



**TÜRKİYE-ÇİN  
EKONOMİK İLİŞKİLERİ**

---

**SEKTÖREL YUVARLAK MASA  
TOPLANTILARI**

**TUSİAD**

4 EKİM 2019

## SEKTÖREL YUVARLAK MASA TOPLANTILARI - 1 ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), Avrasya coğrafyasında ulaştırma ve lojistik altyapısının geliştirilmesi için önemli bir fırsat sunmaktadır ve halihazırda bu girişim kapsamında tamamlanmış ya da sürdürülmekte olan projelerle bölge ülkelerinin fiziksel altyapılarının gelişimine önemli katkılar sağlanmaktadır. Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan coğrafi konumu sayesinde Türkiye, KYG için kilit bir noktada yer almaktadır. Aynı şekilde KYG'nin de Türkiye açısından gerek ülke içerisindeki ulaştırma ve lojistik altyapısının geliştirilmesine, gerekse ülkenin dışarıyla olan taşımacılık bağlantılarının kuvvetlendirilerek daha verimli bir şekilde işler hale getirilmelerine ve ihracat potansiyelinin artmasına fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Ulaştırma ve lojistik sektörüne yönelik olarak gerçekleştirilen ve sektör temsilcileri ile ilgili kamu kuruluşlarından yetkililerin katıldığı yuvarlak masa toplantısında bu konular değerlendirilerek, Türkiye'nin KYG'de kendisini aktif bir şekilde konumlandırabilmesi için politika önerileri ortaya konulmuştur.

### DENİZYOLU

Halen Türkiye'de KYG kapsamında ele alınabilecek olan tek büyük proje, İstanbul Ambarlı'da yer alan Kumport konteyner limanıdır. Cosco Pacific'in öncülüğündeki Çin firmalarından oluşan bir konsorsiyumun 2015 yılında 940 milyon dolar karşılığı yüzde 65 hissesini satın aldığı ve ilerleyen yıllarda ek yatırımlarla kapasitesini artırdığı Kumport limanı, Türkiye'nin lojistik altyapısı açısından önemli bir konuma geldiği gibi KYG açısından da Doğu Akdeniz ve Ege coğrafyasında Çinli firmalar tarafından sürdürülen Pire, Hayfa ve İskenderiye gibi liman projelerinin oluşturduğu lojistik ağı içerisindeki yerini almıştır. Bununla birlikte Kumport'un demiryolu bağlantısının olmaması; limana en yakın lojistik merkezinin ise karayolu ile 20 km. mesafede olan Halkalı'da bulunması bu limanın zayıf yönünü oluşturmaktadır.

Çin ile işbirliği konusunda başta Çandarlı, Zonguldak Filyos ve Mersin olmak üzere diğer limanlar da ön plana çıkmaktadır ve Türk tarafı bu konuda Çin ile işbirliği yapma isteğini ortaya koymuştur. Ancak Çin tarafı henüz bahsi geçen limanlara yönelik bir girişimde bulunmamıştır. Çinli firmaların limanlar konusunda sıfırdan yatırım yerine mevcut limanların rehabilite edilmesini tercih ettikleri gözlemlenmekte ve Türk limanlarının da bu kapsam içerisinde değerlendirilebileceği düşünülmektedir.

*Türkiye ile Çin arasında ekonomik işbirliği alanlarının konuyla ilgili paydaşların katılımıyla etraflıca ele alınmasının faydalı olacağı inancından hareketle TÜSİAD Çin Ağı koordinasyonunda, Ekim-Kasım 2019 döneminde ilk aşamada öne çıkan 3 sektöre ilişkin yuvarlak masa toplantıları yapılmıştır.*

*Ulaştırma/lojistik, Turizm ve Bilgi-İletişim Teknolojileri konularında özel sektör ve kamudan paydaşların katılımıyla düzenlenen bu toplantılarda politika yapıcılara sunulmak üzere konuyla ilgili öneriler de tartışılmıştır. Sektörel toplantıların hazırlık aşamasında ve rapor oluşturma sürecinde içerik ortağı olarak Atlı Global ile işbirliği yapılmıştır.*

Türkiye'nin konteyner limanlarına Çin'den yatırım çekilmesi konusu ele alınırken, ülkemizdeki limanların çoğunluğunun henüz tam kapasitede çalışmadıkları ve mevcut durumda kapasite fazlasının da söz konusu olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle, Türk limanlarına Çin'den yatırımın nasıl çekileceği sorusundan ziyade bu yatırımların ilgili limana ve genel olarak Türkiye ekonomisine ne kazandıracacağı, nasıl bir katma değer sağlayacağı düşünülmelidir. Pire Limanı'nda elleçlenen konteynerlerin yüzde 95'i Yunan pazarına değil üçüncü ülkelere iletilmektedir. Her ne kadar limanların geliştirilmesi ülke ekonomisi açısından faydalıysa da Pire örneğinde olduğu gibi limanların birer transit liman olarak çalışması çok da fazla bir katma değer sağlamayacaktır. Bu nedenle Türkiye'deki limanlar için Çin ile işbirliği yapılacaksa, bu işbirliğinin söz konusu limanları birer transit liman haline getirmenin ötesinde nasıl bir getiri sağlayacağı konusunda net bir görüş oluşturulmasında ve önceliklerin belirlenmesinde fayda vardır.

## DEMİRYOLU

Demiryolları ve hızlı tren hatları, KYG kapsamındaki projelerin arasında başı çekmektedir. KYG üzerinden Türkiye ile Çin arasında demiryolu alanında işbirliğinin artırılmasının ülkemizin demiryolu altyapısının geliştirilmesine; limanların demiryolları ile bağlantılarının sağlanarak ve yurtdışına uzanan hatların nitelik ve nicelik açısından geliştirilerek ihracat potansiyelinin artırılmasına katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Türkiye ile Çin arasında 2015 yılında imzalanarak 2017 yılında yürürlüğe giren "Demiryolu Anlaşması" bu alandaki

işbirliği için uygun bir zemin oluşturmaktadır. Bununla birlikte yaklaşık on yıldır gündemde olan ve Çin işbirliğiyle hayata geçirilmesi planlanan Kars-Edirne hızlı tren hattında henüz somut bir gelişme sağlanamamıştır. Türkiye'yi boydan boya kat ederek Çin'i ve Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak bir hattın İstanbul Boğazı'nı nasıl geçeceği, bu anlamda Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün ne ölçüde kullanılacağı ve Marmaray üzerinden yük taşımacılığının olup olmayacağı konusunda halen belirsizlikler söz konusudur.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının Ekim 2017'de hizmete girmesi Türkiye'nin Kafkaslar ve Orta Asya ile bağlantısı açısından önemli bir gelişme olmuş ve Çin ile 2015'de imzalanarak 2017'de yürürlüğe giren "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ile söz konusu hattın KYG ile entegre edilmesi için gerekli mevzuat altyapısı sağlanmıştır. Ancak uygulamada yaşanan sorunlar, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının KYG ve Çin ile ilişkilendirilmesi için henüz erken olduğunu göstermektedir. Söz konusu hatta büyük talep olmasına rağmen gümrük süreleri çok uzundur ve sadece Kars gümrüğünde konteynerlerin altı gün boyunca işlemler için bekletilmesi söz konusu olabilmektedir. Bakü'den sonra Hazar Denizi'nin geçilerek Orta Asya'ya ulaşılması anlamında da sorunlar yaşanmakta, trenden gemiye ve sonrasında gemiden yeniden trene aktarım, ciddi şekilde zaman kaybına yol açmaktadır. Bununla birlikte, doğudan Türkiye'ye gelecek trenlerin geri dönüşte ne taşıyabilecekleri sorgulanmakta, boş dönmeleri durumunda fazladan bir maliyet oluşacağı görülmektedir.

Orta Asya ve Kafkaslardan Türkiye'ye bağlanacak Orta Koridor'da durum böyle iken Kazakistan, Rusya ve Almanya üzerinden ilerleyen Kuzey Koridoru'nda yük taşımacılığının başladığı bildirilmektedir. Çin'in Wuhan kentini Almanya'nın Duisburg kentine ve Çin'in Chengdu kentini Hollanda'nın Tilburg kentine bağlayan tren hatları üzerinden konteynerlerin 15 gün içerisinde Çin'den Avrupa pazarlarına taşınması mümkün olabilmektedir. Avrupa'ya ulaşan malların buradan da belirli bir süre içerisinde Türkiye'ye transit edilmesinin söz konusu olabileceği değerlendirilmekteyse de, bu anlamda uygulamada sorunların oluşabileceği görülmekte ve özellikle bu yoldan yapılacak taşımacılığın mevcut şartlar altında maliyet ve zaman dengesi açısından şirketlere cazip gelmeyebileceği düşünülmektedir.

Başta Kars-Edirne hızlı tren hattı olmak üzere Türkiye sınırları içerisindeki demiryolu altyapısı projelerinde Çin'le işbirliğinin somut aşamaya geçirilmesi ülkemizin ekonomik kalkınma sürecine katkıda bulunacaktır. Bununla birlikte demiryolu alanındaki işbirliğinin sadece rayların döşenmesini kapsamadığını, Çin ile yapılacak ortak projelerde Türk firmalarının farklı şekillerde katma değer sağlayabileceklerini ve bu anlamda örnek olarak vagon üretiminin öne çıkan bir alan olduğunu vurgulamak gerekir.

## KARAYOLU

Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik alanındaki hedeflerinin başında demiryollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması ve karayollarının payının azaltılması yer alsa da halen gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında karayolları ağırlığını korumaktadır. Çin ile

Türkiye arasında karayolu taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla 2017 yılında imzalanmış olan "Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması"nın henüz T.B.M.M. tarafından onaylanmamış olması, iki ülke arasında, üçüncü ülkelere ve iki ülkenin toprakları üzerinden transit olarak gerçekleşen karayolu taşımacılığının gelişimi karşısında önemli bir engel teşkil etmektedir. Diğer yandan, Türkiye ile Çin arasındaki karayolu taşımacılığında uygulamada yaşanan önemli sorunlar da bulunmaktadır. Bu çerçevede, Hazar Denizi geçişinin zor ve masraflı olması, operasyonlar için yeterince TIR şoförü bulunamaması, şoförler açısından Türkmenistan başta olmak üzere bölge ülkelerine vize almanın çok zor olması sıklıkla dile getirilen sorunlar arasındadır.

## HAVAYOLU

Havacılık alanında son dönemlerde Türkiye ile Çin arasında olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Son olarak, Türk Havayolları'nın İstanbul ile Xi'an arasında uçuşlar için onay almış olması ve Çinli havayolu şirketlerinin Türkiye'ye yeni seferler başlatmaları, iki ülke arasındaki hava taşımacılığında kapasitenin artmasını sağlamıştır. Ancak yine de iki ülke arasındaki iş hacmi ve artan turizm rakamları göz önünde bulundurulduğunda mevcut kapasitenin yetersiz kaldığı görülmektedir. Türk tarafı tarifeli yolcu taşımacılığında haftalık 21 frekans olan uçuşların 42 frekansa çıkartılmasını, kargo taşımacılığında da 14 frekanstan 21 frekansa çıkılmasını talep etmektedir; ancak Çin tarafından henüz olumlu bir yanıt alınabilmiş değildir.

## SONUÇ

Türkiye, KYG üzerinde gerek coğrafya gerekse buna bağlı olarak küresel jeopolitik dengeler açısından değerli bir konuma sahiptir ve gelinen noktada önemli olan bu değer Türkiye açısından artan iş ve ticaret hacimlerine çevrilmesidir. Türkiye sahip olduğu konum ve ekonomik büyüklük açısından KYG üzerinden yüksek miktarlarda yatırım alma potansiyelini taşımaktadır. Ancak bu potansiyelin hayata geçirilebilmesi için Türkiye'nin öncelikle kendi ihtiyaç ve önceliklerini belirlemesi, sonrasında KYG çerçevesinde Çin'e de cazip gelecek alanları ve Çin'in stratejisi açısından ortak noktaları tespit ederek bu alanlarda adım atması gerekmektedir. KYG nedeniyle Türkiye ile Çin arasında bir karşılıklı bağımlılık oluşmaktadır. Türkiye kendi altyapısını geliştirmek ve ticaret potansiyelini artırmak için Çin'e, Çin ise KYG üzerinden Asya ile Avrupa arasında bağlantıyı en etkin ve en düşük riskli şekilde kurabilmek için Türkiye'ye artan bir şekilde ihtiyaç duymaktadır. Süreçler planlı ve doğru bir şekilde yönetildiği takdirde bu karşılıklı bağımlılık, kazan-kazan olarak nitelendirilebilecek sonuçlara ve dolayısıyla Türkiye ekonomisi için başta ulaştırma ve lojistik alanında olmak üzere farklı alanlarda kazanımlara yol açacaktır.

## POLİTİKA ÖNERİLERİ:

1. Türkiye, bugüne değin KYG'yi tekil projeler üzerinden (Kumport, Kars-Edirne vb.) değerlendirmiş, girişimin tamamını geniş bir bakış açısıyla ele alan bir vizyon oluşturamamıştır. Türkiye için ilgili kamu kurumlarının öncülüğünde, iş dünyası temsilci örgütlerinin ve üniversitelerin de katılımıyla bir KYG strateji belgesi hazırlanmalıdır.

2. İlk maddede bahsi geçen strateji belgesinin hazırlanma sürecine de katkıda bulunacak şekilde konuyla ilgili tüm paydaşlar arasında senkronizasyonu sağlayacak ve politikaları etkili kılacak bir yapının oluşturulmasında fayda görülmektedir.

3. Uluslararası yük taşımacılığında karşılaşılan en önemli sorunlardan birisi gümrük prosedürlerinin uzunluğudur. Gümrük süreçlerinin hızlandırılabilmesi için Türkiye, İran ile halihazırda çalışmalar yürütmektedir. Benzer çalışmalar sınırdaş diğer ülkelerle de hayata geçirilmelidir.

4. KYG, fiziksel bağlantıların yanı sıra ülkeler arasında dijital bağlantıların da güçlendirilmesini hedeflemektedir. Türkiye'nin de "Dijital İpek Yolu" üzerinde yerini alabilmesi için başta Çin olmak üzere KYG ülkeleriyle ortak programlar tasarlayarak uygulamaya konulması faydalı olacaktır.

5. KYG çerçevesinde Türkiye'yi by-pass eden ya da etmesi muhtemel hatların gelişimi yakından takip edilmeli, farklı koridorlarda öncelikli tercih olabilmek için ilgili ülkeler nezdinde diplomatik girişimlere ve ortak ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesine ağırlık verilmelidir. Bu anlamda İran ile KYG'nin Güney Koridoru üzerinden yapılacak çalışmalar özellikle faydalı olacaktır.

6. Türkiye'nin havayolu şirketlerinin Çin'e uçuş frekanslarının artırılabilmesi için çalışmalar sürdürülmelidir.

7. Çin'in lojistik merkezleri konusundaki deneyiminin Türkiye'ye taşınması için bu alandaki yatırımlar aktif bir şekilde teşvik edilmelidir.

8. 2017 yılında imzalanmış olan "Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması"nın TBMM'de onaylanarak yürürlüğe girmesi bu alanda taşımacıların karşı karşıya olduğu engellerin kaldırılabilmesi için gerekli mevzuat altyapısını oluşturacaktır. Söz konusu anlaşmanın yürürlüğe girmesinden sonra da izin belgesi sisteminin verimli bir şekilde çalışmasını temin etmek önem kazanacaktır.

9. Türkiye'deki liman projelerinin Çin tarafına tanıtımı, söz konusu limanların öneminin Türkiye'nin jeopolitik konumu, Doğu Akdeniz'de şekillenen yeni ekonomik coğrafya ve Ortadoğu'daki çatışma sonrası yeniden inşa potansiyeli gibi unsurları içeren bir bölgesel bağlam içerisinde değerlendirilmesi suretiyle etkin bir şekilde gerçekleştirilmelidir.

10. Çin ile demiryolları alanında işbirliği, sadece yeni hat inşasına odaklanılmadan, 2015'te imzalanmış olan anlaşmanın tüm içeriği göz önünde bulundurularak çok boyutlu ve teknolojik gelişim ile paylaşımı ön plana çıkartacak şekilde sürdürülmelidir.

11. Genel olarak demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve sektörde özel sektörün yer alması verimliliğin artmasını sağlayacaktır.

12. Türkiye'den Orta Asya ve Çin'e yapılan taşımacılıkta gerek demiryolu gerekse karayollarında Hazar Denizi geçişi bir sorun teşkil etmektedir. Bu noktada yaşanan sorunların tespiti ve çözümü için ilgili ülkelerden temsilcileri bir araya getirecek bir çalışma grubu oluşturulması faydalı olacaktır.

13. Mevzuatta yapılacak düzenlemeler ve

uzun vadeli planlarla Türk ve Çin firmalarının ulaştırma ve lojistik alanında yatırımlarının teşvik edilmesi sağlanabilir. Bu kapsamda ülkemizin kalkınma planlarında konuyla ilgili maddelere yer verilebileceği gibi, Ulaştırma Ana Planı, Türkiye Lojistik Master Planı ve Kombine Taşımacılık Yönetmeliği de uygun birer zemin sağlayabilir.

25 EKİM 2019

## SEKTÖREL YUVARLAK MASA TOPLANTILARI - 2 TURİZM SEKTÖRÜ

Çin, Türkiye'nin turizm sektörü için önemli bir potansiyel sunan, ancak henüz bu potansiyelin yeterince değerlendirilemediği bir pazar olarak kabul edilmektedir. 2018 yılında Türkiye'ye Çin pasaportu taşıyan kişiler tarafından 394.109 kere giriş yapılmıştır ve bu rakam ülkemizi ziyaret eden toplam Çinli turist sayısı olarak kabul görmekle birlikte, söz konusu rakamın aynı yıl Türkiye'ye giriş yapan toplam yabancı ziyaretçiler içerisindeki payının ancak yüzde 1 seviyesinde olduğu da dikkat çekmektedir. Türkiye, Çin'den gelen turist sayısını artırmayı arzu etmekte ve bu anlamda niceliğin yanı sıra niteliğin de gelişimini hedeflemektedir. Başka bir deyişle sadece sayıyı artırmak ve 2018 itibarıyla yurtdışına turizm amaçlı çıkış yapan 139 milyon Çin vatandaşının yarattığı pazardan sadece gelen kişi sayısı olarak daha yüksek bir pay elde etmek değil, aynı zamanda seyahat başına asgari 2 bin dolar seviyesinde harcama yapan turisti cezbedebilmek de amaçlanmaktadır. Turizm sektörüne yönelik olarak gerçekleştirilen ve sektörün temsilcilerini ilgili kamu kuruluşlarından yetkililerle bir araya getiren bu yuvarlak masa toplantısında söz konusu hedeflere ulaşılabilmesi için öneriler ortaya konulmuştur.

### ULAŞIM İMKANLARI VE TUR OPERATÖRLERİ

Turizm, özellikle Türkiye ve Çin gibi aralarında ciddi anlamda coğrafi mesafe bulunan ülkeler arasında havayolu üzerinden gelişmektedir, dolayısıyla ülkeler arasındaki turizmin artırılması için de hava ulaşımı imkanlarının geliştirilmesi olmazsa olmaz bir koşuldur. Türkiye ile Çin arasında halen dört havayolu şirketi tarafından uçuş gerçekleştirilmektedir. Son dönemlerde bu uçuşların frekansları artırılmıştır ve önümüzdeki Mart ayında Türk Hava Yolları tarafından başlatılacak olan İstanbul-Xi'an uçuşları gibi yeni hatlar da devreye sokulmaktadır. Ancak tüm bu gelişmelere rağmen mevcut uçuş sayısının halen artan talep karşısında yetersiz kaldığı düşünülmektedir.

Çin'den Türkiye'ye yapılan uçuşlarda Çinli yolcuların önemli bir kısmı ülkemizi ziyaret etmeyi amaçlayan turistler değil, İstanbul'u aktarma için kullanan yolculardır. Bu kişilere yönelik olarak da özellikle İstanbul Havalimanı'nın aktif kısmının genişletilmesi ve burada başta lüks tüketim olmak üzere alışveriş imkanlarının artırılması fayda sağlayacaktır.

Türkiye'ye en fazla turist gönderen ülkenin Rusya olması bir tesadüf değil; bu ülkede yerleşik olan Türk girişimcilerin kurmuş



oldukları tur operatörlerinin faaliyetlerinin bir sonucudur. Çin'de de benzer bir stratejinin izlenmesi ve bu çerçevede Çin'deki etkili tur operatörleri ve turizm şirketleri ile temas kurularak ortaklıklar geliştirilmesi, söz konusu ülkede pazar payının artırılmasına katkı sağlayacaktır.

## ÇİNLİ TURİST İLE İLETİŞİM

Çinli turiste hitap edebilmenin en temel koşulu onunla kendi dilinde iletişim kurabilmektir. Çin'den gelen turistler ile Çince konuşmak, onlara Çince hizmet vermek turist sayısını artırma hedefi açısından en kritik koşuldur. Çince hizmet verilemediği zaman müşteri memnuniyeti ciddi bir şekilde düşmektedir. Örneğin, birçok otel işletmecisi tarafından otele giriş ve check-in sırasında normalde en fazla 10 dakika süren bir işlemin, Çince konuşan personel olmadığında 50 dakikayı bulabildiği bunun da Çin'den gelen ziyaretçi nezdinde ciddi bir memnuniyetsizliğe yol açtığı bildirilmektedir. Bu nedenle Çince dil eğitiminin yaygınlaştırılması ve Çince bilen kişilerin turizm sektörüne kazandırılması büyük önem taşımaktadır. Türkiye'de üniversitelerde, özel kurslarda ve Çin tarafından açılmış olan dört Konfüçyus enstitüsünde Çince eğitimi verilse de bu kurumların sayısı ihtiyacı karşılamak açısından halen oldukça yetersizdir.

Bu alanda en kritik konu Çince bilen turist rehberlerinin yetiştirilmesidir. Türkiye'de halen Turist Rehberleri Birliği'nden (TUREB) kokartlı toplam rehber sayısı 8.450 iken, bunların arasında Çince bilen rehber sayısı 278'dir, ancak bu kişilerin de ancak 60-70

tanisinin rehberlik yapabilecek seviyede Çinceye sahip olduğu bilinmektedir. Bu nedenle ihtiyacı karşılamak adına Çince bilen ancak kokart sahibi olmayan kişileri kokartlı rehberlere eşlik ederek bir gölge rehber olarak çalıştırma yoluna gidilmekte, ancak bu da mevcut sorun için kalıcı bir çözüm sunamamaktadır. Diğer yandan Çince bilen kokartlı rehberlerin de büyük bir çoğunluğunun Çin kültürünü, tarihini, coğrafyasını yeterince bilmedikleri ve her ne kadar Türkiye'deki turistik bölgeleri tanıtırken Çin ile ilgili bilgilere ihtiyaç duymasalar da bu sebepten dolayı Çinli turist ile iletişimde zorluk çektikleri görülmektedir. Kokart sahibi olan ancak Çince bilmeyen rehberlere Çince öğretmek, rehberlerin işlerinin doğası gereği sürekli hareketli olmaları nedeniyle kolay olmamaktadır. Rehberler, Türkiye'nin dünyaya açılan yüzüdür ve bu nedenle onların doğru ve kaliteli eğitim almış olmaları büyük önem taşımaktadır.

Çinli turistlerin Türkiye'de yaşadıkları en büyük sorunlarından birisi de yemek ile ilgilidir. Her ne kadar Çinli turistler, özellikle de genç kuşaklar, yerel mutfaklara artan bir ilgi göstermeye başlamışlarsa da, birkaç denemeden sonra mutlaka kendi ağız tatlarına uygun Çin yemeklerine ihtiyaç duydukları görülmektedir. Bu nedenle kimi zaman kahvaltı konusunda bile ciddi sorunlar yaşanabilmektedir. Turistik tesislerin bu alanda kendilerini geliştirmeleri ve Çinli turiste hitap edecek yemek çıkartabilmeleri önemlidir.

Çin, dünyada *post-cash* (nakit sonrası) döneme en hızlı geçmekte olan ülkedir ve Çin'de ödemeler artık kredi kartı bile

kullanılmadan çoğunlukla QR kodu ile elektronik olarak yapılmaktadır. Çinli turistler gittikleri ülkelerde de aynı imkânı talep etmektedir. Türkiye'de elektronik ödeme kanallarının kullanımı önündeki engellerin kaldırılması ve turistlere bu imkânın sunulması gerekmektedir.

Çinli turiste hitap edebilmenin diğer bir temel koşulu da onun kendisini güvende hissetmesini sağlamaktır. Türkiye'de son dönemlerde yaşanmış olan darbe girişimi ve terör saldırıları gibi olaylar doğal olarak bu konuda olumsuz bir algı oluşmasına yol açmıştır. Bu algıyı gidermek ve güven hissini yerleştirmek için iletişime ağırlık verilmesi gerekmektedir.

## ÜRÜN ÇEŞİTLİLİĞİ

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Eylül 2019'da açıklanan "Türkiye 2023 Turizm Stratejisi"nde ürün çeşitliliğinin artırılması ve farklı turizm çeşitlerine ağırlık verilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Bu kapsamda Çinli turistlere yönelik yeni ürün ve turizm paketlerinin hazırlanarak pazarlanması önemlidir. Çinlilerin deniz ve güneş turizmini çok fazla tercih etmedikleri, daha çok kültür turizmine yöneldikleri düşünülecek olursa çalışmaların bu alana yoğunlaştırılması gerekli görülmektedir. Tarihi mekanların Çinli turistler için daha iyi bir deneyim sağlayacak şekilde düzenlenmesi, Çinli turiste hitap edecek kültür ve sanat faaliyetlerinin Çinli tur operatörlerinden de destek alınarak tasarlanması, ilgi çekebilecek müzelerin sayısının özel girişimin de katkısıyla artırılması bu anlamda fayda sağlayacaktır.

Çinliler, sağlık ve güzellik turizmi için de giderek artan oranlarda yurt dışına yönelmekte ve bu çerçevede özellikle deri rengi açtırma ve göz kapağı şekillendirme gibi operasyonlar talep görmektedir. Sağlık turizminde büyük tecrübesi olan Türk sağlık sektörü, bu alanlarda yeni ürünler geliştirerek Çinli turiste daha fazla hitap eder hale gelebilir. Yüksek potansiyele sahip diğer bir alan olan spor turizminde Çinlilerin hayatında geniş yer tutan *tai-chi* gibi spor branşlarının Türkiye'de de icra edilmesini sağlamak bir strateji olabileceği gibi Türkiye'de yabancıların rağbet ettikleri diğer spor dallarının Çinliler için daha fazla erişilebilir hale getirilmesi de etkili bir yaklaşım olacaktır. Türkiye'nin spor turizmi başkenti olan Antalya, şu anda Çinliler tarafından neredeyse hiç tanınmamaktadır. Deniz ve güneş turizmine rağbet etmeyen Çinli turist için Antalya, kış aylarında spor turizmi ile değerlendirilebilir ve bu anlamda özellikle golf sporuna yönelik faaliyetler ön plana çıkartılabilir. Diğer yandan çocuklara yönelik etkinlikler ve hatta sporu da içerecek şekilde çocuk kamplarının düzenlenmesi, hem turizm açısından hem de iki ülke insanlarının birbirini erken yaşlardan itibaren daha yakından tanımalarını sağlamak açısından fayda sağlayacaktır.

Türkiye'nin turizmde güçlü olduğu diğer bir alan olan MICE (*Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions*) alanında—kısaca tabir etmek gerekirse kongre turizminde—Çin ile ilişkilerin geliştirilmesi üzerine düşünülmelidir. Çin'den ülkemize akademik, bilimsel, kurumsal amaçlı gelen heyetlerin sayısı son dönemde hızla artmaktadır. Bu potansiyelin turizm açısından ülke

ekonomisine daha fazla katma değer sağlaması, doğru planlanmış ve hayata geçirilmiş MICE uygulamaları ile olacaktır.

## TÜRKİYE'NİN TANITIMI

Türkiye'ye Çin'den daha fazla turist çekilebilmesi için ülkemizin söz konusu ülkede tanıtımının daha iyi ve etkin bir şekilde yapılması gerekmektedir. Ancak her ne kadar 2018 yılının Çin'de Türkiye Turizm Yılı ilan edilmesi ve bu kapsamda etkinlikler düzenlenmesi tanıtım anlamında faydalı olmuşsa da bu konuda daha çok mesafe kat edilmesine ihtiyaç olduğu görülmektedir. Türkiye'nin Çin nezdindeki tanıtımı zaman içerisinde birtakım klişelere fazlaca odaklanı hale gelmiştir. Örneğin, son dönemlerde yapılan tüm etkinliklerde Çinli turistlerin favori destinasyonlarından birisi olan Kapadokya'da kullanılan seyir balonlarına yer verilmektedir. Bu noktada bir çeşitlendirme yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Çinli turist için Türkiye egzotik bir ülkedir ve bu egzotizmi ön plana çıkartacak mekân ve faaliyetlerin tanıtımına ağırlık verilebilir. Bu kapsamda, örneğin, Nemrut Dağı'nın, Ağrı'da yer alan dünyanın en büyük ikinci krater boşluğunun, Göbeklitepe'nin, Karadeniz yaylalarının, Çin'deki ismi "aşk" kelimesi ile eş sesli olan Ege Denizi'nin ve denize sahili olan destinasyonlarının aktif bir şekilde tanıtılması; dünya çapında yüksek tanınırlığı olan Türk markalarının bu tanıtımlarda kullanılması ve Türk şehirleri ile Çin şehirleri arasında kurulmuş olan kardeş şehir ilişkilerine (Afyon-Yunfu, Ankara-Pekin, Antalya-Haikou, Alanya-Fushun, Bursa-Anshan, Denizli-Jiaozhou, Eskişehir-Changzhou, İstanbul-Şanghay,

İstanbul-Xi'an, İzmir-Wuhan, İzmir-Xiamen, İzmir-Chengdu, Konya-Henan, Mardin-Golmud, Trabzon-Rizhao, Zonguldak-Jinhua) ek olarak yeni kardeş şehir konseptlerinin geliştirilerek bu bağlantıların tanıtım amacıyla değerlendirilmesi amaca yönelik katkı sağlayacak girişimler olacaktır.

Bir ülkenin diğer ülke halkları nezdinde tanıtımı artık giderek geleneksel mecralardan uzaklaşarak, sosyal medya üzerinden gerçekleştirilmekte ve bu sayede çok daha fazla insana ulaşılabilir. Bu nedenle Türkiye'nin Çinlilere tanıtımı için Çin sosyal medyasının etkin bir şekilde kullanılması gerekmektedir ve bu anlamda sosyal medyada yüksek takipçi sayısına sahip olan "influencer", "Youtuber" ve "fenomen"lerin Türkiye konusunda yayın yapmalarının sağlanması etkili olacaktır. Bugüne kadar Türkiye'de altı tane Çin sosyal medya "fenomeni" ağırlanmış ve bu kişiler Türkiye deneyimlerini sosyal medya üzerinden takipçileri ile paylaşmışlardır. Bu sayı artırılarak sosyal medyanın popüler kanalları üzerinden daha yüksek bir etki sağlanabilir. Diğer yandan, Türkiye'nin tanıtımı için akıllı telefonlar üzerinden kullanılabilir uygulamaların hazırlanması, Çinli yapımcılarla ortak hazırlanacak dizi filmlerle Çinli izleyiciler nezdinde Türkiye'nin ve Türklerin yaşantısının tanıtılmasının sağlanması ve iki ülkenin film festivalleri arasında ortaklıklar kurulması konuları değerlendirilebilir.

Türkiye'nin tanıtımında ülkenin en büyük şehri ve en fazla turist çekme kapasitesine sahip merkezi olan İstanbul'a ayrı bir yer vermek,

İstanbul'u Çinli turistler açısından özel bir şekilde konumlandırmak faydalı olacaktır. İstanbul'daki destinasyonların geliştirilmesi, şehirdeki turizm yatırımlarının artırılması, Çinli turistlerin İstanbul'daki deneyimlerini iyileştirmeye yönelik faaliyetlerin hayata geçirilmesi bu anlamda önem taşımaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin hayata geçirdiği Turizm Platformu, bu çalışmaların şekillendirilmesi açısından önemli bir girişimdir.

## SONUÇ

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayısını uzun vadede yıllık 4 milyona çıkartmayı planlamaktadır. Bu hedefe ulaşılabilmesi için öncelikle bu kadar Çinli turist hizmet verebilecek bir altyapının oluşturulması gerekmektedir. Çin pazarı Türkiye turizmi açısından büyük bir potansiyel taşımaktaysa da bu potansiyelin tam anlamıyla hayata geçirilebilmesi için Çinli turistle kendi dilinde iletişim kurabilme ve ona daha iyi hitap edebilme kapasitesinin artırılması, ulaşım imkanlarının geliştirilmesi, tur operatörlerinin ve diğer ilgili kurumların uzun vadeli stratejiler geliştirerek çalışmalarını buna göre şekillendirmeleri, kültür ve sanattan başlayarak spor turizmine kadar uzanan bir yelpazede ürün çeşitliliğinin sağlanması ve Türkiye'nin Çinli turist nezdinde tanıtımının daha etkin bir şekilde yapılması şarttır. Diğer yandan, Türkiye ile Çin arasında siyasi alanda yaşanan sorunların da turist sayısını olumsuz anlamda etkileyebileceği gözlemlenmektedir. Bu konuda sağlanacak iyileştirmeler, turizmi olumlu etkiler, turist sayıları arttıkça toplumların birbirleriyle daha fazla iletişim içerisinde olmaları ve birbirlerini daha iyi tanımaları mümkün olur; bu da ülkeler arasındaki sorunların asgariye indirilmesi için önemli bir adımdır.

## POLİTİKA ÖNERİLERİ:

1. Türkiye ile Çin arasındaki uçuşların frekansının artırılması için yapılan girişimlere hız kazandırılmalıdır.
2. Türkiye'deki turizm şirketleri ve tur operatörlerinin Çinli şirketlerle ortaklık kurmaları, işbirliklerini geliştirmeleri ve bu şekilde Çin pazarında kalıcı olmaları teşvik edilmelidir.
3. Turizm sektöründe Çince bilen insan kaynağını geliştirmek amacıyla, Çince dil eğitimi veren eğitim kurumlarının teşvik edilmesi; Çince bilen kişilerin gerekli eğitimden geçirilerek kokart sahibi olmalarının sağlanması; Çin'de yaşayan Türklerin sektöre kazandırılabilmesi için uzaktan eğitimle kokart alınabilmesinin önünün açılması; Çin dili eğitiminin yanında Çin kültürüne yönelik eğitimin de verilmesi fayda sağlayacaktır.
4. Dil kapasitesinin yetersiz kaldığı durumlarda teknolojiyen azami şekilde fayda sağlanmalıdır. Örneğin, Çince bilen resepsiyon personelinin olmadığı otellerde Çinli turistlerin Çince arayüze sahip bir elektronik banko üzerinden *check-in* yapmaları sağlanabilir.
5. WeChat ve AliPay gibi Çinlilerin sıklıkla kullandıkları elektronik ödeme sistemlerinin Türkiye'de de yaygın bir şekilde kullanılması için gerekli mevzuat ve fiziksel altyapının sağlanması, Çinli turistlerin ülkemize yaptıkları harcamalar üzerinde doğrudan etkili olacaktır.
6. Çinli turiste cazip gelebilecek yeni turizm paketleri ve ürünlerinin tasarlanması ve hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu

anlamda kültür ve sanat faaliyetlerine ağırlık verilmesi, sağlık, spor ve kongre turizmine yönelik ürünlerin çeşitlendirilmesi önem kazanmaktadır.

7. Türkiye'nin Çinliler nezdinde tanıtımında içeriğin ve kullanılan kanalların geliştirilmesi fayda sağlayacaktır. İçerik anlamında Kapadokya'nın seyir balonları gibi artık klişeleşmiş unsurların ötesine geçerek Türkiye'de Çinli turist için egzotik gelecek yöre ve deneyimlerin vurgulanması ve tanıtım faaliyetlerinde sosyal medyanın sunduğu imkanların etkin bir şekilde kullanılması, etkileşimin gücünü artıracaktır. Bu anlamda Çin'de gerçekleştirilecek uzun süreli dijital medya kampanyalarının büyük fayda sağlayabileceği düşünülmektedir.

8. Çinlilerin değişen tercih ve tüketim alışkanlıklarını yakından takip edebilmek için bir sistem oluşturulmalıdır. Bu amaç doğrultusunda, Türkiye'deki üniversitelerin işletme, pazarlama vb. bölümlerinin Çin'deki üniversiteler ile işbirliği içerisinde projeler geliştirmesi uygun bir yöntem olabilir.

9. Turizm ürünlerinin geliştirilmesi ve pazarlanmasında daha büyük bir etki yaratılabilmesi için Kültür ve Turizm Bakanlığı, belediyeler, tur operatörleri ve turizm şirketleri arasında eşgüdüm ve işbirliğini geliştirmeye yönelik bir platformun oluşturulması faydalı olacaktır.

10. Turizm sektöründe fiyatlandırma konusu hassas bir konudur. Daha çok turist çekebilmek adına fiyatları düşürmenin etkili bir çözüm olmadığı, tersine Türkiye'ye ucuz bir ülke imajını yerleştirdiği gözlemlenmiştir. Bu alanda da Türkiye'yi kaliteli hizmetin buna mukabil ücret karşılığında sunulduğu üst

düzyer bir destinasyon olarak konumlandırmak önemlidir.

11. Çin'de gerçekleştirilen turizme yönelik fuarlara gerek ülke gerekse şirket bazında katılım bu pazarda güçlü bir konum edinebilmek için şarttır.

12. Çin – Türkiye arasında 3 veya 6 aylık geçici sergiler başlatılabilir. Bu sergilerle kültür, ticaret ve turizm hayatının birbiri ile yakınlaşması sağlanacaktır.

13. İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlerde Çinli turiste hitap edecek lüks alışveriş imkanlarının yaratılması ve geliştirilmesi, yapılacak harcamaların daha üst seviyelere çıkartılmasını sağlayacaktır.

14. İstanbul Havalimanı, sadece Türkiye'ye gelen Çinli turist için değil, İstanbul'u aktarma amaçlı kullanan ve havalimanında vakit geçiren Çinliler için de daha cazip, daha fazla harcama yapabilecekleri bir mekân haline getirilmelidir. Bununla birlikte İstanbul Havalimanı'na Çince işaret ve tabelaların yerleştirilmesinin de faydalı olacağı düşünülmektedir.

15. İstanbul'da bir "Chinatown" kurulmasının avantaj ve dezavantajları değerlendirilmelidir. Bu anlamda bir ön çalışma olarak Çin kültürü ve ekonomik hayatına yönelik geçici sergi alanları ile toplum nezdinde tanıtım ve ölçüm faaliyetleri yapılabilir.



## SEKTÖREL YUVARLAK MASA TOPLANTILARI - 3 BİLGİ VE İLETİŞİM TEKNOLOJİLERİ SEKTÖRÜ

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin (*information and communication technologies - ICT*) hızla geliştiği ve bu alandaki yenilikler ile güncel uygulamaların ekonominin tüm sektörlerinde verimliliğin artmasını sağladığı günümüzde bu alanda yeterli bir kapasiteye sahip olmak, ülkelerin ekonomik kalkınma süreçlerini sürdürülebilir bir zemin üzerinde gerçekleştirebilmeleri ve refah seviyelerini arttırabilmeleri için olmazsa olmaz bir koşul haline gelmiştir. Küresel ekonominin başat aktörleri olarak adlandırılan ülkelerin aynı zamanda teknolojiye de sahip, yeni teknolojileri öz kaynakları ile geliştirebilen ve bu alanda kapasitesini sürekli arttıran ülkeler olmaları bir tesadüf değildir. ICT alanında halen lider iki ülkenin dünyanın en büyük birinci ve ikinci ekonomisi, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Çin olmaları bu anlamda olumlu bir döngünün varlığına işaret etmektedir: Ekonomisi büyüyen ve geliri artan ülkeler teknolojiye daha fazla yatırım yapabilirler ve bu alandaki yatırımlar da daha yüksek büyümeye katkı sağlar. Bu olumlu döngünün kurulamaması, kısır bir döngüye de yol açabilir: Teknolojiye yatırım yapmayan/ yapamayan ülkeler ekonomik kalkınmalarını sağlayamaz, büyüme ve gelir artışı gelmedikçe de teknoloji için kullanılabilecek kaynak kısıtlı kalır ve bir gelişim sağlanamaz. Bu tarz bir döngü içerisinde sıkışan ülkeler, teknoloji ihtiyaçları için dışarıya bağımlı kalırlar ve ekonomilerinin bu anlamdaki

gereksinimlerini karşılamakta zorlanırlar.

Türkiye, ICT de dahil olmak üzere teknolojinin tüm alanlarında böyle bir olumlu döngüyü oluşturmak için çaba sarf etmektedir. Bu durumdaki ülkeler için izlenmesi gereken iki yol vardır: 1.) Kendi kaynaklarını geliştirmek; bireye, eğitime ve kurumsal kapasite artırımına yatırım yapmak; 2.) Teknolojiye sahip ülkelerle işbirliği yapmak ve bu anlamda sadece nihai ürünü satın almak yerine ortak üretim ve teknoloji transferi gerçekleştirmek. Çin, son dönemlerde teknoloji alanında önemli atılımlar gerçekleştirmiş bir ülke olarak Türkiye için işbirliği açısından ciddi bir potansiyel sunmaktadır. ICT özelinde gerçekleştirilen ve sektörün temsilcilerini kamu kuruluşlarından yetkililerle bir araya getiren bu yuvarlak masa toplantısında söz konusu işbirliğinin geliştirilebilmesi için öneriler ortaya konulmuştur.

### YAZILIM SEKTÖRÜ

ICT bünyesinde birçok farklı alt alanı barındırmakla birlikte sektördeki en temel ayrım—her ne kadar bu iki kanat birbirini tamamlasa ve birbirinden ayrı düşünülmesinde de—donanım (*hardware*) ve yazılım (*software*) arasındadır. Yazılım alanının Türkiye ile Çin arasında işbirliği için geniş imkanlar sunduğu düşünülmektedir. Yazılım, ICT'nin 5G teknolojileri, yapay zekâ, nesnelerin interneti (*internet of things*)

blokzincir (*blockchain*) gibi birçok katmanını etkileyen ve bunların altyapısını oluşturan bir unsurdur ve Çin'in yazılım alanında önemli bir gelişim kaydettiği görülmektedir. Türkiye'de de yazılım sektörü hızla aşama kaydeden ve uluslararası rekabet gücü kazanmaya başlayan bir sektördür. Özellikle finans teknolojisine yönelik yazılımlar gibi Türk yazılımcılarının güçlü olduğu alanlara öncelik vererek Çinli yazılım şirketleri ile ortak projelerin geliştirilmesi faydalı olacaktır. Bununla birlikte bu konu, sadece yazılım şirketleri arasındaki işbirliği ile kısıtlı değildir. Çin'de operasyonları olan büyük Türk firmaları yazılım ihtiyaçlarını Çinli yazılım şirketleri ile birlikte çalışarak karşıladıkları gibi Türkiye'ye yatırım yapan ve/veya büyük projeler üstlenen Çinli şirketlerin de ihtiyaç duydukları yazılım çözümleri için Türk yazılımcılarla çalışmaları her iki taraf açısından maliyetin düşürülmesi ve kalitenin yükseltilmesi açısından faydalı olacaktır.

Yazılım sektöründe Türkiye'deki maliyetlerin Çin'e kıyasla daha düşük olmasının bir avantaj olarak değerlendirilebileceği, Türk yazılım şirketlerinin Çin'e açılmalarında bu konunun bir fayda sağlayabileceği düşünülmektedir. Yazılım, aynı zamanda hizmet sektörünün bir alt grubudur ve Türkiye'de hizmet sektörüne sağlanan teşviklerden faydalanabilmektedir. Örneğin, T.C. Ticaret Bakanlığı'nın Turquality programı artık hizmet sektöründe faal olan şirketlere de açık olduğu gibi hizmet sektörüne bakanlık tarafından verilen farklı ölçeklerde başka teşvikler de söz konusudur. Türkiye'den Çin'e yazılım alanında ihracatın teşvik edilmesinde bu imkanlardan faydalanmak mümkündür.

## SEKTÖREL UYGULAMALAR

ICT uygulamalarının kullanımı sayesinde ekonominin tüm sektörlerinde verimi artırmak söz konusu olmaktadır. Bu nedenle bir sektör olarak ICT'nin kendisi kadar, ICT'nin diğer sektörlerde nasıl kullanılacağı, imkanların nasıl geliştirilebileceği de önem kazanmaktadır. Çin, bu anlamda da hızlı gelişme kaydetmekte olan bir ülkedir. Bir taraftan ICT uygulamaları gündelik ekonomik hayatın her köşesine nüfuz ederken, diğer yandan uzun vadede de Çin belirlediği öncelikli sektörlerde ICT kullanımını yaygınlaştırarak bu sektörlerde verimi artırmayı ve dünyada lider olmayı hedeflemektedir. Bahsi geçen vizyon, Çin hükümeti tarafından 2015'te hayata geçirilen "Made in China 2025" programı çerçevesinde şekillendirilmekte ve bu kapsamda yeni gelişmiş bilgi teknolojileri, son teknoloji ürünü sayısal kontrol takım tezgahları ve robotları, havacılık ekipmanları, okyanus mühendisliği ve ileri teknoloji gemiler, modern demiryolu nakliye ekipmanları, enerji tasarrufu ve yeni enerji araçları, elektrik donatımı, yeni malzemeler, biyofarmakoloji ve yüksek performanslı tıbbi cihazlar ile tarım makineleri öncelikli sektörler olarak ele alınmaktadır. Türkiye'nin Çin ile işbirliğinde bu alanlara öncelik vermesi ve bu alanlarda ortak projeler gerçekleştirilerek Çin'in Türkiye'ye doğrudan yatırım yapması, beraberinde ICT uygulamaları dahil olmak üzere teknoloji ve know-how transferini de getirecek ve bu da Türkiye'nin kendi teknoloji kapasitesini geliştirme sürecine katkı sağlayacaktır.

Yukarıda sıralanan "Made in China 2025" bünyesindeki sektörlerle ek olarak, Türkiye ile Çin arasında ICT alanında işbirliği açısından

potansiyel arz ettiği düşünülen bir sektör de finans sektörüdür. Finans teknolojilerindeki gelişmeler, bu alandaki işlemlerin daha hızlı ve daha düşük maliyetle yapılmasını sağlayarak küresel ekonomi açısından bir itici güç sağlamıştır. Diğer yandan, elektronik ödeme sistemleri başta Çin olmak üzere dünyanın birçok yerinde artık günlük hayatın bir parçasıdır. Çinli tüketiciler nakit ödemelerden, -kredi kartını atlayarak- doğrudan elektronik ödemeye geçmişlerdir ve bugün Çin'de en ufak bir harcamanın bile akıllı telefonlar aracılığıyla belirli yazılımlar üzerinden kullanılan elektronik ödeme sistemleri ile yapıldığı görülmektedir. Tüm bu alanlarda Çin ile işbirliği yapmak, Çin'deki uygulamaların Türkiye'de kullanıma açılmasını sağlamak, Türkiye'de finans sektörünün daha yüksek bir işlevsellik kazanmasını sağlayacak, verimliliği artıracak, sadece tüketiciler için değil ekonomideki tüm aktörler için hayatı kolaylaştıracaktır.

Ödemeye yönelik teknolojiler diğer sektörleri de yakından ilgilendirmektedir ve Çin ile teknoloji alanında işbirliği yapmak, sadece Türkiye'nin kendi kapasitesini artırmasını sağlamayacak, Çin ile ticari ve ekonomik ilişkilerin bütün olarak geliştirilmesine de fayda sağlayacaktır. Bu noktada en belirgin örnek turizm sektöründen verilebilir. Çin vatandaşları kendi ülkelerinde kullandıkları elektronik ödeme sistemlerini turist olarak gittikleri diğer ülkelerde de kullanmayı talep etmekte, kullanamadıkları takdirde ise harcamasını kısıtlamakta ya da kullanmayacağı ülkeye hiç gitmemektedir. Türkiye'nin bu teknolojileri uygulamaya koyması ve yaygınlaştırması, Türkiye'nin teknolojik altyapısı için önemli olduğu

gibi Çin'den daha fazla turist gelmesini ve dolayısıyla Türkiye'nin Çin'den edindiği turizm gelirlerinin artmasını da sağlayacaktır.

## VERİ PAYLAŞIMI

Teknoloji geliştikçe ve kullanımı arttıkça, sistemler üzerinden üretilen, paylaşılan ve kullanılan veri de artmaktadır. "Büyük veri" (big data) adı verilen ve milyarlarca kullanıcının oluşturduğu veriler bütünü, yapay zekâ gibi ICT uygulamalarının temelini oluşturan algoritmaların çalışabilmesi için elzem olmakla birlikte, şirketler de kendi alanlarındaki verileri işleyebilmek, anlamlandırabilmek ve bu verilerden faydalanabilmek için ICT uygulamalarını kullanmaktadır. Örneğin, kullanıcıların sosyal medya üzerindeki faaliyetleri, bu kullanıcıların tercihleri, beğenileri ve tüketim alışkanlıkları ile ilgili veri oluşturmakta, bu veri işlenmekte ve şirketler tarafından kendi stratejilerini kurmak amacıyla, belirli yasal koşullar dahilinde kullanılabilir. Bu nedenle veri paylaşımı da ülkeler arasında bir işbirliği alanı olarak ön plana çıkmaktadır. Çinli tüketiciler ile ilgili veriler Çin'e ihracat ya da Çin'de yatırım yapmak isteyen Türk firmaları için son derece değerli olacaktır. Ancak veri transferi ile ilgili ülkeler arasında ciddi kısıtlamalar olduğunu da göz önünde bulundurmak gerekir. Birçok ülke veri güvenliği açısından pozitif listeler yayınlamakta ve ancak bu listelerde yer alan ülkelere yapılacak olan veri transferlerini mümkün kılmaktadır. Türkiye'nin henüz böyle bir listesi mevcut değildir. Diğer yandan, yurtdışında faaliyet gösteren Türk firmalarının da ilgili ülkelerde sahip oldukları veriyi Türkiye'ye getiremedikleri yönünde şikayetler söz konusudur. Uluslararası anlaşmalar yoluyla bu alanda açılımlar sağlanabilir.

Türkiye ile Çin arasında ICT alanına yönelik işbirliğinin karşısında bir takım engeller ve süreçleri yavaşlatan bazı etkenler söz konusudur. Bunların giderilmesi işbirliğinin önünü açacaktır. Her şeyden önce dil engelinin bu alanda bir sorun teşkil ettiği, bu alandaki yetersizliklerin sadece sektörde çalışan bireyler arasındaki iletişimi güçleştirmede, başta yazılım olmak üzere ICT'nin farklı alanlarında içeriğin de yeterince gelişmemesine yol açtığı gözlemlenmektedir.

Diğer bir sorun da karşılıklı olarak ülkelerin mevzuat ve regülasyonlarından kaynaklanmaktadır. Yukarıda bahsi geçen veri transferi konusunda yaşanan zorluklar bu noktada ortaya çıkmakla birlikte, Türkiye'de faaliyet göstermek isteyen Çinli teknoloji firmaları da birçok farklı alanda mevzuat engeline takılabilmektedir. Örneğin, belirli bir teknolojiyi ülkemize getirecek olan bir Çin firması, ilgili alanın regülasyona tabi olması durumunda Türkiye'de şirket kurup yerel bir aktör olmak, ya da bir Türk şirketiyle ortaklık kurmak zorunda kalmaktadır. Bu durum da hem maliyetleri yükseltip süreçleri yavaşlatmakta hem de ortaklar arasında veri paylaşımı gibi farklı alanlarda yeni sorunların oluşmasına yol açmaktadır. Küresel ekonomide yerleşmek ve lokal bileşenler oluşturmak özellikle teknolojiye yönelik alanlarda başarının anahtarıdır, mevzuatın bunu kolaylaştırıcı olması yönünde çalışılmalıdır.

## SİBER GÜVENLİK

ICT alanında sadece ülkeler arasındaki işbirliğini değil sektörün tamamını etkileyen konuların başında siber güvenlik konusu

gelmektedir. Günümüzde siber saldırılar yüzünden birçok ülke ve şirket büyük kayıplara uğramaktadır. Siber saldırıların büyük çoğunun fiziksel sınırları aşan eylemler—başka bir deyişle bir ülkedeki hacker'lar tarafından başka bir ülkedeki hedeflere karşı yapılan saldırılar—olduğu düşünülürse ülkeler arasında siber güvenlik işbirliği de büyük önem kazanmaktadır.

Bu alanda Türkiye'nin Çin ile işbirliği konusunda iki amacı olmalıdır:

1. Çin kurumları ile ortak siber güvenlik projeleri geliştirmek;
2. Siber güvenlik tehditlerine karşı koruma sağlamak.

Yukarıda zikredilen ikinci madde, Çinli ICT firmalarının başta Batılı ülkeler olmak üzere dünyanın farklı yerlerinde karşı karşıya kaldıkları bir sorunla da bağlantılıdır. Bu firmaların yabancı pazarlara girmesi, gerçekleştirecekleri ticari faaliyetlerin ev sahibi ülke açısından bir güvenlik tehdidi oluşturacağı endişesiyle engellenmektedir. Diğer yandan ICT konusunun, son olarak ABD ile Çin arasındaki 5G tartışmalarında görüldüğü üzere giderek jeopolitik bir mücadele alanı haline dönüştüğü de gözlenmektedir. ICT alanında dünya çapında kabul görmüş, bağlayıcı uluslararası standartlar mevcuttur ve Türkiye ile Çin arasındaki ICT işbirliğinin de bu standartlara uygun olarak gerçekleştirilmesi gereklidir.

## SONUÇ

Türkiye bugüne kadar Çin ile ICT alanında yapmış olduğu işbirliğinden faydalı sonuçlar almıştır. Çinli firmaların Türkiye'de yatırım yaparak kurdukları Ar-Ge merkezleri, Türk ve Çinli mühendislerin ortak çalışmaları doğrultusunda ülkemizin teknoloji kapasitesini artırmasına fayda sağlamaktadır. Ancak her alanda teknolojilerin hızla geliştiği ve küresel ekonominin dengelerini değiştirdiği günümüzde, Türkiye'nin teknoloji alanındaki ihtiyaçları da artmaktadır ve bunu karşılamanın bir yolu da Çin gibi teknoloji atılımı içerisinde olan ülkelerle işbirliği yapmaktır. Çin dijitalleşme sürecinde Batı'ya yakalamış hatta bazı alanlarda geçmiş bir ülke olmasının yanı sıra Asya ile Avrupa'yı altyapı ve yatırım projeleriyle bağlayarak ortak bir ekonomik refah kuşağı oluşturmayı hedefleyen Kuşak ve Yol Girişimi'ne paralel olarak geliştirdiği "Dijital İpek Yolu" gibi projelerle de kendi ICT kapasitesinin uluslararasılaşmasını sağlamaktadır. Çin ve Türkiye'nin ICT alanında işbirliği çerçevesinde öncelikleri belirlemek, bu öncelikler doğrultusunda orta ve uzun vadeli yaklaşımlar geliştirmek, yazılım gibi her iki tarafın da güçlü olduğu alanlara ayrı bir ağırlık vermek, ICT'yi ekonominin bütünü içerisinde ele alarak diğer sektörlerdeki uygulamaların geliştirilmesi için çaba harcamak, ICT'nin işlevselliğini ve yapay zekâ gibi uygulamaların gücünü sağlayan büyük verinin paylaşımı konusunda adımlar atmak ve mevzuattan ya da güvenlik endişelerinden kaynaklanan engelleri aşmak için gerekli önlemleri alarak işbirliğinin önünü açmak her iki ülke açısından da fayda sağlayacaktır.

## POLİTİKA ÖNERİLERİ:

1. Çinli teknoloji firmalarının Türkiye'de yatırım yapmalarını teşvik etmek amacıyla mevzuattan kaynaklanan engeller giderilmeli ve iş yapma ortamı iyileştirilmelidir. Mevzuatın iyileştirilmesi konusunda hazırlık amacıyla ilgili tüm paydaşları bir araya getirecek çalıştayların faydalı olacağı düşünülmektedir.

2. 5G teknolojileri konusunda Türkiye'nin Çin firmaları ile ortak ön çalışmalara başladığı görülmektedir. Bu tür çalışmalar yapay zekâ, blokzincir ve nesnelerin interneti gibi alanlarda da yapılmalıdır.

3. Kuşak ve Yol Girişimi ile ilgili olarak Türkiye'de yapılan tüm çalışma ve etkinliklere konunun ICT boyutu da dahil edilmeli, Türkiye'nin "Dijital İpek Yolu"nda yerini alması için bir eylem planı hazırlanmalıdır.

4. Türkiye ile Çin arasında, kamu, özel sektör, üniversite ve araştırma kuruluşlarının katılacağı ICT alanında spesifik konulara odaklanan konferanslar düzenlenerek iki ülke arasındaki bilgi akışı ve diyalog güçlendirilmelidir. Bu tür konferanslar Batılı ülkelerle hali hazırda gerçekleştirilmektedir (örn. Türk-Alman Yapay Zekâ Konferansı).

5. Türk ve Çin üniversiteleri arasında geliştirilmekte olan işbirliği programlarında teknoloji ve mühendislik alanlarına öncelik verilmelidir.

6. Finansal teknolojiler ve elektronik ödeme sistemleri, turizm başta olmak üzere farklı birçok sektörü doğrudan etkilemektedir. Bu alanda Çin'in hayata geçirmiş olduğu

yenilikler ve uygulamaların ülkemizde de kullanıma alınması değerlendirilmelidir.

**7.** ICT sektörünün sunduğu imkanlardan ekonominin tüm sektörleri faydalanmaktadır. Bu nedenle, her sektör için sektörün ilgili kurumlarının öncülüğünde, o sektörün ICT kullanımındaki mevcut durumunu ve ihtiyaçlarını ortaya koyan çalışmalar yapılmalıdır.

**8.** Türkiye'nin veri paylaşımı yapabileceği "güvenli ülkeler" listesi hazırlanmalı; Türkiye'nin de diğer ülkelerin listelerinde yer alabilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Yurtdışında faaliyet gösteren Türk firmalarının ilgili ülkelerde sahip oldukları veriyi Türkiye'ye getirebilmelerini mümkün kılmak amacıyla gerekli uluslararası anlaşmaların yapılması için girişimlerde bulunulmalıdır.

**9.** Siber güvenlik konusunda dünyadaki gelişmeler yakından izlenmeli, gerekli önlemler alınmalı ve ICT alanındaki işbirlikleri uluslararası kabul görmüş standartlarda gerçekleştirilmelidir.



[www.tusiad.org](http://www.tusiad.org)