EGİAD think tank

Çin Raporu

Kuşak, Yol ve Saat Kulesi

Çin ile Ekonomik İlişkilere İzmir ve Ege Bölgesi'nden Bakış

EGİAD ÇİN RAPORU

KUŞAK, YOL VE SAAT KULESİ
ÇİN İLE EKONOMİK İLİŞKİLERE İZMİR VE EGE BÖLGESİ'NDEN BAKIŞ

Aralık 2020

EGE GENÇ İŞ İNSANLARI DERNEĞİ

1456 Sokak No:10/1 Punta İş Merkezi Kat:8 Alsancak, İzmir, Türkiye

T 0232 422 30 00 Pbx | F 0232 422 33 00

www.egiad.org.tr | egiad@egiad.org.tr

/egegencisinsanlaridernegi /egiad

© EGİAD, 2020

Hazırlayan

Dr. Altay Atlı

ATLI GLOBAL

Değerli Okuyucular,

19 Mayıs 2019'da milli mücadelemizin başlangıcının 100. yılına ithaf ederek kuruluşunu gerçekleştirdiğimiz, şehrimizin ve bölgemizin bir iş örgütü tarafından kurulan ilk düşünce kuruluşu olan EGİAD Think Tank'in ana amacı tamamen ekonomi ve iş dünyası odaklı bir yaklaşımla bilgi ve faydalı içerik üretmek olarak belirlenmiştir.

Ulusal ve bölgesel sorunlara yönelik çalışmalar yapan, devletin ilgili organlarının karar alma süreçlerinin etkinliği artıran ve doğru politikalar izlenmesini sağlamak amacıyla stratejiler oluşturan özel ve nitelikli bir araştırma merkezi olarak hareket etmek öncelikli hedefimizdir. Bu düşüncelerle bir araya gelip EGİAD Think Tank'i tasarlarken aslında EGİAD'ın geçtiğimiz 30 yılda bir nevi düşünce kuruluşuna evrilerek bu şekilde çalıştığını da görmüş olduk. Bunun en büyük kanıtı sanırım geçmiş yıllarda hazırladığımız ekonomik raporlar ve kent raporlarıdır.

Bir düşünce kuruluşunu gerçek anlamıyla başarılı kılan, özgür ve yenilikçi fikirler üretebilmek adına bağımsız olabilmesidir. Bu nedenle EGİAD Think Tank'in bağımsızlığı büyük bir öneme sahiptir; bu bağlamda bizler konu seçiminde bir takım tercihler yapabiliriz fakat konunun işlenişi ve ele alınışı, çıkacak rapor ve söylenecek şeyler konusunda ilgili alanın uzmanlarını tamamen özgür bırakıyoruz. Elinizdeki eser bu ilkelere sadık kalınarak hazırlanmıştır.

Çin ile İlişkilerimizin gelişimini hedef alan bir çalışmanın yapılması fikri ilk olarak İzmir Büyükşehir Belediye Başkanımız Sayın Tunç Soyer tarafından dile getirilmiştir. Şüphesiz ki bu konunun seçiminde değerli başkanımızın İzmir ile ilgili hedeflerinin ve stratejilerinin etkisi büyüktür. Sonraki aşamada EGİAD Genel Sekreteri Prof. Dr. A. Fatih Dalkılıç tarafından bu konuda çalışma yapabilecek ülkemizdeki en yetkin isimler belirlenmiş ve yönetim kurulumuzun oybirliği ile Çin konusunda üst düzey çalışmaları olan Dr. Altay Atlı seçilmiştir. Elinizdeki eseri okuduğunuzda da göreceğiniz üzere gerçekten oldukça kapsamlı, somut politikalar öneren ve İzmir için yol haritası olabilecek stratejiler sunan bir çalışma ortaya çıkmıştır.

EGİAD Think Tank'in bu ilk raporunun İzmir, Ege Bölgesi ve ülkemize katkı sağlaması dileğiyle...

Mustafa Aslan
EGİAD Yönetim Kurulu Başkanı

İçindekiler

YÖNETİCİ ÖZETİ **4**

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ **6**

1. Çin'in Ekonomik Dönüşümü 7
2. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Gelişimi 11
3. Projelerin Finansmanı 14
4. Riskler 15
5. Made in China 2025 İnisiyatifi 16
6. Covid-19 Sonrası Dönemde Kuşak ve Yol Girişimi 19

TÜRKİYE-ÇİN EKONOMİK İLİŞKİLERİNİN GÖRÜNÜMÜ **21**

1. Karşılıklı Ticaret İlişkilerinin Analizi 22
2. Türk Şirketlerinin Çin'deki Yatırımları 24
3. Çin Şirketlerinin Türkiye'deki Yatırımları 26
4. Turizm 28
5. Finans ve Bankacılık Alanındaki İlişkiler 28
6. İzmir ve Ege Bölgesi'nin Türkiye-Çin Ekonomik İlişkilerinde Konumu 30

ÇİN'E İHRACAT POTANSİYELİ **34**

1. Metodoloji 34
2. Analiz 35
3. Çin İhracat Pazarı Profilleri 43

İçindekiler

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÜZERİNDE İZMİR VE EGE BÖLGESİ 45

1. Deniz İpek Yolu Üzerinde İzmir Limanları 46
2. Kara Ulaştırma Altyapısı 49
3. Dijital İpek Yolu 51

ÇİN'DEN İZMİR VE EGE BÖLGESİ'NE YATIRIM POTANSİYELİ 53

1. Enerji 53
2. Tarım ve Gıda Ürünleri 54
3. Makine İmalat 55
4. Kimya Ürünleri 55

TURİZM 56

1. Çin'in Turizm Pazarı 57
2. Çinli Turistlerin Tercihleri 58
3. Çinli Turiste Hazır Olmak 60
4. Tanıtım ve Pazarlama 62

POLİTİKA ÖNERİLERİ 66

EGİAD 68

Yönetici Özeti

Dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahip olan Çin, Covid-19 pandemisinin getirmiş olduğu tüm zorunlu kısıtlamalara ve ABD ile devam eden ticaret savaşına rağmen büyümesini sürdürmektedir. Bununla birlikte Çin ekonomisi, 2007-8 dönemindeki küresel kriz ile başlayan ve pandemi ile daha da hayati bir önem kazanmış olan yapısal dönüşümüne de devam etmektedir.

1970'lerin sonlarında başladığı kademeli liberalleşme ve küresel ekonomi ile entegrasyon sürecinde Çin'e yüksek büyüme oranlarını, düşük maliyet avantajları, ihracata yönlendirilen imalat, altyapıya ve sanayiye büyük ölçekli yatırımlar ve bu yatırımları destekleyen yüksek tasarruf oranları sağlamıştır. Ancak günümüzde bu model sürdürülebilirliğini yitirmiş durumdadır ve Çin ekonomisi, bir dönem düşük maliyetten kaynaklanan uluslararası rekabet gücünü artık yüksek katma değerden sağlamayı hedefleyen, ihracatın yanı sıra iç pazardaki tüketimi teşvik eden, yatırımlarda niteliği nicelikten önde tutan ve bu anlamda teknoloji ve inovasyona ağırlık veren bir yapısal dönüşüm içerisindedir. Çin ile Orta Asya, Ortadoğu ve Avrupa arasındaki bağlantıları güçlendirmeyi amaçlayan Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin'i belirlenmiş öncelikli sektörlerde bir teknoloji devi haline getirmeyi öngören Made in China 2025 projesi de bu dönüşümü destekleyen programlardır.

Türkiye, küresel ekonominin bu büyük gücü ile olan ticaret ve yatırım ilişkilerini karşılıklı fayda prensibi doğrultusunda daha ileri noktalara taşımalıdır. Mevcut durumda iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin en dikkat çekici olan hususu, Türkiye aleyhine devam eden büyük bir ticaret açığıdır ve Türkiye hâlihazırda Çin'e sattığı her bir dolarlık mal karşılığı bu ülkeden yaklaşık 7-8 dolarlık mal ithal etmektedir. Bu durum karşısında Türkiye için öncelik, mal ticaretinde söz konusu olan açığa bir ölçüde denge getirebilmek için ihracatı mümkün olduğunca artırmak, hizmet ticaretinde ve özellikle de turizm alanında bir ticaret fazlası sağlamak ve Çin'den daha fazla yatırım çekmek olarak ortaya çıkmaktadır.

Gerek ihracatın artırılması, gerekse turist sayılarının ve Çin'den Türkiye'ye yatırımın daha yukarı seviyelere çekilmesi konularında bugüne kadar belirli bir aşama kaydedilmişse de daha fazla büyüme sağlanması için ciddi bir potansiyel söz konusudur. İzmir ve Ege Bölgesi, bu anlamda bölgesel olarak oldukça önemli bir konumdadır. İzmir, her ne kadar Türkiye'den Çin'e en fazla ihracatı yapmakta olen beşinci il konumundaysa da Ege Bölgesi'nin ekonomik yapısı ve ihracat gücü, Çin ile daha fazla ticaret yapılabileceğine işaret etmektedir. Diğer yandan Çin firmalarının İzmir'e ve Ege Bölgesi'ne yatırımları ve buralarda gerçekleştirdikleri altyapı projeleri bugüne değin asgari seviyelerde kalmış, bölgenin önemli kaynaklara ve imkânlara sahip olduğu sektörlerde bile yeterine yatırım akışı sağlanamamış; diğer yandan bölge Çinli turistler için cazip olsa da bu alanda da yeterince katma değer sağlanamamıştır.

Her ne kadar Türkiye'nin Çin'e karşı sahip olduğu ticaret açığını kısa ve orta vadede

kapatmak mümkün değilse de, hedefe yönelik çalışmalar ve doğru politikaların uygulanmasıyla ihracatta artış sağlanması olasıdır ve mutlaka yapılmalıdır. İzmir ve Ege Bölgesi de sahip olduğu güçlü ürün yelpazesiyle bu anlamda önemli bir rol oynayacaktır. Raporda ekonometrik bir model kullanılarak Türkiye'nin Çin'e ihracatındaki mevcut potansiyel, ürün bazında ölçümlenmiş ve bu anlamda ön plana çıkan ürünler tespit edilmiştir. Tekstilden gıdaya, makine imalattan kimyevi ürünlere kadar bir çok sektörü içeren ve detaylı bir şekilde raporda ele alınan bu ürünlere tarife ve tarife dışı engeller de göz önünde bulundurularak odaklanılabilir ve ihracatın geliştirilmesi yönünde adımlar atılabilir.

Çin'i Avrupa'ya daha etkin bir şekilde bağlamayı ve güzergâh üzerinde ortak projelerle bir refah alanı oluşturmayı hedefleyen Kuşak ve Yol Girişimi, Batı ile Doğu arasında bir köprü pozisyonunda olan Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkilerini çok boyutlu olarak geliştirebilmesi için bir fırsat sunmaktadır. İzmir ve Ege Bölgesi ise coğrafi konumu ile bu anlamda özellikle girişimin deniz ayağı olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu açısından stratejik bir önem arz etmektedir. Bu önemin gerçek anlamda faydaya dönüşmesi, başta Çandarlı Limanı olmak üzere İzmir limanlarında Çin firmaları ile ortaklaşa gerçekleştirilecek yatırımlar ve kapasite artırımı çalışmalarıyla söz konusu olabilir. Bu anlamda İzmir limanları, Çin'den gelen yatırımlarla Avrupa'nın en büyük konteyner limanlarından birisi haline gelmiş olan, ancak artık doğal sınırlarına ulaştığı için daha fazla büyüme imkanı olmayan Yunanistan'daki Pire Limanı'nı tamamlayan ve mevcut kapasiteyi daha ileri noktalara taşıyan bir rol oynayacakları gibi ve Ege ile Doğu Akdeniz'de güçlü bir deniz lojistiği ağı oluşmasına da katkıda bulunacaklardır. Diğer yandan Ege Bölgesi'ndeki kara ve demiryolu projeleri, özellikle de limanların kara ve demiryolu bağlantılarının sağlanarak intermodal taşımacılık kapasitesini güçlendirecek projeler, ve bununla birlikte İzmir'in ve Ege Bölgesi'nin Çin'in dünyada öncü konumda olduğu 5G, yapay zeka ve nesnelerin interneti gibi teknolojilerden daha etkin bir şekilde faydalanmasını sağlayabilecek Dijital İpek Yolu kapsamında işbirliği projeleri bölgenin Kuşak ve Yol Girişimi üzerindeki konumunu güçlendirecek etkenler olacaktır.

Kuşak ve Yol Girişimi üzerinden gerçekleşecek projelerin yanı sıra bir çok farklı sektörde Çin'den gelecek yatırımın İzmir'in ve Ege Bölgesi'nin ekonomik potansiyelinden istifade edebileceği ve bu şekilde karşılıklı faydaya yönelik, bölgeye sadece sermaye değil, teknoloji ve know-how girişini de tetikleyecek projelerin hayata geçirilebileceği düşünülmektedir. Bu sektörlerin başında enerji, tarım ve gıda ürünleri, makine imalat ve kimya ürünleri gelmektedir.

Türkiye'nin Çin'den en fazla turist çeken ilk on ilinin arasında İzmir'in yanı sıra Ege Bölgesi'nden Denizli ve Aydın da bulunmaktadır. Bölgeye Çin'den daha fazla turist çekilmesi ve gelen turistin de bölgede daha fazla zaman geçirerek daha fazla harcama yapması, bölgede Çinli turistin ihtiyaçlarına karşılık verecek başta yabancı dil ve ürün çeşitliliği anlamında olmak üzere kapasitenin geliştirilmesi ve doğru kanallardan doğru içerikle yapılan tanıtım programları sayesinde mümkün olabilir.

Raporun son kısmında yukarıda sayılan tüm alanlarda İzmir'in ve Ege Bölgesi'nin Türkiye'nin Çin ile olan ekonomik ilişkilerinde ve Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde konumunu güçlendirebilmesi için somut politika önerileri sunulmaktadır. Bu önerilerin kağıt üzerinde kalmayıp gerçek sonuç üretebilmeleri için ise ilgili tüm paydaşlar arasında düzenli, yapılandırılmış ve kurumsallaştırılmış bir eşgüdüm mekanizması oluşturulması hayati önem taşımaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi

Kuşak ve Yol Girişimi, Doğu Asya'dan başlayıp Avrupa'ya kadar uzanan, çağımızın en büyük ve en iddialı altyapı projesidir. Yaklaşık iki bin yıl kadar önce Çin'den başlayarak Orta Asya ve Anadolu üzerinden Batı'ya erişen, kervanlarla ipek ve baharat gibi ürünlerin uzak ülkelere taşınmasını ve aynı zamanda bireylerin ve kültürlerin de etkileşime girmesini sağlayan Tarihi İpek Yolu'na atıfta bulunularak zaman zaman kamuoyunda Yeni İpek Yolu olarak da adlandırılan bu büyük girişim, 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından bir fikir olarak öne sürülmüş, ilerleyen yıllarda ise Çin'in öncülüğünde, güzergâh üzerindeki ülkelerle ortaklaşa gerçekleştirilen işbirliği projeleri vasıtasıyla somut bir şekilde hayata geçirilmeye başlanmıştır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin temel amacı Doğu ile Batı arasındaki bağlantıların çok boyutlu olarak kuvvetlendirilmesidir ve bu çerçevede sınır aşan lojistik ve ulaştırma altyapısına yapılan yatırımların yanı sıra, enerji taşımacılık hatları ve dijital altyapı alanlarında da projeler sürdürülmekte, aynı zamanda oluşan işbirliğinin mevzuat altyapısını güçlendirmek için gümrük prosedürlerinin uyumlandırılması gibi çalışmalar da yapılmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin mevcut ve gelecekte öngörülen maliyeti hakkında farklı veriler bulunmaktadır. Şu ana kadar girişim kapsamında Çinli firmaların üstlenmiş ve tamamlamış oldukları projelerin toplamının 200 milyar doları bulduğu ifade edilmektedir. Diğer yandan girişimin gelecekte ulaşacağı nihai büyüklüğe yönelik uzun vadeli projeksiyonlara örnek vermek gerekirse, Dünya Bankası toplam 575 mil-

yar dolarlık, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) 1 trilyon dolarlık, Uluslararası Finans Enstitüsü (IIF) ise 690 milyar dolarlık bir maliyet öngörmüş; uluslararası finans kuruluşlarından Morgan Stanley 1,3 trilyon dolarlık, Baker McKenzie ise farklı senaryolara göre 560 milyar dolar ile 1,3 trilyon dolar arasında değişen bir maliyet hesaplamış; girişim ile ilgili detaylı bir veri tabanı oluşturmuş olan danışmanlık firması Refinitiv ise hâlihazırda Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında ele alınan, planlanan ve hayata geçirilmeleri anlamında farklı aşamalarda olan 2.951 projenin toplam değerini 3,87 trilyon dolar olarak hesaplamıştır. Bu öngörülerin arasında büyük farklılıkların olmasının temel sebebi, kimi kaynaklarda Çin'in sağladığı finansman dikkate alınırken, diğerlerinde ise projelerin toplam değerinin hesaba katılmasıdır. Ancak nasıl hesaplanırsa hesaplansın, Kuşak ve Yol Girişimi'nin önemli bir büyüklüğe ulaştığı ve genişlemeye devam ettiği bir gerçektir.

Bu ölçekteki her projede söz konusu olacağı gibi Kuşak ve Yol Girişimi'nin ardında da bu girişimin sahibi olan Çin açısından gerek jeopolitik gerek ise ekonomik amaçlar ve beklentiler söz konusudur. Son kırk yıl içerisinde yaptığı reformlarla ekonomisini güçlendiren ve dünyanın en büyük ikinci ekonomisi konumuna gelen Çin, ekonomik yükselişinin bir yansıması olarak jeopolitik alanda da daha iddialı bir hâle gelmekte, dünyanın dört bir köşesinde nüfuzunu artırmakta, uluslararası kurumlar ve normlar üzerinde daha belirleyici olmaktadır. Bununla birlikte Çin, diğer bir büyük güç olan Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile bir stratejik rekabet içerisindedir ve kökenleri daha derinlerde olsa da 2018 yılından itibaren karşılıklı olarak gümrük tarifelerinin artırılmasıyla birlikte bir ticaret savaşı olarak somutlaşmış olan bu süreç günümüzde farklı alanlara da yayılarak ve şiddetlenerek devam etmektedir. Tüm bu koşullar altında Kuşak ve Yol Girişimi, Çin açısından küresel dengeler içerisinde jeopolitik olarak konumunu güçlendirmesini sağlayacak bir enstrüman, ABD ile devam eden büyük güç rekabetinde masaya açılan önemli bir kart olarak da değerlendirilebilir.

Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in jeopolitik hedeflerinin yanı sıra, ve belki de bundan daha da önemli olarak Çin'in ekonomik hedefleri ile ilgilidir. Bir sonraki bölümde detaylı olarak anlatılacağı gibi Çin ekonomisi yapısal bir dönüşüm içerisindedir ve bu bağlamda düşük maliyetli ve ihracat odaklı imalat, nitelikten çok niceliğe önem veren yüksek miktarda sanayi ve altyapı yatırımları ile tüm bu yatırımları finanse eden yüksek tasarruf oranlarına dayalı bir büyüme modelinden, ihracatın yanında iç pazarı ön plana çıkartan, düşük maliyetten ziyade yüksek katma değeri rekabet avantajı haline getiren, sermaye birikimini nicelik yerine niteliğe öncelik vererek yatırımlarda değerlendiren bir modele doğru zamana yayılan bir geçiş söz konusudur. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin için bu süreci desteklediği için hayati bir önem taşımaktadır. Girişim bir yandan Çin'in küresel anlamda nüfuzunu artırmasını sağlarken, diğer yandan da esas olarak Çin'de oluşan atıl kapasitenin dışarıda değerlendirilmesini, katma değer artırılarak kalkınmasında öncelik verilen sektörlerin uluslararası girişimler yoluyla desteklenmesini ve güzergâh üzerindeki ülkelerle Çin arasındaki ticaretin artırılmasını sağlamaktadır. Bu nedenle, Kuşak ve Yol Girişimi'ni değerlendirirken öncelikle Çin'in ekonomik dönüşümünü tüm hatlarıyla anlamak gerekmektedir.

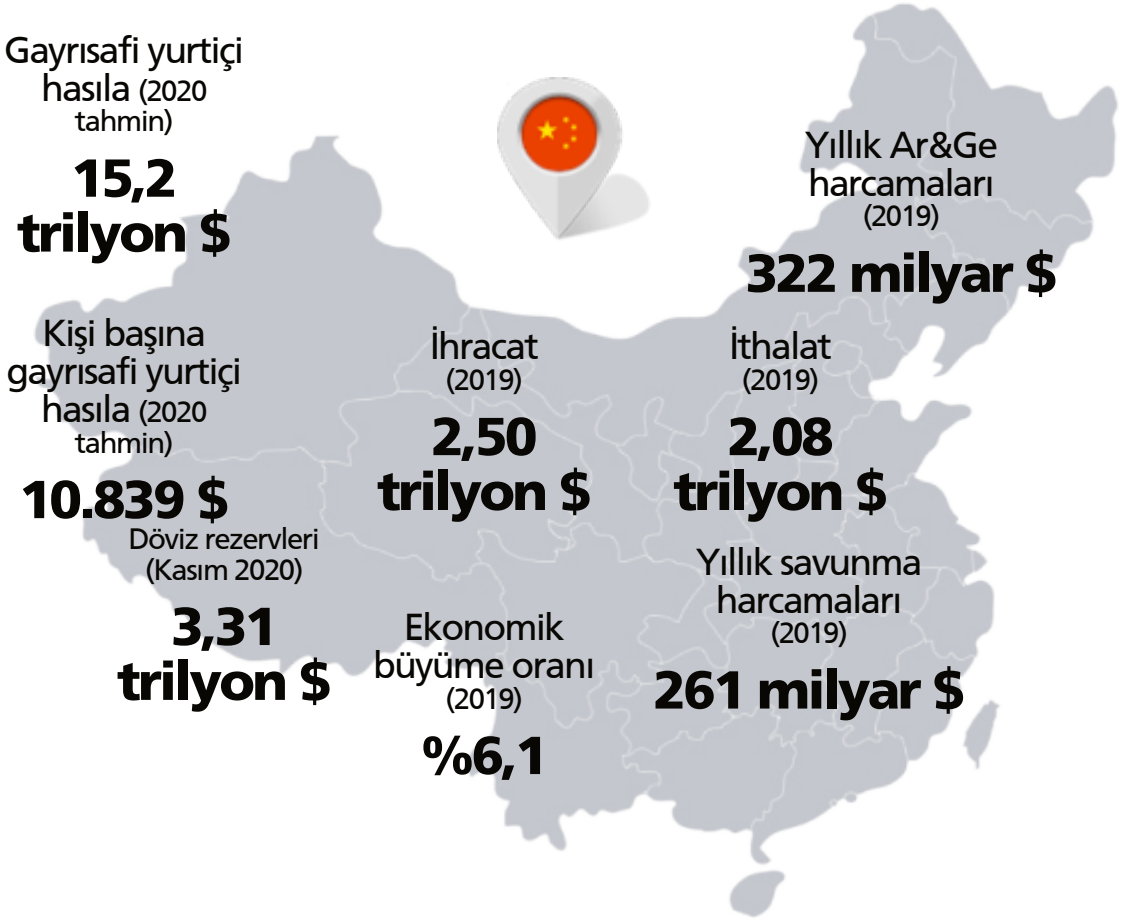
ÇİN'İN EKONOMİK DÖNÜŞÜMÜ

1949 yılında kurulan Çin Halk Cumhuriyeti, kurucu iradesinin öncülüğünde planlı ve kapalı bir ekonomiyi benimsemiş, 1953 yılından itibaren uygulanmaya koyulan beş yıllık planlar ekonomin gidişatı üzerinde şekillendirici olmuştur. Ancak bir yandan bu dönemde uygulanan modelin beklenen refahı sağlayamaması ve hatta bazı deneysel

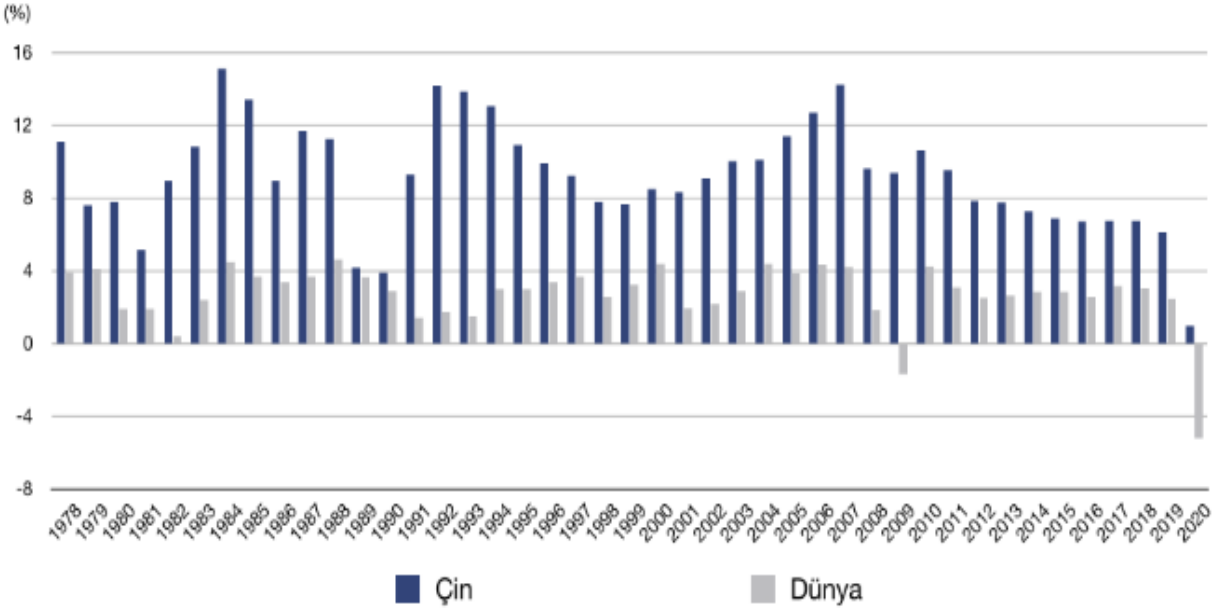
girişimlerin kıtlıklara kadar varan büyük sorunlara yol açması, diğer yandan da dünyadaki değişim dalgası ve küresel ekonomi üzerinde neoliberal paradigmanın giderek etkisinin artmasıyla Çin ekonomisinde 1970'lerin sonlarından itibaren bir değişim başlamıştır.

Mao Zedong'un vefatından sonra Deng Xiaoping liderliğinde başlayan ve milat olarak 1978 yılında uygulanmaya başlayan politikaların kabul edildiği bu dönemde kademeli olarak reformlar hayata geçirilmiş, Çin ekonomisi liberalleşmeye ve küresel ekonomi ile entegre olmaya başlamıştır. Bu süreç içerisinde tarımda kolektivizasyondan vazgeçilmiş, genel olarak fiyatlar serbestleştirilmiş, mali ademi merkeziyetçilik benimsenmiş, dış ticaret ve dış yatırımlara kapılar açılmış, serbest girişim teşvik edilmiş, kamu iktisadi teşekküllerine daha geniş özerklikler tanınmış ve modern bir bankacılık ve finans sistemine geçiş için adımlar atılmıştır. Çin bu süreçte düşük maliyet avantajını da iyi kullanmış, yüksek tasarruf oranlarını sanayiye ve altyapıya yatırım ile değerlendirmiş, düşük maliyetli emek yoğun üretimini ihracata yönlendirerek kendisine tüm dünyada pazar payları elde etmiş ve bu paylar Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üye olması ve ticaret engellerinin kalkmasıyla iyice arttığı gibi Çin parası Renminbi'nin değerinin düşük tutulması da bu açıdan artı bir avantaj sağlamıştır. Bu modelle birlikte Çin çifte haneli büyüme oranlarına ulaşmış, 40 yıl içerisinde ekonomisini on katı büyüklüğe ulaştırmış, 2010 itibariyle nominal gayrisafi yurtiçi hasıla (GSYH) büyüklüğü olarak dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, 2014 itibariyle ise satın alma paritesi üzerinden ABD'yi geçerek dünyanın en büyük ekonomisi haline gelmiştir. Çin bugün dünyanın en fazla ihracat yapan ülkesi ve aynı zamanda ABD'den sonra en fazla ithalat yapan ikinci ülkesidir.

Çin'in büyüme oranları 2010'ların başından itibaren hız kesmeye başlamış ve yukarıdaki grafikte de görüldüğü üzere tek ha-



Çin ve dünya ekonomisinin yıllık büyüme oranları



Kaynak: Dünya Bankası verileri kullanılarak hazırlanmıştır. 2020 yılı verileri Dünya Bankası tahminleridir.

neli seviyeye inmiştir. Bunun sebebi, Çin'e bugüne değin yüksek büyüme oranları getiren kalkınma modelinin sürdürülebilirliğini yitirmiş olmasıdır. Her şeyden önce Çin büyüdükçe maliyetler de yükselmiştir ve artık Çin uluslararası anlamda rekabet gücünü düşük maliyetten sağlayan bir ülke olmaktan giderek uzaklaşmaktadır. Girdi maliyetlerinin yükselmesi, üretimin ve dolayısıyla ihracatın da maliyetini artırırken, Renminbi'nin değerinin 2005 itibariyle belirli sınırlar içerisinde dalgalanmaya bırakılması, Çin'in parasının giderek diğer büyük para birimleri karşısında değer kazanmasına yol açmış, bu da ihracat açısından olumsuz bir durum yaratmıştır.

Talep tarafında ise 2007-8 döneminde yaşanan küresel mali krizle birlikte Çin'in büyük ihracat pazarlarında daralmalar söz konusu olmuştur. Bununla birlikte yatırımlarda nitelikten çok niceliğe öncelik verilmesi, bir çok sektörde atıl kapasite oluşmasına, ekonomide katma değerin ve verimliliğinin geliştirilememesine yol açmıştır. Bu şartlar altında Çinli politika yapıcılar, ihracatın yanı sıra Çin'in kendi büyük iç pazarındaki tüketimin artırılmasına ve bunun için de yüksek tasarruf oranlarından vazgeçilerek tasarrufu harcamaya yöneltecek adımların atılmasına, ekonomi genelinde katma değerin artırılmasına ve yatırımlarda artık rakamsal büyüklüklerden ziyade niteliğe ve verimliliğe öncelik veren bir yapısal dönüşüm sürecini başlatmışlardır.

Bu sürecin önemli bir adımı 2013'de yapılan Komünist Parti kongresinde "kaynakların tahsisinde piyasanın belirleyici bir rol oynamasına", başka bir deyişle ekonomide devlet müdahalesinin azaltılarak piyasa dinamiklerine daha fazla yer verilmesine yönelik olarak alınan karar olmuştur. 2013'den beri bu doğrultuda bir çok olumlu gelişme sağlanmışsa da, Çin ekonomisinde devletin ağırlığının devam ettiği ve hatta bazı alanlarda daha da güçlendiği görülmektedir.

2018 yılında ABD ile başlayan ticaret savaşları ve başta teknoloji olmak üzere bir çok farklı alana sirayet eden büyük güç rekabeti ile 2020'nin başında patlak veren, hâlen sadece Çin'i değil tüm dünyayı etkile-

yen yeni tip koronavirüs (Covid-19) pandemisinin etkileri, Çin'in ekonomik dönüşüm sürecini daha zorlu bir hale getirmiştir. Bu durum karşısında yeni bir yaklaşım olarak Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından, Mayıs 2020'de yapılan Çin Komünist Partisi Politbüro toplantısında "çifte döngü" stratejisi açıklanmıştır. Buna göre Çin, bir taraftan "dış döngü"yü sürdürür, ihracatını mümkün olduğunca güçlü tutar ve dış yatırımlara devam ederken, dışa fazlaca bağımlı olmanın getirdiği ve gerek ABD ile yaşanan süreçte gerek ise pandemi sürecinde de net bir şekilde ortaya çıkan dışa fazla bağımlılığın yarattığı kırılganlığı önlemek için "iç döngü"ye ağırlık verecektir. Burada ağırlık iç döngüde olacak, dış döngü ise iç döngüyü tamamlayıcı bir konumda olacaktır. Bu bağlamda iç talebin canlandırılması ve özellikle ithalata bağımlı olan alanlarda bu bağımlılığı azaltmak için yerli üretim ikame imkânlarının geliştirilmesi öncelik kazanmaktadır.

Ekim 2020'de gerçekleştirilen Çin Komünist Partisi Merkez Komite toplantısında 2021-2025 döneminde yürürlükte kalacak olan 14. Beş Yıllık Plan'ın ana hatları belirlenmiştir. Her ne kadar Çin ekonominin önümüzdeki beş yıl boyunca yol haritasını oluşturacak bu planın detaylı metni ancak Mart 2021'de kamuoyu ile paylaşılacaksa da bahsi geçen Merkez Komite toplantısından sonra yapılan açıklamalar, Çin ekonomisinin bu yeni dönemdeki önceliklerini ortaya koyar niteliktedir. Buna göre;

◆ İnovasyon, modern kalkınma sürecinin çekirdeğini oluşturacaktır ve teknoloji alanında dışa bağımlılık bir zafiyet yarattığından bu alanda kendi kendine yeter bir konuma erişmek temel hedeftir.

◆ Geleneksel sanayilerin ve tedarik zincirlerinin modernleştirilmesi için çaba gösterilecek, bu amaç doğrultusunda dijital teknolojilerin ve ağ teknolojilerinin kullanımına ağırlık verilecektir.

◆ Büyük iç pazarın geliştirilmesi ve bir kaldıraç olarak kullanılması sağlanacaktır.

◆ Devlet ile piyasa arasındaki en uygun ilişki tarzının geliştirilmesine devam edilecektir. Piyasa koşulları ekonomide daha fazla belirleyici hâle getirilirken, sosyalist ekonomik sistemin temel unsurları ve partinin toplumsal anlamdaki önderliği korunacaktır.

◆ Yüksek seviyede bir uluslararası açıklık uygulanacak, küresel ekonomide daha açık ve daha barışçıl bir ticaret ve yatırım ortamının oluşturulması desteklenecektir.

◆ Ekonomik ve askeri gelişim birleştirilecek, ulusal savunma ile ekonomik kalkınma süreçlerinin birbirleriyle senkronize bir şekilde gelişmesi sağlanacaktır.

Çin ekonomisindeki yapısal dönüşüm sürmekte ve bu süreç tüm dünyayı yakından ilgilendirmektedir, çünkü hem günümüzün karşılıklı bağımlılıklar üzerinden şekillenen küresel ekonomisinde tüm ülkeler farklı kanallar üzerinden ve farklı ölçeklerde de olsa Çin'e ekonomik anlamda bağımlı hâle gelmişlerdir, hem de Çin'deki olası ekonomik zayıflamalar ve sorunlar, domino etkisi üzerinden küresel bir krize yol açma potansiyelini taşımaktadırlar. Bugün küresel büyümenin üçte birini Çin ekonomisi sağlamaktadır ve Çin bir çok ülke için en fazla ithalat yaptıkları ülke olduğu gibi aynı zamanda dünya GSYH'sinin yüzde 80'ine denk gelen 100'ün üzerinde ülke için de en fazla ihracat yaptıkları on pazardan birisi durumundadır.

Çin'in yukarıda anlatılan ekonomik dönüşümünün önemli bir özelliği de, özellikle 2016-2020 dönemini kapsayan 13. Beş Yıllık Plan dönemiyle birlikte iki büyük somut proje tarafından destekleniyor olmasıdır. Bunlardan birincisi Kuşak ve Yol Girişimi, ikincisi Çin'in teknoloji atılımının temelini oluşturan "Made in China 2025" inisiyatifidir.

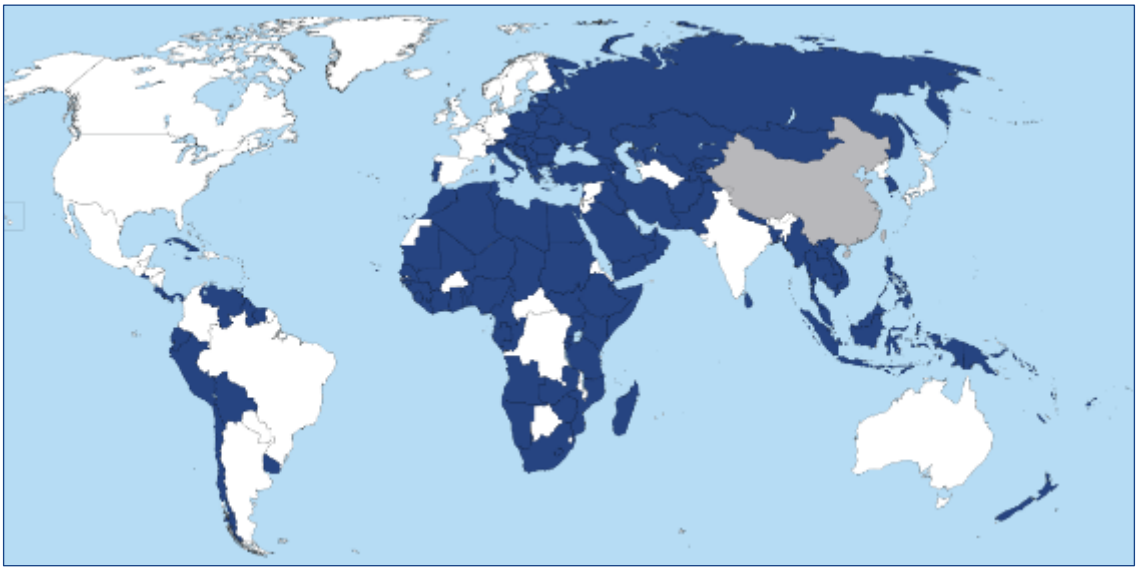
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN GELİŞİMİ

Kuşak ve Yol Girişimi, 2013 yılı gibi yakın sayılabilecek bir geçmişte başlatılmışsa da gerek hayata geçirilen projeler gerekse Çin'in yoğun diplomatik çabaları sayesinde Doğu Asya ile Avrupa'yı bağlayan eksenin ötesine geçen ve neredeyse tüm dünyayı yakından ilgilendiren bir olgu haline gelmiştir. Ekim 2020 itibariyle Çin, 138 ülke ve 30 uluslararası kuruluşla Kuşak ve Yol Girişimi'nde işbirliğine yönelik anlaşma imzalamıştır ve bu anlaşmaların çoğunluğu yatırımların korunması ve teşviki anlaşması ya da işbirliği mutabakat zaptı mahiyetindedir. Kuşak ve Yol Girişimi bu şekilde dünya nüfusunun yüzde 65'ini, küresel GSYH'nin yarısını, dünyadaki tüm sınır ötesi ticaretin yüzde 25'ini ve enerji rezervlerinin yüzde 75'ini kapsamı altına almaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, ilk olarak Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Eylül 2013 yılında Kazakistan ve Endonezya'ya yaptığı resmi ziyaretler sırasında dile getirilmiş, aynı yılın Kasım ayında Çin-ASEAN Expo sırasında resmen açıklanmış ve Çin Komünist Partisi Merkez Komite toplantısında gerçekleştirilmesine yönelik karar alınmıştır. Bu dönemde resmi adı "Tek Kuşak, Tek Yol" olarak geçen girişim, Çin'i Rusya ve Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayan bir "kuşak" ve Çin'den Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Akdeniz üzerinden Venedik'e kadar uzanan ve aynı zamanda Çin'i Güney Pasifik'e da bağlayan bir "yol" olarak tasarlanmıştır. İlerleyen yıllarda girişimin kapsamı genişletilip çok boyutlu bir hale geldikçe yabancı dillerdeki ismi "Kuşak ve Yol" olarak değiştirilmiş, ancak Çince ismi aynı şekilde "Tek Kuşak, Tek Yol" (一带一路: *yi dai yi lu*) olarak kalmıştır.

29 Aralık 2014 tarihinde Çin devletine ait bir yatırım fonu olarak hayata geçirilen İpek Yolu Fonu, Kuşak ve Yol Girişimi projelerine finansman sağlamak amacıyla faaliyetlerine başlamış ve ilk aşamada Çin devleti tarafından bu fona 40 milyar dolarlık bir kaynak sağlanmıştır. 2015'te kurularak 16 Ocak 2016 tarihi itibariyle hayata geçirilen ve merkezi Pekin'de bulunan Asya Altyapı Yatırım Bankası da (AIIB), 100 milyar dolar başlangıç sermayesi ile hayata geçirilmiştir ve Kuşak ve Yol Girişimi bünyesindeki projeler de dahil olmak üzere altyapı projelerine destek vermektedir. Türkiye'nin de aralarında olduğu 102 üye ül-

Kuşak ve Yol Girişimi'nde işbirliği anlaşması imzalamış olan ülkeler



kesi olan AIIB'de en fazla oy hakkına sahip olan ülke yüzde 26,1 ile Çin'dir.

Mart 2015'de Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından kabul edilen "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Ortak İnşasına Yönelik Vizyon ve Eylem Belgesi", girişimin temel ilkelerini ortaya koyarak kuramsal altyapısını güçlendirmiştir. Mart 2016'da yayınlanan ve 2016-2020 dönemini kapsayan 13. Beş Yıllık Plan'da ise Kuşak ve Yol Girişimi, ülkenin temel hedeflerinden birisi olarak tanımlanmış ve bu girişim sayesinde Çin'in dışa açılımındaki yaklaşımlarını zenginleştireceği ve açılım sürecini daha sofistike bir hâle getireceği, diğer ülkelerle işbirliği halinde stratejik olarak karşılıklı güven, ticaret ve yatırım işbirliği ve kültürel değişimler geliştireceği, derin bir şekilde entegre olmuş ve karşılıklı fayda sağlayan işbirliği şekilleri oluşturacağı, ve Çin'in dışa açılımında yeni bir devrin başlayacağı ifade edilmiştir.

Bu dönemde Kuşak ve Yol Girişimi bünyesindeki projeler de Çinli firmalar tarafından hayata geçirilmeye başlanmış ve Çin hükümeti diğer ülkelerle Kuşak ve Yol Girişimi üzerinden işbirliğine yönelik anlaşmalara hız vermiştir. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun oluşturulmasına yönelik olarak Pakistan ile imzalanan anlaşma ve Çin'in 16 Orta ve Doğu Avrupa ülkesi ile imzaladığı orta vadeli işbirliği anlaşması, bu açıdan kilometre taşı sayılabilecek anlaşmalardır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin somut bir gelişmesi olarak Çin'den Avrupa'ya yapılan tren seferlerinin sayısı 2020'de pandemi öncesinde, 17 bine kadar ulaşmış, Çin'in 62 kentinden, 16 ülkede 53 kente seferler gerçekleştirilmiştir.

2017'nin Mayıs ayında Pekin'de gerçekleştirilen Kuşak ve Yol Uluslararası Forumu, 29'u devlet ya da hükümet başkanı seviyesinde olmak üzere 130 ülke ve 70 uluslararası kuruluşun katılımıyla gerçekleştirilmiş; forum sırasında Çin ile 68 ülke ve uluslararası kuruluş arasında Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde işbirliğine yönelik anlaşma imzalandığı gibi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Çin'in İpek Yolu Fonu'na 14,5 milyar dolarlık yeni bir kaynak sağlayacağı ve buna ek olarak Çin Kalkınma Bankası ve Çin Eximbank tarafından yeni finansman imkânları oluşturulacağı açıklanmıştır. Bu forum sırasında bizzat Xi tarafından Kuşak ve Yol Girişimi'nin beş ana hedefi de uluslararası kamuoyu ile paylaşılmıştır. Bunlar;

◆ Politika koordinasyonu: Girişimde yer alan ülkeler arasında etkin bir şekilde bağlantıların güçlendirilmesi ve bölgesel entegrasyonun sağlanması amacıyla ilgili alanlardaki ulusal politikaların koordine edilmesi.

◆ Engelsiz ticaret: Ticaret ve yatırım imkânlarının artırılması için uygun bir iş ortamının sağlanması, ticaret engellerinin kaldırılması. Çin'in 2013-2018 döneminde Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil olan ülkeler ile arasındaki ticaret hacmi 6 trilyon dolar, bu ülkelere yapmış olduğu doğrudan yatırımların toplam tutarı ise 90 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir.

◆ Fiziksel bağlantıların güçlendirilmesi: Kara, hava ve deniz bağlantılarını içeren ekonomik koridorlar ve taşımacılık hatlarından oluşan çok boyutlu bir altyapı ağının hayata geçirilmesi.

◆ Finansal entegrasyon: Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki projelerin finansmanı için imkânları geliştirmek amacıyla yabancı yatırımın teşvik edilmesi ve yine aynı amaç doğrultusunda Asya tahvil piyasalarının, AIIB'nin ve Yeni Kalkınma Bankası'nın değerlendirilmesi.

◆ İnsanlar arası ilişkiler: Kültürel değişimler, eğitim, medya ve turizm projeleri vasıtasıyla girişim üzerindeki ülkelerde yaşayan insanlar arasındaki bağların güçlendirilmesi.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın da katıldığı forumun sonunda devlet başkanları tarafından imzalanan ortak bildiride yer alan ifadeler, Kuşak ve Yol Girişimi'nin dünya çapında destek gördüğünü ortaya koyar niteliktedir: "Açık bir ekonomi inşa etmeye, serbest ve kapsayıcı ticareti sağlamaya, ve korumacılığın her türüne karşı koymaya olan bağlılığımızı, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde de bir kez daha teyit ederiz." Bu forum sonrasında girişim dahilinde, deniz ekonomisi (ulaştırma, balıkçılık, enerji, bilimsel araştırma), tarım, çevre, spor ve turizm alanlarında işbirliği için planlar yayınlanmıştır.

Kuşak ve Yol Girişimi genişledikçe uluslararası düzeyde bu girişime ve Çin'in politikalarına karşı eleştiriler de artmaya başlamış ve bu bağlamda girişimin yeterince kapsayıcılık ve şeffaflık sağlamadığı, uluslararası standartlar ve normlarla yeterince uyum içerisinde olmadığı ve projelere ev sahipliği yapan ülkelerin Çin tarafından borç tuzağına sürüklendiği şeklinde söylemler dile getirilmiştir. Pekin'de Nisan 2019'da "Kuşak ve Yol Girişimi İşbirliği: Parlak Bir Ortak Geleceği Şekillendirmek" başlığı altında ve yine geniş bir katılımla yapılan Kuşak ve Yol Uluslararası Forumu'nun ikincisi, bu eleştirilere Çin'in cevap verdiği bir platform işlevi görmüştür. Etkinlik sırasında Çin hükümeti tarafından Kuşak ve Yol Girişimi'nin altı yıllık gelişimini, performansını ve potansiyelini inceleyen bir rapor yayınlanmış, ve Çin hükümeti tarafından projelere daha kapsayıcı, şeffaf ve sürdürülebilir bir yaklaşım, girişim geneli için uluslararası standartlara uygun, daha gelişmiş ve olgunlaşmış bir yönetişim modeli ortaya koyulacağı ifade edilmiştir.

Kuşak ve Yol Girişimi, gelinen noktada başlıca ekonomik koridorlar üzerinden şekillenmektedir. Bir sonraki sayfada yer alan haritada da görüldüğü gibi bu koridorlar şunlardır;

◆ İpek Yolu Ekonomik Kuşağı: Kuşak ve Yol Girişimi'nin kara kısmını oluşturmakta ve altı farklı koridordan oluşmaktadır.

◇ Yeni Avrasya Kara Köprüsü: Çin'in batısını Kazakistan üzerinden Rusya ile bağlamakta ve aynı zamanda demiryolları ile Şincan Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayarak Rusya üzerinden Polonya ve Almanya'ya kadar ulaşmaktadır.

◇ Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru: Çin'inin kuzeyini Rusya'nın Uzakdoğusu ile bağlamaktadır ve günümüzde Rusya ile Çin arasında artan ekonomik işbirliği özellikle bu koridor üzerinden şekillenmektedir.

◇ Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru: Çin'in batısından başlayıp Türkiye'ye kadar uzanmaktadır.

◇ Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru: Pakistan içerisindeki ulaştırma altyapının geliştirilmesi ile birlikte Çin'den Pakistan'ın Hint Okyanusu kıyısındaki Gvadar Limanı'na kadar uzanan bir koridor oluşturmaktadır.

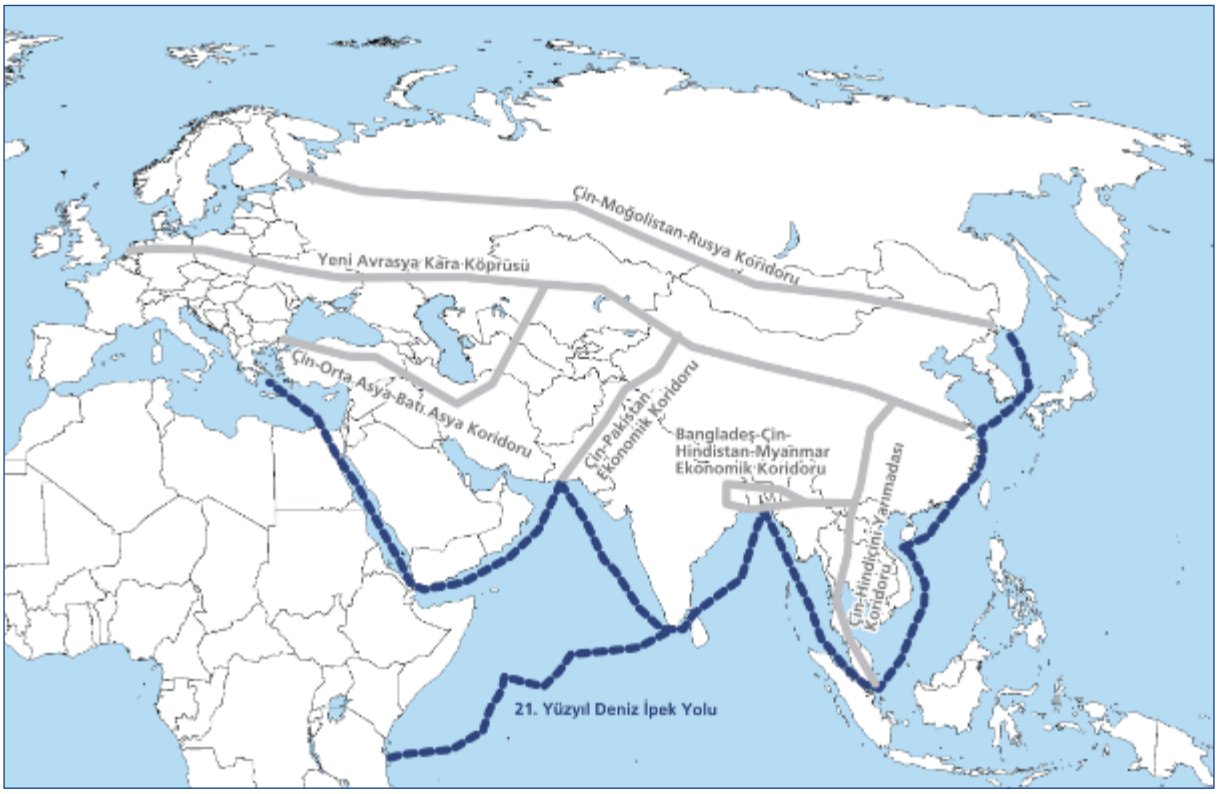
◇ Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru: Çin'in güneyinden Myanmar'a kadar uzanmaktadır.

◇ Çin-Hindiçini Yarımadası Koridoru: Çin'in güneyindeki Yunnan eyaletinden başlayarak üç farklı rota üzerinden Singapur'a kadar inmektedir.

◆ 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu: Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Akdeniz'de üzerinde liman ve deniz hatlarının geliştirilmesiyle Kuşak ve Yol Girişimi'nin deniz kısmını oluşturmaktadır.

Aralık 2020 itibariyle tamamlanmış, devam etmekte olan ya da gündeme alınarak belirli bir aşamaya getirilmiş olan projelerin en fazla yoğunlaştığı ülke olarak Rusya görülmektedir. Refinitiv firmasının hazırladığı ve sürekli güncellediği veri tabanına göre Rusya'da toplam değeri 287 milyar dolarlık 122 proje mevcuttur. Toplam proje değeri bazında ikinci sırada yer alan Suudi Arabistan'da 196 milyar dolar değerinde 106 proje söz konusudur. Kuşak ve Yol Girişimi'ne ev sahipliği yapan diğer başlıca ül-

Kuşak ve Yol Girişimi üzerindeki koridorlar



keler ise Mısır (100 milyar dolar tutarında 109 proje) ve Pakistan'dır (117 milyar dolar tutarında 106 proje).

Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin sektörel dağılımına bakıldığında ise ulaştırma altyapısına yönelik projelerin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Refinitiv veri tabanında yer alan 2.965 projenin 31 Aralık 2019 tarihi itibariyle toplam proje değerleri üzerinden yüzde 47,0'ı bu alandadır. Ulaştırma altyapısını, elektrik ve su projeleri (yüzde 23,1), gayrimenkul projeleri (yüzde 11,3), petrol ve doğal gaz projeleri (yüzde 10,8), ve imalat tesisi projeleri (yüzde 6,3) takip etmektedir.

PROJELERİN FİNANSMANI

Kuşak ve Yol Girişimi ile ilgili olarak en fazla tartışılan konu girişim kapsamındaki projelerin nasıl finanse edildiği hususunda ortaya çıkmaktadır ve bu noktadaki en önemli eleştiri de Çin devletinin başlıca finansör olması nedeniyle Çin'in projeler üzerinde gereğinden fazla ve haksız avantaja yol açan bir etkiye sahip olduğu yönündedir. Gerçekten de projelerin finansmanının büyük bir kısmı—2019 sonu itibariyle Refinitiv veri tabanındaki projelerin toplam değerinin yüzde 46,1'i—Çin'in kamuya ait bankaları ve finans kuruluşları tarafından fonlanmaktadır. Her ne kadar Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin'den ve Çin dışından bir çok paydaşı olsa da, finansmanı ağırlıklı olarak Çin'in kamu kuruluşları temin etmektedir ve bunların arasında ihracat kredi sigortası kuruluşu Sinosure, Çin Eximbank'ı, Çin Kalkınma Bankası ve ülkedeki kamuya ait dört büyük ticari banka olan Bank of China, China Construction Bank, ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) ve Agricultural Bank of China yer almaktadır.

Çin'in öncülük ettiği uluslararası finans kuruluşları da Kuşak ve Yol Girişimi bünyesin-

deki projelere finansman sağlamaktadırlar ve bu kuruluşların projelere katılımı çoğunlukla Çin'den ve Çin dışından diğer paydaşlarla birlikte ortak finansman şeklinde olmaktadır. AIIB ile birlikte Çin'in Brezilya, Rusya, Hindistan ve Güney Afrika ile eşit hisseye sahip ortaklar olarak birlikte kurduğu ve 50 milyar dolara başlangıç sermayesi ile hayata geçirilen Yeni Kalkınma Bankası, Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki bir çok projeye finansman sağlamış ve bu projelerin büyük çoğunluğunda Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası (ADB) ve EBRD gibi kuruluşlarla ortak finansman yoluna gitmiştir. Diğer yandan Kuşak ve Yol Girişimi projeleri için Çin dışından başka finans kuruluşlarından da kaynak sağlanmaktadır ve bu kuruluşların arasında Almanya'nın kamuya ait kalkınma bankası KfW, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Uluslararası Finans Kurumu da (IFC) yer almaktadır.

Çin'in özel şirketleri ile ilgili ülkelerden özel şirketler de Kuşak ve Yol Girişimi'ne ait projelerde aktif bir şekilde yer almaktadır ve bu paydaşlık, tedarikçilik, teknik hizmet sağlayıcılık, proje yöneticiliği ve işletmecilik şeklinde olduğu gibi yatırımcılık şeklinde de gerçekleşmektedir. Kamunun sağladığı finansmanın yeterli olmadığı durumlarda özel sektörden varlık yöneticilerinin, sigorta fonlarının ve özel sermaye şirketlerinin projelere yatırım yaptıkları sıklıkla görülmektedir. 2019 sonu itibariyle Refinitiv veri tabanındaki Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin toplam değerinin yüzde 20,5'i özel sektör tarafından fonlanmıştır. Son dönemde Çin hükümeti tarafından Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin birden çok paydaş tarafından finanse edilmesinin teşvik edildiği ve bu anlamda üçüncü ülkelerden yatırımcılar için de önemli imkânlar oluştuğu gözlemlenmektedir.

RİSKLER

Kuşak ve Yol Girişimi dahilindeki projeler büyük çoğunlukla Çinli firmalar tarafından, büyük ölçüde Çin'den sağlanan düşük faizli finansmanla ve yine çoğunlukla Çinli işçiler istihdam ederek hayata geçirilmektedir. Bu durum, projelerin hayata geçirildiği ülkeler açısından bazı risklerin oluşmasına yol açmaktadır.

Oluşan borç yükünün sürdürülebilirliği, projelere ev sahipliği yapan ülkeler için en önemli riski teşkil etmektedir ve Kuşak ve Yol Girişimi ile ilgili olarak Çin'in diğer ülkeleri borç tuzağına sürüklediğine yönelik ithamların ardında bu risk yer almaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi projeleri çoğunlukla büyük ölçekli ve çok ciddi miktarlarda borçlanma gerektiren projelerdir. Bir çok ülke için bu borçlanma toplam borcun GSYH'ye oranını bir anda artırabilmekte ve ödeme güçlüklerine yol açabilmektedir. Projelerin yatırım ve finansman koşullarının bir çok durumda yeterince şeffaf olmaması da borç tuzağı söylemini güçlendiren bir unsurdur. Bununla birlikte projelerin çoğunlukla çok düşük getiri oranına sahip olması da Çinli paydaşlar açısından bir risk unsurudur.

Kuşak ve Yol Girişimi dahilindeki projelerin çoğunluğunda Çin'den getirilen işçiler çalıştırılmaktadır. Bu durum ev sahibi ülke için bir sosyal risk oluşturmaktadır. İşsizliğin yüksek olduğu ülkelerde yeni bir ekonomik girişimin dışarıdan işçi ithal etmesi nedeniyle yerel istihdama katkısının olmaması sosyal anlamda sorunlara yol açabilir. Diğer yandan kültürel uyumsuzluklar ve yerel kaynakların paylaşımında oluşabilecek düzensizlikler de sosyal riski artıran unsurlardır.

Büyük altyapı projeleri, hayata geçirildikleri coğrafyada çevreye zarar verme potansiyelini ve bununla ilgili riskleri taşırlar. Ormanlara ve su kaynaklarına verilecek olası zarar, hava kirliliğinin artırılması, bio-çeşitliliğin hasar görmesi bu risklerin arasında yer almaktadır ve bu durum projelere ev sahipliği yapan ülkeler için ölçümlenmesi zor, ancak mutlaka dikkat edilmesi gereken bir

durum oluşturmaktadır. Bugüne değin Çinli firmaların yurtdışında gerçekleştirecekleri projelerin yüzde 10 kadarının büyük çevre riskleri nedeniyle iptal edildiği bilinmektedir.
ABD ile Çin arasında ticaret savaşları olarak başlayan ve giderek boyutlarının çeşitlenmesiyle topyekûn bir stratejik rekabet, hatta bazı gözlemcilerin tabiriyle yeni bir Soğuk Savaş haline gelen durum, dünyada giderek bir kutuplaşmaya yol açmakta ve bu durum da Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılan ülkeler için jeopolitik risklerin oluşmasına sebep olmaktadır. Bununla birlikte birden çok ülkeyi kapsayan projeler, bu ülkeler arasındaki mevcut ve olası jeopolitik sorunlardan olumsuz olarak etkilenme ihtimalini taşımaktadırlar.

Son olarak Covid-19 pandemisi, ekonomik hayatın durması ve sınırların kapatılması ile birlikte, aşağıda detaylı bir şekilde izah edildiği üzere Kuşak ve Yol Girişimi projeleri karşısında ciddi bir risk oluşturmuştur. Yeni Covid-19 dalgaları ve bu pandemi sona erse bile gelecekte meydana gelebilecek benzeri pandemi veyahut günlük hayat üzerinde aynı olumsuz etkiyi yapacak ekolojik sorunlar da bu anlamda dikkate alınması gereken birer risk teşkil edecektir.

MADE IN CHINA 2025 İNİSİYATİFİ

2015 yılında Devlet Konseyi tarafından açıklanarak yürürlüğe giren ve 13. Beş Yıllık Plan'da da yer verilen "Made in China 2025" (中国制造2025: *Zhongguo zhizao erling'erwu*) inisiyatifi, Çin'i teknoloji ve sürdürülebilir kalkınma açısından kalkınmış ülkelerin seviyesine getirmeyi amaçlamakta ve on öncelikli sektör üzerine odaklanarak, Çin'in bu sektörlerde üretimin her aşamasında teknoloji içeriğini ve katma değeri artırarak 2025 yılına kadar dünyada lider bir "imalat süper gücü" konumuna gelmesini hedeflemektedir. İnisiyatif kapsamındaki öncelikli sektörler ve her sektör için belirlenmiş olan hedefler şu şekildedir;

◆ Yeni nesil bilişim teknolojileri.
◇ Yeni tasarım ve imalat tekniklerinin geliştirilmesi.
◇ Çin firmalarının uluslararası alanda ilk sıralarda yer alması.
◇ Yerel üretim mobil iletişim setlerinin ülke içinde yüzde 80, uluslararası piyasalarda yüzde 40'lık pazar payına ulaşması.

◆ Sayısal kontrol araçları ve robotlar.
◇ Çin malı robotların iç piyasada yüzde 70 pazar payına ulaşması.
◇ Yeni nesil robotların geliştirilmesi.
◇ Bir ya da iki Çin firmasının dünyada ilk beş arasına girmesi.

◆ Havacılık ekipmanı.
◇ Çin üretimi ticari uçakların iç piyasada yüzde 20, dünyada ise yüzde 10 pazar payına ulaşması. Yeni uçak motoru prototiplerinin hazırlanması.

◆ Denizcilik ekipmanı ve yüksek teknolojili gemiler.
◇ Bu alanda beş Çinli firmanın dünyada ilk sıralarda yer alması. Küresel pazarda denizcilik ekipmanında yüzde 40'lık, yüksek teknolojili gemi tasarımı ve teçhizatı imalatında ise yüzde 50'lik bir pazar payına ulaşılması.

◆Demiryolu ekipmanı.
◇ Çin'in küresel değer zincirinde en üst seviyede yer alması.
◇ Bu alanda yurtdışı projelerin Çin'in üretiminde yüzde 40'lık bir paya ulaşması.

◆ Enerjide yüksek tasarruf sağlayan taşıtlar.
◇ Çin ürünlerinin iç piyasada yüzde 50'lik bir pazar payına ulaşması.
◇ Ara mamullerde Çin'in yüzde 60 oranında kendine yeter hale gelmesi.
◇ Binek otomobillerde yakıt tüketiminin 100 kilometrede 4 litreye çekilmesi.
◇ Üretilen otomobillerin yüzde 20'sinin ihraç edilmesi.

◇ Dünyada en fazla satış yapan beş şirket arasında üç Çinli firmanın yer alması.

◆ Enerji ekipmanı.
◇ Bu alanda dünyada rekabet gücüne sahip şirketlerin kurulması.
◇ Büyük ölçekli termal enerji, hidro elektrik ve nükleer enerji santrallerinde Çin'in küresel ölçekte gelişmiş bir seviyeye ulaşması.
◇ Çin üretimi yeni enerji ve yenilenebilir enerji ekipmanının iç piyasada yüzde 80'lik bir paya ulaşması.
◇ Elektrik dağıtım sektörünün üç trilyon yuan'lık bir büyüklüğe ulaşması.

◆ Yeni malzemeler.
◇ Yerel olarak üretilen temel malzemelerin ülke içinde talebin yüzde 90'ını karşılaması.

◆ Tıbbi ekipman.
◇ Biofarma alanında inovatif gelişim ve üretimin uluslararası standartlara yükseltilmesi.
◇ Tıbbi ekipman üretiminin 1,2 trilyon yuan'lik bir hacme ulaşması.
◇ Ara mamullerin yüzde 85'inin ülke içerisinde üretilmesi.
◇ Yeni kimyasal ilaçların ve geleneksel Çin tıbbına ait ilaçların ticarileştirilmesi.

◆ Tarım makinaları.
◇ Bu alanda 800 milyar yuan'lık bir hacme ulaşılması ve Çin'in dünyanın en büyük tarım makinaları üreticisi haline gelmesi.
◇ İç piyasadaki talebin yüzde 95 oranında yerel üretim ile karşılanması.
◇ Otomasyon teknolojilerinin uluslararası standartlara çıkartılması.

Made in China 2025 ile amaçlanan—2020'de açıklanan "çifte döngü" stratejisi ile de uyumlu olacak şekilde—ülkenin teknolojik kapasitesini artırmak ve bu sayede diğer ülkelere olan bağımlılığı azaltarak Çinli üreticilerin yüksek teknolojili imalat alanında dünyada ilk sıralarda yer almasını sağlamaktır. Made in China 2025 inisiyatifi ile Çin'in 2025 yılına kadar yüksek teknolojili sektörlerde yüzde 70 oranında kendi kendine yeter hale gelmesi, 2035 yılına kadar dünyanın en güçlü imalatçı ülkeleri arasında orta sıralarda yer alması, ve nihayetinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin yüzüncü

kuruluş yıl dönümü olan 2049 yılına kadar da küresel piyasalarda bu alanda öncü bir konuma gelmesi hedeflenmektedir. Bu hedefler doğrultusunda bahsi geçen öncelikli sektörlerde devlet tarafından Çinli firmalara doğrudan finansman, düşük faizli krediler, vergi muafiyetleri sunulmakta ve yurtdışında yatırım yaparak bu sayede yeni teknolojilere erişim sağlamaları teşvik edilirken, Çin'de faal olmak isteyen yabancı firmaların ise yerel firmalarla ortaklıklar kurarak teknoloji ve fikri mülkiyetlerini paylaşmaları için karşılıklı fayda prensibi doğrultusunda cazip bir iş ve yatırım ortamı sunulmaktadır.

İnisiyatifin başlatılmasının üzerinden geçen beş yıl içerisinde önemli derecede başarı sağlandığı, Made in China 2025 ile birlikte sektörlerde bütün olarak bir kalkınma ve sınıf atlama söz konusu olmasa bile her sektör içerisinde dünyada ölçeğinde rekabet gücü yüksek firmalardan oluşan küçük grupların meydana geldiği ve bu firmaların Çin'in teknoloji alanında ülke olarak rekabet avantajını güçlendirdikleri gözlemlenmektedir. Özellikle bilişim teknolojileri alanında Çinli firmalar dünyada öncü konuma gelmişlerdir. Made in China 2025'in sağladığı teknolojik atılım, Çin'in devam etmekte olan ekonomik yapısal dönüşüm sürecinin de temel eksenlerinden birisini oluşturmaktadır. Bu başarının ardında şüphesiz ki Çin'in teknolojiye yaptığı yatırımlar yer almaktadır. Halen Çin yılda 400 milyar doların üzerindeki Ar-Ge harcamalarıyla bu alanda dünyada lider konumdadır ve şirketlerin yanı sıra ülke genelindeki kamuya ait toplam 3.700 araştırma kurumu ile teknoloji geliştirmeye yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Made in China 2025 inisiyatifi, Kuşak ve Yol Girişimi'ni de yakından ilgilendirmektedir. Girişimin temel amacı Çin ile Orta Asya, Ortadoğu ve Avrupa arasında bağlantılıkları güçlendirmek iken, bu bağlantılıklar sadece taşımacılık ve lojistik alanındaki altyapı değil, dijital bağlantılar üzerinden de şekillenmektedir ve Made in China 2025 inisiyatifi ile sağlanan ilerleme ve Çin'in dijital teknolojilerdeki gelişimi, burada önemli bir rol oynayarak "Dijital İpek Yolu" fikrinin temelini oluşturmaktadır. Made in China 2025 inisiyatifine paralel olarak Çin, Kuşak ve Yol Girişimi üzerindeki ülkelerle internet altyapısının geliştirilmesi, bilişim teknolojilerinde işbirliği ve ortak teknoloji standartlarının geliştirilmesi yönünde faaliyetlerini hızlandırmış ve şu ana kadar bu alanda 16 ülkeyle işbirliği anlaşması imzalamıştır. Çinli firmalar, bu ülkelerde teknoloji parkları ile Ar-Ge merkezlerinin kurulmasında, yeni nesil 5G teknolojisi de dahil olmak üzere telekomünikasyon ve bilişim altyapılarının geliştirilmesinde, ekonomide ve ticarette dijitalleşmenin sağlanmasında önemli roller üstlenmişlerdir. Bununla birlikte, bir yandan Dijital İpek Yolu genişlerken, diğer yandan Çin'in dünya çapında etkinliklerini artıran teknoloji şirketlerinin başta ABD olmak üzere birçok Batı ülkesi tarafından giderek artan oranda bir ulusal güvenlik tehdidi olarak görüldükleri ve dolayısıyla kısıtlamalara hatta yaptırımlara maruz kaldıkları gözlemlenmektedir.

Uluslararası konjonktürde oluşan durum ve Made in China 2025'in sağladığı teknolojik atılım nedeniyle Çin'in Batı ülkeleri tarafından artan bir şekilde tehdit olarak görülmeye başlamasıyla beraber Çin hükümeti, Made in China 2025 ifadesini resmi belgelerinden kaldırmış, 14. Beş Yıllık Plan'da da bu ifade yer vermemiş, ancak ismi artık geçmese de inisiyatifin hedefleri ve ilkeleri kalıcı hâle gelmiştir. Başbakan Li Keqiang'ın Mayıs 2020'deki Ulusal Halk Kongresi toplantısında sunduğu raporda sanayinin bir üst kademeye taşınmasını ve ekonomik büyüme için yeni alanlar oluşturulmasını amaçlayan "Yeni Altyapı" programı açıklanmıştır. Made in China 2025'in bir devamı olarak kabul edilebilecek olan bu programda yedi öncelikli alan belirlenmektedir: 5G teknolojisi, ultra-yüksek voltaj gerilim sistemleri, yüksek hızlı trenler,

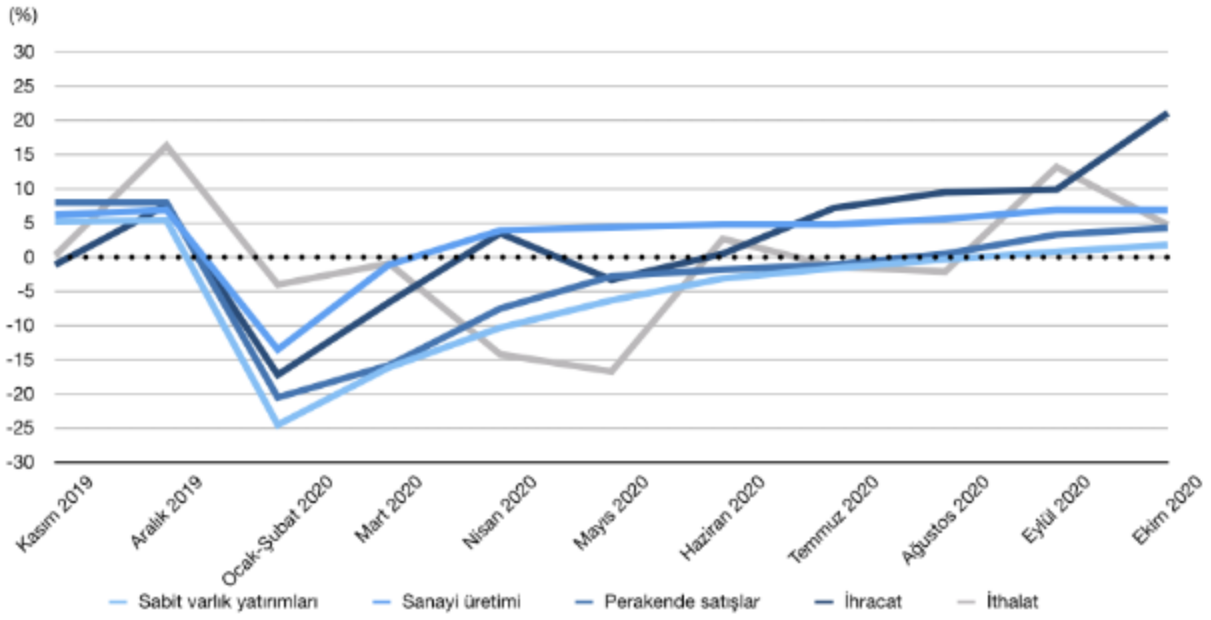
yeni enerji araçları, büyük veri için veri merkezleri, yapay zeka, ve sanayi kullanımlı nesnelerin interneti. Çin medyasında yer alan haberlere göre bu alanlarda önümüzdeki yıllarda devlet ve özel sektör tarafından hayata geçirilecek olan projelerin toplam değeri 6 trilyon doları bulacaktır.

COVİD-19 SONRASI DÖNEMDE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

Covid-19 vakalarının ilk görüldüğü ülke olan Çin, aynı zamanda önlemleri de ilk alan, ekonomik faaliyetlere ve günlük hayata kısıtlamaları ilk getiren ülke olmuştur. Bu önlemler ekonomiyi gerek arz gerekse talep yönünden etkilemiş, üretim ve tüketim aynı zamanda ve birden durma noktasına gelmiş, ülke içi ve yurtdışına seyahatler durdurulmuştur. Bunun sonucu olarak 2020'nin ilk çeyreğinde Çin ekonomisi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 6,8 oranında küçülmüştür. Çin'den vakaların ilk görüldüğü Aralık 2019 sonu ve Ocak 2020 başından itibaren ilerleyen aylarda Covid-19 tüm dünyayı etkisi altına almış ve Mart ayı itibariyle Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi durumu ilan edilmiştir. Bu olumsuz şartlar Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında devam etmekte olan projeleri de etkilemiş, Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Mayıs ayında yapılan Ulusal Halk Kongresi'nde birçok projenin ertelendiğini açıklamıştır.

Çin'de pandemiye karşı alınan önlemler büyük ölçüde başarılı olmuş ve ekonomi de yılın ikinci çeyreği ile birlikte toparlanmaya başlamıştır. Yılın ilk çeyreğinde küçülen Çin GSYH'si ikinci çeyrekte yüzde 3,2'lik, üçüncü çeyrekte ise yüzde 4,9'luk bir büyüme sergilemiştir. Çin ekonomisinin aylık verileri de grafikte görüldüğü gibi ilk aylarda yaşanan şok etkisinden sonra önce fabrikalardaki üretimin tekrar başladığını, sonra yatırımların tekrar canlandığını, ihracat ve ithalatın hız kazandığını ve nihaye-

Çin ekonomik verilerinde Covid-19 sürecinde yaşanan değişimler
(Bir önceki yılın aynı dönemine göre artış/azalış)



Kaynak: Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal İstatistik Enstitüsü verileri kullanılarak hazırlanmışır.

tinde iç piyasada tüketimin de tekrar başladığını göstermektedir.

Çin'de ekonominin toparlanmasına ve rakamların artık olumlu gelmesine rağmen 2020'nin geri kalan aylarında ve 2021'de Kuşak ve Yol Girişimi projelerinde ciddi bir canlanma beklenmemektedir. Bunun sebebi Çin için mevcut durumda önceliğin Kuşak ve Yol Girişimi ile yurtdışında yapılacak projelerden ziyade hükümet tarafından "altı garanti" adı verilen, Covid-19 sonrasında bireylerin temel ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacak altı alanda güvence sağlanmasına verilmesidir. Bu altı alan; istihdamı artırmak, bireylere temel ihtiyaçlarını temin edebilecekleri maddi desteği sağlamak, küçük ve orta ölçekli işletmeleri korumak, gıda ve enerji güvencesi, sanayi tedarik zincirlerinde istikrarın korunması, ve sosyal hayatın canlandırılmasıdır. Ekonomide bir süre daha öncelik bu alanlarda olacaktır. Diğer yandan Kuşak ve Yol Girişimi'nin yeniden ivme kazanabilmesi için projelere ev sahipliği yapan ülkelerde de Covid-19 sonrası normalleşmenin belirli bir düzeye erişmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte Çin hükümeti, Kuşak ve Yol Girişimi'ni tamamen askıya almamıştır. Covid-19 sürecinde Çin hükümeti tarafından "Sağlık İpek Yolu" fikri ortaya atılmış ve girişimin önceliklerine kamu sağlığı alanındaki işbirliğini dahil etmek ve dijitalleşme gibi mevcut stratejilere sağlık boyutunu eklemek gibi adımlar atılmaya başlanmıştır.

Covid-19 pandemisi sürecinde dünya genelinde tüm ekonomik hayatta olduğu gibi Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil projelerde de mecburi duraklamalar yaşanmıştır. Ancak bir taraftan Çin ekonomisinin pandemi öncesindeki seviyesini yeniden yakalaması ve Çin halkının ekonomik anlamda güvence altına alınması, diğer yandan da girişimi güzergahı üzerindeki ülkelerde de normalleşmesin belirli bir seviyeye gelmesiyle birlikte Kuşak ve Yol Girişimi yeniden hız kazanacaktır. Bu yeni dönemde dijitalleşme ve sağlık hizmetleri gibi Covid-19 sürecinde ön plana çıkan konuların Kuşak ve Yol Girişimi'nde de ağırlık kazanması ve bu alanlardaki projelere öncelik verilmesi muhtemeldir.

Türkiye-Çin Ekonomik İlişkilerinin Görünümü

Türkler ile Çinliler arasındaki ilişkilerin tarihi yüzyıllar öncesine dayansa da Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki diplomatik ilişkiler 1971 yılında imzalanan bir anlaşma ile tesis edilmiş ve hemen üç yıl sonra 1974'te bir ticaret anlaşması hayata geçirilmiştir. Bu dönemde Soğuk Savaş'ın şartları altında ilişkiler büyük ölçüde dönemin ideolojik yaklaşımlarının etkisinde şekillenmişse de 1980'li yılların başlarından itibaren her iki ülkenin de ekonomik liberalleşme ve küresel ekonomiyle eklemlenme sürecine girmesiyle birlikte Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin yapıcı bir şekilde geliştirilmesi yönünde ilk adımlar atılmıştır.

1990'lı yılların ortalarına kadar iki ülke arasındaki ticarette sınırlı bir oranda artış kaydedilmiştir. Türkiye için Çin büyük bir pazar olarak görülse de ülkenin coğrafi uzaklığı ve pazara girmenin güçlükleri ihracatçılar açısından caydırıcı bir etki yaratmıştır. 1995 yılından itibaren Türkiye'nin Çin'e ihracatı değil ancak bu ülkeden ithalatı artışa geçmiş ve bu artış Çin'in 2001 yılında DTÖ'ye üye olması ve dolayısıyla karşı karşıya olduğu ticaret engellerinin kalkmasıyla ciddi bir şekilde hız kazanmıştır. Bu dönem, ihracat amacıyla Çin'e giden Türk şirketlerinin çoğunlukla Çin'e mal satmanın kolay olmadığı şeklinde bir düşünceye kapıldıkları ve ihracat yerine düşük maliyetli Çin ürünlerini Türkiye'ye ithal etmek suretiyle nispeten daha kolay bir şekilde kâr elde etmeyi tercih ettikleri bir dönem olmuştur.

2000'li yılların başında Türkiye'nin Çin'den ithalatı artmaya devam etmiş ve ülkeye giren ve hızla pazar paylarını artıran Çin malları yerel üreticiler tarafından bir tehdit ola-

rak görülmeye başlamıştır. Bu duruma karşı devlet tarafından koruma önlemleri alınmışsa da Çin mallarının giderek artan bir şekilde Türkiye piyasasına girmesine engel olunamamıştır.

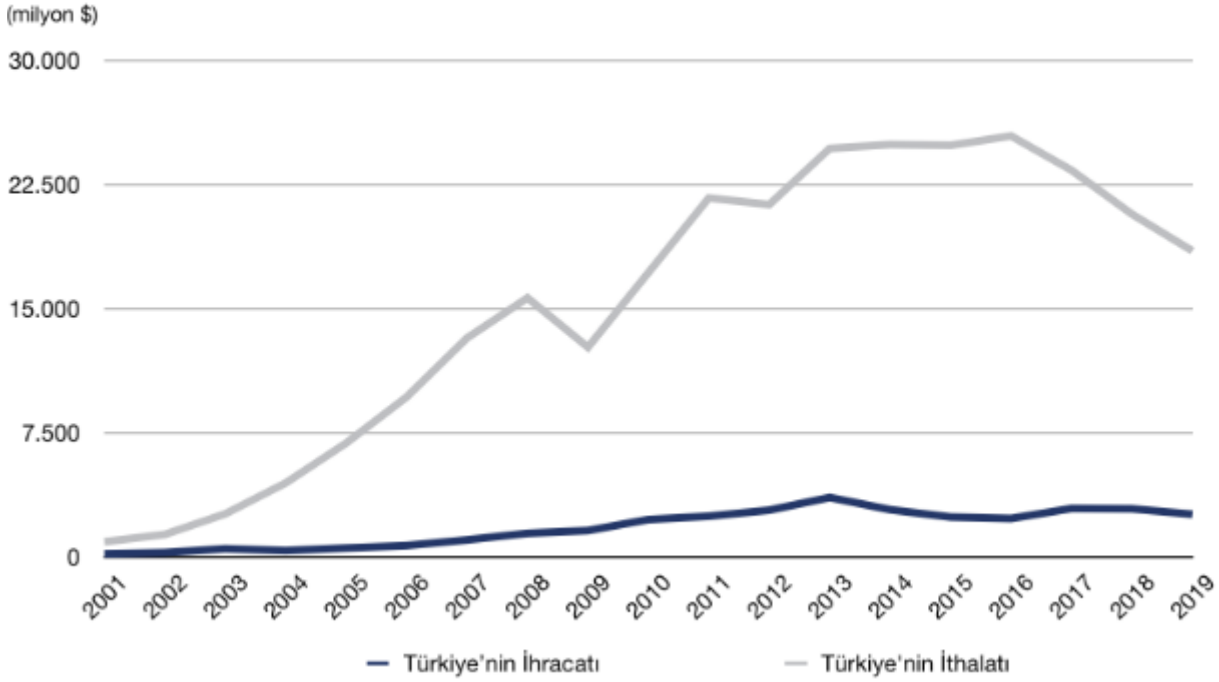
Bu yıllar Türkiye'nin ekonomik ilişkilerde Çin'i tehdit olarak gördüğü bir dönemdir; ancak ilerleyen yıllarda iki ülke arasındaki diyalog gerek devlet gerekse özel sektör ve sivil toplum seviyesinde arttıkça, tehdit algısı gücünü yitirmiş ve Çin'e karşı kısa vadeli kazançlar yerine uzun vadeli yapıcı ilişkileri hedefleyen bir anlayış benimsenmiştir. Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin 2010 yılında stratejik ortaklık seviyesine yükseltilmesiyle yeni bir sayfa açılmış ve ekonomik ilişkilerde uzun vadeli ve somut girişimlere dayanan yapıcı bir vizyon ortaya konulmaya başlamıştır. Kuşak ve Yol Girişimi de Türkiye için gerek kamu gerekse iş çevreleri tarafından bu çerçeve içerisinde ele alınan ve Türkiye için sunacağı imkânlar nedeniyle olumlu olarak karşılanan bir projedir.

KARŞILIKLI TİCARET İLİŞKİLERİNİN ANALİZİ

Türkiye'nin Çin ile mal ticaretinde ülkemiz aleyhine devam etmekte olan büyük bir ticaret açığı söz konusudur. Grafikte de görüldüğü üzere bu açık son yıllarda nispeten daralmışsa da hâlen Türkiye açısından bu ticari ilişkide son derece dengesiz bir durum mevcuttur.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2019 yılında Türkiye'den Çin'e toplam 2,73 milyar dolarlık ihracat yapılmış ve buna karşılık bu ülkeden 19,13 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. Çin, bahsi geçen yılda Türkiye'nin en büyük ihracat pazarları arasında 18. sırada yer almıştır, en fazla ithalat yapılan ülkeler arasında ise Rusya ve Almanya'dan sonra üçüncü sıradadır. Yine 2019 yılında Türkiye'nin Çin'e karşı verdiği 16,4 milyar dolarlık açık, ülkenin aynı dönemdeki toplam ticaret açığının yüzde 55,6'sına denk gelmektedir. Başka bir deyişle Türkiye'nin ticaret açığının yarısından çoğu Çin'den kaynaklanmaktadır.

Türkiye'nin Çin ile karşılıklı ticareti



Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak hazırlanmışır.

Bir kıyaslama yapılacak olursa Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülkelerden Almanya aynı zamanda Türkiye'nin en büyük ihracat pazarıdır, Rusya ise Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı onuncu ülkedir.

Türkiye için Çin, ticaret dengesinin en bozuk olduğu ülkelerden birisidir. 2019 yılında Türkiye'nin toplam dış ticaretinde ihracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 85,9 olmuşken, Çin ile olan ticarette bu oran sadece yüzde 14,3 seviyesinde gerçekleşmiştir. Kabaca bir hesapla Türkiye, Çin'e sattığı bir dolarlık mal karşılığında bu ülkeden yaklaşık yedi dolar değerinde mal satın almaktadır.

Türkiye'nin Çin'e yapmakta olduğu ihracatın bu ülkeden yapılan ithalatın hacim olarak gerilerinde kalmasının nedenleri arasında tarife ve tarife dışı engeller, zorlu rekabet ortamı, ağır prosedürler ve bürokrasi, coğrafi mesafe, dil engeli ve kültürel bariyerler, tüketici tercihlerindeki farklılıklar gibi birçok unsur sayılabilir. Ancak Türkiye'nin Çin'e ihracatındaki tek sorun, hacim olarak ithalatın gerisinde kalması ve ciddi bir açığın oluşması değildir. Bu ülkeye yapılan ihracatın belirli kalemlerde fazlaca yoğunlaşması ve ürün bazında yeterince bir çeşitlilik olmaması bir kırılganlık yaratmakta, diğer taraftan ihracatta ürün bazında katma değeri düşük hammadde ve birincil ürünlerin ağırlıkta olması da sürdü-

Türkiye'nin Çin'e ihracatında ilk on ürün* (2019)

Ürün	Kod	Tutar (bin $)	Türkiye'nin Çin'e toplam ihracatında bu ürünün payı (%)	Çin'in bu üründeki toplam ithalatında Türkiye'nin payı (%)	Türkiye'nin bu üründeki toplam ihracatında Çin'in payı (%)
Mermer ve traverten	2515	692.820	26,8	43,4	80,2
Krom cevherleri	2610	142.282	5,5	5,4	63,0
Kıymetli metal cevherleri	2616	130.639	5,0	3,3	98,9
Kurşun cevherleri	2607	128.310	5,0	6,0	86,5
Tabii boratlar	2528	85.168	3,3	68,7	41,1
Bakır cevherleri	2603	76.044	2,9	0,2	43,6
Sert kabuklu meyvalar	2008	70.041	2,7	7,9	8,4
Demir ya da çelikten elektrikli olmayan radyatörler	7322	51.085	2,0	68,6	11,2
Tıbbi cihazlar	9018	49.111	1,9	0,5	20,7
Belirli nitelikte kağıt ve kartonlar	4805	31.309	1,2	3,1	21,1

*Ticarete konu olan ürün sınıflandırmalarında, Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer alan fasıllar altındaki 4'lü koda sahip pozisyonlar esas alınmıştır.
** 9999 kodlu Özel Amaçlı Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonları tabloya dahil edilmemiştir.
Kaynak: ITC TradeMap verileri kullanılarak hesaplanmıştır.

rülebilir bir büyüme sağlanmasına mâni olmaktadır.

Türkiye'nin Çin'e ihracatındaki başlıca ürünler incelendiğinde bazı hususlar dikkat çekmektedir. Bunlardan birincisi, ihracata konu ürünlerden tek bir kalemin, mermerin, tek başına tüm ihracatın dörtte birinden fazlasını oluşturmasıdır. 2019 yılında Türkiye'den Çin'e 658,7 milyon dolar karşılığı 3,2 milyon ton mermer ihracat edilmiş, Çin toplam mermer ithalatının yüzde 43,4'ünü Türkiye'den yaparken, Türkiye'den ihraç edilen tüm mermerlerin yüzde 80,2'si de Çin pazarına gitmiştir. Diğer yandan söz konusu listeye bakıldığında, mermerden sonra yine benzer şekilde düşük katma değerli birincil ürünlerin ve ham maddelerin ağırlıkta olduğu görülmekte, listede krom, kıymetli metal cevherleri, kurşun cevheri, tabii boratlar, bakır cevheri, ve sert kabuklu meyveler ilk sıralarda yer almaktadır. İhracatı yapılan ürünlerin sınıflandırılması bu tabloda olduğu gibi Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer alan fasıllar altındaki 4'lü koda sahip pozisyonlar esas alınarak yapıldığında ilk on kalemin toplam ihracattaki payının yüzde 56,3 olduğu görülmektedir, başka bir deyişle Türkiye'nin Çin'e ihracatında ürün bazında yeterince bir çeşitlilik söz konusu değildir.

Bir kaç yıl öncesine kadar Türkiye'nin en fazla ithalat yapmakta olduğu ülke konumunda olan Çin, 2019 itibariyle Rusya ile Almanya'nın ardından üçüncü sıraya inmişse de Türkiye için halen büyük bir ithalat kaynağıdır. Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalatta bu ülkeye yapılan ihracattan farklı olarak daha yüksek katma değerli imalat ürünlerinin ağırlıkta olduğu görülmektedir ve ürünlerin dağılımı açısından ihracata göre de burada daha fazla bir çeşitlilik söz konusudur.

2019 yılında Türkiye'nin Çin'den en fazla ithal ettiği ürün toplam ithalatın yüzde 10,4'üne tekabül eden telefon setleri olmuştur ve bu kalem Çinli telekomünikasyon firmalarının markalarını taşıyan cep telefonlarının yanı sıra esas olarak Batılı firmaları Çin'deki tedarik zincirleri üzerinden ürettikleri telefonları içermektedir. Listedeki ilk on kalem Türkiye'nin Çin'den toplam ithalatının yüzde 31,2'sini oluşturmaktadır, dolayısıyla ürünlerin dağılımı açısından ithalat alanında ihracata kıyasla daha fazla bir çeşitlilik olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalat her ne kadar bir ticaret açığına yol açsa da, serbest piyasa mantığı çerçevesinde yapılan bu alımların çoğu zaman düşük maliyetleri nedeniyle Türk tüketicisinin alım gücünü yükselttiğini ve üreticiler ile ihracatçılar için de ihtiyaç duydukları ara mamuller ve parçalar açısından uygun bir kaynak sağladığını belirtmek gerekmektedir.

TÜRK ŞİRKETLERİNİN ÇİN'DEKİ YATIRIMLARI

Merkez Bankası'nın yayınladığı uluslararası yatırım pozisyonu istatistiklerine göre Türkiye'de yerleşik kişilerin Çin'deki doğrudan yatırımları 2019 yılı itibariyle 66 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam, Türkiye'den Çin'e doğrudan sermaye ihracını içermekte ve firmaların Çin'de yatırıma dönüştürdükleri kazançlarını ve üçüncü ülkeler ya da taraflar üzerinden yapılan yatırımları içermemektedir. Türk şirketlerinin Çin'deki toplam yatırımlarının bu rakamın oldukça üzerinde olduğu düşünülmektedir.

Türkiye'nin Çin'deki en büyük doğrudan yatırımlarının başında Ata Holding bünyesindeki TAB Gıda Yatırımları'nın girişimi gelmektedir. 2012 yılında Çin operasyonlarına Burger King markası altında 64 restoranla başlayan firma, bu marka ile Çin genelinde toplam 500 milyon doları bulan bir yatırımla 1.500'e yakın restorana ulaşmıştır, ülke genelinde 30 bin kişi istihdam etmektedir ve kurduğu bir şirketle teknoloji

Türkiye'nin Çin'den ithalatında ilk on ürün* (2019)

Ürün	Kod	Tutar (bin $)	Türkiye'nin Çin'den toplam ithalatında bu ürünün payı (%)	Çin'in bu üründeki toplam ihracatında Türkiye'nin payı (%)	Türkiye'nin bu üründeki toplam ithalatında Çin'in payı (%)
Telefon cihazları	8517	1.918.646	10,4	0,9	63,7
Otomatik bilgi işlem makinaları	8471	1.015.384	5,5	0,7	60,0
Sentetik filament iplikleri	5402	662.432	3,6	11,7	41,1
Radyo, televizyon, radar parça ve aksamları	8529	560.917	3,0	4,1	54,2
Hava ve vakum pompaları	8414	329.973	1,8	2,0	33,8
Elektrik transformatörleri, statik konvertörler, endüktörler	8504	326.496	1,8	1,2	39,3
Motorlu kara taşıtı, traktör ve bisiklet parçaları	8708	292.906	1,6	0,9	5,8
Elektrik motorları ve jeneratörler	8501	269.677	1,5	2,4	34,7
Diyodlar, transistörler ve benzeri yarı iletken tertibat	8541	190.432	1,0	0,6	39,0
Sentetik organik boyayıcı maddeler	3204	182.607	1,0	6,3	28,3

* Ticarete konu olan ürün sınıflandırmalarında, Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer alan fasıllar altındaki 4'lü koda sahip pozisyonlar esas alınmıştır.
** 9999 kodlu Özel Amaçlı Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonları tabloya dahil edilmemiştir.
Kaynak: ITC TradeMap verileri kullanılarak hesaplanmıştır.

alanına da yatırım yapmaktadır. TAB Gıda son olarak Çin'deki portföyüne Popeyes markasını da eklemiştir.

Çin'de bugüne değin gerçekleştirilmiş olan diğer başlıca Türk yatırımları şu şekilde sıralanabilir;

◆ Kazancı Holding bünyesindeki Aksa Jeneratör, 2007'de başlattığı Çin'deki yatırımlarını 2012 yılında Çin'in Changzhou kentinde 100 bin metrekare kapalı alan üzerinde dünyanın en yüksek üretim kapasiteli jeneratör fabrikasını kurarak yeni bir boyuta taşımıştır.

◆ Arçelik, Çin'de satın aldığı beyaz eşya üreticisi şirketi Beko Appliances Co. Ltd. olarak tescil ederek 2007 itibariyle Changzhou'da çamaşır makinesi üretimine başlamıştır. Ekim 2020'de Arçelik, bu üretim tesisini 112,5 milyon yuan bedelle Jiangsu Konka Smart Home Appliances firmasına satmak üzere anlaşma imzalamıştır. Anlaşmaya göre Beko Appliances Co. Ltd. bundan sonra Çin'de üretim yapmayacak, ancak satış ve pazarlama faaliyetlerini sürdürecektir.

◆ Fiba Group ve Turkmall ortaklığında Çin'in Shenyang kentinde 200 milyon dolarlık bir yatırımla gerçekleştirilen Star Mall alışveriş merkezi, 330 bin metrekarelik bir alan üzerinde 2014 yılında faaliyete geç-

miştir ve 230 mağazanın yanı sıra yemek ve eğlence alanlarına ev sahipliği yapmaktadır.

◆ ENKA'ya bağlı olarak yapısal çelik imalat ve montaj alanında faaliyet gösteren Çimtaş firması, 2002 yılında Çin'in Ningbo kentindeki ihracat işleme bölgesinde 27 bin metrekare kapalı alan üzere orijinal ekipman ve borulama imalatı yapan bir fabrika kurmuştur. Fabrikanın hâlen yıllık 20 bin ton üretim kapasitesi vardır.

◆ Fabeks Dış Ticaret, 1993'den beri Çin'in İç Moğolistan bölgesinde Silk & Cashmere markasıyla ipek ve kaşmir üretimi yapmaktadır. Üretimin ham maddesi, İç Moğolistan'da yaşayan kaşmir keçilerinden elde edilmektedir.

◆ Sabancı Holding şirketlerinden lastik takviye ürünleri alanında faaliyet gösteren Kordsa, 2006'da ABD'li Invista grubundan Çin'de faaliyet gösteren ve yıllık cirosu 20 milyon dolar olan IQNE Qindao Enterprise Ltd. şirketinin yüzde 99,5 hissesini satın almıştır. Kordsa Qingdao Nylon Enterprise, 2013'de faaliyetlerini sona erdirmiştir.

◆ Şişecam, 2003 yılında Çin'de kurduğu Şişecam (Shanghai) Trading Co. Ltd. şirketiyle cam, deterjan, kimya sanayi, deri ve ilaç sanayi gibi farklı alanlara ana girdi sağlayan kimyasalların satış ve pazarlamasını yapmaktadır.

◆ Ünsa Ambalaj, 2006 yılında Çin'in Hangzhou kentinde 22 bin metrekare kapalı alan üzerine kurduğu fabrikada kimya, ilaç, gıda ve maden sektörlerinde kullanılan sanayi türü çuval üretmektedir.

◆ Garanti Bankası 1999'da, Türkiye İş Bankası ise 2006'da Şanghay'da birer temsilcilik açmıştır. Bu temsilcilikler, statüleri gereği bankacılık hizmeti verememektedir.

ÇİN ŞİRKETLERİNİN TÜRKİYE'DEKİ YATIRIMLARI

Çin ile dış ticarette ciddi bir açığı olan Türkiye için öncelik, bu açığı sermaye tarafında, başka bir deyişle Çin'den daha fazla yatırım çekerek dengelemektir. O dönemki adıyla Ekonomi Bakanlığı'nın (bugünkü Ticaret Bakanlığı) 2013 yılında Çin'e yönelik olarak yayınladığı rapordaki tespitler Çin ile dengeli bir ekonomik ilişki için bu ülkeden daha fazla yatırım çekilmesinin gerekliliğini ortaya koyar niteliktedir: "İki ülke arasında giderek artan dış ticaret açığının belirli ölçüde telafi edilmesi çalışmalarına da katkı sağlamak amacıyla, Çin'in Türkiye'ye yönelik olarak, yatırım, müteahhitlik hizmetleri, ulaştırma, turizm ve enerji sektörlerinde daha geniş açılımlar yapması beklenmektedir. Yatırım alanındaki ilişkilerimizin derinleştirilmesi, istikrarlı ve kalıcı işbirliğinin oluşturulması açısından önemli bir süreci oluşturmaktadır."

Merkez Bankası verilerine göre Çin'in Türkiye'deki doğrudan yatırımı 2019 yılı itibariyle 1,12 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ancak bu rakam yukarıda izah edildiği gibi Türkiye'nin Çin'deki yatırımlarına benzer şekilde sadece resmi sermaye ihracını içermekte, ülke içinde yatırıma dönüştürülen kazançlarla üçüncü ülke ve taraflar üzerinden yapılan sermaye aktarımlarını kapsamamaktadır. Çin'in Türkiye'deki temsilciliklerinden son dönemlerde yapılan açıklamalara göre 2019'da 2,8 milyar dolar seviyesinde olan Türkiye'deki Çin yatırımlarının 2020 sonu itibariyle 4 milyar dolar olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

Şu anda kadar Türkiye'de gerçekleştirilmiş olan en büyük Çin yatırımı, İstanbul Ambarlı liman tesisleri içerisinde faaliyet gösteren Kumport konteyner limanının, yüzde 65 hissesinin 2015 yılında 940 milyon dolar karşılığında Çin firması COSCO Pacific'in liderliğinde China Merchants Group ve China Investment Corporation'un da katıldığı bir konsorsiyum tarafından satın alınmasıdır. 2018 yılında dünyanın en büyük dijital ticaret firması olan Alibaba'nın 728 milyon dolarlık bir yatırımla Türkiye'nin bu alanda başta gelen platformlarından olan Trendyol'u satın alması da

Çin'in Türkiye'deki yatırımlarında kilometre taşı sayılabilecek bir gelişme olmuştur.

Türkiye'de hâlen devam etmekte olan en büyük Çin yatırımı ise Adana'da inşaatı Eylül 2019'da başlamış olan ve 2022'de tamamlanması öngörülen 1,320 MW'lik ithal kömür yakıtlı Hunutlu Termik Santrali'dir. Çinli Shanghai Electric Power Co. Ltd., Avic-Intl Project Engineering Company ve yerel yatırımcılar tarafından ortak bir girişim olarak kurulan EMBA Elektrik Üretim A.Ş. tarafından gerçekleştirilen proje 2,1 milyar dolar yatırım tutarına sahiptir ve finansmanı Çin Kalkınma Bankası, ICBC ve Bank of China tarafından sağlanmaktadır.

Hunutlu Termik Santrali dışında Çin firmaları Türkiye'de enerji alanında uzun bir geçmişi olan yatırım deneyimine sahiptirler. Çin Makine Mühendislik Şirketi (CMEC), 1984'ten beri Türkiye'de faaldir ve birçok ilde termik santral ve kömür madenleri inşa etmiştir. Güneş hücresi ve fotovoltaik panel üreticisi CSUN firması da Türkiye'de yatırımcı konumundadır ve 2013 yılından bu yana İstanbul'daki hücre ve panel fabrikasında üretimini sürdürmektedir. Diğer yandan Mersin Akkuyu ve Sinop'ta yapılacak olan iki nükleer santralin ardından yapımı planlanan üçüncü nükleer santral için Türk hükümeti, Çin Devlet Nükleer Teknoloji Şirketi (SNPTC) ile görüşmelere başlamıştır.

Çin'in teknoloji firmalarının Türkiye'deki yatırımlarını artırmaları, sadece Türkiye'ye sermaye çekilmesi açısından değil, ülkemizin teknolojik kapasitesini artırma çabalarına katkısı açısından da önemlidir. 2002 yılından beri Türkiye'de faal olan Huawei şirketi, sabit hat ve GSM operatörlerine altyapı hizmetleri vermektedir ve halen Türkiye'de üretim yapmamaktaysa da Ar-Ge alanında yatırımları bulunmaktadır. Bu kapsamda şirketin İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) işbirliğinde 2008 yılında yeni kuşak telekomünikasyon sistemlerine yönelik olarak kurduğu bir laboratuvar, 2010 yılında İstanbul'da 50 milyon dolarlık bir yatırımla faaliyete soktuğu ve halen şirketin Çin dışındaki en büyük ikinci Ar-Ge merkezi olma özelliğini taşıyan bir merkez, ve Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın kurduğu inovasyon ve teknoloji merkezi Bilişim Vadisi ile bir Akıllı Şehirler Araştırma Laboratuvarı kurulmasına yönelik çalışmaları söz konusudur. Diğer bir Çinli telekomünikasyon şirketi olan ZTE de 2017 yılında Netaş'ın yüzde 48'ini 101,3 milyon dolar karşılığı satın alarak girdiği Türkiye pazarında faaliyetlerini sürdürmekte ve Ar-Ge'ye yatırım yapmaktadır.

Çin'in son dönemlerde Türkiye'de bankacılık alanında yüksek ölçekli yatırımları olmuştur. Dünyanın piyasa değeri ve toplam varlıklar açısından en büyük bankası olan ICBC, Mayıs 2015 itibariyle Tekstilbank'ın yüzde 75,5'lik hissesini alarak pazara girmiş, akabinde yeni hisse alımlarıyla iştirakteki payını yaklaşık 800 milyon liralık bir sermaye payına karşılık gelecek şekilde yüzde 92,8'e kadar çıkartmıştır. ICBC Turkey Bank A.Ş. halen faaliyetlerini İstanbul'daki Genel Müdürlüğü, yurt çapındaki 39 şubesi ve 43 ATM'si ile sürdürmektedir. Bank of China ise başvurusunun Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu (BDDK) tarafından Mayıs 2016'da kabul edilmesini takiben 1,05 milyar liralık sermayesiyle 2017 yılında faaliyete geçmiştir. Henüz şubesi olmayan Bank of China Turkey A.Ş. kurumsal bankacılık hizmetleri vermektedir.

Çinli firmaların Türkiye'deki yatırımlarıyla ilgili en güncel gelişme hemen pandemi öncesinde Ocak 2020'de altı Çin şirketi (China Merchants Expressway, CMU, Zheijiang Expressway, Jiangsu Expressway, Sichuan Expressway ve Anhui Expressway) tarafından oluşturulan bir konsorsiyumun İstanbul'daki Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun işletmecisi olan firmanın yüzde 51 hissesini satın al-

ması için Rekabet Kurulu'nun hisse devrinin izne tabi olmadığına karar vermesidir. Ancak Covid-19 pandemisiyle birlikte bu projeyle ilgili görüşmelere ara verilmiş ve bir belirsizlik oluşmuştur.

TURİZM

Türkiye'nin Çin'e karşı daha dengeli bir ekonomik ilişki tesis etme arayışlarında Çin'den çekilecek yatırımların yanı sıra hizmet sektöründe bir ticaret fazlası oluşturulması da ön plana çıkmaktadır ve bu alanda vurgu yapılan alan turizm sektörüdür. Türkiye genel olarak mal ticaretinde açık veren bir ülke olsa da dünyayla yaptığı hizmet ticaretinde fazlası vardır. IMF verilerine göre Türkiye 2019 yılında bir önceki yıla göre yüzde 10,0 artışla 64,9 milyar dolarlık bir hizmet ihracatı gerçekleştirmiştir. Bu toplam rakamın içerisinde 29,8 milyar dolarlık bir kısım seyahat, 25,3 milyar dolarlık bir kısım ise ulaştırma hizmetleri başlığı altında sınıflandırılmıştır; dolayısıyla Türkiye'nin hizmet ihracatının çok büyük bir bölümü doğrudan turizm sektörü ile ilgilidir.

Son yıllarda Çin'den Türkiye'ye gelmekte olan turist sayısının düzenli olarak arttığı gözlemlenmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan ve yukarıdaki tabloda özetlenen sınır giriş-çıkış istatistiklerine göre 2019 yılında Türkiye'ye Çin Halk Cumhuriyeti pasaportu taşıyan bireyler tarafından 426.344 kere giriş yapılmış ve Çin, Türkiye'ye giriş yapan yabancı ziyaretçilerin milliyetlere göre dağılımında 23. sırada yer almıştır. Ancak bu istatistiklerin sadece turizm amaçlı gelenleri değil tüm sınır giriş ve çıkışlarını kapsadığı ve listenin üst sıralarında yer alan Bulgaristan, Gürcistan, Irak gibi komşu ülkelerden yapılan ziyaretlerin çok büyük bir bölümünün sınır ticareti, günübirlik alışveriş, aile ziyareti gibi amaçlar taşıdığı düşünülecek olursa, Çin'in Türkiye gelen turistlerin sırlamasında daha üst sıralarda yer alacağı düşünülebilir. Çin pasaportu sahiplerinin Türkiye'ye elektronik vize alarak giriş yapmalarının mümkün kılınması ve iki ülke arasındaki uçuşların sayısının artırılmasının Çin'den gelen ziyaretçilerin sayısının artmasında önemli birer rol oynadıkları düşünülmektedir.

Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin milliyetlerine göre dağılımı (2019)

	Ülke	Giriş yapan kişi sayısı	Son bir yılda giriş yapan kişi sayısındaki değişim (%)
1.	Rusya	7.017.657	+ 17,7
2.	Almanya	5.027.472	+ 11,4
3.	Bulgaristan	2.713.464	+ 13,7
4.	İngiltere	2.562.064	+ 13,6
5.	İran	2.102.890	+ 5,1
6.	Gürcistan	1.995.254	- 3,6
7.	Ukrayna	1.547.996	+ 11,6
8.	Irak	1.374.896	+ 17,2
9.	Hollanda	1.117.290	+ 10,2
10.	Azerbaycan	901.723	+ 5,0
...			
23.	Çin	426.344	+ 8,2

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019 Yılı Sınır Giriş Çıkış İstatistikleri kullanılarak hesaplanmıştır.

FİNANS VE BANKACILIK ALANINDA İLİŞKİLER

Çin'in büyük bankaları ICBC ve Bank of China'nın Türkiye'de bankacılık hizmeti vermeye başlamaları iki ülke arasındaki ekonomik ilişkileri finans tarafında olumlu anlamda etkileyen bir gelişme olmuştur. Bu bankalar gerek proje finansmanı ge-

rekse bankalar arası finans kanalıyla Türkiye'deki faaliyetlerini sürdürmektedirler. Proje finansmanı alanında Çin bankaları Türk bankalarının koordinatörlüğünde Kuşak ve Yol Girişimi kapsamı altında ele alınabilecek uzun vadeli altyapı ve enerji projelerindeki sendikasyonlara katılmaktadırlar ve buna örnek olarak ICBC ve Bank of China'nın katılığı 1915 Çanakkale Köprüsü proje finansmanı verilebilir.

Bankalar arası finans kanalında ise özellikle son 3 yıl içerisinde Türk bankaları ile Çin bankaları arasında yapılan anlaşmaların hız kazandığı görülmektedir. Bu anlaşmaların başlıcaları aşağıdaki gibidir;

◆ Mayıs 2017'de Türkiye İş Bankası ve Garanti Bankası ile Çin'in ihracat kredi sigortası kuruluşu Sinosure arasında imzalanan işbirliği anlaşması.

◆ Ağustos 2017'de Türk Eximbank ve Çin Kalkınma Bankası arasında imzalanan 3 yıl vadeli 200 milyon dolar tutarında kredi anlaşması.

◆ Eylül 2017'de Türkiye İş Bankası ve ICBC arasında imzalanan 3 yıl vadeli 200 milyon dolar tutarında kredi anlaşması.

◆ Aralık 2017'de Ziraat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası arasında imzalanan 3 yıl vadeli 600 milyon dolar tutarında kredi anlaşması.

◆ Aralık 2017'de Türkiye İş Bankası ve Çin Eximbank arasında imzalanan 3 yıl vadeli 400 milyon dolar tutarında kredi anlaşması.

◆ Mart 2018'de Türkiye İş Bankası ve Çin Kalkınma Bankası arasında imzalanan 600 milyon dolar tutarında çerçeve işbirliği anlaşması.

◆ Eylül 2019'da Türkiye Sınai Kalkınma Bankası (TSKB) ve Çin Kalkınma Bankası arasında imzalanan 200 milyon tutarında kredi anlaşması.

◆ Eylül 2019'da Vakıfbank ile Çin Eximbank arasında imzalanan bir yıl vadeli 140 milyon dolar tutarında kredi anlaşması.

◆ Aralık 2019'da Garanti Bankası ve Çin Eximbank arasında imzalanan 3 yıl vadeli 300 milyon tutarında kredi anlaşması.

◆ Kasım 2020'de Türkiye İş Bankası ve ICBC arasında imzalanan 3 yıl vadeli 250 milyon dolar tutarında kredi anlaşması.

Mart 2020'de Türkiye Varlık Fonu ile Sinosure arasında Çin iki ülke arasındaki ekonomik, ticari ve yatırım iş birliğini artırmak için bir mutabakat belgesi imzalanması önemli bir gelişmedir. Buna göre Sinosure, Türkiye Varlık Fonu bünyesindeki, Türkiye'nin cari açığının azaltılmasına dönük enerji, petrokimya ve madencilik sektörlerindeki projelere Çinli yatırımcı, müteahhit ve finansal kurumları tavsiye edecek ve ilgili projelerin finansman şartlarına bağlı olarak 5 milyar dolara kadar sigorta desteği sunabilecektir.

Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin finans boyutundaki önemli bir konu, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındakiler de dahil olmak üzere Türk ve Çin firmalarının gerçekleştirecekleri altyapı projelerinde Türkiye'nin de kurucu üyelerinden olduğu AIIB'nin sunduğu imkânlardan azami şekilde fayda sağlanmasıdır. Bu konu, Ticaret Bakanlığı tarafından da öncelikli bir hedef olarak belirlenmiştir ve 2018'den itibaren AIIB'nin Türkiye'ye sağladığı krediler artmaya başlamıştır. Şu ana kadar AIIB tarafından onaylanmış krediler şu şekildedir;

◆ Haziran 2018'de onaylanan, Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Projesi'ne sağlanan 600 milyon dolarlık kredi.

◆ Eylül 2018'de onaylanan, TSKB'ye altyapı projelerinde kullandırılması için sağlanan 200 milyon dolarlık kredi.

◆ Temmuz 2019'da onaylanan, Efeler Jeotermal Enerji Santrali Genişletme Projesi'ne sağlanan 100 milyon dolarlık kredi.

◆ Kasım 2019'da onaylanan, Türkiye Kal-

kınma ve Yatırım Bankası'na (TKYB) enerji projelerinde kullandırılması için sağlanan 200 milyon dolarlık kredi.

◆ Aralık 2019'da onaylanan, İstanbul Deprem Riski Yönetimi ve Acil Durumlara Hazırlık Projesi'ne sağlanan 300 milyon dolarlık kredi.

◆ Şubat 2020'de onaylanan, İzmir Metrosu Fahrettin Altay-Narlıdere Hattı Projesi'ne sağlanan 56 milyon dolarlık kredi.

◆ Haziran 2020'de onaylanan, Covid-19 Kredi Hattı Projesi'ne sağlanan 500 milyon dolarlık kredi.

◆ Ağustos 2020'de onaylanan, Covid-19 Tıbbi Acil Durum Müdahalesi Projesi'ne sağlanan 82,6 milyon dolarlık kredi.

Yukarıda listelenen, onaylanmış projelere ek olarak, Aralık 2020 itibariyle iki proje daha AIIB'de değerlendirilmekte ve kredi için onaylanmayı beklemektedir. Bu projeler 320 milyon euro kredi talep edilen İstanbul Halkalı-Çerkezköy Tren Hattı Projesi ve 150 milyon dolar talep edilen Akbank Covid-19 Kriz Sonrası Toparlanma Kredisi'dir.

İki ülkenin merkez bankaları tarafından imzalanan karşılıklı swap (para takası) anlaşmaları da Türkiye ile Çin arasındaki finans ilişkilerinin önemli bir boyutunu oluşturmaktadır. İlk kez 2012 yılında yapılan swap anlaşması, 2015 yılında üç yıllığına uzatılmış ve limiti 12 milyar yuan karşılığı 5 milyar liraya çıkartılmıştır, 2019'da ise limiti açıklanamamış olmakla birlikte yeniden bir uzatma söz konusu olmuştur. Swap anlaşmaları, iki ülke arası ticarette ulusal para birimlerinin kullanılmasını teşvik hedefi doğrultusunda kur çevrim masraflarının düşürülmesi ve likiditenin artırılması amacıyla yapılmaktadır. Bu anlaşmalar yoluyla Merkez Bankası'na giren yuan likiditesi, Çin ile iş yapan firmalara kullandırılması amacıyla reeskont kredisi olarak ticari bankalara tahsis edilmektedir.

2018 yılının Ağustos ayında Cumhurbaşkanlığı tarafından açıklanan "100 Günlük İcraat Programı"nın Hazine ve Maliye Bakanlığı'na ait kısmında "dış borçlanmada Çin piyasasına açılım yapılması, Çin'in Panda piyasasından dış borçlanma işlemi gerçekleştirilmesi" bir hedef olarak belirlenmiştir. Son yıllarda Çin'de yabancı yatırımcıların bono ihracı yapabilmesini sağlayan düzenlemeler hayata geçirilmiş ve yabancı kurumlar Panda piyasasında yuan cinsinden bono ihracı gerçekleştirmişlerdir. Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Türk bankalarının gerekli onayları alarak Çin bono piyasasında ihraç yapmaları iki ülke arasındaki finans ilişkilerine yeni bir boyut kazandıracaktır.

İZMİR VE EGE BÖLGESİ'NİN TÜRKİYE-ÇİN ARASINDAKİ EKONOMİK İLİŞKİLERDEKİ KONUMU

İzmir ve Ege Bölgesi'nin Türkiye'nin Çin ile olan ekonomik ilişkilerdeki konumu, henüz kentin ve bölgenin Türkiye ekonomisindeki ağırlığını ortaya koyan bir seviyede değildir. İzmir'in Çin'e ihracatı, kentin ihracat potansiyelini tam olarak yansıtmamaktadır. İzmir'de ve Ege Bölgesi'nde bugüne değin bazı girişimler olmuşsa da henüz Çin'den büyük bir yatırım söz konusu olmamıştır. Turizm alanında ise Çin'den gelen turist sayısı artmaktaysa da kentin ve bölgenin potansiyeli bunun çok daha üzerindedir.

Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere İzmir, Çin'e 2019 yılında yaptığı 115,4 milyon dolarlık ihracatla Türkiye'nin bu ülkeye en fazla ihracat yapan beşinci kenti konumundadır. 2019 yılı içerisinde İzmir'in Çin'e ihracatı bir önceki yıla göre beşte bir oranında azalmıştır. Diğer taraftan toplam ihracatı İzmir'e göre daha az olan Ankara'nın Çin'e yapılan ihracatta İzmir'in beş katı bir büyüklüğe yaklaşmış olması dikkat çekicidir. Türkiye'nin Çin'e en büyük ihracat kalemi olan mermerin rakamlar

üzerindeki etkisi listenin dördüncü sırasındaki Burdur için olduğu gibi mermer ocaklarına ev sahipliği yapan Ege bölgesi kentleri için de görülmektedir. Bununla birlikte yüksek bir ihracat hacmine ve potansiyeline sahip olan sanayi kenti Manisa'nın Çin'e ihracatta oldukça geride kalmış olduğu, Denizli'nin de sahip olduğu potansiyeli Çin'e ihracat konusunda somut bir performansa tam olarak çeviremediği göze çarpmaktadır.

Bugüne değin Çin'den birçok heyet İzmir'e ve Ege Bölgesi'ndeki diğer kentlere ziyaretlerde bulunmuş, buralardaki potansiyeli yerinde incelemiş, ancak bu girişimler somut olarak büyük ölçekli bir yatırım projesine henüz dönüşmemiştir. Çandarlı Limanı projesi, olası bir Çin yatırımı için değerlendirilmiş, hatta Çin'in büyük derecede yatırımlarının olduğu Yunanistan'ın Pire Limanı'na bir alternatif olarak gösterilmiş, ancak bu konuda şimdilik bir gelişme sağlanamamıştır. Diğer yandan geçtiğimiz yıllarda Çin Devlet Kalkınma ve Yatırım Kurumu (SDIC), Smart Growth Holding ve müteahhitlik şirketi PowerChina, Aydın ve Manisa'da bir rüzgar enerjisi santrali yatırımını planları arasına almış, Çin'in önde gelen otomotiv firmalarından DongFeng Mo-

Türkiye'den Çin'e en fazla ihracatı olan iller* (2019)

	İl	Çin'e ihracat tutarı (bin $)	Bir yıl öncesine göre değişim (%)	Toplam ihracat tutarı (bin $)	İlin en fazla ihracat yaptığı ülke
1.	İstanbul	853.537	- 21,6	70.101.911	Almanya
2.	Ankara	527.271	- 21,7	8.303.474	ABD
3.	Bursa	141.700	- 15,1	14.987.146	Almanya
4.	Burdur	124.781	+ 16,3	196.475	Çin
5.	İzmir	115.381	- 20,3	9.770.278	Almanya
...					
9.	Afyonkarahisar	51.357	+ 27,5	363.665	ABD
...					
11.	Denizli	48.092	+ 6,7	3.185.780	İngiltere
12.	Aydın	36.834	+ 6,5	653.931	İtalya
...					
18.	Manisa	25.604	- 10,9	4.450.434	İngiltere
...					
29.	Uşak	8.339	- 57,4	248.678	Almanya
...					
34.	Kütahya	3.138	- 47,2	277.597	İspanya
...					
46.	Muğla	720	- 48,4	554.106	Yunanistan

*İhracatı gerçekleştiren firmaların kanuni merkezlerinin bulundukları iller referans alınmaktadır.
Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verileri kullanılarak derlenmiştir.

Türkiye'nin ürünler bazında ihracatında İzmir ve Ege Bölgesi'nin payı* (2019)

Ürün	Türkiye'nin İhracatı (bin $)	Ege'nin Türkiye'deki Payı (%)	İzmir'in Türkiye'deki Payı (%)
Kuru Meyve ve Mamulleri	1.418.873,00	63,2	31,3
Tütün	909.067,00	61,6	61,6
Zeytin ve Zeytinyağı	282.709,00	46,9	27,0
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	2.514.132,00	36,8	14,1
Meyve Sebze Mamulleri	1.549.301,00	35,2	23,4
Elektrik Elektronik	11.242.645,00	28,5	4,1
İklimlendirme Sanayii	4.679.066,00	23,0	9,4
Madencilik Ürünleri	4.311.584,00	21,0	5,1
Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	3.517.037,00	16,8	8,0
Süs Bitkileri ve Mam.	106.491,00	15,8	11,2
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	17.700.869,00	13,8	7,3
Gemi ve Yat	1.042.326,00	12,7	10,7
Mobilya,Kağıt ve Orman Ürünleri	5.531.790,00	12,4	10,8
Yaş Meyve ve Sebze	2.261.329,00	11,2	7,1
Makine ve Aksamları	7.839.001,00	10,5	7,3
Demir ve Demir Dışı Metaller	8.122.816,00	10,4	3,8
Deri ve Deri Mamulleri	1.666.926,00	9,9	8,1
Diğer Sanayi Ürünleri	119.198,00	8,9	7,5
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	20.570.444,00	8,7	7,5
Çelik	13.857.739,00	7,4	4,4
Tekstil ve Hammaddeleri	7.919.728,00	6,6	2,1
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	6.788.341,00	6,5	4,5
Otomotiv Endüstrisi	30.594.198,00	4,3	2,1
Halı	2.535.245,00	4,1	0,1
Fındık ve Mamulleri	2.032.479,00	2,6	1,9
Savunma ve Havacılık Sanayii	2.740.988,00	2,1	1,8
Mücevher	4.105.433,00	0,2	0,1
Toplam	165.959.755,00	11,8	5,9

*İhracatı gerçekleştiren firmaların kanuni merkezlerinin bulundukları iller referans alınmaktadır.
Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verileri kullanılarak derlenmiştir.

Türkiye'de Çin'den en fazla ziyaretçiyi misafir eden iller (2019)

	İl	Ziyaret eden kişi sayısı	Toplam geceleme (gün)	Kişi başına ortalama kalış (gün)
1.	İstanbul	336.952	605.576	1,8
2.	Nevşehir	307.905	513.247	1,67
3.	Denizli	157.856	173.047	1,1
4.	Aydın	150.070	186.167	1,24
5.	Balıkesir	110.103	159.318	1,45
6.	Antalya	76.139	128.614	1,69
7.	Çanakkale	47.057	50.036	1,06
8.	İzmir	46.609	68.864	1,48
9.	Karabük	39.625	43.716	1,1
10.	Ankara	30.575	49.060	1,6

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri kullanılarak derlenmiştir.

tor, İzmir'de üretim üssü kurmayı tasarlamış, ancak bunlar ve benzeri projeler plan aşamasından öteye geçememiştir.

Turizmde ise İzmir ve Ege Bölgesi, Çin'den gelen ziyaretçiler açısından Türkiye'de iddialı bir konumda olsa da bu alanda daha fazla gelişim sağlanması için ciddi bir potansiyel söz konusudur. Tabloda görüldüğü üzere İstanbul ve Kapadokya'dan sonra Denizli ve Aydın, Çinli turistlerin en Türkiye'de fazla ziyaret ettikleri kentlerin başında gelmektedir. İzmir ise ilk onda yer almaktadır.

Çin'e İhracat Potansiyeli

Bir önceki bölümde detaylı bir şekilde incelendiği üzere Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinde ciddi bir açık söz konusudur ve dengeli bir ilişki tesis edebilmek için bir yandan mümkün olduğunca ihracatı güçlendirirken, diğer yandan da aradaki farkı turizm, genel olarak hizmet ticareti ve Çin'den daha fazla yatırım çekerek dengelemek gerekmektedir.

Türkiye'nin Çin'e ihracatını artırması hedefi doğrultusunda için gerek kamu gerekse iş dünyası tarafından bir çok çalışma yapılmaktadır. Ticaret Bakanlığı'nın hazırlayarak uygulamaya başladığı ve 2019-2021 dönemini kapsayan Çin Eylem Planı bu anlamda faydalı bir çerçeve oluşturmaktadır. Bu raporun amacı da bahsi geçen çalışmalara bir katkıda bulunmaktır. Raporun bu bölümünde Türkiye'nin Çin'e ihracat potansiyeli ekonometrik bir model kullanılarak ürün bazında ölçümlenecek, bu şekilde Türkiye'nin Çin'e ihracatında yüksek potansiyel taşıyan ürünler tespit edilecektir.

METODOLOJİ

Ürün bazında ihracat potansiyeli analizi yapılırken Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer alan fasıllar altındaki 6'lı koda sahip pozisyonlar esas alınmıştır Bu pozisyonlarda, Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC) TradeMap veri tabanına göre Türkiye'nin Çin'e ihracatında 4.811 kalem ürün bulunmaktadır.

Analizde kullanılan olan model, DTÖ bünyesindeki ITC'nin ekonomistleri Christian Helmers ile Jean-Michel Pasteels'in 2006'da yayınladıkları "Assesing Bilateral Trade Potential at the Commodity Level:

An Operational Approach" (Ürün Bazında İkili Ticaret Potansiyelinin Değerlendirilmesi: Operasyonel Bir Yaklaşım) başlıklı çalışmalarında önerdikleri modeldir. Bu model üzerinden, 4.811 kalem ürüne ait parametreler 2019 yılı verileri kullanılarak değerlendirilmiş, bu verilerin tamamı ITC TradeMap veri tabanından alınmış ya da bu veri tabanındaki veriler kullanılarak hesaplanmıştır. Söz konusu parametreler şunlardır;

◆ Türkiye'nin söz konusu üründe Çin'e ihracatı (A).
◆ Türkiye'nin söz konusu üründeki toplam ihracatı (B).
◆ Çin'in söz konusu üründe tüm dünyadan toplam ithalatı (C).
◆ Türkiye'nin söz konusu üründe toplam ihracatında Çin'in payı (D=A/B).
◆ Gösterge ticaret potansiyeli (E=-min(B,C)-A).
◆ Nispi gösterge ticaret potansiyeli oranı (F=E/B).
◆ Türkiye'nin söz konusu üründe dünyaya ihracatında son beş yıl içerisindeki yıllık ortalama artış oranı (G).
◆ Çin'in söz konusu üründe dünyadan ithalatında son beş yıl içerisindeki yıllık ortalama artış oranı (H).

Gösterge ticaret potansiyeli (E) ile nispi gösterge ticaret potansiyeli oranı (F) konusu üründe Türkiye'nin ihracatını artırması için Çin pazarında ne kadar bir potansiyel olduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye'nin söz konusu üründe dünyaya ihracatında son beş yıl içerisindeki yıllık ortalama artış oranı (G) arz tarafındaki büyümeyi ya da küçülmeyi, Çin'in söz konusu üründe dünyadan ithalatında son beş yıl içerisindeki yıllık ortalama artış oranı (H) ise talep tarafındaki büyümeyi ya da küçülmeyi ölçümlemektedir.

Helmers ve Pasteels modelinde yukarıdaki parametrelerin kıyaslanmasıyla her ürün kalemi için ihracat potansiyeli tanımlayan sonuçlar çıkmaktadır. Bu çalışmada da aynı parametreler kullanılarak Türkiye'den Çin'e ihracat konusunda yüksek potansiyel taşıyan ürünler tespit edilmiş ve 5 grup altında sınıflandırılmıştır. Bu gruplar ve tanımlayıcı kriterleri şu şekildedir;

X1: Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda yüksek bir ihracatının olduğu, ancak Çin'e daha fazla ihracat için potansiyelin düşük seyrettiği, buna karşılık Çin'de talebin arttığı ürünler. Parametreler için kriterler: A > 10 milyon dolar; F < yüzde 50, H > yüzde 0.

X2: Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda orta-yüksek bir ihracatının olduğu, ama bununla birlikte daha fazla ihracat için potansiyelin de bulunduğu ve Çin'de talebin arttığı ürünler. Parametreler için kriterler: A > 1 milyon dolar; F > yüzde 90; H > yüzde 10.

X3: Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda orta-yüksek bir ihracatının olduğu, ama bununla birlikte daha fazla ticaret için de potansiyelin bulunduğu, ancak Çin'de talebin düştüğü ürünler. Parametreler için kriterler: A > 1 milyon dolar; F > yüzde 90; H < 0.

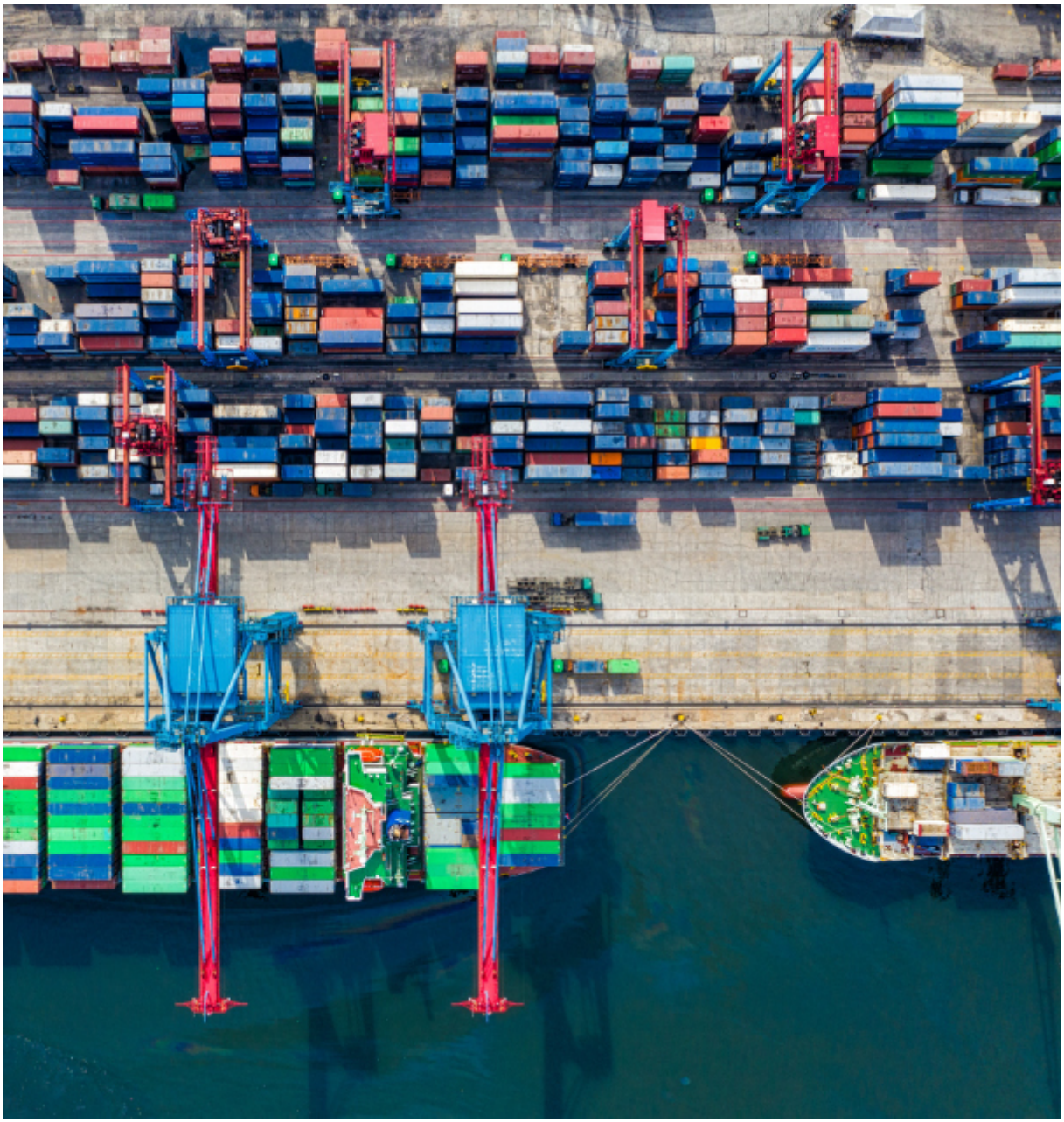
X4: Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda düşük-orta seviyede bir ihracatının olduğu, ancak daha fazla ticaret için potansiyelin çok yüksek seviyede olduğu, bununla birlikte Çin'de talebin de hızla arttığı ürünler. Parametreler için kriterler: 100 bin dolar < A <1 milyon dolar, F> yüzde 99, H > yüzde 10.

X5: Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda ihracatının hiç olmadığı, ancak ticaret için potansiyelin çok yüksek seviyede olduğu, bununla birlikte Türkiye'nin Çin dışında ihracatının yüksek olduğu, Çin'de talebin hızla arttığı ürünler. Parametreler için kriterler: A = 0, B> 50 milyon dolar, F> yüzde 99, H> yüzde 10.

ANALİZ

Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi'nde yer alan fasıllar altındaki 6'lı koda

sahip 4.811 ürün pozisyonu, Helmers ve Pasteels'in modeli ile yukarıda belirtildiği şekilde işlenmiş ve Türkiye'den Çin'e yüksek ihracat potansiyeli taşıdığı tespit edilen ürünler, altı farklı grup altında, ana başlıklar altında sıralanmıştır. Ancak bu analizin büyük ölçüde teorik bir çalışma olduğu unutulmamalıdır. Modellemede yüksek ihracat potansiyeli taşıdığı ortaya çıkan bir ürün, pratikte aşılması zor hatta imkânsız bazı tarife dışı engellerle karşı karşıya olabilir. Örneğin bir çok taze gıda, sebze ve meyve ürününde Türkiye'nin Çin'e ciddi bir ihracat potansiyeli olmasına rağmen, bu alanda ihracatın yapılabilmesi her ürün kalemi için denetimlerin yapılmasına ve iki ülke arasında anlaşma imzalanarak ihracatın açılmasına bağlıdır. Bu anlaşma olmadan, kağıt üstünde çok yüksek potansiyel taşısa da bile ürünün Çin'e ihracatı söz konusu olamaz. Bu nedenden dolayı, bu çalışmanın sonuçları yol gösterici olarak ele alınmalı, ancak mutlaka pratikteki uygulamalarla birlikte okunmalıdır.



X1 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler

Pazarın doyuma ulaştığı ürünler. Bunlar Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda yüksek bir ihracatının olduğu, ancak Çin'e daha fazla ihracat için potansiyelin düşük seyrettiği, buna karşılık Çin'de genel olarak talebin arttığı ürünler olarak tanımlanmıştır. Bu ürünler için öncelikle mevcut pazar payının korunması, ve üründe yapılacak yenilikler, katma değerin artırılması ve pazarlama çalışmalarıyla büyüyen pazardan daha fazla pay alınmasını hedeflenmelidir.

Ürün	Türkiye'nin Çin'e ihracatı (bin $)	Çin'in toplam ithalatı (bin $)
Madenler ve doğal kaynaklar		
Mermer (kabaca yontulmuş, bloklar halinde kesilmiş)	658.698	1.391.291
Krom cevherleri	142.282	2.647.289
Kıymetli metal cevherleri	130.639	2.617.848
Kurşun cevherleri	128.310	2.138.966
Nikel oksit sinterleri	30.148	1.352.089
Tarım ve gıda ürünleri		
Sert kabuklu meyvalar (badem, antepfıstığı, kıyılmış fındık)	68.830	350.807
Deniz kestanesi	25.802	112.378
Kabuksuz cevizler	20.489	26.669
Makine imalat		
Demir çelikten radyatörler, aksam ve parçaları	50.977	67.879
Tekstil		
Pamuktan örme giyim eşyası	15.742	719.565
Kimyasallar		
Disodyum karbonat	10.060	34.871

X2 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler

Pazarda var olan ve yüksek büyüme potansiyeline sahip ürünler. Bunlar Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda orta-yüksek bir ihracatının olduğu, ama bununla birlikte daha fazla ihracat için potansiyelin de bulunduğu ve Çin'de talebin yüksek hızla arttığı ürünlerdir. Pazara girmiş, bundan sonrasında pazar paylarını artırma yönünde yüksek potansiyel taşıyan ve Çin'de de pazarın hızla büyümesi nedeniyle imkânların geniş olduğu bu ürünlerde agresif bir ihracat stratejisi benimsenebilir.

X2 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler (devam)

Ürün	Türkiye'nin Çin'e ihracatı (bin $)	Çin'in toplam ithalatı (bin $)
Madenler ve doğal kaynaklar		
Çinko cevherleri	13.149	2.524.480
Tarım ve gıda ürünleri		
Taze kiraz (vişne hariç)	3.262	1.398.666
Keçiboynuzu tohumları; taze ve kurutulmuş polen; tatlı sorgum; kayısı, şeftali ve erik çekirdekleri	1.615	44.915
Çikolata ve kakao içeren doldurulmuş gıda müstahzarları	1.342	129.130
Malttan üretilen biralar	1.071	820.006
Makine imalat		
Motor aksam ve parçaları	13.236	989.020
Hidrolik maden direkleri, merkezi yağlama sistemleri, elektronik komponent dizgi makinaları	6.568	8.578.715
Sıvı pompaları parçaları	5.231	878.958
Motokültörlere ait aksam ve parçalar	4.533	2.827.224
Kulesi 360 derece dönen mekanik küreyiciler, ekskavatörler ve küreyici yükleyiciler	3.959	900.599
Plastikten bağlantı elemanları	3.416	296.763
Turbojetler veya turbopropellerlere ait aksam ve parçalar	2.993	3.633.981
Hidrolik güç motorları ve makinaları	2.755	741.147
Toprak, taş, maden veya katı Haldeki diğer mineral maddeleri kırmaya veya öğütmeye mahsus makinalar	2.664	181.938
Vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar, bağlantı elemanlarıyla birlikte	2.142	98.250
Yağlı hidrolik veya pnömatik transmisyon valfleri	1.560	1.793.516
Tekstil		
Pamuk (karde edilmemiş veya penyelenmemiş)	3.479	3.567.225
Yünden kazaklar, süveterler, hırkalar, yelekler ve benzeri eşya (örme veya kroşe)	1.283	175.946
Kimyasallar		
Petrol yağları, bitümenli minerallerden elde edilen orta yağlar	3.862	12.799.204
Etilen	2.987	2.384.146
Bir mesnet üzerinde bulunan laboratuvarlarda veya teşhiste kullanılan reaktifler	2.818	1.919.631
Tedavide veya korunmada kullanılmak üzere karışık olan veya olmayan ürünlerden oluşan ilaçlar	1.549	14.782.313

X3 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler

Daralan bir pazarda potansiyele sahip ürünler. Bunlar Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda orta-yüksek bir ihracatının olduğu, ama bununla birlikte daha fazla ticaret için de potansiyelin bulunduğu, ancak Çin'de talebin düştüğü ürünler. Bu ürünlerde önemli olan talebin azaldığı piyasa ortamında rakip ürünlere karşı rekabet gücünün artırılmasıdır.

Ürün	Türkiye'nin Çin'e ihracatı (bin $)	Çin'in toplam ithalatı (bin $)
Tarım ve gıda ürünleri		
Tatlı bisküviler	3.454	290.719
Ham soya yağı	1.743	569.415
Makine imalat		
Çamaşır makinalarının aksam ve parçaları	4.018	47.363
Demir veya çelikten demetlenmiş teller (toron), halat ve kablolar	2.077	217.530
Alternatif akım motorları (AC) (tek fazlı)	1.829	72.710
Vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar, bağlantı elemanları olmayanlar	1.370	117.896
Dokumaya elverişli lifleri katlama veya bükmeye mahsus tekstil makinaları	1.281	11.863
Tekstil		
Dabaklanmış veya aprelenmiş kürkler	4.119	55.889
Sığırların bütün halindeki post ve derileri	3.235	458.887
Tek kat pamuk ipliği (dikiş ipliği hariç) (ağırlık itibariyle % 85 veya daha fazla pamuk içeren)	2.448	256.766
Karbon karası (carbon black) veya silika ile karıştırılmış kauçuk	2.279	2.085.378
Koyun veya kuzuların dabaklama veya ara kurutmadan sonra ileri derecede hazırlanmış deri ve köseleleri	2.250	81.618
Denim mensucat	2.230	87.602
Ağırlık itibariyle % 85 veya daha fazla tekstüre edilmemiş polyester filamentleri içeren mensucat	1.765	372.790
Kimyasallar		
Dökümhane maçalarına veya kalıplarına mahsus müstahzar bağlayıcılar	1.585	5.679.360
Diğer		
Oturmaya mahsus mobilyaların aksam ve parçaları	6.089	609.800

X4 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler

Potansiyelini henüz yeterince değerlendiremeyen ürünler. Bunlar, Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda düşük-orta seviyede bir ihracatının olduğu, ancak daha fazla ticaret için potansiyelin çok yüksek seviyede olduğu, bununla birlikte Çin'de talebin de hızla arttığı ürünlerdir. Bu ürünler için kısa ve orta vadede ticaret hacminin genişletilmesi, piyasadaki rakiplere karşı avantaj sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılarak pazar paylarının artırılması gerekmektedir.

Ürün	Türkiye'nin Çin'e ihracatı (bin $)	Çin'in toplam ithalatı (bin $)
Madenler ve doğal kaynaklar		
İşlenmemiş alüminyum alaşımları	951	368.426
Makine imalat		
84.25 ila 84.30 pozisyonlarındaki makina ve cihazlar ile birlikte kullanılmaya elverişli dökme demir veya çelik dökümden aksam ve parçalar	997	1.198.364
Her türlü madde için (sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış gaz hariç) hacmi 300 litreyi geçen ve mekanik veya termik tertibatı olmayan demir veya çelikten depolar, sarnıçlar, küvler ve benzeri kaplar	640	272.598
Uçak ve helikopter parça ve aksamları	602	2.573.495
Gazların filtre edilmesi veya arıtılmasına mahsus makina ve cihazlar	580	1.774.921
Ateşleme bujilerine mahsus kablo bağlantı takımları; taşıtlarda, uçaklarda veya gemilerde kullanılan türden diğer kablo bağlantı takımları	551	425.398
Sıvıların veya gazların filtre edilmesine veya arıtılmasına mahsus makina ve cihazların aksam ve parçaları	445	1.670.463
84. fasılın başka pozisyonlarında belirtilmeyen makinaların aksam ve parçaları	314	898.664
Seramik hamurlarını kalıba döken, kiremit, tuğla, beton blok yapan makinalar	300	192.490
Motorlu taşıtların aydınlatma dinamoları ve farları	290	1.714.995
84.fasılın başka pozisyonlarında belirtilmeyen ve kendine özgü bir fonksiyonu olan makinalar ve mekanik cihazların aksam ve parçaları	195	1.290.967
Elektrikli su ısıtıcıların aksam ve parçaları	154	214.197
Herhangi bir mahallin veya toprak ve benzeri yerlerin ısıtılmasına mahsus elektrikli cihazlar	152	141.398
Ototaradöz vidalar	135	89.088
Elektrik sayaçları	120	18.746

X4 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler (devam)

Ürün	Türkiye'nin Çin'e ihracatı (bin $)	Çin'in toplam ithalatı (bin $)
Tarım ve gıda ürünleri		
Gıda müstahzarları (glikoz ve laktoz şurubu)	736	3.125.061
Saf zeytinyağı ve fraksiyonları	546	144.278
Dondurma ve yenilen diğer buzlar (kakao içersin içermesin)	299	102.762
Alkolsüz biralar	185	579.061
Mango çetnisi, acı biber sosu, çemen, harissa sosu	170	160.203
Hazırlanmış veya konserve edilmiş zencefil, üzümler, tropik meyvalar	137	303.164
Tekstil		
Sentetik veya suni liflerden erkekler veya erkek çocuklar için paltolar, kabanlar, kolsuz ceketler, pelerinler, anoraklar, rüzgarlıklar	378	120.691
Sentetik veya suni liflerden erkekler veya erkek çocuklar için pantolonlar, askılı ve üst ön parçası olan tulumlar, kısa pantolonlar ve şortlar	332	90.030
Erkekler veya erkek çocukları için sentetik liflerden pantolonlar, askılı ve üst ön parçalı tulumlar, mesleki kıyafetler, kısa pantolonlar ve şortlar	131	172.515
Kimyasallar		
Yüzeyaktif müstahzarlar, yıkama müstahzarları	679	465.124
Saç boyaları	384	345.503
Karanfil, niyauli, ylang-ylangdan elde edilen uçucu yağlar	275	115.303
Poliüretanlar	254	742.061
Şampuanlar	246	337.094
Esası sentetik polimerler veya kimyasal olarak tadil edilmiş tabii polimerler olan, susuz bir ortamda eriyen veya dağılan boyalar ve vernikler	100	652.429
Polietilen tereftalat	172	718.344
Diğer		
Dudak rujları	185	931.658
Gaz bezleri ve sargı bezleri	142	87.601
Emniyet kemerleri	113	187.806

X5 grubunda Türkiye'den Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler

Yeni ürünler. Bunlar Türkiye'nin Çin'e hâlihazırda ihracatının hiç olmadığı, ancak ticaret için potansiyelin çok yüksek seviyede olduğu, bununla birlikte Türkiye'nin Çin dışında ihracatının yüksek olduğu, Çin'de talebin hızla arttığı ürünlerdir. Bu ürünler için pazara giriş çalışmalarına odaklanmak faydalı olacaktır.

Ürün	Türkiye'nin Çin'e ihracatı (bin $)	Çin'in toplam ithalatı (bin $)
Tarım ve gıda ürünleri		
Parça halindeki horoz ve tavuk et ve sakatatı	0	1.967.445
Toz, granül veya diğer katı şekillerde olup, ağırlık itibariyle içerdiği katı yağ oranı, % 1,5 'i geçmeyen süt ve krema	0	871.548
Tam veya parça halinde hayvan bağırsakları, mesaneleri ve mideleri	0	418.298
Portakal	0	399.068
Margarin; hayvansal veya bitkisel katı ve sıvı yağların veya farklı katı veya sıvı yağ fraksiyonlarının yenilen karışımları veya müstahzarlar	0	385.496
Kabuksuz badem	0	226.069
Makine imalat		
Silindir hacmi 3000 cm3'ü geçen binek otomobilleri ve diğer motorlu taşıtlar	0	7.440.439
İtici gücü 25 kN.u geçen turbojetler	0	3.466.081
Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar	0	2.665.367
Brüt ağırlığı 20 tonu geçen eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	0	782.492
Yük taşımaya mahsus deniz taşıtları ve hem insan hem de yük taşımaya mahsus deniz taşıtları	0	340.269
Görüntülü telefon cihazları ve kapalı devre konuşma sistemleri	0	191.495
Tekstil		
Dış tabanı ve yüzü kauçuk veya plastik maddeden olan ayakkabılar	0	474.661
Diğer		
Kalınlığı 10 mm'yi geçen demir veya alaşımsız çelikten yassı hadde ürünler	0	1.045.331
Klinker çimentosu	0	1.041.481
Alaşımlı çelikten çubuklar	0	360.567
Kalınlığı 1 mm. yi geçen fakat 3 mm. den az olan paslanmaz çelikten yassı hadde mamulleri	0	298.240

ÇİN İHRACAT PAZARI PROFİLLERİ

Bu bölümde yukarıda bahsi geçen temel ürün grupları için Çin'deki pazarın genel durumunun incelenmesi amaçlanmaktadır.

Gıda ve içecek alanında Çin dünyanın en büyük üreticisi, en büyük tüketicisi ve en büyük ihracatçısı konumundadır. 2019 yılında Çin'de 28,2 milyon ton et, 27,2 milyon ton süt ürünü, 67,2 milyon ton tuz, 13,9 milyon ton şeker ve 54,2 milyon ton bitkisel yağ üretilmiştir. Aynı yıl ülke içerisinde toplam 1,9 trilyon yuan'lik gıda ve 1,5 trilyon yuan'lik içecek satışı yapılmış, dışarıdan da 80,7 milyar dolarlık gıda ürünü ve 5,8 milyar dolarlık içecek ithal edilmiştir. 2020 yılında Covid-19 pandemisi gıda üretimi ve dağıtımını sekteye uğratmışsa da da yılın ikinci çeyreğinden itibaren bu alanda başarılı bir toparlanma süreci yaşanmıştır. Çin'in gıda ve içecek alanında ticaret açığı vardır ve son dönemlerde bu alanda ithalattaki hızlı artış yüzünden söz konusu açık giderek büyümektedir. 2019'da Çin'in gıda ve içecek ithalatı bir önceki yıla göre yüzde 22,4 oranında artmıştır ve toplam 185 ülkeden ithalat yapılmıştır. İthalatında en fazla artış gösteren ürünler, yüzde 39,8 ile taze meyve ve yüzde 37,6 ile deniz ürünleridir.

Çin'de gıda ve içecek alanında ithal ürünler ile Batı tarzı gıda tüketimine ve yenilikçi ürünlere talep hızla artmaktadır. Bununla birlikte hijyene ve gıda güvenliğine de daha fazla önem verilmektedir. Çin pazarına kaliteli, sağlık ve güvenlik standartlarına uygun ürünlerle girmek ve rekabetin yüksek olduğu bu piyasada katma değeri yüksek ürünler ile kalıcı olmak mümkündür.

Türkiye'nin gıda ürünleri için Çin pazarına yönelik olarak karşılaşılan en büyük zorluk, izin ve protokol süreçleri ile ilgilidir. Türkiye'den Çin'e taze gıda ürünlerinde ihracat yapılabilmesi ancak her ayrı ürün için Çinli yetkililerce gerekli inceleme ve denetimin yapılması, üretim koşulları, standartlar ve kalitenin uygun bulunması durumda taraflar arasında bir protokol ile ticaretin açılması neticesinde mümkün olabilmektedir. 19 Nisan 2013'de Pekin'de imzalanan ve TBMM tarafından kabul edilerek 16 Ağustos 2013 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanıp yürürülüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Kalite Kontrol, Denetim ve Karantina Genel İdaresi Arasında Gıda Güvenliğine İlişkin Mutabakat Zaptı" ile iki ülke arasında uluslararası standartları göz önüne alarak ticari gıda ürünlerinin ve kamu sağlığının korunması sağlanmış ve karşılıklı gıda ticareti için bir altyapı oluşturulmuştur. İlerleyen dönemlerde ürün bazında, antep fıstığı, kiraz, süt ürünleri ve su ürünleri için karşılıklı protokoller imzalanmıştır; ancak fiilen ihracatın başlayabilmesi ancak üretici firmaların protokolde belirtilen teknik koşullara uygun olduklarını belgelemeleri ve Çin tarafından gerekli izni almaları ile mümkün olabilmektedir.

Tekstil ve hazır giyim alanında, Çin dünyanın en büyük üreticisi ve bir numaralı ihracatçısıdır. Sektörde inovasyona ve teknoloji kullanımına ağırlık verilerek katma değerin artırılması sağlanmaktadır. 2019 yılında tekstil sektöründeki Ar-Ge faaliyetleri için yapılan yatırımlar bir önceki yıla göre yüzde 9,6 oranında artarak 25,6 milyar yuan gibi rekor bir seviyeye ulaşmıştır. Bununla birlikte genel olarak imalat alanında, özel olarak da tekstil ve hazır giyimde işgücü maliyetinin hızla artıyor olması, belirli ürünlerde üretimin ülke dışına çıkmasına ve Çin'in net ihracatçı konumundan ithalatçı konumuna geçmesine yol açmaktadır. 2019 yılında Çin, 120,3 milyar dolarlık tekstil ve hazır giyim ihracatı yapmış, buna karşılık yavaş da olsa artmaya başlayan ithalat oranı da 15,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kimyasal ürünlerde Çin dünyanın en hızlı büyüyen pazarına sahiptir. 2009 yı-

lında dünyanın en büyük kimyasal üreticisi ünvanını kazanmış olan Çin bu ünvanını koruduğu gibi 2019 itibariyle tüm dünyadaki kimyasal ürün satışlarının yüzde 40'ı Çin'de gerçekleştirilmiştir. Bu kadar yüksek bir tüketimin olduğu Çin'de yerel üretim iç talebi tam olarak karşılayamamaktadır ve Çin'in kimyasal ürün ticaretinde bir dış ticaret açığı söz konusudur. 2019 yılında 1,63 trilyon dolarlık bir kimyasal ürün pazarına sahip olan Çin, aynı yıl 171,2 milyar dolarlık kimyasal ürün ihracatı yapmış, buna karşılık ithalatı ise 176,4 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Çin'in teknoloji alanında yaptığı atılımlar beraberinde daha sofistike kimyasal ürünlere talebin artışını da getirmektedir ve bütün olarak kimyasal ürünler sektöründe daha yüksek katma değerli ürünlere doğru bir geçiş söz konusudur.

Makine imalatı, Çin'de toplam 7,5 trilyon dolarlık büyüklüğe sahip, yaklaşık 90 bin firmanın üretici olarak faaliyet gösterdiği ülke ekonomisinin bel kemiğini oluşturan bir sektördür. Kuşak ve Yol Girişimi dahilinde gerçekleştirilmekte olan projelerin makine ihtiyaçlarının karşılanması sektörü olumlu yönde etkilemiş ve bu alandaki ihracatın artışının hız kazanmasına yol açmıştır. Çin makine imalat alanında net bir ihracatçı olsa da belirli ürünlerde ve ara mamullerde ithalat da yapmaktadır. 2019 yılında Çin 401,6 milyar dolarlık makine ihracatı yapmış ve buna karşılık 288,5 milyar gibi yüksek bir seviyede ithalat da gerçekleştirmiştir.

Kuşak ve Yol Girişimi Üzerinde İzmir ve Ege Bölgesi

Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde yer alması için gerekli zemin, iki ülke hükümetleri tarafından 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da imzalanan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından onaylanmasını müteakip 7 Haziran 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ile sağlanmıştır. Bu mutabakat zaptına göre iki ülke arasında Kuşak ve Yol Girişimi üzerinden işbirliği çerçevesinde tarafların ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarına ilişkin diyaloğun sürdürülmesi, ticaret engellerinin kaldırılmasına yönelik girişimlerde bulunulması, ticarette ve yatırımda yerel ülke pazar birimlerinin kullanılması, ve insandan insana değişimlerin ve kültür alışverişinin geliştirilmesi gibi konuların yanı sıra "kolaylaştırıcı bağlantılar" başlığı altında Türkiye ile Çin arasında Kuşak ve Yol Girişimi dahilinde altyapı alanında işbirliğinin geliştirilmesi öngörülmektedir. Mutabakat zaptının ilgili maddesinde bu alan şu şekilde açıklanmaktadır: "Otoyol, demiryolu, sivil havacılık, limanın yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı da dahil Türkiye'de, Çin'de ve üçüncü ülkelerde iki taraflı altyapı projelerinde işbirliği konusunda planların düzenlenmesi; kargo taşımacılığı konusunda limanlar arasında işbirliğini güçlendirmek ve işlevsel etkinliği geliştirmek için kapasite geliştirme amacıyla planlar geliştirilmesi ve uygulanması; içme suyu güvenliği, sel kontrolu ve afet azaltma, su tasarrufu sağlayan sulama ve diğer su koruma projelerinde işbirliğinde bulunulması, iki tarafça

mutabık kalınan projelerin başlatılması ve temel projelerin geliştirilmesi için gayret gösterilmesi; standartların ve bilgi paylaşımının karşılıklı tanınmasının güçlendirilmesi; trafik erişilebilirliğinin ve ulaşım ağı güvenliğinin iyileştirilmesi, ulaşımın kolaylaştırılması için anlaşmaların görüşülmesi ve imzalanması ve sınır ötesi ulaşım güvenliğinin sağlanması."

Mutabakat zaptında belirtilen işbirliği alanlarının çoğunluğu ülke genelinde ele alınacak konular iken, bahsi geçen "kolaylaştırıcı bağlantılar" kısmı fiziksel altyapı projelerine işaret ettiği için sadece ülke geneli değil bölgeler bazında da ele alınması gereken hedefleri ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, İzmir ve Ege Bölgesi açısından Kuşak ve Yol Girişimi, özellikle Çin ile yapılacak taşımacılık altyapısı projeleri anlamında önem kazanmaktadır ve bu da bir tarafta İzmir limanlarının Deniz İpek Yolu üzerindeki olası konumu, diğer tarafta da İzmir ve Ege Bölgesi'nde karada gerçekleştirilebilecek taşımacılık projeleri üzerinden değerlendirilebilir. Bununla birlikte mutabakat zaptının imzalandığı tarihte gündemde olmayan ancak ilerleyen yıllarda Çin tarafından büyük önem verilmeye başlanan Dijital İpek Yolu kavramının da İzmir ve Ege Bölgesi açısından ele alınması gerekmektedir.

DENİZ İPEK YOLU ÜZERİNDE İZMİR LİMANLARI

Kuşak ve Yol Girişimi'nin deniz kısmını oluşturan, Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndan geçerek Akdeniz'e uzanan bir eksen üzerinde limanların ve deniz hatlarının geliştirilmesini ve güçlü bir lojistik ağı oluşturulmasını öngören Deniz İpek Yolu'nun Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'ni içeren kısmında son yıllarda önemli projeler hayata geçirilmiştir. Bu projelerin başında ise şüphesiz ki Yunanistan'daki Pire Limanı gelmektedir.

Atina yakınlarındaki Pire Limanı, Yunanistan'ın en büyük konteyner limanıdır ve Avrupa'nın da en büyük limanları arasında yer almaktadır. 2009 yılında, Yunanistan'ın ciddi bir mali kriz yaşadığı dönemde hükümet Pire Limanı'nı özelleştirme kararı almış ve limanın 2 ile 3 numaralı rıhtımları 35 yıllığına Çin'in COSCO firmasına kiralanmıştır. Anlaşma uyarınca COSCO her yıl 100 milyon euro ödemeyi kabul etmiştir. 2006 yılında 1,5 milyon TEU konteyner elleçlemiş olan liman, mali krizin etkileri nedeniyle 2009 yılında 450 bin TEU'ya kadar düşmüşken COSCO'nun dahil olmasından sonra kapasite artırma ve moderneleştirme çalışmaları başlamış ve liman 2011 yılında kriz öncesindeki kapasitesine dönmüştür.

2014 yılında Yunanistan'ın özelleştirmeden sorumlu kurumu olan Varlık Geliştirme Fonu (HRADF) ülkenin borçlarını kısmen karşılamak amacıyla Pire Limanı'nın çoğunluk hissesini satma kararı almış ve 2016 yılında da COSCO limanın yüzde 51'ini HRADF'dan 280,5 milyon euro karşılığı almıştır. Bu anlaşma uyarınca COSCO, limanın konteyner terminallerinin yanı sıra yolcu ve cruise gemileri ile ilgili kısımlarında da yatırımlar yapmayı kabul etmiş ve buna ek olarak 2021'e kadar 88 milyon euro karşılığı yüzde 16'lık ek hisseyi almayı taahhüt etmiştir. Bu arada 2018 yılında Yunanistan hükümeti, resmen Kuşak ve Yol Girişimi'ne katıldıklarını açıklamıştır. Kasım 2019'da Çin devlet Başkanı Xi Jinping'in Yunanistan'a ziyareti sırasında Pire Limanı'nı Avrupa'nın en büyük limanı haline getirme hedefi açıklanmış ve COSCO tarafından limana 600 milyon euro'luk yeni bir yatırım için anlaşma imzalanmıştır. Xi'nin ziyaretinden hemen bir hafta önce Çin'i ziyaret etmiş olan Yunanistan Başbakanı Kyriakos Mitsotakis'in beyanatına göre ise COSCO'nun Pire Limanı'ndaki toplam yatırımının bir milyar euro'yu bulması öngörülmektedir.

2020 itibariyle Pire Limanı'nda COSCO'nun yüzde 67 hissesi, HRADF'in

Avrupa ve Akdeniz'de Çin'in liman yatırımları

ise yüzde 7,14 hissesi vardır, geriye kalan hisseler ise kurumsal olmayan yatırımcılara aittir. Limanın toplam konteyner elleçleme kapasitesi Terminal 1'de 1 milyon TEU, Terminal 2'de 3 milyon TEU ve 2016'da tamalanmış olan Terminal 3'de de 2,7 milyon TEU olmak üzere toplam 6,7 milyon TEU'dur. Pire Limanı'nda 2018 yılında toplam 4,89 milyon TEU, 2019 yılında ise toplam 5,65 milyon TEU'luk konteyner elleçlenmiştir. Bununla birlikte bir sonraki sayfada yer alan tabloda da görüleceği üzere Pire, Avrupa'nın en hızlı büyümekte olan limanıdır.

Pire Limanı, Yunanistan ekonomisi için büyük bir katma değer yaratmakta olduğu gibi, Çin açısından da ihracat ürünlerinin Avrupa pazarlarına erişimi için bir giriş kapısı oluşturmaktadır. Çin'den Pire Limanı'na ulaşan malların yüzde 95'i Yunanistan pazarına değil, bölge ülkelerine ihraç edilmektedir. Çin firmaları tarafından Sırbistan, Makedonya, Macaristan gibi ülkelerde sürdürülmekte olan karayolu ve demiryolu projeleri, Pire Limanı'nın Orta ve Doğu Avrupa pazarlarına bağlamayı amaçlamaktadır.

Pire Limanı'nın dışında Çin firmaları Akdeniz coğrafyasında bir çok projeye katılmışlardır ve mevcut durumda bu bölgede Çin tarafından geliştirilen ve işletilen bir deniz lojistik ağı oluşmaktadır. Önceki bölümlerde belirtildiği üzere İstanbul Ambarlı'da yer alan Kumport konteyner limanının yüzde 65 hissesi 2015 yılında 940 milyon dolar karşılığında Çin firması COSCO Pacific'in liderliğinde China Merchants Group ve China Investment Corporation'un da katıldığı bir konsorsiyum tarafından satın alınmıştır. Buna ek olarak COSCO'nun Bilbao, Cenova, Valencia ve Süveyş Kanalı'nın girişindeki Port Said limanında; China Merchants Group'un ise Marsilya, Cebelitarık'ın girişindeki Tanca-Akdeniz ve Malta'nın Marsaxlokk limanında iştiraki bulunmaktadır. İsrail'in Hayfa Limanı'nda

Avrupa'nın en büyük on konteyner limanı

Liman	Ülke	2018'de elleçlenen konteyner miktarı (bin TEU)	Son on yılda elleçlenen konteyner miktarında yıllık ortalama artış (%)
Rotterdam	Hollanda	13.598	3,6
Antwerpen	Belçika	10.830	4,4
Hamburg	Almanya	8.741	2,2
Bremerhaven	Almanya	5.442	1,8
Valencia	İspanya	5.169	3,5
Pire	Yunanistan	4.886	22,0
Algeciras	İspanya	4.773	4,9
Gioia Tauro	İtalya	4.005	3,9
Felixstowe	İngiltere	3.781	2,3
Barcelona	İspanya	3.422	6,4

Kaynak: Eurostat verileri kullanılarak derlenmiştir.

yeni bir terminal inşaatını sürdüren Shanghai International Port Group (SIPG), yap-işlet-devret modeli kapsamında bu terminali 25 yıl boyunca işletecektir. China Harbor Engineering Company, China State Construction Corporation ile birlikte Cezayir'deki Cherchell limanını inşa etmektedir ve İsrail'in Aşdod limanının yenilenmesi için açılmış olan ihaleyi de kazanmıştır.

Pire Limanı, Çin tarafından ihraç ürünlerinin Doğu ve Orta Avrupa'ya bir giriş kapısı olarak düşünülmüşse de giderek limitlerine ulaşmaktadır. Atina merkezine çok yakın olan liman, mekansal olarak genişleme anlamında daha fazla imkâna sahip değildir. Bununla birlikte son dönemlerde Pire Limanı'nın genişletilmesi projelerine karşı Yunanistan'da özellikle sivil toplum kuruluşları ve sendikalar tarafından büyük bir tepki oluştuğu da gözlemlenmektedir. Ayrıca Yunanistan Liman Planlama ve Geliştirme Komitesi son olarak Pire Limanı kapasitesinin 10 milyon TEU'ya çıkartılması için planlanan yeni terminal projesini kabul etmediğini duyurmuştur. Her hâlükârda, Pire Limanı yakın bir gelecekte Çin'in artan ihracat hacimlerini absorbe etmek konusunda yetersiz kalacaktır ve yakın coğrafyadaki diğer limanların Pire Limanı'nın tamamlayıcı bir işlev görmeleri gerekecektir. Bu anlamda Kumport hâlihazırda önemli bir konumdadır, ancak esas olarak İzmir limanlarının devreye girmesi ve bu limanların Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin yatırımıyla geliştirilerek bölgedeki deniz lojistik ağına dahil olmaları, hem Türkiye'nin ulaştırma ve ihracat altyapısını güçlendirecek, hem de Çin'in Deniz İpek Yolu vizyonu için önemli bir katkı sağlayacaktır.

Son dönemlerde İzmir limanlarına Çin yatırımı çekilmesi konusunda en çok gündeme gelen konu, Çandarlı Limanı olmuştur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "Üç Denizde Üç Büyük Liman" projesinin Zonguldak Filyos ve Mersin Taşucu limanlarıyla birlikte bir ayağını oluşturan Kuzey Ege

Çandarlı Limanı'nın hedeflenen 12 milyon TEU'luk konteyner elleçleme kapasitesi ile Türkiye'nin en büyük limanı ve Avrupa'nın en büyük on limanından birisi olması öngörülmektedir. Projede çalışmalar Mayıs 2011'de başlatılmış ve 2017'ye kadar tamamlanması öngörülmüşse de mali yetersizlikler ve bürokratik sorunlar nedeniyle inşaat süreci ilk aşamalarının ötesine geçememiştir ve şu anda projenin sadece mendirek kısmı tamamlanmış durumdadır. Toplam değeri bir milyar dolar olarak hesaplanan proje, yap-işlet-devlet modeliyle gerçekleştirilecektir ve projeye yabancı sermaye çekilmesi finansman konusundaki sorunların aşılması için çıkar yol olarak görülmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin deniz ayağı, bu projeye Çin yatırımı çekilmesi için bir fırsat yaratmaktadır. Tamamlandığı zaman Kuzey Ege Çandarlı Limanı, İzmir kenti ile demiryolları ve karayolları vasıtasıyla entegre edilecek ve böylece büyük bir ekosistemin parçası olacaktır.

Çin firmaları yurtdışında liman yatırımları yaparken sıfırdan liman inşa etmek yerine mevcut limanlarda hisse alıp genişletme ve kapasite artırma çalışmalarına gitmeyi tercih etmektedirler. Şu anda Çandarlı'da sadece mendireğin yapılmış olması bu anlamda bir sorun teşkil edebilecekse de, tamamlanmış bir Çandarlı Limanı'nın Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde çok büyük bir rol oynayabileceği ve kapasite olarak Pire Limanı'nın ötesine geçebileceği gibi aynı zamanda Pire Limanı'ndan farklı olarak İzmir ve Ege Bölgesi'nin sunduğu güçlü bir ekonomik hinterlanda sahip olacağı ve bir taraftan Marmara ve Karadeniz bölgesine, diğer taraftan da Ortadoğu'ya uzanan hatlar üzerinde bir transit merkezi olarak da işlev göreceği unutulmamalıdır. Bu potansiyelin Çin tarafına doğru bir şekilde anlatılması durumunda hedef doğrultusunda önemli adımlar atılabilir.

İzmir'in hâlihazırda çalışmakta olan limanlarının da Çin yatırımı ile Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılmaları sağlanabilir; ve bu durum hem İzmir'e hem de Türkiye ekonomisine fayda sağlayacağı gibi Çin'in bu bölgede hızla artan konteyner trafiğinin işlenebilmesine de katkıda bulunacaktır. 2007'den beri özelleştirme çalışmaları süren, Devlet Demiryolları'na (TCDD) bağlı Alsancak'taki İzmir Limanı, 2017'de Türkiye Varlık Fonu'na devredilmiştir. Fon, limanı satma, devretme veya kiralama yetkisine sahiptir. Limana Çin yatırımın çekilmesi, İzmir'in merkezinde ve şehrin ve Ege Bölgesi'nin ekonomik coğrafyasının kalbinde yer alan bu limanın ihtiyaç duyduğu altyapı ve üstyapı yatırımları için de gerekli kaynağı sağlayabilecektir. Diğer yandan mevcut durumda İzmir Limanı'na alternatif sağlayan, başta bölgedeki fabrikalar için kurulmuş olup sonradan üçüncü taraflara da hizmet vermeye başlayan Nemrut Koyu ve Aliağa'daki limanlara da Çin yatırımının çekilmesi, burada kapasite artırımı ve modernizasyon anlamında önemli fayda sağlama potansiyelini sunmaktadır.

KARA ULAŞTIRMA ALTYAPISI

Türkiye ile Çin arasında Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki işbirliğinin zeminin teşkil eden ve yukarıda bahsi geçen 2015 tarihli mutabakat zaptına ek olarak, 8 Ekim 2010 tarihinde Ankara'da imzalanan ve TBMM tarafından kabul edilip 5 Haziran 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptı" ile 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da imzalanan ve TBMM tarafından kabul edilip 6 Haziran 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma", limanlar ve deniz hatları ile birlikte kara üzerindeki ulaştırma altyapısında da işbirliği için bir platform oluşturmaktadır ve bu iki anlaşma ile birlikte Türkiye'de ve üçüncü ülkelerde karayolu ve köprü inşaatı; yüksek hızlı demiryolu tasa-

rım, yapım ve işletimi; mevcut hatların iyileştirilmesi ve yeni hatların yapımı; ve Avrupa-Çin demiryolu koridorunun Türkiye üzerinden geçen bölümünün müştereken geliştirilmesi hakkında karşılıklı olarak niyet beyan edilmiştir. Ancak bu alanlarda, İstanbul-Ankara hızlı tren hattının belirli kısımları ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'na Çinli firmaların yatırım ilgisi gibi birkaç küçük istisna dışında ülkemizde Kuşak ve Yol Girişimi dahilinde büyük projelerin hayata geçirilmesi henüz söz konusu olmamıştır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin kara ayağı, Türkiye açısından bakıldığında sadece Çin'den kalkan yük trenlerinin İstanbul'dan geçerek Avrupa'ya ulaşmaları ile ilgili değildir. Karşılıklı fayda çerçevesinde beklentileri karşılayan uygun koşulların oluşması durumda Kuşak ve Yol girişimin yarattığı imkânlar, Türkiye ile Çin arasında gerçekleştirilecek ortak projelerle hem Türkiye içerisinde ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesini, hem de Türkiye'den diğer ülkelere ticarete yönelik taşımacılığın daha etkili ve verimli bir şekilde yapılmasını sağlayacak ve ülkenin üretim ve ihracat performansına önemli bir katkıda bulunacaktır. Bu potansiyel, İzmir ve Ege Bölgesi için de önem taşımaktadır. Bölgenin karayolu ve demiryolu ağının geliştirilmesi, limanların kara taşımacılık ağlarıyla entegrasyonunun sağlanması ve bu şekilde ekonomide üretim ve ihracat altyapısının kuvvetlendirilmesine yönelik projelere Kuşak ve Yol Girişimi dahilinde Çin yatırımının çekilmesi projelerin daha hızlı ve verimli bir şekilde hayata geçirilmesini sağlayabilir.

İzmir'i ve Ege Bölgesi içerisinde güzergâh üzerinde yer alan Manisa, Uşak ve Afyonkarahisar'ı Ankara'ya bağlamak amacıyla başlatılan Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi'nin yapımı devam etmektedir. Ankara'nın Polatlı ilçesinden başlayan 508 km uzunluğundaki demiryolu, İzmir'in Konak ilçesinde son bulacaktır ve çift hatlı, elektrikli ve sinyalizasyonlu bu hatta TCDD tarafından saatte 250 km hıza ulaşan yüksek hızlı tren seferleri düzenlenecektir. Mevcut Ankara-İzmir demiryolu 824 kilometre ve seyahat süresi de yaklaşık 14 saatken bu proje iki şehir arası mesafeyi 624 kilometreye ve seyahat süresini de 3 saat 30 dakikaya düşürecektir. Projenin Polatlı-Afyonkarahisar kesiminin 2021 yılı sonunda, Afyonkarahisar-İzmir kesiminin ise 2022 yılı sonunda tamamlanması planlanırken toplam maliyet 9,3 milyar lira olarak hesaplanmaktadır. Projenin belirli aşamalarına Çin yatırımı çekilmesinin imkânları, olası faydaları ve riskleri mutlaka değerlendirilmelidir. Bununla birlikte Ege Bölgesi içerisinde yük taşımacılığının demiryolları ile yapılmasının daha etkin hale getirilmesine yönelik olarak mevcut hatlara yapılacak ek hatlar ile malların kapıdan kapıya taşınmasına imkân sağlayacak, limanların da kara bağlantılarını güçlendirecek iltisak hatlarının yapımı ve bu ağın genişletilmesi konusunda Çin ile işbirliği imkânları incelenmelidir.

Şehirlerarası demiryolu projelerinin yanı sıra planlanmakta olan kent içi raylı sistem projeleri de Çin ile işbirliği açısından uygun bir alan oluşturmaktadır. Bünyesinde 12 km'lik otoyolun yanısıra 16 km'lik raylı sistem barındıran İzmir Körfez Geçişi (İzkaray) ve TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi işbirliğinde gerçekleştirilen, Aliağa'dan başlayarak Menemen, Çiğli, Karşıyaka, Alsancak, Adnan Menderes Havalimanı ve Cumaovası'na kadar uzanan ve Çandarlı liman bağlantısı ile Bergama'ya kadar uzatılması planlanan İzmir banliyösü Egeray projesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Bu arada doğrudan Çin'den olmasa da Çin öncülüğündeki AIIB'den finansman sağlamış olan İzmir Metrosu Fahrettin Altay - Narlıdere hattı projesi kent içi raylı sistemlerde Çin ile işbirliği anlamında bir öncü sayılmalıdır.

Türkiye'deki karayolu ağının güçlendirilmesi ve kesintisizi ulaşımın sağlanması için 2023 yılına kadar toplam 2.341 km uzun-

luğunda yolun yap-işlet-devret modeliyle tamamlanması öngörülmektedir; bu yolların 687 km'si tamamlanmıştır, 664 km'lik kesimde yapım çalışmaları devam etmektedir ve 990 km'lik bölüm ise proje ve planlama aşamasındadır. Bunlara ek olarak 2023 sonrasında yapılması plananlanan karayolları ile birlikte Türkiye'nin 2035 yılına kadar 8.592 km'lik bir karayolu ağına ulaması hedeflenmektedir.

Yapımı devam eden ve proje aşamasında olan projelerin bir kısmı Ege Bölgesi'nde yer almaktadır ve özellikle planlama aşamasında olan projelere Çin'den yatırım çekilmesi imkânları değerlendirilmelidir. Ağustos 2019'da tamamlanan ve İstanbul'u İzmit Körfez geçişi üzerinden İzmir'e bağlayan 426 km'lik karayolunu takiben bölgede son olarak tamamlanan ve Şubat 2020'de hizmete açılan 96 km'lik Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, İzmir'i büyük sanayi tesislerinin bulunduğu Aliağa ile liman projesinin yer aldığı Çandarlı'ya bağlamaktadır. 2023'e kadar tamamlanması planlanan projeler arasında 154 km'lik Aydın-Denizli karayolu, 2023 sonrası projeler arasında da 175 km'lik Denizli-Burdur-Antalya karayolu, 408 km'lik Ankara-İzmir karayolunun Sivrihisar-İzmir kesimi, 288 km'lik Afyon-Burdur karayolu ve 105 km'lik Afyonkarahisar-Bozüyük karayolu bulunmaktadır. Bu projelerde Çinli firmalar ile işbirliği yapılması konusu değerlendirilmelidir.

Türkiye'nin ihracat gücünü artırmak amacıyla hayata geçirilen lojistik merkezleri, bünyelerinde konteyner yükleme ve boşaltma alanları, tren teşkil kabul ve sevk yolları, gümrüklü sahalar, ve ayrıca otel, banka ve restoran gibi destek unsurları barındıran tesislerdir. Bu merkezlerden ülkemizde 21 tane inşa edilmesi planlanmış olup bunların bir kısmı (İzmir Kemalpaşa, Denizli Kaklık ve Uşak) Ege Bölgesi'nde yer almaktadır. Çin'in lojistik merkezler konusundaki deneyimi ve lojistiğe yönelik yeni teknolojilerin kullanımında gelmiş olduğu nokta göz önünde bulundurulduğunda bu alanda Çinli firmalar ile işbirliğine gidilmesinin fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

DİJİTAL İPEK YOLU

Dijitalleşme konusu Türkiye ekonomisi açısından önem taşımaktadır ve Covid-19 pandemisi süreciyle birlikte bu önem iyice artmıştır. Bilişim ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler tüm dünyada ekonomilerin her alanında bir dönüşüme yol açmakta ve bütün olarak verimliliğin artmasını sağlamaktadır. Türkiye'nin 2019-2023 dönemini kapsayan 11. Kalkınma Planı'nda dijitalleşmeye, bilişim ve iletişim teknolojilerine geniş bir yer verilmiş ve 5G teknolojisinden veri depolamaya, yerli yazılım geliştirmeden dijital dönüşüme kadar bir çok unsuru bünyesinden barındıran bir plan ortaya konulmuştur.

Çin bahsi geçen bu alanlarda dünyada öncü bir konuma ulaşmıştır. Raporun önceki bölümlerinde anlatıldığı üzere Çin aynı zamanda bu alandaki deneyim ve birikimini, Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhındaki ülkelerle işbirliği içerisinde değerlendirmek üzere Dijital İpek Yolu vizyonunu ortaya koymuş ve bu kapsamda hâlihazırda 16 ülkeyle dijital işbirliğine yönelik anlaşmalar imzalamıştır. Söz konusu anlaşmalar üzerinden hayata geçirilen projeler arasında Tayland'ın Dijital Park ve Doğu Ekonomik Koridoru ile Malezya'daki Yapay Zeka Parkı sayılabilir. Diğer yandan 5G teknolojilerinde dünyada öncü konumda yer alan Çin'in Huawei şirketi, ABD'de ve diğer bazı Batı ülkelerinde ulusal güvenlik tehdidi oluşturduğu gerekçesiyle engellemelerle karşı karşıya kalsa da birçok ülkede de başarıyla projeler gerçekleştirmiş ve 84'ü Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil ülkelerde olmak üzere şu ana kadar 104 adet akıllı şehir ve 5G işbirliği anlaşması imzalamıştır.

Huawei ve ZTE gibi Çin'in büyük bilişim ve iletişim teknolojisi firmaları Türkiye'de de

faal durumdadır ve ülkemizde yaptıkları teknoloji yatırımları ve Ar-Ge faaliyetleriyle dijitalleşme sürecine de katkıda bulunmaktadır, ancak bu faaliyetlerin tamamı İstanbul ve Gebze, Kocaeli'nde gerçekleştirilmektedir. Bu şirketlerin ve Çin'den diğer teknoloji şirketlerinin İzmir'de yatırım yapmalarının teşvik edilmesi, yaratacakları ekosisteme İzmir'den ve genel olarak Ege Bölgesi'nden teknoloji alanındaki girişimcilerin, özellikle de start-up'ların ve KOBİ'lerin dahil edilmesinin sağlanması, İzmir'in ve bölgenin dijitalleşme sürecine büyük katkı sağlayacağı gibi Türkiye'nin Dijital İpek Yolu üzerindeki konumunu da perçinleyecektir. Ege Üniversitesi bünyesindeki Ege Teknopark, İzmir Ticaret Odası öncülüğünde kurulan İzmir Bilimpark, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü bünyesinde faaliyet gösteren Teknopark İzmir ve Dokuz Eylül Üniversitesi'ndeki Dokuz Eylül Teknoloji Geliştirme Bölgesi (Depark), Türk ve Çinli firmalara arasında ortaklaşa gerçekleştirilecek teknoloji projeleri için uygun koşullar ve avantajlar sunmaktadır.

Dijital ticaret, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de hızla yaygınlaşmaktadır. Ticaret Bakanlığı verilerine göre 2019 yılında Türkiye'de alışveriş siteleri ve uygulamaları üzerinden 136,0 milyar liralık alışveriş yapılmışken 2020'nin ilk yarısında alışveriş hacmi 91,7 milyar lirayı bulmuştur. Tüm dünyada ise 2019 yılında 8,4 trilyon dolar olan dijital ticaret hacminin beş yıl içerisinde 34,1 trilyon dolara çıkacağı tahmin edilmektedir.

Çin şu anda açık arayla dünyanın en büyük dijital ticaret pazarına sahiptir. 2019 yılında Çin'deki toplam dijital ticaret hacmi 1,94 trilyon dolar olarak gerçekleşmişken ikinci büyük pazar olan ABD için bu rakam 587 milyar dolardır. Aynı zamanda Çin'de dijital ticaret hızlı büyümesini sürdürmektedir. 2019 yılında pazar bir önceki yıla göre yüzde 27,3 büyümüşken, ABD'de ise bu oran yüzde 14 seviyesinde kalmıştır.

Çinli dijital ticaret platformları sadece Çinli firmaları Çinli tüketici ile bir araya getiren uygulamalar olmanın ötesinde diğer ülkelerden firmaların da ürünlerini Çin'de ve üçüncü ülkelerde pazarlamasına imkân sağlamaktadırlar. Tmall, Taobao, JD.com, Pingduoduo, suning.com, Dianping, YHD .com, Gome, vip.com ve Dangdang gibi "dijital pazaryerleri" sayesinde Çinli tüketiciler diğer ülkelerden ürünleri satın alabildikleri gibi yabancı satıcı firmaların da Çin'de bir şirket kurmak zorunda kalmadan pazara girmeleri sağlanmaktadır. İzmir ve Ege Bölgesi'ndeki üretici firmaların, özellikle de KOBİ'lerin bu platformlara katılmalarının teşvik edilmesi, dijitalleşme anlamında büyük bir adım olacağı gibi bölgenin e-ihracatına da katkı sağlayacaktır.

Çin'den İzmir ve Ege Bölgesi'ne Yatırım Potansiyeli

Çin'den Türkiye'ye daha fazla doğrudan yabancı yatırım çekilmesi, ülkemizin bu ülkeyle olan ticaret açığına karşılık bir ölçüde de olsa bir denge sağlanmasını mümkün kılacağı gibi, Çin'den ülkemize teknoloji transferi ve ortak üretim gibi imkânlar için bir zemin sağlayacak, Türkiye ekonomisinin üretim, ihracat, katma değer yaratılması ve istihdam gibi süreçlerine de katkıda bulunacaktır. Raporun önceki kısımlarında da izah edildiği gibi Türkiye'deki Çin yatırımları henüz nispeten düşük seviyededir, ancak bu alanda gelişim için önemli bir potansiyel mevcuttur ve bu potansiyelin yoğunlaştığı coğrafi alanlardan birisi de İzmir ve Ege Bölgesi'dir. Bu bölgede Çin firmalarının yatırımları için özellikle enerji, tarım ve gıda ürünleri, makine imalat ve kimya ürünleri alanında ciddi bir potansiyel olduğu değerlendirilmektedir.

ENERJİ

Türkiye ile Çin arasında enerji alanında hâlihazırda geniş kapsamlı bir işbirliği söz konusudur. Bu işbirliğinin temelini oluşturan, 25 Haziran 2009 tarihinde Pekin'de imzalanarak TBMM tarafından kabul edilmesini müteakip 25 Ağustos 2011 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Enerji İdaresi Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptı" işbirliği alanlarını yenilenebilir enerji (hidro enerji, rüzgar enerjisi, güneş enerjisi, jeotermal enerji); termal enerji (kömür, petrol ve yakıt olarak doğal gaz); enerji tasarrufu; trafoların ve hidroelektrik santrallerinin beraberce rehabilitasyonu; rüzgar, güneş, küçük su kaynakları vs. gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımına ilişkin elektrik üretim sistemlerinin imalatı; hidrokarbonların aranması ve üretimi; maden teknolojileri; nükleer enerji; güneş enerjisi teçhizatı üretimi; pompalamalı depolu hidroelektrik santralleri; ve bor teknolojileri olarak tespit etmiştir. 3 Eylül 2016'da

Hangzhou'da Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Enerji İdaresi arasında imzalanan yenilenebilir enerji ve kömür alanındaki işbirliği anlaşmaları, Türkiye ile Çin arasında işbirliğinin öncelikli alanlarını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte 9 Nisan 2012 tarihinde imzalanan ve TBMM tarafından kabul edilmesini müteakip 2 Eylül 2016 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Nükleer Enerjinin Barışçıl Amaçlarla Kullanımına Dair Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşbirliği Anlaşması" enerji konusundaki işbirliğini farklı bir boyuta taşımıştır.

İzmir ve Ege Bölgesi'nin potansiyeli dikkate alındığında Çin'den enerji alanında yatırım çekilmesi için en yüksek potansiyeli taşıyan sektörlerin güneş ve rüzgar enerjisi olduğu görülmektedir. Yılın en az 300 gününü güneşli geçiren ve yaz aylarında güneşlenme süresi günde 12 saati bulan bu coğrafyada büyük bir güneş enerjisi kaynağı mevcuttur. İzmir'de mevcut durumda 10.904 MW güce sahip 34 adet güneş enerjisi santrali bulunmakla birlikte beş yeni santralin de yapımı devam etmektedir. Çin'in başlıca güneş hücresi ve fotovoltaik panel üreticisi firmalarından CSUN firması, 2013 yılından beri İstanbul'daki hücre ve panel fabrikasında üretimini sürdürmekte ve gerek Türkiye'deki güneş enerjisi santralleri gerekse ihracata yönelik olarak ekipman sağlamaktayken, bu alanda Çin firmaları için İzmir ve Ege Bölgesi'nde de yatırım imkânları mevcuttur.

2019 yılında toplam 2,02 milyon MW elektrik üretimi kapasitesine ulaşmış olan Çin'de bu toplam içerisinde yüzde 10,1'lik bir kısım güneş enerjisine aittir ve toplam elektrik üretiminde bir yıl içerisindeki kapasite artışı yüzde 5,6 olmuşken bu oran güneş enerjisi için ortalamanın oldukça üzerinde yüzde 16,7 olarak gerçekleşmiştir. Çin'de güneş enerjisi sektörünün hızlı gelişimi, Çin firmalarının yurtdışında yapacakları yatırımları da olumlu bir şekilde etkilemektedir ve Çin şu anda açık arayla dünyanın en büyük güneş hücresi ve fotovoltaik panel üreticisi konumundadır. CSUN'un yanı sıra sektördeki en büyük aktörler Trina Solar, Jinko Solar, LONGi Solar ve JA Solar'dır.

İzmir, Türkiye'de kurulmuş olan ilk rüzgar enerjisi santraline ev sahipliği yaptığı gibi, sahip olduğu 12.000 MW'lik yüksek rüzgar enerjisi potansiyeli ile de bu alanda Türkiye'de öncü konumdadır. Şehir sınırları içerisinde hâlen çeşitli firmaların 39 farklı rüzgar santrali mevcuttur ve daha fazlası için de büyük bir potansiyel söz konusudur. Diğer yandan Manisa'daki 240 MW'lik Soma Rüzgar Enerjisi Santrali, Aydın ve Muğla'da planlama aşamasındaki 250'şer MW'lik rüzgar enerjisi santralleri Türkiye'nin bu alandaki ilk on projesi arasında yer almaktadır. Bu alandaki projelere Çin'den yatırım çekilebilir.

Çin, rüzgar enerjisi konusunda da öncü konumdadır. Küresel Rüzgar Enerjisi Konseyi (GWEC) verilerine göre dünyadaki toplam rüzgar enerjisi üretim kapasitesinin yüzde 42,3'ü Çin'de kurulu durumdadır ve en yakın takipçisi olan ABD'nin payı ise yüzde 19,3'tür. Çinli firmalar ülke içerisindeki kapasitelerini yatırımlar yoluyla yurtdışına da taşımaktadırlar. Bu sektördeki en büyük Çin firmaları Longyuan Power ile China Datang Corporation'dır ve bunların yanı sıra Envision Energy ve Goldwind firmaları da rüzgar türbini imalatçıları olarak Çin'de ilk sıralarda yer almaktadır.

TARIM VE GIDA ÜRÜNLERİ

Ege Bölgesi'nin verimli toprakları ve zengin tarım üretimi, bölgede gıda ürünleri sektörü için bir girdi sağlamakta ve bu alandaki yatırımlar için cazip bir ortam oluşturmaktadır. Bölgede işlenmiş meyve ve sebzeler ile süt ve süt ürünleri, gıda alanında performansı en yüksek olan alt sektörler olarak ön plana çıkmaktadır. İzmir'de hâli-

hazırda faal olan sıvı gıda işleme ve paketleme üreticisi Tetra Pak, Torbalı'da üretim yapan Dr. Oetker ve kurutulmuş meyve üreticisi Rapunzel, Manisa Organize Sanayi Bölgesi'nde faaliyet gösteren çikolata üreticisi Ferrero gibi yabancı sermayeli firmalara benzer şekilde Çin'in önde gelen ve giderek dünyaya açılan gıda firmalarının da Ege Bölgesi'ne gelerek yatırım yapmaları teşvik edilebilir. Bu alanda Çin'in başlıca firmaları arasında WH Group, Inner Mongolia Yili Industrial Group, China Mengniu Dairy, Tingyi Holding, Shanghai Maling Aquarius, Bright Dairy and Food, Uni-President China, Dali Foods Group, Foshan Haitian Flavouring and Food ve COFCO Tunhe Sugar sayılabilir. Ege Bölgesi'nde organik tarım için uygun toprak ve teknik altyapının bulunması ve Türkiye'nin AB ile imzalamış olduğu gümrük birliği anlaşması sayesinde işlenmiş tarım ürünlerinin Türkiye'den Avrupa'ya gümrüksüz olarak ihracatının yapılmasını sağlaması, Ege Bölgesi'ni Çinli firmalar açısından yatırım için cazip kılan unsurların arasındadır.

MAKİNE İMALAT

İzmir, Türkiye'de sanayinin en güçlü olduğu kentlerden birisidir ve sanayileşme beraberinde makine imalatına artan talebi getirmektedir. İzmir'de bu alanda faal olan yabancı sermayeli şirketlerin tamamına yakını otomotiv sektörüne yönelik olarak çalışmaktadır. Ancak diğer alanlarda da bölgeye yabancı sermaye çekilmesi için geniş bir potansiyel söz konusudur.

Son on yıldır yüzde 30'a yakın bir büyüme sağlamış olan ve teknolojide gerçekleştirilen atılımlar sayesinde katma değerini de hızlı bir şekilde artıran Çin'in makine imalat sektöründe yer alan firmalar için Türkiye yatırım anlamında cazip bir destinasyon olabilir. Ülkenin makine imalat alanında en yüksek performansı sergileyen tarım makineleri, gelişmiş takım tezgahları ve sanayi robotlarının yanı sıra inşaat, petrokimya ve madencilik sektörlerinde kullanılan makinelerin imalatı da Çin'den yatırımı anlamında öncelikli olarak değerlendirilebilecek alanlardır. Sektördeki büyük firmalar arasında ise Weichai Power, Sany Heavy Industry, XCMG Conbstruction Machinery, Shanghai Zhenhua Heavy Industries, Zhengzhou Coal Mining Machinery yer almaktadır.

KİMYA ÜRÜNLERİ

Ege Bölgesi ve özellikle de İzmir, Türkiye'de kimya ürünleri sektörünün başlıca merkezlerinden birisidir. Aliağa Organize Sanayi Bölgesi, bu alanda faaliyet gösteren üreticilere ev sahipliği yaparken Türkiye'nin petrokimya alanındaki en büyük firmalarından ve ihracatçılarından olan Petkim de yine Aliağa'da faaliyet göstermektedir. Bölgede ağırlıklı olarak petrokimya ürünleri, deterjan ve sabun, boya ve ilaç kimyasalları üreten firmalar faal durumdadır ve İzmir tek başına bu alanda Türkiye'nin ihracatının dörtte birini gerçekleştirmektedir. İzmir'de boya üretimi yapan Japon sermayeli Kansai Altan ile Aliağa'daki rafinerisinde kimyasallar üreten Azerbaycan'ın devlet petrol şirketi SOCAR bu alanda İzmir'deki yabancı sermaye iştirakleridir. Bu sektörde de Çin'den yatırım çekilmesi için önemli bir potansiyel bulunmaktadır.

Çin dünyanın en büyük kimya ürünleri pazarına sahip olduğu gibi aynı zamanda dünyanın en büyük kimya ürünleri üreticisi konumundadır. 21 binin üzerinde firmanın üretim yaptığı sektör, 2019 yılında yüzde 4,6'lık bir büyüme sergileyerek 1,63 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaşmıştır ve sahip olduğu rekabet gücünü dış yatırımlar yoluyla uluslararası alanda da değerlendirmektedir. Sektördeki en büyük Çin firmaları arasında Sinopec, CNPC, SinoChem, Wanhua Chemical, ChemChina, Rongsheng Petrochemical, Hengyi Petrochemical ve Yunnan Yuntianhua sayılabilir.

Turizm

Çin ile mal ticaretinde büyük bir açığa sahip olan Türkiye için ekonomik ilişkilerde bir ölçüde denge sağlamak açısından bir taraftan Çin'den daha fazla yatırım çekme hedefi öncelik kazanırken diğer taraftan hizmet sektöründe bir ticaret fazlası yaratmak da önem taşımaktadır. Bu anlamda turizm sektörü Türkiye açısından yüksek potansiyel taşımakta ve Çin'in hızla büyüyen turizm pazarından alınan payı artırmak net bir hedef olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu raporun önceki bölümlerinde belirtildiği gibi son dönemlerde Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayısının düzenli olarak artmakta olduğu gözlemlenmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan sınır giriş-çıkış istatistiklerine göre 2019 yılında Türkiye'ye Çin Halk Cumhuriyeti pasaportu taşıyan kişiler tarafından 426.344 giriş yapılmıştır ve bu rakam turizm dışındaki amaçlarla ülkemize gelen kişileri de içerse de Çin'den Türkiye'ye yapılan ziyaretler açısından genel anlamda bir fikir vermektedir. 2020 yılında Covid-19 pandemisine karşı alınan önlemler nedeniyle bu rakamda ciddi bir düşüş olacaktır, ancak hayatın normalleşmesi ve sınır ötesi seyahatlerin yeniden mümkün olmasıyla birlikte ziyaretçi sayılarının tekrar artması ve kısa bir süre içerisinde pandemi öncesindeki seviyesini yakalayarak geçmesi öngörülmektedir. Çin'de 2020'nin ikinci yarısı itibariyle iç pazarda turizm yeniden canlanmaya başlamış, ülke içerisinde eyaletler arasında organize gruplar halinde seyahatler serbest bırakılmış ve turistik mekanlara kabul edilebilecek ziyaretçi sayısı da kademeli olarak artırılmaya başlanmıştır. Covid-19 pandemisi konusunda dünya genelinde kalıcı olarak bir normalleşme sürecine girilmesi, Çin'in iç pazardaki bu açılımlarını yurtdışına yapılan turizme de taşımasını sağlayacaktır.
Turizm, İzmir ve genel olarak Ege Bölgesi

için önemli bir gelir kaynağıdır. Bugüne değin bu alanda yapılmış olan yatırımlar, seyahat kısıtlamalarının ve Covid-19 pandemisinin talep üzerindeki olumsuz etkisinin ortadan kalkması ile birlikte sektörde kısa bir süre içinde yeniden canlanma yaşanmasını sağlayacaktır ve Çin'in büyük turizm pazarından alınan payı artırmak bu dönemde İzmir ve Ege Bölgesi için öncelikli bir hedef olmalıdır.

ÇİN'İN TURİZM PAZARI

Çin'den yurtdışına yapılan turizmin hacmi son yirmi senedir devamlı olarak büyümektedir ve 2020'de Covid-19 pandemisi nedeniyle zorunlu bir aradan sonra yeniden artış sürecine girmesi beklenmektedir. 2019 yılında Çin'den yurtdışına kişi bazında 142,1 milyon ziyaret yapılmıştır. Ülkenin büyük ve harcanabilir geliri sürekli artmakta olan orta sınıfı, Çin'i bu anlamda dünyanın önde gelen pazarlarından birisi haline getirmektedir ve ülkede sadece 2010-2015 arasındaki beş yıllık dönemde iki katına çıkmış olan yurtdışı seyahat talebinin Covid-19 sonrası normalleşme ile birlikte yine aynı ivmeyi yakalayacağı öngörülmektedir.

Çinli turistlerin ziyaret etmeyi tercih ettikleri ülkelerin başında yakın coğrafyadaki Asya ülkeleri gelmektedir. 2019 yılında Çin'den yurtdışına seyahatin en fazla yapıldığı ülkeler sırasıyla Tayland (11,0 milyon ziyaret), Japonya (9,6 milyon), Güney Kore (6,0 milyon), Vietnam (5,2 milyon), Malezya (3,1 milyon) ve Singapur (2,9 milyon) olmuştur. Covid-19 sonrası dönemde Asya ülkelerinin bu anlamdaki liderliklerini koruması beklenmektedir ve Çinli turistlerin kendi ülkelerinde olduğu şekilde virüse karşı benzer önlemlerin alındığı ülkelerde kendilerini daha güvende hissetmeleri bu anlamda önemli bir rol oynayacaktır. Bahsi geçen Asya ülkeleri de 2020 yılının ikinci yarısıyla birlikte uygun koşulların oluşmasıyla Çinli turistlerin girişine tekrar izin vermeye başlamışlardır.

Çin'de ortalama gelirlerin bir yükseliş trendinde olması, düşük fiyatlı uluslararası uçuş seçeneklerinin çoğalması ve bir çok ülkenin (Türkiye dahil) Çin Halk Cumhuriyeti vatandaşlarına kolay vize imkânı sağlamaya başlamaları, Çinli turistlerin Asya dışındaki ülkelere ilgisinin de artmasına yol açmıştır.

Çinli turistlerin Asya-Pasifik coğrafyası dışındaki seyahatleri açısından öncelikli tercihleri Batı ülkeleri olmaktadır. İlk sırada ABD'nin yer aldığı listede birçok Avrupa ülkesi bulunmakta, bununla birlikte Rusya ve Birleşik Arap Emirlikleri de tercih edilen destinasyonlar olarak dikkat çekmektedir.

Bu tabloya rağmen, son iki yıl içerisinde, özellikle ABD ile Çin arasında devam eden ticaret savaşlarına paralel olarak ve aynı zamanda Covid-19 pandemisinin Çin'den çıktığına yönelik iddiaların kamuoyunda algıları şekillendirmesiyle birlikte, bazı Batı ülkelerinde Çinli turistlere karşı olumsuz tutumlar sergilendiği de görülmektedir ve buna karşılık Çin hükümeti de yurtdışına çıkacak vatandaşları için bazı uyarılarda bulunmaktadır. Şubat 2020'de Çin'in Kültür ve Turizm Bakanlığı ABD'ye gidecek vatandaşları için "bu ülke yönetiminin virüsün çıkışı ile ilgili aşırı tepkileri, Çinli turistlerin görmüş oldukları haksız muameleler ve genel olarak güvenlik ortamındaki belirsizlikler" nedeniyle bir seyahat uyarısı yayınlamış, Temmuz 2020'de Dışişleri Bakanlığı'nın Avustralya'ya yapılacak seyahatler ile ilgili olarak uyarısında bu ülkede "ırk temelinde ayrımcılık ve şiddetin arttığı ve medyanın Çin karşıtlığını körüklediği" ifade edilmiş ve Avustralya'ya gidecek vatandaşların "güvenlik riskleri konusunda ekstra dikkatli olmaları" önerilmiştir. Bu tür uygulamaların, Covid-19 sonrası dönemde de devam ederek Batı ülkelerine gitmekte olan Çinli turistlerin başka destinasyonları tercih etmelerine yol açabilecektir ve bu da Türkiye için bir fırsat oluşturmaktadır.

Çinli turistlerin Asya-Pasifik haricinde en fazla ziyaret ettikleri ülkeler

	2019 (bin kişi)	2020 (tahmin) (bin kişi)	2021 (tahmin) (bin kişi)	2022 (tahmin) (bin kişi)
ABD	2.830,0	1.109,5	2.512,5	3.357,2
Fransa	2.358,1	901,3	2.146,3	2.810,1
Birleşik Arap Emirlikleri	1.709,2	485,6	1.543,2	1.842,2
Rusya	1.601,3	708,2	1.590,7	1.990,7
Almanya	1.553,3	742,7	1.511,0	1.873,6
İsviçre	1.098,7	739,3	1.656,2	2.013,3
Avusturya	1.033,5	513,9	1.082,4	1.270,9
İngiltere	910,8	306,6	813,6	1.079,4
Portekiz	835,1	438,8	746,0	896,7
Kanada	826,0	371,1	806,0	1.012,3

Kaynak: Euromonitor International verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

Yurtdışında en fazla harcamayı yapan turistlerin ülkelerine bakıldığında Çin'in burada da dünyada ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Çinli turistlerin 2019 yılında yurtdışındaki toplam harcamalarının tutarı 184,8 milyar dolar olarak gerçekleşmiş ve Çin bu bağlamda ABD, Almanya ve İngiltere'nin de üzerinde yer almıştır. Hâlihazırda Çin nüfusunun ancak yüzde 10'u pasaport sahibidir, ancak ülkede gelirlerin artmasıyla birlikte pasaport çıkartanların sayısı ve yurtdışı seyahat talebi de artacaktır. Bahsi geçen Batı ülkelerinde bu anlamda büyük ölçüde doyuma ulaşılmış olması nedeniyle Çin ile diğer ülkeler arasındaki makasın ileride daha da açılması beklenebilir.

Çinli turistlerin yurtdışında kişi başına harcamaları da dünya ortalamasının üzerindedir. Çin'den yurtdışında seyahat eden kişiler, ülkenin orta/yüksek gelir seviyesine mensuptur ve yüzde 80'nin yıllık geliri Çin ortalamasının yaklaşık 2,5 katı üzerindedir. Dünya Turizm Örgütü verilerine göre Çinli turistlerin yurtdışına çıkışlarında günlük ortalama harcaması 1.850 dolardır ve bu rakam bir çok gelişmiş ülkenin turistlerine ait ortalamaların üzerinde olduğu gibi (örneğin, ABD için 1.560 dolar, Fransa için 1.820 dolar, İngiltere için 1.010 dolar, Almanya için 880 dolar), Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Eylül 2019'da açıklanmış olan "Türkiye 2023 Turizm Stratejisi"nde hedef olarak belirlenmiş olan ziyaretçi başına 867 dolarlık harcamanın bir hayli üzerindedir.

ÇİNLİ TURİSTLERİN TERCİHLERİ

Genel olarak ülkemize, özelde de İzmir'e ve Ege Bölgesi'ne Çin'den daha fazla turist çekebilmenin öncelikli koşulu Çinli turistlerin tercihlerini iyi anlamaktır. Çinli turistler şüphesiz ki gelir seviyeleri, yaş grupları, ilgi alanları anlamında farklılıklar göstermektedirler; ancak bununla birlikte yurtdışındaki seyahatlerine yönelik tercihleri açısından bazı genellemeler yapılabilir.

Vatandaşlarının toplam yurtdışı turizm harcamalarına göre ilk on ülke

	2019 (milyon $)	2020 (tahmin) (milyon $)	2021 (tahmin) (milyon $)	2022 (tahmin) (milyon $)
Çin	184.845,3	86.559,8	185.810,1	222.002,3
ABD	167.329,0	77.742,4	136.710,9	167.572,0
Almanya	103.699,6	45.465,1	82.298,4	97.194,5
İngiltere	97.938,9	41.339,1	74.988,8	91.146,7
Fransa	65.992,4	30.089,8	52.299,0	62.148,8
Kanada	51.671,8	24.155,8	40.915,1	49.661,5
Japan	46.109,2	24.051,1	38.363,7	44.448,9
Hindistan	43.774,8	19.357,3	37.574,3	51.314,3
Avustralya	44.332,6	23.734,9	36.687,9	42.754,1
Güney Kore	44.052,6	24.409,8	39.201,6	45.521,6

Kaynak: Euromonitor International verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

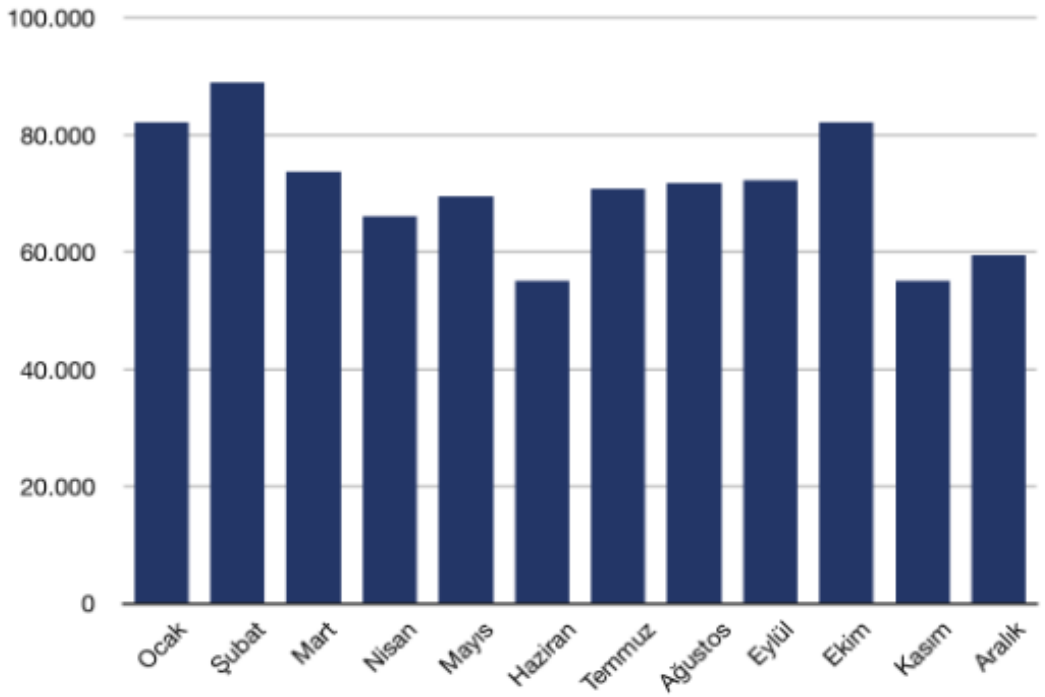
En üst gelir düzeyi grubundaki Çinli turistler, tek başlarına ya da aileleriyle birlikte kendileri için tasarlanmış özel turlara gitmeyi tercih ederlerken, büyük bir çoğunluk yine aileleriyle birlikte organize tur paketlerine yönelmektedir. 2019 yılında yurtdışına seyahat etmiş olan Çin vatandaşlarının yüzde 25,3'ü eşiyle birlikte, yüzde 22,0'ı ise çekirdek aile olarak seyahate çıkmış, büyük gruplar halinde seyahat edenlerin oranı ise yüzde 24,1 olmuştur. Yirmili ve otuzlu yaşlardaki turistlerin çoğunluğu bağımsız olarak seyahat etmeyi tercih ederken, 60 yaş üzeri kesimin çoğunlukla tercihi 10 ile 20 kişi arasında katılımın olduğu organize tur paketleridir.

Çinli turistler güneş ve deniz turizminden çok büyük ve tarihi özellikleri ile tanınmış şehirleri, doğa güzelliklerini, iklimin uygun ve havanın temiz olduğu yerleri tercih etmektedirler. Şehir olarak son dönemlerde Çinli turistlerin en fazla tercih etmekte oldukları destinasyonlar Paris, Londra ve Milano olmuştur. Yaygın görüşün aksine Çinli turistler için öncelik gidilen yerde alışveriş yapmak değil, gezip görme deneyimini yaşamaktır. Yerel kültürü deneyimlemek Çinli turistlerin özen gösterdikleri bir konudur.

Birçok ülkenin aksine Çin'den gelen turistler, seyahatlerini yaz aylarında yoğunlaştırmamakta, bu anlamda tüm yıl geneline yayılan bir eğilim sergilemektedirler. Çin'den yurtdışına en fazla seyahat gerçekleştirilen dönemler Ocak ve Şubat ile Ekim aylarıdır ve bu dönemlerin ilki ay takvimine göre belirlenen Çin Yeni Yılı tatiline, ikincisi ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun yıl dönümünü kapsayan Altın Hafta tatiline denk gelmektedir.

Çinli turistler yurtdışına çıkışlarında genelde tek bir ülkeye gitmek yerine birkaç ülkeyi içeren güzergâhlar planlamakta, yakındaki Asya ülkelerine yapılan seyahatlerde toplam seyahat süreleri ortalamada 5-7 gün arasında değişirken, uzak kıtalara seyahatlerde bu süre 8-13 gün aralığına

Çin vatandaşlarının turizm amaçlı seyahatlerinin yılın aylarına göre dağılımı



Kaynak: Euromonitor International verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

çıkmaktadır. Örneğin McKinsey firmasının 2017 yılında yapmış olduğu bir araştırmaya göre Çinli turistlerin Avrupa'ya yaptıkları seyahatlerin yüzde 63'ünün ortalama süresi 8-13 gün, yüzde 23'ünün ise ortalama süresi 5-7 gün aralığındadır.

Çinli turistler yurtdışında çıktıklarında zaman zaman kendi alışkanlıklarına uygun Çin yemekleri arayışında olsa da genel eğilim yerel lezzetlerin tadılması yönündedir. Gastro-turizm kavramı Çinli turistler açısından giderek popülerlik kazanmaktadır. Bununla birlikte özellikle üst düzey gelirinden Çinli turistlerin fine-dining deneyimine özen gösterdikleri gözlemlenmektedir.

Çin, sadece ekonomi değil hayatın her alanında dijitalleşmenin en hızlı geliştiği ülkelerin başında gelmektedir. Bu durumun turizm açısından bir yansıması olarak da Çinli turistlerin yaklaşık yarısı seyahati ile ilgili rezervasyonları internet üzerinden yapmakta, yüzde 15'lik bir kesim de mobil uygulamaları tercih etmektedir. Diğer yandan Çin post-cash (nakit sonrası) döneme çok hızlı geçmiştir ve ülke içinde ödemeler çoğunlukla dijital ödeme sistemleri üzerinden QR kodu ile elektronik olarak yapıldığı gibi, Çinli turistler ve özellikle de 45 yaşının altında olanlar gittikleri ülkelerde de aynı imkânı talep etmektedirler.

ÇİNLİ TURİSTE HAZIR OLMAK

Çinli turistlerin tercihlerini iyi anlamak, bu tercihler üzerinden oluşacak taleplere cevap verebilecek kapasiteyi geliştirmenin de önünü açacaktır. İzmir ve Ege Bölgesi'ne daha fazla Çinli turist gelmesi hedeflenirken burada hayati önem taşıyan konu bölgenin bu turistleri misafir etmeye her anlamda hazır olmasıdır.

Çin'den ülkemize turistlerin artan oranlarda gelebilmesi için hava ulaşımı imkânlarının geliştirilmesi olmazsa olmaz bir koşuldur. Covid-19 pandemisi öncesinde Türk

Havayolları (THY) Çin'de Pekin, Şanghay, Guangzhou ve bunlara ek olarak Hong Kong'a seferler düzenlerken ve ayrıca Aralık 2018 itibariyle China Southern Airlines Pekin'den İstanbul'a, Nisan 2019 itibariyle de Sichuan Airlines, Chengdu'dan İstanbul'a uçmaya başlamışken pandemi nedeniyle bu uçuşlar durdurulmuştur. 1 Şubat 2020'de THY, Çin'e son yolcularını taşımış, ilerleyen aylarda, 4 Temmuz itibariyle Guangzhou'ya haftada bir kere olmak üzere uçuşlar başlatılmışsa da 14 Ekim'deki bir uçuşta bazı yolcuların Covid-19 testinin pozitif çıkması üzerine bu uçuşlar da durdurulmuştur. Normalleşme ile birlikte sadece durdurulan uçuşların sadece yeniden başlaması değil, artması planlanan Çinli turist sayısına cevap verebilmek için yeni hatların açılması ve frekansların da artırılması gerekmektedir. Pandemiden önce Türkiye, tarifeli yolcu taşımacılığında haftalık 21 frekans olan uçuşların 42 frekansa çıkartılmasını talep etmekteydi; bu görüşmelere kalındığı yerden devam edilmelidir.

Covid-19 pandemisi, yabancı ülkelerden turistlerin Ege Bölgesi'ne başlıca giriş noktalarından birisi olan İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nı da etkilemiş. Ekim 2020 itibariyle havalimanındaki yolcu trafiği bir önceki yılın aynı dönemine göre iç hatlarda yüzde 40, dış hatlarda yüzde 75 azalmıştır. Yeni dönemde bu rakamların tekrar artmasıyla birlikte, öncelikle havayolu şirketlerinin İzmir ile Çin arasında doğrudan seferler düzenlemelerinin teşvik edilmesi önem kazanacaktır. Bununla birlikte İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın da İstanbul Havalimanı gibi "Çin Dostu" statüsünü kazanması ve bu bağlamda uçuş bilgi ekranlarının Çince olması, anonsların Çince yapılması, bilet işlem ekranlarının Çinceye çevrilmesi gibi uygulamalara geçilmesi büyük fayda sağlayacaktır.

Çinli turistlere hitap edebilmenin ve müşteri memnuniyetini sağlamanın en temel koşulu onlarla kendi dillerinde iletişim kurabilmektir ve bu durum sadece havalimanları için değil, turizm sektörünün tamamı için geçerlidir. Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD) tarafından yayınlanmış olan bir rapora göre otellerde normalde en fazla 10 dakika süren giriş ve check-in işlemi, Çinli bir turist geldiğinde eğer otelde Çince konuşan personel yoksa 50 dakikayı bulabilmekte ve bu da doğal olarak ziyaretçi nezdinde ciddi bir memnuniyetsizliğe yol açmaktadır. Havalimanları gibi otellere de bir nevi "Çin Dostu" statüsünün kazandırılması İzmir ve Ege Bölgesi'ndeki tesisler için önemlidir. Bu hedef doğrultusunda bölgede Çince dil eğitiminin yaygınlaştırılması, bu alanda kurslar açılması ve ülkemizde sadece İstanbul ve Ankara'da bulunan Konfüçyus Enstitüleri'nin İzmir'de de açılması ve Çince bilen kişilerin turizm sektörüne kazandırılması fayda sağlayacak adımlar olacaktır.

Türkiye'de Turist Rehberleri Birliği'nden (TUREB) kokartlı rehber sayısı 8.450, bunları narasında Çince bilenlerin sayısı ise sadece 278'dir. İzmir'de ve Ege Bölgesi'nde istihdam edilmek üzere, sadece Çince'yi değil, Çinli turistler ile verimli bir şekilde iletişim kurabilecek şekilde Çin kültürünü de iyi bilen rehberlerin yetiştirilmesi gerekmektedir.

Her ne kadar Çinli turistler gittikleri ülkelerde yerel yiyecekleri tatmaya özen gösterseler de bir çok zaman kendi ağız tadlarına uygun Çin yemeği arayışında olmaktadırlar. Sadece İzmir'de değil, Türkiye'nin genelinde Çin lokantası sayısının çok az olduğu, olanların da Çinlilere hitap edecek yiyeceklerden çok Türk ağız tadına uygun olarak uyarlanmış yiyecekleri sundukları düşünülürse, bu konudaki talebi otellerin karşılamasının ve otellerin sadece menüler açısından değil, Çinli turistlerin yemeğe yönelik diğer alışkanlıklarına (örneğin yemekle birlikte soğuk ya da ılık su yerine sıcak su içmek; çubuk ve pirinç kasesi gibi araçları kullanmak, vb.) karşılık vermeye hazır olmalarının gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda belirtildiği üzere Çinli turistler alışverişlerinde nakit ya da kredi kartı yerine kendilerinin zaten kendi ülkelerinde kullanmakta oldukları WeChat Pay ve Alipay gibi dijital ödeme sistemlerini tercih etmektedirler. Türkiye'de bu sistemlerin kullanıma sokulması açısından pilot proje olarak WeChat Pay'in İstanbul Havalimanı'nda kullanılmasına Temmuz 2020 itibariyle başlanmıştır. Bu uygulamaların zaman içerisinde İzmir'de ve Ege Bölgesi'nin Çin'den yüksek sayıda turist alan merkez ve tesislerinde kullanıma açılması sağlanmalıdır.

Çinli turistlerin İzmir'i ve Ege Bölgesi'nin ziyaret etmeleri kadar geldiklerinde mümkün olduğunca uzun süre kalmaları da önemlidir. Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, İzmir'e gelen ve konaklayan ziyaretçi sayısı bakımından Çinliler, Almanlar, İngilizler ve İranlılardan sonra İzmir'i en çok ziyaret eden millettir. Ancak kente gelen Çinli ziyaretçi burada çok az vakit geçirmektedir. Diğer ülkelerden İzmir'e gelen ziyaretçiler kentte ortalama 2,5 gün, hatta Almanlar 3 gün geçirirken, Çinli ziyaretçiler ortalama 1,5 gün kalmaktadırlar (bir kıyaslama yapılacak olursa Denizli'ye gelen Alman turistler ortalama 1,5, Çinli turistler 1,1 gün; Aydın'a gelen Alman turistler 3,7 gün, Çinli turistler ise 1,2 gün konaklamaktadır.) Dolayısıyla Çin ile turizm konusunda esas olan daha fazla ziyaretçi çekmenin yanı sıra, belki bundan da daha önemli olarak, gelen ziyaretçilerin kentte daha uzun kalmalarını sağlamaktır. Bunun da en temel yöntemi, gelen turistlere daha fazla seçenek sunabilmek, sektörün ürün çeşitliliğini artırmaktır.

"Türkiye 2023 Turizm Stratejisi"nde ön plana çıkartılan en temel konulardan birisi turizmde ürün çeşitliliğinin artırılması, deniz ve güneş turizmi gibi gelenseksel formatların yanında farklı turizm çeşitlerine ağırlık verilmesidir. İzmir'in ve Ege Bölgesi'nde bu doğrultuda Çinli turistlere yönelik yeni ürün ve turizm paketlerinin hazırlanarak pazarlanması için yeterli potansiyel vardır. Çinli turistlerin fazlaca tercih etmedikleri deniz ve güneş turizmi yerine kültür turizmine yoğunlaşılması fayda sağlayacaktır. İzmir'in ve Ege Bölgesi'nin antik çağlarda günümüze uzanan geniş bir kronolojik yelpazedeki tarihi mekanların Çinli turistler için daha iyi bir deneyim sağlayacak şekilde düzenlenmesi, Çinli turistlere hitap edecek kültür ve sanat faaliyetlerinin tasarlanması ve yine Çinli turistlere hitap edecek konularda müzelerin sayısının özel teşebbüsünü de teşvik edilerek katılımının sağlanmasıyla artırılması bu alanda atılmış önemli adımlar olacaktır. Diğer yandan İzmir ve Ege Bölgesi'nde Çinli turistlere hitap edecek şekilde sağlık turizmi, spor turizmi ve kongre turizminin de geliştirilmesi için yüksek bir potansiyel vardır.

TANITIM VE PAZARLAMA

Ticaret Bakanlığı'nın 2019-2021 dönemini kapsayan Çin Eylem Planı'nda, "Çinli turistlerin talepleri ve eğilimleri çerçevesinde Çin'e yönelik bir Türkiye tanıtım stratejisi oluşturulması" öngörülmektedir. Bu stratejinin bütünü içerisinde yer alacak ve katkı sağlayacak şekilde İzmir ve Ege Bölgesi'ne özel çalışmalar gerçekleştirilmesi faydalı olacaktır. Çin'den daha fazla turist çekilebilmesi için bölgenin Çin nezdinde tanıtımının daha iyi ve etkin bir şekilde yapılması, genel anlamda Türkiye'nin tamamına yönelik olarak yapılan 2018 yılının "Çin'de Türkiye Turizm Yılı" ilan edilmesi gibi etkinliklere ek olarak, bunları bütünleyecek ancak aynı zamanda İzmir'i ve Ege Bölgesi'ni de Türkiye içerisinde ön plana çıkartacak şekilde bölge odaklı tanıtım faaliyetlerine ağırlık verilmesi gereklidir. Bu anlamda, bir büyükşehir olarak İzmir ve İzmir'in gerek merkez, gerekse Seferihisar gibi ilçeleriyle sunduğu kültürel, gastronomik, sportif vb. deneyimler, bölgenin tarihi cazibe merkezleri (Efes Antik Kenti, Bergama, Allianoi, Afrodisias, Priene, Miletos, Apollon Tapınağı, Manisa camileri gibi); doğal güzellik-

İzmir'e gelen ziyaretçilerin milliyetlerine göre dağılımı (2019)

Ülke	Ziyaret eden kişi sayısı	Toplam geceleme (gün)	Kişi başına ortalama kalış (gün)
Almanya	291.634	877.083	3,01
İngiltere	113.634	294.578	2,59
İran	49.424	127.839	2,59
Çin	46.609	68.864	1,48
Hollanda	45.338	127.954	2,82
Rusya	44.063	119.779	2,72
Belçika	38.410	109.046	2,84
ABD	33.362	74.313	2,23
Fransa	33.253	89.372	2,69
Polonya	32.476	96.700	2,98

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

leri (Pamukkale, Bafa Gölü, Ulubey Kanyonu, Kelebekler Vadisi gibi) ile aktif bir tanıtım faaliyeti gerçekleştirilebilir, bölgeden çıkmış ve uluslararası anlamda yüksek tanınırlığı olan Türk markalarının bu tanıtımlarda kullanılması ile markalaşma yönünde adımlar atılabilir. Diğer yandan İzmir ile Wuhan, Xiamen ve Chengdu; Afyonkarahisar ile Yunfu, ve Denizli ile Jiaozhou arasında kurulmuş olan kardeş şehir ilişkilerine ek olarak yeni kardeş şehir konseptleri geliştirilip hayata geçirilerek bu bağlantılar turizm alanında tanıtım için etkin bir şekilde kullanılabilir.

Çince'de "Ege" (爱琴: *Ai qin*) ile "aşk" kelimesinin (爱情: *ai qing*) eş sesli olması, bölgenin tanıtımında faydalanılmak üzere çok güçlü bir çıkış noktası sağlamaktadır. Bugüne değin bu eş seslilik üzerine bir takım çalışmalar yapılmış—2004 tarihli "Ege Denizi'nde Aşk" (情定爱琴海: *Qing ding Ai qin hai*) gibi—ancak bu gibi çalışmalar Yunanistan ve Yunan adalarının tanıtımına katkı sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Bu konseptin Ege Denizi'ne Türkiye tarafında sahili olan destinasyonların aktif bir şekilde tanıtılması için kullanılmasını sağlayacak örneğin Çinli yapımcılarla ortak hazırlanacak Ege Denizi'ni arka plan olarak alan dizi ve filmler gibi projeler hayata geçirilmelidir.

Çinli turistler gidecekleri ülkeyi seçerlerken büyük ölçüde sosyal medyada yer alan bilgi ve yorumlardan faydalanmakta ve ziyaretleri sırasında da içerik üreterek sosyal medyada yayınlamaktadırlar. Bu nedenle İzmir ve Ege Bölgesi'nin Çinlilere tanıtımı için Çin sosyal medyasının en popüler uygulamalarının (WeChat, Weibo, Baidu, Xiaohongshu, Kwaishou, Douban, Douyu gibi) etkin bir şekilde kullanılması ve bu kanallar üzerinden pazarlama faaliyetlerinin sürdürülmesi gerekmektedir. Bununla birlikte Çin'de sosyal medyada yüksek takipçi sayısına sahip olan "influencer" ve "fenomen"lerin İzmir ve Ege Bölgesi konusunda yayın yapmalarının sağlanması da etkili olacaktır. Türkiye'nin genel olarak tanıtımı amacıyla bugüne değin ülkemizde altı tane Çin sosyal medya "fenomeni" ağırlanmış ve bu kişiler Türkiye deneyimlerini sosyal medya üzerinden takipçileri ile paylaş-

mışlardır. Bu çalışmalar İzmir ve Ege Bölgesi özelinde de yapılabilir.

Çinli turistler yurtdışına yapacakları seyahatler için sıklıkla büyük turizm acentelerinin internet sitelerini kullanmaktadırlar. Bu sitelerde rezervasyon yapma ve satın alma imkânları olduğu gibi esas olarak turistik yöreler, mekanlar ve tesisler hakkında bilgi paylaşılıp tanıtım da yapılmakta ve kullancılar kendi yorumlarını ekleyebilmekedirler. Tabloda görüldüğü üzere bu sitelerin en büyüğü Ctrip'tir ve Ctrip'in günlük 20 milyon aktif kullancısı vardır. İzmir'in ve Ege Bölgesi'nin turistik cazibe merkezlerinin ve tesislerinin, büyük veri, yapay zeka gibi yenilikleri aktif bir şekilde kullanan bu dijital pazarlama mecralarında reklam vererek ve tanıtım yaparak yer alması, pazarlama çalışmalarının etkinliği ve doğrudan potansiyel müşteriye ulaşılması açısından büyük fayda sağlayacaktır.

Çin'in en büyük seyahat acenteleri

Seyahat acentesi	Pazar payı (%)
Ctrip.com International	57,8
Tongcheng eLong	11,6
Zhejiang Feizhu Network	5,3
Shanghai Chunqiu Tourism	5,1
China National Travel	4,2
Tuniu.com	2,2
China CYTS Tours	1,2
Uzai.com	1,0
Shanghai Aviation Holiday	0,7
China Kanghui Tourism	0,7

Kaynak: Euromonitor International.

Politika Önerileri

Türkiye açısından uygun koşullar altında ve karşılıklı fayda prensibi çerçevesinde Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nde yer almak, ülke ekonomimize ulaştırma ve teknoloji altyapısının güçlendirilmesi konusunda katkı sağlayabileceği gibi Çin'den daha fazla yatırım çekilmesi suretiyle ticaret açığı vermekte olduğumuz bu ülkeye karşı daha dengeli bir ekonomik ilişki tesis edilmesi açısından da faydalı olacaktır.

Bu raporda Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkiler ve Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında İzmir'in ve Ege Bölgesi'nin konumlandırılması amaçlanmıştır. Detayları yukarıdaki bölümlerde yer almakla birlikte, bu amaç doğrultusunda ortaya çıkan politika önerileri şu şekilde özetlenebilir;

◆ İzmir'den ve Ege Bölgesi'nden Çin'e ihracatın artırılması amacına yönelik olarak ilgili bölümde uygulanan analiz sonucu tespit edilen ve yüksek ihracat potansiyeli taşıyan ürünler için ürün bazında pazara giriş ve pazar payı artırma çalışmalarının, Ticaret Bakanlığı, ihracatçı birlikleri ve ihracatçı firmalar arasında Çin'e yönelik bir eşgüdüm mekanizması kurularak yapılması faydalı olacaktır.

◆ Çandarlı Limanı projesi ile ilgili detaylı bir fizibilite çalışması içeren ve projenin Kuşak ve Yol Girişimi açısından ekonomik ve jeopolitik anlamda olası getirilerini inceleyen bir dosya hazırlanarak Çin tarafına sunulmalıdır. Buna ek olarak diğer İzmir limanları ile ilgili benzer çalışmalar da fayda sağlayacaktır.

◆ Ege Bölgesi'ndeki demiryolu, karayolu, kent içi raylı sistemler ve lojistik merkezleri ile ilgili olarak devam eden, planlama aşamasında olan ve gelecekte planlanan projeleri ve yatırım imkânlarını detaylı bir şekilde ele alan bir rapor hazırlanarak Çin tarafına sunulmalıdır.

◆ Belirlenen öncelikli sektörlerde Türkiye'nin kalkınma hedeflerine katkıda bulunacak şekilde Çin'den teknoloji içeren doğrudan yatırımların İzmir'e çekilmesinin teşvik edilmesi ve bu anlamda İzmir'de bulunan teknoloji parklarının etkin bir şekilde devreye sokulması gerekmektedir.

◆ İzmir ve Ege Bölgesi'nden üretici firmaların ve özellikle de KOBİ'lerin bireysel olarak ya da sektörel gruplar halinde Çin'in büyük dijital ticaret platformlarına katılımlarının sağlanması e-ihracatın artırılması açısından önemlidir.

◆ Başta güneş ve rüzgar enerjisi, gıda ve tarım ürünleri, makine imalat ve kimyasal ürünler olmak üzere İzmir'in ve Ege bölgesinin sunduğu yatırım imkânları bu sektörlerdeki büyük Çinli firmaların üst düzey yöneticilerine doğrudan anlatılmalıdır. Bu alanlarda mevcut genel teşviklerin yanında Çin'e özel olarak ne gibi avantajların sağlanabileceği değerlendirilmelidir.

◆ Pandemi sonrasında Türkiye ile Çin arasındaki uçuşların frekansının artırılması için yapılan girişimlere hız kazandırılmalı ve İzmir ile Çin arasında doğrudan uçuş imkânları değerlendirilmelidir.

◆ İzmir ve Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren turizm şirketleri ve tur operatörlerinin Çinli seyahat acenteleriyle işbirlikleri kurmaları, bu işbirliklerini geliştirmeleri ve bu şekilde Çin pazarında kalıcı olmaları sağlanmalıdır.

◆ Başta turizm alanında olmak üzere Çin ile kurulan ekonomik ve ticari ilişkilerde istihdam edilecek Çince bilen insan kaynağını geliştirmek amacıyla İzmir'de Çince kurslarının açılması (Konfüçyus Enstitüleri yoluyla ve/veya üniversiteler üzerinden) ve Çince'nin yanında Çin kültürüne yönelik eğitimin de verilmesi faydalı olacaktır.

◆ WeChat Pay ve AliPay gibi Çin'de kullanılan elektronik ödeme sistemlerinin İzmir'de ve Ege Bölgesi'nin diğer kentleri ile turistik merkezlerinde de kullanılabilmesi için ülkemizde faaliyet göstermekte olan Çin bankaları nezdinde temaslar başlatılmalıdır.

◆ İzmir ve Ege Bölgesi'nde Çinli turistlere cazip gelebilecek yeni turizm paketleri ve ürünlerinin tasarlanması, hayata geçirilmesi ve başta Çin'in sosyal medya mecraları olmak üzere farklı kanallardan aktif bir şekilde tanıtımlarının yapılması gerekmektedir. Bu anlamda kültür ve sanat faaliyetlerine ağırlık verilmesi, sağlık, spor ve kongre turizmine yönelik ürünlerin çeşitlendirilmesi isabetli olacaktır.

◆ İzmir Adnan Menderes Havalimanı, İstanbul Havalimanı gibi bir "Çin Dostu" havalimanı haline getirilmelidir.

◆ 2015'de açılan, ancak 2019'da operasyonel sebeplerden dolayı faaliyetine ara verildiği bildirilen Çin Halk Cumhuriyeti İzmir Başkonsolosluğu'nun yeniden açılması için diplomatik kanallar üzerinden gerekli girişimlerin yapılması sağlanmalıdır. Ege Bölgesi'nin diğer kentlerinde Çin'in fahri konsolosluklar tesis etmesi teşvik edilmelidir.

◆ İzmir'in yerel yönetimi ve yerel iş örgütleri düzenli olarak ve yapılandırılmış bir şekilde Ticaret Bakanlığı ve Türkiye'nin çatı iş örgütleri ile diyalog halinde Çin ile ilgili olarak yapılmakta olan çalışmalara bölgesel katkı sunmalı, bölgenin tercih ve önceliklerinin Çin ile ilgili olarak ulusal düzeyde hazırlanan planlara yansıtılmasını temin etmelidir.

◆ İzmir'deki iş insanı örgütleri ile Ege Bölgesi'nin diğer kentlerindeki örgütler ve odalar arasında bir Çin Çalışma Grubu oluşturulmalı ve bu çalışma grubunun düzenli olarak toplanarak Çin ile olan ilişkilerde durum değerlendirmesi yapması ve sahadaki verilerden beslenen öneriler getirmesi sağlanmalıdır.

◆ Ege Bölgesi'nin şehirleri ile Çin şehirleri arasındaki kardeş şehir bağlarına yenileri eklenmelidir.

◆ 2019 yılında Çin'in onur konuğu olduğu İzmir Enternasyonal Fuarı'na bu ülkeden her yıl güçlü bir katılımın sağlanması teşvik edilmelidir.

EGİAD think tank

EGİAD

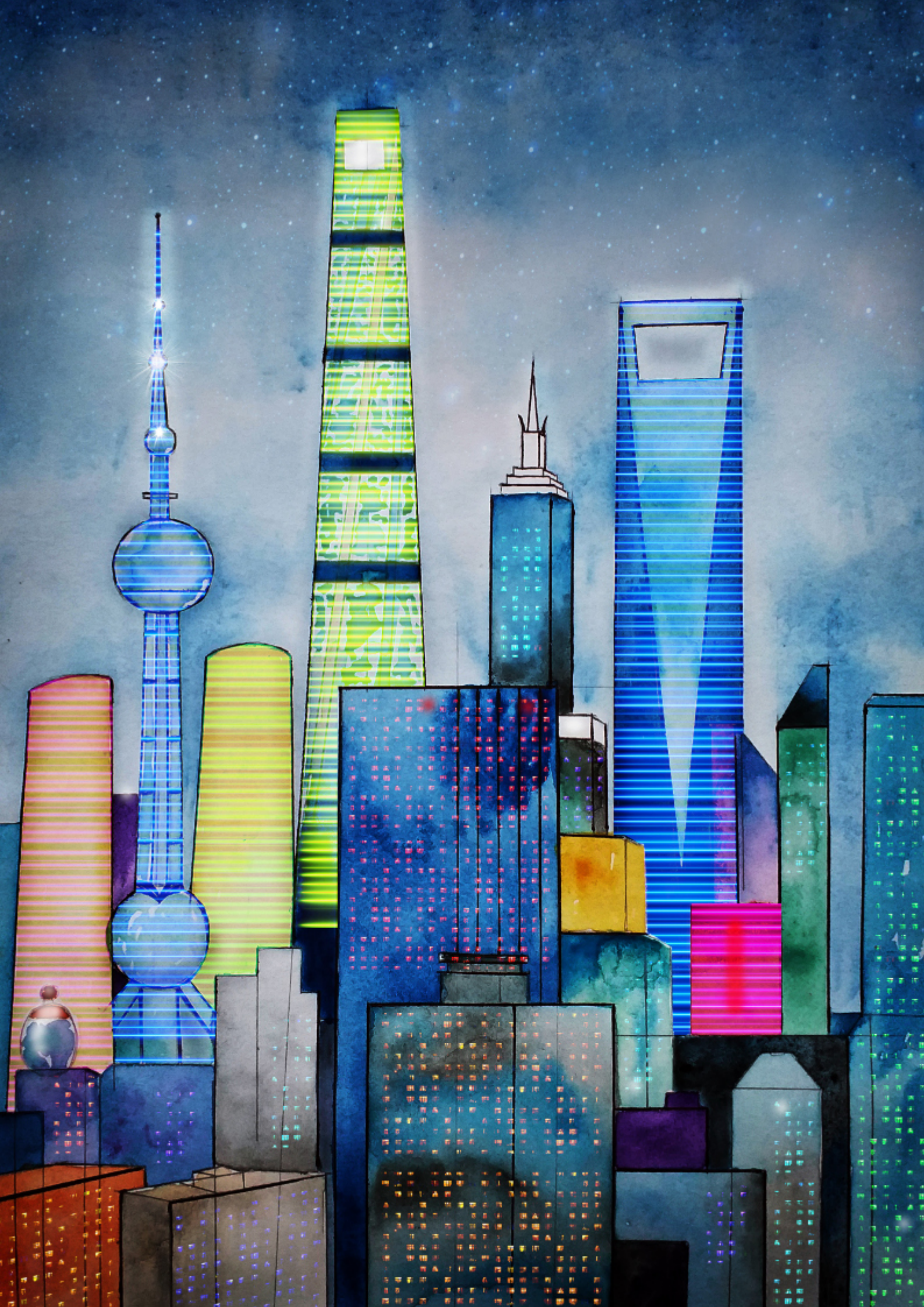
Ege Genç İş İnsanları Derneği (EGİAD), bir sivil toplum kuruluşu olarak demokrasi ve insan hakları evrensel ilkelerine bağlı, Atatürkçü ve çağdaş bir anlayışla Türkiye'de öncelikle Ege bölgesindeki genç iş insanlarını bir çatı altında toplayarak tanışma ve kaynaşmalarını sağlamak, mesleki konularda bilgi alışverişini gerçekleştirmek, üyelerin ilgili olduğu özel ve resmi kuruluşlarla ilişkilerini geliştirmek, derneğin faaliyet alanına giren konularda kamuoyunu aydınlatıcı çalışmalar yapmak, ayrıca Ege Bölgesi'ni ve Türkiye'yi ilgilendiren ekonomik, kültürel ve sosyal konularda fikirler ve projeler üretmek, mevcut yasalar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışındaki benzer kuruluşlarla işbirliklerini geliştirmek suretiyle üyelerinin ve ülke ekonomisinin yararlanmasını amaçlar.

Ekonomik ve sosyal yaşamın tüm alanlarında sürdürülebilir ve üstün değer yaratan lider sivil toplum kuruluşu olmak vizyonu ile hareket eden EGİAD, sosyal sorumluluk bilinci ve paydaşların katkıları ile Türkiye'nin toplumsal rekabet gücünü artırmak için çaba göstermektedir.

EGİAD'ın bir sivil toplum kuruluşu olarak gücü yalnızca geçen 30 yıl boyunca kamuoyunda oluşturduğu imaj ve saygınlık değil, aynı zamanda üyelerinin üretim ve istihdam açısından ülke ekonomisinde yarattığı katma değerin büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. 2020 yılı sonu itibariyle, EGİAD küçük, orta ölçekli ve büyük işletmelerden oluşan 3.100'e yakın şirketi kapsayan ve yaklaşık 110.000 kişilik istihdam sağlayan bir üretim gücüdür. 650'yi aşkın üyenin yüzde 60'ı 22-45 yaş aralığında bulunmaktadır.

Her platform ve konuda aktif olarak bulunan dernek, yaptığı düzenli toplantı, çalışma ve faaliyetlerle farklı sektörlerde girişimciliğin özendirilmesine öncülük etmektedir.

Kurumsal yapısıyla ve "Çağdaş Sivil Toplum Kuruluşu" anlayışıyla yoluna devam eden EGİAD, seçkin üye portföyü, diğer kurum ve kuruluşlarla güçlü işbirliği, ciddiyetle gerçekleştirdiği yayın ve raporları, kamuoyunda kuruluşundan bu yana oluşturduğu saygın imajı ve tanınırlık oranı ile bir marka haline gelmeyi başarmıştır.



EGİAD

EGE GENÇ İŞ İNSANLARI DERNEĞİ

1990

www.egiad.org.tr