşasında küresel pazarda ciddi oyuncular haline gelmiştir. Çin'in yurtdışına yaptığı yatırımlar genelde enerji, madencilik, yüksek teknolojiler, tarımsal üretim ve gayrimenkul sektörlerinde yoğunlaşmıştır.

Çin yeni yüzyılda mega küresel ekonomik projeler gerçekleştirmektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projeleri, Çin'in yakın gelecek için yeni dış stratejisinin temellerini atmıştır. Bir Kuşak Bir Yol adı altında birleştirilen bu projelerin uygulanması, tüm Avrasya bölgesinin ekonomik gelişimini optimize etme konusunda Çin'in ekonomik alandaki en önemli görevlerinden birine dönmüştür. Girişim çerçevesinde Asya'nın ekonomik açıdan iyileştirilmesi, yeni ticaret ve ulaşım yolları ile Asya, Avrupa ve Afrika'nın 60'tan fazla ülkesini birbirine bağlayan ekonomik koridorların oluşturulması planlanmaktadır. Proje çerçevesinde işbirliği yapan ülkeler ulaşım yollarının, yüksek hızlı kara taşımacılığının temeli olan yüksek teknolojilerin, inşaat, mühendislik ve bilgi teknolojilerinin daha da geliştirilmesinde

yenilikçi teknolojilerin uygulanmasına katkıda bulunacaktır. Bu bakımdan Çin, birçok ülkenin kara ve demiryolu altyapısının yenilenmesi ve güçlendirilmesi ve bir çok alanlara yatırımlar yapmıştır.

ÇHC'nin Orta Asya politikasına, başta ekonomik işbirliğinin güçlendirilmesi ilkesi olmak üzere bölge ülkeleriyle birçok alanda bağ kurma eğilimi hakimdir. Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesinin temel istikametlerinden birini oluşturmuştur. Bu koridor Sincan Uygur Özerk Bölgesi, Orta Asya, Körfez ülkeleri, Arap Yarımadası, Akdeniz kıyıları boyunca uzanarak, Avrupa ve Afrika'ya ulaşmaktadır.

Çin-Merkezi ve Batı Asya Koridoru çerçevesinde ulaştırma, enerji ve yakıt sektörlerinde öncelikli projelerin uygulanması planlanmaktadır. Bu uzun vadeli projenin sonucunda, Doğu ve Batı ülkelerini Orta Asya bölgesi üzerinden birbirine bağlayacak ve daha sonra Avrupa'ya mal tedarik etmek için kullanılacak bir Avrasya ekonomik bölgesinin oluşturulması beklenmektedir. Koridor, Orta Asya ülkeleriyle Çin arasında ekonomik bütünleşme süreçlerini hızlandıracak ve derinleştirecektir.

Bölgedeki Çin yatırımları genel olarak altyapı, ulaştırma ve enerji sektörlerinde toplanmıştır. Çin'in Orta Asya'daki yatırımları altyapı projelerinde ve enerji sektöründe yoğunlaşmıştır. Bu durum maden kaynaklarına erişim ve ihracat için yeni pazarlara girmeyi amaçlayan ÇHC'nin dış ekonomi politikasının beklentilerini karşılamaktadır. Girişim çerçevesinde bölgede ekonomik entegrasyonun derinleştirilmesi, ticaret, ulaşım ve yatırım alanlarındaki engellerin ortadan kaldırılması, birleşik ulaştırma altyapısının inşası, ulusal para birimlerinin öneminin güçlendirilmesi ve insani alanda işbirliğinin düzenlenmesi hedeflenmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin başarılı bir şekilde uygulanması Çin'in küresel üstünlüğe kavuşmasını sağlayacaktır. Orta Asya ülkeleri için bu girişim altyapı geliştirme ve yeni ticaret fırsatları elde etmesine sebep olacaktır. Orta Asya ülkelerinin ulaşım potansiyelinin etkin kullanımı ülkeler arasındaki ticaret ve ekonomik bağların genişlemesine ve Büyük İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına katkıda bulunacaktır. Bu nedenle entegrasyon işbirliğinin genişletilmesi malların, sermayenin, teknolojinin, hizmetlerin serbest dolaşımı için koşulların yaratılması ve bu ülkelerin gümrük ve tarife politikalarının iyileştirilmesi hem Çin, hem Orta Asya ülkeleri için, hem de dünya ekono isi açısından büyük önem taşımaktadır. Orta

Asya'da Çin yatırımlarıyla, Batı Çin - Batı Avrupa karayolu, Çin-Kırgızistan-Özbekistan karayolu, Bishkek-Naryn-Torugart karayolu, Angren-Pap demiryolu üzerindeki Kamchik geçidi üzerinden 19 km demiryolu tüneli, Vahdat-Yavan bölgesinde demiryolu tüneli, Tacikistan ve Kırgızistan'daki yüksek gerilim elektrik hatları, Khorgos sınır ötesi işbirliği merkezi vb. yollar, köprüler, diğer önemli tesisler inşa edilmiştir.

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ni başlatmasından sonra Orta Asya ülkelerinin ekonomisine yaptığı yatırımların yapısındaki değişiklik dikkat çekmektedir. Girişimin başlatılmasından önce Çin tarafından yapılan tüm yatırımların ve sözleşmelerin %86,5'ini enerji sektörü kapsamıştır, ancak projenin resmi olarak başlatılmasından sonra, enerji sektöründeki yatırımların payı %33'e düşmüştür. Çin tarafından Orta Asya ülkelerini ulaşım altyapısına yapılan yatırımlar önemli ölçüde artmıştır (<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> Erişim Tarihi: 10.06.2020).

Çin hükümeti, enerji güvenliği stratejisinde temel faaliyetlerini yenilenebilir enerji alanlarını geliştirilmesine yöneltmiştir. Ancak henüz kaynaklara olan ihtiyacını petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarından karşılamaktadır. Çin'in ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarının taşınması açısından Orta Asya'nın ulaşım potansiyeli bir hayli yüksektir. Bugün dünyanın önemli birkaç gaz ve petrol boru hattı ve bölgesel elektrik hatları Orta Asya'dan geçmektedir. Bunlar arasında Kazakistan-Çin petrol boru hattı, Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin gaz boru hattı, Orta Asya Merkezi ve Buhara-Ural gaz boru hattı ağları, Atyrau-Samara, Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu ve Atasu-Alashankou boru hatları bulunmaktadır. Çin'in Orta Asya enerji politikasında, uranyum, nükleer enerji, madencilik vb. alanlarda işbirliği imkanları mevcuttur.

Türkiye'nin tarihsel, kültürel, ekonomik ve siyasi açıdan Orta Asya ülkeleri ile yakın bağları vardır. Aynı zamanda ülke, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan Avrasya ulaşım merkezi olma potansiyeline sahiptir. Orta Asya ülkeleri ve Türkiye, mal ve hizmetlerinin tedariki de dahil olmak üzere, Avrupa ve Çin arasındaki ticaretin gelişmesinde transit ve ulaşım potansiyellerini kullanmaktadırlar. Türkiye, Orta Asya ülkelerine Akdeniz'de finansal sermaye, teknolojik yenilikler ve limanlar sunabilir. Buna karşılık, Türkiye'nin bölge pazarlarına ve Hazar enerji stratejisine erişim kazanmıştır.

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru - TRACECA çerçevesinde Tarihi İpek Yolu'nun gelişimine olanak sağlanmıştır. Avrupa Birliği'nin TRACECA projesini oluşturulması ve geliştirilmesi, Orta Asya ve Kafkasya pazarlarının genişlenmesine etki etmiştir. Proje bölge ülkelerinin Rusya'nın ulaşım bağımlılığında kurutulmasına olanak sağlamış ve bu bölgeleri Avrupa ötesi karayolları aracılığıyla AB'ye bağlamıştır. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin başarılı şekilde uygulanması, TRACECA programının geliştirilmesine büyük ölçüde etki edecektir. Asya ve Avrupa arasındaki yük trafiğinin önemli bir kısmı potansiyel olarak TRACECA boyunca ilerlediğinden, bir kaç projenin tek amaç etrafında birleşeceği ve küresel olarak katılımcı her bir tarafın büyük kazançlar elde edeceği açıktır.

KAYNAKÇA

- Afşar, M. (2007). Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Bankacılık Sektörü. «*Business and Economics Society International 2007*» Konferans Bildirisi. 82-101.
- Alieva R. (2015) Entegrasyon, Orta Asya ülkelerinin sürdürülebilir kalkınması ve istikrarında temel faktördür. *Tacik Devlet Üniversitesi Hukuk, İşletme ve Politika Bülteni*. 7, 187-199. (Алиева Р. (2015).Интеграция - фактор устойчивого развития и стабильности государств Центральной Азии. Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики.7. 187-199.).
- Alperen, Ü. (2018). «Bir Kuşak Bir Yol» Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası.*Bilge Stratejisi*, 10 (19), 17-38.
- Arı, T. (2010). Orta Asya'da Siyasal, Yoplumsal ve Ekonomik Yapılar, Güvenlik Sorunları ve İşbirliği Girişimleri. *Orta Asya ve Kafkasya*. MKM Yayıncılık, Bursa. 13-41.
- Augan, M. and Barkbutaeva S. (2017). Çin'in dış politikasında Orta Asya'nın rolü ve önemi. *Bilim ve Eğitim Bülteni*. 2, 2-7. (Ауган,М.,Баркутбайева С. (2017).Роль изначимостъ Центральной Азии во внешней политике Китая. Вестник науки и образования. N. 2. с.2-7.).
- Aydın, A. (2015). Küresel Mücadele Politikaları: Orta Asya'da Rusya, ABD ve Çin. *VizyonerDergisi*. 6 (12), 1-11.
- Benli, A. ve Topkaya, Ö. (2010). Çin Endüstri İlişkileri ve 1980 Sonrası Dönemde Yaşanan Dönüşümler. *Sosyal Siyaset Konferansları*, Cilt: 59 (2), 179–216.
- Berger. Y. (2009). *Çin'in ekonomik stratejisi*. İDV RBA, Moskova. (Я.М. Бергер. (2009). Экономическая стратегия Китая. ИДВ РАН, Москва).
- Bilgili, C. (ed). (24/02/2018 - 03/03/2018). Kazakistan Kırk Projeye Yatırımcı Arıyor. *Orasam .Orasam Haftalık Bülten*. 4.
- Bykov, P. (2010). Tüm hızıyla. *Ekspert Dergisi*, 12, 24-30. (Быков П. На полном ходу. Эксперт. 2010. № 12. С.24-30.)
- Blomstermo A. and Sharma D. (2003). Learning in the internationalization process of firms. Edward Elgar Publishing Ltd. London.
- Bocutoğlu,E. (2017). Çin'in «Bir Kuşak-Bir Yol» Projesi'nin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *International Conference on Eurasian Economics2017*, Session 1C. BölgeselÇalışmalar. 265-270.
- Bolayev,A. (2008). Çin'de doğrudan yabancı yatırımların kullanımı. *Rostov Devlet Üniversitesi Ekonomik Bülteni*. 6 (4.3), 364-370. (А.Болаев,А. (2008).Использование Прямых иностранных инвестиций в КНР. Экономический вестник Ростовского государственного Университета. Том6.N.4. Ч.3.С.364-370)
- Buckley P., Clegg J.L., Cross A., Liu X., Voss H. and Zheng P. (2007). The determinants of Chinese outward foreign direct investment. *Journal of International Business Studies*. 38 (4), 499-518.
- Budak, T. (2013). Orta Asya'da Küresel Jeoekonomik Rekabet ve Türkiye. *Bilge Starteji*. 5 (9), 125-142.

- Burkhanov, A. ve Chen, Y.(2016). Kazakh perspective on China, the Chinese, and Chinese migration. *Ethnic and Racial Studies*. 39 (12). 2129-2148.
- Çakıroğlu, D. (2006) *Çin Ülke Profili*. DGEME Yayını. İstanbul.
- Çelik, A. (2004). Orta Asya Ülkelerinde Sosyal Güvenlik Sistemlerinin Sorunları. *Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*. 6 (1), 87-95.
- Chia,Y.and Sussangkarn C. (2006). The economic rise of China: challenges and opportunities for ASEAN. *Asian Economic Policy Review*. 1 (1). 102-128.
- Çvetkova N.N. (2016) Çin Dünya Üretimi ve İhracatında. *Doğu Analitiği*. 12, 6-17. Цветкова Н.Н. (2016) Китай в Мировом Производстве и Экспорте Товаров. Икт. Журнал. Восточная аналитика)
- DEİK (2009). *Çin Yükselişi Anlamak*. Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu - Çin İş Kurulu. Ankara.
- Demirkan,H (1993). Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Yeraltı Kaynakları Potansiyeline Yaklaşım. *XIII. Madencilik Kongresi*. 385-396.
- Dilaver, T. (2020). Türkiye Orta Asya İlişkilerinde Uluslararası İşbirliği. Analiz No: 2020 / 3. AVİM, Ankara.
- Dilek, Ş., Özdemir B. ve Zeynep, İ.D. (2019).*Asya Yüzylında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*. Seta Yayıncılık. Ankara.
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 34, 195-202.
- Dinmuhammed, A. (2017). Yeni İpek Yolu Projeleri Bağlamında Kazakistan'ın Politikası. Ankasam Yayınları. Ankara.
- Dolar, D., Fellow, S. and John L. (2015). *United States-China Two-way Direct Investment: Opportunities and Challenges*. Thornton China Center, Brookings Institution.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*. 49 (1), 77-97.
- Eberling, G. (2017). *China's Bilateral Relations with Its Principal Oil Suppliers*. Lexington Books. New York-London.
- Ekrem, E. (2011). Çin'in Orta Asya Politikaları. Rapor. SFN Yayıncılık, Ankara.
- El-Hafaci,H. (2018). Hürmüz Boğazı'nı Kapatma Hususunda İran'ın Niyetinin Değerlendirilmesi. El-Beyan Merkezi Çalışmalar Serisi. El-Beyan Araştırma ve Planlama Merkezi.
- Enfu, C. (2002). Modern politik ekonomi. St.Petersburg Üniversitesi Belleteni 3. (21), 147-159. (Чэн Эньфу. (2002). Современная политическая экономия. Вестник СПбГУ. Сер. 5. 2002. Вып. 3 (№ 21)).
- Eroğlu, G. ve Şahiner, M. (2017). *Dünyada ve Türkiye'de Uranyum ve Toryum*. Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, Ankara.

- Erokhin, V.(2019). History, Current Status, and Future of International Investment: A Review of the Book “China’s International Investment Strategy: Bilateral, Regional, and Global Law and Policy”. *Marketing and Logistics*, 22 (2), 5-24.
- Ertekin, M.S. (2017) Çin'de Ekonomik Büyüme, Yoksulluk ve Gelir Eşitsizliği: Dünya Ekonomisinde Konumu. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, Cilt: 12 (1), 10-35.
- Frost. S. (24-25 March 2004). Chinese Outward Direct Investment in Southeast Asia: How Much and What Are the Regional Implications. SARS. City University of Hong Kong.
- Gamarlı, N. (2015). Rusya ve Orta Asya Ülkelerinin Ekonomik İşbirliği: Eğilimler ve Beklentiler. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara.
- Gao Ç, (2016). *ÇHC'de şehirleşme ve göç*. Yüksek Lisans Tezi. Tomsk Devlet Üniversitesi, Tomsk. (Гао, Чан (2016). Урбанизация и Миграция в КНР. Магистерская диссертация. Томский Государственный Университет. Россия, Томск.)
- Gao. F (2015). Toplumun ve ekonominin şu anki gelişim aşamasında ÇHC'de insan kaynaklarının gelişimindeki eğilimler ve temel sorunlar. *Kreatif Ekonomi*, 12, 1657-1672. (Гао Ф. (2015).Тенденции и основные проблемы развития человеческих ресурсов в Китайской Народной Республике на современном этапе развития общества и экономики.Креативная экономика, 12, 1657-1672.)
- Garbuzarova, E. (2019). Orta Asya'nın ulaşım ve iletişim potansiyeli küresel aktörlerin çıkar odağında. Tacik Devlet Hukuk, İşletme ve Politika Bülteni. 137-145. (Гарбузарова, Е. (2019). Транспортно-коммуникационный потенциал Центральной Азии в фокусе интересов глобальных акторов. Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. с. 137-145).
- Gedikli, A. (2011). Çok Uluslu Şirketler ve Doğrudan Yabancı Yatırımların Gelişmekte Olan Ülkelerin Kalkınması Üzerine Etkileri. *GirişimcilikveKalkınmaDergisi* (6:1), 96-147.
- Gelbras V. (2002) Çin Ortak Pazarı. *Dünya ekonomisi ve uluslararası ilişkiler*. 6, 71-82. (Гельбрас В. Китайский общий рынок. Мировая экономика и международные отношения. 2002. №6. С. 71 - 82.).
- Gordon, A.V. (2016) Çin Xi Jinping'in yönetiminde: sorunlar ve umutlar (Гордон Александр Владимирович. Китай при Си Цзиньпине: проблемы и перспективы. РСМ, 3, 83-92).
- Göçer, İ. ve Peker, O. (2014). Yabancı Doğrudan Yatırımların Cari İşlemler Dengesi Üzerindeki Etkileri: Türkiye, Çin ve Hindistan Örneklerinde Çoklu Yapısal Kırılmalı Eşbütünlüşme Analizi. *BDDK Bankacılık ve Finansal Piyasalar*, 8 (1). 87-102.
- Gökten, K. (2010). *Çin Ekonomisinde Dönüşüm ve Kapitalist Dünya Sistemine Geçme Süreci(1978- ...)*. Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Gökten, K. (2012). *Çin Yüzyılımı Anlamak. Afyon Savaşlarından Bugüne Çin'in Dönüşümü*. Nota Bene Yayınları. İstanbul.
- Gökten, K. (2016). Çin'in Dolaysız Sermaye Yatırımları: Tarihsel ve Güncel Bir Perspektif. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, 27 (101), 31-61.

- Gökten, K. (2018). Hindistan'ın "Bir Kuşak, Bir Yol" Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine. *FS Congress 2018 Quo Vadis Social Sciences*. Ed. A.A. Eren. Fsevon, Ankara.
- Gökten, K. (2019). Küresel Değer Zincirlerine Katılım Projesi Olarak Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru. *Fiscaoconomia International Congress on Social Sciences "Political, Economic and Social Issues in Retrospect and Prospect"*. Proceeding Book. Ankara. 64-74.
- Güner İ. ve Ertürk, M. (2015). Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası. Korza Yayınları, Ankara.
- Habibzade, E.İ. (2006). Merhaba, Çin. Nurlan Kitapevi. Bakü. (Габибзаде Э. (2006) Здравствуй, Китай. Баку: Нурлан.)
- Hofman, B. (2018). Reflections on Forty Years of China's Reforms Speech at the Fudan University's Fanhai School of International Finance. World Bank.
- Institute for Security & Development Policy (June 2018). Made in China 2025. Backgrounder . ISDP. Beijing.
- İnançlı, A ve Kamacı, S (2010), Küreselleşme Sürecinde Çin Ekonomisi ve Türkiye ile Dış Ticaretin Yapısal ve Sektörel Analizi. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, 2, 135-166.
- İsakov, H.V. (2011). Azərbaycan Respublikasının "Böyük İpək yolu"nun bərpasında iştirakı (1991-2005-ci illər). Şərq-Qərb Nəşriyyat evi, Bakı.
- İsmayılov, E. ve Budak, T. (2015). Bağımsızlık Sonrası Kazakistan Enerji Politikaları. Bilgesam. 1189, 1-9.
- J'son & Partners Consulting (2018) Цифровизация сельского хозяйства: мировые кейсы + must have компоненты. Москва.
- Kalkınma Bakanlığı (2018). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi*. Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.
- Kamalov, (2011). Rusya'nın Orta Asya Politikaları. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. İnceleme-Araştırma dizisi; 02. SFN Yayınları. Ankara.
- Karaca, K. (2013). *Çin Halk Cumhuriyeti'nin Politikasında Orta Asya*. Uluslararası sistemde Orta Asya Dış Politika ve Güvenlik. Editör: Demirtepe, T, ve Özkan, G. USAK Yayınları, Ankara. 58-79.
- Karagöl, E.T. (2018). Modern İpek Yolu Projesi. Seta Perspektif, 174, 4.
- Kaukenov, A. (2017). Çin ile yeni ilişkiler: "Bir Kuşak – Bir Yol." Kazakistan ekonomisinin dönüşümü. Konrad Adenauer Vakfı. Astana. 147-168 (Каукенов А. (2017). Новые отношения с Китаем: «Один пояс – один путь» .Трансформация экономики Казахстана. Фонд имени Конрада Аденауэра. Астана.)
- Kaya, M. (2019). ABD – Çin Ticaret Savaşları ve Türkiye. *Türkiye Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 1 (2), 18-32.

- Kaynak, M. (2004). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye. İzmir, 4. Türkiye İktisat Kongresi bildiri metni. 3-34.
- Keser, H. ve Çetin, İ. (2016). Kara ile Çevrili Olmanın İhracat Üzerindeki Etkileri Gelişmekte Olan Avrupa ve Orta Asya Ülkeleri Üzerine bir Analiz. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi. 71(1), 199-230.
- Kıbrıs, A.İ. (2003). Çin Halk Cumhuriyeti 1978'den Günümüze. TÜSİAD-Sabancı Üniversitesi Rekabet Forumu.
- Kırilen, G. (2014), *Çin'de Afyon Savaşları*. Gece Kitaplığı. İstanbul.
- Kinyakin A. (2014). Küresel politik ve ekonomik aktörler olarak egemen servet fonları. *RUDN Bülteni*. 4, 90-98 (Кинякина А. (2014). Суверенные фонды благосостояния как глобальные политико-экономические акторы. Вестник РУДН. N.4. 90-98).
- Köse, H. ve Uysal, B. (2011), *Çin Halk Cumhuriyeti Büyükİnci Nehri Deltası*. Ülke Masaları - II Dairesi İhracat Genel Müdürlüğü, T.C. Ekonomi Bakanlığı
- KPMG (2018) *China Outlook 2018, A new era, a new paradigm of globalisation*. KPMG Huazhen LLP. Beijing
- Küçükyıldız, C. (2012). Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demir Yolu Hattı Projesi. *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, 4 (16): 59-64.
- Leightner, J. (2012). Chenise Overtrading. *Two Asias: The Emerging Postcrisis Divide*. Authors: Steven Rosefielde, Masaaki Kuboniwa, Satoshi Mizobata. World Scientific. 265-283.
- Linn F.J. (2012). *Central Asian Regional Integration and Cooperation: Reality or Mirage?* EDB Eurasian Integration Yearbook 2012. Eurasian Development Bank. 96-117.
- Liou C. (July/August. 2009). Bureaucratic politics and overseas investment by Chinese state-owned oil companies. *Illusory Champions*. Asian Survey. 49 (4), 668-681.
- Lyubomudrov, A.V. (2010). Çin ekonomisine doğrudan yabancı yatırım. *Dünya Ekonomisi*, 2, 1-12 (А.В. Любомудров (2010). Прямые иностранные инвестиции в экономику Китая. *Мировая Экономика*, N.2.).
- Mastepanov, A. and Tomberg, I. (2018). Çin XXI. Yüzyılın Enerji Politikasını idare ediyor. *Uluslararası Süreçler*. 16. 3 (54). 6-10. (Мастепанов, А., Томберг, И. (2018). Китай Диктует Энергетическую Политику XXI Века. *Международные процессы*. Том 16. Номер 3 (54). С.6-10.).
- Mikhalev M.S. (2016) ÇHC'nin yeni dış politika stratejisi olarak Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. Çin'deki yerel tartışmaların kısa bir analizi. Küresel Bağımsız Kriz Derneği Araştırmaları Uzmanları Derneği. 6 (50). 88-103. (Михалев М.С. (2016) «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Ассоциация независимых экспертов Центр изучения кризисного общества. № 6 (50). С. 88-103.).
- Mofcom (2009). 2009 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment. Ministry of Commerce of People's Republic of China. Beijing.

- Muratbekova, A. (2019). *Tacikistan'ın Dış Politikasının Temel Özellikleri*. Weekly bulletin. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. Avrasya Araştırma Enstitüsü, Almatı.
- Na, L. (2018). "One Belt, One Road" Initiative as a New Cooperation Model of the PRC With Russia and Central Asia Countries. *RUDN Journal of World History*. 10 (4), 382-392.
- Nogayeva, A. (2011). *Orta Asya'da ABD, Rusya ve Çin: Stratejik Denge Arayışları*. Usak Yayınları, Ankara.
- Okur, M.A. (2017). «Bir Kuşak Bir Yol» Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*. 7 (8), 45-55.
- Ostrovsky, A. (2010). Çin'in enerji problemini çözme yeteneği. *NDEYU bülteni*. 2. 27-40. (Островский, А. (2010). Возможности Китая в решении энергетической проблемы. Вестник НГУЭУ. N. 2. с. 27-40.).
- Ovalı, S. (2015). Traceca Projesi ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1 (1), 151-170.
- Overholt, W. H. (2011). *Asya, Amerika ve Jeopolitiğin Dönüşümü*. Efil Yayınevi, Ankara.
- Öğütçü, M. (1998). *Yükselen Asya*. İmge Kitabevi Yayıncılık, İstanbul.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*. 10 (14), 579-596.
- Özsümer, S. (2019). Çin Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi. İzmir Ticaret Odası. İzmir.
- Öztuna, M. (2018). Kuşak Yol Girişiminin Avrupa Birliği-Çin İlişkileri Ekseninde İncelenmesi. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü. 141(1), 1-16.
- Paramonov V., Stokov A. ve Stolpovsky O. (2010). Orta Asya'da Çin'in Dış Politikası, *Orta Asya ve Kafkaslar*. 13 (4), 24-32. (Парамонов В., Строков А., Столповский О. (2010). Внешняя политика Китая в центральной Азии» Журнал Центральная Азия и Кавказ. том 13, Выпуск 4. с. 24-32.).
- Parkhomchik, L. (2019). Pipeline Policy Of Kazakhstan in the Caspian Region . Eurasian Research Institute of Hoca Akhmet Yassawi International Kazakh Turkish Institute. 70-89.
- Parkhomchik, M. vd. (2015). *Kuzey Günet Ulaştırma Koridorunun Son Durumu*. Weekly bulletin: 34. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. Avrasya Araştırma Enstitüsü, Almatı.
- Perfilieva L. D. ve Kuchinskaya T. N. (2018). "Çin - Orta Asya - Batı Asya" Ekonomik koridoru. Rusya ve Çin: stratejik etkileşim sorunları: Ed. Abramova, vd. 21 (1), 53-59. (Перфильева Л. Д., Кучинская Т. Н. (2018). Экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия». Россия и Китай : проблемы стратегического взаимодействия. ред. Н. А. Абрамова, и.д. Вып. 21.).
- Popov, D. (2019). Güncel zmanda Tacik-Çin ilişkileri: sorunlar ve beklentiler. Ulusal Strateji Sorunları. 4 (55). 87-96. (Попов, Д. (2019). Таджикиско-китайские отношения на современном этапе: проблемы и перспективы. Проблемы Национальной Стратегии № 4 (55). с. 87-96.).

- Popova, L. (2011). ÇHC'nin doğrudan yabancı yatırımı: küresel ekonomi için ana eğilimler ve beklentiler. St.Petersburg Üniversitesi Bülteni 5 (4), 52-76. (Попова, Л. (2011). Прямые зарубежные инвестиции КНР: основные тенденции и перспективы для мировой экономики. Вестник Санкт-Петербургского университета. С.5, В.4.)
- Rosen D. & Hanemann T. (June 2009). China's Changing Outbound Foreign Direct Investment Profile: Drivers and Policy Implications. Peterson Institute International Economics. Number PB 09 - 14. Washington.
- Safronova, E. (2009). Orta Asya'daki su sorunu. *Dünyada ve Bölgesel Siyasette Çin*. 14, 94-108 (E. И. Сафронова. (2009). Водная проблема в Центральной Азии. Китай в мировой и региональной политике. N 14. С 94-108).
- Sağlam, A. (2016) Türk Dünyası Gençliği ve İpek Yolu. *Yükselen İpek Yolu 2. Cilt: İpekYolu'nda Bilgi ve Siyaset*. Ed. Atasoy, F. Türk Yurdu Yayınları, Ankara.
- Samusenko D. (Nisan - Haziran 2018). Çinli çokuluslu şirketlerin yatırım stratejileri. *Ekonomik İlişkiler Dergisi*, 8 (2), 194-206. (Самусенко Д. (Апрель-июнь2018). Инвестиционные стратегии китайских транснациональных корпораций. Экономические Отношения Журнал, Том 8. Номер 2. 194-206.)
- Saray, M. ve Gökdemir, L (2007). Çin Ekonomisinin Büyüme Aşamaları (1978-2005). *Journal of Yasar University*, 2 (7), 681-686.
- Schuler-Zhou, Y. and Schuller. M. (2009). The internationalization of Chinese companies: What do official statistics tell us about Chinese outward foreign direct investment? *Chinese Management Studies*. 3 (1), 25-42.
- Servantie, D. (2016). Traceca Projesi: Yeni İpek Yolu. Değerlendirme Raporu. İktisadi Kalkınma Vakfı. Ankara.
- Shaimergenov T.T. ve Abisheva M.A. (2017). *Orta Asya 2027: Değişen stratejik manzara*. Kazakistan Cumhuriyeti Birinci Cumhurbaşkanı Kütüphanesi Yayınevi, Astana. (Шаймергенов Т.Т., Абишева М.А. (2017). Центральная Азия 2027: меняющийся стратегический ландшафт. Издательство Библиотеки Первого Президента РК, Астана.)
- Sizykh, E.Y. (2019). Çin'in Rus ekonomisine doğrudan yatırımları: dinamikler, yapı, etki faktörleri. *Avrasya Biliminin Habercisi*. 2 (11), 1-15. (Сизых Е.Ю. Прямые инвестиции Китая в экономике России: динамика, структура, факторы влияния. Вестник Евразийской науки, 2019 №2, том 11.)
- Suslov, D. V. ve Sokovnin V.B. (2013). Çin'in ASEAN ülkelerine doğrudan yatırımı: hacimlerin ve yapının değerlendirilmesi. *TSEU Bülteni*. 3. 3-15. (Д.В. Суслос, В.Б. Соковнин (2013). Прямые инвестиции Китая в странах АСЕАН: оценка объемов и структуры. Вестник ТГЭУ. Н.3. с.3-15.)
- Syroezhkin K. (2010). Çin'in Orta Asya'nın enerji sektöründe varlığı. *Orta Asya ve Kafkaslar*. 1, 34-37. (Сыроежкин К.К. Присутствие Китая в энергетическом секторе Центральной Азии. Центральная Азия и Кавказ. 2010. № 1. С. 34-37).
- Syroezhkin, K. (2012), Çin'in Orta Asya Enerji Sektöründe Varlığı. *Orta Asya ve Kafkaslar*. 5 (12), 2-14. (Сыроежкин, К. (2012). Присутствие Китая в энергетическом секторе Центральной Азии. ЖУРНАЛ Центральная Азия и Кавказ. Том 5, Выпуск 12. С.2-14.)

- Şimşek, O. (2018). Çin Dış Yatırımlarında Artan Çeşitlilik ve Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı. Ed. M. Sert, A. EREN. *Ekonomik Politik: Zarif Mezar Taşları İçinde*. Siyasal Kitabevi, Ankara. S. 183-201.
- Taner, A.C. (2019). Çin; Nükleer Santraller, Elektrik Üretimi Politikaları. Türkiye Atom Enerjisi Kurumu. Fizik Mühendisleri Odası Yayınları, Faydalı Bilgiler. Ankara.
- Tatar, V., Adalı, M.R. ve Özer, M.B. (2018).Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi Limanlarının Uluslararası Taşımacılık Projeleri (Traceca, Btk Demiryolu Hattı, İpek Yolu) İçin Önemi: Hopa Limanı Analizi", *International Journal of Academic ValueStudies*. 4 (19), 485-500.
- TC Dış İşleri Bakanlığı (2008). Türkiye'nin Enerji Stratejisi. Enerji, Su ve Çevre İşleri Genel Müdür Yardımcılığı. Ankara.
- Titarenko, M.L. (2009). *Çin ekonomisi 21. yüzyıla girmiştir*. Rusya Bilimler Akademisi Uzak Doğu Enstitüsü Yayınları. Moskova. (M.Л.Титаренко (2009). Экономика Китая вступает в 21 век. РАН Ин-т Дальний Восток.)
- TMMOB Sanayi Kongresi 2007 Oda Raporu (2007).Ülke Örnekleri ile Kalkınma ve Sanayileşme Modelleri. Ankara.
- Tunç, A. ve Kızıl B. (2018). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dönüşümü ve Yerel Yönetimler. *Bireyve Toplum*, 8 (16), 51-72.
- UNCTAD (2010). World Investment Report 2010. Investing in a low carbon economy. United Nations Conference on Trade and Development. New York and Geneva.
- UNCTAD (2019). World Investment Report 2019. Special Economic Zones. United Nations. Geneva.
- United Nations (2012). *Euro-Asian transport Links*. Report. United Nations European Commission. Geneva.
- Üzümçü,A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tifli-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etüdlere Dergisi*, 45 (1), 171-199.
- VlaznevaS.A., Mishina N.A., Krapchina L.N. ve Kotova L.G. (2018) Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya ekonomiki Kitaya. *Rossiyskoe predprinimatelstvo*, 3253-3265.
- Wenrou, H. (2000). *Reform of the Social Security System in China*, Beijing.
- Yalçın, D . (2013). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dışa Dayalı Büyüme Modeli. *Sosyal BilimlerDergisi*, 2, 177-190 .
- Yardımcıoğlu, M. ve Koçarlan, H. (2012). Çok Kutuplu Dünyaya Doğru: Şangay İşbirliği Örgütü. *İ.İ.B.F Dergisi*, 2 (2), 164-172.
- Yavilioğlu, C. (2016). Çin Öncülüğünde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Bir Kuşak Bir Yol Projesi. *Maliye Dergisi*, 170, 9-15.
- Yazar, Y. (2011). *Enerji Bağlamında Türkiye ve Orta Asya Ülkeleri*. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi. SFN Yayıncılık, Ankara.

- Yılmaz, İ. (2012). Çin Ekonomisinde Büyümenin Dinamikleri. Türkiye Ekonomi Kurumu. Ankara.
- Yiğenoğlu, K. (2018). Çin'in 'Bir Kuşak Bir Yol' Projesi Ve Asya Altyapı Yatırım Bankası. *Yönetim Ekonomi Edebiyat İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 3 (1), 10-28.
- Yudaeva, K. (2006). *Geçişin Ötesinde: Orta Asya. N-12*. The World Bank and Cefir (Юдаева, К. (2006). Beyond Transition. Тема номера: Центральная Азия. Номер 12. The World Bank and Cefir.)

İNTERNET KAYNAKLARI

- American Enterprise Institute (2019). China Global Investment Tracker (2015-2019). Web: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> 10 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Baydarov, E. (2019). Orta Asya'nın ekonomik entegrasyon için yeni yaklaşımlara ihtiyacı var. Web: <https://eurasia.expert/tsentralnaya-aziya-nuzhdaetsya-v-novykh-podkhodakh/> 28 Mayıs 2020'de alınmıştır.
- BBC News (2020). Çin büyüme hedefini son 30 yılın en düşük seviyesine çekti, Başbakan 'önümüzde çetin bir mücadele var' yorumunu yaptı. Web: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-47445444> 10 Ocak 2020'de alınmıştır.
- BP (2019). BP Statistical Review of World Energy June 2019. Web: <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html> 23 Mayıs 2020'de alınmıştır.
- Campbell M. (2011). China Lends Heavily To Developing Nations. Web: <https://www.dailyforex.com/forex-fundamental-analysis/2011/01/china-lends-heavily-to-developing-nations/7059> 13 Mart 2020'de alınmıştır.
- China Briefing (2019). Çin'in Ekonomik Reformları: Güncel gelişim ve gelecek perspektifler. (Экономическая Реформа в Китае: Нынешний Прогресс и Будущие Перспективы) <https://www.china-briefing.com> 13 Ocak 2020'de alınmıştır.
- Fuchuan, L. (2019). Çin'in Rusya'daki yatırım hacmindeki değişikliklere rasyonel bir bakış (Фучуань, Л. (2019). Рациональный взгляд на изменения в объемах китайских инвестиций в Россию (). <https://inosmi.ru/economic/20190306/244696267.html> 5 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Guardian.(2009) China pledges \$10bn concessional loans to Africa. <https://www.theguardian.com/world/2009/nov/08/china-pledges-10bn-loan-africa> Erişim Tarihi: 13 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Gürdeniz,T. (2020). Deniz İpek Yolunun Stratejik Boyutu. Web: <http://ankaenstitusu.com/deniz-ipek-yolunun-stratejik-boyutu/> 13 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Haberler.com (2013). Çin'de Kentleşme sorunu. <https://www.haberler.com/cin-de-kentlesme-sorunu-4914449-haberi> 13 Ocak 2020'de alınmıştır.
- Imf.org (2018). People's Republic of China: 2018 Article IV Consultation-Press Release. Web: <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/07/25/Peoples-Republic->

- Norma – Uzbekistan'ın Hukuk-Bilgi Portalı (2019). Özbekistan Cumhuriyeti ЧHC arasında yapılmış anlaşmalar. Web: https://nrm.uz/products?folder=42084_kitay&products=1_vse_zakonodatelstvo_uzbekistana Erişim Tarihi: 12.05.2020).
- NSTADE (2019). Çin'in kentleşmesi ve büyümesi (Урбанизация и рост Китая) Web: <http://www.nstrade.ru/blog/item/urbanizaciya-i-rost-kitaya/> 14 Ocak 2020'de alınmıştır.
- Orlov, D. (2019). " Bir Kuşak Bir Yol" Nereye götürüyor. (Орлов,Д. (2019). Куда приведет "Один пояс – один путь".) http://www.ng.ru/dipkurer/2019-06-02/11_7588_asia.html 24 Mart 2020'de alınmıştır.
- Pala, M. (2018). TCDD Taşımacılık, Trans Hazar Koridoru Birliği'nin Üyesi Oldu. <http://www.raillife.com.tr/tcdd-tasimacilik-trans-hazar-koridoru-birliginin-uyesi-oldu/> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Qingfen.D. (2011). Chinese ODI in US to surge, official. Web: http://www.chinadaily.com.cn/business/2011-01/19/content_11878357.htm 22 Mart 2020'de alınmıştır.
- Rayhaber.com(2017). Çinden İngiltereye giden ilk yük treni Londraya ulaştı. Web:<https://rayhaber.com/2017/01/cinden-ingiltereye-giden-ilk-yuk-treni-londraya-ulasi/> 15 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Researchgate.net(2016) The map of One Belt and One Road initiative. Web: https://www.researchgate.net/figure/The-map-of-One-Belt-and-One-Road-initiative-Source-McKinsey-Company_fig1_323247730 1 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Rossi, V. and Burghart, N. (2009). China Invests Abroad. China business review. Web: <https://www.chinabusinessreview.com/china-invests-abroad/> 2 Mart 2020'de alınmıştır.
- Sosorbaram, M. (2016). Çin'in Bir Kuşak, Bir Yol Girişimi 2017'de daha ayrıntılı olarak belirlenecektir. (Инициатива Китая «Один пояс - один путь» будет дополнительно конкретизирована в 2017 году.).Web: <http://asiarussia.ru/news/14695/> 13 Mart 2020'de alınmıştır.
- Statista.com (2020). China: gross domestic product (GDP) per capita in current prices from 2012 to 2024(in U.S. dollars). Web: <https://www.statista.com/statistics/263775/gross-domestic-product-gdp-per-capita-in-china/> 17 Haziran 2020'de alınmıştır.
- TacikistanDış İşleri Bakanlığı sitesi. (2013). ЧHC ile ilişkiler. Web: <https://mfa.tj/ru/main/view/27/otnosheniya-tadzhikistana-s-kitaem> 14 Mayıs 2020'de alınmıştır.
- TASS News (2020). Çin'de Yabancı Yatırımlar Hakkında Kanun Yürürlüğe Girmektedir. (Закон об иностранных инвестициях вступил в силу в Китае) Web: <https://tass.ru/ekonomika/7457033> 11 Ocak 2020'de alınmıştır.
- TBMM. (2016). Temel AnlaşmayaKaradeniz ve Hazar Denizinde Demiryolu ve Feri Terminal İşletmeleri Temel İlkeleri Konulu Teknik Ek. S.Sayısı: 347. Web: <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss347.pdf> 13 Haziran 2020'de alınmıştır.

- TC Ticaret Bakanlığı sitesi (2018). ÇHC Doğrudan Yabancı Yatırımlar. Web: <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/dogu-asya/cin-halk-cumhuriyeti/ulke-profilu/dogrudan-yabanci-yatirimlar> 12 Nisan 2020'de alınmıştır.
- TRASEKA(2019). Tarixi İpək Yolunun Bərpası. Web: <http://www.traceca.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/> 8 Haziran 2020'de alınmıştır.
- UN (2020). Ekonomik Kalkınma. Web: <https://news.un.org/ru/story/2020/01/1371121> 12 Mart 2020'de alınmıştır.
- UNCTAD (2009). World Investment Report 2009, Web: http://unctad.org/en/docs/wir2009_en.pdf. 25 Mart 2020'de alınmıştır.
- UNCTAD (2012). World Investment Report.Towards a New Generation of Investment Policies. Web: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2012_embargoed_en.pdf 29 Mart 2020'de alınmıştır.
- Wong E. (2011). China Quietly Extends Footprints Into Central Asia. The New York Times. Web: <https://www.nytimes.com/2011/01/03/world/asia/03china.html> 25 Mayıs 2020'de alınmıştır.
- Workman, D. (2020). China's Top 10 Exports. Web: <http://www.worldstopexports.com/chinas-top-10-exports/> 4 Haziran 2020'de alınmıştır.
- World Bank. (2018). GDP per capita (current US\$) – China. Web: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN> / 18 Mart 2020'de alınmıştır.
- World Bank. (2020). Business 2020 Comparing Business Regulation in 190 Economies. Web: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf> 18 Ocak 2020'de alınmıştır.
- XINHUANET (2019). In the first two months of this year, China's foreign investment steadily grew. Web: <http://russian.china.com/news/china/740/20190322/1497957.html> 17 Nisan 2020'de alınmıştır.
- XINHUANET (2019). Çin'in Doğrudan yabancı yatırımları 2019. Russian.news.cn Web: http://russian.news.cn/2019-08/13/c_138305537.htm 14 Nisan 2020'de alınmıştır.
- XINHUANET(2020). Çin-Kazakistan boru hattı. Web: http://russian.news.cn/2020-01/10/c_138693217.htm 27 Mayıs 2020'de alınmıştır.
- Yaşar, E. (2011). Finansal liberalizasyon ve doğrudan yabancı yatırımların global trendi. Web: <https://www.academia.edu/download/49015804/65-86.pdf> 28 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Yidiyilu.gov.cn (2018). Belt and Roar Portal Web: https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=7729 8 29 Mart 2020'de alınmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı: Seymur, MAMMADOV

Doğum Yeri ve Tarihi: Azerbaycan Cumhuriyeti 24.11.1996

Medeni Hali:

İletişim Bilgileri: email,smemmedov278@gmail.com

(GSM) +905530960412

FOTO YERİ

EĞİTİM

İŞ DENEYİMİ

YABANCI DİL

İngilizce –derecesi yok

YAYINLARI

Makaleler

