PANEL İLE İLGİLİ "İLK SÖZ"

29 Mayıs 1945 tarihinde kurulan ve 10 Temmuz 2011 tarih ve 646 sayılı "Vergi Denetim Kurulu Başkanlığının Kurulması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname" doğrultusunda Maliye Teftiş Kurulu ile birlikte kapatılan Hesap Uzmanları Kurulu; mensuplarıyla değerleriyle ve ilkeleriyle varlığını korumaya devam ediyor.

Aslında bazı önemli kişilikler ve kurumlar vardır ki bunlar sadece doğum tarihleri ile anılırlar. Biz de böylesine önemli bir kurumu ve yapıyı doğum tarihlerinde hep andık, anmaya devam ediyoruz ve edeceğiz.

Biz her anma yıldönümünde bir araya geliyoruz. Dünyanın ve ülkenin önemli bir konusunu ele alıyoruz. Konuların uzmanlarını ve yetkililerini davet ediyoruz. Açıkçası Maliye Hesap Uzmanları Vakfı olarak ülke ve dünya meselelerine kanal olmaya çalışıyoruz.

İşte bu yıl da Hesap Uzmanları Kurulunun kuruluşunun 73. yılında çok önemli bir konuyu ele aldık. Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi" ve Türkiye'ye Olası Etkileri konusunu işledik. Ekonomik büyüklükte dünyanın ikinci ve ihracat, üretim, dış rezerv gibi alanlarda da birinci ülkesi konumundaki Çin'in yeni bir inisiyatifini masaya yatırdık.

Zira; Çin, Devlet Başkanı Xi Ciping'in liderliğinde 2013 yılında başlattığı 65 ülkeyi kapsayan ve 20 trilyon dolar büyüklüğü aşacak olan "Tek Kuşak Tek Yol" (One belt one Road-OBOR) girişimi ile adeta 21. yüzyılın mega projesine imza attı. Biz de Türkiye'yi de çok yakından ilgilendiren mega projeye dikkatleri çekmek üzere bu başlığı seçtik.

Değerli siyaset ve devlet adamı Başbakan Yardımcısı Mehmet Şimşek panelin açılış konuşmasını yaptı. Panelde; uzun yıllardan beri Çin'de bulunan ve Pekin Üniversitesinde doktorasını tamamlayan genç araştırmacı Umut Ergunsü, Londra'dan gelen eski Diplomat ve The Bosphous Energy Club Başkanı Mehmet Ögütçü, Dışişleri Bakanlığımızda uzun yıllar büyükelçilik yapan ve yakın bir tarihe kadar da bu projenin Türkiye adına koordinatörlüğünü yapan Emekli Büyükelçi Koray Targay, dünyanın en büyük bankası konumundaki ICBC Bank Türkiye Genel Müdürü Gao Xiangyang yer aldı. Paneli de uzun bir süreden beri Çin üzerine çalışan TODAİE Öğretim Üyesi Prof. Dr. Seriye Sezer yönetti.

İşte bu çalışma, söz konusu paneldeki konuşmaları içeriyor. Konunun çok sayıdaki ilgilisini yakından **ilgilendiriyor.**

İlgilenenlere yararlı olması dileğiyle…

İstanbul, 26 Mayıs 2018

Ahmet EREN

Maliye Hesap Uzmanları Vakfı

Yönetim Kurulu Başkanı

ÇİN'İN "KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ" VE TÜRKİYE'YE OLASI ETKİLERİ PANELİ

MALİYE HESAP UZMANLARI VAKFI

26 Mayıs 2018

İstanbul

SUNUCU- Sayın Başbakan Yardımcım, Sayın milletvekilleri, değerli hocalarım, saygıdeğer üstatlarım, kıymetli konuklar ve basınımızın değerli temsilcileri; Maliye Hesap Uzmanları Vakfı tarafından düzenlenen "Çin'in kuşak ve yol girişimi ve Türkiye'ye olası etkileri" konulu panelimize hoş geldiniz.

Mensubu olmaktan her zaman büyük onur duyduğum Hesap Uzmanları camiası vergi ve ekonomiyle ilgili her alanda, her zaman en iyiye ulaşmanın arayışı içerisinde olmuştur. Ülkemiz ekonomi ve mali idaresi için birçok yararlı projeye imza atmış, bu amaçla çalışmalar, toplantılar, araştırmalar yapmış, dergi ve kitaplar yayınlamış, konferans ve paneller düzenlemiştir. Bu arada camiamızdan ülkemizin maliye ve ekonomi politikalarını geliştiren, yönlendiren ve yöneten çok değerli mensuplar yetişmiştir. Bu panelde uluslararası alanda ekonomiyi yöneten ve yönlendiren konulardaki değerli panelistlerin bilgi birikimi ve tecrübelerinden faydalanarak Çin'in kuşak ve yol girişimiyle Türkiye'ye olası etkileri ele alınacaktır.

Siz değerli konuklarımız ve politika yapıcıları için faydalı olmasını temenni eder, katılımınız için teşekkür ederiz.

Davetimize katılamayıp telgraf gönderen tüm saygıdeğer davetlilerimize ve arayarak katılamayacağını üzülerek bildiren Başbakan Sayın Binali Yıldırım, Orman ve Su işleri Bakanı Profesör Doktor Veysel Eroğlu ve Hazine Müsteşarı Sayın Osman Çelik'e ayrıca teşekkürü bir borç biliriz.

Şimdi izninizle açılış konuşmasını yapmak üzere Maliye Hesap Uzmanları Vakfımızın Başkanı Sayın Ahmet EREN Üstadımı kürsüye arz ediyorum; buyurun üstadım.



AHMET EREN (Maliye Hesap Uzmanları Vakfı Başkanı)

Sayın Başbakan Yardımcımız, çok değerli konuklar, değerli panelistler, iş dünyasının ve sivil toplum örgütlerinin çok değerli temsilcileri, Hesap Uzmanları camiasının değerli mensupları, hem şahsım hem de Maliye Hesap Uzmanları Vakfı Yönetim Kurulu adına, hepinizi saygıyla selamlıyorum; hoş geldiniz efendim.

Sayın Başbakan Yardımcımız şeref verdiler.

Dün akşam bir vesileyle, bir iftar yemeğinde birlikteydik. Yaptığı çok ikna edici konuşmalar oldu ve benim gibi hasbelkader bir yatırımcı iş adamı da onu dikkatle dinledi. Bardağın yarısından fazlasının dolu olduğuna Türkiye'nin ekonomik geleceği bakımından ikna etti, adeta benim kırılmış, kırılmaya yüz tutmuş cesaretimi büyük ölçüde tamir etti kendisine ayrıca teşekkür ediyorum

Maliye Hesap Uzmanları Vakfı olarak düzenlediğimiz "Çin'in kuşak ve yol girişimi ve Türkiye'ye olası etkileri" konulu panelimiz var bugün.

Vakfımız, hesap uzmanlarının sosyal iletişim ve yardımlaşmasında görev alan ve bu görevini uzun yıllardan beri başarıyla sürdüren bir kuruluştur.

29 Mayıs 1945 tarihinde kurulan "Hesap Uzmanları Kurulu" ne yazık ki diğer denetim kurullarıyla birlikte 2011 yılında Kanun Hükmündeki bir kararname ile kaldırılmıştır.

Ülkemizin; iş, siyaset, bilim, bürokrasi dünyasında çok uzun yıllardan beri görülen liyakat sahibi mensuplarıyla bir gurur abidesi niteliğindeki Kurulumuzun ve diğer denetim birimlerinin niçin kaldırıldığı hâlâ anlaşılamamıştır.

Biz umuyoruz ki, 24 Haziran'dan sonraki kamu yönetiminin yeninde yapılanmasında bu husus tekrar ele alınır ve gerek Hesap Uzmanları Kurulu ve gerekse Maliye Teftiş Kurulu ve gerekse Gelirler Kontrolörleri eskiden fonksiyon ifa ettikleri kulvarlarda yeni görevlerde, yeni çatılar altında görevlerine devam ederler.

Vakıf olarak her yıl Hesap Uzmanları Kurulunun kuruluş yıldönümü olan Mayıs sonunda bu gibi panellerden birisini düzenliyoruz ve düzenlediğimiz panelin konusunu taşıyan kitapları da bastırıp yayınlıyoruz. Geçmiş panellerimizde ünlü Rus iktisatçısı Illarıonov, Amerikalı iktisatçı, felaket tellalı Nouriel Roubını, İtalyan eski Başbakanı Mario Monti gibi önemli kişiler konuğumuz oldular panelist olarak.

Geçen yıl yaptığımız panelde de Türkiye'nin belli başlı holdinglerinin CEO'ları panelist olarak katıldılar.

Bugünkü panelimize de katılan çok değerli panelistlerimiz var, onları birazdan göreceksiniz, kendilerini tanıyacaksınız.

Ben hem panel başkanına, hem de panelistlere davetimize icabet ettikleri için çok çok teşekkür ediyorum; sağ olsunlar.

Bu yılki panelimizde aslında çok önemli bir konuyu ele alıyoruz; Çin'in tek kuşak, tek yol inisiyatifini masaya yatırıyoruz. "One belt, one road" diye vasıflandırılıyor.

Çin bu konuma nasıl geldi? Benim de iktisat ve sosyal bilimler yalamış birisi olarak aklıma geldi, Marks'ın bir sözünü hatırladım, Karl Marks, "Bütün dünya işçileri birleşiniz" demişti.

21'nci Yüzyılın başına geldiğimizde gördük ki şu slogan yayılmaya başladı, "Bütün dünya üreticileri Çin'de birleşiniz" ve gerçekten ben bunu bir iş adamı olarak yaşamış biriyim. Çin'den ithal ettiğimiz enerji santrallerinin Çin malı olması, orada Siemens'in ortaklığı, Siemens patenti ile üretilmesi ve Çin'den Türkiye'ye ihracat gösterdi ki üreticiler Çin'de birleşiyor. Zaten Türkiye'nin gerek tekstil ve gerekse diğer alanlarda yaptığı ithalatın önemli bir kısmı Çin'den gelmektedir.

Şimdi öyle anlaşılıyor ki Çin buradan bir adım öteye gidiyor ve bu üretim devi ürettiklerini kolayca satabilmek için lojistik ve pazarlama açısından bu kuşağı oluşturmaya çalışıyor. Çin hakikaten bir dev, aşağı yukarı ihracatta dünyanın bir numarası, ithalatta

dünyanın iki numarası, 12 trilyon dolarlık milli gelirin sahibi, 1,5 milyar nüfus çok müthiş bir güç. Bu güç şimdi, az önce sözünü ettiğim lojistik ve pazarlama kanalına adım atıyor ve söylenen gerçekleşirse sonunda 22 trilyon dolara varacak bir yatırımı başlatmış bulunuyor. Başlatmış mı, başlatmış, nerede, Türkiye'de başlatmış, ben onu size söyleyeyim. Çin Ambarlı'daki bir limanı geçen yıl FİBA Holding'den satın aldı.

Bunun gibi Türkiye'ye yaptığı bu inisiyatifi diğer ülkelerde de, Yunanistan'da da kullanmaya başladı. Bir yatırımcı olarak, bir yurtdışı yatırımcısı olarak Afrika'ya, hangi ülkeye gitsek bakıyoruz Çinli dostlarımız var ve daha evvel gitmişler oraya. Bu yüzden bu konuya çok büyük önem vermek lâzım, işte bu konuyu burada masaya yatıracağız, bu konunun uzmanları tartışacaklar, sizleri ve bizleri aydınlatacaklar.

Ben sözü daha fazla uzatmadan hepinize tekrar tekrar hoş geldiniz diyorum ve sizlere saygılarımı sunuyorum.

SUNUCU- Açılış konuşmaları için Sayın Başkanımıza çok teşekkür ederiz.

Şimdi konuşmalarını yapmak üzere Türkiye-Çin İş Konseyi Başkanı Sayın Talip Murat Kolbaşı'yı kürsüye arz ediyorum; buyurunuz Sayın Kolbaşı.



TALİP MURAT KOLBAŞI[1] (Türkiye-Çin İş Konseyi Başkanı)- Sayın Başbakan Yardımcım, milletvekilleri, protokolün değerli üyeleri, vakfın başkanı, yönetim kurulu, değerli üyeler, üstatlar ve Çin'i seven, Çin'e gönül veren değerli dostlar… Hepinize hoş geldiniz, Çinli dostlarımıza da "NihaoHuanying" diyorum.

Arzum markamızı hepiniz tanıyorsunuz ama beni tanımayanlar için burada olma nedenimi kısaca anlatmak isterim. Çin'e ilk defa 1992 yılında gittim ve her şey o zaman başladı. Çin'deki elektrikli ev aletleri sektörünü takip etmek amaçlı gerçekleştirdiğim seyahatler ve iş bağlantılılarıyla o günden bugüne senenin en az 60 gününü orada geçirdiğim bir hayatım oldu. Sevgili eşim ve iki oğlumun da destekleriyle Çin'i tanıma fırsatını yakaladım. Hayatta bir 'keşken' var mı derseniz, Çinceyi öğrenememem hakikaten bir keşke benim için. Ders aldım, ama olmadı.

DEİK bünyesinde kurulduğu günden bugüne 5 başkanı olan Çin Konseyi'nde son 3 yıldır başkanlıktayım ve beşinci başkanım. STK'lar arasında ilk Çin masasını kuran STK DEİK'tir.

---

[1] Murat Kolbaşı 2008 yılından beri Arzum Elektrikli Ev Aletleri A.Ş. Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerini yürütmekte olup DEİK Yönetim Kurulu üyesi, DEİK Asya Pasifik İş Konseyleri Koordinatör Başkanı ve Türk-Çin İş Konseyi Başkanı olan Murat Kolbaşı; DEİK Türk-Hong Kong ve Türk-Avusturalya Konseylerinde aktif görev üstlenmektedir. İTO Meclisi, TÜSİAD, MÜSİAD, Türk Kahvesi ve Araştırmaları Derneği Yönetim Kurulu, TOBB Genç Girişimciler Üst Kurulu, Endeavor Etkin Girişimci Destekleme Derneği Danışma Kurulu, Züccder (Züccaciyeler Derneği) Yönetim Kurulu, FODER (Finansal Okuryazarlık Derneği) Yönetim Kurulu üyesi ve aynı zamanda TAİDER (Türk Aile İşletmeleri Derneği) Kurucu üyesidir.

Çin o kadar büyük, o kadar 'en'leri, o kadar büyük rakamları, verileri içeren bir ülke ki detayları anlatmak çok zor. Fakat Çin deyince öncelikle şu meşhur, filozof, komutan, askeri bilge, stratejist Sun Tzu'nun "Savaş Sanatı" kitabındaki önemli sözüyle başlamak istedim söze; "En iyi strateji savaşmadan kazanmaktır". Yani kan akıtmadan lider olmak, kazanmaktır. Çin, gerçekten de değişik alanlarda her zaman stratejiye zaman ayıran, yaptığı stratejiyi de harfiyen uygulayan bir ülke. Milattan önce 2012'ye kadar yaklaşık 3 bin yıl içerisinde bu stratejiyi uygulamış, bunun en iyi şekilde ortaya koymuş bir ülke.

Değerli Başbakan Yardımcımız ve sizler de buradayken, Türkiye ile Asya-Pasifik arasındaki ilişkiye de değinmek istiyorum. Şurası çok önemli; DEİK bünyesinde biz dünyayı 6 bölgeye bölerek bakıyoruz. Ben aynı zamanda Asya Pasifik Bölgesi yani 17 ülke, 2 bölgenin koordinatör başkanıyım. Baktığınız zaman bu toplamda 19 ülke aslında. Bizim 2017 yılının sonunda gerçekleşmiş olan cari açığımızın Çin'in tek başına ¼'üne ve toplamda 2/3'üne sebep olan ülkeler. Hatta dolayısıyla, bakıldığında toplam ticaret hacmimizde ihracat hedefimizin olması gereken bir bölge, çünkü bu bölgede eğer ihracatı artırabilirsek cari açığın 1/3'ünü kapatabilir durumdayız.

Biraz önce Çin hakkında konuşurken "en"ler demiştim. Çin, baktığınız zaman şu anda dünyanın en kalabalık ülkesi, yukarıdan aşağıya sıralarsak şu harita içerisinde 66 tane farklı ülkeyi görüyorsunuz. Ama başka bir açıdan bakar, nüfusu 40 milyonun altında ülkeleri toplayalım derseniz de, toplam 177,5 ülkenin toplam nüfusu kadar bir ülke. 1 Ocak 2016'dan itibaren de 2 çocuk yapmaya izin verdikleri için nüfusu hızla artmaya devam edecek. Bir ihtimal 2050'de bu nüfus kalabalıklığını Hindistan'a karşı kaybedebilirler, ama 2 çocuk sayısında devam ederlerse bu liderliklerini devam ettirebilirler.

1970'lerden beri gelen bu yasakla yaklaşık 400 milyonluk bir nüfusun artmasına engel oldu Çin, ama bu artışı engellerken milli gelir rakamlarını 4 bin, 5 bin dolar seviyelerinde tutmakla birlikte bazı bölgelerde milli gelir 40 bin, 45 bin, hatta 50 bin dolara kadar tırmandı. Bu bölgeler neresi? Şanghay ve Hong Kong.

Bir başka stratejisi var Çin'in kendi içerisinde; işsizliği engellemek %5 seviyesinin altında tutmak için 23 tane eyaletinde ve 34 tane bölgesinde her yıl minimum 10 milyon yeni iş alanına giren gence iş bulmak için çabalıyor. Dolayısıyla, Çin'in böyle bir verisi, böyle bir kontrolü de var kendi ülkesi içerisinde.

Çin'in stratejilerinden bahsetmiştim. Hakikaten dilim dilim baktığınızda birçok alanda farklı stratejileri var. En önemlilerinden birisi de; "Made in 2025". Slaytlarda görmüş olduğunuz 10 farklı sektörde 2025 yılına kadar hem Çin marka algısını yukarı çekmek istiyorlar, hem de üretimlerinde önce 2020, sonra 2025'e kadar bu üretilen ürünlerde % 70-75 oranında tamamen Çin malına dönmeye çalışıyorlar, verimliliği artırmak istiyorlar, bununla ilgili de altyapıları devam ediyorlar.

Çin Komünist Partisi, 2049 yılında dünyada global lider ülke olmak, o yola giderken de ticari anlamda ve diğer anlamlarda da adımlar atmaya çalışıyor.

Biz bugün elektrikli otomotivde bir Amerikan markasını konuşuyoruz, ama şu an ellerinde bir marka var, o Amerikan markasından daha fazla elektrikli otomobili satmış vaziyette.

Keza trende 350 kilometrenin üstünde bütün ağı birbirine bağlıyor Çin. Çok yakın bir süre öncesinde Hong Kong arasını Ana Kıtaya bağladılar ve "Comag" diye markalarıyla da şu anda tek koridorlu, dar gövdeli uçaklarını Çin içinde uçuruyorlar.

Peki, bu üç ana konu yani; lojistiğe, ulaşıma bu kadar yatırım onları nereye taşıyor? Önemli bir yerde turizm. Çünkü 2018'de Çin'de "Türkiye Turizm Yılı". Şu anda hem oradaki

Başkonsoloslarımız, hem de yeni atanan değerli büyükelçimiz Pekin'de buna çok değer veriyor. Ben de geçtiğimiz ay oradaydım, Sayın Bakanımız Numan Kurtuluş da gitti, önemli etkinlikler yapılıyor ve hızla gelişiyor.

Çin baktığınız zaman dünyaya 120 milyon turist gönderiyor. 2018'de Çin'den Türkiye'ye gelmesi beklenen turist sayısı 400 bin civarlarında, bu 300 bin civarlarına geldi, sonra geri çekildi, şimdi tekrar 400 bin hedefleniyor. Ama aynı Çin yine kendi iç turizmi için Hainan Adası'na yeni bir yetki vererek hem orayı turizm beldesi, hem de yepyeni bir serbest bölge ilan etti. 2025 yılına kadar Hainan da ismini çok duyacağımız bir yer olacaktır.

Çin ayrıca bu yapmış olduğu stratejilerin yanında dünyada herkesin kullanmaya alıştığı Google'a karşı Baidu'yu, Uber'e karşı Didi'yi, Whatsapp'a karşı WeChat gibi kendi şirketlerini, kendi oluşumlarını da geliştirebilen bir ülke.

Baktığınız zaman Çin'de satılan her 4 üründen bir tanesi internet üzerinden satılıyor. Geçen sene 11 Kasım Bekârlar Günü'nde yapılan aktivitede bir günde 25 milyar liralık bir ciro yapıldı, bu 2016'daki veriye göre de %25'lik bir büyüme demek. Dolayısıyla, e-ticaret hızla gelişiyor, "Cross border" işinde bayağı iyi durumdalar, AliExpres temsilcileri Türkiye'ye geliyor, gidiyor. Geçtiğimiz ay içerisinde temsilcileri buradaydı, geçtiğimiz hafta da müdürleri yine buradaydı, Amazon'un da Türkiye'ye gelmesiyle bunu yakından takip ediyorlar. .

Şimdi bugünün esas konusu olan kuşak ve yol inisiyatifine veya vizyonuna gelirsek…

Çin rüyasından hemen sonra 2013'te, bu kuşak ve yol inisiyatifi vizyonu açıklandı ve en önemli toplantı 14 Mayıs 2017'de yapıldı. Çin Cumhurbaşkanı birçok ülkenin başkanlarını, Cumhurbaşkanlarını davet etti. Slayttaki resimde gördüğünüz gibi yanında Sayın Cumhurbaşkanımız vardı, Sayın Başbakan Yardımcımız da oradaydı ve ilk adım orada atıldı.

Peki, bu kuşakla yol dediğiniz zaman nereyi kapsıyor? Dünya nüfusunun yaklaşık 2/3'ünü, 68 ülkeyi, biraz önce Başkanımın dediği gibi tabii ki Türkiye'yi de; çünkü tarihi İpek Yolu içerisinde biz zaten bunun içerisindeyiz. Neticesinde 4 kıtayı içine alıyor.

Peki, böyle bir oluşum nasıl finanse edilecek? Yaklaşık 1 trilyon dolarlık bir bütçeyle, Asya Altyapı Yatırım Bankasıyla, Chine Development Bank ile Kuşak ve Yol Fonuyla, yeni kurulan bankalarla finanse edilecek.

Çin 2017 sonu itibariyle 44 farklı ülke ve bölgede tam 100 tane Çin sanayi parkı kurmuş durumda. Nerede? Benim de gidip bizzat gördüğüm Mısır'da, Belarus'ta farklı yerlerde ve bunlardan 75'i bu Kuşakla Yol Projesi üzerinde. Bu 100 parkın içerisinde şu anda yaklaşık 4 bine yakın Çin firması faaliyetlerini sürdürüyor, 250 binden fazla istihdam sağlanmış durumda. Biraz önce yine Başkanımızın da vurgu yaptığı gibi bu oluşumda hızlı bir şekilde baktığınızda, bütün bu Kuşak ve Yol Projesi bu network'ü de birbirine bağlayacak. Bu network birbirine bağlandığı zaman da Doğu'da üretilen bütün ürünler batıya doğru veya güneye doğru 6 hattan birden pazarlarına, yerel pazarlarına ulaştırılacak.

Peki, Çin 136 ülkeye açık veriyor, keza bize de ticari açık verdiriyor. Bunu gidermek için Amerika'nın yaptığı gibi ticari savaşlarla neler yapılması isteniyor ve nasıl bunun önüne geçerim diyor? İşte orada Çin'in bir hareketi var; bu sene 5-10 Kasım tarihlerinde bir fuar düzenliyor, 6 ana konuda bütün dünya pazarlarında var olan markaları çağırıyor. Türkiye de İhracatçı Birliği olarak oraya gidiyor ve dolayısıyla,"artık ben sadece satmak değil, almak üzere de buradayım ve Çin pazarını sizlere açıyorum, gelin benim ülkeme ürünlerinizi satın" diyor. Biz de 600 metrekare ile milli katılım yapıyoruz, ayrıca da milli olarak da markalarımız orada yerlerini alacaklar.

Çin gerçekten büyüyen bir güç, hep birlikte oraya gittiğimiz zaman cari açığı kapatabilmek için önemli bir fırsatta var, buna hükümet olarak da, devletimiz olarak da çok

büyük bir önem veriyoruz. Ve böyle bir hazirun yakalamışken de bir şeyi söylemeden sözümü bitirmek istemiyorum, ben aynı zamanda Türk Kahvesi Kültürü ve Araştırmaları Derneği'nin Yönetim Kurulu üyesiyim, hep birlikte 2013'te Türk Kahvesini UNESCO'da tescilledik ve Türkiye Cumhuriyeti'ne mal ettik. Sizlerden şunu rica ediyorum: Dünyanın neresine giderseniz gidin Türk Kahvesini isteyin, biz o pazara gideceğiz ve sizler de dünyaya bizim kahvemizi götürün.

Hepinize çok teşekkür ediyorum.

SUNUCU- Açılış konuşmaları için Sayın Kolbaşı'ya çok teşekkür ediyoruz.

Şimdi de konuşmalarını yapmak üzere Başbakan Yardımcısı Sayın Mehmet Şimşek'i kürsüye davet ediyorum; buyurunuz Sayın Şimşek.



MEHMET ŞİMŞEK[2] (Başbakan Yardımcısı)- Saygıdeğer hazirun, Maliye Hesap Uzmanları Vakfının çok değerli Başkanı, üyeleri, hanımefendiler, beyefendiler, değerli basın mensupları; ben de hepinizi sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

Bu kadar anlamlı, önemli bir toplantı için sizlerle bir arada olmaktan büyük bir mutluluk duyuyorum.

İbn-i Haldun Coğrafyayı kader olarak tanımlamıştır, ama coğrafya yük değildir. Bugün Türkiye'de günübirlik olup bitenlerle çok yoğun mesai içerisindeyseniz veya dışarıdan Türkiye'ye bakıyorsanız yakın coğrafyamızdaki son 5-10 yıllık sıkıntılar bizim hakikaten çok zor bir coğrafyada yaşadığımızı göstermektedir.

Orta Doğu'daki kaos, Türkiye'yi tabii ciddi bir şekilde ister istemez etkiliyor. Suriye, kısmen Irak, geçmişte Libya, bugün Yemen. Bu coğrafyada birçok ülkenin devlet olma niteliğini kaybetmiş olması çok ciddi tehditler ve sorunlar yaratıyor. Onun için Türkiye zor ve büyük bir coğrafyadadır. Yaşanan bu dönemler de geçicidir. Coğrafyamız bizim için çok önemli bir değerdir. İşte o nedenle Çin'in kuşak ve yol projesi çok önemli.

---

[2] Mehmet Şimşek Merrill Lynch'in Avrupa, Ortadoğu ve Afrika Bölgesi Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Bölümü Başkanlığı yaptıktan sonra Adalet ve Kalkınma Partisi'nden 23. dönem milletvekili seçildi. 60. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nde Hazine'den sorumlu Devlet Bakanı olarak görev yaptı. 1 Mayıs 2009 tarihinde Maliye Bakanlığı görevine getirildi. 12 Haziran 2011 tarihinde yapılan seçimlerde AKP milletvekili olarak seçildi. 61. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nde yeniden Maliye Bakanlığı görevine getirildi. 01 Kasım 2015 Genel Seçimlerinden sonra 64. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nde Başbakan Yardımcılığı görevine getirildi. Sayın Şimşek Maliye Bakanlığı ve Başbakan Yardımcılığı görevlerinin yanı sıra 2007 yılından itibaren Yüksek Planlama Kurulu, Özelleştirme Yüksek Kurulu, Savunma Sanayi Yüksek Koordinasyon Kurulu, Ekonomi Koordinasyon Kurulu, Para-Kredi ve Koordinasyon Kurulu, Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu üyeliği görevlerini de yürütmektedir.

Dünyada hemen hemen hepimizi, önümüzdeki 50 yılı etkileyecek ve son 15 yıldır da çok hızlanan önemli trendler var. Bu trendlerden bir tanesi merkezin jeopolitik ve ekonomik olarak kayıyor olmasıdır.

Çin son 40 yılda reel olarak ortalama yüzde 10 büyüdü ve gerçekten muazzam bir mucizeyi başardı. Ama bu beraberinde diğer birtakım gelişmekte olan ülkelerle birlikte hakikaten tektonik düzeyde jeopolitik ve ekonomik bir dönüşümü, bir kayışı sağladı. Bu önemli bir trenddir, bugün kısmen bu konu da onunla ilişkilidir.

İkinci kritik trend, tabii onun bir yansıması aslında, kısmen bununla ilişkili olan ve Batının buna verdiği tepkiyi de içeren korumacılığı görüyoruz.

Korumacılık aslında dünya ekonomisi için önemli bir tehdit. Ticaretin refahın önemli bir motoru olduğunu biliyoruz. Ticaretin bazı bölgesel boyutta yıkımlara yol açtığı biliniyor, ama sorunu ticarette aramak çözüm değildir. Tam aksine ticarete açık olmanın getirdiği sonuçları yani bir ülkenin ufak bir bölgesel anlamda yaptığı tahribatı giderecek politikaları devreye koymak lâzım. Çünkü büyümenin ve refahın önemli motorlarından bir tanesi ticarettir ve son 200 yılda dünya hakikaten artan ticaret sayesinde muazzam bir şekilde gerek eğitimde, gerek sağlıkta, gerek refah artışında yoksulluğun azaltılmasında çok mesafe kat edilmiştir.

Ama bugün bakacak olursak korumacılık, bir tehdit, bir eğilim olarak karşımıza çıkıyor. Sadece korumacılık değil, aslında aşırı eğilimlerin, partilerin, aşırı sağ ve solun yükselişi de bunun bir yansımasıdır. Bu da beraberinde dünyada çok önemli bir trendi getiriyor, dünyada ciddi bir demokratik resesyonla karşı karşıyayız. "Freedom House"un yaptığı çalışmalara göre, son 10 yıldır demokratik anlamda geriye giden ülke sayısı sürekli bir şekilde ilerleme sağlayan ülke sayısından daha fazla, hatta son birkaç yıldır gerileme içinde olan ülkeler, ilerleme sağlayan ülkelerin iki katına çıkmış durumda. Dolayısıyla, liberal demokrasi de bu anlamda maalesef zemin kaybediyor.

Tabii diğer bir trend de, bunların hepsi birbiriyle ilişkili, teknolojidir. Geçenlerde şunu gördüm: Çin'de Ortaokulda okutulmak üzere yapay zekânın temelleri diye bir ders kitabı var.

Teknoloji anlamında da dünyada muazzam bir, yine tektonik diyeyim, değişim, dönüşüm var, bir trend var.

Aslında yeni değil, Birinci Sanayi Devrimi, İkinci Sanayi, Üçüncü Sanayi, bilgisayarlar yeni değil, robotlar yeni değil; ama ayrı bir dönemden bahsediyoruz. Yapay zekâ nesnelerin interneti, makinelerin öğrenme kabiliyeti, algoritmalarla apayrı bir dönemin başlangıcındayız. Bu da yine dünya vatandaşlarında ister istemez birtakım endişeler doğuruyor. Her ne kadar robotlar yarın işimizi almayacaksa ve dünyaya hükmetmeyeceklerse de buna ilişkin endişe ve korkular var. Bütün bunlar aslında dünyadaki sistemi ciddi bir şekilde etkiliyor. O nedenle etrafınızda, yakın coğrafyada, Dünya'da ve Türkiye'de olup bitenleri trendler bazında derinlemesine bakarsanız konuyu biraz daha anlamaya, en azından anlam kazandırmaya çalışabilirsiniz.

Çin, Türkiye için çok önemli bir ülke. Orta Doğu ihmal edildiği gibi uzun süre Asya da ihmal edildi. Ama şimdi hem Orta Doğu'yu keşfettik hem de Çin ile çok ciddi, samimi, güçlü ilişkiler kurma çabasındayız. 2015 yılı sonundan itibaren Çin ile yüksek düzeyli bir mekanizmamız var. Başbakan Yardımcıları düzeyinde onun eş başkanlığına getirildim ve gerçekten de ilişkilerimizi olumsuz etkileyen birçok hususu açık ve net olarak konuşma imkânımız oldu ve son dönemde de ciddi iyileşmeler gözlemliyoruz.

Bunu önemsiyorum; çünkü bu kuşak ve yol projesi Türkiye için yeni bir fırsattır. Türkiye, az önce haritada da gösterildi orta koridorun merkezinde ve Türkiye zaten bunu inşa ediyor. Bu çok önemli bir proje, yaklaşık 1 trilyon dolarlık yatırıma sahne olacak. Asya Altyapı

Yatırım Bankasına biz kurucu üye olarak katıldık, finansman kısmen oradan sağlanacak. Çok önemli bir proje! Neden önemli bizim için? Asya ile özellikle de gönül bağımız olan Orta Asya ile bağlantımızı güçlendirecek. Şunu kabul etmeliyiz ki altyapı çok önemlidir. Altyapı, verimliliği belirleyen en önemli faktörlerden bir tanesidir. Verimlilik, hem makine ve teçhizata yatırım da hem de rekabette ne kadar belirleyiciyse altyapı için de o kadar önemlidir. Altyapı, ticaret ve verimlilik için çok kritik bir unsurdur.

2049 yılında Asya'nın ulaştırma altyapısı muhtemelen Avrupa Birliği'nden daha kaliteli bir düzeye gelecektir. Yaklaşık 50 bin kilometrelik karayolu, 40 bin kilometrelik demiryolu ve bu güzergâhta 14 tane çok büyük ölçekte lojistik üstü kapsayan 1 trilyon dolara yakın çok ciddi bir altyapı yatırımı öngörülüyor.

Az önce bahsettiğim bu trend de aslında yeni bir enstrüman…

Çin kendince bir sisteme sahip ve başka ülkelere, bazı konularda ders verme çabasında değil. Ticarete, ortaklığa odaklanmış durumda, farklı bir yaklaşım.

"…House Coupers"a göre 2050 yılında Çin'in ekonomisinin büyüklüğü muhtemelen 58,5 trilyon dolar olacak, 2030 yılında muhtemelen 38 trilyon dolar olacak. Bunu ihmal edebilir misiniz? Türk iş âlemi bunu ihmal edebilir mi? Asla!

Onun için Çin ile ilişkilere biz çok önem veriyoruz ve bu ilişkileri güçlendiriyoruz. Bu Kuşak ve Yol Projesi de az önce ifade ettim kritik, o nedenle de Türkiye şu anda Çin ile Edirne-Kars hızlı demiryolunu ki, bağlantılarla beraber 5500 kilometrelik bir demiryolundan ve toplamda 30 milyar dolarlık büyük bir projeden bahsediyorsunuz. Bu konuda çok mesafe kat ettik, inanıyorum ki bu anlamda biz daha da fazla yol kat edebiliriz.

Az önce ifade de edildi, Çin bizim ithalatta en büyük ortağımız, daha doğrusu en çok ithal ettiğimiz ülke; ama ihracatta 17'nci sırada. Bunu tabii kısa vadede telafi etmek zor, biz sizi ne kadar teşvik edersek edelim kolay değil. Ama biz üç alternatif yaklaşım geliştirdik.

Birincisi; Çinli girişimcileri ikna edelim Türkiye'yi üretim üssü, yani Orta Doğu'ya ve Avrupa'ya yönelik üretim üssüne dönüştürsün. Bu yönde ilerleme var, ben geleceğin bu açıdan parlak olduğuna inanıyorum. Yani Türkiye, Çin için bir üretim üssü olacak, bir ihracat üssü olacak.

İkinci olarak; Çin istese de istemese de Çin büyük bir ticaret fazlası veriyor. Bu ticaret fazlası demek sermaye ihracatı demektir. Orta Doğu'dakiler petrolden, doğalgazdan kazanıyorlar, ama Çin bunu ticaretle ve üreterek yapıyor. Biz de açık veren bir ülkeyiz ve Çin'in sermaye fazlasını kısmen burada değerlendirmesine çaba gösteriyoruz ve bu nedenle Çin'in ve dünyanın en büyük bankası "ICBC", Bank of China, hepsi şu anda Türkiye'ye geldiler, onlara lisans verdik ve çok güçlü bir şekilde faaliyette bulunuyorlar.

Üçüncü olarak; aslında biraz değinildi turizm. Çin zenginleşiyor, Çin'de orta kesim hızla büyüyor. Evet yakın coğrafyaya odaklanıyorlar, en çok tatili Hong Kong'da ve yakın coğrafyada yapıyorlar, ama nihayetinde İtalya'ya gelenler var, Amerika'ya gelenler var; buraya kadar geliyorlarsa Türkiye'ye de gelirler. Bundan 11 yıl önce "aslında Çin'den fazla korkmaya gerek yok, şimdiden çalışalım Çin'den birkaç milyon kişiyi burada misafir etmekle biz her şeyi telafi ederiz" demiştim. Bu önemli bir konu, Kuşak Yol Projesine de bu şekilde bakmamız lâzım.

Özetle şunun altını çizmek istiyorum; ilk olarak, hakikaten Asya'da Çin konusunda farkındalığın artırılmasının yanı sıra Endonezya da önemli bir ülkedir ve gelecekte çok önemli bir ülke olacaktır Dolayısıyla Asya'yı ihmal edemeyiz. İşte bu panel ve bugünkü çalışmalar bu farkındalığı artırma noktasında çok önemli bir işlev görecektir.

İkinci olarak böyle anlamlı bir konuyu masaya yatırdığı için Maliye Hesap Uzmanları Vakfını tebrik ediyorum.

Hepinize çok teşekkür ediyor hepinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

SUNUCU- Bu değerli açılış konuşması için Sayın Şimşek'e teşekkür ediyoruz.

Kendisi yoğun programı nedeniyle maalesef öğleden sonra aramızda bulunamayacak. Panelimize bir süre için ara veriyoruz.

PANEL

MODERATÖR : PROF. DR. SERİYE SEZEN
KONUŞMACILAR : UMUT ERGUNSÜ
MEHMET ÖĞÜTÇÜ
GAO XIANGYANG
KORAY TARGAY



SUNUCU- Saygıdeğer konuklarımız, "Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ve Türkiye'ye Olası Etkileri" konulu panelimizi yönetmek üzere Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Öğretim Üyesi Profesör Doktor Seriye SEZEN' i kürsüye arz ediyorum.



PROF. DR. SERİYE SEZEN[3] **(TODAİE Öğretim Üyesi/ Moderatör)**- Hepiniz hoş geldiniz; sizleri saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Sabah çok değerli konuşmacılar önemli noktalara değindiler. Daha şimdiden Bir Kuşak ve Bir Yol Girişimi hakkında zannediyorum ki katılımcılar son derece bilgilendi. Ancak biz bu bilgileri yeterli bulmuyoruz, biraz daha derinleştireceğiz. Dört konuşmacımızla birlikte daha derinlemesine ineceğiz. Bu proje ya da girişimle ilgili olarak kısaca bir-iki noktayı vurgulamak istiyorum ve söyleyeceklerim de önemli ölçüde Sayın Bakanın söyledikleriyle, vurguladıklarıyla örtüşüyor.

Bir Kuşak ve Yol Girişimi ya da Projesi Çin Halk Cumhuriyeti'nin 40 yıl önce başlattığı reform ve dışa açılma sürecinin önemli ve yeni bir aşaması. Nihai aşaması değil, ama önemli ve yeni bir aşaması. Yakın dönem için bu aşamanın temellerini ben 2000'li yıllarda görüyorum. Daha geçmişle ilişkisini Sayın Öğütçü kuracak ve bize anlatacak.

2000'li yıllarda ne oldu? Çin, iki yeni politika belirledi. Bunlardan birincisi; "küresel ol", "küresel olana yönel", "küresel rekabete git" (*go global*) politikasıdır. Buradaki amaç; Çin sermayesini, Çin şirketlerini yurtdışına, yurtdışında yatırıma, satın almalara yöneltmek. Bu amaçla çok ciddi politikalar uygulamaya konuldu.

Katılımcılar daha çok iş dünyasından, dolayısıyla burada biz ticaretle, ithalat ve ihracatla ilgiliyiz. Ancak, "küresel olana yönel" politikasının bir de bilimsel ayağı var. Çin, bu amaçla somut hedeflerini belirledi. Bu hedefler, dünya çapında 100 araştırmacıya, yine dünya çapında rekabet edebilecek 100 üniversiteye sahip olmaktır.

İkinci önemli politika, yine 2000'li yıllarda, "bilimsel kalkınma" ya da "kalkınmaya bilimsel yaklaşım" olarak adlandırılan yeni bir kalkınma modelinin ilan edilmesidir. Bugünkü Çin'i anlamamız açısından yeni kalkınma modelini ya da politikasını çok önemsiyorum, onun için vurgulama ihtiyacı duydum. Nedir bu politika? Bilimsel kalkınma, Çin'in insan gücünde, insan gücünün niteliğinde ve üretiminde köklü bir değişimi öngörüyor. Başka bir ifadeyle, Çin artık ucuz emeğe ve düşük teknolojiye dayanan, çevreyi tahrip eden üretimi sürdürmek yerine; nitelikli iş gücüne, yüksek katma değere, yüksek teknolojiye dayanan, çevreyi de koruyan ve gözeten bir üretim modelini hedeflemektedir. Amaç; emek yoğun üretimden, düşük katma

[3] Prof Dr. Seriye SEZEN TODAİE Öğretim üyesi olup TODAİE'nin yüksek lisans programlarında kamu yönetimi derslerinin yanı sıra ODTÜ Asya Çalışmaları Yüksek Lisans programında State, Economy and Politics in Post-Mao China derslerini vermektedir. International Review of Administrative Science yayın kurulu üyesidir. Çin ve Asya coğrafyası üzerine birçok yayını vardır.

değerli üretimden, sermaye yoğun, teknoloji yoğun ve yüksek teknolojiye dayalı üretime geçmek.

Şimdi, bu gelişmelerden sonra 2013 yılında "Şi Cinping" tarafından Kuşak ve Yol Girişiminin ilan edilmesi önemlidir.

Aradan beş yıl geçti ve ciddi adımlar atıldı. Başlangıçta bu girişimi kuşkuyla karşılayanlar çok oldu. "Çin ne yapmak istiyor, bu girişim Çin'in Marshall Planı mı, acaba bu kadar büyük bir projenin altından kalkabilir mi" gibi sorular ışığında yoğun tartışmalar yaşandı. Bu tartışmalara girmeyeceğim, yeri geldikçe diğer konuşmacılarımız girecek.

İkinci olarak söyleyeceğim; Kuşak ve Yol Girişiminin yeni bir küreselleşme girişimi olduğudur. Evet, Anglosakson dünyası artık "küreselleşme bizim çıkarlarımıza işlemiyor, hadi bundan vazgeçelim, daha korumacı politikalara yönelelim" şeklinde bir tutum içerisinde. Buna karşın Çin, "Hayır, küreselleşme iyidir, devam edelim; korumacılık, ticaret açısından iyi değildir" diyor. Ama bu küreselleşme, yeni ve farklı bir küreselleşme, Çin usulü bir küreselleşme. Bu yeni küreselleşme neyi öngörüyor? Arkadaşlarımız anlatacak; politikaların eşgüdümlendiği, standartların, teknik yapıların uyumlaştırıldığı, ticaret engellerinin kaldırıldığı, finansal bütünlüğün sağlandığı ve kültürel desteğin, kamuoyu desteğinin sağlandığı bir düzen kurmayı öngörüyor. Ben bunu "bütünleşik bir pazar yaratmak" olarak adlandırıyorum. Ve bu bütünleşik pazar da yalnızca kuşak ve yol ülkeleriyle sınırlı olmayacak, Çin kapılarını diğer ülkelere de açıyor.

Kuşak ve Yol ile ilgili olarak bir başka önemli noktaya, 2017'deki "Birinci Uluslararası Kuşak Yol Forumu"na değinmek gerekir. Sayın Kolbaşı az önce değindi. Çok sayıda devlet başkanının yanı sıra mevcut kapitalist sistemin temel kurumları olan IMF, Dünya Bankası gibi kuruluşların temsilcileri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri de toplantıya katıldı. Bu forum Kuşak ve Yol Girişiminin uluslararası meşruiyetinin, kabulünün göstergesi açısından önemliydi.

Kuşak ve Yol Girişimi için yeni bir küreselleşme dedim ama bundan daha öte bir şey bu girişim. 21'nci Yüzyılda değişen dengeler açısından, daha da değişecek dengeler açısından önemli bir girişim. Sayın Bakan bir sarsıntıdan söz etti, "dünyanın merkezi kayıyor, Batı'dan Doğu'ya doğru kayıyor" dedi. Bu kayma, değişim yalnızca iktisadi olanla sınırlı değil, başka açılardan da bir güç değişimi söz konusu. Yeni bir düzen elbette bugünden yarına kurulmaz, bu uzun bir süreç alacak. Ama bu girişimle birlikte Çin Halk Cumhuriyeti mevcut uluslararası düzene, 1945 sonrasında temel olarak Batı eksenli, Batının hamuruyla yoğrulan uluslararası düzene artık itiraz ediyor. Ama çok mutedil bir dille itiraz ediyor ve "bizim artık yeni bir uluslararası düzene ihtiyacımız var" diyor.

Nasıl bir düzen? Bir defa "kazan kazan"a dayanacak, herkes kazanacak. İkincisi; bir başka ülke bir diğer ülkeye, "bunu böyle yapmalısın", "bunu böyle etmelisin" şeklinde akıl vermeye kalkışmayacak; herkesin kendi kültürüne, sınırlarına, toprak bütünlüğüne, temel kaygılarına, çıkarlarına saygı duyulacak. Yani daha eşit ilişkilere, barış içerisinde birlikte yaşama ilkelerine dayanan (ki, bunlar Bandung Konferansının temel ilkelerindendir) bir dünya düzeni vaat ediyor Çin Halk Cumhuriyeti ve bununla da yetinmiyor; yeni bir uluslararası düzenin bilimsel bilgisinin inşasına da talip oluyor. Yani, "uluslararası ilişkiler disiplini yeni baştan kurulmalıdır" diyor ve o disiplinin yeniden kuruluşu için de kendi tarihsel geçmişine ve temel birtakım geleneksel kavramlarına atıfta bulunuyor. Ve, "Çin yeni bir süper güç olacak mı", "egemen bir güç, sömürgeci güç olacak mı" sorularına da "ben egemen bir güç olmayacağım, herkese kendi eşitim gibi davranacağım" mesajı veriyor.

Bugün tartışacağımız Bir Kuşak ve Bir Yol Girişiminin önemini bu gelişmeler bağlamında değerlendirmek açısından, bu iki noktayı, biraz da zamanımı sanıyorum ki fazla

kullanarak, -panel başkanlığı görevimi de kötüye kullanmak istemem-, dikkatlerinize sunmak istedim.

Şimdi asıl detayları bu toplantı için bazıları yurtdışından gelen dört değerli konuşmacımızla tartışacağız.

Kendilerini davet etmek istiyorum buraya, Londra'dan gelen Sayın Mehmet Öğütçü, buyurunuz efendim.

Pekin'den bu toplantı için gelen Sayın Umut Ergunsü, buyurunuz efendim.

İstanbul'dan bize katılmakla birlikte Çin Halk Cumhuriyeti'nden ICBC Bank Türkiye Genel Müdürü Sayın Gao Xiangyang, buyurunuz efendim.

Ve son konuşmacımız da Ankara'dan katılan emekli büyükelçi Sayın Koray Targay, hoş geldiniz.

Şimdi efendim çok kısaca panel programını size açıklamak istiyorum.

Aslında bize 1,5 saatlik bir zaman ayrılmıştı. Ama biraz, 5-10 dakika geç başladık, sanıyorum ki uzatabiliriz. Biz bu 1,5 saatimizi yine kullanacağız.

İlk oturumda dört konuşmacımıza 20'şer dakikalık süre vereceğim. Konuşmalardan sonra soru-cevaplar için ayrı bir bölümümüz olacak. Soru-cevap oturumunu, tek tek soru-cevap şeklinde yapmayacağız. Önce soruları toplayacağız, bir hasat yapacağız, ondan sonra da konuşmacılara sırayla yanıtlamaları için süre vereceğim.

Şimdiden, yine de hatırlatırım ama, soru soracak konuklarımızın kendini tanıtması ve sorusunu hangi konuşmacımıza yönelteceğini belirtmesini rica ediyorum.

İlk konuşmacımız Sayın Mehmet Öğütçü.

Mehmet Bey Asya, Çin enerji politikaları, jeopolitik denildiği zaman uluslararası alanda ilk akla gelen isimlerden birisi; diplomasiden, uluslararası örgütlerdeki yöneticiliğe uzanan görevleriyle çok deneyimli bir uzmanımız. Ama Mehmet Bey'in bu toplantı açısından önemini ben ayrıca vurgulamak isterim ki, o da henüz Türkiye daha Çin'in önemini tam olarak kavrayamadığı dönemlerde "burada bir şeyler oluyor, Asya'da bir şeyler oluyor, Çin'de bir şeyler oluyor bakın, inceleyin" şeklinde kitaplarıyla, makaleleriyle, yayınlarıyla sürekli bizi uyarmış olmasıdır.

Sayın Öğütçü bize "Bir Kuşak ve Bir Yol Girişimi"ne, bu sürece nasıl gelindiğini tarihsel bir tur yaparak anlatacak. Akabinde de Batı dünyası bu projeye, bu girişime nasıl bakıyor ve bu girişim çerçevesinde Türkiye'ye nasıl bakıyor konularında değerli görüşlerini bizimle paylaşacak.

Buyurun efendim söz sizin.



MEHMET ÖĞÜTÇÜ[4] **(The Bosphorus Energy Club Başkanı)**- Teşekkür ediyorum. Öncelikle Hesap Uzmanları Vakfının, ki ortadan kaldırıldıktan sonra pek ismi duyulmuyordu. Bu toplantı vesilesiyle hâlâ dimdik ve capcanlı olduğunu görmek çok sevindirici. Böylesine stratejik önemi olan bir konuyu sahiplenmiş olması ise sadece ülke gündemine değil aynı zamanda dünyada olup bitenlere ilgisini, bu alanlarda üstlendiği sorumluluğunu da gösteriyor. Bu açıdan Hesap Uzmanları Vakfını, onun ileri görüşlü yöneticilerini candan tebrik ediyorum.

O kadar önemli ve kapsamlı bir konuda konuşmamı istediniz ki sanırım en azından yaklaşık 3 saatimiz var bana tahsis edilmiş, değil mi!

MODERATÖR- Siz öyle düşünmekte haklı olabilirsiniz, ama gelin pazarlıkla sürenizi 15 dakikaya indireyim!.

MEHMET ÖĞÜTÇÜ- Benden önceki konuşmalar aslında çok çarpıcıydı, manzarayı net bir şekilde ortaya koydu. Elden geldiğince tekrara kaçmadan birkaç hususu vurgulamama lütfen izin verin.

Çin ile ilk defa ben 1989 yılında doğrudan tanıştım. Ondan önce de tabii ki Edgar Snow'un "Çin Uyanırsa" ve "Çin Üzerindeki Kızıl Yıldız" kitapları, Napolyon'un meşhur "Bırakın uyusun, uyanırsa dünyanın başına bela açar" sözü bizi "Orta Krallık"a yakınlaştırmıştı. Bu ülkeye ayak basmadan önce Çin'e yönelik kafamızdaki imaj şuydu: Çıplak ayaklı doktorlar, güler yüzlü köylü sosyalizmi, Bruce Lee, Mao Zedong.

Bir de Çin Seddi. Pekin'de görev yaparken her gelen Türk heyeti sorardı Çinli ev sahiplerine, "yahu kuzum bu Cin Seddini siz kime karşı yaptınız?" diye cevabını bilen bir havada. Onlar da "Atalarımız kentlerimizi Barbarların yağmalama ve istilalarından korunmak için inşa etmişler" deyince de bozulurlardı.

Yani, kafamızdaki Çin imajı o dönemde standart idi. Üç aşağı beş yukarı aynı algı vardı. Oysa, bugün gençlere bir sorun, "Çin deyince aklınıza ne geliyor" diye, ki bunu zaman zaman yapıyorum. Söyledikleri şeyler bizim o zamanlar söylediklerimizden çok daha farklı. Çinli markalar artık öne çıkmaya başladı, "Ali Baba"yı, "Haier" marka buzdolabını, çamaşır makinesini, "ChitaMobile" ve Huawei'yi bilmeyen yok. "Xi Jinping" sadece kendi ülkesinde

[4] Global Resources Partnership' in CEO' su olan Mehmet Öğütçü aynı zamanda Londra Enerji Kulübü ve Boğaz Enerji Kulüplerinin yöneticiliğini yapmaktadır. Mehmet Öğütçü'nün uluslararası birçok kuruluşta bağımsız yönetim kurulu üyeliği görevi bulunmaktadır. Mehmet Öğütçü Başbakan Danışmanlığı yapmış, Pekin, Brüksel ve Paris'te diplomatlık görevlerinde bulunmuş, IEA ve OECD'de üst kademe yöneticilikleri ve BG Grubunda direktörlük görevlerini icra etmiştir. Mehmet Öğütçü Genel Enerji, Invensys, Yasar Grubu ve Şişecam gibi kuruluşlarda yönetim kurulu üyeliği görevlerini icra etmiştir. Mehmet Öğütçü'nün Çin üzerine yazılmış olanlar dahil olmak üzere birçok kitabı bulunmakta olup, "Yeni Jeopolitik ve Ekonomik Yolculuk: Türkiye'nin Gelecek 10 Yılı" adlı kitabı yakın zamanda yayımlanmıştır.

değil dünyada da en popüler, güçlü liderlerden bir tanesi. Eşi son derece sempatik ve daha önceki liderlerin eşlerinin aksine sürekli gözler önünde.

MODERATÖR- Çin, nereye gidiyor?

MEHMET ÖĞÜTÇÜ- "Kızıl" kapitalist Çin Halk Cumhuriyeti, serbest piyasa, serbest ticaret, serbest sermaye amentüsünün en ateşli savunucusu konumuna kayarken, ABD, AB ve Japonya sermaye akımlarının, ticaretin kontrolü, vergi cennetlerinin ortadan kaldırılması, insanların serbest dolaşımının kısıtlanması gibi küreselleşme karşıtı adımları atıyor.

Amerika'nın Bretton Woods'dan bu yana ele geçirdiği küresel ekonominin geleneksel liderliği artık emin ellerde değil. Donald Trump, ülkesinin rolünün Dünya'da liderlik yapmaktan ziyade "Önce Amerika" prensibi etrafında gelişeceğini berrak şekilde ortaya koyuyor.

Tarih bize göstermiştir ki, küresel düzenin lideri kendisini geriye doğru çektiğinde yerini boşluğa, istikrarsızlığa, belirsizliğe ve kaosa bırakabilir. Nitekim, hatırlarsanız, Büyük Depresyon, uluslararası ekonomik sistemi istikrara kavuşturmada sorumluluk üstlenmede İngiltere'nin muktedir ve ABD'nin ise istekli olmaması nedeniyle çok genişledi, derinleşti ve uzun sürdü.

Trump'ın Kuzey Amerika ve Asya Pasifik için öngördüğü serbest ticaret antlaşmalarını bozma, Çin ile ticaret savaşları başlatma niyeti hiç kuşkusuz beraberinde siyasal denklem değişikliğini de getirecektir. Rusya'yı ikincil rakip olarak gören Trump yönetimi jeopolitik radarının tam merkezine Çin'i oturtmakta, bu ülkeyi küresel ekonomik ve finansal piyasalarda sıkıştıracak bir dizi önlem getirmeye hazırlanmakta.

Bu adımlar tabii ki sadece ekonomik araçlar ile sınırlı değil. Güney Çin Denizi'nde egemenlik iddiaları, Tayvan ile ilişkiler, Çin-Japonya gerginliği, "Malakka İkilemi", Hindistan'ı "karşı ağırlık" olarak sahaya sürme, ASEAN'ı "kalkan" olarak kullanma, "yumuşak karın" olarak gördüğü Tibet ve Sincan-Uygur Özerk Yönetim Bölgesi'ni daha da kaşıma gibi geniş çaplı jeopolitik hesaplar gündeme gelebilir.

Ve bu gelişmeler bir dizi yanıtı berrak olmayan soruları da akla getiriyor. ABD'nin bırakması halinde küresel ekonominin liderliğini Çin üstlenir mi? Xi Jinping'in son Davos zirvesinde işaretlerini verdiği gibi, Pekin, bölgesel süper güçten küresel serbest yatırım ve ticaret şampiyonluğuna soyunur mu? Bunun Avrasya, Ortadoğu/Körfez ve Afrika'daki jeopolitik ve enerji yansımaları ne olur? Askeri güç bakımından da Çin özellikle açık denizlerde ABD'ye meydan okuyabilir mi? Rusya ile stratejik ortaklığı dengeleri nasıl değiştirir?

MODERATÖR- Değişim hızı bizleri kaygılandırmalı mı?

MEHMET ÖĞÜTÇÜ- Öngöremediğimiz, kontrol edemediğimiz herşey bizi ürkütür, karşı savunma önlemleri almaya sevkeder. Çin de biraz öyle galiba.

Sun Tzu'dan Murat Kolbaşı bahsetti; taa MÖ 500'de doğmuş ve "savaş sanatı" eserinin yazarı Çinli general ve askeri stratejist bugün bile hâlâ bize ilham veriyor. Uzun vadeli, sabırlı planlama ve stratejik satranç oyunu deyince Çinlilerin bileğini bükecek çok az ulus vardır.

Ve sanatçıları, güzel sanatları, teknolojide hem kendi kurup geliştirdikleri hem de Amerika'dan, Avrupa'dan, Latin Avrupa'dan satın aldıkları yeni firmalar, doğal kaynaklar, silah ve uzay sistemleri… Eskinin tek tip "Mao" kıyafetli Çinlileri de gitti. Dolayısıyla, günümüz yeni nesli Çin'i bizim gördüğümüzden daha farklı görmeye başladı.

Bir de tabii ucuz emekle, ucuz girdilerle, düşük üretim maliyetiyle, düşük kalitede mal üreten bir ülke olarak da görürdük Çin'i. Süratle o da değişmeye başladı. Bugün dünyada gayrisafi milli hâsılasının neredeyse yüzde 3'ünü Ar-Ge'ye, teknolojiye harcayan bir ülkeyle

karşı karşıyayız. 1994-2005 arasında çalıştığım "Zenginler Kulübü" OECD'nin üyelerinin ortalamasının bile üzerinde bir harcama bu.

Gittiğiniz zaman görüyorsunuz zaten, uzay teknolojisinde, güvenlik sistemlerinde, insan kromozomları, genleri konusundaki araştırmalarda, yapay zekada Çinli firmaların önde olduğunu. Hatta elektrikli araçlarda, yine Murat bahsetti, dünya lideri oldu Çinli firmalar. Tesla'yı çoktan geride bıraktılar. Önümüzdeki dönemde hem yenilenebilir enerjide, hem de elektrikli araçlarda devrimin, maliyetleri aşağıya çeken teknolojik devrimin Çin'den geldiğini göreceğimizden kuşkunuz olmasın.

Çin'in mevcut gelişmişlik düzeyi ve bölgeler arasındaki farklılık da aslında bize şunu gösteriyor: Ortada bir tane Çin yok. Çok sayıda, her biri farklı gelişmişlik düzeyinde Çin var. Yani, Guangzhou ile Fujian eyaletini, Hainan Adasını alıp Tibet ile Sichuan ile Harbin ile kıyaslayamazsınız. Her biri hem gelir düzeyi açısından, hem gelişmişlik olarak, hem de kültürel bakımdan birbirinden son derece farklı. Şanghay'da konuşulan dialekt ile Pekin'de konuşulan Mandarın arasında çok büyük fark var. Ortak yazılı dil olmasa birbiriyle anlaşamayacaklar bile.

MODERATÖR- İlişkilerimiz de herhalde aynı ilişki değil. Ne yönde değişti?

MEHMET ÖĞÜTÇÜ- Elbette çok şey değişti aradan geçen sürede. Köprünün altından çok sular aktı. Bugüne gelindiğinde, hem hükümete hem de iş dünyasına söylüyorum, yüzler değişti iki tarafta da, rakamlar değişti, ama dosya pek değişmedi. Üç aşağı beş yukarı hâlâ aynı dosya üzerinden çalışıyoruz Çin konusunda.

Çok şey yapıldı tabii ki, bunu inkâr etmemek lazım. Emeği geçenleri de şükranla anmalıyız. Mehmet Şimşek de anlattı konuşmasında neler yaptıklarını. Benim gözlemim, yapıldığı söylenen şeylerin çoğu ne yazık ki kağıt üzerinde ve retorik düzeyde kalıyor. Çin çok sabırlı bir çalışma gerektiren ülke, öyle gelip geçici bir vaka değil. Çin'i sadece bugünüyle görmeyin.

Biraz geriye gideceğim - ve kalan 2,5 saatimin bir kısmını orada kullanacağım! biliyorsunuz "Sun Hanedanı" döneminde dünya nüfusu 310 milyon civarındaydı, Çin'in nüfusu da o zaman 100 milyondu. Yani dünyadaki her üç kişiden birisi Çinli idi. Bugün ise her beş kişiden birisi Çinli. 1000'li yılların ortalarına geldiğimiz zaman Çin'in silahlı kuvvetleri yaklaşık 1 milyon 250 bin kişiydi. Bugün de 120 milyar dolar harcıyorlar her yıl askeri harcamalarına!

Matbaayı "Gütenberg"den 400 yıl önce getirdi Çin. Kağıtta, demir dökümde hep öndeydi.

Yani, bu dev ülkenin teknolojik birikimi, insan sermayesi sadece bugünün işi değil. O dönemde de Çin dünyanın ekonomik süper gücüydü. Onun için Çin bugün yükselmiyor, yeni ekonomik süper güç haline gelmiyor. Çin aşağı yukarı 19'ncü Yüzyılın başına kadar öyleydi zaten. Biz bununla ilgili OECD'de bir çalışma yapmıştık. Maddison Angus kaleme aldı. Şimdi Çin tekrar dünyadaki ağırlık merkezinin değişmesiyle birlikte yeni bir evrim içinde, bunu görmemiz gerekiyor.

Hangi açıdan bakarsanız bakın dünya çapında rekorlar hep Çin'de. 1.4 milyar ile sadece dünya nüfusunun en kalabalığı değiller. İnşaat sektöründe onlar 1 numara, biz ikinciyiz. İklim değişikliğine yol açan karbondioksit emisyonlarında yine dünyanın bir numarası. Dünyanın enerji ekonomisinde ikinci sırada. Petrol ithalatı 2035'e kadar böyle giderse yaklaşık 13 milyon varil olacak. Suudi Arabistan'ın mevcut üretiminden bile daha fazla; bunun bölgede ve dünya enerji piyasalarında yaratacağı çalkalanmayı düşünün. Yakında GSMH büyüklüğü bakımından ABD'yi dünya ekonomisinin birinci gücü konumundan indirecek gibi görünüyor.

Aynı zamanda kendisi için ciddi tehdit gördüğü Amerika'nın Yedinci Filosuna rakip olabilecek, derin sularda dolaşabilecek "Deep Blue" sularda bayrak gezdirecek donanmayı inşa etmek, okyanuslarda ve uzayda üstünlük sağlamak peşindeler. Şu anda uçak gemisi yok, Amerikalıların 17 tane var, Çin'de 1 tane var, onu artırma yoluna gidiyorlar. Ruslar ile birlikte yeni savaş uçakları ve hava savunma sistemleri geliştirmeye çalışıyorlar.

Ama Çin bunları yaparken kimsenin gözüne sokmamaya, mütevazı davranmaya özel bir itina gösteriyor. Hatta Çin'deki toplantılarımda ben Çin ile ilgili değerlendirmelerimde "Yeni Ekonomik Süper Güç" dediğim zaman kaygıyla yaklaşıyorlar, "yapmayın, öyle değil bizde hâlâ yoksulluk sınırının altında yaşayan çok insan var, hâlâ çok yolumuz var" diye düzeltiyorlar.

2050 yılına dönük çok uzun erimli, sürekli gözden geçirilen, bizdeki 2023 vizyonu gibi planlar değil, sabırla uygulanan bir stratejik anlayış var ve bunu "barışçıl yükseliş" dediği, komşularıyla iyi ilişkiler içerisinde olan, mümkün olduğu kadar içeride de istikrarı, sosyal istikrarı özellikle koruyan bir yaklaşımla gerçekleştirmeye çalışıyorlar.

Xi Cinping, öyle görünüyor ki, şu anda dünyadaki en etkin, en popüler uluslararası lider. Bu zor bir şey değil herhalde "Trump"ların dünyasında. Xi Cinping" gibi parti içinde yetişmiş, çalışma kamplarında babasıyla birlikte eziyet çekmiş, uzun boylu, yakışıklı, en alt düzeyden Başkan Yardımcılığına, oradan Başkanlığa gelmiş, yakın dönemde de anayasadaki Başkanlık için tanınan süre sınırını kaldırmış, ülke içinde sevilen, dışarıda da saygı duyulan bir liderin işbaşında olması Çinliler açısından çok büyük bir şans.

Bundan 2-3 ay önce Fujian Eyaletindeydim. Başkenti Fuzhou'da Xi Cinping 17 yıl Belediye Başkanlığı, parti komiserliği yapmış. Kentin halini göreceksiniz ne hale getirdiğini. Hâlâ da görev yaptığı kente büyük kıyak geçtiği anlaşılıyor. Çin özel sermayesinin önemli kısmı bu eyalette yoğunlaşmış vaziyette.

Şurası bir gerçekçi mevcut gidişle Çin'de çok büyük bir felaket yaşanmazsa, önü alınmazsa, ciddi bir iç istikrarsızlık, bölünme yaşanmazsa, 2045'e kadar öngörülen süreç çok kısalacak ve önümüzdeki dönemde Amerika'nın önüne geçecek Çin dünya ekonomisinde. Tabii ki bu GSMH büyüklüğü olarak, kişi başına gayrisafi milli hâsılada hâlâ katedeceği çok büyük bir mesafe var.

Bugün Çin'in etkin olduğu Hong Kong ve Tayvan'ı da denkleme katarsanız fiilen dünyanın en büyük gücü olduğunu söylemek mümkün. Bir de denizaşırı Çinlilerin yaşadığı, ekonominin kaymak tabakasını oluşturduğu Tayland'ı, Malezya'yı, Endonezya'yı katın bu işin içine, Çin hükümran bir güç olarak hem bölgede, hem de dünyada sivrilecektir.

Bir de şunu vurgulamak istiyorum: finansal düzende de muazzam bir kayış var. Benim Londra'daki, New York'taki yatırım bankacılığında çalışan arkadaşlarım şimdilerde kendilerine yeni iş arıyorlar. Kimisi restoran işine giriyor, kimisi iç dekorasyona özeniyor! Çünkü para artık Batı'da değil, önemli bir kısmı daha önce Mehmet Şimşek'in de söylediği gibi hem Körfez Bölgelerinde petrol gelirlerinden dolayı, hem de ihracat fazlasından dolayı Singapur'da, Japonya'da, Çin'de, Kore'de.

Dünyanın 10 büyük bankasını sıraladığınız zaman ilk 4 sırada Çin bankaları var. En büyüğü İCBC'den değerli bir konuşmacı var aramızda. 3.6 trilyon dolarlık varlığa hükmediyor. Arkasından "Bank of China" geliyor. Yani, dünyanın finansman kaynağı önemli ölçüde artık Çin. Çin Hükümetinin tepesine çöküp de, "Bak, ticaret açığımız 20 milyar doları buldu, yahu siz de bize biraz sermaye gönderin o kadar fazlanız var" demek işlemiyor.

Öyle kolay değil Çin'den finansmanı getirmek. "Ben bir Pekin'e uçayım oradaki iki üst düzey tanıdığa söyleyeyim Çin'den biraz para getirelim" kolaylığı kalmadı! Çünkü; Çinliler de

artık parayı aynı Batılılar gibi ciddi risk analizleri yaparak, getiri hesaplarını modelleyerek yönlendiriyorlar.

Ooo son beş dakikam kalmış.

MODERATÖR – O zaman biraz da Kuşak Yol Projesine gelelim mi?

MEHMET ÖĞÜTÇÜ- Bu girişimin fikir babası ve şimdi en etkili icracısı aslında Xi Jinping. İlk ilan edildiğinde ismi biliyorsunuz "One Belt, One Road" idi. Orta Asya üzerinden başlayıp Kafkaslara, Türkiye üzerinden Rotterdam'a kadar uzanan bir ulaşım, iletişim ve ticaret güzergahı. Çin'i dünyanın en büyük pazarı olan Avrupa ile birbirine kara, demir, deniz yollarıyla, boru hatlarıyla, iletişim ve fiber hatlarıyla bağlamayı hedefleyen bir proje. Zaman içerisinde öyle bir gelişti ki ahtapot gibi oldu. Her yöne bir kol uzanıyor. Murat Kolbaşı'nın haritasında vardı, 7 tane bölgeyle bağlanıyor.

En önemlisi de bence Pakistan ile yaratılan 55 milyar dolarlık ekonomik koridor. Bunun neredeyse 52 milyar doları harcandı; yollar yapıldı, limanlar yapıldı, özellikle Gwadar Limanı (ki hemen Körfez'in çıkışında derin su limanı), oradan Çin'in Huncerab Geçidinden Sincar-Uygur Özerk Yönetim Bölgesine giren bir hat oluşturuldu. Bu güzergâh sayesinde Malakka Boğazından geçip 7'nci filonun tehditlerine maruz kalmayacak bir yaklaşım geliştirdiler. St Petersburg'a kadar uzanıyor.

Bunlara biraz kuşkuyla da bakmak lâzım; pembe bir gözlükle bakarsanız tabii ki her şey muazzam, kağıt üzerinde de öyle. Ama Çin'in 85 ülkeyi kapsayan, yılda 700-800 milyar dolar harcanacak böyle muazzam bir girişimi yönetme deneyimi yok. Çin'e karşı kuşkuların, kaygıların olduğu, Güney Çin Denizindeki olaylardan dolayı ve Orta Asya'da Hitayların yarattığı malum tarihi husumetler işler zor. Ortaya konulan para da, Marshall Yardımı'ndan yaklaşık 16 kat daha fazla. Benim şahsi kanaatim, tüm zorluklarına karşın bu girişim biraz ağır aksak da olsa yürüyecek, deneme yanılmaları olacak, özellikle devletin işin içine girdiği yerlerde aksayacaktır. Ben aynı zamanda bu girişimin uluslararası danışma kurulunda da eş başkanlık yapıyorum. Önümüze yüzlerce proje geliyor, hangisi öncelikli yapılacak, siyasi müdahaleler, özel sektörün durumu… karmaşık bir iş. Ama hiç kuşkusuz şu anda gösterimde olan dünyanın en önemli projesi budur.

MODERATÖR – Sizce Türkiye bu girişimden nasıl istifade eder?

MEHMET ÖĞÜTÇÜ – Kuşak Yol girişiminin önemli güzergâh ülkelerinden birisi Türkiye. Çinli stratejistlerin gözünde önemi geçmişe kıyasla daha da arttı. Alt yapı, ulaştırma, enerji, sağlık, eğitim, gıda ve teknoloji alanındaki yatırımlar, Türkiye'yi gayri safi yurt içi hasılasına göre dünyada en fazla yatırım yapan ülkeler sıralamasında ilk üçe çıkardı.

Yine son 10 yılda dünyadaki 10 mega projenin 6'sı Türkiye tarafından gerçekleştirildi. İstanbul Yeni Havalimanı ile Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli, Yüksek Hızlı Tren hatları, şehir hastaneleri, okul yatırımları ve enerji alanında yürüyen projeler Türkiye'nin yurtdışından finansman ihtiyacını da arttırdı.

Dahası, dünya ekonomi, teknoloji, güvenlik ve jeopolitiğindeki değişmekte olan dinamikler Türkiye dahil birçok yükselen ekonomiyi dünya düzenindeki konumlarını yeniden tanımlamaya zorluyor. Hiçbir şey eskisi gibi olmayacak. Çin, yeni ekonomik süper güç ve bölgesel hükümran olarak Türkiye'nin radarında belirgin şekilde yer almak zorunda.

Pekin uzun vadeli bakış açısıyla Türkiye'yi gerçekçi bir konuma oturtmuştur stratejik denkleminde ve bu yönde çalışmaya, ilişkileri geliştirmeye devam etmektedir. Türkiye'nin Batı'dan tedricen uzaklaşması, Şanghay İşbirliği Teşkilatı'na ilgi duyması da memnuniyet verici görülmektedir.

Türkiye ise Çin'e daha fırsatçı ve kısa-orta vadeli pencereden bakmaktadır. Yıllardır konuşulan, ilk defa bizim ortaya attığımız en az çeyrek yüzyıla yayılacak "stratejik ortaklık" ne yazık ki arzu edilen düzeye Ankara bakımından ulaşamadı.

Çin'i anlamak, tanımak, sosyal, siyasi ve ekonomik yapısını algılamak veya öğrenmek, Çin'de 30 yıldan fazla bir zamandır yaşanan değişimi, göçü, yaşlanmayı, iç dinamikleri, endüstrileşmeyi, modernizasyonu, siyasi hassasiyetleri özümsemek için tek taraflı Batılı gözlükleri değil doğrudan etkileşimi, kaynakları kullanmak önem taşıyor.

Ticarette hala en fazla açık verdiğimiz ülke Çin. Ülkemizdeki doğrudan Çin yatırımları küresel ölçekte önemsiz bir yüzdeyi temsil ediyor. Enerji, liman, demiryolu ve benzeri altyapı projelerine kabaran bir ilgi var. Savunma iş birliği, hava savunma sistemi alımı krizinden sonra duruldu; yeniden canlandırılmaya çalışılıyor. Çinli turistler krizdeki sektör için can suyu olabilirler. Her iki ülke de teknolojide bir üst kümeye sıçramak istediği için ortak AR-GE projeleri geliştirilebilir. Bu ülke ile AB, Rusya, Orta Asya ve Ortadoğu / Körfez'de şimdiye kadar ortak iş birliği fırsatı yaratılmadı; eğilmekte yarar var.

Çin ile terörizm ve aşırılık karşısında - masum Uygur soydaşlarımızın hak ve hukukunu kollamaktan taviz vermeyen - yeni bir işbirliği anlayışı geliştirilmesi gerekiyor. Bu konuda Türkiye'nin çok samimi, şeffaf, açık bir şekilde Çin ile iyi bir diyalog kurması o bölgedeki karışıklığa da yeni sorunlar yaratan değil de çözücü, yapıcı bir yaklaşım benimsemesi gerekiyor. Bu dosya iyi yönetilmezse Ankara ve Pekin ile gerginlik yaratma, hatta ilişkileri kopartma riskini taşıyor.

Turizmde geçen yıl yanlış hatırlamıyorsam 270 bin Çinli gelmiş 1 milyona çıkartalım bu rakamı diyorlar. İyi güzel de nerede bu kadar insanı taşıyacak o uçaklar? Türk Hava Yolları ne sefer sayısını artırabiliyor, ne yolcu sayısını artırabiliyor. Yaratıcı bir yaklaşıma ihtiyaç var orada.

Savunma sanayinde Çinliler çok istekliler, Batının bize satmak istemediği silah sistemlerini satmak istiyorlar, uydularımızı fırlatmak istiyorlar. Ciddi bir sermaye girişimi olmadı henüz Çin'den Türkiye'ye. Bakmayın öyle liman alındı falan ama, bakarsanız eğer Çin'in yıllık yaklaşık 160 milyar dolarlık dışarıya yabancı sermaye akışında Türkiye'nin rolü çok düşük, ticaretinde de çok düşük olduğu gibi.

Başka neler yapılabilir? Türkiye acaba Çin'in üretim üssü olabilir mi? Bu da aslında ironik bir şey; Çin ucuz üretimden yüksek teknolojiye geçerken Avrupa'ya yakın olduğu için üretim merkezini Türkiye'ye kaydırabilir mi deniliyor? Biz geçmişte, acaba Yunanistan'ın, Kıbrıs'ın, Rum kesiminin aldığı lojistik merkezi Türkiye'ye çekebilir miyiz diyorduk.

Ticareti daha da geliştirmek çok zor, Çin'e satacak fazla bir şeyimiz yok ve rakibiz birçok alanda, onun için daha yaratıcı düşünmek lazım, daha fazla teknoloji yoğun, üçüncü ülkelerde çalışılacak projeler. Afrika'da rakibiz büyük ölçüde, Orta Asya'ya farklı bakıyoruz.

Çin'in önümüzdeki çeyrek yüzyılda hangi istikamette evirileceğini, Batı ve Rusya ile ilişkilerinin gelişim mecrasını çok yakından ve doğrudan izlemek, ortak menfaat alanlarımızı çeşitlendirmek zorundayız.

İçi boş, mürekkebi kurumadan unutulan gereksiz rakamsal hedefler koymak yerine Çince bilen, bu ülkeyi içinde yaşayıp tanıyan, "guanxi"ler geliştirmekte becerikli insanlarımızın sayısını ve kalitesini arttırmak yapılacak işlerin başında geliyor. Tayyip Erdoğan ve Xi Jinping düzeyinde siyasi liderlik iki tarafta da hep Türk-Çin ilişkileri dosyasını ve ivmeyi canlı tutmak zorundadır gerçek anlamda ilerleme bekliyorsak.

Özel sektör girişimcilerimiz de şayet karşılıklı menfaatlere hizmet edecek iş yapmak istiyorlarsa "vur-kaç" taktiği yerine Çin'de kalıcı mevcudiyetin dışında hiçbir seçeneği olmadığını kafalarına nakşetmelidirler.

Çin ile dost ve ortak olmak, onu karşılık güven ve yarar esasına göre sürdürülebilir kılmak, "nalıncı keseri" gibi ilişkinin – bugün olduğu gibi - sadece bir tarafın menfaatlerini yontmasına izin vermemek hiç kolay bir uğraş değil. Üzerinde aralıksız, sabırla çalışılması gereken bir dosya.

Türkiye, bulunduğu konum itibariyle hem Batı hem Rusya ve Avrasya'nın geri kalanı, hem Çin, hem de Ortadoğu/Körfez ile dengeli, kendi menfaatini azamiye çıkartacak, güvenilir, dengeli ve güçlü bir ortak olmayı hedeflemek zorundadır. Rüzgara göre yön değiştiren, fırsatçı hareket eden bir ülke olarak ne uluslararası saygınlık görür ne de hedeflediği ulusal amaçlarına ulaşabilir.

Çin, Türkiye için, gelmekte olan yeni "Büyük Oyun" denkleminde son derece önemli bir ortak ve destek olabilir, şayet bugünden başlayarak ortak menfaat alanlarını dantel gibi işler, güveni yaratır, proaktif şekilde inisiyatif alırsak.

Devlet başkanı düzeyinde görüşmeler iyi, Mehmet Şimşek'in sık sık Pekin'e gitmesi de iyi ve güzel, ama bunlar ben bildim bileli devam ediyor zaten. Sonuç yaratmadıktan sonra ziyaret trafiğini arttırmak bir başarı ölçüsü olarak kabul edilemez. Çinceyi bilen, Çin'i anlayan, kafa yapısını anlayan, birlikte iş yapabilecek insan sermayemizi güçlendirmemiz, sahaya sürmemiz gerekiyor.

Çin'de "guanxi" denilen çok önemli bir konsept var. Türkçeye nasıl tercüme edersiniz bilmiyorum ama "şebeke" denilebilir. O şebekenin içine giremezseniz ciddi iş yapamazsınız.

MODERATÖR – Ana mesajınızı öğrenebilir miyiz Türk-Çin ilişkileri konusunda?

MEHMET ÖĞÜTÇÜ - Sonuçta, evet dünyanın ağırlık merkezi bir kez daha değişiyor, bu değişimde Çin Amerika ile aynı ölçüde önemli bir ülke, ama şu anda Türkiye açısından Batı'nın yerini alabilecek bir ülke değil. Türkiye, hem Batı ile, hem komşuluk, akrabalık ilişkileri içinde olduğu Orta Asya ve Orta Doğu ile hem de Çin ile tarihi bağları bulunan bir ülke olarak akıllı, dengeli bir strateji izlemek zorunda. Siyah-beyaz bir ayrıma gitmek zorunda değil, Batı ile bu bölgeyle iyi bağlanmış bir Türkiye, istikrarlı bir Türkiye, Çin'in de işine gelecektir.

Yıllardır hep şunu tavsiye ediyorum: Çinlilerden ve Türklerden oluşan, içinde askerlerin, diplomatların, iş adamlarının, akademisyenlerin olacağı bir akıl adamlar grubunun toplanıp bu önümüzdeki 5 yıl için neler yapılabileceğini net ortaya koyması ve bunun icrasının takip edilmesi lâzım.

Çin'de yeni bir nesil var, tek çocuk nesli, tehlikeli bir nesil. Türkiye'de de yeni bir nesil oluşmaya başladı. Belki önyargıları yıkıp yeni yaklaşımları bu yeni nesillerin öncülüğünde gerçekleştirebiliriz diye düşünüyorum.

MODERATÖR- Çok teşekkürler, zamana gayet güzel uydunuz.

Sayın Öğütçü'ye çok teşekkür ediyorum, yeni bir ufuk çizdi. Uyarıları çok haklı, ama ben biraz daha umut var sözler sarf etmek istiyorum. Aslında, Çince bilen, Çin'i bilen, Çin'de okuyan yeni bir kuşak geliyor. Sayı elbette yeterli değil, bu nitelikteki kişilerin sayısını artırılmalıyız. Ama bundan daha önemlisi sahip olduklarımızı bilmeliyiz, bunları doğru yerde ve zamanda kullanabilmeliyiz, eşgüdümleyebilmeliyiz. Diğer katılımcılarımız ne düşünür bilmiyorum ama Türkiye'nin temel sorununun öncelikle bu olduğu kanaatindeyim,

İkincisi de; Çin gelecekte bir süper güç olacaksa, bu yeni bir olgu değil, geçmişte de 19'ncu Yüzyıla kadar dediniz çok haklı olarak zaten bir süper güçtü. OECD'nin sizin de katkınızın olduğu, 19'ncu Yüzyıla kadar Çin'in dünyanın en büyük ekonomisi olduğuna ilişkin bir araştırması vardır. Dolayısıyla, ekonomik göstergeler tek başına yeterli değildir. Neyi ürettiğiniz, ne kadar ürettiğinizden daha çok nasıl ürettiğiniz, bunu nasıl paylaştığınız ve genel refah düzeyiniz de önemli, o açıdan Çin'in hâlâ atması gereken adımları var.

Şimdi efendim ikinci konuşmacımız Umut Ergunsü. Umut ediyorum önümüzdeki haftalarda Pekin Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünden doktora derecesini alacak. Tez konusu uluslararası politik ekonomi açısından Kuşak ve Yol Girişiminin Avrasya'ya etkileriydi.

Genç ve insanı gerçekten geleceğe yönelik umutlandıran bir arkadaşımız, ben her zaman kendisine de "adın gibi umut veriyorsun bana" derim.

Şimdi Umut arkadaşımız bize, belli noktalarına değindiğimiz Kuşak ve Yol Girişiminin genel bir çerçevesini aktaracak ve ikinci aşamada da bu projenin, bu girişimin Türkiye'ye ne tür etkileri olabileceğini tartışacak.

Buyurun efendim.



UMUT ERGUNSÜ[5] **(Pekin Üniversitesi)-**

2007 yılında Çin'e gittim, 3 sene Çince öğrendim, Çince öğrenmek biraz zaman alıyor. Daha sonrada yüksek lisans ve doktoramı yaptım.

Çin'in 2013 yılında başlattığı Kuşak ve Yol (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu) Girişimi üzerine tez yazmak için dört senedir bu girişimi araştırıyorum. Doktora tezimi bu konuda yazmaya karar vermem Kuşak ve Yol Girişimi'nin gelecekte dünyayı şekillendirmede büyük rol oynayacağını düşünüyor olmamdan dolayı ve bugünkü sunumumda Kuşak ve Yol'un Türkiye'ye etkilerini anlatacağım ve aynı zamanda kendi tecrübelerim doğrultusunda, yani son 11 senede Çin'de yaşayan birisi olarak ülkede neler değişti bunları da sizlerle paylaşacağım.

[5] Umut Ergunsu yüksek lisans derecesini Pekin Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden "Adalet ve Kalkınma Partisi İktidara Geldikten Sonra Türkiye – Çin Ekonomik ve Ticari İlişkileri: Başarılar ve Sorunlar" başlıklı Çince yazdığı teziyle 2013 yılında aldı. Hâlen Pekin Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Uluslararası Politik Ekonomi açısından Kuşak ve Yol Girişimi'nin Avrasya'ya Etkileri üzerine Çince olarak doktora tezini yazmaktadır. Başlıca akademik ilgi alanları arasında Uluslararası Politik Ekonomi, Çin dış politikası, Türkiye – Çin ilişkileri, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ve bu girişimin Avrasya-içi ilişkilere etkileri, Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi bulunmaktadır.

Kuşak ve Yol Grişimi'ni kısaca özetlemek gerekirse, farklı ekonomik koridorlar ile Çin'in Avrupa ile karadan ve denizden bağlanmasıdır. Bu girişimde Türkiye'nin önemli bir yere sahip olma potansiyeli vardır.

Öncelikle vurgulamak gereken konu, bu girişimin adı ile ilgili. Bir Kuşak Bir Yol mu? Kuşak ve Yol mu? Bu bir girişim mi yoksa proje nedir? Diğer tüm kaynakları bir kenara bırakacağım, Türkiye ve Çin'in yaptığı anlaşmada kullanılan terminolojiyi kullanacağım. Yani, 2015 yılında G-20'de Türkiye Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyeti bir anlaşma imzalandı. Bu Orta Koridor Girişimi, Kuşak ve Yol Girişimi'ni uyumlaştırma anlaşmasıdır. Bu anlaşmanın adından da gibi Çin'in girişiminin adı "Kuşak ve Yol Girişimi"dir, proje değildir. Adının Bir Kuşak Bir Yol olmamasının nedeni, sadece bir tane kuşak ve bir tane yoldan oluşmamaktadır. Birçok ekonomik koridor vardır. Diğer yandan bu bir girişimdir çünkü strateji olduğu zaman anlamı biraz negatife kayar, katılımcı ülkeler bundan rahatsız olabilir ve proje dediğimiz zamanda çapını çok daraltırız. O yüzden, adı de Kuşak ve Yol Girişimi'dir.

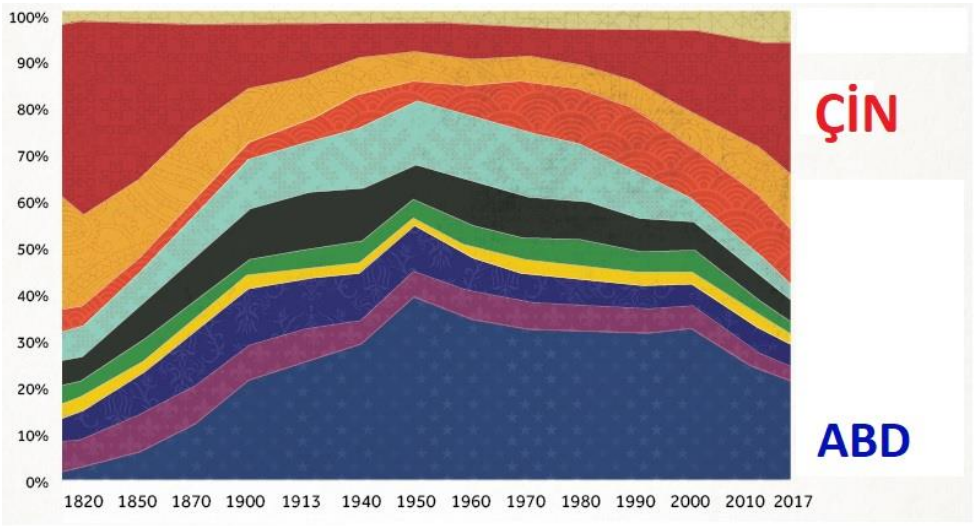
Kuşak ve Yol Girişimi'nin başlatılma nedenleri çok çeşitlidir. Çin'de geçen sene sonu itibariyle Kuşak ve Yol Girişimiyle ilgili yayımlanan Çince makale sayısı 1 milyondan fazladır. Yani bu bize şunu gösteriyor: Çok derin bir birikim var orada, okunup öğrenilecek birçok farklı alan var.

Dünyada ekonomik büyümeye Çin'in katkısı ne olmuştur son senelerde? 2016 yılında dünyadaki büyümenin yüzde 35'i Çin kaynaklıdır. Şimdi bu çok anlamlı bir veri, dünya büyüyor ve Çin tek başına itici bir güç, lokomotif durumundadır. Fakat IMF'de ve Dünya Bankası'nda Çin'in temsil oranı, ekonomik büyüklüğüne göre çok düşük bir seviyededir. Burada bir orantısızlık çok bariz bir şekilde karşımıza çıkıyor.

Dünyanın ekonomik ağırlık merkezi Batıdan, Doğuya kayıyor ve bunu hepimiz biliyoruz. Bunu tekrarlamaya gerek yok. Peki, nasıl oluyor bu kayma ve şu an nerede ekonomik merkez? Çin ekonomisinin hızla büyümesinin de etkisiyle dünyanın değişen ekonomik görünüşünü "London School of Economics" iktisat bölümü eski başkanı Profesör Danny Quah sayıya döktü. Quah'a göre tüm ülkelerin ekonomik büyüklüklerinin ortalamasını alan çalışmaya göre 1980 yılında dünyanın ekonomik ağırlık merkezi Atlantik Okyanusunun üstündeydi, 2008'de bu ağırlık merkezi İzmir'e geldi. Ekonomik ağırlık merkezinin doğuya kaymasının nedeni doğudaki Çin ve Hindistan gibi ülkelerin ekonomilerinin batıdaki ülkelerden hızlı olması. 2050'ye varıldığında ağırlık merkezinin Çin'e varacağı öngörülüyor.

Bu tür bir gidişat varken ve dünyanın şu andaki düzeni de buna ayak uyduramıyorken, ne yapacağız? Şimdi Çinlilerin düşündüğü bu, nasıl bir değişiklik yapacağız, buna meydan mı okuyacağız, yoksa bunu tamamlayıcı unsurlarla değişikliği bizim kendimizin de yönetici konumunda olduğu çeşitli kurumlarla ve bir girişimle mi yapacağız? Çin açısından Kuşak ve Yol Girişimi'nin mantığı özetle budur diyebiliriz.

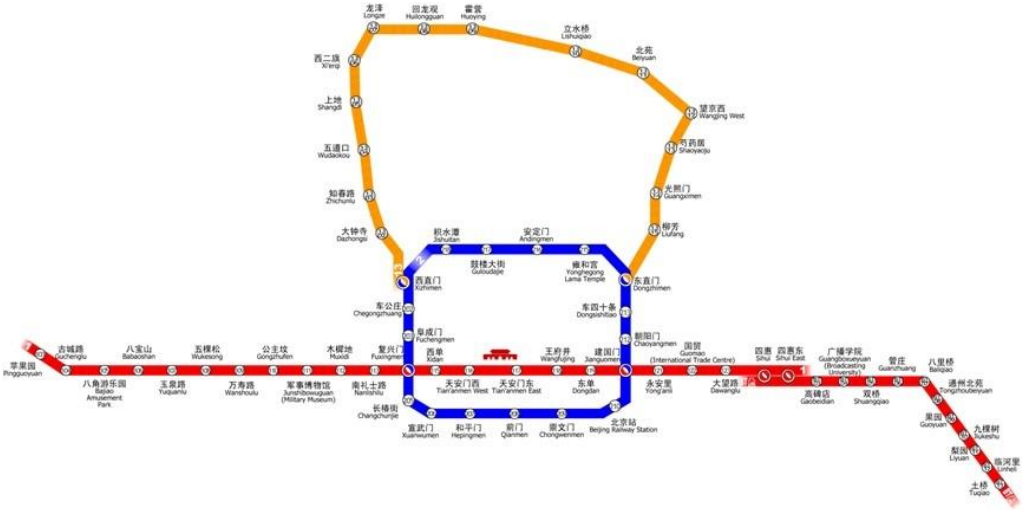
Öte yandan, Çin'in 1950'lerden şimdiye kadarki ekonomik büyümesine baktığımız ve tarih aralığını kısa tuttuğumuz zaman büyük bir mucize görüyoruz. Fakat aralığı biraz daha genişletirsek, yani bugünden itibaren geriye doğru 200 sene olarak belirlersek, Çin zaten dünyanın en büyük ekonomik gücü. Yani, Çin için dünyanın lider ekonomik gücü olmak yeni bir olgu değil. Çin devlet başkanı "Şi Cinping" tarafından her zaman vurgulanan şey, "Çin ırkının yeniden eski günlerine gelmesi" gibi, yani sıfırdan başlayıp ilk defa liderlik pozisyonuna gelmek değil, yeniden gelmek, bu noktayı anlamamız modern Çin'i anlamamız için çok önemli.



1. *1820 yılından günümüze seçili ülkelerin ekonomik büyüklük değişimi. Kaynak: visualcapitalist.com*

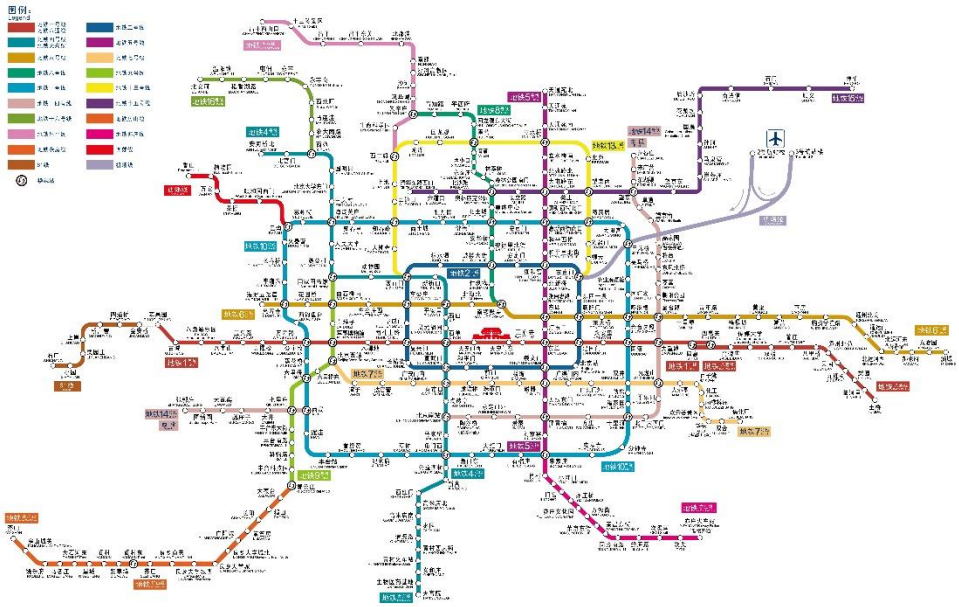
Biraz da kendi tecrübelerimden bahsedeyim.

2007, ben Pekin'e gittim, Pekin'in metro sistemi böyleydi; 3,5 hat vardı, 70 durak, 110 kilometre Pekin'in metrosu.



2. *2007 yılında Pekin metrosu. Kaynak: Beijing Subway Limited.*

Bugün nasıl? 11 sene, dikkatinizi çekiyorum 110 kilometre, 70 durak, bugün böyle bu gerçek. Bu planlanan falan değil, bugün benim bindiğim metro Pekin'de bu, 600 kilometre ve 370 durak.



3. 2018 yılında Pekin metrosu. Kaynak: Beijing Subway Limited.

2020'de bu nasıl olacak? 2020 yılı 2 sene sonrası olduğu için şu anda bunlar plan değil, şu anda kazılan metro hatları bunlar, Pekin'in her yerinde görüyorum. 2020'de nasıl olacak? İşte böyle olacak, 1177 kilometre metro hattı olacak Pekin'de, 30 hat.



4. 2020 yılındaki Pekin metrosu. Kaynak: Beijing Subway Limited.

Dünyanın bir bölgesinde böyle bir büyük değişim var, buna ayak uyduramayan bir uluslararası düzen var. İşte tam da bu noktada Kuşak ve Yol, değişimde önemli rol oynayacak bir girişim olarak önümüze çıkıyor.

Kuşak ve Yol'un hedefleri nelerdir? Resmi belgelere baktığımızda beş ana başlık var, özetle geçeceğim, ama bizimle ilgili olan konuların üzerinde daha fazla duracağım.

Birincisi; siyaset, yani ülkelerin arasındaki siyasi ilişkiler iyi olmadığı sürece çeşitli ortaklıkların yapılması çok zordur, çok anlaşılır.

İkincisi; altyapı, özellikle de ulaşım altyapısı ve bu bizi çok ilgilendiriyor.

Üçüncüsü; ticaret.

Dördüncüsü; finansal bütünlük.

Beşincisi de; halklar arasındaki ilişkiler. Halklar birbirleriyle ilgili olumlu düşünmezken ilişkileri ilerletmek mümkün değil.

Resmi kâğıtlarda olmayan fakat benim çok ama çok önemli gördüğüm bir konu güvenlik koordinasyonudur.

Pakistan'da bir ekonomik koridor yapılıyor 62 milyar dolar bütçeyle, bu koridorda çeşitli yatırımlar yapıldığı zaman orada güvenlik alanında bir işbirliği olmazsa Çin oraya ekonomik yatırımı çok kolay yapmaz. O yüzden Pakistan yönetimi bazı yatırımlar için askeri koruma sağlanacağını açıkladı. Avrasya coğrafyasındaki bazı ülkelerde istikrarsızlık nedeniyle yatırım yapmak çok kolay olmayacağı için güvenlik konusu da öne çıkacaktır.

Eskiden dünyanın ekonomik ve yönetsel merkezi Atlantik iken, yani Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa iken, şimdi daha çok bunun Avrasya olacağını, yani daha çok Çin değil, bunun içinde Hindistan'ın olacağını ve çeşitli ülkelerin olacağını görebiliyoruz. Fakat bunu söylerken de yine dikkatli davranmamız gerekiyor; çünkü bir günde bu işler olmaz. Çin'in ekonomisi ilerliyor, fakat Amerika ve Avrupa'da, özellikle Amerika çeşitli konularda üstünlüğünü korumaya devam ediyor.

Bu noktada dünya tarihe bakmakta fayda var. Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere'ye ekonomik anlamda ne zaman geçti, dünya süper gücü ne zaman oldu? Bu çok önemlidir. 1800'lerin sonunda Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere'yi ekonomik güç olarak geçti, ekonomik büyüklük anlamında. Daha sonra İkinci Dünya Savaşı zamanında ve hemen sonrasında ise süper güç oldu. Burada 50 senelik bir makas var, o nedenle bazı şeylerin yavaş olacağını da göz önünde bulundurmak lâzım ve Çin'deki entelektüellerin bakış açısı şöyle: Eskiden küresel düzen Batı tarafından özellikle de ABD tarafından dizayn edilirken, , artık bir ortaklaşma olacak; Doğunun yaklaşımının, Doğunun düşüncesinin de göz önünde bulundurulacağı bir ortaklaşma olacak. Çin, kendi ekonomisini de olumsuz etkileyeceği için ortaklık yapmanın daha iyi olacağını, karşına çıkmanın ve tehditvari bir pozisyon almanın olumlu olmayacağını düşündüğü için de bu ortaklık konusuna önem veriyor.

Demin de bahsettik, Kuşak ve Yol çok güzel bir girişim. Makro alanda baktığımız zaman gerçekten çok umut vaat eden bir girişim, fakat bu girişimi gerçekleştirmenin önünde birçok zorluk da mevcut. Kuşak ve yolu girişiminde 68 ülke ve bölge var ve bu ülke ve bölgelerin dini farklı, dili farklı, ekonomik gelişmişliği farklı. O nedenle bazı ülkelerin tarihsel birbirleriyle sorunları var, bazılarının siyasi sorunları var ve bu ülkelerin ortaklık yapabilmesi kolay olmayacaktır. Ve buna Çin'in devlet olarak, diplomasi de özellikle kendini hazırlaması da zaman alacaktır.

Muhakkak "Orta Koridor" Girişimi'ne değinmemiz lâzım burada; çünkü Orta Koridor girişimi ülkemizin İpek Yolu'nu canlandırma adına attığı adımdır ve aynı zamanda da Türkiye,

“Orta Koridor” girişimimizin kuşak ve yolun parçası olmasını arzu etmektedir, bu nedenle Çin ile 2015 yılında bir anlaşma imzalanmıştır.

Tren yolu ulaşımı çok önemli bir husus, karayolu ile belli sınırlamalar var iken tren yolu ile özellikle kargo taşımacılığını verimli bir şekilde yapabiliyoruz. 2007’de ben Çin’e gittiğimde hızlı tren hiç yoktu, sıfırdı. 2008’de Pekin ile Tianjin arasındaki ilk hat açıldı, 2016 sonunda 22 bin kilometrelik hızlı treni ağı uzunluğuna ulaşıldı. 2025’de 38 bin kilometre uzunluğa ulaşılacağı öngörülüyor. Diğer bir deyişle, dünyadaki tüm hızlı tren hatlarını toplayalım, bugün bunun üçte ikisi Çin’de, 2008 başında Çin’de çalışmakta olan hiç hızlı tren hattı olmadığı düşünüldüğünde bu değişimin ne kadar hızlı bir şekilde gerçekleştiğini daha iyi anlayabiliyoruz.

Özetle söylemek gerekirse, Çin’de çok büyük teknoloji ve bilgi birikimi var, o nedenle hızlı trende mümkünse veya hızlandırılmış trende 250 kilometrenin altında olursa o şekilde Avrasya’yı birbirine bağlamak önem kazanıyor.

Çin’in yurtdışında yapılmasına katkı verdiği ilk hızlı tren hattı hangi ülkede? Bilen var mı? Çin’in yurtdışında yapılmasına katkı verdiği ilk hızlı tren hattı Türkiye’de bulunmaktadır, İstanbul-Ankara hattının ikinci etabıdır. Şu anda ise Yerköy ile Sivas arasındaki hat da Çin ortaklığıyla yapılıyor. 2019’da bu hattın bitirileceği öngörülüyor.

Türkiye’nin öneminden, bulunduğu konumdan, öte yandan Çin’in dünyada artan öneminden dolayı doğal olarak, başka engellere rağmen iki ülke birçok alanda ortaklıklar yapmaya başlamış durumdadırlar.

Öte yandan, Kumport’u Çinli COSCO 1 milyar ABD dolarına yakın bir ödeme yaparak aldı, Kumport’un şu anki kapasitesi 2.1 milyon TEU. Eğer kuzey Ege’deki Çandarlı limanı inşa edilirse kapasitesinin 12 milyon TEU olacağı ön görülüyor. Ulaştırma Bakanlığımızdaki yetkililerle görüştüğümde bununla ilgili Çinlilerle görüşmekte olduklarını söylediler.

Enerji çok ama çok önemli, ülkemizin resmi belgelerine baktığımız zaman zaten açığımızın çok büyük bir bölümünün enerjiden kaynaklı olduğunu görüyoruz ve Çin’inin de bu konuda belli seviyelere ulaştığını biliyoruz. Çin’in enerjisinin çoğu termikten sağlanıyor ve Çin’in kendi kömür kalitesi de düşüktür. Bunun için yeni nesil termik santraller yapıyorlar ve bunu kullanıyorlar, bu konuda da çok çok ileriler. Çin, rüzgar ve güneş enerjileri konusunda da önemli kazanımlar sağlmış durumda.

Böyle baktığımız zaman o karda büyük bir güç orada duruyor ki, bunda bize kalan şey, bizim de çok artı yanımız var Türkiye olarak, onları anlamaya çalışmak, onların da bizi anlaması ve böylece ortaklığımızın geliştirilmesi.

Türkiye ve Çin arasındaki ticarette dengenin yakalanması kısa vadede kolay değil, o nedenle Çin’den ülkemize gelen yatırımın artması lâzım. Türkiye’deki Çin yatırımlarının birçoğu altyapı, madencilik, finansal bankalar, iki büyük banka ve teknoloji alanında olduğunu görüyoruz.

İki ülke halkları arasında birbirini tanımamadan da kaynaklı olan olumsuzlukları aşmamız için medya organları arasında işbirliği, öğrenci değişimi, akademisyenlerin düşünce kuruluşlarının birbirleriyle olan iletişimlerini artırarak birbirimizi ilk elden, yani İngilizce kaynaklardan değil daha iyi tanımaya çalışmamız çok büyük öneme haizdir.

Bu noktada Çince’nin altını kalın çizgilerle çizmem lâzım, mesela Çin’deki bazı gazetelerin İngilizce versiyonları da var. Bu gazetelerin İngilizce versiyonları ve Çince versiyonlarının içeriği farklılıklar gösterebiliyor. Birçok bilgi İngilizce’ye çevrilmez, ancak Çince bilerek birçok derinlikli bilgiye ulaşabiliriz. O yüzden Çince bilmeden bazı bilgilere ve

Çin'in mantalitesine ulaşmak zor olabiliyor. Bu nedenle, Çince eğitimine de özellikle önem vermemiz lâzım.

Çok teşekkür ediyorum beni dinlediğiniz için.

MODERATÖR- Umut Ergunsü'ye çok teşekkür ediyorum.

Daha az bildiğimiz veya bilmediğimiz noktalara değindi; katılımcıların Pekin metrosundaki gelişmeden nasıl etkilendiğini hep birlikte gördük. Gayri ihtiyari bazı katılımcılar alkışlama gereği duydular.

Bu tepki bana Çinli dostlarımızın bir başka niteliğini hatırlattı, onu sizlerle paylaşmak isterim. Çin merkezi planlamayı bıraktı, evet artık sosyalist planlama, merkezden üretilen bir plan uygulamıyor. Ama Çin planlama geleneğini bırakmadı. Orta, uzun ve kısa vadeli planlar yapılıyor, biz de yapıyoruz. Türkiye, Sovyetler Birliği'nden sonra kalkınma planları hazırlayan ikinci ülkedir. Ama planların bizim için taşıdığı anlam ile bağlayıcılık, yönlendiricilik ile Çin için, bugünkü Çin Halk Cumhuriyeti için taşıdığı anlam farklı. Planlar somut hedefler belirliyor ve o plan dönemi sonuna geldiğinde aşağı yukarı o hedeflere ulaşıldığını görüyorsunuz; çünkü zaten laf olsun diye yazılmıyor ya da gerçekleştirilemeyecek hedefler birilerinin hoşuna gitsin diye yazılmıyor. O açıdan Çin'in planlama geleneği ve son 40 yıldaki dönüşüm sürecinde planların etkisi ayrı bir inceleme alanıdır. Genç arkadaşlarımız varsa, Umut özellikle senin oradaki tanıdıkların, bunun şiddetle incelenmesini tavsiye ederim.

Üçüncü konuşmacımız ICBC Bank Türkiye Genel Müdürü Sayın Gao Xiangyang. Kendisi Pekin Üniversitesi Uluslararası Finans bölümünden mezun, yani Umut ile okuldaşlar. Bildiğiniz gibi Pekin Üniversitesi Çin'in ikinci en saygın üniversitesidir. Aynı üniversitede mastırını yapmış. Çok sadık bir çalışan Bay Xiangyang; çünkü 1997'de girdiği ICBC Bank'te aralıksız mesleki yaşamına devam etmiş ve 2015'te Bankanın Türkiye'ye girmesiyle birlikte ICBC Turkey Genel Müdürlüğüne atanmış. Aynı zamanda bu bankanın bir yan kuruluşu olan ICBC Yatırım Menkul Değerler Anonim Şirketi'nin de Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmaktadır.

Şimdi bu girişim fevkalade umutlar veriyor, projeler içeriyor, altyapı yatırımları öngörüyor. Ama ana mesele kaynak. Bütün projelerde, bütün planlarda, elinizde sermaye yoksa buna yöneltebileceğiniz, kanalize edebileceğiniz para yoksa yapmış olduğunuz plan ve programların hiçbir anlamı yok.

Sayın Xiangyang bu projenin finansman boyutu üzerinde duracak ve Türkiye'ye yönelik politikaları bir Çinli dostumuz olarak bize aktaracak. Buyurun efendim.



GAO XIANGYANG[6] **(ICBC Banka Türkiye Genel Müdürü)**- Sayın Şimşek ve değerli konuklar, Günaydın, öncelikle bugün böylesine değerli katılımcılara konuşma yapmaktan dolayı büyük bir mutluluk duyuyor ve bu nazik davetiniz için en içten teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

İki bin yıldan fazla bir zaman önce, Avrasya kıtasının çalışkan ve cesur insanları; Asya, Avrupa ve Afrika'daki büyük uygarlıkları birbirine bağlayan, çeşitli ticaret, kültür alışverişi yolları açan İpek Yolu'nu hayata geçirdiler.

Binlerce yıldır, "barış, iş birliği, şeffaflık ve kapsayıcılık, karşılıklı öğrenme ve karşılıklı fayda sağlayan İpek Yolu Ruhu, nesilden nesle aktarıldı, uygarlığının ilerlemesini destekledi, Refaha ve gelişime büyük ölçüde katkı sağladı.

21. yüzyılda, İpek Yolu Ruhu'nun barış, kalkınma, iş birliği ve karşılıklı fayda temasıyla şekillenen yeni bir döneme taşınması bizim için son derece önemli.

Çin ile Türkiye arasındaki ilişkiler 1971 yılında Çin'in Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne girmesinden sonra resmen başladı. 2000'li yıllarda Türkiye ve Çin ilişkilerinin kalkınma ve yeniden yapılanması devam etti. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Eylül 2013'te açıklanan Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile iki ülke arasındaki 47 yıllık geçmiş, yeni bir döneme girmiş oldu.

Türkiye; Avrupa, Asya ve Afrika ülkeleriyle tarihi ve kültürel bağlantılarının yanı sıra, 80 milyon nüfusu, gelişen ve genişleyen ekonomisi ile Afro - Avrasya kıtalarının merkez üssü, stratejik bir aktör haline geldi.

Öte yandan Çin Halk Cumhuriyeti, sadece yüzölçümü ve 1.3 milyar nüfusuyla değil, aynı zamanda doğal kaynakları, sanayi ve teknoloji alanındaki ilerlemesiyle, yeni geliştirilen dış politika stratejileri, yenilikçi yaklaşımı ve büyüme mirasıyla önemli bir güç olarak ortaya çıktı.

2013 yılında, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kuşak ve Yol İnisiyatifi duyuruldu. Amaç, Doğu ve Güneydoğu Asya'yı Orta Asya, Orta Doğu, Avrupa ve Afrika ile birleştirmekti. Çin'in önerisi, bölgesel işbirliğini ilerletmek, uygarlıklar arasındaki iletişimi güçlendirmek ve dünya barışı ve istikrarını korumaktı.

Girişim kapsamında limanlar, yollar, demiryolları, havaalanları, enerji santralleri, petrol ve gaz boru hatları ve serbest ticaret bölgeleri planlandı. Halihazırda yapım aşamasında olan ve inisiyatif içinde son zamanlarda imzalanan projeler yaklaşık 250 milyar dolar değerinde olup, toplamda ise öngörülen 5 trilyon dolar yatırım ve proje mevcuttur.

2016 yılında, Çin'in Kuşak ve Yol ülkeleriyle toplam ticaret hacmi 948 milyar dolara ulaştı. Hizmet ithalatı ve ihracatı ise 122 milyar dolar seviyesinde gerçekleşti. Her şeyden önce, 2016 yılında, bu ülkelere toplam yatırımın yüzde 8,5'ini karşılayan Çin, bu ülkelere toplamda 14.5 milyar dolar yatırım yaparak, 126 milyar dolar değerinde mühendislik sözleşmelerine ve 53 ülkeyle ikili yatırım anlaşmalarına imza attı.

Bu inisiyatif, Türk inşaat firmalarının uzun yıllardan beri faaliyet gösterdiği Orta Asya ile Türkiye arasındaki bağları güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bununla Türk ihracatının bölgeye olan lojistiği daha sağlam, daha hızlı hale gelebilir ve Türkiye'nin Kazakistan,

---

[6] Gao Xiangyang,1997 yılında Industrial and Commercial Bank of China Limited (ICBC)'de çalışmaya başlamıştır. 2012 yılından bu yana ICBC Fujian Şubesi'nde Başkan Yardımcısı olarak görevini sürdürmektedir. 22/05/2015 tarihinde ICBC Turkey Genel Müdürü olarak atanmış olan Gao Xiangyang, aynı zamanda Yönetim Kurulu Üyesi ve Kredi Komitesi Başkan Yardımcısı olarak görevini sürdürmektedir. Ayrıca, ICBC Turkey kuruluşu olan ICBC Yatırım Menkul Değerler A.Ş.'de 22/05/2015 tarihinde Yönetim Kurulu Üyesi olarak atanmış olup, ICBC Yatırım'ın Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmaktadır.

Türkmenistan, Kırgızistan ve Özbekistan gibi Orta Asya ülkeleriyle hedeflenen daha yakın ilişkiler kurulabilir. Mevcut koşullar altında, Türkiye'den ihracatçılar, Orta Asya'daki kara ülkelerine ulaşmak için Rusya veya İran üzerinden geçiş yapmak zorundadırlar. Bakü'den Aşkabat'a (Türkmenistan'ın başkenti) ve Astana'ya (Kazakistan'ın başkenti) Hazar Denizi üzerinden sadece az sıklıkla sefer yapan yük gemileri ile geçiş yapmak mümkündür. Hazar Denizi'nden geçen Kuşak ve Yol İnisiyatifi koridoru ile ulaşım maliyetleri düşecek, lojistik kalitesi iyileşecektir. Bu girişim, Türkiye'nin ulaşım kısıtlamasıyla engellenen girişimlerini gerçekleştirmesi için önemli bir bağlantı sağlayacaktır. Ayrıca, Orta Asya pazarlarına Türk menşeli ürünlerin ihracatını sağlamak ve bağları güçlendirmek için de yararlı olacaktır.

Girişim kapsamında planlanan beş koridordan biri olan, Türkiye'den geçen Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin'in ihracatı bakımından Balkanlar ve Karadeniz kıyısında yer alan ülkelere daha kolay erişim sağlayacaktır. Bu bölgeye Çin'den deniz yoluyla ulaşmak için bir geminin Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı, Çanakkale Boğazı ve son olarak İstanbul Boğaz'dan bir yolculuğa çıkması gerekiyor. Türkiye üzerinden doğrudan bir tren yolu daha hızlı ve kullanışlı olabilir.

Geçtiğimiz yıl Mayıs ayında Pekin'de yapılan Kuşak ve Yol Zirvesi, Türkiye'nin konumu açısından önemli bir dönüm noktası oldu.

Türkiye coğrafi konumundan dolayı Orta Doğu, Orta Asya ve Kuzey Afrika'ya açılan bir geçiş kapısı durumundadır. Bu, Türkiye'yi kara, deniz ve hava taşımacılığı için çok önemli bir merkez haline getirmektedir. Şimdiye kadar, Türkiye ve Çin, bu inisiyatif kapsamında demiryolu altyapısının geliştirilmesi, limanların kullanımı ve otoyol bağlantılarının oluşturulması ile ilgili birçok anlaşma imzaladı.

İnisiyatifin rotasına baktığımızda Türkiye'nin konumunun ve projeye katılımının etkisinin önemi tartışılamaz. Çin ve Türkiye arasındaki ilişki, her iki ülkeden katılımcıların, inisiyatifin sunabileceği fırsatlara olan ilgisinin artmasıyla eş oranlı olarak daha da güçleniyor.

Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Çin'e yaptığı ziyarette, iki ülkenin liderleri bölgesel ve küresel ekonomik büyümeyi teşvik etmek amacıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında bu işbirliğini genişletmeye, geliştirmek ve güçlendirmeye karar verdiler.

Bana göre, bu inisiyatif Türkiye'ye Çin ve Orta Asya ülkeleriyle ekonomik ve sosyal ilişkilerini geliştirme ve yeni kaynak ve pazarlara erişme şansı sağlayacaktır. Türkiye inisiyatifte en önemli ülkelerinden biri haline geldi. Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Çanakkale 1915 Köprüsü ve üçüncü İstanbul Havalimanı gibi cazip mega projeler, bu projede Türkiye'nin kilit rol oynayacağının ispatıdır. Edirne - Kars hızlı tren hattı en önemli adımlardan biridir.

Bugün, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Türkiye'deki bu girişime ait gündemindeki en büyük altyapı projesi olarak gösterilebilir. Bu hat tamamlandığında, Türkiye ile Çin arasında trenle seyahat için gerekli altyapı tamamlanacaktır.

ICBC, Türkiye'de faaliyet göstermekten gurur duyuyor. 2017 yıl sonu itibarıyla ICBC, 45 ülkedeki 419 yurtdışı kuruluşuyla ve bu kuruluşların 129 şubesinin Kuşak ve Yol ülkelerinde bulunmasıyla, en büyük Çin bankası ve önde gelen global banka olma özelliği taşıyor. Mayıs 2015'te bir yerel bankanın devralınmasıyla birlikte, bir Çin bankası ilk defa Türk pazarına girmiş oldu. ICBC Turkey'in kuruluşu, Çin ve Türkiye arasındaki finansal işbirliğinin mükemmel bir örneğidir. Türkiye'de hem Çinli hem de Türk girişimcilerine yaygın mali destek sağlanmasına ciddi katkıda bulunmuştur.

ICBC Turkey olarak, yerel müşterilerimizi ve projelerini desteklemek, komşu ülkelerle iş ilişkilerini güçlendirmek için stratejimizi oluşturduk. Asya ve Avrupa arasındaki

olduğu gibi Akdeniz ve Karadeniz arasında da bir köprü görevi üstlenmeyi, geniş ürün yelpazemizle tüm bölgeye hizmet etmeyi ve "Kuşak ve Yol ve Orta Koridor İnisiyatifi" kapsamında pazarlama faaliyetlerimizi genişletmeyi hedefliyoruz.

ICBC Turkey, ICBC Grubu'nun bilgi, deneyim ve gücünden yararlanmaktadır. İki ülke arasındaki ticaret ve yatırımı teşvik ederek Çin-Türkiye ekonomik işbirliği için bir katalizör olmaya çalışıyoruz. Çin işletmelerine "Going Global" ve "Kuşak ve Yol İnisiyatifi" projelerinin hayata geçirilmesinde mali desteği artırmak için buradayız. Yerel pazarda, ICBC Turkey, Türk ekonomisini desteklemek amaçlı seçilen Türk kurumsal ve perakende müşterileri için "her yönüyle" finansal hizmetlere odaklanmaktadır. Türkiye'deki faaliyetimizin ilk 3 yılında, bu hedefe doğru önemli ilerlemeler kaydettik.

İki ülke arasında mevcut güçlü bağları daha da geliştirmek için, 2018'de Türkiye'yi ziyaret eden Çinli turist sayısının artırılması amacıyla Çin'de "Türkiye Turizm Yılı" ilan edildi. Buna ek olarak, Çin Uluslararası İthalat Fuarı 2018, ilk defa 5 - 10 Kasım tarihleri arasında Şanghay'da yapılacak. Çin hükümetinin bu önemli hamlesi, ticari özgürlüğü ve iktisadi küreselleşmeyi destekleyecek ve Çin pazarını dünyaya aktif bir şekilde açacaktır. Çin hükümeti, Çin pazarına katılmak ve keşfetmek için dünya çapında hükümet yetkililerini, iş topluluklarını, katılımcıları ve profesyonel müşterileri ağırlıyor.

Çin ekonomisini daha fazla tüketim amaçlı bir modele dönüştürmeye devam ederken, şeffaflığı arttırmak, piyasaya erişimi kolaylaştırmak, yabancı yatırımcıların haklarını ve çıkarlarını korumak, Çin ve Türkiye arasındaki işbirliğini arttıracaktır. "Kuşak ve Yol ve Orta Koridor İnisiyatifi'nin" uygulanması, bu hedefe yönelik olarak katalizör görevi görecektir. Bu bağlamda;

Sağduyulu, yenilikçi ve sürdürülebilir bir yapıya sahip ICBC Turkey, kapsamlı ve kişiye özel finansal destek sağlayarak taraflara "kazan-kazan" değerleri yaratmaya devam edecektir. ICBC Turkey olarak ileriye giden yolda Çin ve Türk şirketlerinin başarıyla dolu hikayelerine tanık olacağımızdan eminiz.

Teşekkürler…

MODERATÖR- Sayın Xiangyang'a çok teşekkür ediyoruz.

Oturum Başkanı olarak ayrıca teşekkür ediyorum; çünkü süresini tam olarak kullanmadan konuşmasını bitirdi ve bize de girişimin finansal boyutu konusunda rakamlar verdi. Özellikle 5 trilyon dolarlık toplam yatırım hedefi dikkatimi çekti; 1-1,5 trilyon dolardan bahsediliyordu, anlaşılan bu oran giderek artacak.

Tekrar çok teşekkür ediyorum.

Şimdi son konuşmacımız Sayın emekli Büyükelçi Koray Targay; Sayın Büyükelçi 1973'de diplomasi mesleğine girmiş ve yakın dönemde emekli oluncaya kadar bu mesleği sürdürmüştür. Bu toplantı açısından vurgulamam gereken özelliği, 2015-2017 yılları arasında Türkiye'nin "Kuşak ve Yol Girişimi" özel temsilcisi olarak vazife görmüş olmasıdır. Dolayısıyla, Sayın Büyükelçinin deneyimi çok önemli, yani şu an hiçbirimizin bilmediği bir sürece egemen. Türkiye'nin resmi görüşünü ve bu sürecin nasıl işlediğini bize aktaracak. Türkiye'nin bu girişim karşısındaki konumunun yanı sıra özellikle bu girişimi nasıl yönettiği ve bu amaçla nasıl örgütlendiği de çok önemlidir. Bu konuya değinmenizi de rica edeceğim sizden.

Efendim 20 dakikanız olduğunu hatırlatarak sözü size veriyorum; buyurun.



KORAY TARGAY[7] **(Büyükelçi/ İpek Yolu Girişimi Eski Özel Temsilcisi)-** Maliye Hesap Uzmanları Vakfı'nın düzenlediği bu Panel'in çok isabetli ve vakitli olduğu kanısındayım. Bu vesileyle, bana da bu çalışmaya katkıda bulunma imkanı verdikleri için Vakfın yöneticilerine şükranlarımı sunuyorum.

Bana ayrılan zamanı iyi ve etkin kullanmak açısından, değinmek istediğim hususlara doğrudan girmek istiyorum.

Öncelikle şu temel hususu saptamamızda yarar vardır: 21'nci Yüzyıl Asya Yüzyılı'dır. Hareket noktamız budur. İçinde bulunduğumuz yüzyıl, özellikle altyapı ağırlıklı ekonomik ve ticari kalkınma faaliyetleri açısından Asya'nın öne çıktığı dönemdir.

Nitekim Avrupa kıtası, altyapısını uzun zamandan beri tamamlamıştır; sadece mevcudu yenileme ve modernleştirme çalışmaları yapmaktadır. Trilyon Dolarlık mega çaplı altyapı ihtiyaçları yoktur. Keza, Kuzey Amerika'da da durum benzerdir. Orta ve Güney Amerika'da bazı ciddi altyapı ihtiyaçlarından bahsedilebilirse de, Asya kadar geniş kapsamlı değildir; kaldı ki ABD bu pazardaki tekelini başkalarına kaptırmak istemez. Afrika kıtasının kapsamlı kalkınmasına ise, sıra muhtemelen gelecek yüzyılda gelecektir.

İşte bu nedenle, vakit kaybetmeden Asya'ya odaklanmanın zamanıdır. Süreç, SSCB'nin dağılması ve Çin'in dünya ekonomisine açılmasıyla tetiklendi. Ancak, Batı dünyasının Asya'ya gösterdiği ilgi, hamasetten öteye gidemedi, söylemde kaldı. Söylemler efektif fonlarla, somut projelerle desteklenmedi. Yüzyılın ilk on-on beş yılı kaybedildi.

Çin Devlet Başkanı "Şi Cinping", Eylül 2013'te ortaya koyduğu "Kuşak ve Yol Projesi" ile Asya'nın altyapı kalkınma sürecini gerçek anlamda başlattı.

Çin'in girişimi, efektif olarak finansmanla desteklenmiş bir girişimdir. Tarihin bugüne kadar gördüğü en kapsamlı, en somut entegre projeler girişimidir. Güvenilir uluslararası finans kuruluşlarının hesaplamalarına göre, 2049 yılına kadar Asya'ya 24 ila 28 trilyon $ tutarında altyapı yatırımı yapılacaktır. Öncelikle 47.100 km karayolu, 36.800 km demiryolu, 14 lojistik merkezi, limanlar, geniş kapsamlı enerji iletim ve boru hatları yapılması söz konusudur.

Söz konusu girişim, bizim için bir fırsat penceresidir. Ancak, her fırsat, değerlendirene yarar sağlar. Yararlanmak için, değerlendiren olmalıyız. Nitekim Sayın Başbakan Yardımcısı da biraz önce bu mesajı verdi.

---

[7] Koray Targan Mart 1973 Dışişleri Bakanlığına Giriş ve Ekonomik-Teknik İşbirliği Dairesinde Üçüncü Kâtip olarak göreve başlamıştır. Birçok ülkede konsolosluk ve Büyükelçilik yapmış, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Nezdinde Türkiye Temsilciliği, Dışişleri Bakanlığında Siyasi İşler Genel Müdürlüğü –Havacılık İşleri Dairesi Başkanlığı ve Ekonomik İşler Genel Müdür Yardımcılığı, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) Bakü Ofisi Başkanlığı ve TC Dışişleri Bakanlığında İpek Yolu Özel Temsilciliği yapmıştır.

Çin Yönetimi, Asya Kalkınma Bankası (ADB)'nin hisse ve görev dağılımı artık Çin ekonomisinin gerçeklerinin gerisinde kaldığı gerekçesiyle, yeni bir banka kurdu: Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB). Çin Hükümeti, AIIB'ne 100 milyar $ kuruluş sermayesi koydu.

Hazine'mizin zamanında müdahalesi sayesinde, 2,6 milyar $ sermaye katkı payı ve % 2,48 oy hakkı ile 11. büyük hissedar olarak bankanın kurucu üyeleri arasında yer aldık ve Yönetim Kurulu'na girdik. Böyle büyük bir bankanın yönetim kurulunda olmanın ne anlama geldiğini işadamlarımız iyi bilirler.

Çin Yönetimi ayrıca, 40 milyar $ kapsamlı bir de "İpek Yolu Fonu' oluşturdu. Bununla da yetinmeyerek, bizzat Devlet Başkanı Şi'nin ağzından, ülkenin ulusal rezervlerinin 1 trilyon $'ını Yol ve Kuşak projelerine tahsis edeceğini taahhüt etti.

Çin'in bu sayede Asya'da hem ekonomik, hem de siyasi nüfuzunu arttıracağı açıktır. Muhtemeldir ki bu endişe sonucu Japonya da, projelere 110 milyar $ tutarında bir fon koydu.

Bu bilgilere değinmemin amacı sizlere şu mesajı vermektir: "Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki projelere ciddiyetle eğiliniz. Bölge zordur ama bunlar kıtlık-yokluk projeleri değildir; finansman imkanı vardır, para vardır."

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'nin ne yapabileceğini ve ne yapması gerektiğini değerlendirmeden önce, Türk lojistik sektörünün bugünkü konumunu saptamakta yarar görüyorum.

Temel verilere bir göz atalım: Türkiye'nin üzerinden yılda 600 milyar $'lık transit ticareti geçiyor. Türkiye bundan yılda 15-16 milyar $ kâr elde ediyor; 50 milyar $'a yaklaşmış olan cari işlemler açığımızın önemli bir kısmı buradan, yani lojistik sektöründen karşılanıyor. Her ikisi de hizmet ticareti kapsamında olduğu halde, her nedense bizim ülkemizde turizm gelirlerine sıkça değinilir de, lojistik sektörünün sağladığı gelire değinilmez. Hâlbuki 15-16 milyar $, 2017 rakamları henüz çıkmadı, büyük bir rakam.

Türk lojistik sektörünün hacmi 110-115 milyar $'ı buldu. Ülkenin 860 milyar $'lık ekonomik büyüklüğü içindeki payı %12-13 civarında. İhmal edilemeyecek bir miktar. Türk TIR filosu, yanlış yaparsam UND mensubu arkadaşlarımız düzeltsinler lütfen, Avrupa'nın en büyüğüdür. Türkiye'nin Adriyatik hattında çalıştırdığı, UND'nin çalıştırdığı multi-modal entegre sistem, Avrupa'nın en modernidir; hatta dünyanın en modern sistemleri arasındadır.

Özelleştirilen Türk limanlarının hemen hepsi kâr ediyor, hemen hepsi moderndir. Bugün Türkiye'nin elleçleme kapasitesi, Almanya'nın da, Danimarka'nın da, Hollanda'nın da ötesindedir, 11 milyon TEU civarındadır. Umut'un da belirttiği gibi, Çandarlı limanı tamamlandığında, kapasitemiz Dubai'ninkine yaklaşmış olacaktır.

Şimdi, "Kuşak ve Yol Girişimi Türkiye'ye ne kazandıracak?" sorusuna eğilelim. Birinci hedef, Türkiye'nin bu günkü konumunu korumasıdır; Türkiye, lojistik konusunda coğrafyanın kendisine verdiği imtiyazlı konumu ve lojistik sektörümüzün de isabetli şekilde geliştirdiği sistemi muhafaza edecektir.

Ancak, bu gelişme kendi kendine gerçekleşmez. Bilinçli ve koordineli çalışmalar yapmamız gerekir. Örneğin, limanlarımızı modernleştirmek ve kapasitelerini genişletmek tek başına yetmez; konumlarının, bağlantılarının, hizmetlerinin, fiyatlarının rekabetçi olması gerekir. Aksi takdirde ölü yatırım olurlar. Keza, karayollarımız, demiryollarımız, havalimanlarımız ve lojistik merkezlerimiz için de rekabetçi olmak esas unsurdur. İlaveten, transit yollarımız üzerindeki siyasi dalgalanmaları da hesaba katmak gerekir.

Örnek mi istersiniz: Suriye krizi, Türkiye'nin bu ülke üzerinden yapılan yılda ortalama 150.000 bin transit geçişini engelledi. Körfez'e kara yolumuzu kesti.

Mısır ile aramızdaki siyasi gerilim, gayrı resmi de olsa, Süveyş Kanalından geçişlerimizde güçlüklere neden oldu.

Keza, Asya'ya karadan ulaşımımızın ufak da olsa bir bölümü, Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki Novorossisk limanı üzerinden geçiyordu. Rusya ile çıkan uçak krizi, bu yolumuzu kapattı. Rusya ile Ukrayna arasındaki Kırım krizi, Sivastopol ve Odessa limanlarından Asya yönünde yararlanmamıza engeller getirdi.

Asya-Avrupa ticaret yolu üzerinde iddialı ve ağırlıklı isek ki öyleyiz, krizlere karşı hazırlıklı olmalıyız. Türk taşımacısının önünün her zaman açık olması lazımdır.

Bugün Çin Halk Cumhuriyeti ile Avrupa Birliği'nin ticaret hacmi günde 1.4 milyar Euro'dur; önümüzdeki 10 yılda bunun iki misline çıkacağı hesaplanıyor. Hangi güzergahtan taşınacak bu kadar büyük miktarda mal akışı? Bunda Türkiye'nin payı ne olacaktır?

Ticaretin hacmi içinde, taşımacılığın maliyeti çok önemlidir. Taşımacılığın maliyetini ne kadar rekabet edebilir düzeyde tutabilirsek, mevcut konumumuzu o kadar koruruz.

Avrupa ile Asya arasında üç kara koridoru söz konusudur. Çin-Kazakistan-Rusya-Avrupa güzergahı "Kuzey Koridoru"dur. Bu koridor üzerindeki karayolları ve demiryollarının teknik yetersizliği ve ağır iklim şartları, kullanım imkanını %25'lere kadar indirmektedir.

Çin-Kazakistan-Hazar Geçişi-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Avrupa güzergahı "Orta Koridor"dur. Bu güzergah üzerinde en büyük zafiyet Hazar Geçişi'dir.

"Güney Koridoru" olarak adlandırılan güzergah ise Çin-Kazakistan-Türkmenistan-Iran-Türkiye (veya Körfez)-Avrupa hattıdır.

Bu koridorlar ticari açıdan birbirlerine rakip görünse de, karşılaştırmalı üstünlükleri vardır; alternatif oluştururlar. Kaldı ki Asya-Avrupa ticaretinin katlanacağı önümüzdeki dönemde, üçünün toplam kapasitesi dahi yeterli olmayacaktır.

Türkiye'nin güzergahı üzerinde bulunduğu Orta Koridor'u en güvenilir, en rekabetçi konuma getirmek, ana hedefimiz olmalıdır.

Bugün ürününüzü Avrupa'da herhangi bir adrese, istediğiniz gün ve saatte teslim edilecek şekilde gönderebilirsiniz. Bulgaristan üzerinden günde ortalama 1.000 kamyonumuz, Adriyatik hattında günde ortalama 350 kamyonumuz sefer yapıyor. Bu kadar yüksek hacimde doğal olarak sorunlar da çıkıyor ama sonuçta sistem mükemmel çalışıyor. Plan ve program zemini mevcut; belirsizlik yok.

Buna karşılık Asya yönünde mevcut şartlar, plan ve programa imkan vermiyor. Gönderdiğiniz container'in adresine hangi gün ulaşacağı belirsiz. Mesela Çin'e yönelik taşımacılıkta maliyet yüksek. Çin'e, Moğolistan'a göndereceğiniz malın ulaşım maliyeti, örneğin Hollanda'ya göndereceğinizden 4 veya 6 misli daha yüksek.

Yüz milyonlarca, gelecekte milyarlarca Dolar hacminde transit ticaretini bu şartlarda yürütemeyiz. Halen en geniş arter Iran hattı, o da yılda 44.000-45.000 geçiş kapasiteli. Novorossisk hattını yılda 2.000-4.000 civarında kullanmamıza imkan tanınıyor. Hazar geçişleri de keza yılda 3.000-4.000'i geçemiyor. Bunların tamamı ne bugün, ne de yarın Türk lojistik sektörünün dişinin kovuğunu doldurmaz. Ne kendi malımızı ne de başkasının malını bu şartlarda taşıyamazsınız.

O halde ne yapmamız lazım? Mevcut Rusya ve İran güzergahlarına ilaveten, Trans-Hazar Orta Koridorunu geliştirmek için bizzat inisiyatif almamız gerekir. Bakü'nün 70 km güneyinde, inşaatı sürmekte olan Alat limanı vardır. Türkmenistan'ın Hazar kıyısında, inşaatı sürmekte olan Türkmenbaşı limanı vardır. Kazakistan'ın Hazar kıyısında, modernizasyon çalışmaları üzerinde çalışılan Aktau ve Kuryk limanları vardır. Bu limanlar, Türkiye, Gürcistan,

Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın birlikte kuracağı bir liman işletmeciliği firması tarafından, tek elden, iyi senkronize edilmiş şekilde yönetilmelidir. Keza, adı geçen limanlar arasında çalışan/çalışacak Ro-Ro ve Ro-La gemileri de, aynı ülkelerin birlikte kuracağı bir armatörlük firması tarafından, tek elden, iyi senkronize edilmiş şekilde yönetilmelidir. Bu iki firma, adı geçen ülkelerin birlikte kuracağı bir Holding altında faaliyet göstermelidir.

Trans-Hazar hattını, başkasının değil kendi ticaretimiz için, kendi transit ticaretimiz ve ihracatımız için mutlaka oluşturmamız lâzım. Adriyatik Hattı'ndakine benzer bir sistemi geliştirip, yerleştirmemiz ve etkinlikle işletmemiz lazım. Bunun temasları, görüşmeleri bürokratik düzeyde yapıldı; görüş birliği, mutabakat sağlandı. Bu aşamada, Sayın Başbakan Yardımcısı Şimşek'in de biraz önce değindiği gibi, siyasi girişim gerekiyor. Konu bürokratları aşıyor, siyasi irade gerekiyor.

Bu husus, Orta Koridor'un başarısı için öncelik ve ivedilik taşımaktadır. Temasınız olan siyasi yöneticilerimize lütfen bu yönde baskı yapınız. Gecikirsek, Trans-Hazar Hattı'nın yönetimini bölge-dışı unsurların devralması söz konusudur; bu yönde muhtelif girişimlerin devam ettiğini biliyoruz, izliyoruz. Bunun anlamı, Türkiye'nin Avrupa-Asya transit ticaretindeki kontrolünün zayıflaması, devre-dışı kalması ve lojistik sektörü gelirinin erimesidir.

Orta Koridor'dan bahsederken, bu arterin Türkiye üzerinden geçen bölümüne de kısaca değinmekte yarar olabilir. Türkiye'nin karayolu ağı oldukça yeterli; her gün daha da geliştiriliyor. Hükümet elinden geleni yapıyor. Demiryolu altyapımız ise maalesef çok zayıf; modern lojistik standartların epeyce gerisinde. Başbakan Yardımcımız da belirtti, 2030'a kadar yapılması planlanan, toplamı 11.700 km'lik demiryolu projeleri var; maliyeti 55 milyar $ hesaplanıyor. Bunlardan, Orta Koridor güzergahına isabet eden 17 kesimin toplamı 4.270 km olup, maliyeti 30 milyar $ civarında olacaktır.

Bugün 1 km yüksek hızlı tren demiryolu yapımı ortalama 35-40 milyon $'a mal oluyor. Standard sürat, kargo taşımacılığında 150-180 km/h, yolcu taşımacılığında 220 km/h'ın üzerinde kabul edilmektedir. Avrupa-Asya transit ticaretinde, Asya'ya ihracatımızda iddialı olacak isek, bu bedeli ödeyeceğiz. Aksi takdirde, şimdiki 50-80 km/h köy yolu standardıyla pazarda olamayız.

Keza, modern limanlarımızı da birbirine bağlayacağız.

Kars-Tiflis Yolu açıldı, ama Sivas'tan Kars'a yüksek hızlı bağlantı henüz yok. Ankara-Sivas hızlı tren demiryolu hattı 2019'da tamamlanacak. Sivas-Kars arası daha sonra ele alınacak.

Azerbaycan'ın demiryolu şebekesi yüksek hızlı trene müsait değilse de, oldukça iyidir. İran'ın demiryolu şebekesi de güvenilir durumdadır. Ancak, Azerbaycan'ın güneyindeki Astara sınır kenti ile İran'ın Rasht kenti arasındaki 175 km'lik kesimde demiryolu bağlantısı yoktur. Yapılması için çalışmalar sürmektedir. Tamamlandığında büyük bir potansiyel değerlendirilmiş olacaktır.

İran ile Türkmenistan arasındaki karayolu sınır kapısı zahmetlidir; kapasitesi dardır. Özbekistan-Türkmenistan arası karayolu geçişi ise içler açısı. Sınırı oluşturan Amuderya Nehrinin üzerinden salla geçiliyor, o da gündüz saatlerinde. En fazla mağdur olanlar Türk TIR'ları. Burada bizim çıkarımız söz konusu olduğuna göre, ben öneririm ki, oraya iki tane 4'er şeritli köprü yapalım; karşılığında gümrük kapılarını biz çalıştıralım. Altı ayda maliyeti çıkarırız.

Türkiye, taşımacılık/lojistik alanında bölgenin en tecrübeli ve en becerikli ülkesidir. Bu alandaki çözümler öncelikle bizim çıkarımıza hizmet edecektir.

Biraz önce, "Kuşak ve Yol Girişimi Türkiye'ye ne kazandıracak?" sorusuna karşılık demiştim ki, birinci hedef, Türkiye'nin bu günkü konumunu muhafaza etmesidir. Şimdi ikinci hedefe geçelim. İkinci hedefimiz, Kuşak ve Yol girişimi çerçevesinde Asya'da yapılmakta olan yılda ortalama 800 milyar $'lık altyapı yatırımlarından mümkün olduğunca yüksek pay alabilmektir.

Konuşmasında Sayın Başbakan Yardımcımız dikkati çekti, ben de değindim; tekrarda yarar var. Bu girişim çerçevesinde 2049 yılına kadar Asya'da 47.100 km karayolu, 36.800 km demiryolu, 14 lojistik merkezi yapılması planlandı ve işe başlandı. Limanlar ve enerji boru hatları da ilavesi. Yılda 800 milyar $ harcanması söz konusu, ama biz henüz sahada yokuz. Şimdilik ancak küçük işler alabildik. Yani bu konuyu çok daha ciddiye almamız lâzım; İşte, Türkiye'nin ikinci stratejik önceliği budur.

Enerji boru hatları, Kuşak ve Yol girişiminin diğer bir unsurudur. Çin'in ısrarı ile girişim çerçevesinde yer almaktadır. Bu sektörde, özellikle Türkmenistan-Özbekistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan (TAPI) doğalgaz boru hattı projesi bizim için bir imkan penceresidir. Hattın Türkmenistan bölümünü bir firmamız yapıyor; Özbekistan ve Afganistan kesimlerinden de pay alabiliriz. Afganistan'da büyük avantaj sahibiyiz. O ülkede Türk ve İran firmalarından başkasının arazide çalışması müşküldür. İran'ın durumu halen müsait değil, biz yaparız. Afganistan'daki projeler için parayı Çin'den alırız, biz yaparız.

Örneğin, Afganistan'ın Badahşan Eyaletindeki Wakhan Koridorunda bir demiryolu projesi var. Wakhan Koridoru, Pakistan'ın kuzeyinde, Pamir Dağları ve Hindukuş Dağları arasına sıkışmış, Afganistan ile Çin'i bağlayan, uzunluğu yaklaşık 350 km ve genişliği 13-65 km bir koridordur. Topografik şartları olağanüstü zordur. Asayiş daha da büyük sorundur. Burada proje üstlenmek büyük cesaret ister ama kar haddi de %500-600 civarındadır.

Bir yıl önce Çin Asya Kalkınma Bankasının Başkanıyla konuştuğumda, "Elimizde para var, henüz bir Türk iş adamı gelmedi; acele etmezseniz ileride para bitecek" dedi.

"Proje sayısı çok olabilir ama bunları nereden bulacağız, nasıl ulaşacağız" diyeceksiniz. İşte size 6 adet bölgesel proje grubu. Bunların hepsinin fizibilitesi vardır ve Asya Kalkınma Bankasının onayladığı projelerdir. Bir kısmını bile alsak bizi yıllarca meşgul eder.

Bunlar Orta Asya projeleridir ve hepsinin fizibilitesi yapılmıştır. Kredi yolları da açılmıştır. Geriye kalan nedir? Girişimcilik. Mademki uluslararası müteahhitlik alanında dünyada ikinci sıradayız, o halde Kuşak ve Yol projelerinde büyük pay almamız beklenmez mi? Peki eksiğimiz nedir? Farkındalık eksikliğidir, bilgi eksikliğidir. Uluslararası müteahhitlerimizin büyük bölümü, Kuşak ve Yol kavramının ayrıntıları hakkında gerekli bilgiye henüz sahip değil. Nereye, kime, nasıl gideceğini bilmiyor. Sistemin nasıl işlediğine ve işleyeceğine ilişkin ayrıntılı bilgiye sahip değil. Uluslararası müteahhitlik sektörümüze bu hususta ciddi şekilde destek olunması gerekiyor.

"Asya-21nci Yüzyıl" yeni bir kavram, yeni bir konsept. Dünyada on yıllardan beri uygulanan finansman yöntemleri bu yeni konsept'e göre bütünüyle revize edilmek, Asya'nın şartlarına adapte edilmek zorunda. Aksi takdirde uluslararası finansman sektörü dükkanı kapatmak zorunda kalır. Bu yüzyılda Asya dışında çok sayıda mega proje yok artık; zorunlu olarak Asya'ya yöneliyorlar.

Acele etmemiz lazım. Yılda 800 milyar $'lık işin %5'ini, %10'unu alsak, ihya oluruz. Önümüzde 2049-2050'ye kadar çok zaman olduğuna bakmayalım. Hem biz iş alalım, hem de çocuklarımıza zemin hazırlayalım.

Orta Asya'da iş yapmak zor deniliyor. Muhtemelen doğrudur, ama kaçmayıp sebat etmemiz gerekir. Şimdiye kadar yaptık, yine yapabiliriz. Afganistan gibi zor bir ortamda 3

milyar $'lık iş hacmimiz olması başlı başına bir göstergedir. Batılı, Alman, İngiliz, Fransız Asya'da iş yapıyorsa, biz de yaparız; alışkınız güçlüklere.

Çin'in iyi tarafı, ortaklığa açık olmasıdır. Teknoloji paylaşımına açıktır, satış sonrası hizmete açıktır. Bir ürünü size satar, bir ay sonra gelir "memnun musunuz?" diye sorar, "ürünümün ne eksiği var düzelteyim" diye sorar.

Az önce değindiğim gibi, Asya ile taşımacılıkta maliyetler yüksek. Düşürülmesi gerekiyor. Bu amaçla, Çin ile aramızda demiryolu ve karayolu anlaşmaları yapıldı. Artık Çin'e mal götüren TIR'larımız boş dönmeyecek, oradan iş alabilecek. Rekabete de açık olacağız. Türk işadamının önü açılırsa, rekabet edebilme yeteneğinin yüksekliği örneklerle sabit.

Çin ile demiryolu anlaşması da ileride bize ufuk açacak.

Maalesef siyaset dünyamızda bir yandan iç politikadan oluşan nedenlerle, diğer yandan güney komşumuzdaki sıkıntılardan dolayı, Kuşak ve Yol Girişimine yeteri etkinlikte, somut siyasi destek alınamıyor, yöneticilerimiz buna vakit bulamıyor. Bu Paneli izleyen Sizler, Türk ekonomisinde etkin kuruluşların sahipleri, yöneticileri, karar-vericileri, temsilcilerisiniz. Benim sizlere telkinim, Kuşak ve Yol Girişimine önem veriniz ve siyaset dünyamızı da buna zorlayınız. Bu konuyu gündemlerinde üst sıralara almalarını isteyiniz.

Bununla beraber, öncelikli stratejik hedefimiz, Orta Koridor güzergahındaki Hazar Geçişi'dir. Bu kesimin mutlaka kontrolümüzde olması ve önümüzün açık tutulması gerekir.

Amerika ile İran'ın arası yeniden açıldı. ABD, İran'a yaptırım uygulamalarına yeniden başlıyor. Diğer ülkelerin de uyması için baskı uyguluyor. Benzer yaptırımlara 2009'da direndik. Bu defa direnemeyeceğimiz şartlar oluşursa ne yapacağız? İran Yönetimi de karşılıklılık çerçevesinde "Siz de İran'dan geçmeyeceksiniz" derse ne yapacağız? Asya'ya nasıl gideceğiz? İran seçeneğini nasıl telafi edeceğiz. Hazar'dan günde 15-20 kamyon geçişi ile bu iş yürümez. Bilemediniz, zorlamayla günde 50-60 kamyonu geçirdiniz; yine yetmez.

Yolumuzun her daim açık olması için Hazar Geçişinin, Türkiye'nin, Türk sektörünün kontrolünde olması lâzım. Ulusal çıkarımız bunu gerektirir ve güzergah üzerindeki tümü dost ve kardeş ülkeler de bundan yarar sağlar.

Biraz önce Türkmenistan-Özbekistan sınır geçişlerindeki fiziki güçlüğe değindiğim gibi, bazı altyapı projelerinde ön almamız da keza Türk lojistik sektörünün doğrudan çıkarı gereğidir. Bir örnek daha vereyim: Gürcistan'da, Tiflis'ten kuzeye, Rusya'ya geçmek için izlenmek zorunda olunan Lars-Kazbeki güzergahındaki dağ geçidi, UND mensubu arkadaşlar bilirler, o kadar dar bir boğazdan geçiyor ki, TIR'larımızın brandaları yamaçlara sürtünerek yırtılıyor. Mademki Rusya ile tarihimizdeki en sıcak ilişki dönemindeyiz, alalım gerekli siyasi izinleri ve yetkileri; o dağ yolunu biz genişletelim, modernize edelim. Çünkü yolu çoğunlukla biz kullanıyoruz; İyileştirilmesi bizim çıkarımızadır. Gerektiği hallerde başka ülkelerin yolunu da biz yapalım, bulunacak formüllerle maliyetini defalarca çıkarırız. Bu gibi çözümlerden çekinmemek lâzım bence. Orta Koridor güzergahında nerede bizi bunaltan eksikler varsa, biz yapalım.

UND'nin Aktau Limanının arkasında yaptığı lojistik merkezi, bu gibi girişimlere iyi bir örnek. Destek olalım, merkezi daha da genişletelim.

Yine aynı şekilde Bakü'de Alat Limanının hinterland'ında, -defalarca gittiğim için biliyorum-, münhasıran Türkiye'ye tahsisli bir yer tutmamız lâzım. Orada kendimize ait terminalimiz ve yeterli sayıda çekicimiz olması lâzım ki container'leri karşı sahile gidecek gemilere yükleyelim, karşıdan gelenleri alıp dönelim. Çekici ve şoförlerin bürokratik işlemleri bu yöntemle bertaraf edilirse, maliyet düşer. Nasıl ki Trieste Limanını etkinlikle kullanıyoruz, benzerini Alat ile Aktau, Kuryk ve Türkmenbaşı limanlarında uygulayabiliriz.

Pendik, Ambarlı, Mersin, Çeşme bağlantılı olarak Trieste'den Avusturya'ya günde iki tren seferi uygulayabilecek kapasitede bir sektörden bahsediyoruz. Keza, Toulon Limanının da %50'si bizim kontrolümüzde, kiramızda. Bu örnekleri mutlaka Asya'da da yapmamız lâzım; yapmazsak geri kalacağız. Sayın Başbakan Yardımcısı da sabahleyin söyledi; ticaret milli gelir, milli gelir refah getirir. Refah, ülkemizin en çok ihtiyaç duyduğu unsur.

Beni sabır ve ilgiyle dinlediğiniz için teşekkür ederim.

MODERATÖR- Sayın Büyükelçiye çok teşekkür ediyorum.

Çok akıcı, somut, sorunları saptayıcı ve bu sorunların çözümünü de içeren bir sunum yaptınız ve bir-iki dakika önce bitirdiniz, harika! Dolayısıyla, soru ve cevaplarda bir-iki dakika fazlamız var.

Şimdi Sayın Büyükelçinin konuşmasından benim çıkardığım iki sonuç var. Ben kendisine Türkiye'nin bu girişimi nasıl yönettiğini sormuştum. Anlaşılan pek yönetemiyor. Bu üzücü bir durumdur.

Konuşmacılar da değindi, bu girişim çok yönlü; finans, altyapı, ticari ve kültürel boyutları var. Burada ağırlıklı olarak iş dünyasıyla beraberiz, dolayısıyla altyapı, finans ve ticaret boyutlarına girildi. Ama kültürel boyut ve bu alandaki işbirliği çok önemli. Çünkü Çin ile Türkiye arasındaki temel sorunlardan birisi de, birbirimizi tanımıyor, birbirimizi anlamıyor, açıklayamıyor oluşumuzdur. Bu eksikliği gidermeye ihtiyaç var ve girişimin kültürel ayağı, ortak girişimler, burslar, karşılıklı değişim programları vb. yollarla buna imkân sağlayacak fırsatlar sunuyor. Dolayısıyla, Türkiye'nin bu girişimi yönetmede -altyapıda Ulaştırma Bakanlığı, finansta Maliye Bakanlığı, ticarette Ekonomi Bakanlığı, kültürde Kültür ve Turizm Bakanlığı, diplomaside Dışişleri Bakanlığı üzerine düşeni yapsalar bile- bir orkestra şefine, merkezi bir eşgüdüm birimine ihtiyacı var. Umarım, dilerim bu tür toplantılar bir vesile olur ve 24 Haziran seçimlerinden sonra beklenen merkezi yönetimde kapsamlı yeniden yapılanma sırasında bu konu da gündeme getirilir.

İkinci olarak buradan çıkardığım bir diğer mesaj, "hazır kaynak var, hazır proje var, işadamı aranıyor" olabilir mi? Burada da işadamları var; umarım bu güzel davetinize istekli işadamlarımız, iş insanlarımız çıkar bu toplantıdan.

KORAY TARGAY- "Kanal İstanbul" Projesi, büyük ölçüde Tayland'daki "Kra Canal" projesine benzemektedir. Benim önerim, Kanal İstanbul projesine girecek müteahhitlerimizin Kra Canal projesine de eğilmeleri, orada da iş almaya çalışmalarıdır. İki benzer projenin aynı dönemlerde ilerlemesi, deneyim zenginliği yaratır, malzeme paletini genişletir, iş hacimlerini genişletir, birim maliyetlerini düşürür, finansman benzerlikleri yaratır, maliyetleri bir ölçüde düşürür.

Bir örnek vermem gerekirse, "Tanap Projesi" sayesinde Türkiye'de geniş çaplı (56") doğalgaz boru hattı üretilmeye başlandı, teknoloji geliştirildi. Bu çapta boruların döşenmesinde deneyim kazanıldı.

Bu kazanımlar sayesinde TAPI projesinin Türkmenistan kesimini bir Türk firmasının üstlenmesinin yolu açıldı.

MODERATÖR- Efendim şimdi sıra izleyicilerimizde.

20 dakika ayrılmış durumda soru ve cevaplar için, yalnızca soru olarak da düşünmeyin, katkılarınızı da bekliyoruz.

Söz alan konuğumuz öncelikle kendisini kısaca tanıtır ve soruyu hangi konuşmacıya yönelttiğini belirtirse organizasyonumuzu daha hızlı yapabiliriz.

Buyurun Sayın Başkan.

AHMET EREN- Sorum, daha doğrusu haddim olmayarak tavsiye niteliğinde konuşmam Sayın Gao Xiangyang'a yönelik olacak.

Buradaki herkes bilir ki, Türkiye'de iş adamı dediğimiz zaman, ticaret dediğimiz zaman Kayserililer bir numaradır, onu kabul ederiz. Uluslararası alanda da ben Musevileri biliyorum iki numarada, ne var ki uluslararası Musevileri bir numarada biliyordum Çinlilerle tanışana kadar. Çinliler gerçekten müthiş tüccar Sayın Xiangyang "Win Win" prensibini ortaya koydu. Ancak ben gördüm ki, "Win Win" ama karşı tarafa 1 Win, Çin tarafına 2 Win prensibiyle gidiyorlar. Bu yüzden naçizane olarak kendisine tavsiye ediyorum; gerek bankasını, gerekse Çinli firmaları biraz daha "1 Win, 1 Win"e doğru yaklaştırsın.

Teşekkür ediyorum.

GAO XIANGYANG- Evet, bu anlamda "Tek Kuşak, Tek Yol" inisiyatif bağlamında Çin teklifi aslında bir "Kazan Kazan" önerisi, bunun içerisinde çok fazla fayda var ve çoklu faydalardan söz ediyoruz esasen. Örneğin bu sene Çin Hükümeti tüm dünyadan ithalat, ihracatla uğraşan işadamlarını Şanghay'da çağırdı. Bu da zaten bilhassa bu bölgelere istinaden Çin'in açıklığının bir göstergesi ve Çin'in bu konulara ne kadar açık olduğunun bir göstergesidir.

Finansal sektör olarak da bizler ICBC olarak bankacılık dünyasında çok büyük bir Çin bankasıyız ve dolayısıyla biz Türkiye piyasasına çok ciddi bir dikkatle izliyoruz. 3 yıl önce burada açılma fırsatı bulduk ve Türkiye'ye geldik. Son 3 yıldır dostlar edindik, girişimcilerle tanıştık ve onlarla ve belli başlı topluluklarla yakın ilişkiler içerisindeyiz.

Bu "Tek Kuşak, Tek Yol" inisiyatifi bağlamında Türkiye ile ve bilhassa bölgesel piyasayla bölgedeki ilişkileri geliştirmeleri amacını güdüyoruz. Daha ayrıntılı işbirlikleri bağlamında pazar yönelimli vaka üzerine vaka çalışmalarında bulunacağız. Türkiye'nin ticaret açısından Çinlilerden çok daha iyi olduklarını biliyorum. Türkiye'nin çok büyük bir avantajı var bu anlamda ve aynı zamanda Doğu ile Batı arasında olması konum olarak iki medeniyetin arasında olması da gayet tabii ki çok büyük bir avantaj getiriyor. Türkiye'nin bu inisiyatif içerisinde başarılı olacağı da ilk göstergesi ve buradaki çalışmalarımız eminim ki büyük bir başarıyı da beraberinde getirecektir.

Teşekkürler.

MODERATÖR- Evet, buyurun.

FATİH ŞENER- İsmim Fatih Şener; Network Global Lojistik Şirketinde Uluslararası Taşımacılık Başkanıyım, aynı zaman UND Nakliyeciler Derneğinin de Başkan Danışmanıyım.

Şöyle: Ben Vakfınıza teşekkür ediyorum çok önemli bir konu.

Kısa bir değerlendirme yapma şansı da vermiştiniz ondan sonra sorumu da yönelteceğim. Şöyle: Türkiye ile Çin arasında geçtiğimiz Mayıs ayında iki Devlet Başkanının imzaladığı Karayolu Anlaşması, Ulaştırma Anlaşması oldu. Sonra biz Çin'e giderek kotaları konuştuk, Türk araçlarının Sincar Bölgesiyle sınırlı olmak üzere gelip yük almalarına izinler verildi ve 30 bin seferlik bir taşıma hakkımız oldu.

Kaldı ki, bizim Kazakistan'a her yıl yaklaşık 8 bine yakın aracımız gider ve bunların yaklaşık %80'i boş döner. Dönüşte Rusya ve Ukrayna'dan yük bulmaya çalışır, oysa Kazakistan hemen Çin sınırında, Almatya'ya 400 kilometre mesafede ve Batıya gelmek için can atan Çin malları vardır. Bu izinle aslında Türkiye-Çin taşımacılığı hayata geçecek, başlayacaktır. Ancak şunu söylemeliyim: Başlık "Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye'ye Olası Etkileri"dir. Çin, Batıya 8 haftada ulaşmak yerine 2 haftada ulaşmaya çalışıyor. Buradan şunu söylemek istiyorum: Lojistik imkânları aslında ülkeler arasındaki ticaretin kapsamını belirliyor. Çin, 8 hafta yerine 2 haftada yerine geldiğinde belki de ihracat pazarını ikiye katlayacak. Nasıl?

Şu anda moda ürünleri satamıyor örneğin, çok ciddi tekstil satmasına rağmen Batıya moda tekstili satamıyor; çünkü 8 haftayı yolda geçiriyorsanız zaten 8 haftada moda değişiyor siz yoldayken. Ancak 2 haftada geldiğinde artık Çin'in Batıya satacağı tekstil ürünlerinin profili değişiyor, yani pazarı büyütüyor aslında. Buradan bakarsak, Türkiye şu anda 3 milyar dolar satıp 23 milyar dolar alıyor Çin'den; ancak bu ticareti de şu anda Türkiye ile Çin arasındaki lojistik imkânlar belirliyor. Şu anda 20 tonluk tır yükünü siz gemiyle gönderirseniz Bin Dolar, uçakla gönderirseniz 25 bin dolara oluyor. Bin Dolarlık gemiyle ancak 40 gün, 25 bin Dolar 5 gün ve öyle yükü var ki Türkiye'nin 40 günlük yolda geçireceği vakti yok, sebzesi meyvesi, öyle yükü var ki 25 bin dolar ödeyecek parası yok. Bu parayı öderse Çin'deki tezgâhta yer bulamaz. Yani, biz taşıma modunu ucuzlatıp hızlandırırsak aslında bu ticaretin içeriği de değişecektir ve bizim açımızdan çok büyük bir fırsat doğacaktır.

Şimdi gelelim etkiye; Türkiye 150 milyar dolarlık ihracatın yaklaşık 75 milyar dolarını Batıya yapıyor, bunun da yaklaşık %50'sini Türkiye'deki yerleşik Batılılar yapıyor. Bunlar, Siemens, Bosh, Fıat, Türkiye'ye firma kurmuşlar ve Türkiye'den ihracat yapıyorlar. Şimdi dünyanın en büyük ihracatçısı Batıya daha kısa sürede ulaşacak, birinin tekstilcilere haber vermesi lâzım bir şeyler değişiyor. Otomotivcilere haber vermesi lâzım, Çin 2 haftada gelmeye çalışırken biz 3 günlük yolu 10 güne çıkarmakla meşgulüz. Şu anda Bursa'dan, Sakarya'dan benim bildiğim çok ciddi otomotiv ve tekstil firmaları Balkan'lara taşınmaya başladı, ağırlıklı olarak lojistik sebeplerle, istihdam sebepleri ve sendikal sebepleri de var ama lojistik sebeplerden; çünkü biz Kapıkule'yi 2 günde, 3 günde açıyoruz.

Sorum şu: Başlığa dönersek, Çin'in kuşak yol projesi ve diğer projelerle 2 haftada belki daha kısa sürede Batıya ulaşmasının Türkiye'ye olası etkileri, aynı pazara mal satan Türk ihracatçısına olası etkilerini birisi çalışmalıdır. Tekstile olan etkisi konusunda ben sizin yorumlarınızı alayım Hocam.

Teşekkür ederim.

MODERATÖR- Tekstil sektöründe konuşmaya kendimi yetkili saymam; çünkü apayrı bir gündem konusu. Beyefendinin, "tekstil sektörü açısından durum ne olur" sorusunu not aldık. Başka soru var mı efendim; buyurunuz.

PROF. DR. ZAFER ACAR- Zafer Acar; Piri Reis Üniversitesinde profesör doktorum, lojistik bölüm başkanıyım.

Umut Bey'e özellikle bir soru sormak istiyorum; orta koridorla ilgili ben çizdim dediğiniz bir harita var; orada iki tane bölüm var ve Çandarlı dediniz. Çandarlı'nın mevcut durumu ve Çandarlı bölgesinin sit alanı olması, portal haritalarında manevraya müsaade etmemesi, hemen arkasındaki limanın draft açısından yetersiz olması konularını incelediniz mi?

Diğer sorum da; halihazırda uluslararası ticaret anlamında çıkış kapımız olarak değerlendirdiğiniz Mersin Uluslararası Limanını niçin dahil etmediniz?

Teşekkür ederim.

CEMİL ÇAKAR- Merhabalar, tüm konuşmacılara teşekkür ederim.

Cemil Çakar; DEİK, Türk-Tayland İş Konseyi Başkan Yardımcısıyım.

Benim sorum Sayın Koray Targay Büyükelçimize; biz tabii Asya odaklı bir yapı olduğumuz için aynı şeyleri söylemeye çalışıyoruz, Asya'yı sadece bir mal alma bölgesi olarak değil, büyük bir pazar olarak anlatmak istiyoruz ve altyapı projeleriyle ilgili de müteahhit firmalarına bahsettiğimizde şunu gözlemledim: Genelde farkında değiliz. Asya ile aramızdaki en büyük sorun farkındalığı artırmamız lâzım ve bu tür projeler için ilgi gösterme potansiyeli

olan firmalara biz nasıl yol haritası gösterebiliriz, bu projelerle ilgili bilgilere nereden ulaşabilirler. Bu konuda bilgi rica edeceğim.

Teşekkür ediyorum.

MODERATÖR- Başka sorusu olan; buyurun efendim.

BİR KATILIMCI- Ben eski bir hesap uzmanıyım, ama şu anda şirketim hem Türkiye'de, hem Şanghay, Tayvan ve Malezya'da antrepo işletiyor. Malezya ve Tayvan'daki şirketlerimiz Londra Metal Borsası onaylı.

Bu İpek Yolu, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında bizde yaklaşık 2016 yılında Çin'e gittik ve dediğim depoları açtık. Burada tabii lojistik açısından ben şunu gördüm bu geçen süre içerisinde, demin hem Sayın Targay, hem Sayın Öğütçü'de belirtti; tamam Türkiye'de iki tane liman sayabiliyoruz, ama Türkiye'nin üç tarafı çevrili. Demek ki lojistiğe taşımacılık açısından baktığımızda limanlarımız yeterli değil gibi görünüyor. Çünkü coğrafi yapı olarak da çok kıyı şeritlerimiz hem kısa, hem derinlik açısından uygun değil ve büyük yatırımlar gerektiriyor. Ama Avrupa ve Asya'daki büyük limanlara baktığımızda da gerçekten çok hacmi karşılaştırılmayacak ölçüde büyük limanlar var. O zaman karayolu taşımacılığının da Asya'dan Avrupa'ya kadar olarak düşünürsek ve uzunluğu Türkiye içinden geçen veyahut da Türkiye'nin kuzeyinden geçen yolları da düşünürsek biraz daha şey, o zaman acaba Türkiye'de bahsettiğiniz üzere demiryolu yatırımlarına hız vermek lâzım değil mi? Ve buna paralel olarak tabii ki demiryolu ağını da kapsayan karayoluyla birlikte lojistik merkezlere ağırlık vermek gerekli değil mi? Bu Avrupa'dan Asya'ya kadar uzanan lojistik yolun geliştirilmesi ve Türkiye'ye bir çıkar sağlaması için, sorum buydu.

Teşekkür ederim.

Bunu Öğütçü Beyefendi veya Targay Bey hangisi üzerine alırsa.

Teşekkür ederim.

MODERATÖR- Evet, yanıtları da alacağız.

Buyurun efendim.

BÜLENT …- Eski hesap uzmanıyım, yeminli mali müşavirim.

Ben Mehmet Öğütçü Beye sormak istiyorum; bundan tabii 20-30 sene önce Çin'in önemi çok daha fazlaydı. Çünkü dünyadaki işçilik maliyetleri en ucuz Çin'de olduğu için, yani Çin'in ticarette gelişiminin ve pazar olmasının en büyük sebebi üretimlerin Çin'de olması ve daha düşük işçilik maliyetleri. Ancak günümüzde baktığımızda artık işçilik maliyetlerinin pek sorun olmaktan çıkacağını görüyoruz. Hammadde maliyetleri bütün dünyada neredeyse her yerde aynı; Londra Metal Borsasında ve diğer yerlerde hammadde maliyetleri belli ve şu anda günümüzde ilerleyen trend de robotlaşma ve yapay zekâ. Yani, insanların yapabildiği, çok insanın yapabileceği şeylerde insana çok fazla ihtiyaç yok ve artık robotlarda bunu yapabilecek. Örneğin, Amerika'nın Çin'de mal üretmeye pek ihtiyacı kalmayacak, robotlar zaten Amerika'da üretim yapabilecekler ve tüketim pazarının yakın olduğu bir yerde zaten hem üretim, hem de tüketim yapılacak ve ulaşım maliyetleri de o zaman çok büyük bir sorun olmayacaktır. Benim de böyle bir öngörüm var; esasında bu ucuz işgücü maliyetlerinin düşük olduğu yerlerin önemini daha da azalacağını düşünüyorum ve bu konuda da Mehmet Beyin görüşlerini merak ediyorum.

MODERATÖR- Çok teşekkürler, çok değerli katkılar geldi, sorular geldi.

5 dakika içerisinde eğer toparlayabilirsek, sizden başlayarak buyurun lütfen.

MEHMET ÖĞÜTÇÜ- Kısa kısa değinmek gerekirse Çinliler zaten bu "Kuşak ve Yol Girişimini" jeostratejik hedeflerinin yanı sıra dünyanın en büyük ticaret pazarı olan Avrupa Birliği'ne bağlanma amacıyla başlattılar. Dolayısıyla, bu yolu 8 haftadan, 4 haftaya kadar indirebilme, 32 Çin kenti bugün 35 Avrupa kentine bağlanmış vaziyette ve temel hedef oydu. Aynı zamanda Körfez Bölgesine, Afrika'ya hammaddelerin, enerji kaynaklarının olduğu bölgeye, bunun adına da "…media time root" dediler. Dolayısıyla, Çin'in Rusya üzerinden de giden iki hattı var ve Pakistan üzerinden gelen hattın amaçlarından bir tanesi de yine bu Malaka Boğazından geçiş ve 7'nci Filonun tehdide maruz kalmayı önlemeyi hedefliyor. Yani bu tamamen Çin'in barışçıl yükselişi ve dünya ekonomisiyle eklenmesi stratejisinin bir parçasıydı, bunu öyle okumak lâzım.

Burada biraz Ahmet Bey'in de dediği gibi, nalıncı keseri gibi Çinliler daha çok kendilerine kesiyorlar bunu haklı olarak. "Win Win" şu anda çok fazla olmadı birçok yerde, yani Pakistan'da harcanan 55 milyar dolar, Afrika'da harcanan bunca para, Orta Asya'da yapılanlar, bunların hepsinde Çinli firmaların rolü % 85 -90 civarındadır. Hem mühendislik firmaları, hem yükleniciler, hem getirilen hammadde, hem işgücü dolayısıyla Çinlilerin gerçek anlamda "Win Win" ve karşılıklı bağımlılığı artırma stratejisini uygulayacaklarsa bu yerel muhtevaya daha fazla ağırlık vermesi gerekiyor. Paranın maliyeti Çin'de de ucuz değil sanıldığı kadar, orada da oldukça yüksek.

Diğer bir husus teknoloji konusu bahsetmiş olduğunuz; hem yapay zeka, hem dijitalizasyon sayesinde -ki bu konuda Amerika ile Çin arasında ciddi bir teknoloji savaşı var- Amerikan teknoloji firmaların almasını engelliyor ve bu konudaki rekabet giderek daha da gelişecek. Dolayısıyla, artık Çin'in böyle güneş panelleri üretmesi, sadece araba üretmesi, makine, tekstil, bunlar rekabetin asıl unsurları olmaktan çıkıyor. Teknoloji, katma değeri yüksek olanlar artıyor ve burada da ulaşım maliyeti çok fazla önem taşımayacak.

Şuna katılıyorum: Tekstil sektöründe, camda ve başka alanlarda görüyoruz ki Çin'in kısa sürede Avrupa piyasalarına girmesi bizim üzerimizden veya dışımızdan sürenin azalması bize olumsuz etki edecektir. Çünkü Türk ihracat firmalarının en büyük avantajlarından bir tanesi çok kısa sürede mallarını teslim etmesiydi. Çin'in maliyetlerinin artması, işgücü maliyetleri çok çok arttı, Çin'deki enerji maliyeti arttı, iklim değişikliği, çevre standartları giderek yükselmeye başladı. Bu itibarla maliyetler artık eskisi kadar rekabet edebilir durumda değil ve Çin'de bunu gördüğü için zaten kalkınma stratejisini değiştirdi; ihracata dayalı kalkınmadan yavaş yavaş iş tüketimi ve çevre ülkelere yayılmaya başladı. Çünkü yeni iş alanları yaratmak zorundadır.

Bir de şuna kısaca değineyim: Avrupa Birliği ile bizim aramızdaki ilişkiler önümüzdeki dönem dönüşmezse ve bu Gümrük Birliği'nin modernizasyonu, yani sanayi ürünlerine ilaveten tarım ve hizmetler sektörü de dahil edilmezse, ki 2 hafta önce ben Berlin'deydim Almanlar bu konuda çok katı davranıyorlar, "Gümrük Birliği'ni terk edip, serbest ticaret anlaşmalarına yönelelim" diyorlar. Bu tabii bizim açımızdan çok ciddi sorunlar yaratabilir; çünkü Türkiye'nin AB ile eklemlenmiş olması, Gümrük Birliği içinde olması, bunu modernize ediyor olması Çin ile ilişkilerde bize çok büyük avantajlar sağlayabilecektir. Hem ucuz üretim üssü haline gelirse eğer, hem lojistik merkezi olması, Piri Limanı ve bizdeki limanlar.

Son olarak söylemek istediğim diğer önemli bir husus; Avrupa Birliği ile ABD'nin Çin'e bakışı son derece farklı, tıpkı Rusya'ya bakışının farklı olduğu gibi. Batı artık Çin'e aynı gözlükten bakmıyor. ABD, Pentagon'un son "Ulusal Güvenlik Raporu"nda da gördük ki, mevcut üstünlüğünü, askeri, ekonomik üstünlüğünü, okyanuslardaki üstünlüğünü devam ettirebilmek için, uzaydaki üstünlüğünü devam ettirebilmek için Çin'in önünün kesilmesi gerektiğini düşünüyor. Trump'un izlemekte olduğu strateji, sabah uyanıp "Twit" attığı şeyler değil, onun arkasında ciddi bir -Trump'ta olmasa bile Pentagon'da ciddi bir beyin var- ve bunu

iyi görmek lâzım. Stratejik olarak Çin'in önünün kesilmesi lâzım, Amerika'nın başlattığı "Kuat Girişimi" var; Avustralya, Hindistan, Japonya ve ABD'yi içine alan ve bunu çevreleme stratejisidir.

Hindistan'a çok az değindik, Hindistan belki Çin'i geçecek belli alanlarda, özellikle hizmet sektöründe çok güçlü, imalatta olmasa bile; Amerika muazzam destek veriyor, Japonya muazzam destek veriyor. Hatta eğer bulursanız Tom Clancy'in bir kitabı var "The Bear and The Dragon", onu lütfen bir okuyun; Üçüncü Dünya Savaşının nasıl çıkacağını anlatan bir kitap bu.

Avrupa Birliği ise, Çin'in nihai durağı, özellikle malların, hizmetlerin gelmesi konusunda, Rotterdam Limanına kadar ulaşacak 2 haftada ve Çin kentleriyle bağlanmış vaziyette ama artık Avrupa Birliği'nde de görüş değişmeye başladı. Özellikle Çin, AB'nin intikamını bozacak bir şekilde 16+1 girişimi başladı; 16 Orta Avrupa ve Doğu Avrupa ülkesiyle ortak bir girişim başlattı. Bu biraz Brüksel'i by-pass eden, sübvansiyonlar sunan, cazip imkânlar sunan bir girişim, Almanya'da, Fransa'da, İtalya'da, diğerlerinde bu sorun yarattı. Dolayısıyla, Çin'e tek bir gözlükten bakamayacak, İngiltere'ye "Brexit" dolayısıyla çıktıktan sonra Çin ile ayrı bir anlaşma yapacak ve Çin'inin de amacı gerçekleşmiş olacaktır. Karşısında büyük kitle ve bir Batı olmayacak, tek tek İngiltere'yle, Türkiye'yle, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle, geri kalan AB ülkeleriyle çalışmaya devam edecektir.

MODERATÖR- Bazen böyle iletişim kazaları olabiliyor ya da iletişimde açıklık olmuyor. Ben beş dakika derken tüm konuşmacılar için düşünmüştüm ama iyi oldu gerçi Mehmet Bey'in ilk sunumunda bu Batı perspektifi zayıf kalmıştı, onu tamamlama imkânı oldu.

Zaman kalsaydı size, "bu girişimin de ötesinde Çin'in yükselişi Avrupa Birliği üzerinde çözücü bir etki yaratır mı" diye soracaktım, ama bunu dışarıda soracağım çünkü diğer konuşmacılarımızın yöneltilen sorulara zaman ayırması gerekiyor.

Buyurun efendim.

KORAY TARGAY- Sorunuzun cevabını Mehmet Bey esas itibariyle verdi. Ben şunları ekleyeceğim:

- AB üyesi olan ve olmayan 16 Avrupa ülkesinin oluşturduğu bir CEEC Grubu (Central and Eastern European Countries) vardır. Avrupa ekonomisine mümkün olduğunca nüfuz etme gayreti içindeki Çin, CEEC ile yakın ilişki sürdürmektedir. Bu kapsamda, Çin'in de katıldığı 16+1 oluşumu meydana gelmiştir. CEEC'in Dönem Başkanı olan Macaristan Başbakanı Orban'ın önderliğinde CEEC, 2017 Kasım sonunda Çin ile Budapeşte'de önemli bir Mutabakat Muhtırası imzaladı. Muhtıra çerçevesinde Çin, takriben 230 km uzunluğundaki Budapeşte-Belgrad Hızlı Tren Demiryolu projesi için 2.7 milyar $ finansman sağlamayı ve projenin yapımını üstlendi. AB Komisyonu'nun karşı çıktığı bu düzenleme, Çin'in Avrupa ekonomik düzenine girmesi yolunda büyük bir aşamadır.

  Bölgedeki diğer bir önemli gelişme, Sayın Cumhurbaşkanımızın İstanbul'da ahiren, Sarayevo-Belgrad Otoyolu'nun Türkiye tarafından yapılması hususunda Bosna-Hersek ile Sırbistan liderleri arasında uzlaşı sağlamasıdır. Yıllardan beri tartışmalı olan bu otoyol projesini Türkiye'nin üstlenmesi büyük başarıdır.

- (bir soruya cevaben) Fatih Bey'in söylediği gibi, tekstil ve konfeksiyon sektörü doğuya kayıyor. Çin, Mısır, Bangladeş, Tayland, Kamboçya, Vietnam vb. Bizim yapmamız gereken, eğilimi erkenden teşhis edip, bir yandan markalaşmak-butikleşmek, diğer yandan da yüksek teknolojiye dayalı tekstil makinesi üretmek olmalıydı. Batılı ülkeler öyle yaptı. Biz kısmen markalaştık ve bazı alt-sektörlerde uzmanlaştık ama genel olarak bilinçli ve koordineli davrandığımızı söylemek mümkün değil. Gelinen aşamada, kitlesel üretimde

Çin'in rekabetine dayanmak zor. AB ve ABD de dayanamıyor zaten. Mehmet Beyin ifade ettiği gibi, Avrupa Birliği ile ilişkilerimiz daha yakın olsa idi, verimli bir koordinasyon sağlanabilirdi. Ancak, Gümrük Birliği Anlaşmamız dahi tam anlamıyla uygulanmıyor, siyasi sıkıntılar var.

- (bir soruya cevaben) Biraz önce, Asya'daki altyapı projelerinde Türkiye'nin şansının iyi olduğuna işaret ettim. Bunu ifade ederken, tabii ki ülkemizin siyasi ağırlığını da göz önünde bulundurdum. Mesleki formasyonum itibariyle, siyasi denge unsurlarını ihmal etmem. Bir ülkede veya bölgede bir projeye en uygun teklifi verseniz dahi, ülkenizin siyasi konumu ve ağırlığı elvermiyor ise, o projeyi alamazsınız. Alsanız dahi uygulayamazsınız. Bizim birçok bölgede ve ülkede avantajımız vardır. Afganistan'daki başarımız buna somut örnektir.

  Belki dikkatinizi çekmiştir. Kısa süre önce hizmete açılan Kars-Tiflis demiryolu hattının Bakü'de yapılan açılış töreninde, Orta Koridor güzergahında olmasına rağmen, Türkmenistan temsil edilmedi. Çünkü Azerbaycan ile aralarında soğukluk var. Gerektiğinde onları aynı masaya kim getirebilir? Türkiye.

  Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan; bunların hepsinde Türkiye'nin ağırlığı ve prestiji önde gelmektedir.

  Demek istediğim şudur ki, bu ulusal avantajlarımızı Devlet-Özel Sektör el-ele kullanmamız lâzım; kullanıyoruz da. "Kuşak ve Yol Girişimi" kapsamında daha fazla kullanmak lâzım.

- (bir soruya cevaben) Geçen ay "Financial Times" gazetesinin Kiev'de düzenlediği bir toplantıya katıldım. Her Forumda söylüyorum, orada da ifade ettim. Batılı uluslararası finansman kuruluşlarının, temel işleyiş kurallarını artık değiştirmeleri lâzım. Asya'daki projeleri finanse etmekte büyük tereddüt gösteriyorlar; "risk büyük, giremeyiz" diyorlar. Bu durumda ne olacak? 21nci yüzyılda Avrupa'da artık mega proje yok; Amerika'da yok; Afrika henüz o düzeyde değil. Ellerindeki muazzam fonları nerede değerlendirecekler? O paraların sahipleri "benim paramı ne yaptın kardeşim? Kullanamadın mı, kar sağlayamadın mı, fonlarımı büyütemedin mi?" diye sorduklarında ne cevap verecekler. Zamanında nasıl İkinci Dünya Savaşından sonra birçok kural değişti, yeni şartlara göre yeniden oluşturuldu ise, uluslararası finansman firmaları da bundan böyle işleyiş kurallarını değiştirecekler, Asya'nın şartlarına uyduracaklar; iş artık orada. Başka çareleri yok, aksi takdirde devre dışı kalırlar.

- (bir soruya cevaben) Çin bağlantılı projelerde farkındalık nasıl kazanılır? Öncelikle iyi bir danışman tutacaksınız. Çinceyi bilen, Çin'i her yönüyle iyi tanıyan, sadece Çin'i değil Asya'yı bilen danışman veya danışmanlar size yol gösterecek. Bugün New York'da, California'da Çince eğitim veren orta öğretim kurumları, en makbul okullar haline geldi. Amerikalılar, çocuklarının Çince lisan öğrenmesine ve Çin kültürünü öğrenmesine öncelik vermeye başladılar.

  Danışmanlık kurumu Türkiye'de de var; ama genel anlayış ve uygulama yetersiz. Yönetici, danışmandan ne isteyeceğini tam olarak bilemiyor; danışman da firmaya ne vermesi gerektiğini takdir edemiyor. Sonuçta, üst düzey toplantılara katılıp yüksek maaş almak, iyi giyinip, sosyetik takılmak danışmanlık sanılıyor. Ekonomik-mali rapor yorumlamak yetmez, onu artık yapay zekalı bilgisayarlar da yapıyor.

  Danışman, odaklandığı ülkeyi günlük bazda her yönüyle, derinliğine izleyecek ve ne olup bittiğini iyi bilecek. Hem ekonomiyi, hem siyaseti, hem kültürü, hem sosyal hayatı, hem de perde gerisini iyi izleyecek, değerlendirmeler ve tahminler yapacak. Toplumda her düzeyde ilişkileri olacak. Sorunlarınız çıktığında nasıl ve hangi kanaldan çözüleceğini bilecek. Bunun için de o ülkedeki siyasi ve ekonomik aktörlerin güçlerini izleyecek ve

zaaflarını öğrenecek; kim masa altından komisyon alıyor, kim yolsuzluk yapıyor bilecek; özel ilişkilerinden haberdar olacak. Sonuçta size doğru tavsiye, telkin ve yönlendirmelerde bulunacak ki, o ülkede başarıyla iş alın, sorunsuz uygulayın ve yüksek kar edinin. Uluslararası pazarlar artık böyle çalışıyor. Şirket merkezinden, uzaktan yönetimle olmuyor. General Motors, Shell, Siemens, Unilever, Cargill, Total, ENI vb. nasıl çalışıyorsa, biz de öyle yapacağız. Kulağa garip ve ağır geliyor ama, uluslararası pazarlarda bu hususlar etik kuralların önünde gidiyor. Firmanızın, ülkenizin çıkarı öne çıkıyor.

- (bir soruya cevaben) Limanlarımız "multi modal", yani; demiryolu-karayolu, karayolu-havayolu, karayolu-demiryolu bağlantılı düzene girdiler; artık tek başına kullanılmıyorlar.

  Mesela Kartepe ilginç bir örnektir; Kartepe denizden içeride, ama denize yakın.

  Kumport, modern bir limanın nasıl geliştirileceğine, yoktan var edileceğine başarılı bir örnektir. Bunun sonucu olarak da Fiba, limanı oldukça yüksek bir fiyata satabildi.

- (bir soruya cevaben) Pire Limanını Çinliler, Yunanistan'ın ekonomik krizinden yararlanarak 2,6 milyar $ gibi cüzi bir meblağa aldılar. Limanın konumu itibariyle, Çin için büyük kazanımdır. Çin, Süveyş Kanalı yoluyla gelen container'leri Pire'ye çıkarıp, oradan karayolu ve demiryoluyla Orta Avrupa'ya sevketmeyi planlıyor. Ancak, halen Pire'den Orta Avrupa'ya modern lojistik anlamda karayolu bağlantısı müşküldür; demiryolu da zordur. Dolayısıyla, Pire limanı bize rakip midir, bu açıdan bakmak lazım.

- (bir soruya cevaben) Çandarlı Limanı projesinden bahsedildi; Çandarlı'da sanırım Danıştay bağlantılı sıkıntı var. Tam güncel değilim ama zannedersem dalgakıranını Ulaştırma Bakanlığı yaptı, liman inşaatı henüz başlatılamadı. Tamamlandığında, 4 milyon TEU başlangıç ve 12 milyon TEU nihai hedef ile Türkiye'nin elleçleme kapasitesine büyük bir ivme kazandıracaktır.

MODERATÖR- Çok teşekkürler.

Son olarak Umut Bey size kısa bir yanıt verirseniz, bende bir-iki şey söyleyeyim kapatalım artık.

UMUT ERGUNSÜ- Zafer Hocam çok teşekkür ediyorum sorunuz için, bana daha da açıklama fırsatı verdiniz.

Öncelikle Hazar Word'deki yazınızdan çok faydalandım, onu söyleyeyim. İkinci olarak haritaya, benim çizdiğim haritaya baktığımız zaman orada 3 liman var, bir; Azerbaycan'ın Bakü Limanı, iki; Kazakistan'ın Aktau, üç; Türkmenistan'ın Türkmenbaşı, ki o da yeni hizmete girdi. Biz de limanın açılışı için Türkmenistan'daydık, 1,5 milyar ABD dolarlık bir yatırım. Orada kendi gözlerimizle gördüğümüz kadarıyla, Türkmenistan Devlet Başkanı aynı gün içerisinde 3 defa konuştu; Kuşak ve Yol ismini kullanmamakla birlikte İpek Yolu'nun canlanması konusunda çok ciddiler.

Doğu'dan trenle gelen kargolar için Mersin Limanı şu anda kullanılıyor olsa bile, Kuşak ve Yol Girişimi'nin özellikle de İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın amacı olabildiğince kesintiye uğramadan karadan, ağırlıklı olarak da tren yoluyla verimli bir şekilde taşımacılığın yapılmasıdır. Uzun vade vizyonumuz güneye inip Mersin Limanı'ndan gemilerle taşımacılık yapmak değil. Uzun vadedeki vizyonumuz tren yolunun eksik kalan kısmı olan Sivas-Kars, sanıyorum o 790 kilometre civarında ve 220 kilometrelik Halkalı-Kapıkule hattının yapılması ve böylelikle Türkiye içinden de limana ihtiyaç olmadan, hızlı ve hızlandırılmış tren yolları vasıtasıyla taşımacılığın geçmesi.

MODERATÖR- Çok teşekkürler.

Sizi gördüm ama kusura bakmayın hayli geciktik, buyurunuz.

BİR KATILIMCI- (Mikrofonsuz konuşma)

MODERATÖR- Teşekkürler.

Oturumu sonlandırmadan önce bana yöneltilen soruyu kısaca yanıtlamaya çalışacağım. Fatih Bey acımasız bir rekabet var. Piyasa ekonomisinin mantığı ezip geçmeye dayanır.

İkincisi; ülkelerarası bir hiyerarşi var; yani gücünüz, iktisadi, politik ve askeri gücünüz ne kadarsa uluslararası alanda da o kadar belirleyici oluyorsunuz. Dolayısıyla, toplantının teması Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye'ye olası etkileri ama buradaki etki salt pozitif bir anlam içermiyor. Yani, hem pozitif hem de negatif etkiler, fırsatlar ve tehditler söz konusu. Elbette çok şeyi değiştirecek, sizin rekabet gücünüzü ortadan kaldıracak, piyasa ekonomisi öyle bir şey. O zaman ne yapacaksınız? Tekstildeki avantajımızı kayıp mı ettik? Tekstil üretiminizi ya dönüştüreceksiniz ya da başkasının yapmadığı şeyi yapacaksınız. Kolay bir iş değil, ama ticaret riskli bir iştir. Dolayısıyla ekonominizi, üretiminizi değiştireceksiniz, Çin onu yapmaya çalışıyor işte! O açıdan Maliye Hesap Uzmanları Vakfı'na bu vesileyle ben de çok teşekkür ediyorum. İş dünyamızı, öncelikle bürokrasimizi, siyasetçimizi, herkesi çok yakından ilgilendiren bir projeler bütünü bu. "A" ülkesine, "B" ülkesine, "C" ülkesine kızgınlığın da bir anlamı yok, sistem böyle işliyor. Sistemin bu kurallarına göre ya devam edeceksiniz ya da yön değiştireceksiniz.

Tüm konuşmacılarımıza çok değerli katkıları için çok çok teşekkür ediyorum. Gerçekten işin içinde olan konuşmacılarımız yalnızca teorik çerçeveyle yetinmeyen, sorunları ortaya koyan çok değerli katkı sundular.

Sizlere çok teşekkür ediyorum; çünkü sorularınızla, mevcut katkılarınızla konuyu daha da derinlemesine öğrenme fırsatımız oldu.

Maliye Hesap Uzmanları Vakfı'na ve onun değerli yöneticisi Sayın Eren'e ve bu panelin organizasyonunun gerçekleşmesinde çok önemli katkısı olan yönetim kurulu üyesi Sayın Profesör Doktor Nevzat Saygılıoğlu'na ve bu organizasyonda emeği geçen tüm ekibe, sizlere çok çok teşekkür ediyorum ve saygılar sunuyorum.

Hepimizin geldiğimizden farklı bir zihinle buradan ayrılacağını umuyorum. Her zaman olumlu bakmak zorundayız, her şeyinizi kaybedebilirsiniz hiç önemli değil, her şeye sıfırdan başlayabilirsiniz, sıfırdan başlayan iş adamlarımız burada çoktur herhalde, ama umudunuzu yitirdiğiniz zaman her şeyinizi yitirmişsiniz demektir ve sıfırdan başlama imkânınız kalmamıştır. Geleceğe olumlu bakmak zorundayız, ama yalnız bu bakış da yeterli değil gereğini hep beraber yapmak zorundayız.

Umarım ve dilerim önümüzdeki dönemlerde hem Türkiye için, hem de dünyanın geleceği için iyi gelişmelere tanıklık ederiz. Çünkü çok zor bir evreden geçiyoruz; açıkçası dünyanın gidişatı konusunda çok iyimser değilim. Gördüklerim bana iyimser olmamam gerektiğini söylüyor, ama yine de iyimserim.

Efendim hepinize iyi günler diliyorum, hoşça kalınız.

SUNUCU- Saygıdeğer konuklarımız, panelistlerimize katıldıkları için çok teşekkür ediyoruz.

Şimdi plaket törenimize geçiyoruz.

(Plaket Takdimi Yapıldı)

AHMET EREN- Değerli katılımcılar çok çok teşekkür ediyoruz.

Değerli panelistler bir şeyi hatırlatmak istiyorum; akşam 20:30'da hepinizi beklediğimiz bir yemeğimiz var, hepiniz katılabilirsiniz.

Teşekkür ediyoruz efendim; sağ olun.

SUNUCU- Saygıdeğer konuklarımız ve sayın panelistlerimiz; hepinize katıldığınız ve ilginiz için çok teşekkür ediyoruz.

İyi günler diliyorum.







