



# ASOS JOURNAL

The Journal of Academic Social Science

*Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 9, Sayı: 113, Şubat 2021, s. 121-134*

*ISSN: 2148-2489 Doi Number: <http://dx.doi.org/10.29228/ASOS.48560>*

*Yayın Geliş Tarihi / Article Arrival Date*

*15.12.2020*

*Yayımlanma Tarihi / The Publication Date*

*28.02.2021*

**Dr. Binali KILIÇ**

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı  
kilicbinali@gmail.com

## **ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN TÜRKİYE'NİN TURİZMİNE BEKLENEN OLASI YANSIMALARI**

### **Öz**

Bu çalışmanın temel amacı, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol – Modern İpek Yolu Girişiminin" Türkiye'nin turizmüne sunduğu fırsatları ve etkilerini analiz etmektir. Kuşkusuz Modern İpek Yolu üzerindeki ülkeler ve şehirler kültür ve turizm yönünden etkilenecektir. Türkiye'nin turizm endüstrisinde yetişmiş insan kaynakları "Bir Kuşak Bir Yol" girişimine dâhil olan ülkelere yönetsel bilgi ve beceri transferini hızlandıracaktır. Türkiye'nin Modern İpek Yolu Girişiminden turizm yönünden olumlu yönde etkileneceği görülmektedir. Nitekim Çin ile ticari ilişkiler ve Çinli turist sayısının Türkiye'ye ziyaretlerinin artışı buna örnek olarak gösterilebilir. Modern İpek Yolu koridorundaki ülkelerin turizm potansiyelinin yarattığı sinerji ve beklenen başarı düzeyi ile ilgili daha fazla ampirik çalışmalara ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

**Anahtar kelimeler:** Modern İpek Yolu, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Turizm

## THE EXPECTED REFLECTIONS OF BELT AND ROAD INITIATIVE OF CHINA ON TURKISH TOURISM

### Abstract

The main objective of this study is to perform an analyze on the opportunities and effects of "One Belt One Road - A Contemporary Silk Road Initiative" of China on Turkish tourism. The countries and cities on the route shall be undoubtedly affected by means of culture and tourism. The human resource of Turkey, trained in tourism, will accelerate transferring management knowledge and skill to the countries involved in "One Belt One Road" initiative. It appears to be that Turkey will be positively affected by the Contemporary Silk Road initiative by means of tourism. As a matter of fact, the trade relations with China and the increase in number of Chinese tourists visiting Turkey set example for this. It is seen that more empirical studies are needed regarding the synergy brought by the tourism potential of the countries within the corridor of Contemporary Silk Road and the expected level of success.

**Keywords:** Contemporary Silk Road, One Belt One Road Initiative, Tourism,

### Giriş

Modern İpek Yolu resmi adıyla “One Belt One Road – OBOR- (Bir Kuşak Bir Yol) Girişimi” 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından dünyaya ilan edilmiştir (Güner, 2018, s.113). Çin OBOR girişimini, ekonomik faaliyeti canlandırmak, ticareti kolaylaştırmak, para dolaşımını güçlendirmek, daha sıkı ekonomik ve kültürler arası bağ tesis etmek, kültür alışverişini arttırmak, tüm insanlar için yaşam standartlarını yükseltmek ve barışı geliştirmek konusunda bütün uluslar için “kazan-kazan” esasına göre tasarladığını ifade etmiştir (Demir ve Tekir, 2018, s.40).

OBOR girişiminin temel motivasyonu uluslararası ticareti ve ticaret güvenliğini sürdürülebilir kılmaktır. Ayrıca OBOR'un temel hedefi arasında serbest ekonomi sisteminin geliştirilmesi ve ekonomik entegrasyonun artırılması olarak ifade edilmektedir. OBOR kapsamında; yük ve hızlı yolcu tren taşımacılığına yönelik tren yolları, enerji, telekomünikasyon ve elektrik sektörüne yönelik alt yapı yatırımları öngörülmektedir (Algül, 2020, s.39). OBOR girişiminin içeriği beş boyuttan oluşmaktadır.

**Tablo 1: OBOR Girişimini Boyutları**

Sıra No	OBOB Projesinin Boyutu	İçeriği
1	Politika üretimi	Hükümetler arası çok düzeyli politika ve iş birliğinin sağlanması
2	Altyapı yatırımları	Altyapı bağlantılarının güçlendirilmesi
3	Sınır ötesi girişim ve yatırımlar	Ticaretin sürdürülebilir bir şekilde geliştirilmesi ve sektörler arası değerler zincirlerinin oluşturulması
4	Asya Altyapı ve Yatırım Bankası,	

	BRICS Ülkeleri Yeni Kalkınma Bankası, Modern İpek Yolu Fonu	Uluslararası Finans kurumlarının oluşturulması ve desteklenmesi
5	Karşılıklı ilişkiler	Akademik ve diğer yeteneklerin değişimine yönelik mekanizmaların kurulması

**Kaynak:** Algül, 2020, s.39.

Jeopolitik ve iktisadi amaçlara sahip olan OBOR girişimi Avrasya merkezli güçlü ve sürdürülebilir bir dünya ekonomisi oluşturmayı amaçlamaktadır (Şimşek, 2019, s.187). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ile Çin; dünyadaki ekonomik, siyasi ve kültürel rekabet içerisinde kendi ülke vizyonuna uygun hedefleri hayata geçirmek, ticarete çeşitlilik sağlamak, kapsamlı bir ekonomik bütünleşme projesi üzerinden küresel ölçekte yeni bir ekonomik düzen oluşturmak istemektedir (Doster, 2018, s.15).

Çin'in 2013 yılında ilan ettiği OBOR girişimi, Çin ekonomisini ve siyasi nüfuzunu bölge ülkeleri ile bütünleştirmeyi hedeflemektedir. Bu etki alanını oluşturmak için Çin; Orta Asya, Avrupa, Akdeniz, Kuzey Afrika, Hint Okyanusu ve Ortadoğu'yu karayolları, demiryolları, hava ve deniz limanları ile birbirine bağlayacak birçok altyapı projesi öngörmektedir (Şimşek, 2019, s.189). Asyatik bir girişim olan OBOR; birbirinden farklı gelişmişlik düzeyinde olan ülkeleri, kültürleri ve tarihsel özellikleri olan heterojen toplumları birbirine entegre etmeye çalışmaktadır (Güner, 2018, s.116).

OBOR Girişimi, yaklaşık 70 ülkeyi, dört milyardan fazla insanı ve dünya ekonomisinin yüzde 40'ını içermektedir. Bu girişim sürekli ortak çıkar, ortak sorumluluk ve ortak yazgıyı öne çıkaran bir girişimdir. Bu nedenle; altyapı, ticaret, mali kaynak, ulaştırma, iletişim, enerji, turizm, tarım, teknoloji, lojistik, ortak yatırımlar, bilimsel iş birliği gibi pek çok alanda işbirliğini ve yatırımı öngörmektedir. OBOR girişimi sürecinde yapılan yatırımlar ve işbirlikleri ile projeler hayata geçtikçe ülkeler arasında sıkı bir bağ oluşacak ve istihdamın artması ile birlikte büyüme ve kalkınma birçok riske karşı kendini koruma yeteneğine kavuşmuş olacağı öngörülmektedir (Doster, 2018, s.14). OBOR Girişimi, Çin'in ekonomi ve siyasi hedeflerinin stratejik sonucudur. Çünkü OBOR girişimi; ilgili coğrafyadaki dünya nüfusunun % 65'ini kapsamaktadır. Ayrıca, enerji rezervlerinin % 75'i OBOR kuşağındadır. Çin Halk Cumhuriyeti kuruluşunun 100. yılında, OBOR girişimini paydaşlarıyla birlikte ve tüm yönleriyle işlerlik kazandırmayı stratejik bir hedef olarak planlamaktadır (Güner, 2018, s.112).

Bu çalışmada "Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin" Türkiye turizmine sunduğu fırsatlar ve etkileri analiz edilmiştir. Geçmişten günümüze tarihi İpek Yolu hakkında bilgi verilmiş olup, Türkiye – Çin ilişkileri, OBOR girişiminin Türkiye açısından önemi ve OBOR girişiminin Türkiye turizmi açısından olası etkileri tartışılmıştır. Çalışma literatüre dayalı bir çalışma olup, ikincil kaynaklardan yararlanılmıştır.

## **GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE TARİHİ İPEK YOLU**

Dünya tarihi karşılıklı ilişki kurmak ve çıkar sağlamak amacıyla kurulmuş çok sayıda örnek örgütlenmeler ile doludur. Kuşkusuz bu örgütlenmeler arasında; farklı din, kültür ve geleneklere sahip topluluklar vardır. Bu örgütlenmelerin temel amacı; çoğu zaman ortak çıkar sağlamak, ekonomik, kültürel ve siyasi ilişkilerin gelişmesine katkı sağlamaktır. Tarihte bu türden ilişkilerin en yoğun yaşandığı coğrafya İpek Yolu güzergâhındaki Avrasya bölgesi

olduğu söylenebilir. İpek Yolu, Pasifik Okyanusunu ve Atlas Okyanusu kıyılarını, Asya Kıtasını, Uzak Doğu'yu ve Akdeniz'i birbirine bağlayan medeniyet köprüsüdür (Tutat ve Koçer, 2019, s.619). Tarihi İpek Yolu M.Ö. 200'lü yıllardan itibaren oluşmaya başlamıştır. İpek Yolu denince ilk olarak akla Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan zengin ticaret yolu gelir. Tarihsel süreç içerisinde İpek Yolu boyunca sadece ticari ürünler değil, aynı zamanda bilgiler, fikirler, dinler ve kültürler de seyahat etmiş ve birçok medeniyet ile etkileşim içerisine girmiştir. Kuşkusuz İpek Yolu insanlık tarihinde ekonomik ve kültürel gelişime büyük katkısı olmuştur (Çatal, 2019, s.102). İpek Yolu'nun ticaret yolu olduğu kadar işbirliği, kültür ve diplomasi yolu olduğu kabul edilmektedir. İpek Yolu'nun tarihi geçmişi oldukça eski olmakla beraber kökenlerinin 4000 yıl öncesi Hint - Avrupalı göçlerine kadar uzandığı iddia edilmektedir (Tutat ve Koçer, 2019, s.619).

İnsanlık tarihi bugünkü uygarlığa, medeniyetlerin birbirini beslemeleri ile ulaşmıştır. Şüphesiz ki, mal, hizmet, bilgi ve kültürlerin bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya taşınması ulaşım ve iletişim ile olmuştur. Marco Polo M.S. 1271'de Venedik'ten Çin'e doğru yola çıkarak İpek Yolu üzerindeki ülkeleri ziyaret eder ve yaklaşık 8000 km yolculuk yaparak Çin'e ulaşır. Marco Polo'nun amacı ismini bu yolculuk ile sonsuza dek yaşamasını sağlamaktır (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.42). Çin'in ünlü diplomatı, Zhang Qian 2100 yıl önce diplomatik misyonla Batı Bölgelerine gönderilmiştir. Çin'in batı ile ilişkisinin başlaması ile ipek, çay, seramik ve diğer ürünler karadan ve denizdeki ipek yollarından batıya ihraç edildi. Böylece, Çin medeniyeti ve dostluğu batı ile buluştu (Xiaojing, 2016, s.222).

2000 yıllık bir geçmişi olan İpek Yolu; doğunun üretmiş olduğu özellikle ipek ve ipekli ürünler ile diğer kıymetli ticari mallara pazar bulmak ve Batı'nın ihtiyaçlarına cevap verebilmek için oluşmuş bir tarihi yol ağıdır (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.46). İpek, bir asır boyunca Çin'den alındı ve Roma dünyasının en değerli lüks malzemesi haline geldi. Romalılar, Çin'i Roma dünyasına bağlayan bu yola "İpek Yolu" adını verdiler. İpek Yolu, Çin'deki Wi Nehri vadisinden başlayıp Pamir'den geçerek Orta Asya'daki bölgeler boyunca devam ederek Mezopotamya'ya ve nihayet Suriye'den Antakya'ya ulaşmıştır (Esfahanı vd., 2015, s.3876).

İpek Yolu kavramını 1877 yılında Alman bilgin Ferdinand Von Richthofen tarafından kullanılmıştır. M.S. 5. ve 6. yy'a kadar İpek üreticiliğinin ana yurdu Çin olmuştur (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.46). Çin, tarihi İpek Yolunun 1700 yıllık kıtalar arası ticari geleneğini 21. yy'da OBOR Girişimiyle canlandırmak istemektedir. Tarihi İpek yolu Çin için dışa açılma ve zenginleşme anlamı taşımaktadır. İpek Yolunun üzerindeki ülkeler için ise refah anlamı taşımaktadır. Tarihi İpek yolu coğrafi keşifler nedeniyle 1700'lü yıllardan itibaren önemini yitirdiği görülmektedir (Güner, 2018, s.113). Doğu ve Batı arasındaki iletişimi ve işbirliğini sembolize eden "İpek Yolu Ruhü" dünyadaki tüm ülkeler tarafından kabul gören ve paylaşılan tarihi ve kültürel bir miras olarak kabul edilmektedir (Tekir ve Demir, 2019, s.266). OBOR Girişiminin ekonomik kuşağı, ekonomik koridoru ve 21. yy deniz İpek Yolu güzergâhı Şekil 1'de gösterilmiştir.



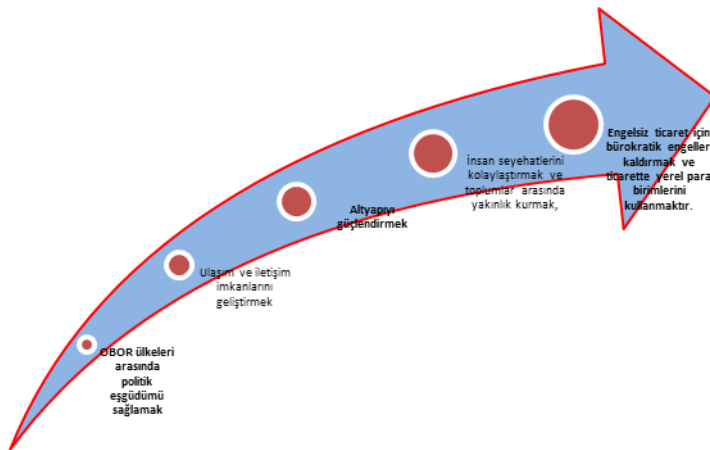
Şekil 1: OBOR Ekonomik Güzergâhı

**Kaynak:** Şimşek, 2019, s.191.

OBOR Girişimi, Çin'in gerçekleştirdiği ticari yatırımlar, ülkelerarası ikili anlaşmalar ve bölgesel ekonomik, siyasi ve askeri işbirliğinin sonucunda şekillenmiştir (Güner, 2018, s.113). OBOR, Çin'in 1978 itibariyle dünya ekonomisinde daha etkin ve merkezi bir rol üstlenme isteği sonucunda bir araç olarak tasarlanmıştır (Şimşek, 2019, s.191). OBOR ilan edilmeden önce Çin'in içinde olduğu önemli uluslararası organizasyon ve ikili anlaşmalar şunlardır:

- 1) Güneydoğu Asya Ülkeleri İşbirliği Örgütü (ASEAN).
- 2) Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ).
- 3) Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika Cumhuriyeti (BRICS ülkeleri).

OBOR Girişimi, Çin'in jeopolitik konumunun bir parçasıdır (Güner, 2018, s.113). OBOR Girişimi'nin "beş büyük hedefi" Şekil 2'de yer almaktadır.

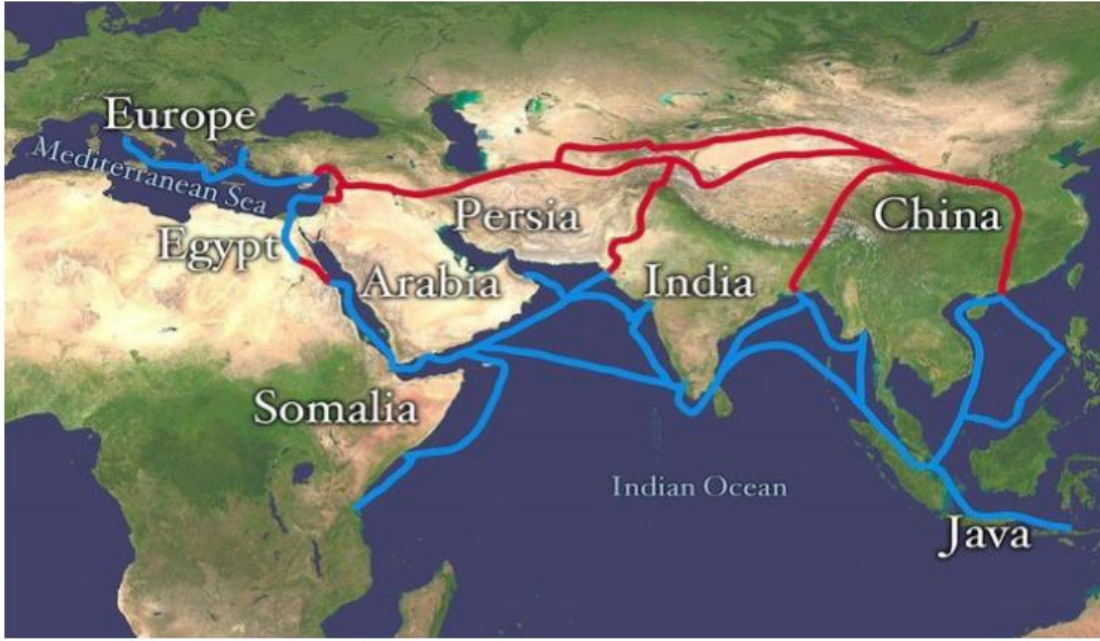


Şekil 2. OBOR Girişiminin Beş Büyük Hedefi

**Kaynak:** Güner, 2018, s.113.

İpek Yolu, dünya medeniyetinin gelişmesinde büyük ve önemli roller oynayan uzun bir tarihe sahiptir. Yakın zamanda, UNESCO'nun bahsettiği İpek Yolu, doğu ve batı ülkeleri arasında diyalog ve alışverişin geliştirilmesini sağlamak için bu yolu "Diyalog Yolu" olarak değerlendirmiştir (Esfahanı vd., 2015, s.3877).

Çin'in OBOR Girişimi, tarihi ipek yolunu canlandırmayı hedeflemektedir. Bu girişim 2013 yılında ilan edilmiş ve küresel düzeyde ilgi çekmiştir. OBOR Girişimi, ticari ve ekonomik bir ağ olmasından öteye; insanların icat, düşünce ve kültürel mirasları kuşaktan kuşağa ve kıtadan kıtaya taşınmasında ve uygarlığın gelişmesinde çok önemli bir yer tutmaktadır (Algül, 2020, s.41). Şekil 3'te Antik Kara ve Deniz İpek Yollarının güzergâhları yer almaktadır.



Şekil 3: Antik Kara ve Deniz İpek Yollarının Güzergâhlar

**Kaynak:** Algül, 2020, s.41.

Çin'in dünya ticaretindeki ağırlığı gittikçe artmaktadır. Bu nedenle, OBOR, Çin'den başlayarak Pasifik Okyanusunu ve Atlas Okyanusu kıyılarını, Asya kıtasını, Uzak Doğu'yu ve Akdeniz'i kara yolu, demir yolu, limanlar, enerji nakil hatları ile bölge ülkeleri ile işbirliğini geliştirmeyi ve güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Akdağ, 2019, s.74).

Özetlersek, OBOR Girişimi kapsamındaki ülkelerle mal ticareti 2013-2019 tarihleri arasında 5,5 trilyon doları aşmıştır. Çin'in OBOR güzergâhı üzerinde bulunan ülkelere yaptığı toplam yatırım hacmi yaklaşık olarak 29 milyar dolara ulaşmıştır. Bu yatırımlar, 244 bin istihdam imkânı ve 2 milyar dolardan fazla vergi geliri yaratmıştır (Akdağ, 2019, s.77).

### TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ

Türk Çin ilişkilerinin geçmişi M.Ö. 3000 yılına dayanır. Orhun Abidelerinde Çin imparatorları ve göçebe Türkler hakkında oldukça önemli bilgiler yer almaktadır (İkiz, 2019, s.1689). Osmanlı ve Çin arşivlerinde Osmanlı dönemine ait fazla bilgi ve belge mevcut değildir. Bunun en önemli nedeni Osmanlı imparatorluğunun Asya yerine Balkanlara doğru sefer ve fetihlere öncelik vermesidir. Türkiye Cumhuriyeti ile Çin arasındaki ilk diplomatik ilişki 1920

yılında kurulmuştur (İkiz, 2019, s.1690). Birleşmiş Milletlerin Çin Halk Cumhuriyetini tanımasına paralel olarak Türkiye 1971 yılında Çin ile diplomatik ilişkiler kurulmaya başlamıştır (Akdağ, 2019, s.68). Türkiye ile Çin arasında ticaret hacmi 1999 yılından sonra artış göstermeye başlamıştır. Bununla birlikte, Çin ile Türkiye arasında 2010 yılında imzalanan stratejik işbirliği anlaşması çerçevesinde Türkiye Çin'de ticaret ofisleri açmış ve ikili ilişkilerin boyutu daha da derinleşmiştir (İkiz, 2019, s.1690). Çin uluslararası konularda Türkiye'nin tezleri ile zıt hareket etmiştir. Örneğin, Kosova, Bosna, Kıbrıs ve Karabağ sorunları sayılabilir (Akdağ, 2019, s.72). Bununla birlikte, Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti ticari ve ekonomik ilişkilerin seyri Türkiye açısından dengesiz bir durumdadır (Çatal, 2019, s.117). Çin-Türkiye ticaret dengesi Tablo 2'de gösterilmiştir.

**Tablo 2: Çin-Türkiye Ticaret Dengesi**

Yıl	Çin'den Türkiye'ye İhracat (Değer: Bin ABD \$)	Yıl	Türkiye'den Çin'e İhracat (Değer: Bin ABD \$)
2020	18.300.141	2020	2.267.780
2019	19.128.160	2019	2.726.078
2018	21.506.001	2018	3.078.644
2017	23.753.644	2017	3.037.675
2016	24.852.474	2016	2.378.538
2015	25.283.734	2015	2.500.618
2014	25.732.865	2014	2.970.633
2013	25.260.751	2013	3.755.649

**Kaynak:** <https://data.tuik.gov.tr>

Tablo 2'de görüleceği üzere Çin, Türkiye'den ithal ettiğinin yaklaşık 10 katını Türkiye'ye ihracat yapmaktadır. Çin 2018 yılını "Türkiye Turizm Yılı" ilan etmiştir. Bu çerçevede Çinli gezginlerin Türkiye'yi daha çok tercih edeceği düşünülmektedir (Çatal, 2019, s.114).

### **OBOR GİRİŞİMİNİN TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ**

İpek Yolu ismini İpekten almıştır. Her ne kadar adını ipek ticaretinden almış olsa da, İpek Yolu; kültürlerin ve medeniyetlerin bir coğrafyadan diğer bir coğrafyaya taşıyan medeniyet ve insanlık yoludur. Türkiye Modern İpek Yolu girişim projesinin Orta Koridor güzergâhında bulunmaktadır. Orta Koridor Projesi Modern İpek Yolu Projesi olarak anılmakta olup, Pekin üzerinden Türkiye ve Londra'yı Demir İpek Yolu ağı Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA Projesi) ile birbirine bağlayacaktır. TRACECA projesi; Türkiye – Kafkasya - Orta Asya - Bakü-Tiflis-Kars ve Kars ile Edirne hızlı tren projesiyle birbirine bağlanmasıdır (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.41). Türkiye son yıllarda ulaşım yatırımlarını yükselterek Avrasya ulaşım ağının hizmetine sunmuştur. Bunlara örnek olarak, Marmaray, BTK demiryolu, hızlı tren projeleri, çift yol yapımı, Karadeniz Sahil Yolu, İstanbul'a ikinci tüp geçit ve ülke sathında 12 lojistik merkezinin kurulmasıdır (<http://www.mfa.gov.tr>). Modern İpek Yolu projesinde Türkiye'nin coğrafi konumunun önemli bir yeri vardır. Çünkü Türkiye;

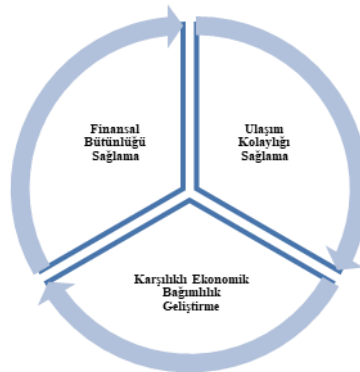
Avrupa, Ortadoğu, Orta Asya, Afrika ülkelerinin merkezinde ve köklü tarihi ve kültürel bağları bulunmaktadır. Bu nedenle Çin açısından, Türkiye cazip bir ülkedir (Günay vd., 2019, s.166).

**Tablo 3: OBOR Girişimine Dâhil Olan Ülkeler**

BÖLGE	ÜLKE	ÜLKE SAYISI
Kuzey Doğu Asya	Moğolistan, Rusya	2
Orta Asya	Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan	5
Güney Doğu Asya	Singapur, Endonezya, Myanmar, Malezya, Tayland, Laos, Vietnam, Brunei, Filipinler, Kamboçya, Doğu Timor	11
Güney Asya	Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Sri Lanka, Nepal, Bhutan, Maldivler	7
Batı Asya ve Kuzey Afrika	Suriye, Ürdün, İran, Irak, Türkiye, Lübnan, İsrail, Filistin, BAE, Yemen, Umman, Katar, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Afganistan, Bahreyn, Mısır, Kuveyt	20
Orta ve Doğu Avrupa	Estonya, Polonya, Çek, Litvanya, Letonya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Arnavutluk, Karadağ, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Makedonya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova	19
Toplam		64

**Kaynak:** Günay vd., 2019, s.164.

Türkiye ve Çin'in ekonomik kalkınma modelleri birbirlerinden farklıdır. Ancak her iki ülkede bölgelerinde ve küresel alanda hem ekonomik hem de siyasi alanda etki alanlarını genişletme istekleri temel vizyonları arasındadır (Çatal, 2019, s.113). Bu çerçevede bakıldığında Türkiye'nin 2023 yılı hedefleri ile Çin'in 2049 yılı hedefleri birbirini tamamlar nitelikte olduğu görülmektedir. Şöyle ki, Türkiye, ulaştırma alanında, 2023 yılına kadar demiryolu ağını 28.376 km'ye yükseltmeyi arzulamaktadır (Çatal, 2019, s.113). Türkiye'nin lojistik merkezi olma yolunda yaptığı yatırımlara örnek olarak 3. Köprü ve 3. Havaalanı gösterilebilir. Çinli firmalar Türkiye'nin lojistik yatırımlarına ilgi göstermektedir (Çatal, 2019, s.115). Kuşak Yol projesi üç önemli alanda önemli katkı sağlayacaktır. Bu Şekil 4'de gösterilmiştir.



**Şekil 4: Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye'ye Katkısı**

**Kaynak:** İkiz, 2019, s.1697.

Şekil 4'de görüleceği üzere, Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile ulaşım kolaylığı sayesinde ihracatta taşıma maliyeti unsuru önemli bir faktör olmaktan çıkacaktır. OBOR girişimi sınır ötesi optik ağlar ile bir "Bilgi İpek Yolu" na varabilecektir. Üretim sürecinde iyileştirmeler ve

üretim verimliliği artmış olacaktır. Türkiye, İpek Yolu Projesi'nin yürütme süresinde dış sermaye çekebilecek bir potansiyele sahiptir (İkiz, 2019, s.1697). Orta Koridor, diğer bir deyişle Modern İpek Yolu'ndan geçecek olan demir yolu hattının taşıma maliyetini düşüreceğinden dolayı Türkiye'nin önemini arttırmaktadır. Türkiye'nin demir yolu alanındaki açığını, Çin'in finansman kaynakları ile telafi etmesi beklenmektedir (Akdağ, 2019, s.82).

Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak Orta Koridor bağlamında Türkiye'deki önemli projelerden Asya ve Avrupa kıtasını su altından birbirine bağlayan Marmaray hizmete girmiştir. Proje kapsamında tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun seferlerine başlanmıştır. Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı'nın Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'yla birleşmesiyle Türkiye, Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan merkezi ve transit ülke olma rolü gerçekleştirmiş olacaktır (Akdağ, 2019, s.83). Bu anlamda, OBOR, Doğu'da canlı Asya-Pasifik ekonomisi batıda ise gelişmiş Avrupa ekonomisi ile dünyanın en çok gelişme potansiyeli ve en yüksek olan ekonomik koridoru ifade ettiği görülmektedir (Günay vd., 2019, s.165). Türkiye ile Çin arasında imzalanan, 'İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nın 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı, TBMM'ne sunulmuş olup 2017/10379 sayılı Bakanlar Kurulu'na kabul edilmiştir (Çatal, 2019, s.105). DEİK'in 2019 yılında organize ettiği panelde, Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosu Cui Wei konuşmasında, Türkiye'ye gelen yatırım oranının yüzde 120 oranında arttığı, 1000'den fazla Çinli şirketin Türkiye'de faaliyet göstermeye başladığını ifade etmiştir. 2018 yılında Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısı yüzde 60 artarak 400 bin kişiye ulaşmıştır. Ayrıca, Bank of China ve ICBC gibi bankacılık ve finans kuruluşlarının Türkiye'de faaliyet göstermeye başladığını konuşmasında dile getirmiştir (<https://www.deik.org.tr>).

## **KUŞAK VE YOL PROJESİ'NİN TÜRKİYE TURİZMİNE OLASI ETKİLERİ**

20. yy'ın sonlarından itibaren; ekonomik küreselleşme, iletişim ve ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ülkeler arasındaki ticari ve turistik bağlantıyı giderek arttırmıştır. OBOR girişimine dâhil olan ülkeler hem yerel hem de bölgesel olarak stratejik düşüncenin rehberliğinde uluslararası turizm pazarında güçlü bir işbirliği ile aktif olarak yararlanabilecekleri düşünülmektedir. Ekonomik entegrasyonun giderek derinleşmesine dayanan OBOR, ekonomik dönüşümün hızlandırılmasına yönelik uluslararası öneme sahip uluslararası bir stratejidir (Xiaojing, 2016, s.221). İpek Yolu; Orta Asya'dan Türk dünyasına ulaşan kültür ve turizm markasıdır. İpek Yolu; Çin, Türkiye, Hindistan, İran ve Roma arasındaki ticaret köprüsü özelliği ile siyasi, kültürel, ekonomik yapı ile birlikte; farklı etnik, kültürel, din, dil unsurlarından oluşan mozaik yapı ile sembolleştiği söylenebilir (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.46).

İpek Yolları üzerinde birçok tarihi şahsiyet adından söz ettirmiştir. Bunlardan ilk akla gelenler; Büyük İskender, Sultan Alparslan, Cengiz Han, Timur Han ve Marco Polo'dur. İpek Yolu'nun geçtiği ülkeler boyunca şehirler inşa edilmiştir. İpek Yolu aracılığı ile Çin'in icat, keşif ve kültürü Batı'ya doğru yolculuğa çıkarmıştır. Bu dönemde ticari önemi nedeniyle gelişen şehirler şunlardır: Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, Taşkent, Merv, İsfahan ve Kayseri'dir. Nitekim Kayseri 12. ve 13. yüzyıllarda İpek Yolu üzerindeki en zengin yerleşim merkezi olarak adından söz ettirmiştir. Kayseri'de kurulan "Yabanlu Pazar" dünyanın ilk fuarı olarak kabul edilmektedir (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.46). İkili ilişkilerin en önemli parçasını kültür oluşturmaktadır. OBOR ile yollar, şehirler ve ülkeler bölgesel nüfuz kazanmak için ortak mirasın aracılığıyla kültürel bağlantılarını güçlendireceklerdir. Daha da önemlisi, İpek Yolu

turizmin kalbinde yer alacak ve insanlar arasındaki iletişim ve bağlantılarının temelini oluşturacaktır (<https://thediplomat.com>).

Turizm alanında Türkiye'deki yatırımcıların Çinli turistler konusunda beklentisi oldukça yüksektir. Çin'in 2018 yılını "Türkiye Turizm Yılı" ilan etmesi ile Çinli turistlerin Türkiye'ye gelmesine katkı sağladığı düşünülmektedir (Çatal, 2019, s.114). Turizm endüstrisinin olmazsa olmazı ulaşım ve iletişim teknolojisidir. Bu anlamda İpek Yolu Türkiye üzerinden geçecek olan hızlı ulaşım ağları ile önemli bir turizm merkezi olacaktır. Kuşkusuz, seyahat acentaları ve tur operatörlerine önemli görevler ve sorumluluklar düşmektedir (Camgöz ve Dinçer, 2017, s.41). Çin ile yapılacak iş birliğinin artması sonucunda İpek Yolu yeniden canlandırılması beklenmektedir. Ayrıca ikili ticari ilişkilerdeki Çin lehine olan dengesizliğin turizm üzerinde azaltılması mümkün görünmektedir (Günay vd., 2019, s.166). İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ile Çin ile Türkiye'nin kültür ve turizm alanlarında daha çok işbirliği yapmasına imkân sağlayacaktır (Çatal, 2019, s.114). Olağanüstü doğal güzelliğe ve kültürel mirasa sahip ülkelerin turizm gelirleri OBOR girişiminin gündeminde yer almaktadır (Werner, 2003, s.142).

2018 yılının "Çin'de Türkiye Turizm Yılı" olarak ilan edilmesi ile Çin'de 2018 yılında çeşitli etkinlikler düzenlenmiştir. 2018 yılında Türkiye'deki Çinli turist sayısı % 60 artışla 394 bine ulaşmış, 2019 yılında ise 427 bine yükselmiştir. Turizmin gelişmesinde en önemli unsur ulaşım sıklığı ve hızıdır. Bu çerçevede Çin - Türkiye ulaşımını incelediğimizde, Türkiye'den Türk Hava Yollarının; Pekin, Guanco ve Şanghai noktalarına sefer düzenlemektedir. Çin'den ise, Sichuan Havayolları 2019 yılında Chengdu-İstanbul seferlerini başlatmıştır. China Southern Havayolları, Aralık 2018'den itibaren Pekin-İstanbul 2019 yılından itibaren ise Wuhan-İstanbul'a sefer düzenlemektedir (<http://www.mfa.gov.tr>).

Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayısı istenilen seviyelerde değildir. Türkiye, Çin'den daha fazla turist çekebilmek için; iletişim, ulaşım ve pazarlama boyutu ile Turistik ürün ve hizmet potansiyelini açığa çıkarmalıdır. Çinli turistlerin tarih ve kültür odaklı taleplerinin karşılanması durumunda turizm hareketlerinde artış sağlamak mümkündür. Türkiye'nin Çin ile kurmaya çalıştığı ticari, sosyal ve kültürel yakınlık 1 milyon turist çekme hedefiyle genişletilmek istenmektedir (<https://setav.org>).

**Tablo 4: Yurtdışına Çıkan Çinli Turist Sayıları**

YIL	YURTDIŞINA ÇIKAN ÇİNLİ TURİST SAYISI
2019	166.000.000
2018	149.720.000
2017	130.000.000
2016	122.000.000
2015	117.000.000

**Kaynak:** <https://www.travelchinaguide.com>

Tablo 4'de görüleceği üzere 2019 yılında yurtdışına çıkan Çinli turist sayısı yaklaşık 166 milyondur. Kuşkusuz OBOR Girişimi'nin başarısı ancak ve ancak üye ülkelerin entegrasyonu ile mümkündür. Entegrasyonun ticari, mali, hukuki, politik boyutları olduğu gibi kültürel ve ekonomik boyutları da ön plana çıkmaktadır. OBOR girişiminin beş önemli amacından biri de "insandan insana bağlantı" vizyonudur. İnsandan insana bağlantı; üye ülkelerin toplumları arasında kültürel etkileşime öncelik vermeleridir. Bu çerçevede, OBOR girişimini;

film festivalleri, turizm etkinlikleri, öğrenci değişim ve burslu uluslararası öğrenci programları ile zenginleştirmek mümkündür (Güner, 2018, s.116).

OBOR girişimi, insandan insana bağlantı boyutu ile kültür ve turizmi stratejik bir konuma getirmektedir. Çünkü 1993 yılı başında Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) 33 ülkeyi kapsayan UNWTO İpek Yolu Programını başlatmış ve programı pazarlama ve tanıtım, kapasite geliştirme ve destinasyon yönetimi ve seyahat kolaylığı ile ilgili çalışmaları tamamlamıştır. 1993 yılından, UNWTO; ipek yolu konferansı, seminer, medya tanıtımı ve ipek yolu festivali etkinlikleri düzenleyerek İpek Yolu turizm hareketine ivme kazandırmıştır. OBOR girişiminden bu yana Çin, OBOR rotaları boyunca 57 ülke ile vizesiz seyahat anlaşması imzalamıştır. Bu çerçevede değerlendirildiğinde, OBOR girişimi seyahat rotaları üzerindeki ülkelerde turizm ekonomisinin beklenenden hızlı bir şekilde büyüyeceği öngörülebilir (Li vd., 2020, s.312). Çin'in OBOR girişimi doğrudan turizmi geliştirmek olmasa da, girişimin yatırımları ve işbirliği anlaşmalar ile turizm sektörü önemli ölçüde ivme kazanacağı bir gerçektir. Bununla birlikte, inşaat, ulaşım ve enerji sektörlerinin yanı sıra OBOR, bölgesel sosyo-ekonomik entegrasyon ve kalkınma için genel hedeflerin ayrılmaz bir parçası olarak turizm endüstrisini de özel olarak hedeflediğini söyleyebiliriz (Daye vd., 2020, s.1948). OBOR girişiminin başarısı için toplumların desteği önemli bir etkidir. Çünkü OBOR girişimi ile kültürel ve akademik bilgi paylaşımı, insan kaynakları hareketi, medya gruplarının işbirliği sağlaması, gönüllü hizmet hareketleri ve Sivil Toplum Kuruluşlarının işbirliği yapması ve dostane girişimlerin ve işbirliklerinin başlatılması ve sürdürülebilir olması hedeflenmektedir (Durdular, 2016, s.85).

Türkiye ve Çin arasında kültür ve turizm alanındaki gelişmeler umut vericidir. 2017 yılında Çin ve Türkiye'de kültür merkezleri açılması ile ilgili kültürel mutabakat zaptı imzalanmıştır. Çin'de Yunus Emre Kültür Merkezi'nin açılması için çalışmalar tamamlanmıştır. Kasım 2018'de Şanghay'da düzenlenen Birinci İthalat Fuarı'na Türkiye'den beklenenin üzerinde katılım sağlamıştır (Akdağ, 2019, s.85). UNWTO'a göre Çinli turistler dünyanın en çok harcama yapan dördüncü toplumdur. Çinliler, lüks ürünlerin en büyük müşterisidir (Akdağ, 2019, s.86). Türkiye hizmet ihracatında, taşımacılık, inşaat ve özellikle turizmde iddialı bir ülkedir. Bundan dolayı, Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyetine, hizmet ihracatında en güçlü alan ve potansiyel turizmdir. Türkiye, Çin'den daha fazla turist çekebilmek için birçok pazarlama araçları ile faaliyetini sürdürmelidir (Çatal, 2019, s. 120). Zengin Çinli yatırımcılar paralarını Avrupa'da gayrimenkul alımı yaparak değerlendirmektedirler. Orta ve üst sınıf gelire sahip olan Çinliler ise lüks tüketim ürünleri için Avrupa'yı tercih ettikleri görülmektedir. Çinli turist, Avrupa gezisi sırasında yaklaşık 5.000 dolar harcıyor. Gelişen ve büyüyen Çin ekonomisi sayesinde yurtdışına turistik seyahate katılan Çinli turist sayısının her geçen gün arttığı görülmektedir. Çin 2017 yılında gönderdiği turist sayısı 117 milyon, 2019 yılında ise 166 milyona ulaşmıştır. Çinli turistlerin lüks mallara yaptığı harcamanın ise yaklaşık 100 milyar dolardan fazla olduğu tahmin edilmektedir. Dünyada kişisel lüks ürünlerin yaklaşık üçte biri Çinli tüketiciler tarafından satın alındığı bilinen bir gerçektir (www.europeanfinancialreview.com).

## **SONUÇ**

Kuşak ve Yol Turizm Koridoru, ticaret, enerji, ulaşım, turizm ve kültürel kaynaklarla birbirine bağlanan şehir merkezlerinden oluşan uluslararası bir turizm rotası olma özelliği vardır. Bu turizm rotasını inşa etmek ve geliştirip ekonomik bir fayda yaratmak mümkündür. Bundan dolayı, OBOR girişimi küresel beklentilerden; barış, işbirliği, açıklık, kapsayıcılık,

karşılıklı öğrenme ve karşılıklı fayda fikrini teşvik etmektedir. Kuşkusuz, Çin'in 2013 yılında dünyaya ilan edilen OBOR girişimi küresel, ekonomik, siyasi ve jeopolitik sonuçları olan bir projedir. Bu nedenle Türkiye turizmi açısından olumlu sonuçları olacağı düşünülmektedir. Bu olumlu sonuçların etkileri arttırmak için gerekli çaba gösterilmelidir. Çinli turistlerin yüksek harcama yapmaları Türkiye'deki turizm gelirlerine olumlu etki yapacaktır. Çinli turistler tarih ve kültür turizmüne ağırlık vermektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Türkiye'nin kültür ve tarih potansiyeli ön plana çıkarılmalıdır. Böylece, Çin'den daha fazla turist çekebilmek için kültür turizmüne ağırlık verilerek pazarlama çalışmaları yapılmalıdır. Çinli turistlerin deniz-kum-güneş yerine tarih ve kültür turizmini tercih etmeleri Türkiye açısından bir fırsat ve üstünlük olarak kabul edilmesi gerekir. Türkiye'ye komşu ve OBOR güzergâhındaki ülkeleri de içerisine alan turizm rotaları belirlenmeli, pazarlanmalı ve tanıtımını yapmalıdır. Turizm açısından birçok fırsatları olan Türkiye'nin, turizm ile ilgili; yerli yatırımcıların uluslararasılaşması, insan kaynakları, teşvikler, krediler, dijital pazarlama ve yazılım, meslek yasası vb. reformlarını gerçekleştirmesi gerekir. Kuşkusuz, turizm endüstrisinin yapısının iyileştirilmesi talep ve teşvik edilmelidir. Bu nedenle, turizmin gelişme göstereceği varsayımı ile fiyat, destinasyon, müşteri profili konularında çeşitliliğe gidilmeli gelişim ve dönüşüm hızlandırılmalıdır.

OBOR girişiminden turizm açısından beklenen faydayı sağlayabilmek için;

- OBOR girişimine dâhil olan ülkeler ile eğitim, kültür, turizm ve öğrenci değişim programları alanında işbirliği genişletilmelidir.
- Turizm ile ilgili sınır ötesi işbirliğine destek verilmelidir.
- Vize uygulamaları kolaylaştırılmalıdır.
- Ulaşımın ekonomik olması için gerekli teşvikler sağlanmalıdır.
- OBOR girişimine dâhil ülkelerin turizm yatırımcılarına destek olunmalı ortak yatırım için teşvik edilmelidir.
- Turizm ile ilgili OBOR girişiminin bir vizyon ortaya koyması gerekmektedir.
- OBOR bölgesindeki kültürel ve tarihi yapıların restorasyonu ve korunması için OBOR ülkeleri tarafından bir fon oluşturulmalıdır.
- Sigortacılık ve bankacılık hizmeti genişletilmelidir.
- Tur operatörleri birden fazla ülkeyi kapsayan kültür turları üzerinde turlar oluşturmalıdır.
- Turizm yatırımcılarının korunması için uluslararası normlar oluşturulmalıdır.
- Kriz yönetimi ile ilgili ortak çalışma yapılmalıdır.
- Turizmi olumsuz etkileyen salgın hastalık ve diğer doğa olaylarına karşı ortak önlemler alınmalı ve en hızlı şekilde faaliyete geçebilmenin yapısı oluşturulmalı.

OBOR girişimine üye ülkelerin sahip olduğu kültürel miras ile dünya turizmini geliştirecek ve yönlendirecek potansiyele sahiptir. Kuşkusuz, OBOR girişimi, Modern İpek Yolu ekonomik koridorları ile bütünleşmeye ve turizmin sağlıklı gelişimine katkı sağlayacaktır. Bunun için daha fazla akademik çalışma, organizasyonlar, tanıtım ve fuarlar düzenlenerek bölge tüketicileri açısından farkındalık yaratılmalıdır.

## KAYNAKLAR

- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. Birey ve Toplum Dergisi, Bahar 2019. Cilt 9. Sayı 17, ss. 65-95.
- Algül, Y. (2020). Çin'in Kuşak Ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları. Anasay, (11), ss.37-62.
- Camgöz, C. ve İstanbullu Dinçer, F. (2017). Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları. Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:1, Sayı:3, ss.41-58.
- Çatal, S. (2019). Kuşak ve Yol İnisyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 19 - Sayı: 15 ss.101-124.
- Daye, M., Charman, K., Wang, Y. ve Suzhikova, B. (2020). Exploring local stakeholders' views on the prospects of China's Belt & Road Initiative on tourism development in Kazakhstan. Current Issues in Tourism, 23:15, ss. 1948-1962.
- Demir, N. ve Tekir, O. (2018). "Marshall Planı, Yeni İpek Yolu Projesi ve Çin-ABD Rekabeti" İnönü University International Journal of Social Sciences, 7 (1), ss. 32-45.
- Doster, B. (2018). Uluslararası Sempozyum Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. Ankara -TürkiyeAnkara Yıldırım Beyazıt University 25th November 2018.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. Avrasya Etüdleri, 49 (1), ss. 77-97.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2019). www.deik.org.tr Erişim tarihi: 04 Aralık 2020
- Esfahani, G. H., Memarzadeh, N., Hasheminasab, S., ve Mazraeh, S. (2015). Analysis of Silk Road Tourism Development (Emphasizing On South Korea). Cumhuriyet Üniversitesi Fen Fakültesi Fen Bilimleri Dergisi, Cilt:36, No:3, ss.3873-3888
- Günay, E, Çetiner, S, Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak Ve Yol Girişimi. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9(2), ss.157-175.
- Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. Marmara Coğrafya Dergisi, (37), ss.112-123.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 18 (72) , ss.1688-1700.
- Li, T. Shi, H. Yang, Z ve Ren, Y. (2020). Does the belt and road initiative boost tourism economy. Asia Pacific Journal of Tourism Research, 25:3, ss. 311-322.
- Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı (2019), <https://setav.org> Erişim tarihi: 05 Aralık 2020
- Şimşek, O. (2019). Küreselleşmenin Dönüşümü ve Çin'in Rolü. Sosyoekonomi, Vol. 27(40), ss.185-196.

Tekir, O. ve Demir, N. (2019). Çin'in Yükselişi, İpek Yolu Projesi ve Küresel Sistemin Dönüşme Potansiyeli. *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 26 (1) , ss.263-276.

Werner, C. (2003). The New Silk Road: Mediators and Tourism Development in Central Asia. *Ethnology*, Vol. 42, No. 2 (Spring, 2003), ss. 141-159.

Xiaojing, G. (2016). A Study on the International Tourism of Jiangxi Province under the Guidance of One Belt, One Road Strategy Economic and Social Changes: Facts, Trends. *Forecast*, 3 (45) ss. 221-230.

#### **İNTERNET KAYNAKLARI**

European Financial Review (2015), <https://www.europeanfinancialreview.com> Erişim tarihi: 09 Kasım 2020

One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road (2016). <https://thediplomat.com> Erişim tarihi: 09 Aralık 2020

Türkiye Cumhuriyeti Dışişler Bakanlığı (2020). <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulaştırma-koridoru.tr.mfa> Erişim tarihi: 01 Kasım 2020

Türkiye İstatistik Kurumu (2020). <https://data.tuik.gov.tr> Erişim tarihi: 15 Aralık 2020