



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

ÇİN'İN KUŞAK YOL GİRİŞİMİNDE ORTA ASYA'NIN
ÖNEMİ

YÜKSEKLİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
Semanur ÖNCÜ

Niğde
Ocak, 2025

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

ÇİN'İN KUŞAK YOL GİRİŞİMİNDE ORTA ASYA'NIN ÖNEMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Semanur ÖNCÜ

Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Mehmetali KASIM
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Turgay DÜĞEN
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Ahmet GEÇER

Niğde
Ocak, 2025

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Çin’in Kuşak Yol Girişimi’nde Orta Asya’nın Önemi” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Semanur ÖNCÜ



ÖN SÖZ

Bu çalışmanın her aşamasında bilgi ve deneyimlerinden yararlandığım, yönlendirmeleriyle araştırmamı bilimsel bir temele oturtan değerli danışman hocam, Öğr. Üyesi Dr. Mehmetali Kasım'a en içten teşekkürlerimi sunarım. Aynı şekilde, yüksek lisans sürecim boyunca beni her açıdan destekleyen, bilgi ve rehberlikleriyle ufkumu genişleten tüm hocalarıma da minnettarım. Eğitim hayatımda maddi ve manevi desteklerini daima yanımda hissettiğim aileme ve çalışmam boyunca desteklerini esirgemeyen dostlarıma da ayrıca teşekkür ederim.



ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ÇİN'İN KUŞAK YOL GİRİŞİMİNDE ORTA ASYA'NIN ÖNEMİ

ÖNCÜ, Semanur
Avrasya Araştırmaları Anabilim Dalı
Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Mehmetali KASIM
Ağustos 2024, x + 99 sayfa

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi (BKBY), Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Eylül 2013'te Astana'ya yaptığı ziyaret sırasında başlatılmıştır. BKBY Girişimi ile Çin, Orta Asya'da aktif bir rol oynamak ve bu ülkelerle ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemektedir. Çin, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'daki çeşitli altyapı projelerine finansal destek sağlamaktadır. Bu bölgelerde demiryolları, otoyollar, enerji boru hatları ve lojistik merkezler gibi stratejik nitelikteki altyapı gelişmeleri gerçekleştirilmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı, BKBY Girişimi'nin geçmişinden başlayarak, günümüz dinamiklerini ve gelecekteki olası etkilerini incelemektir. Bu çerçevede, söz konusu girişimin Orta Asya devletleri üzerindeki etkilerini analiz etmek ve Çin'in bu ülkelerle ilgili uzun vadeli stratejik hedeflerini ortaya koymaktır. Buna uygun olarak, çalışma, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Orta Asya'daki etkilerini inceleyecek ve Çin'in bölgedeki uzun vadeli stratejik hedeflerini analiz edecektir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Orta Asya, BKBY, Altyapı, Strateji

**ABSTRACT
MASTER THESIS**

**THE IMPORTANCE OF CENTRAL ASIA IN CHINA'S BELT ROAD
INITIATIVE**

ÖNCÜ, Semanur
Eurasian Studies Department
Supervisor: Asst. Prof. Mehmetali KASIM
August 2024, x+99 pages

Chinese President Xi Jinping launched the Belt and Road Initiative (BRI) during his September 2013 visit to Astana. Through the BRI, China seeks to play an active role in Central Asia and strengthen its relations with these countries. China is providing financial support for a diverse array of infrastructure projects in Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, and Uzbekistan. These projects include strategic infrastructure developments such as railways, highways, energy pipelines, and logistics centers. The rationale behind China's substantial investment in Central Asia through this initiative can be attributed to two key objectives: firstly, to contribute to the economic development of the region, and secondly, to secure strategic energy and trade routes.

The primary objective of this study is to determine the principal dynamics of the future of the Belt and Road Initiative and their impact on Central Asian states, as well as to identify China's main objective in relation to these countries. Accordingly, the study will examine in detail the economic, political, and social impacts of the Belt and Road Initiative in Central Asia and analyze China's long-term strategic objectives in the region.

Key Words: China, Central Asia, BRI, Infrastructure, Strategy

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	i
TABLolar LİSTESİ.....	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	5
BİR KUŞAK BİR YOL.....	5
1.1. BKBY Girişimi	5
1.1.1. BKBY: Ekonomi Kuşağı	8
1.1.2. Deniz İpek Yolu	8
1.2. BKBY'nin Ortaya Çıkış Sebepleri.....	9
1.2.1. BKBY Girişimi'nin Kapsamı.....	12
1.2.2. BKBY Girişimi'nin Hukuki Alt Yapısı	16
1.3. BKBY Girişimi'nin Finansmanı.....	17
İKİNCİ BÖLÜM	20
BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ'NDE ORTA ASYA	20
2.1. Orta Asya'nın Jeopolitik Konumu.....	20
2.1.1. Orta Asya'nın Stratejik önemi	21
2.1.2. BKBY Girişimi'nde Orta Asya'nın Konumu ve Önemi.....	23
2.2. BKBY Projesi Bağlamında Çin ve Orta Asya İlişkileri.....	24
2.2.1. BKBY ve Kazakistan	27
2.2.2. BKBY ve Kırgızistan	32
2.2.3 BKBY ve Tacikistan	37
2.2.3. BKBY ve Özbekistan.....	40
2.2.4. BKBY ve Türkmenistan.....	45

2.3. Orta Asya ülkelerinin BKBY Girişimi'ne yaklaşımları	49
2.3.1. Kazakistan	50
2.3.2. Kırgızistan	50
2.3.3. Özbekistan	52
2.3.4. Tacikistan	52
2.3.5. Türkmenistan	53
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	57
BKBY GİRİŞİMİNİN GELECEĞİ	57
3.1. Bağımlılık Teorisi Çerçevesinde Çin'in Batı Bölge Teorisi ve Orta Asya'nın Çin'e Artan Bağımlılığı	57
3.2. BKBY Girişimi'ne Büyük Güçlerin Yaklaşımları	60
3.2.1. Amerika	60
3.2.2. Rusya	64
3.2.3. Avrupa Birliği	65
3.3. BKBY Girişimi'ne Bölgesel Güçlerin Yaklaşımı.....	67
3.3.1. Hindistan	67
3.3.2. Pakistan	69
3.3.3. İran	70
3.3.4. Türkiye	72
3.4.BKBY Girişimi'nin Geleceğine Dair Fırsatlar, Tehditler ve Riskler	73
3.4.1.Fırsatlar	73
3.4.2. Tehditler	75
3.4.3. Riskler	76
SONUÇ.....	79
KAYNAKÇA	83
ÖZGEÇMİŞ.....	98

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Altı Ekonomik Koridor	6
Tablo 2. AIIB'nin Orta Asya Ülkelerinde Kredi Verdiği Projeler.....	18
Tablo 3. Öngörülen Altyapı Yatırımları 2016–2030 (2015 fiyatlarıyla milyar dolar).....	25
Tablo 4. Orta Asya Ülkelerinden Yapılan Kümülatif Çin Yardımı (2010-2014)	25
Tablo 5. Kırgızistan, Kazakistan ve Tacikistan Tarafından Bildirilen Çin Kredileri (milyon ABD doları)	26
Tablo 6. BKBY kapsamında Kazakistan'daki projeler	32
Tablo 7. BKBY Kapsamında Kırgızistan'da yapılan Altyapı projeleri	36
Tablo 8. BKBY kapsamında Tacikistan'da yapılan projeler	39
Tablo 9. Özbekistan'daki BKBY Ulaşım Koridorları.....	43
Tablo 10. BKBY kapsamında Türkmenistan'da yapılan projeler	48

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Altı Ekonomik Koridor.....	7
Şekil 2. BKBY Girişimi, Ekonomi Kuşağı ve Denizyolu kuşağı.....	9
Şekil 3. Sektörlere Göre Çin'in Kazakistan'daki yatırımları.....	29
Şekil 4. Kazakistan'daki Mevcut Boru Hatları.....	31
Şekil 5. Çin'in Kırgızistan'a İhracatı (Milyar Dolar)	35
Şekil 6. Kırgızistan'ın Çin'e İhracatı (Milyar dolar)	36
Şekil 7. Çin'in Tacikistan İhracatı (Milyar Dolar).....	39
Şekil 8. Çin'in Özbekistan'a ihracatı.....	45
Şekil 9. Çin'in Türkmenistan İhracatı.....	47



KISALTMALAR LİSTESİ

AAGC	Asya-Afrika Büyüme Koridoru
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AEB	Avrasya Ekonomik Birliği
AIIB	Asya Altyapı Yatırım Bankası
B3W	Daha İyi Bir Dünya İnşası
BBIN	Bangladeş-Bhutan-Hindistan-Nepal Girişimi
BKBY	Bir Kuşak Bir Yol
BCIM	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
BRI	Bir Kuşak Bir Yol
BRICS	Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika
CDB	Çin Kalkınma Bankası
CITIC	China International Trust Investment Corporation
CPEC	Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
ÇHC	Çin Halk Cumhuriyeti
DFC	ABD Uluslararası Kalkınma Finansmanı Kurumu
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
ECLA	Latin Amerika ve Karayipler Ekonomik Komisyonu
GSYİH	Gayri Safı Yurt İçi Hasıla
ICP	Uluslararası İklim Ortaklığı
IPEF	Hint-Pasifik Ekonomik Çerçevesi
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz

MCC	ABD Milenyum Mücadele Kurumu
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NDN	Kuzey Dağıtım Ağı
OBOR	Tek Kuşak Tek Yol
OEF	Özgürlük Operasyonu
PAKGLOC	Pakistan Kara İkmal Hattı
PGII	Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı
PTIA	Üçlü Ticaret ve Yatırım Anlaşması
ŞİÖ	Şanghay İşbirliği Örgütü
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STB	Stratejik Ticaret Bağlantısı
TPP	Trans-Pasifik Ortaklığı

GİRİŞ

BKBY Girişimi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Eylül 2013'te Astana'ya yaptığı ziyaret sırasında başlatılmıştır. BKBY Girişimi'nin 2013'te duyurulmasından bu yana, Çin'in dünya çapında genişleyen ekonomik, jeopolitik ve ticari varlığı, uluslararası yönetim ve hukuk sistemlerinde daha önemli bir rol oynamaya istekli olduğunu göstermiştir. Orta Asya ve özellikle Kazakistan, BKBY Girişimi için stratejik bir öneme sahiptir. Kazakistan'ın, Çin'in Avrupa'ya uzanan ticaret yollarında kilit bir geçiş noktası olduğu vurgulanmıştır.

BKBY Girişimi, Çin'i dünyanın diğer bölgeleriyle finansal, dijital ve sosyal açıdan birleştirmeyi amaçlayan bir inisiyatiftir. Bu, altyapı ve ulaşım projeleri aracılığıyla farklı bölgeleri birbirine bağlayarak ekonomik koridorlar oluşturmayı içerir.

Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'da çok çeşitli altyapı projelerini finanse etmektedir. Çin BKBY Girişimi ile Orta Asya'da aktif rol oynamak ve ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemektedir. Çin, Orta Asya'ya BKBY ile yoğun yatırım yapmaktadır. Ayrıca bölge ülkelerinin bağlantılarını artırmalarına, bölgesel ticareti genişletmelerine ve ulaşım altyapılarını modernize ederek borçlanma mekanizmalarıyla kendisine bağlama hedeflenmiştir.

Çin'in bakış açısına göre BKBY, kamu mallarını sunmanın, küresel bağlantıyı teşvik etmenin ve kendisini sorumlu bir paydaş olarak göstermenin yoludur (Nurgozhayeva, 2020). Çin'in BKBY ile temel amacı sadece ekonomik altyapı projeleri oluşturmak değil, aynı zamanda küresel yönetim sistemine katkıda bulunmak ve bu bağlamda, bölgesel ortak çıkarlar ve normlar etrafında bir topluluk inşa etmektir. Çin, bu girişim aracılığıyla küresel arenada daha etkin bir rol üstlenmeyi hedeflemektedir. Çin, BKBY ile uluslararası sistemde kural koyucu bir aktör haline gelmeyi amaçlamaktadır.

Çin dünyanın en büyük petrol ve gaz tüketicilerinden birisidir. Orta Asya ülkeleri, doğal kaynaklar açısından zengin oldukları için (özellikle Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan doğal gaz, petrol ve uranyum gibi doğal kaynaklar açısından zengindir) Çin'e çekici gelirken, Çin ekonomisinin bu kaynaklara ihtiyacı vardır ve bunlara engelsiz erişim istemektedir. Aynı zamanda, Çin Orta Asya ülkeleri

ile komşu durumundadır. Çin, pazarlarını sınırlarının ötesine genişletmeyi ve yeni pazarlar bulmayı hedeflemektedir. Hükümet, özellikle istihdam seviyelerini korumak amacıyla, Çin'in düşük katma değerli üretim tesislerinde ve teknolojilerinde oluşan kapasite fazlasını yeni alanlara yönlendirmeye odaklanmaktadır. BKBY Girişimi dışarıya açılmalarının bir aracı niteliği taşımaktadır.

Bu tez, Çin'in Orta Asya ülkeleriyle olan ilişkilerini ve bu bölgedeki etkisini, özellikle BKBY bağlamında ele almaktadır. Araştırma, Çin'in BKBY Girişimi'ni bir araç olarak kullanarak Orta Asya'da izlediği stratejileri, uyguladığı politikaları ve geliştirdiği iş birliği süreçlerini analiz etmekte ve bu süreçlerin bölgesel düzeydeki etkilerini kapsamlı bir şekilde değerlendirmektedir. Çalışma, Çin'in BKBY Girişimi öncesi ve sonrası dönemde Orta Asya'daki etkisini karşılaştırmalı bir yaklaşımla ele alarak, projeye yönelik çeşitli uluslararası yaklaşımları da göz önünde bulundurmaktadır.

Tez üç ana bölümden oluşmaktadır. Tezin birinci bölümünde, Çin'in BKBY Girişimi'nin ortaya çıkış nedenleri, amaçları ve kapsamı ele alınmıştır. BKBY Girişimi, Çin'in kadim Orta Asya bölgesinde ekonomik, askeri ve stratejik anlamda daha etkin bir rol üstlenme arayışının bir ürünü olarak değerlendirilmiştir. Çin, bölgenin ekonomik zorluklarını stratejik bir fırsat olarak görmüş ve enerji, ulaşım ile altyapı alanlarında büyük yatırımlar gerçekleştirerek bölgenin ekonomik lideri konumuna yükselmiştir. Bu bağlamda BKBY, Çin'in Orta Asya'daki bölgesel politikalarının temel dayanağını oluşturmakta ve ülkenin küresel stratejisinde merkezi bir rol oynamaktadır.

Tezin ikinci bölümünde, Çin'in BKBY çerçevesinde Orta Asya ülkeleriyle geliştirdiği ilişkiler ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Bölümde, her bir Orta Asya ülkesine yönelik BKBY kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar ve imzalanan anlaşmalar detaylandırılmış; bu çerçevede, Çin'in bu ülkelerle ilişkilerinin boyutları ve kapsamı analiz edilmiştir. Ayrıca, Orta Asya ülkelerinin BKBY Girişimi'ne yönelik yaklaşımları değerlendirilmiş ve bu ülkelerin Çin açısından taşıdığı özel önem vurgulanmıştır. Özellikle enerji kaynaklarından yoksun Kırgızistan ve Tacikistan ile yakın iş birliği, Çin'in bölgedeki stratejik çıkarlarını gözler önüne sermektedir. Çin'in bu iki ülkeyle kara sınırı bulunması ve söz konusu ülkelerin stratejik konumları, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'dan geçen petrol ve doğal gaz boru

hatlarının bu güzergahlardan geçme olasılığı nedeniyle, Çin'in bu ülkelerdeki etkisini artırma çabalarını daha anlamlı kılmaktadır. Çin, bölgedeki etkinliğini artırmak amacıyla çeşitli stratejik hamleler gerçekleştirmeye devam etmektedir.

Tezin üçüncü bölümünde, BKBY Girişimi'nin Orta Asya ülkeleri için yaratabileceği potansiyel riskler ve tehditler kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Bununla birlikte, BKBY'nin bölge ülkelerine sunabileceği fırsatlar da derinlemesine analiz edilmiştir. Bölümde, bağımlılık teorisi bağlamında Çin'in Batı Bölge teorisine ilişkin ayrıntılı bir değerlendirme yapılmış ve BKBY'nin bu bağlamdaki yeri tartışılmıştır. Ayrıca, girişime yönelik olarak büyük güçlerin ve bölgesel aktörlerin yaklaşımları detaylı bir şekilde incelenmiş, bu değerlendirmeler ışığında BKBY'nin bölge ve küresel düzeydeki etkileri analiz edilmiştir.

Araştırmanın temel dayanak noktası birincil ve ikincil kaynaklardan elde edilen verilere dayanmaktadır. Birincil kaynaklar arasında Orta Asya ülkelerinin hükümetlerine ait resmi internet siteleri, resmi haber ajansları ve dijital arşivler bulunmaktadır. Ayrıca Çin ve Orta Asya ülkelerinin resmî kurumlarının yayınladığı belgeler, liderlerin açıklamaları ve sosyal medya hesaplarından sağlanan bilgiler araştırmanın ana unsurlarını oluşturmuştur. BKBY Girişimi'nin resmi internet sitelerinde yer alan belgeler ve strateji raporları da titizlikle incelenmiştir.

İkincil kaynaklar ise akademik literatürden ve bilimsel çalışmalardan elde edilen verilerden oluşmaktadır. Araştırma kurumlarının yayımladığı raporlar, bilimsel dergilerde yer alan makaleler, konuya ilişkin kitaplar ve çeşitli tezler, bu çalışmanın akademik altyapısını güçlendirmiştir. Ayrıca, Fabio Indeo'nun BKBY Girişimi'nin Orta Asya'daki güvenlik boyutlarına ilişkin çalışmaları ve Ümit Alperen ile Otabek Omonkulov'un BKBY çerçevesinde Çin-Orta Asya ilişkilerini ele alan Türkçe kaynakları, bu araştırma için önemli bir referans olmuştur.

Araştırma yöntemi, nitel ve nicel analizlerin bir arada kullanıldığı karma bir yaklaşımı temel almaktadır. Nitel yöntemler çerçevesinde, resmi belgelerin içerik analizi gerçekleştirilmiş ve liderlerin söylemleri ile hükümet politikaları söylem analizi yöntemiyle değerlendirilmiştir. Nicel yöntemler ise ekonomik ve politik göstergelere dair verilerin toplanması ve bu verilerin istatistiksel olarak analiz edilmesi sürecini kapsamaktadır. Ayrıca, Çin'in ve diğer büyük güçlerin BKBY'ye yaklaşımları karşılaştırmalı bir yöntemle analiz edilmiştir. Bu yaklaşım, hem Çin'in

bölgedeki stratejilerini hem de bölgesel aktörlerin bu stratejilere verdiği tepkileri anlamada önemli bir çerçeve sunmuştur.

Bu tez, BKBY Girişimi'nin Orta Asya bağlamındaki önemine odaklanarak literatüre özgün bir katkı sunmayı hedeflemektedir. Çalışma, Orta Asya'nın siyasi ve ekonomik dinamiklerini dikkate alarak, bölgesel iş birliği ve güç dengeleri üzerine yeni bir perspektif getirmektedir. Özellikle Türkçe akademik kaynakların sınırlı olduğu bu alanda, tez önemli bir boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır.

Bu araştırmanın temel amacı, “BKBY Girişimi'nin geleceğinin temel dinamikleri ne olacaktır ve Orta Asya Devletleri bu durumdan nasıl etkilenecektir?” ve “Çin'in BKBY Girişimi ile Orta Asya ülkelerine yönelik hedefleri nedir?” sorularına cevap aramaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

BİR KUŞAK BİR YOL

2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Tek Kuşak, Tek Yol (OBOR) diğer adıyla BKBY Girişimi'ni duyurdu. Bilindiği gibi 'BKBY' stratejisi, Çin'in hem kara İpek Yolu Ekonomik Kuşağını hem de 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu yeniden kurma planları için bir şemsiye terimdir. Bu politika, Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki bağlantıyı ve ekonomik etkileşimi geliştirmek için tasarlanmıştır. Tamamlandığında, iki ticaret yolu dünya nüfusunun neredeyse üçte ikisine ev sahipliği yapan ve dünyanın Gayri Safi Yurtiçi Hasılasının neredeyse üçte birini oluşturan bir alandan geçecektir (Robbins, 2017).

1.1. BKBY Girişimi

BKBY Girişimi Eylül 2013'te Nazarbayev Üniversitesi'nde Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından ilan edilmiştir (Jinping, 2013) BKBY ile Çin, çeşitli katılımcılar arasındaki rekabet ve iş birliğinin uzun süre bir arada var olduğu bölgesel ekonomik entegrasyonu sağlamak hedefindedir (Günay, Çetiner, Sevinç, & Kütükçü, 2019). Bu girişim, altyapı ve ulaşım projeleri aracılığıyla farklı bölgeleri birbirine bağlayarak ekonomik koridorlar oluşturmayı içerir.

BKBY Girişimi, ticaret ve yatırım alanında ülkeler arasındaki ilişkileri güçlendirmeyi ve katılımcı ülkeler arasında yüksek düzeyde siyasi iş birliğini desteklemeyi amaçlamaktadır. Girişimin kapsamı ise şu alanları içermektedir: Karayolu, demiryolu ve liman altyapıları; enerji ve güç sektörü; kamu hizmetleri; ulaştırma, lojistik ve inşaat; finansal piyasalar; ve teknolojik gelişmeler, telekomünikasyon, medya ile bilgi teknolojileri (Çelik, Ceylan, & Akyar, 2022, s. 1126).

BKBY, Çin'i uluslararası kalkınmanın öncüsü yapma potansiyeli taşıırken, aynı zamanda ülkenin daha az gelişmiş eyaletlerine yerel kalkınma fırsatları sunmaktadır. Bu girişim, Antik İpek Yolu güzergâhları boyunca Çin'in uluslararası arenadaki etkisini artırmayı amaçlamaktadır. Bu girişim Asya, Avrupa ve Afrika'da altyapıya trilyonlarca dolarlık yatırımları teşvik ettiği için küresel ekonomide uzun yıllardır görülen en önemli gelişmelerden birisidir. Ayrıca BKBY ile Çin, katılımcı ülkelerle ilişkilerini derinleştirerek askeri, siyasi ve ekonomik alanlarda daha etkili bir

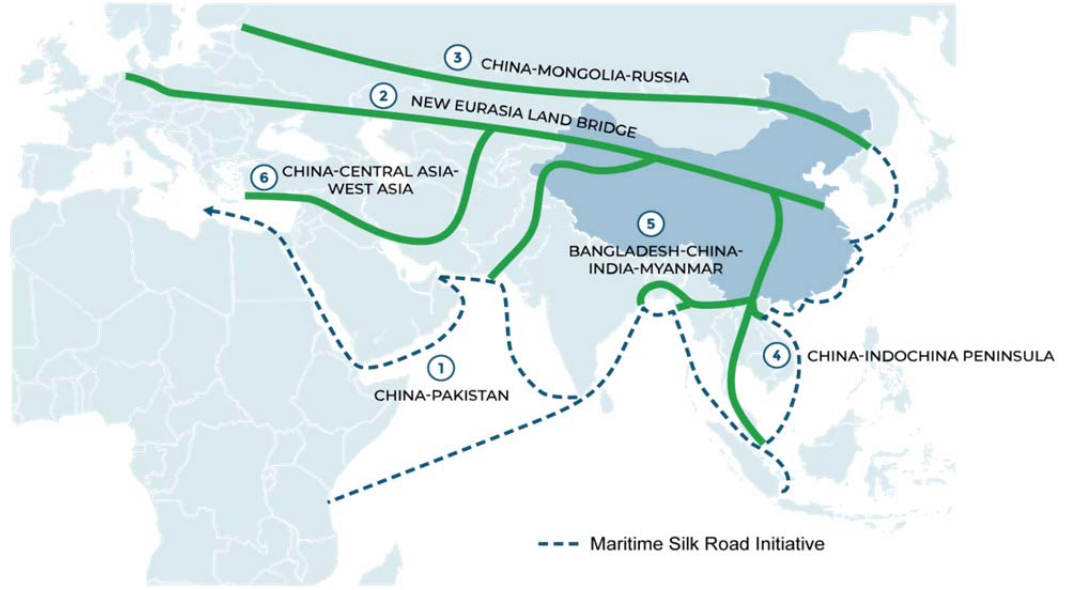
küresel güç olmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda, bu ülkelere ekonomi ve altyapı alanlarında kazan-kazan stratejisine dayalı bir iş birliği sunmayı vaat etmektedir (Okumuş, Bozoklu , & Çağlayan , 2021, s. 120).

Çin'in BKBY Girişimi ile diğer bir amacı ise açık bir dünya ekonomik sistemini sürdürmek ve dünyanın kalkınmaya şiddetle ihtiyaç duyulan bölgelerinde çeşitlendirilmiş, kapsayıcı ve sürdürülebilir bir kalkınma elde etmektir. Bu tutkunun ışığında BKBY Girişimi aynı zamanda "Çin'in Marshall Planı" olarak da anılır (Demir & Tekir, 2018, s. 38). Çin önemli bir liderlik rolü ile geniş bir bölgede artan refahı sağlamaya odaklanırken, aynı zamanda tüm gelişmekte olan ülkelere kazan kazan politikası doğrultusunda ekonomik teşvikler sağlamaktadır.

BKBY Girişimi, Çin'in ticari ve ekonomik güvenliğini artırmak amacıyla, Çin'de hem kara hem de deniz ticaret yollarını kapsayan altı ekonomik koridoru kapsıyor (Tan, 2021, s. 12).

Tablo 1. Altı Ekonomik Koridor

Koridor İsmi	Açıklandığı Yıl	Durumu	Birincil Odak
Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru	2013	Duraklatıldı	Ulaşım Altyapısı
Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru	2015	Kısmen Çalışır durumda	Ulaşım Altyapısı
Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru	2010	Yapım halinde	Ulaşım Altyapısı
Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	2014	Kısmen Çalışır durumda	Ulaşım Altyapısı
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	2013	Kısmen Çalışır durumda	Ulaşım Altyapısı, Enerji Santralleri, Enerji Nakil Hatları
Yeni Avrasya Kara Köprüsü	2013	Kısmen Çalışır durumda	Ulaşım Altyapısı, Enerji Nakil Hatları



Şekil 1. Altı Ekonomik Koridor

Asya ve Avrupa arasında ticaretin artırılmasını hedefleyen ekonomik koridorlar üç ana güzergâhtan oluşmaktadır: Kuzey, Orta ve Güney Hatları. Kuzey Hattı, Kazakistan'dan başlayarak Rusya üzerinden Trans-Sibirya demiryolu ile Polonya'ya ulaşan bir kara taşımacılık rotasıdır. Orta Hat, Kazakistan'dan başlayıp Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanmakta ve Hazar Denizi'ni içeren multimodal taşımacılık olanakları sunmaktadır. Güney Hattı ise hem kara hem de deniz taşımacılığını birleştirir; Çin'in kıyı limanlarından başlayarak Hint Okyanusu, Arap Denizi ve Kızıldeniz üzerinden Akdeniz'e ve Güney Avrupa'ya ulaşır. Bu güzergâhlar, uluslararası ticaret açısından stratejik birer bağlantı sağlamakla birlikte, maliyet ve süre avantajları sunarak lojistik sektöründe önemli bir rol oynamaktadır (Tan, 2021, s. 13)

Çin, BKBY Girişimi aracılığıyla ekonomik koridorlar oluşturarak ve mevcut ticaret yolları üzerinde iyileştirmeler yaparak Çin'e yönelen malların güvenliğini ve nakliye verimliliğini artırmayı amaçlamaktadır. Bu girişim, içeri giren ve çıkan malların verimliliğini maksimuma çıkarmakla birlikte ticaret güvenliği için de büyük önem taşımaktadır (Tan, 2021, s. 13).

Kara ticaret yollarının kurulması, Çin ve komşu ülkeler arasında daha güçlü bağlantılara olanak sağlıyor. Aynı zamanda, yeni deniz ticaret yollarının tanıtılması, Çin'in varlığını daha önce erişilemeyen bölgelere genişletmesini sağlıyor. BKBY,

Çin'in ticari ve ekonomik beklentilerini daha ileri bir düzeye çıkarıyor. Bu girişim, Çin'in statüsünü büyük bir güç olarak yükseltmede bir mihenk taşıdır.

1.1.1. BKBY: Ekonomi Kuşağı

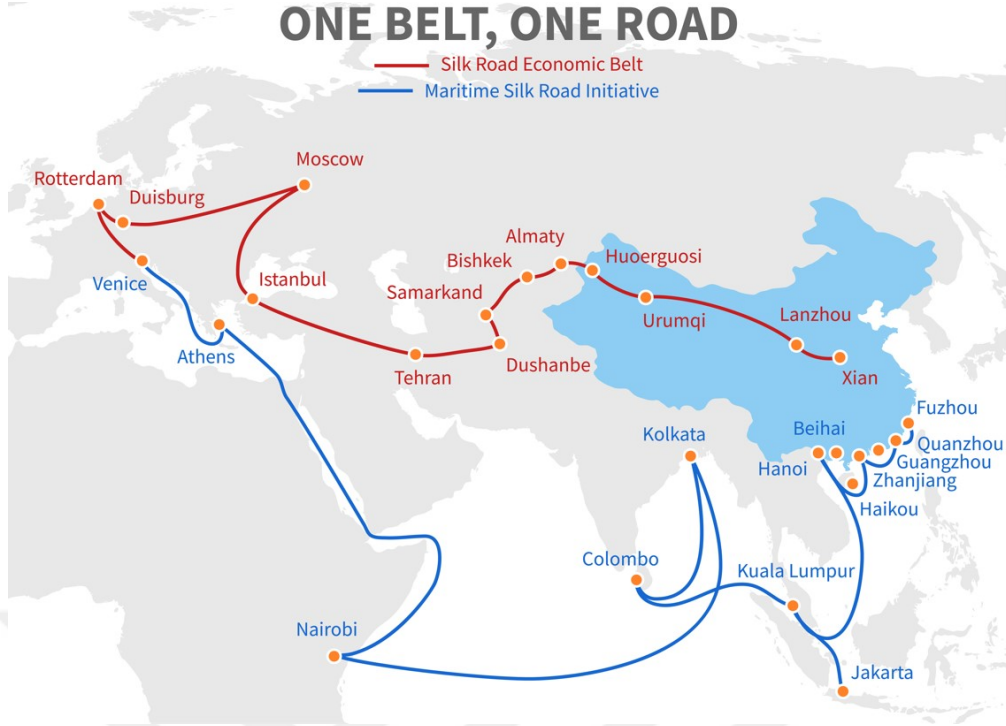
İpek Yolu Ekonomi Kuşağı girişimi, Orta Asya ülkeleriyle iş birliğini temel olarak kapsamlı bir bölgesel ekonomik entegrasyon sunmaktadır. Antik İpek Yolu'nun modern bir versiyonu olarak tasarlanan bu proje, entegre ulaşım ve bilgi ağları aracılığıyla bölge ülkelerini birbirine bağlamayı ve politikalar, ulaşım, ticaret, para birimi dolaşımı gibi alanlarda engelleri kaldırarak, bölge içi ticaretin ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımını teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

İpek Yolu Ekonomi Kuşağı, Avrupa ve Asya'nın merkez bölgelerini birleştirerek dünya yüzölçümünün dörtte birini kapsamaktadır. Üç rotadan oluşan bu girişim, Orta Asya'yı merkezine alarak, bölgenin coğrafi avantajlarını ve farklı ekonomik yapılarını birbirini tamamlayacak şekilde kullanarak, gelecekteki iş birliğini derinleştirmeyi hedeflemektedir (Shang, 2017, s. 7).

1.1.2. Deniz İpek Yolu

Deniz İpek Yolu, limanlar ve çeşitli taşıma modlarının altyapı sistemleriyle desteklenen bir deniz koridoru oluşturmayı hedeflemektedir. Çin tarafından planlanan bu girişim, Doğu Asya'yı Avrupa ve Akdeniz, Güney Asya'yı Doğu Afrika ve Batı Pasifik'i Hint Okyanusu ile büyük ölçüde bağlamayı amaçlamaktadır. Deniz İpek Yolu, Doğu Akdeniz, Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu'ndaki limanları geliştirerek ve ticaret yollarını iyileştirerek, deniz, kara, demir ve hava yollarını birbirine bağlamayı ve yeni ticaret yolları oluşturmayı amaçlamaktadır (Çelik, Ceylan, & Akyar, 2022, s. 1128).

Çin limanlarını Güney Çin Denizi, Güney Pasifik ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya bağlar. Önemli liman şehirleri arasında Pire, Mombasa, Cibuti, Gwadar, Kolombo, Hambantota, Jakarta, Batam, Kyaukpyu ve Kuantan bulunur.



Şekil 2. BKBY Girişimi, Ekonomi Kuşağı ve Denizyolu kuşağı

1.2. BKBY'nin Ortaya Çıkış Sebepleri

1990'lara kadar Çin, bölgesel entegrasyon girişimlerine ve uluslararası kuruluşlara karşı ihtiyatlı bir yaklaşım sergilemiştir. Bu tür çabaları, egemenlik ve güvenlik tehditleri olarak değerlendirerek içe dönük bir politika benimsemiştir. Ancak, Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle uluslararası ilişkilerde önemli değişimler yaşanmış ve bu değişim Çin'in bölgesel politika stratejilerini de etkilemiştir. Küresel bölgelilik eğilimlerinin artmasıyla, Çin mevcut politika duruşunu gözden geçirerek, bölgesel güç olmanın ötesine geçmeyi ve küresel arenada daha etkin bir rol oynamayı hedeflemiştir. Bu dönüşüm, Çin'in uluslararası ilişkilerdeki stratejik konumunu güçlendirmeye ve küresel bir aktör olarak daha fazla tanınmaya yönelik bir çabayı ifade etmektedir. Dolayısıyla, Çin'in bu yeni yaklaşımı, uluslararası iş birliği ve ilişkilerde daha aktif bir rol üstlenme isteğini yansıtmaktadır (Özdaşlı, 2015, s. 584).

Çin'in 11 Kasım 2001'de Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) girmesi ve ilk olarak 1996'da Şangay Beşlisi olarak bilinen Şangay İş birliği Örgütü'nün (ŞİÖ) kuruluşuna dahil olması, küresel sahnede daha proaktif bir role doğru bir geçişin sinyalini verdi. Bu geçiş, Çin'in uluslararası toplum içinde büyük güç statüsü elde etmeye çalışan ilgili bir paydaş olarak ortaya çıkışına işaret ediyordu (Zoellick, 2006, s. 94).

BKBY Girişimi, Çin ile Avrupa, Asya ve Afrika gibi bölgeler arasında kara ve deniz yolları aracılığıyla güçlü ticari ve ekonomik bağlantılar kurmayı amaçlamaktadır. İnisiyatif, iki ana bileşenden oluşur:

Kuşak: Orta Asya'dan Avrupa'ya kara yolları üzerinden daha fazla bağlantı sağlamayı hedefler. Demiryolları, otoyollar, limanlar, elektrik şebekeleri ve telekomünikasyon sistemleri gibi altyapı projelerinin geliştirilmesini vurgular. Bu çabalar ticareti kolaylaştırmak, yatırımları teşvik etmek ve ekonomik büyümeyi teşvik etmek için tasarlanmıştır.

Yol: Güney bölgelerindeki deniz yolları ve kanalları üzerinden ulaşımı artırmayı hedefler (Yalçınkaya & Güzel, 2021, s. 117). Öncelikle Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya, Orta Doğu ve Akdeniz gibi bölgelere bağlayan deniz ticareti bağlantısını geliştirmeye odaklanıyor. Projeler, yeni limanların, konteyner terminallerinin ve diğer ilgili deniz altyapı tesislerinin kurulmasını kapsar.

Xi Jinping'in BKBY Girişimi önerisi, çağın gelişmelerine öncülük etme amacını taşır. Mart 2015'te yayımlanan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortak İnşasına İlişkin Vizyon ve Eylemler" belgesi, bu girişimin arka planını üç boyutta özetlemektedir. İlk olarak, zamanın eğilimlerine uyum sağlama amacı güdülmektedir. İkinci olarak, dünya barışı ve kalkınmasına yeni ve olumlu bir enerji katma hedefi belirlenmiştir. Son olarak, Çin'in Asya, Avrupa, Afrika ve diğer bölgelerle açılımını genişletme ve karşılıklı faydaya dayalı iş birliğini güçlendirme gerekliliği vurgulanmıştır (Cai, Nolan, & Wang, 2022, s. 113).

İlk olarak, BKBY, çok kutuplu bir dünya düzenine, ekonomik küreselleşmeye, kültürel çeşitliliğe ve sosyal bilişimleşmeye uyum sağlamayı amaçladığını öne sürmektedir. BKBY, büyük bir gelişmekte olan ülkenin çağın gereksinimlerini ve kendi sorumluluklarını anlama çabasının bir sonucudur. Çin, reform ve dışa açılma yoluyla yenilikçi kalkınmayı teşvik ederek ve ekonomisini dünya genelinde ikinci sıraya yükselterek, kendi kalkınma deneyimine dayanarak diğer ülkelerle fırsatları paylaşmayı ve ortak kalkınma ve refahı sağlamak için iş birliği yapmayı amaçladığını ifade etmektedir (Cai, Nolan, & Wang, 2022, s. 113).

İkinci olarak, dünyanın en büyük gelişmekte olan ülkesi olan Çin, 40 yıllık uygulama süreci boyunca kendine özgü bir kalkınma modeli geliştirmiştir. Çin,

günümüzün çeşitlenmiş dünya ekonomisinde, bu deneyimlerini diğer ülkelerle paylaşmayı ve yeni bir kalkınma modeli sunmayı umduğunu ifade etmektedir. "Vizyon ve Eylemler" belgesinde, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile bağlantılı projeleri, bu girişim boyunca yer alan ülkelerin kalkınma stratejileriyle uyumlu hale getirmeyi; pazar potansiyelini harekete geçirerek, yatırım ve tüketimi teşvik etmeyi; talep ve iş fırsatları yaratmayı amaçladığı belirtilmiştir (Linggui, Jinbo, & Laihui, 2018, s. 46).

Üçüncü olarak, BKBY inşasının ilerletilmesi, Çin'in açılma stratejisini genişletme ve derinleştirme gereksinimiyle doğrudan ilişkilidir. Ayrıca, bu süreç Asya, Avrupa, Afrika ve diğer bölgelerdeki ülkelerle iş birliğini güçlendirmeyi hedeflemektedir. Çin, son kırk yıl boyunca gerçekleştirdiği reformlar ve dışa açılma politikaları sayesinde, dünya ekonomisinin en dinamik güçlerinden biri haline gelmiştir. Bu ekonomik dönüşüm, Çin'in "İki Yüzyılın Hedefleri"ni¹ gerçekleştirmesi için sağlam bir temel oluşturmaktadır (Linggui, Jinbo, & Laihui, 2018, s. 47).

BKBY, dünya genelinde karmaşık ve köklü değişimlerin yaşandığı bir dönemde ortaya çıkmıştır. Uluslararası finansal krizin etkileri hâlâ sürerken, dünya ekonomisi bir toparlanma sürecindedir ve küresel kalkınma eşitsizlikleri belirgin bir şekilde devam etmektedir. Uluslararası ticaret ve yatırım ortamında ise çok taraflı ticaret ve yatırım kurallarında önemli değişiklikler yapılmakta, bu durum ülkeleri kalkınma konusunda ciddi zorluklarla karşı karşıya bırakmaktadır.

21. yüzyılın başından bu yana, gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınma düzeyi, özellikle Çin, Hindistan ve diğer BRICS ülkeleri gibi ülkelerde önemli ölçüde artmıştır. Bu ülkelerin uluslararası arenadaki yükselişi, gelişmiş ülkelerin göreceli bir gerilemeye girmesiyle birlikte gelirken, bu durum bir dizi uluslararası endişeye neden olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerin başarısı, özellikle Trump yönetiminin aldığı bazı politika kararlarıyla birlikte, uluslararası toplumda geniş bir endişe ve karşı küreselleşme eğilimi ile sonuçlanmıştır (Cai, Nolan, & Wang, 2022, s. 114).

1990'lardan itibaren, Çin küresel ticaret ve ekonomide belirgin bir varlık haline gelmeye başladı. Ancak, sadece askeri güce değil, diplomatik ilişkilere dayalı

¹ ÇHC'in 1949'daki kuruluşundan 100 yıl sonra 2049'a kadar "orta dereceli refah toplumu" oluşturmayı ve ardından 2049'dan itibaren küresel bir güç olarak tam anlamıyla modernleşmeyi amaçlayan iki aşamalı bir kalkınma stratejisidir.

yumuşak güce de odaklandı. Bu proje, altyapı inşaatları gibi çeşitli alanlarda büyük yatırımları içeriyor ve bu yatırımlar, projenin geçtiği ülkelerde önemli değişimlere yol açıyor. Ancak, ekonomik diplomasiyi uygulayan Çin'in, dünya ticaretinin Pasifik eksenine kaymasından dolayı ABD ile ilişkilerinde de yeni bir yöne doğru ilerlediğini gösteriyor (İkiz, 2019, s. 1692).

Çin'in büyük stratejisi, bölgesel ve küresel bir güç olma hedefine dayanıyor ve BKBY Girişimi, diğer ülkelerle ilişkileri geliştirmesini sağlıyor. Bu proje, Çin'in uluslararası piyasalardaki etkisini artırarak enerji tedarikini güvence altına almayı amaçlıyor (İkiz, 2019, s. 1692).

1.2.1. BKBY Girişimi'nin Kapsamı

BKBY, ortak kalkınmayı ve refahı teşvik ederek, karşılıklı anlayışı ve güveni artırarak, çok yönlü değişimleri güçlendirerek barış ve dostluğa giden bir yol olarak tanımlanmıştır. Bu girişim, kazan-kazan iş birliğini esas aldığını ve kalkınma, iş birliği ve açıklık ilkelerine dayandığı ifade edilmektedir. Temel amacının Çin kaynaklarına göre, Çin'in kalkınma fırsatlarını paylaşmak ve BKBY üzerindeki ülkelerle ortak refahı artırmak olduğu ifade edilmiştir (Linggui, Jinbo, & Laihui, 2018, s. 48).

BKBY Girişimi, beş ana hedefi; politika koordinasyonu, altyapı bağlantıları, serbest ticaret, finansal entegrasyon ve kültürel etkileşim üzerine inşa edilmiştir. Bu hedefler, her alanda pratik iş birliğini desteklemeyi ve ortak çıkarlar ile sorumlulukların paylaşıldığı bir topluluk oluşturmayı amaçlamaktadır. Girişim, siyasi güveni artırmak, ekonomik entegrasyonu derinleştirmek ve kültürel kapsayıcılığı teşvik etmek suretiyle, güzergâh üzerindeki ülkelerin karşılaştırmalı üstünlüklerini değerlendirmelerine ve ekonomik tamamlayıcılığı kalkınmayı hızlandıracak bir güç haline getirmelerine yardımcı olmayı hedeflemektedir. (Linggui, Jinbo, & Laihui, 2018, s. 48).

Projenin geniş kapsamı, hedeflerinin net bir şekilde tanımlanmasını zorlaştırırken, Çin için, BKBY projesi sadece bir dizi ekonomik girişim değil, aynı zamanda ekonomik, politik ve askeri unsurlarla entegre edilmiş ulusal bir stratejidir (Samadi, 2023, s. 7).

BKBY, ilgili ülkelerle birlikte dört ipek yolunun inşasına odaklanıyor: Yeşil Kalkınmaya Giden İpek Yolu, Sağlıkta İşbirliğine Giden İpek Yolu, İnovasyona Giden İpek Yolu ve Barışa Giden İpek Yolu. Çin, tüm tarafları Çin'in gelişiminin hızlı trenine binmeye ve Çin'in gelişiminin deneyimlerini paylaşmaya davet edecektir (Linggui, Jinbo, & Laihui, 2018, s. 49). Bu dört İpek Yolu'nun her birini ayrı ayrı ele alarak kapsamlı bir şekilde açıklamak gerekirse:

1. Yeşil İpek Yolu, çevresel, ekonomik ve sosyal hedefleri bir araya getirerek sürdürülebilir kalkınmayı teşvik eden stratejik bir girişimdir. Bu girişim, karbon emisyonlarının azaltılması, kirliliğin kontrol altına alınması ve biyolojik çeşitliliğin korunması gibi temel çevresel hedeflere odaklanmaktadır. Aynı zamanda, Çin'in 2030 yılına kadar karbon emisyonlarını zirveye çıkarma ve 2060 yılına kadar karbon nötrlüğüne ulaşma taahhütleri doğrultusunda kritik bir rol üstlenmektedir (Xiao & Ding, 2023).

İklim değişikliğinin gelişmekte olan ülkeler üzerindeki etkisi dikkate alındığında, Yeşil İpek Yolu, altyapı yatırımlarında sürdürülebilir çözümler sunarak bu ülkelerin kalkınma süreçlerini şekillendirmeyi hedeflemektedir. Ayrıca, girişim, Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik çevresel eleştirilere yanıt niteliği taşımakta ve projelere yeşil standartlar getirerek daha geniş bir küresel kabul görmesini sağlamaktadır. Böylece Yeşil İpek Yolu, hem çevresel sürdürülebilirlik hem de Çin'in uluslararası liderlik konumunu güçlendirme stratejisinde merkezi bir araç olarak öne çıkmaktadır.

Batılı akademisyenler ve sivil toplum kuruluşları, Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki geniş kapsamlı altyapı projelerinin çevresel zararlarını eleştirmiştir. Yeşil İpek Yolu, bu eleştirilere bir yanıt niteliği taşıyarak, BRI projelerine yeşil standartlar getirmeyi ve çevresel sürdürülebilirlik açısından daha geniş bir kabul görmesini sağlamayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede, Yeşil İpek Yolu, Çin'in sürdürülebilir kalkınma alanındaki liderliğini güçlendirme ve Kuşak ve Yol projelerini daha çevre dostu bir anlayışla yönetme konusunda stratejik bir araçtır. Özellikle sürdürülebilirlik açısından geri kalan birçok Kuşak ve Yol ülkesi için bu

girişim, yeni standartlar oluşturarak daha çevre odaklı bir ekonomik büyüme rehberlik edebilir (Xiao & Ding, 2023).

2. Sağlıkta İşbirliğine Giden İpek Yolu, Çin'in küresel sağlık diplomasi çabalarını güçlendirmek amacıyla başlattığı ve sağlık alanındaki uluslararası işbirliklerini içeren bir girişimdir. Bu girişim, BKBY Girişimi'nin bir parçası olarak, sağlık altyapısının güçlendirilmesi, tıbbi malzeme desteği, sağlık eğitimi ve küresel sağlık sorunlarıyla mücadelele yönelik projeleri kapsamaktadır. Sağlıkta İşbirliğine Giden İpek Yolu, Çin'in gelişmekte olan ülkelere yönelik sağlık yatırımlarını artırarak, küresel sağlık sistemindeki etkisini pekiştirmeyi hedeflemektedir (Mei, 2023, s. 2).
3. İnovasyona Giden İpek Yolu, İpek Yolu boyunca, inovasyon, teknoloji ve sürdürülebilir kalkınma ile ilgili çağdaş kaygılarla bütünleştiren kavramsal bir çerçevedir. Bu projenin amacı, tarihi İpek Yolu güzergâhı üzerinde yer alan ülkeler arasında yenilikçi fikirlerin, teknolojilerin ve sürdürülebilir ekonomik modellerin alışverişini kolaylaştırmaktır.
4. Barışa Giden İpek Yolu, kültürel, sosyal ve ekonomik kalkınmayı teşvik eden çok boyutlu bir proje olarak öne çıkmaktadır. Bu girişimin temel hedefleri arasında İpek Yolu boyunca barışı tesis etmek, kültürel etkileşimleri güçlendirmek ve yerel toplulukların ekonomik potansiyellerini geliştirmek yer almaktadır. Özellikle barış ve istikrar, Kuşak ve Yol Girişimi'nin sürdürülebilirliği için kritik bir ön koşul olarak değerlendirilmektedir. Uluslararası ilişkilerde diyalog ve iş birliği ekseninde şekillenen girişim, çatışmanın yerini uzlaşmaya, güç politikalarının yerini ise adil ortaklıklara bırakmasını hedeflemektedir. Girişim, tüm ülkelerin egemenlik, toprak bütünlüğü ve temel ulusal çıkarlarına saygı duyulmasını; anlaşmazlıkların siyasi ve hukuki mekanizmalar çerçevesinde çözülmesini öngörmektedir. Ayrıca terörizm, ayrılıkçılık, aşırılık ve siber tehditlerle mücadelede küresel iş birliğinin artırılması gerektiği ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra, ekonomik geri kalmışlık, yoksulluk ve sosyal eşitsizlik gibi sorunların ele alınması ve çözümüne yönelik adımlar atılması gerektiği vurgulanmaktadır. Çin, girişimin barışçıl kalkınma ilkelerine dayandığını ve bağımsız bir dış politika çerçevesinde şekillendiğini ifade ederek, anlaşmazlık çözüm

mekanizmaları, güvenlik risklerini önlemeye yönelik erken uyarı sistemleri ve iş birliği modellerinin geliştirilmesine yönelik taahhüdünü dile getirmektedir. Girişimin, katılımcı ülkeler arasında karşılıklı güveni artırmayı ve bölgesel kalkınmayı teşvik ederek daha istikrarlı bir uluslararası çevre oluşturmayı hedeflediği belirtilmektedir (Belt And Road Portal, 2019)

Bu girişim ile Çin'in küresel sağlık alanındaki rolü önemli ölçüde genişlemiştir. Başlangıçta sınırlı olan sağlık diplomasi çabaları, özellikle 2020 yılı itibarıyla COVID-19 salgınının etkisiyle belirgin bir şekilde artmıştır. 2015 yılında Başkan Xi Jinping'in öncülüğünde, Çin, gelişmekte olan ülkelere sağlık desteği sağlamak amacıyla 2 milyar dolar tutarında bir taahhütte bulunmuştur. Bu taahhüt, büyük ölçüde sağlıkla ilgili projelere yönlendirilmiş olup, 2018'de Çin, Afrika'ya yönelik sağlık girişimlerine ek olarak 60 milyar dolar fon ayırmıştır. 2014'te Sağlıkta İşbirliğine Giden İpek Yolu Girişimi'nin başladığı dönemde, Çin'in Afrika'ya yaptığı insani yardımlar yalnızca 47 milyon dolar civarındayken, sonrasında yapılan sağlık altyapısı yatırımları, Çin'in küresel sağlık yönetimindeki etkisini artırma amacını yansıtmaktadır. Bu gelişmeler, Çin'in sağlık diplomasisi ve küresel sağlık yönetimine katkı sağlama stratejisinin önemli bir parçasıdır (Mei, 2023, s. 3).

Girişim, Birleşmiş Milletler Şartı'nın amaç ve ilkelerine uygun bir vizyon benimsediğini ve Barış İçinde Bir Arada Yaşama'nın Beş İlkesini desteklediğini belirtmektedir. Bu bağlamda, egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, karşılıklı saldırmazlık, iç işlerine müdahale etmeme, eşitlik ve karşılıklı yarar ilkeleri temelinde bir iş birliği ortamı oluşturmayı amaçladığını öne sürmektedir (Linggui, Jinbo, & Laihui, 2018, s. 49).

BKBY Girişimi'nin hedefleri, Çin'in 13. Beş Yıllık Planı'nın 51. bölümünde ve diğer bölümlerinde belirtilmiştir:

Ticaret ve Yatırımı Artırma Fası: Siyasi iletişimi güçlendirerek, altyapı bağlantılarını geliştirerek, ticareti kolaylaştırarak, sermaye akışını teşvik ederek ve insanlar arası değişimi artırarak, çift taraflı ve çok taraflı iş birliği mekanizmaları oluşturulacaktır.

İpek Yolu Boyunca Serbest Ticaret Bölgeleri Oluşturma Fası: Serbest Ticaret Bölgeleri stratejisini hızlandırmak için çaba gösterilecek ve yüksek standartlı serbest ticaret alanlarından oluşan bir ağ kurularak, BKBY Girişimi rotaları boyunca ülkelerle ve bölgelerle müzakerelere aktif olarak katılım sağlanacaktır.

Altyapıyı Finanse Etmek için Bölgedeki Mali İşbirliğini Geliştirme Fası: Uluslararası finansal kuruluşlar ve kurumlarla iş birliğini güçlendirerek, Asya Altyapı ve Yatırım Bankası ile Yeni Kalkınma Bankası'nın gelişimini teşvik ederek, İpek Yolu Fonu'nu etkin bir şekilde kullanarak ve açık, çoğulcu ve karşılıklı fayda sağlayan bir finansal iş birliği platformu oluşturularak bölgedeki mali iş birliği geliştirilecektir.

Doğal Kaynaklara Erişim Fası: Uluslararası iş birliğini artırarak enerji, kaynaklar, üretim zincirleri, iç işleme ve dönüşüm konularında gelişme sağlanacaktır.

BKBY Koridorlarındaki Ulaşım Altyapısını Güçlendirme Fası: Uluslararası lojistik rotalar oluşturmak için otoyolları, demiryollarını, su yollarını ve havayollarını birleştirerek, ana güzergahlar boyunca ve ana limanlarda altyapı geliştirilerek, çok modlu taşımacılığı ilerletmek planlanmaktadır (Kemanlı, 2023, s. 21).

Genel bir değerlendirme yapıldığında, BKBY'nin temel amacının Çin'in jeopolitik ve ekonomik nüfuzunu artırmak olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu çıkarım, projenin çeşitli yönlerini inceleyen akademik literatürdeki bulgularla da örtüşmekte ve BKBY'nin, Çin'in küresel ölçekte stratejik etkinliğini pekiştirmeye yönelik bir girişim olarak konumlandığını ortaya koymaktadır.

1.2.2. BKBY Girişimi'nin Hukuki Alt Yapısı

BKBY Girişimi'nin hukuki temeli, temel olarak Birleşmiş Milletler Şartı, ilgili anlaşmalar, hükümetler arası ikili anlaşmalar, uluslararası piyasa kuralları gibi uluslararası normlar, devletlerarası kuruluşların normaları ve PTIA (Preferential Trade and Investment Agreements)'lara yani tercihli ticaret ve yatırım anlaşmalarına dayanmaktadır. Özellikle, Çin uluslararası ticareti daha da kolaylaştırmak ve canlandırmak amacıyla BKBY Girişimi çerçevesinde sayısı ve kapsamı artırılmış olan tercihli ticaret anlaşmalarını ve serbest ticaret bölgelerini (STB) teşvik etme girişiminde bulunmuştur.

BKBY Girişimi, AB'den farklı bir bütünleşme girişimidir çünkü bağlayıcı bir kurucu anlaşmaya dayanmaz ve mevcut bir kurumsal yapıya sahip değildir. Girişim, Çin ve katılımcı ülkeler arasında var olan veya yeni oluşturulan ikili, çok taraflı anlaşmalar, uluslararası hukuk ve ilgili uluslararası kuruluşların kuralları çerçevesinde yürütülmektedir. Proje kapsamında olası anlaşmazlıkları çözecek veya anlaşmaların kurallarını uygulamaya koyacak bir zorlama mekanizması yoktur.

BKBY Girişimi kapsamında, 23 Ocak 2018'de Başkan Xi Jinping, Yüksek Halk Mahkemesi tarafından hazırlanan Uluslararası Ticari Uyuşmazlıkların Çözüm Mekanizması ve Kurumları taslak planını onaylamıştır. Bu plan, BKBY'ye dahil ülkeler arasındaki anlaşmazlıkları çözmeyi amaçlamaktadır. 29 Haziran 2018'de, Çin'in Xi'an ve Shenzhen şehirlerinde Yüksek Halk Mahkemesi tarafından iki Çin Uluslararası Ticaret Mahkemesi kurulmuştur. Ayrıca, 24 Ağustos 2018'de, BKBY Girişimi ile ilgili ihtilaflarda arabuluculuk yapmak ve çözümler sunmak amacıyla 32 uzmandan oluşan Uluslararası Ticaret Uzmanları Komitesi kurulmuştur.

Çin Uluslararası Ticaret Mahkemesi'nde yabancı uyruklu hâkimin bulunmaması ve mahkeme dilinin sadece Çince olması dikkat çekmektedir ve bu "uluslararası" mahkemelerin Çin hükümetinden ne kadar bağımsız ve şeffaf bir şekilde çalışacağı belirsizdir.

BKBY Girişimi, esas olarak yumuşak hukuka dayanmakta olup, resmi ve olmayan belgelere dayanmaktadır. Bu durum, girişimin hem hukuki dayanağını hem de yapısal yapısını oldukça esnek ve değişken hale getirmektedir. Kurumsal ve yasal engellerin bulunmaması ve katılım biçimlerindeki esneklik, projenin çekiciliğini artırırken, yeni katılanların uyum sağlamasını da kolaylaştırmaktadır.

1.3. BKBY Girişimi'nin Finansmanı

Çin, BKBY Girişimi'ni duyurduktan sonra, girişimin finansmanını desteklemek amacıyla İpek Yolu Fonu, Çin Yatırım Şirketi, Döviz Devlet İdaresi, Çin İthalat ve İhracat Bankası (CEXIM) ve Çin Kalkınma Bankası (CDB) gibi kuruluşları bir araya getiren bir finansman grubu oluşturmuştur. Bu finansman grubunun toplam sermayesi 40 milyar dolar olup, BKBY ve 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu çerçevesinde ekonomik iş birliğini artırmak, ticareti geliştirmek ve bağlantıları güçlendirmek için yatırım ve finansman olanakları sunmayı hedeflemektedir (Samadi, 2023, s. 10).

BKBY Girişimi, Asya, Orta Doğu, Avrupa, Afrika ve Güney Amerika'da 140'tan fazla ülkenin ve 30'un üzerinde uluslararası kuruluşun katılımını sağlamıştır. Bu kapsamda, Çin ile katılımcı ülkeler arasındaki toplam ticaret hacmi 6 trilyon doları aşmıştır. Ancak, Asya Kalkınma Bankası ve Dünya Bankası'nın bu kapsamlı finansman ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalması, alternatif kuruluşların oluşumunu hızlandırmıştır. Bu doğrultuda, 24 Ekim 2014'te Pekin'de 21 ülkenin katılımıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) kurulmuştur (Kemanlı, 2023, s. 22).

Tablo 2. AIIB'nin Orta Asya Ülkelerinde Kredi Verdiği Projeler

Proje	Ülke	Sektör	Kredi (Milyon Dolar)
Duşanbe-Özbek Sınırı Yol İyileştirme Projesi	Tacikistan	Ulaştırma	27,5
Nurek Hidroelektrik Rehabilitasyon Projesi	Tacikistan	Enerji	60

BKBY projelerinin finansmanı, büyük ölçüde Çin'deki devlet bankaları, kamu fonları ve uluslararası finansman kuruluşlarından sağlanmaktadır (Kemanlı, 2023, s. 23). Bu kaynaklar çeşitli biçimlerde organize edilmiştir:

Doğrudan Yardım: Çin'in sağladığı doğrudan yardımlar, yıllık yaklaşık 7 milyar dolar (Dashdorj, 2019) düzeyindedir ve bu yardımın büyük bir kısmı İpek Yolu üzerindeki ülkelere yönelmektedir. Ancak, bu tutar genel finansman ihtiyacını karşılamakta yetersizdir.

İmtiyazlı Krediler: CEXIM tarafından sağlanan devlet destekli krediler, %2 gibi düşük faiz oranları ve 20 yıla kadar vade süreleriyle avantaj sunmaktadır. Yıllık yaklaşık 10 milyar dolar hacmindeki bu krediler, egemen garantiler gerektirmesi nedeniyle finansal risklerin yönetiminde önemli bir rol oynamaktadır (Liu, Zhang, & Xiong, 2020, s. 139).

Kalkınma Finansmanı: CDB, altyapı yatırımları için uzun vadeli finansman sağlayarak kritik bir rol üstlenmiştir. 2018 yılı itibarıyla, bu bankanın İpek Yolu ülkelerine sağladığı kredi miktarı 110 milyar dolara ulaşmıştır.

Özel Fonlar: Çin, altyapı, doğal kaynak kullanımı ve sanayi iş birliği projelerini desteklemek amacıyla 20'den fazla özel fon oluşturmuştur. 2014 yılında kurulan ve başlangıç sermayesi 40 milyar dolar olan SRF (Dashdorj, 2019), bu fonların en öne çıkanıdır. SRF, CEXIM, CDB, Çin Yatırım Şirketi ve Devlet Döviz İdaresi tarafından desteklenmektedir.

Uluslararası Katılım: AIIB de BKBY projelerinin finansmanında önemli bir katkı sunmaktadır. Ancak, 2018 yılı itibarıyla, AIIB'nin İpek Yolu ülkelerine sağladığı toplam kredi hacmi 8 milyar dolar, SRF'nin sağladığı kredi ise 11 milyar dolarla sınırlı kalmıştır (Liu, Zhang, & Xiong, 2020, s. 140).

Bunlara ek olarak, Çin'in önde gelen ticari bankaları, BKBY projelerinin finansmanında yaklaşık %23'lük bir paya sahiptir. Bu bankalar arasında ICBC, China Construction Bank (CCB), Agriculture Bank of China (ABC) ve Bank of China (BOC) yer almaktadır.

BKBY Girişimi'nin finansmanı, Çin'in kendi kaynaklarının yanı sıra uluslararası iş birliğiyle de desteklenmektedir. Küresel altyapı geliştirme ihtiyacının büyüklüğü göz önüne alındığında, Çin, uluslararası finans kuruluşları ve diğer ülkelerle ortak projeler geliştirmeye önem vermektedir. Böylece, BKBY yalnızca Çin'in yatırımlarıyla değil, aynı zamanda çok uluslu bir finansal iş birliği platformu olarak da uluslararası katkılarla şekillenmektedir.

Son yıllarda, Çin, Yeni Kalkınma Bankası, BRICS² (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti) Kısa Vadeli Rezerv Anlaşması, AIIB ve İpek Yolu Fonu gibi yeni uluslararası ekonomik kuruluşların oluşturulmasında önemli bir rol oynamıştır. Çin'in yükselişi, onu muhtemelen Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra, küresel bir finansal ve ticari sistemi şekillendirme ve liderlik etme kapasitesine sahip bir ülke olarak konumlandırmaktadır (Tsui, Wong, Chi, & Tiejun, 2017, s. 38).

² BRICS, Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'nın oluşturduğu bir uluslararası iş birliği grubudur. Bu grup, ekonomik iş birliğini artırmayı ve gelişen pazar ekonomilerini temsil etmeyi amaçlar. 2009'da kurulan grup, 2010'da Güney Afrika'nın katılımıyla BRICS ismini almıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ'NDE ORTA ASYA

Çin'in Orta Asya'ya yönelik BKBY planları, ekonomisinin yükselişe geçtiği 1980'ler ve 1990'lardan bu yana ekonomik kalkınma ve dış politika stratejilerinin organik bir uzantısı olarak değerlendirilmektedir. 1990'larda, Çin, gelişmekte olan ülkelere altyapı ve ekonomik yardım sağlama yoluyla uluslararası kalkınma süreçlerine aktif bir şekilde katılmaya başladı. Bu süreç, Çin'in uluslararası alanda etkinliğini artırırken güvenlik meseleleri de önemli bir gündem maddesi haline geldi.

2.1. Orta Asya'nın Jeopolitik Konumu

Orta Asya, Çin'in doğusunda başlayıp, Hazar Denizi'nin batı kıyılarına kadar uzanan geniş bir coğrafi bölgeyi kapsar. Bu bölge, kuzeyde Rusya'ya, güneyde ise Afganistan ve İran'a kadar genişler. Tarihsel olarak, İpek Yolu günlerinden beri bu bölge, işgalciler ve tüccarlar için önemli bir kavşak noktası olmuştur. Günümüzde ise Doğu ile Batı, Kuzey ile Güney arasında bir köprü görevi görmekte ve jeopolitik önemi ve tanınırlığı giderek artmaktadır.

Tarih boyunca, Orta Asya bölgesi çeşitli bölünme, fetih ve parçalanmalarla karşılaşmış ve genellikle kendi egemenliğini korumak yerine dış güçlerin çatışma alanı olmuştur. Bu bölgeye farklı kültürler ve medeniyetler tarafından çeşitli isimler verilmiştir, bu isimler bölgenin farklı bakış açılarını yansıtır.

Yunanlılar ve Romalılar, Orta Asya'yı "Transoxiana" Araplar ise bu bölgeyi, Sir Darya ve Amu Darya nehirleri arasındaki "Maveraünnehir" olarak adlandırmışlardır. İngilizler, bu bölgeyi "Tartary" olarak bilmişken, Çinliler Çin Seddi'nin ötesindeki bölge olarak görmüşlerdir. Hindistan bağlamında, Orta Asya Himalayalar ve Hindu Kush'un ötesine kadar uzanırken, İranlılar bu bölgeyi Pamir Dağları ile Ural Dağları arasındaki alan olarak tanımlamışlardır (Dar, 2014, s. 61).

Sovyetler Birliği döneminde Orta Asya tanımı farklılık göstermiş; Kazakistan, Orta Asya'dan ayrılarak Rusya ve Sibirya ile ilişkilendirilmiştir. Günümüzde ise Birleşmiş Milletler ve Avrupa Birliği, Orta Asya'yı Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'dan oluşan bir bölge olarak tanımaktadır (Dar, 2014, s. 61).

Bu beş ülke stratejik olarak önemli bir konumda yer almaktadır. Kuzeyde Doğu Sibirya, güneyde Afganistan ve İran ile komşu olup, batıda Volga Nehri kıyılarından Hazar Denizi'ne, doğuda ise Çin'e kadar uzanır. Bu ülkeler arasında en büyük yüzölçümüne sahip olan Kazakistan, Hazar Denizi'nden Çin sınırındaki dağlara kadar geniş bir alanı kapsar. Adını Sibirya'dan gelen bir etnik gruptan alan Kırgızistan, Issık Gölü³ çevresinde yaşayan geleneksel klanlarıyla tanınır. Yüksek rakımlı ovaları ve Pamir sıradağları ile dikkat çeken Tacikistan, Aynı Hava Üssü'ne ev sahipliği yapması ve bölgenin su kaynaklarının yaklaşık %60'ına sahip olması (United Nations, 2020) nedeniyle stratejik bir öneme sahiptir. Hazar Denizi ile Amu Derya arasında yer alan Türkmenistan ise bu beş ülke arasında en düşük nüfus yoğunluğuna sahiptir. Orta Asya devletleri arasında en kalabalık nüfusa sahip olan Özbekistan ise Aral Gölü'nden Fergana Vadisi'ne kadar uzanan ve bölgenin merkezinde yer alan stratejik bir konuma sahiptir (Dar, 2014, s. 62).

Orta Asya bölgesi, antik İpek Yolu'nun önemli bir parçası olması ve petrol, doğal gaz ve uranyum gibi zengin hidrokarbon rezervlerine sahip olması nedeniyle büyük tarihsel ve ekonomik öneme sahiptir. Jeopolitik açıdan bakıldığında, Orta Asya, Çin, İran ve Rusya gibi büyük bölgesel ve küresel güçlerle sınırlarını paylaşan ülkelerle önemli ilişkilere sahiptir. Ayrıca, Türkmenistan ve Kazakistan'ın Hazar Denizi'ne erişimi, bölgenin jeopolitik önemini daha da artırmaktadır, çünkü bu deniz zengin doğal kaynaklara ev sahipliği yapmaktadır.

2.1.1. Orta Asya'nın Stratejik önemi

Stratejik açıdan Orta Asya, Avrasya'nın merkezinde yer alır ve Asya'nın kalbinde bulunur. Bu bölge, Doğu ülkelerini Batı ülkelerine bağlayan ve Asya ile Avrupa arasında köprü vazifesi gören önemli bir konuma sahiptir. Orta Asya'nın jeopolitik, jeo-ekonomik ve jeo-stratejik konumu tarih boyunca ticaretin, rekabetin ve çatışmanın kesişim noktası olması nedeniyle tanınmıştır.

Orta Asya, tarih boyunca Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan ticaret yolları üzerinde stratejik bir öneme sahip olmuş ve bu nedenle büyük güçlerin mücadele alanı olmuştur. Bu stratejik önem, 20. yüzyılın başında Halford Mackinder'in ortaya attığı Heartland Teorisi ile vurgulanmıştır. Mackinder'a göre, Avrasya'nın iç kesimleri (Heartland), tarımsal ve mineral kaynaklarının bolluğu ile kara hâkimiyetine dayalı

³ Kırgızistan'ın kuzeydoğusunda, Kazakistan sınırına yakın bir bölgede yer almaktadır.

bir stratejik üstünlük sunar. Mackinder, bu bölgenin kontrolünün küresel gücü belirleyeceğini savunmuş ve bunu şu ifadeyle özetlemiştir: "Doğu Avrupa'ya hükmeden, Heartland'a hükmeder; Heartland'a hükmeden, Dünya Adası'na hükmeder; Dünya Adası'na hükmeden ise dünyaya hükmeder" (Mackinder, 1904, s. 422-423) Buna karşılık, Nicholas Spykman tarafından geliştirilen Rimland Teorisi, Mackinder'in kara hâkimiyeti tezine eleştirel bir yaklaşım getirerek denizlere ve kıyı bölgelerine odaklanmıştır. Spykman'a göre, Avrasya'nın çevresindeki kıyı şeridi (Rimland), dünya ticaret yolları ve deniz gücü açısından daha kritik bir öneme sahiptir. Rimland'ın kontrolünün, küresel gücün belirlenmesinde daha etkili olduğu savunulmuştur (Spykman, 1944, s. 40).

Bu iki teori, Avrasya'nın stratejik önemini farklı açılardan değerlendirmiş olup, birbirine karşıt yaklaşımlar sunmaktadır. Mackinder, kara gücüne; Spykman ise deniz gücüne öncelik tanımıştır.

Soğuk Savaş'ın sona ermesinden sonra, Orta Asya'ya yönelik dış bakış açısı önemli ölçüde değişti ve yeni teorilerle stratejiler geliştirildi. Bu bağlamda, Zbigniew Brzezinski'nin "Büyük Satranç Tahtası" adlı eserinde Orta Asya'ya verdiği önem dikkat çekicidir. Brzezinski, bu bölgenin uluslararası jeostratejik doktrinin merkezinde yer aldığını ve stratejik açıdan büyük bir öneme sahip olduğunu vurgular (Rice, 2006).

11 Eylül 2001 saldırılarının ardından, ABD'nin Orta Asya'daki askeri varlığı büyük önem kazandı. Bu dönemde, Afganistan'da yürütülen Kesintisiz Özgürlük Operasyonu'nu yani OEF'yi (Operation Enduring Freedom)⁴ desteklemek amacıyla Orta Asya devletleri, kritik bir lojistik rol üstlendi. ABD ve NATO üyeleri, bu operasyonları desteklemek için bölgede askeri üsler kurdular. Orta Asya'nın stratejik konumu, uluslararası güçlerin askeri operasyonlarını desteklemede merkezi bir öneme sahip oldu.

Küresel çatışmanın ikinci aşamasında, Pakistan üzerinden Afganistan'a uzanan tedarik yolları, özellikle Taliban gibi ABD karşıtı grupların saldırılarına hedef oldu. 2008 yılında gerçekleşen bir saldırıda 42 petrol tankeri imha edildi; aynı yıl Pakistan'ın Peşaver şehrinde 300 militan tarafından düzenlenen bir başka saldırıda 96

⁴ 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra ABD tarafından başlatılan ve Afganistan'da Taliban rejimine ve El Kaide'ye karşı yürütülen askeri harekât.

tedarik kamyonu ve altı konteyner ateşe verildi (Eshel, 2009). Bu saldırılar, Kalıcı Özgürlük Operasyonu için Pakistan kara iletişim hattını (PAKGLOC) tehlikeye sokarak ABD ve müttefikleri için stratejik bir zorluk yarattı. Savaş mühendisleri, bu duruma yanıt olarak, NATO kuvvetlerine Afganistan'da güvenli ve sürdürülebilir lojistik destek sağlamak amacıyla Kuzey Dağıtım Ağı'nı (NDN) geliştirdiler ve Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'ın stratejik konumları, operasyonel ekipman ve malzemelerin teslimatında kritik rol oynadı (Dar, 2014, s. 63).

2.1.2. BKBY Girişimi'nde Orta Asya'nın Konumu ve Önemi

Orta Asya, Türklerin köken yurdu ve Müslümanlıkla tanıştıktan sonra batıya doğru göçlerin başladığı kilit bir bölgedir. Ayrıca Asya'nın kalbinde bulunması, stratejik önemini artırır. Kuzeyinde dünyanın en geniş ülkesi Rusya, doğusunda ise en kalabalık nüfusa sahip Çin yer alırken, güneyinde Pakistan ve Hindistan gibi ekonomik güçlere komşu olması, bu bölgenin jeopolitik değerini daha da artırır.

Tarih boyunca, Orta Asya zengin kültürel mirasıyla uluslararası alanda dikkat çekmiş ve bölgesel ve küresel politikaların merkezi olmuştur. Ancak, bu bölgenin tam olarak anlaşılabilmesi için çeşitli bakış açılarını bir araya getirerek geniş bir perspektiften değerlendirilmesi gerekmektedir.

Orta Asya, Çin için birkaç nedenle önemlidir; İlk olarak, Orta Asya tarih boyunca, jeostratejik konumu nedeniyle eski İpek Yolu'nun bir parçası olarak önemli bir geçiş noktası olmuştur; Doğu Asya ile Avrasya'yı birleştirmiştir. Çin'in Avrupa Birliği'ne ulaşma arzusu, bölgenin jeostratejik önemini daha da artırmıştır. İkinci olarak, Orta Asya Ülkeleri Çin'in enerji talepleri için şart olan petrol, gaz ve uranyum gibi zengin doğal kaynaklara sahiptir. Bu kaynaklar Çin için kritik öneme sahiptir. Son olarak, Orta Asya'nın Afganistan ve Pakistan'a komşu olması, bölgeyi terörizm ve dini aşırılık riskleriyle karşı karşıya bırakmaktadır. Çin, Afganistan ve Pakistan'dan gelen ideolojik ihracatın Orta Asya üzerinden Xinjiang'da ayrılıkçılığı yeniden körükleyebileceğinden kaygı duyar. Bu durum, 1933-1949 yılları arasında Doğu Türkistan Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla Çin için tehlikeli hale gelmiştir. Bu nedenlerden dolayı, Orta Asya bölgesi, Çin'in kuzeybatı bölgesinin istikrarı için kilit bir konumda bulunmaktadır (Hoh, 2019, s. 244).

2.2. BKBY Projesi Bağlamında Çin ve Orta Asya İlişkileri

Çin, son otuz yılda siyasi, sosyal, askeri ve ekonomik alanlarda dikkate değer ilerlemeler kaydetmiştir. Ancak, bu hızlı ekonomik büyüme, beraberinde çeşitli yapısal zorluklar getirmiştir. İç tüketime sınırlarına yaklaşılması, dış pazarlara yönelik artan talep, bölgesel etkisini genişletme ihtiyacı ve ekonomik güvenliğini korumak için askeri kapasitenin geliştirilmesi, bu zorluklar arasında öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, Çin'in Orta Asya'ya yönelik stratejik ilgisi, bölgenin jeopolitik önemine ve ekonomik bağlantıları genişletme potansiyeline dayanmaktadır. Çin, Orta Asya ile ilişkilerini derinleştirerek hem ekonomik kalkınmasını desteklemeyi hem de küresel etkisini artırmayı hedeflemektedir (Sadykov, 2012, s. 108).

Orta Asya, Çin'in BKBY Girişimi için stratejik bir öneme sahiptir. Bölgedeki beş Orta Asya devletinden üçü (Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan), Çin ile doğrudan kara sınırına sahiptir. Bu coğrafi bağ, Çin'in Avrasya ticaret koridorlarını genişletme ve Avrupa ile ekonomik bağlantılarını güçlendirme çabaları açısından hayati bir rol oynamaktadır. Ayrıca, Orta Asya, Avrupa Birliği'nin Avrasya'yı bütünleşik bir ekonomik alan olarak görme stratejileri için de kritik bir bölge konumundadır. Çin'den Avrupa'ya uzanan kara ve demiryolu ticaret yollarının büyük bir bölümü Orta Asya'dan geçmekte olup, bölge, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret ve stratejik bağlantıların merkezinde yer almaktadır.

Çin, Orta Asya Devletlerine altyapı yatırımları yaparak bölge ülkelerinin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik faaliyetlerde bulunmaktadır. 2016-2030 yılları arasında Asya Kalkınma Bankası'nın beklentilerine göre, Orta Asya'da yapılacak tahmini altyapı yatırımları toplamda 33 milyar doları bulmaktadır (Asian Development Bank, 2017, s. 40). Bu miktarı karşılayacak güce sahip olmayan bölge ülkeleri, Çin'in yatırım yardımlarını kabul ederek BKBY Girişimi'ne katılmışlardır. Çin ile bölge ülkeleri arasındaki ilişkiler, SSCB'nin çöküşünden bu yana olumsuz bir siyasi problem yaşanmamasıyla güçlenmiştir.

Tablo 3.Öngörülen Altyapı Yatırımları 2016–2030 (2015 fiyatlarıyla milyar dolar)

	Yatırım İhtiyaçları	Yıllık Ortalama	Tahmini GSYH'nin Yüzdesi Olarak Yatırım İhtiyaçları
Orta Asya	492	33	6.8

Orta Asya’da Çin ile Türk devletleri arasındaki ilişkiler, enerji ve ulaşım yolları gibi altyapı yatırımlarıyla şekillenmektedir. 2009 yılında Orta Asya’dan Çin’e petrol ve doğalgaz akışını sağlayan hattın devreye girmesi, her yıl 40 milyar metreküp Türkmen ve Özbek gazının Çin’e ihraç edilmesini mümkün kılmıştır (Omonkulov, 2020, s. 51).

Çin, Orta Asya’da enerji ve ulaşım yollarını kullanarak ekonomik canlılığı artırmayı hedeflemektedir. Bu altyapı yatırımları, Çin ile Orta Asya devletlerini birbirine yaklaştırarak ticaret hacmini artırmış ve artırmaya devam edecektir.

2013 yılında Çin ile Orta Asya devletleri arasındaki ticaret hacmi önemli bir artış göstermiştir. Bu dönemde Çin, Kazakistan’ın en büyük petrol rezervi olan Kashagan Petrol Yatağı dahil olmak üzere toplam 22 projeye 30 milyar dolarlık yatırım yapmayı taahhüt etmiştir. Bu yatırımların yanı sıra Çin, Orta Asya devletlerine karayolları, demiryolları, petrol ve doğalgaz boru hatları gibi altyapı projeleriyle de destek olmuştur (Omonkulov, 2020, s. 51).

Tablo 4.Orta Asya Ülkelerinden Yapılan Kümülatif Çin Yardımı (2010-2014)

Ülke	USD (Milyon)
Kazakistan	6,756.2
Kırgızistan	2,143.6
Tacikistan	717.2
Özbekistan	1,998.2

Tablo 5. Kırgızistan, Kazakistan ve Tacikistan Tarafından Bildirilen Çin Kredileri
(milyon ABD doları)

	2013	2014	2015	2016	2017
Kırgızistan'ın toplam borcu	758	1,116	1,296	1,483	1,639
Çin'den verilen Kredi	3,159	3,437	3,601	3,743	3,985
Çin'den verilen krediler (yüzde olarak, toplam)	24	32	36	40	41
Kazakistan'ın toplam borcu	148,753	157,062	153,456	163,748	167,890
Çin'den verilen krediler	15,840	15,969	13,248	12,589	11,975
Çin'den verilen krediler (yüzde olarak, toplam)	11	10	9	8	7
Tacikistan'ın Toplam Borcu	2,188.5	2,095.9			
Çin'den verilen krediler	915	915			
Çin'den verilen Krediler (yüze olarak, Toplam)	42	44			

Orta Asya, coğrafi konumu ve önemli doğal kaynakları nedeniyle büyük güçlerin nüfuz mücadelesi verdiği bir alan haline gelmiştir. Çin, Orta Asya bölgesini hem ekonomik hem ticari açıdan önemli bir pazar olarak görmekte ve bölge ülkeleriyle ticaret ilişkilerini genişletmeyi sürdürmektedir. Bilhassa Çin'in batı bölgelerinin gelişimi ve ürettiği mallar için bir pazar olması açısından bu bölge büyük önem taşımaktadır.

Çin ile Orta Asya arasındaki ticaret hacmi 2023 yılında 70 milyar doları aşarak önemli bir rekora ulaşmıştır (Wenbin, 2023). Bu, Orta Asya'nın Rusya ile olan mevcut dış ticaret hacminin iki katından daha fazladır (Buyar, 2024). Çin, bölgedeki varlığını güçlendirmeye devam etmektedir. Özellikle Kazakistan ve Özbekistan, Çin ile ticaret hacmi bakımından önemli ortaklardır. Özbekistan'ın ihraç ettiği doğalgazın büyük bir kısmı Çin'e gitmektedir.

Çin, Orta Asya ile olan ticari ilişkilerini hem ekonomik hem de stratejik açıdan önemli görmektedir. Çünkü Orta Asya devletleri ile yapılan yatırımlar ve altyapı projeleri, Çin'in Orta Asya'daki varlığını güçlendirmesine ve BKBY'nin ilerlemesine katkı sağlamaktadır.

2.2.1. BKBY ve Kazakistan

Kazakistan Cumhuriyeti, Orta Asya bölgesinde baskın bir devlettir. Geniş coğrafi boyutu, bol kaynakları ve güçlü ekonomisi ile öne çıkmaktadır. Ayrıca Kazakistan hem Rusya hem de Çin ile geniş sınırlara sahiptir. Kazakistan'ın 225 milyar dolar olan gayrisafi yurtiçi hasılası (GSYİH), diğer dört Orta Asya devletinin toplam GSYİH'sinden daha yüksektir (Trading Economics, 2024). Kazakistan'ın doğal kaynakları arasında değerli maden yatakları, tarım için ekilebilir araziler ve daha önce Çin'in ilgisini çekmiş olan büyük petrol ve doğal gaz rezervleri bulunmaktadır (Pomfret, 2005, s. 868).

Kazakistan ekonomisi 2000 yılından itibaren kayda değer bir büyümeye tanık oldu. Ülke, özellikle petrol boru hatlarının geliştirilmesi ve enerji kaynaklarının ihracat için kullanılması konularında Çin ve diğer ülkelerle aktif olarak iş birliği yapıyor. Çin'in büyük ilgisini çeken Kazakistan'ın zengin petrol ve doğal gaz rezervleri, Kuşak ve Yol Girişimi'nin hedefleriyle uyumlu hale gelerek ikili bağları daha da güçlendiriyor (Pomfret, 2005, s. 860).

Kazakistan, ABD ve Hollanda gibi zengin Batılı ülkelerden yatırım olarak ticari ortaklıklarını çeşitlendirmeye çalışsa da, Çin hâlâ ülkenin baskın ticaret ortağı konumundadır. Eski Kazakistan Cumhurbaşkanı Nazarbayev'in liderliğindeki Kazak hükümeti, özellikle Çin'in artan enerji taleplerini karşılamak için petrol tedariki konusunda 1997'den bu yana Çin ile güçlü bir ilişki geliştirdi. 2015 yılında toplam değeri 23,6 milyar doları bulan çok sayıda anlaşmanın imzalanması, Çin ile Kazakistan arasındaki iş birliğinin derinleştiğini ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin

hedefleriyle uyumlu hale geldiğini göstermiştir. Bu anlaşmalar, iki ülke arasındaki işbirlikçi kalkınma ve ticaret ilişkilerinin stratejik önemini pekiştirmiştir (Tiezzi, 2015).

Xi Jinping, 2013 yılında Kazakistan'da BKBY projesini duyurarak ülkenin seçilmesinin rastlantısal olmadığını, Kazakistan'ın bölgesel entegrasyonu teşvik etme hedefiyle projeyi desteklediğini öne sürdü. 2019'da eski diplomat ve Çin uzmanı Kasım Cömert Tokayev'in Kazakistan Cumhurbaşkanı olarak seçilmesi, Kazakistan ile Çin arasındaki stratejik ilişkilerin daha da gelişeceği beklentisini doğurmuştur (TRT AVAZ , 2024).

Çin, Kazakistan'ın en büyük ticaret ortağı olup, 1.533 km ortak bir sınıra sahip olması nedeniyle Kazakistan, Çin'in Avrupa'ya açılan kapısı konumundadır. İki ülkenin coğrafi konumu, doğal kaynakları ve BKBY Girişimi, ortak iş birliklerinin önünü açmaktadır. Kazakistan ve Çin, BKBY entegrasyonu ve Kazakistan'ın Nurlı Zhol-Işık Yolu⁵ politikası üzerinde anlaşmış ve ikili ticaretin geliştirilmesi, altyapının modernizasyonu, üretim faaliyetlerinin artırılması ve finansal iş birliğinin derinleştirilmesi gibi dört öncelikli alan belirlemiştir (Avcıl & Aydın, 2022, s. 133).

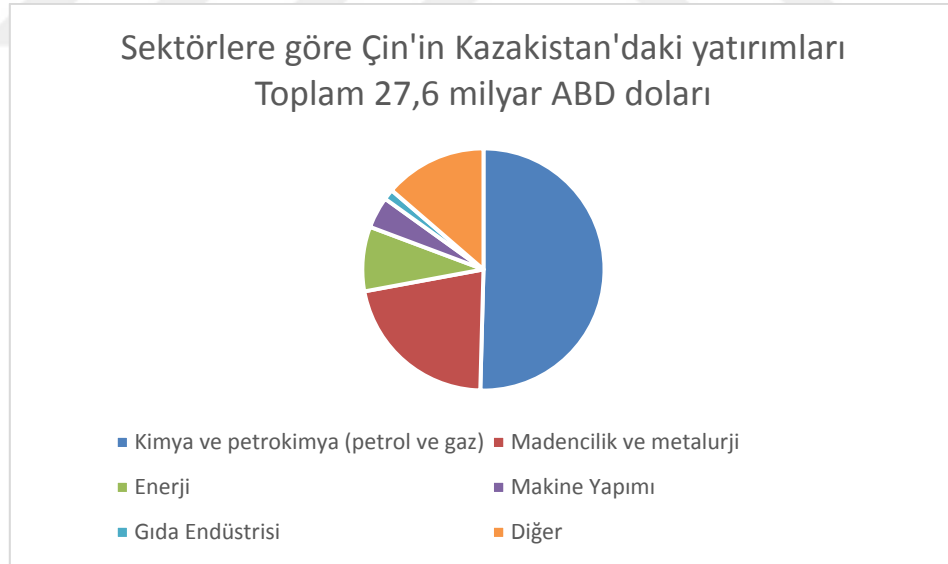
BKBY Girişimi kapsamında Çin'in Kazakistan'a yönelik temel hedefi, petrol üretimi ve bu petrolün Kazakistan'ın boru hatları aracılığıyla Çin'e taşınması üzerinde yoğunlaşmaktadır. Ancak, bu alandaki iş birliği ve ağ oluşturma çabalarının yanı sıra, başka önemli iş birlikleri ve gelişmeler de ortaya çıkabilir. Petrol ve enerji kaynakları, Çin'in Kazakistan'dan temin ettiği en kritik kaynaklar olmaya devam ederken, Kazakistan'ın Rusya'ya karşı enerji ve siyasi yedekleme stratejilerini güçlendirmesi de muhtemeldir. Bu strateji, Çin'in enerji güvenliği sağlama ve bölgesel hakimiyet kurma hedefleriyle uyumlu bir şekilde ilerlemektedir.

Bu hedefler birbirinden ayrıldığında, Çin boru hatları gibi altyapı yatırımlarını sürdürmeye ve bu projeleri hayata geçirmeye odaklanacaktır. BKBY Girişimi, bu stratejinin etkisini artırabilir, ancak temel işlevini değiştirmez. Kazakistan'daki mevcut koşullar, ülkenin bölgedeki diğer devletlere göre Astana'nın daha güçlü bir müzakere pozisyonuna sahip olmasına olanak tanımaktadır. Bu durum, Çin'in BKBY

⁵ Kazakistan'ın ulaştırma ve lojistik altyapısını iyileştirmeyi amaçlayan bir projedir. Kazakistan'ın transit ticaretini artırarak ekonomik büyüme hedefine ulaşmasını amaçlar ve BKBY ile uyumludur.

Girişimi için gerekli altyapıyı oluşturarak yeni kalkınma projeleri ve ticaret anlaşmaları için daha (KAZAKH INVEST, 2019)avantajlı koşullar sağlamasıyla sonuçlanabilir.

BKBY Girişimi, Kazakistan'ı Orta Asya'da önemli bir lojistik merkez haline getirecektir. Kazakistan'ın kalkınma programı, BKBY projesinin hedeflerini büyük ölçüde içermekte ve iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin yanı sıra Çin'in bölgedeki ticaret ilişkilerine arabuluculuk yapmaktadır. Çin'in Kazakistan ile olan ikili görüşmelerini istikrarlı bir şekilde sürdürmesinin nedeni, Kazakistan'ın bölgedeki en büyük ekonomik ve ticari ortağı olmasıdır. Bu bağlamda, 2015-2020 yılları arasında Çin'in Kazakistan'daki yatırımları, BKBY projesi kapsamında 27,6 milyar dolar değerinde 55 adet yatırım projesini içermektedir (KAZAKH INVEST, 2019). Çin'in büyüyen ekonomisini desteklemek için enerji ithalatına ihtiyacı olduğundan, Kazakistan'daki zengin enerji kaynakları en önemli ithalatçılarından biridir. Dolayısıyla, Kazakistan, BKBY kapsamında Çin'in bölgeye yatırımlarını çekmekte ve Orta Asya'nın en büyük transit merkezi konumundadır. Aşağıdaki grafikte, Çin'in sektörlere göre Kazakistan'daki yatırım verileri sunulmuştur.



Şekil 3. Sektörlere Göre Çin'in Kazakistan'daki yatırımları

Kazakistan'ın dış ticaret hacmi, 2023 yılında bir önceki yıla kıyasla %3,2 artarak 139,8 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. Ulusal İstatistik Bürosu'nun güncel verilerine göre, Çin, Rusya'nın yerini alarak Kazakistan'ın en büyük ticaret ortağı

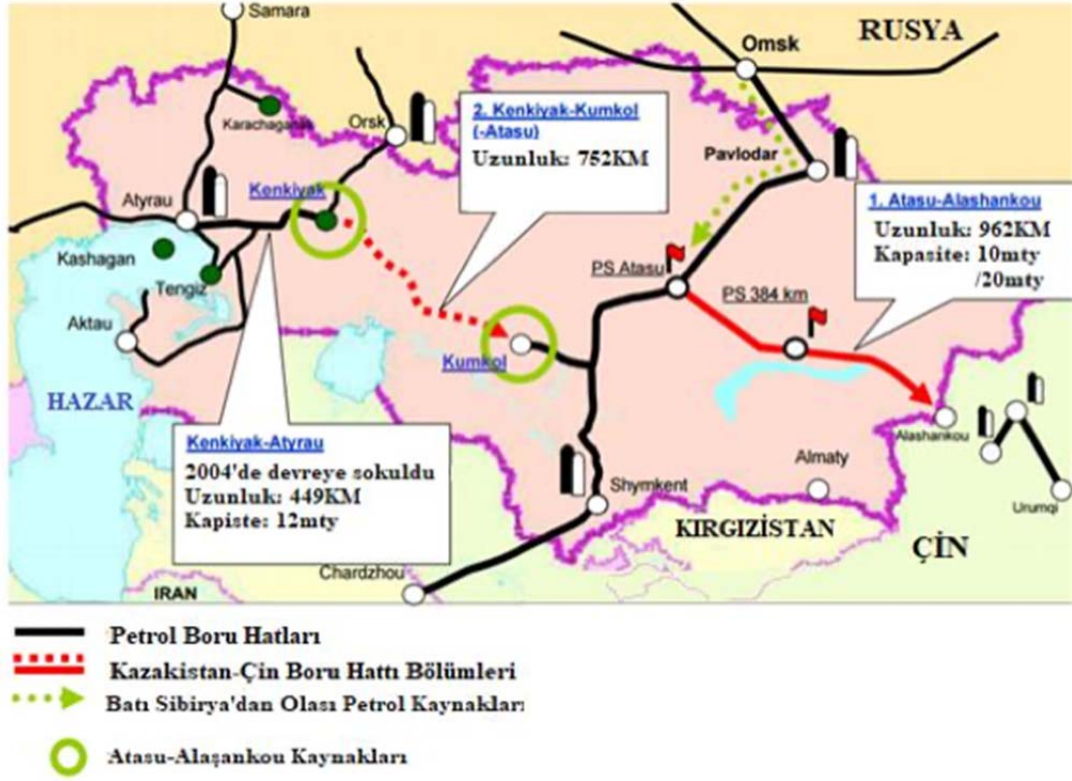
konumuna yükselmiştir. Çin ve Kazakistan arasındaki ikili ticaret hacmi, 31,5 milyar dolara ulaşmıştır (Bureau Of National Statistics, 2024). Bu durum, Kazakistan'ın ticari ilişkilerini çeşitlendirmesi ve Çin ile olan ekonomik iş birliğini güçlendirmesi açısından önemli bir dönüm noktası olarak değerlendirilmektedir.

İki ülke arasındaki ticaret 2023 yılında hacmi 41 milyar ABD doları seviyesine ulaşarak tarihi bir zirve kaydetmiştir. Bu durum, Çin'in Kazakistan'ın en büyük ticaret ortağı ve en önemli ihracat destinasyonu haline gelmesiyle sonuçlanmıştır. Ayrıca, Zhanatas rüzgar enerjisi tesisi, Turgusun hidroelektrik santrali ve Shymkent Petrol Rafinerisi'nin modernizasyonu gibi stratejik öneme sahip projeler başarıyla tamamlanarak faaliyete geçirilmiştir (Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China, 2024).

Çin ve Kazakistan arasındaki diyalogun kilit unsurlarından biri enerji alanındaki iş birliğidir. Bu iş birliği, Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC), Çin Petrol ve Kimya Şirketi (Sinopec Corp) ve Çin Uluslararası Tröst ve Yatırım Şirketi (CITIC) gibi önemli Çinli şirketlerin Kazak enerji ve sanayi sektöründe aktif rol oynamasıyla belirginleşmektedir.

CNPC, Kazakistan'ın batısındaki "Aktyubinskmunay" üretim birleşmesinin çoğunluk hissesini satın alarak ve Uzen petrol yatağının %60'ını da satın alarak bu alandaki yatırımlarını artırarak sürdürmeye devam etmiştir. Bu sayede, 2014'te Kazakistan'da Çin şirketlerinin katılımıyla üretilen petrol hacmi, toplam petrol üretiminin yaklaşık %50'sine denk gelen yaklaşık 45 milyon tona ulaşmıştır. Ayrıca, Kazakistan-Çin Petrol Boru Hattı gibi büyük ölçekli altyapı projeleri de Çinli şirketlerin katkılarıyla gerçekleştirilmiştir (Omonkulov, 2020, s. 54).

2008'de başlayan Faz II Kazakistan-Çin Petrol Boru Hattı projesi, ana kısmı kaynaklı olarak 2009 yılında tamamlandı. 2006'da devreye alınan Atassu-Alashankou hattı ile beraber toplam akış kapasitesi 20 milyon tona ulaştı. Kenkiyak-Kumkol boru hattı inşası da 2009 yılında tamamlandı. 2013'te Atasu-Alashankou boru hattının kapasite artırımı tamamlandı ve 2015'te Çin yönündeki petrol nakliyesi 11.8 milyon ton olarak gerçekleşti (Gonca, 2017, s. 111-112).



Şekil 4.Kazakistan'daki Mevcut Boru Hatları

Kazakistan'ın Aktobe bölgesindeki Petrol ve Doğal Gaz Geliştirme Projesi, Hazar Denizi'nden başlayarak Sincan Özerk Bölgesi'ne uzanan boru hatlarını içeriyor. Bu proje, Çin'e doğrudan enerji dağıtımını sağlayan önemli bir girişimdir. Kazmunaygas ve CNPC gibi kuruluşların yürüttüğü bu proje, Kazakistan'ın enerji sektöründeki gelir kaynaklarını çeşitlendirme çabalarına katkı sağlıyor (Parkhomchik, 2018).

Çin, Kazakistan ile nükleer enerji alanında da önemli ilişkilere sahiptir. Kazatomprom verilerine göre, Kazakistan'da üretilen uranyumun büyük bir kısmı Çin'e ihraç edilmektedir. Ayrıca, Çin, Kazakistan uranyumunun uzun vadeli müşterisi olmanın ötesine geçerek ortak üretici olmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda, Çin Genel Nükleer Şirketi ve Kazatomprom, Kazakistan'da ortak bir nükleer yakıt fabrikası olan Ulba-FA'yı inşa etmektedir (Omonkulov, 2020, s. 54).

Kazakistan, "Nurlu Yol" programı ve BKBY Girişimi kapsamında devasa altyapı ve lojistik ve de enerji projelerine imza atmıştır. Bu projeler arasında Beineu-Bozoy-Çimkent gaz boru hattı, Korgas-Doğu Kapısı Özel Ekonomik Bölgesi, Aktau

Limanı, Kazakistan-Türkmenistan-İran demiryolu, ve Batı Çin-Batı Avrupa uluslararası kara ve demir yolu transit koridoru gibi önemli projeler yer almaktadır. Bu projeler, Orta Asya ve Kazakistan sınırları içinde ulaşım hızını artırırken, Çin'den yola çıkan yüklerin Batı Avrupa'ya ulaştırılma süresini 15 güne kadar düşürmüştür (Omonkulov, 2020, s. 54).

Çin, Kazakistan'ın en büyük dış kreditörlerinden biri olmuştur. Geçtiğimiz on yıl boyunca, Pekin yönetimi Kazakistan'daki enerji ve altyapı projelerine 15 milyar dolardan fazla doğrudan yatırım yapmıştır. Bu durum, Çin'in Kazakistan'ın enerji ve altyapı sektörlerindeki önemli bir ortağı ve dış kredi sağlayıcısı haline gelmesine neden olmuştur.

Tablo 6. BKBY kapsamında Kazakistan'daki projeler

Proje	Açıklama
Khorgos Kuru Yük Limanı	2014 yılında başlayan limanın yapımı için 230 milyon dolar harcanmıştır. Günlük 16 binden fazla yük konteyneri işlem görmektedir. Liman, dünyanın en büyük kuru yük limanı olarak kabul edilmektedir. Başlangıçta 15 milyon ton yük taşıması hedeflenirken, tam kapasiteye ulaştığında 30 milyon ton kapasiteye sahip olması beklenmektedir.
Aktau Deniz Limanı	Kazakistan'ın Hazar Denizi kıyısında yer alan ve Hazar Denizi'ne açılan kapısı olan limanda petrol, çelik ve kuru yük taşımacılığı yapılmaktadır. 1963 yılında inşa edilmiş, 2014'te BKBY kapsamında kapasitesi artırılmıştır. Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı'nın yürürlüğe girmesiyle lojistik merkez görevi görmeye başlamıştır.
Nurlu Yol Projesi	2014 yılında başlatılan projenin toplam maliyeti 9 milyar dolar olup, Karayolları, demiryolları, limanlar gibi altyapıların iyileştirilmesi ve modernizasyonu hedeflenmektedir. Proje, BKBY ile entegre edilmiş ve 2015'te uygulamaya geçirilmiştir.
Kuryk Limanı	Hazar Denizi kıyısında bulunan liman, Çin ile Avrupa'yı bağlayan BKBY içinde yer almaktadır. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney koridorlarının kesişim noktasında yer alarak stratejik bir öneme sahiptir. En kısa ve optimal yolu oluşturması nedeniyle zaman ve maliyet açısından stratejik bir merkez olarak kabul edilmektedir.
Arkalyk-Shubarkol Demiryolu	2013 yılında inşasına başlanan ve 2014'te tamamlanan demiryolu hattı, Kazakistan'ın Orta ve Kuzey kısımlarını birbirine bağlamaktadır. Toplam uzunluğu 214 km'dir ve Rusya'ya olan ulaşımı kolaylaştırmaktadır.
Almaty-Shu Demiryolu	112 km uzunluğundaki demiryolu hattı 2017'de tamamlanmıştır. Günlük geçiş kapasitesi 17 trenden 68 trene çıkarılarak tren geçiş sürecinin azaltılması hedeflenmiştir. Ulusal bir hat olarak önem taşımaktadır ve Nurlu Yol projesinin bir parçasıdır.

2.2.2. BKBY ve Kırgızistan

Sınır komşusu olan Çin ve Kırgızistan, uzun yıllarca iyi ilişkiler sürdürmüşlerdir. Ancak, Kırgızistan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından bazı sınır sorunları yaşanmıştır. Fakat, bu sorunlar ikili görüşmelerle çözüme kavuşturulmuştur. Diplomatik ilişkilerin kurulmasının ardından, Kırgızistan ile Çin

arasındaki ticaret, yatırım, bölgesel iş birliği ve kültürel iletişim gibi alanlardaki ilişkiler, diğer Orta Asya ülkelerine kıyasla daha sıkı bir şekilde sürdürülmüştür.

Kırgızistan, BKBY Girişimi'ni destekleyen ilk ülkelerden biri olmuştur. Bu bağlamda, iki ülke arasında tarım, altyapı yatırımları, ticaret gibi çeşitli alanlarda karşılıklı iş birliğini geliştirmek için çaba sarf edilmiştir.

Çin'in demiryolu bağlantılarına verdiği büyük önem doğrultusunda, Kırgızistan üzerinden Özbekistan'a demiryolu ağı ile bağlanması öngörülmektedir. Bu demiryolu ağının amacı, Çin mallarının yerel pazarlara ihraç edilmesiyle birlikte Çin'e hammadde ithalatında da kullanılmasıdır. Projenin alternatiflerinden biri ise, Çin'i Kırgızistan üzerinden sadece Özbekistan'a değil, aynı zamanda Tacikistan, Afganistan, İran ve Türkiye'ye de bağlayarak Avrupa demiryolu ağına entegre etmeyi amaçlamaktadır. Kırgızistan'daki birçok altyapı projesi BKBY'den önce veya BKBY çerçevesinde, Çin özel sektörü tarafından uygulanmaktadır ve bu projelerin finansmanı toplamda 2 milyar doları aşmaktadır (Avcıl & Aydın, 2022, s. 134).

Kırgızistan ve Çin arasında ki siyasi, askeri ve ekonomik iş birliği giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Çin, Kırgızistan'a BKBY Girişimi çerçevesinde altyapı tesisleri, teknolojik ürünler ve karayolu inşaatı gibi çeşitli alanlarda yatırımlarını istikrarlı bir şekilde artırmaktadır.

Çin ile Kırgızistan arasındaki ticaret önemli ölçüde artmıştır. Çin'in Kırgızistan'da tamamlamayı planladığı projeler, ülkenin stratejik önemini artırmayı amaçlamaktadır. Kırgızistan, Türkmenistan ve Özbekistan'dan Çin'e giden petrol için önemli bir transit liman konumundadır. Bu nedenle, Çin'in inşaat şirketleri, Kırgızistan'ın altyapısına önemli yatırımlar yaparak, projeleri hayata geçirmektedir (Karimi, 2018, s. 70).

Kırgızistan'da faaliyet gösteren yabancı yatırımcıların üçte biri Çinli şirketlerden oluşmaktadır. Bu şirketlerin çoğu BKBY Girişimi kapsamında faaliyet göstermektedir. 2019 yılında, Kırgızistan'da 400'den fazla Çinli şirket ve 170 Kırgız-Çin ortak girişimi bulunmaktadır. Çinli yatırımcılar ve girişimciler, 2013-2019 yılları arasında enerji ve ulaşım gibi sektörlere 4,3 milyar dolarlık yatırım yapmıştır. Kırgızistan'ın dış borcunun %45'i Çin'den sağlanmıştır (Samadi, 2023, s. 68).

Çinli şirketler genellikle Kırgızistan'daki ana yolların yapımında yer almaktadır. Örneğin, 2015 yılında tamamlanan Datka Kemin elektrik iletim hattı inşaatı gibi projelerde Çinli ortaklar yer almıştır. Ayrıca, Çinli firmalar doğal kaynak çıkarımına da katkı sağlamaktadır. Kırgızistan için önemli bir ekonomik fırsat olan demiryolu projeleri, yıllık 200 milyon dolarlık potansiyel gelir sağlayabilecek yük taşımacılığına imkân tanımaktadır (Samadi, 2023, s. 68).

Çin'in Kırgızistan'a yönelik yatırımları, Kırgızistan'ın BKBY Girişimi'ni destekleme taahhüdünün ardından hızla artmıştır. 2005'te, Çin'in Kırgızistan'a doğrudan yabancı yatırımı sadece 45 milyon dolar iken, bu rakam 2015 yılının başlarında 984 milyon dolara ulaşmıştır. 2013 yılında Xi Jinping'in Bişkek'e gerçekleştirdiği ziyaret sırasında Çin ve Kırgızistan arasında 3 milyar dolar değerinde yatırım ve kredi anlaşmaları imzalanmıştır (Reuters, 2013). 2016 itibarıyla Çin'in Kırgızistan'a sağladığı toplam kredi miktarı 1,8 milyar doları aşarken, sağladığı hibe miktarı da 274,4 milyon dolara ulaşmıştır (Omonkulov, 2019, s. 253)

Kırgızistan, Çin'den gelen yatırımlar aracılığıyla ulaştırma, enerji ve teknoloji altyapısını geliştirmiştir. Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesi, Kuzey-Güney karayolu ve Bişkek Elektrik Santrali gibi projeler, Çin'in Kırgızistan'daki en iddialı ulaştırma girişimleri arasında yer almaktadır. Bu projelerin finansmanında Çin Exim Bankası'nın sağladığı krediler önemli bir rol oynamıştır (Omonkulov, 2019, s. 253).

Çin teknoloji şirketleri, özellikle Huawei ve China Telecom, Kırgızistan'ın Yeni İpek Yolu'nun "dijital merkezi" olma hedefine katkıda bulunmak amacıyla milli "Taza Koom" (Akıllı Şehir) inovasyon programına ortak olmuşlardır. Bu şekilde, Çin'in Kırgızistan'a yaptığı yatırımların sektörel dağılımı incelendiğinde, altyapı, enerji ve teknoloji sektörlerinin öncelikli olduğu görülmektedir (Omonkulov, 2019, s. 254).

2023'de Çin, Kırgızistan'a 5,35 milyar doların üzerinde ürün ihraç etmiş, Kırgızistan ise Çin'e 80.45 milyon dolar değerinde ürün ihraç etmiştir (UN Comtrade, 2022). Ancak bu durum Kazakistan ile olduğu gibi güç dengesizliği ile belirginleşmektedir. Örneğin, 2022 yılında Çin ihracatının ana kalemleri arasında 1.11 milyar dolarlık Aramalı Kadın Kabanlar, 968 milyon dolarlık Kauçuk Ayakkabılar ve 870 milyon dolarlık Aramalı Kadın Takımları bulunmaktadır. Aynı dönemde, Kırgızistan'ın Çin'e ihracatında öne çıkan ürünler arasında 31.9 milyon dolarlık

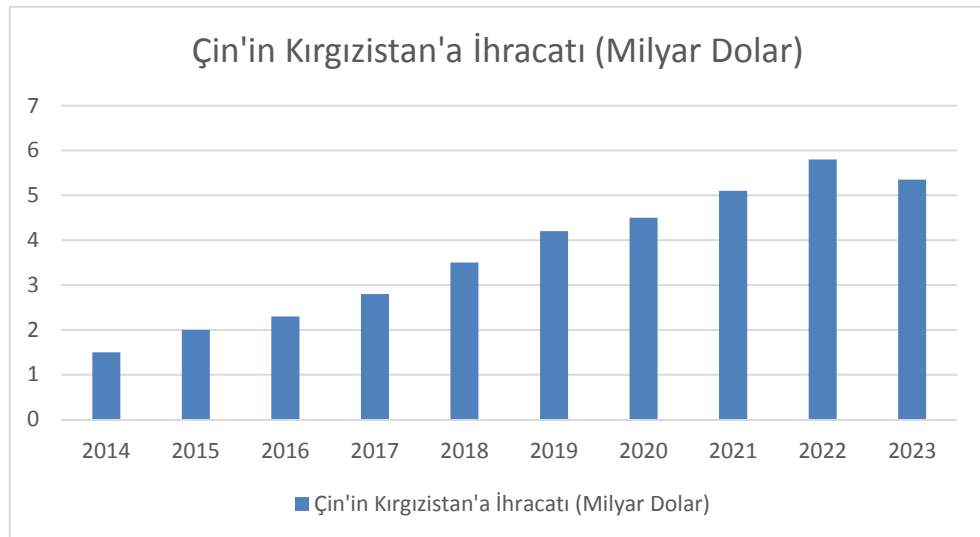
Değerli Metal Cevheri, 19.6 milyon dolarlık Altın ve 14.2 milyon dolarlık Rafine Petrol bulunmaktadır (OEC, China / Kyrgyzstan, 2024).

Çin Gümrük Genel İdaresi'nin Ocak-Temmuz 2024 dönemine ilişkin verilerine göre, iki ülke arasındaki ticaret hacmi 10,95 milyar dolara ulaşmış ve bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla yaklaşık %12 oranında artmıştır (Customs statistics, 2024). Ancak, Kırgızistan açısından bakıldığında, bu ticaretin sadece 226 milyon dolarlık kısmı, yani toplamın yaklaşık %2'si, Çin'e yapılan ihracattan oluşmaktadır.

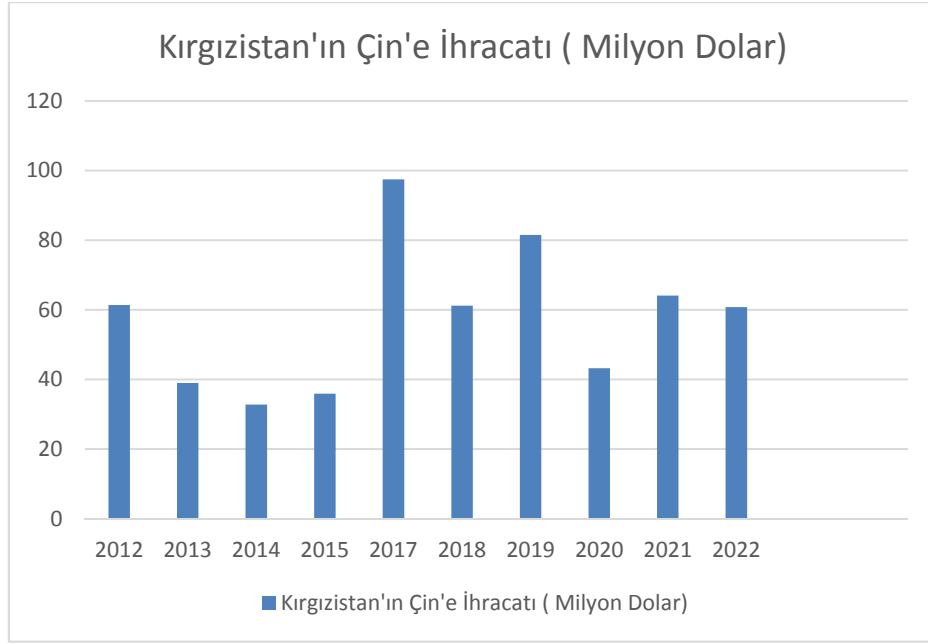
Bu ekonomik durumun yanı sıra, Kırgızistan'ın dış borcu da yükselmeye devam etmektedir. Kırgızistan Maliye Bakanlığı 2024 yılı verilerine göre, ülkenin toplam kamu dış borcu 4,4 milyar doların üzerindedir. En büyük yabancı alacaklı ise, Kırgızistan'ın 1,66 milyar dolar borçlandığı Çin İhracat-İthalat Bankası'dır (Ministry Of Finance Of The Kyrgyz Republic, 2024).

Aşağıdaki tablolarda, Çin ve Kırgızistan arasındaki son on yıllık ticaret verileri sunulmuştur. Bu veriler, her iki ülkenin birbirlerine yaptıkları ihracat miktarını göstermektedir.

Tablo: Çin'in Kırgızistan İhracatı



Şekil 5. Çin'in Kırgızistan'a İhracatı (Milyar Dolar)



Şekil 6.Kırgızistan’ın Çin’e İhracatı (Milyar dolar)

Tablo 7. BKBY Kapsamında Kırgızistan’da yapılan Altyapı projeleri

Proje	Maliyet (milyon dolar)	İmza/Uygulama Yılı
Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi	Yaklaşık 7,000	2006
Zhongda Petrol Rafinerisi	430	2013
Kuzey-Güney Demiryolu	400	2013
Termik Güç Santrali	386	2014
Kırgız-Türkmenistan-Çin Boru Hattı	1,400	2016
Güneş Enerjisi Santrali (Issık Göl Bölgesi)	400	2024

Çin, Kırgızistan'ı, BKBY Girişimi kapsamında Naryn'den başlayıp Bişkek'e kadar uzanan yaklaşık 350 kilometrelik bir otoyol ile donatmıştır. Bu yeni otoyol, Kırgız halkının önceden ulaşım için harcadığı yaklaşık 8 saatlik süreyi önemli ölçüde kısaltarak zaman tasarrufu sağlamıştır. Ayrıca, Çin, Kırgızistan'ın elektrik iletim altyapısını güçlendirmek ve ülkenin gelecekte Güney Asya'ya enerji arzı

sağlayabilecek bir ülke olmasını desteklemek amacıyla yaklaşık 1 milyar dolarlık yatırım yapmıştır. İki ülke, Avrupa ve Doğu Asya arasındaki ulaşımı hızlandırmayı hedefleyen yüksek hızlı demiryolu inşa etmek için müzakerelerde bulunmuşlardır (Kemanlı, 2023, s. 61-62).

2.2.3 BKBY ve Tacikistan

Tacikistan, Orta Asya devletleri arasında toplam alan bakımından en küçüğü olmasına rağmen nüfus bakımından en küçük değildir. Ülkenin GSYH yaklaşık olarak 7,3 milyar Amerikan Doları civarındadır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2024). Tacikistan ekonomisi, özellikle Rusya'daki işçilerden gelen döviz transferlerine ağır bir şekilde bağımlıdır. Bu dış kaynaklar dışında, Tacikistan ekonomisi tarımsal ihracata dayanmaktadır.

Tacikistan ekonomisi, büyük ölçüde göçmenlerden gelen para transferleriyle desteklenmektedir ve bu durum Tacikistan'ı güçlü bir ekonomik pozisyona yerleştirmemektedir. Bu, ülkeyi Çin ile yapılan anlaşmalarda zayıf bir konuma getirirken, BKBY Girişimi dışında Çin'den fazla gelişme beklenmemektedir. Tacikistan, dış ticarete çekici bir ortak olmamakta ve ekonomik olarak zayıf kalmaktadır.

BKBY Girişimi kapsamında Çin, Tacikistan'a yönelik doğal kaynakların çıkarılması ve işletilmesi amacıyla yatırımlar yapmıştır. Tacikistan, bu Girişim aracılığıyla doğal kaynaklarını kullanarak ekonomik büyüme sağlamayı ve dünya pazarına açılmayı hedeflemekte olup, bu hedef doğrultusunda olumlu bir yaklaşıma sahiptir (Samadi, 2023, s. 71).

Ülkedeki altyapı inşaatlarında Çinli yatırımcıların etkisi oldukça belirgindir. Çin'in Orta Asya politikasında Tacikistan'ın stratejik önemi büyüktür. Çin yönetimi, diğer Orta Asya ülkeleri gibi Tacikistan'a da BKBY projesi çerçevesinde altyapı ve ulaştırma alanlarını geliştirmeyi, kendi ürünlerini bu koridor üzerinden pazarlamayı ve bu topraklarda bulunan yeraltı kaynaklarına kolay ulaşımı sağlamayı amaçlamaktadır. Tacikistan, Çin'in bu ilgisini ve yatırımını önemsemektedir çünkü bu, ülkenin küçük ekonomisi için önemli bir fırsat sunmaktadır (Samadi, 2023, s. 71).

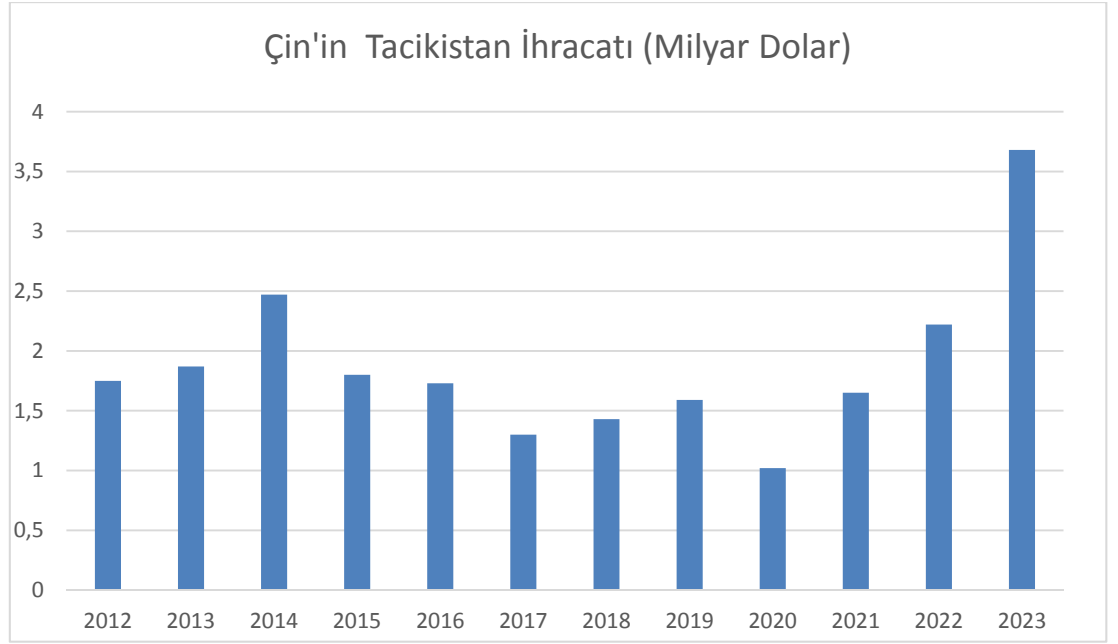
Tacikistan için Çin'in ilgisi ve yatırımları büyük önem taşımaktadır. BKBY Girişimi sayesinde Tacikistan, yeraltı kaynaklarını dünya pazarına sunarak yabancı sermaye çekmeyi ve uluslararası iş birliklerini güçlendirmeyi hedeflemektedir.

2022'de, Çin'in Tacikistan'a ihracatı 2.15 milyar doların üzerinde gerçekleşmiştir. Ana ürünler arasında kauçuk ayakkabılar, kaplı düz haddelenmiş demir ve motorlu araçlar yer alıyor. 27 yıllık süreçte Çin'in Tacikistan'a ihracatı yıllık %20.3 artış göstererek 1995'te 14.6 milyon dolardan 2022'de 2.15 milyar dolara yükseldi. Tacikistan ise aynı yıl Çin'e 404 milyon dolarlık ihracat yaptı. Başlıca ihracat kalemleri arasında değerli metal cevheri, altın ve diğer cevherler bulunuyor. 1995'ten 2022'ye kadar Tacikistan'ın Çin'e ihracatı yıllık %15.3 artışla 8.59 milyon dolardan 404 milyon dolara çıktı (OEC, 2024).

Çin Gümrük Genel İdaresi'nin verilerine göre, 2023 yılında Tacikistan ve Çin arasındaki ticaret, yıllık bazda %54 oranında artış göstererek önemli bir büyüme kaydetti. Ancak toplam ticaret hacmi 3,9 milyar dolarla Orta Asya ülkeleri arasında en düşük oranda yer aldı (General Administration of Customs of the People's Republic of China, 2024).

2024 Şubat ayında, Çin'in Tacikistan'a olan ihracatı 168 milyon dolar, ithalatı ise 9.17 milyon dolar oldu. Bu dönemde Çin'in ihracatı bir önceki döneme göre %51.6 düşüş gösterirken, ithalatı %75.1 azaldı. 2024 Şubat ayında, Çin'in Tacikistan'a en fazla ihracat yaptığı ürünler arasında kauçuk ayakkabılar, motorlu araçlar ve porselen yemek takımları yer alırken, Tacikistan'dan en fazla ithalat yapılan ürünler arasında değerli metal cevheri ve diğer cevherler bulunmaktadır (OEC, 2024). Tacikistan ile Çin arasındaki ticaret ilişkilerinde de ihracat dengesizliği görülmektedir. Tacikistan, değerli doğal kaynaklarını ihraç etmekte iken, Çin ise daha çok ayakkabı, giyim gibi ürünleri ihraç etmektedir.

Aşağıdaki tablolarda, Çin ve Tacikistan arasındaki son on yıllık ticaret verileri sunulmuştur. Bu veriler, her iki ülkenin birbirlerine yaptıkları ihracat miktarını göstermektedir.



Şekil 7. Çin'in Tacikistan İhracatı (Milyar Dolar)

Çin'in Tacikistan'daki yatırımları, özellikle altyapı, enerji ve madencilik sektörlerinde yoğunlaşmaktadır. Bu yatırımlar, Tacikistan'ın ekonomik kalkınmasına ve bölgesel iş birliğinin güçlenmesine katkı sağlamaktadır. Ancak, bu yatırımların borçlandırma yoluyla gerçekleşmesi, Tacikistan'ı Çin'e bağımlı hale getirebilir.

Tablo 8. BKBY kapsamında Tacikistan'da yapılan projeler

Proje	Başlangıç Tarihi	Tamamlanma Tarihi	Finansman Kuruluşu	Projenin Büyüklüğü
Tacikistan-Afganistan-Türkmenistan Demir Yolu Projesi	5 Haziran 2013	Devam Ediyor	Asya Kalkına Bankası	Toplam 500 km
Vahdat-Yovon Demir Yolu Projesi	2014	2016 Eylül	Eximbank (Çin)	Bilgi Yok
Golovnoya Hidroelektrik Santrali Yenileme Projesi	Bilgi Yok	Bilgi Yok	Asya Kalkınma Bankası	136 milyon Dolar

2.2.3. BKBY ve Özbekistan

Orta Asya'nın tarih boyunca önemli bir kavşağı olan ve eski İpek Yolu'nun merkezinde konumlanan Özbekistan, Orta Doğu ile Çin'i birbirine bağlayan stratejik bir konuma sahiptir. Yaklaşık 67 yıl boyunca Sovyetler Birliği'nin bir parçası olarak kalan ülke, 1991 yılında bağımsızlığını ilan etmiştir.

Özbekistan, diğer Orta Asya ülkelerinden farklı bir konumda bulunmaktadır çünkü Çin ile ortak sınırı yoktur. Bu durum, sınır, su kaynakları ve diğer kritik konularda çatışma olasılığını azaltmaktadır. Özbekistan, hem Kuzey-Güney hem de Doğu-Batı güzergâhlarında yer alması nedeniyle stratejik bir jeopolitik konuma sahiptir. Ayrıca bölgenin merkezinde yer alması ve gelişmiş bir demiryolu ve karayolu ağına sahip olması nedeniyle transit potansiyeli açısından büyük bir avantaja sahiptir (Imomnazar, 2018, s. 34).

Özbekistan, Çin-Orta Asya ve Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun hayata geçirilmesinde kritik bir aktördür. Çin ile sınır paylaşmaması nedeniyle, ticari transit ilişkilerde Kazakistan veya Kırgızistan üzerinden geçen yolların kullanılması gerekmektedir. Çin açısından bakıldığında, Özbekistan, "Made in China" ürünlerinin batı eyaletlerine güvenli, istikrarlı, kısa ve düşük maliyetli bir rota ile ulaşmasını sağlayan önemli bir geçiş noktasıdır. Özellikle gelişmiş ulaşım imkanları sayesinde, ham maddelerin optimum fiyatlarla ithal edilebileceği bir alan olarak ön plana çıkmaktadır. Özbek hükümeti, dünya pazarına ürünlerini ulaştırmada çeşitli ulaşım sorunlarıyla karşılaşırken, bu hat, çift kara sınırına sahip olan Özbekistan'ı dünya pazarına açılan bir yol olarak değerlendirmektedir (Javaid & Dashti, 2017, s. 322).

BKBY'nin Orta Asya ülkeleri üzerinden Avrupa'ya entegre edilmesi durumunda, Özbekistan ekonomisine önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir. Bu nedenle, ülke BKBY projesine olumlu bir yaklaşım sergilemektedir. Son yıllarda, Çin ile Özbekistan arasında ticari anlaşmaların arttığı gözlemlenmektedir. Çin, özellikle Özbekistan'ın yeraltı doğal kaynaklarının çıkarılması ve işletilmesine yönelik yatırımlarını hızlandırmıştır. Özbekistan'ın coğrafi konumu, yeraltı zenginlikleri ve bölgedeki politik durumu, BKBY projesi açısından stratejik bir öneme sahiptir ve bu durum, Çin'in Özbekistan'a yönelik yatırımlarını artırmıştır (Budulgan, 2020, s. 177).

Çin ve Özbekistan ulaşım bağlantılarını geliştirmeye odaklanmış durumdadır. Ancak, bu bağlantılar genellikle Kazakistan topraklarından geçmektedir ve bu da yüksek transit maliyetlere neden olmaktadır. Ulaştırma sorunları çözülürse, ikili ticaret hacminin artması beklenmektedir (Imomnazar, 2018, s. 34).

Özbekistan, dış politikada ABD yönetimiyle mesafesini koruyarak Rusya ile iş birliklerini artırırken, Çin ile ilişkileri, 2001 yılında ŞİÖ'ye üye olduktan sonra önemli ölçüde ivme kazanmıştır. Bu tarihten itibaren, Özbekistan ekonomik kalkınmasını teşvik etmek amacıyla Çin ile olan ilişkilerini güçlendirmeye odaklanmıştır. Bu durum, Çin'in BKBY projesi çerçevesinde diğer Orta Asya ülkelerine olduğu gibi Özbekistan'a da ilgisini artırmasına ve yatırımlarını yoğunlaştırmasına neden olmuştur. Örneğin, Özbekistan, Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin doğalgaz boru hattı üzerinden yıllık 5 milyar metreküp doğalgaz satışı gerçekleştirmektedir. Çin, özellikle doğalgaz kaynaklarına olan ilgisinden dolayı Özbekistan'a yatırımlarını artırmakta ve bu ülkeye özel bir önem vermektedir (Budulgan, 2020, s. 184).

2012'de, Özbekistan Cumhurbaşkanı İslam Karimov'un Çin'e gerçekleştirdiği devlet ziyareti sırasında, iki ülke arasında stratejik iş birliği bildirgesi imzalandı ve ilişkiler güçlendirildi. Liderler, gaz, petrol ve uranyum gibi alanları kapsayan stratejik anlaşmaların yanı sıra Çin-Kırgızistan-Özbekistan boru hattının Türkmenistan'ın Güney Yolöten yataklarına genişletilmesini kabul ettiler. Ayrıca, egemenlik, güvenlik ve bölgesel bütünlüğü ihlal eden herhangi bir ittifaktan kaçınılacağına dair anlaşmaya vardılar. Liderler, kolluk kuvvetleri ve koruma iş birliğini güçlendirerek terörizm, aşırıçılık, ayrılıkçılık ve suçla mücadele etmeyi taahhüt etti ve bölgesel istikrarı sağlamayı amaçladılar (Javaid & Dashti, 2017, s. 322).

Çin, Özbekistan'da enerji, telekomünikasyon ve ulaşım gibi stratejik sektörlerle önemli yatırımlar yapmıştır. Çin, Özbekistan'ın ana ticaret ortaklarından ve en büyük yatırımcılarından biridir. 2012'de, Çin'in Özbekistan'da toplamda 4 milyar doların üzerinde 35 doğrudan yatırım yaptığı bilinmektedir. Ayrıca, Çinli yatırımcılar Özbekistan'da faaliyet gösteren yaklaşık 347 şirkete sahiptir. Aynı yıl içinde, Çin bankaları Özbekistan'ın sanayi projeleri için 5 milyar doların üzerinde kredi teklifi sunmuştur (Mariani, 2013, s. 12).

2015 yılı itibariyle, Özbekistan, sanayisini geliştirmek ve modern altyapı projeleri oluşturmak amacıyla bir beş yıllık plan tasarlamıştır. Bu planın ardından,

altyapı gelişmelerini hızlandırmak amacıyla BKBY Girişimi'ne destek verdiğini açıklamıştır. Özbekistan için en önemli yatırım alanlarından biri, ülkenin doğal gaz ulaşım altyapısı olarak belirlenmiştir. Ayrıca, Devletin öncelikli hedefi ulaşım altyapısını geliştirmektir. 2016'dan itibaren, Özbekistan, Orta Asya ticaretinden daha fazla pay alabilmek ve komşu ülkelerle ilişkilerini güçlendirmek amacıyla BKBY projelerine destek vermiştir.

Çin, Sincan eyaletinde yer alan Kaşgar ile Özbekistan arasında doğrudan bir demiryolu bağlantısının inşasını sürekli olarak vurgulamaktadır. Bu demiryolu hattı, Kaşgar'dan başlayarak Arpa Vadisi üzerinden Kırgızistan'ın Karasu kasabasını geçip Özbekistan'ın Fergana Vadisi'ndeki Andican şehrine ulaşacaktır. Rusya Bilimler Akademisi üyesi Sofia Pale'ye göre, Çin ve Özbekistan arasında doğrudan bir ulaşım bağlantısının bulunmaması, iki ülke arasındaki ticaret ve taşımacılığı olumsuz etkilemektedir. Pale, doğrudan bağlantının önemini şu şekilde ifade etmektedir: Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu bağlantısının inşa fikri, Çin'in yakın gelecekte atacağı bir adım olarak şaşırtıcı değildir. Bu proje, sadece Çin ve Özbekistan'ı birbirine bağlamakla kalmayacak, aynı zamanda Tacikistan'a da ulaşacak ve Afganistan, İran, Türkiye üzerinden geçerek Avrupa Demiryolu ağına entegre olabilecektir. Çin, bu bağlantı için Rusya yerine Avrupa rotasını tercih etmektedir (Maitra, 2016, s. 20).

2016 yılında, Çin'den Kazakistan ve Özbekistan üzerinden ilerleyen ilk tren Afganistan'a ulaştı. Ancak, Orta Asya kargo trafiği artık Kaşgar üzerinden Pakistan'ın Gwadar Limanı'na bağlanarak Afganistan'ı bypass etmektedir. Bu yeni güzergâh sayesinde, Özbekistan'ın Taşkent, Andican, Oş, Irkeshtam ve Kaşgar şehirlerini kapsayan yeni bir ulaşım koridoru oluşturulmuş ve ihracat taşımacılığı başlatılmıştır. Ayrıca, Pakistan ve Çin kısa süre önce Gwadar Limanı'ndan Kaşgar'a ilk teslimatı gerçekleştirmiştir. Bu ulaşım koridorunun oluşumu, 2017 yılı Mayıs ayında Özbekistan Devlet Başkanı Şevkat Mirziyoyev tarafından başlatılmıştır (Yılmaz, 2019, s. 72).

22 Haziran 2016 tarihinde, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ve Özbekistan'ın eski Cumhurbaşkanı İslam Kerimov'un katılımıyla Taşkent ile Fergana Vadisi arasındaki Angran-Pap Demiryolu hattının açılış töreni gerçekleştirilmiştir. Bu demiryolu hattı, Çin Demiryolu Tünel Grubu tarafından inşa edilmiştir ve dört

istasyon, dört köprü yolu ve 25 köprüden oluşmaktadır. Projenin ana bileşeni olan Kamşık Tüneli, bölgedeki en uzun tünel olarak dikkat çekmektedir. Bu tünel, Fergana Vadisi'ne ulaşmak için Tacikistan üzerinden geçiş gereksinimini ortadan kaldırmıştır. Kamşık Tüneli'nin sağladığı avantajlardan biri de, Angran'dan Pap'a sadece 16 dakikada geçiş imkânı sunmasıdır (Maitra, 2016, s. 21).

Tablo 9.Özbekistan'daki BKBY Ulaşım Koridorları

Ulaşım Koridoru	Açılış Tarihi	Toplam Maliyet	Özellikler
Angren-Pap Demiryolu	Haziran 2016	1,68 milyon dolar	Fergana Vadisi ile Taşkent arasında; 1.520 km uzunluk, 19,2 km Kamşık Tüneli; Tacikistan geçişine alternatif.
Çin - Kırgızistan - Özbekistan Ulaşım Koridoru	2020 Haziran	-	Lanzhou'dan Kaşgar'a yük treni, İrkeştam geçidi ve Oş üzerinden Taşkent'e; ticari ve ekonomik ilişkileri güçlendirme.
Gaz Taşıma Altyapısının Geliştirilmesi	-	-	Özbekistan'dan Çin'e doğalgaz akışını artırmak için yeni hat; 55 milyar metreküp akış, 30 milyar metreküp artış sağlayacak.

Özbekistan Cumhurbaşkanı Mirziyoyev'in 2017 Mayıs'ında Çin ziyareti sırasında, iki ülke arasında elektrik enerjisi, petrol üretimi, kimyasallar, mimarlık, tekstil, ilaç mühendisliği, ulaşım, altyapı ve tarım alanlarında iş birliğini artırmaya yönelik 23 milyar doların üzerinde 115 anlaşma imzalandı. Bu gelişmeler, Özbekistan'ın Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılmaya hazır olduğunu göstermektedir. Bu, her iki ülkenin kalkınma gündemlerinin uyumlu olmasıyla açıklanabilir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni altyapı yatırımları ve kapasite artışı transferleri için bir çerçeve olarak sunması, Özbekistan'ın ekonomik ve endüstriyel modernizasyonu ile dış politika hedeflerine uyumlu bir şekilde yansımaktadır (Eurasinet, 2017).

Çin'in Özbekistan'daki BKBY çerçevesinde gerçekleştirdiği girişimler, geniş bir sektör yelpazesini kapsamaktadır. Bu girişimlerin öne çıkanı, Özbekistan'ın doğal gaz rezervlerinin ve gaz taşıma altyapısının iyileştirilmesi üzerine odaklanmaktadır.

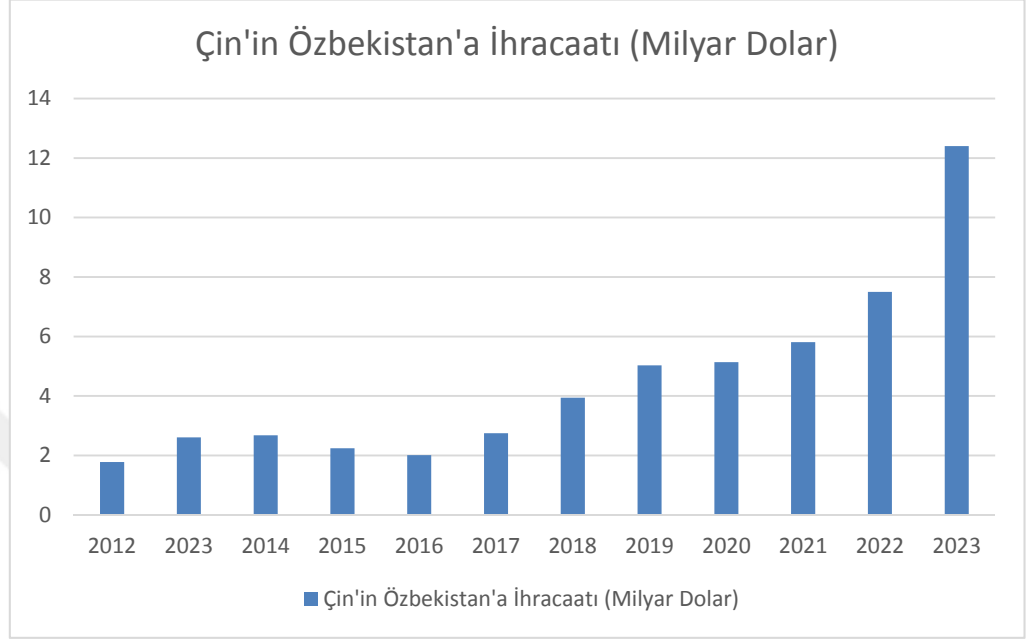
Özellikle, Çin-Orta Asya gaz boru hattı bu alandaki en önemli yatırımlardan biridir. Bahsi geçen boru hattı, dört ayrı hattan oluşmakta olup, Çin'in yıllık gaz tüketiminin %20'sini karşılamaktadır ve Orta Asya'daki en geniş sıvılaştırılmış doğal gazı (LNG) alanı olarak öne çıkmaktadır. Bu hat aracılığıyla yıllık 85 milyar metreküp doğalgaz taşınması beklenmektedir. Bununla birlikte, bu hat sayesinde Çin'in Trans-Özbek gaz boru hatlarına olan bağımlılığının artması söz konusu olabilir (Maitra, 2016, s. 19).

Çin'in Özbekistan'a yönelik ihracatı 2002 yılında 104 milyon dolarken, 2021 yılında 5,2 milyar dolara yükseldi. Aynı dönemde, Çin'in Özbekistan'dan yaptığı ithalat 27 milyon dolardan yaklaşık 2 milyar dolara çıktı. Çin'in Özbekistan'a ihraç ettiği ürünler ağırlıklı olarak sanayi odaklı ve çeşitlendirilmiş bir yapıya sahipken, Özbekistan Çin'e başlıca mineral yakıtlar ve pamuk tedarik etmektedir. 2021 yılında, Özbekistan'ın toplam ihracatında mineral yakıtların payı %38'e, pamuğun payı ise %33'e ulaştı (Khitakhunov, 2022).

Çin'in 2022'de Özbekistan'a gerçekleştirdiği 7.26 milyar dolarlık ihracat, özellikle otomobiller (312 milyon dolar), yayın ekipmanları (264 milyon dolar) ve taş işleme makineleri (213 milyon dolar) gibi ana ürünlerle dikkat çekti. Bu dönemde Çin'in Özbekistan'a olan ihracatı, 1995 yılında 47.5 milyon dolar seviyesinden yıllık %20.5 oranında artarak 2022'de 7.26 milyar dolar seviyesine yükseldi. Öte yandan, Özbekistan'ın 2022'de Çin'e gerçekleştirdiği 1.98 milyar dolarlık ihracatın başlıca kalemleri arasında petrol gazı (848 milyon dolar), saflaştırılmış bakır (333 milyon dolar) ve perakende olmayan saf pamuk ipliği (245 milyon dolar) bulunmaktaydı. Özbekistan'ın Çin'e olan ihracatı da son 27 yılda yıllık %13.5 oranında artarak 1995 yılında 64.4 milyon dolar seviyesinden 2022'de 1.98 milyar dolar seviyesine ulaştı (OEC, 2024).

2024 Mart ayında, Çin'in Özbekistan'a 830 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirmesi ve 165 milyon dolarlık ithalat yapması, 665 milyon dolarlık pozitif bir ticaret dengesi oluşturdu. Ancak, Mart 2023 ile Mart 2024 arasında Çin'in ihracatında yaşanan 57.3 milyon dolarlık (%6.46) azalış ve ithalatta yaşanan 108 milyon dolarlık (%193) artış dikkat çekicidir. 2024 Mart ayında, Çin'in Özbekistan'a en çok ihraç ettiği ürünler arasında otomobiller, telefonlar, kauçuk lastikler, sentetik filament iplik dokuma kumaşlar ve video ekranları yer alırken, en çok ithal ettiği ürünler arasında ise saflaştırılmış bakır, kurutulmuş baklagiller, perakende olmayan

saf pamuk ipliği, diğer tüketilmeyen hayvansal ürünler ve etilen polimerler bulunmaktadır (OEC, 2024). Aşağıdaki tablolarda, Çin ve Özbekistan arasındaki son on yıllık ticaret verileri sunulmuştur. Bu veriler, her iki ülkenin birbirlerine yaptıkları ihracat miktarını göstermektedir.



Şekil 8. Çin'in Özbekistan'a ihracatı

24 Ocak 2024 tarihinde, Xi Jinping ile Özbekistan Cumhurbaşkanı Şavkat Mirziyoyev, Pekin'de ikili ilişkilerin daha da güçlendirilmesi için kararlılık ifade ettiler. İki lider, yeni bir dönemde kapsamlı bir stratejik ortaklık kurma niyetini açıkladılar ve BKBY Girişimi'nin altında iş birliğini artırma kararlılığını vurguladılar. İki lider arasında yapılan görüşmelerde, çeşitli alanlarda iş birliğini artırmak için çeşitli anlaşmalar imzalandı (Xi Jinping Holds Talks with President Shavkat Mirziyoyev of Uzbekistan, 2024).

2.2.4. BKBY ve Türkmenistan

Türkmenistan, izole bir devlet ve dünyanın en ulaşılması zor ülkelerinden biri olarak bilinir. 1991'den beri, coğrafi sınırlamalara rağmen, Türkmenistan sürekli olarak Çin ile ilişkiler kurmuş, bunların temeli doğal gaz arzı etrafında şekillenmiştir.

Türkmenistan, bağımsızlık sonrasında kapalı bir dış politika stratejisi izlemiş ancak son yıllarda özellikle BKBY projesi çerçevesinde Çin ile ilişkilerin gelişmesi yönünde olumlu adımlar atmıştır. Bu nedenle, Türkmenistan'ın Çin'e yaptığı ihracatında petrol gazı, rafine petrol, ham petrol, pamuk ve azotlu gübreler gibi

ürünler önemli bir yer tutmaktadır. Türkmenistan'ın ihracatının %80.2'sinden fazlası Çin'e yöneliktir. Bu durum, Türkmenistan'ın ekonomisinde Çin'in ana ticari ortak olduğunu göstermektedir. Özellikle doğalgaz ve petrol çıkarma gibi alanlarda, Çin'in Türkmenistan ile olan ilişkilerini derinleştirmesi, bu ekonomik ilişkilerin ağırlığını artırmaktadır (Şener & Sugözü, 2022, s. 12).

Çin ile Türkmenistan arasındaki ikili ekonomik ilişkiler, ticari açıdan istikrarlı bir şekilde 2010 yılından itibaren gelişmeye başlamıştır. Türkmenistan'ın 2011 yılından itibaren Çin'e doğalgaz ihracatı yapması, Çin'in BKBY projesi kapsamında ekonomik ilişkilerin daha da güçlenmesine olanak sağlamıştır. Bu durum, ekonomik ilişkilerin en üst seviyelere çıkması için olumlu adımların atılmasını desteklemektedir.

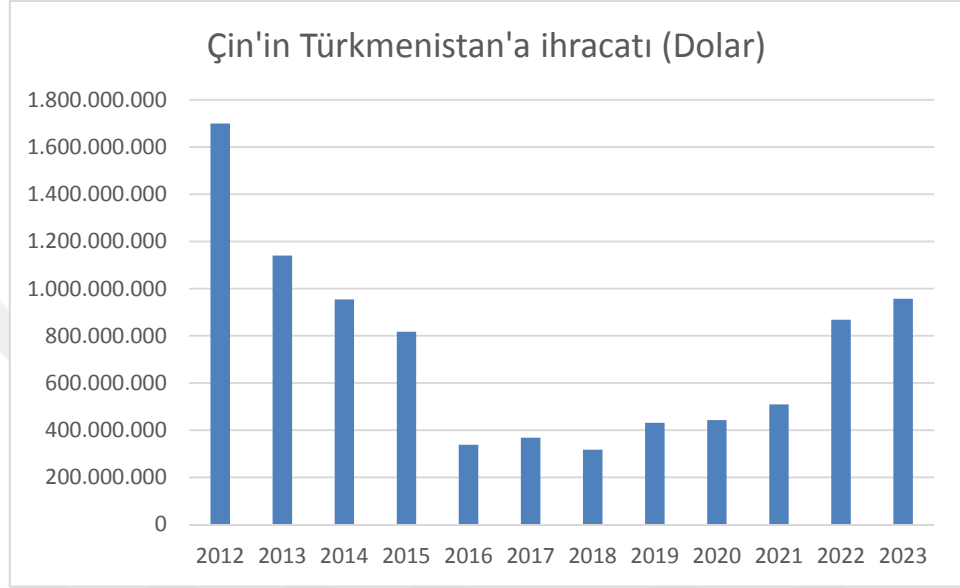
Türkmenistan, daimî tarafsızlık statüsünü⁶ aldığından bu yana uluslararası alanda genellikle ikili ilişkilere dayalı iş birliğini tercih etmiş ve herhangi bir uluslararası veya bölgesel iş birliği örgütüne üye olmamıştır. Bu bağlamda, Türkmenistan, BKBY projesi açısından önemli bir konumda bulunmakta ve Çin'in doğalgaz rezervlerine olan yoğun ihtiyacı dikkate alındığında, 2013 yılından itibaren Çin ile stratejik anlaşmalar yoluyla ikili ilişkilerini sürdürmüştür.

2013 yılında Çin, Türkmenistan ile stratejik anlaşmalarla ilişkilerini güçlendirmiş ancak BKBY mutabakatını imzalamamıştır. Bu nedenle Türkmenistan, Çin ile BKBY projesini ikili anlaşmalar çerçevesinde yürütmektedir. Türkmenistan'ın ekonomisi büyük ölçüde doğalgaz ihracatına dayandığından, son yıllarda özellikle Çin'e doğalgaz ihracatı büyük önem taşımaktadır. 2017 yılında Türkmenistan ile Çin arasındaki ticaret hacmi 6,9 milyar doları aşmıştır ve bu ticaretin temelini Türkmenistan'ın Çin'e doğalgaz ihracatı oluşturmuştur. Bu nedenle Çin, Türkmenistan ile doğalgaz ticareti üzerinden ilişkilerini güçlendirmeye çalışırken, Türkmenistan da en büyük dış ticaret ortağı olarak Çin'i görmektedir (Omonkulov, 2020, s. 88).

Çin, 2022'de Türkmenistan'a 868 milyon dolarlık ürün ihraç etti. En çok ihraç edilen ürünler arasında kauçuk lastikler, diğer lokomotifler ve aşılar bulunmaktaydı. Türkmenistan ise aynı yıl Çin'e 8.88 milyar dolarlık ürün ihraç etti; en büyük kalemleri arasında petrol gazı yer alıyordu. 2024 Mart ayında, Çin'in Türkmenistan'a

⁶ Türkmenistan'ın daimî tarafsızlık statüsü, 12 Aralık 1995 tarihinde BM Genel Kurulu tarafından kabul edilen bir karar ile tanınmıştır. Türkmenistan uluslararası ilişkilerde tarafsız kalmayı ve silahlı çatışmalara katılmamayı taahhüt etmiştir.

ihracatı %37.9 azalarak 65.1 milyon dolara, ithalatı ise %7.38 azalarak 753 milyon dolara geriledi. Çin'in en çok ihraç ettiği ürünler arasında non-retail hayvan kılı iplikleri ve kazı makineleri yer alırken, Türkmenistan'dan en çok ithal ettiği ürün petrol gazı oldu (China/Turkmenistan, 2024). Aşağıdaki tablolarda, Çin ve Türkmenistan arasındaki son on yıllık ticaret verileri sunulmuştur. Bu veriler, Çin'in Türkmenistan'a yaptığı ihracat miktarını göstermektedir.



Şekil 9.Çin'in Türkmenistan İhracatı

2013 yılında Devlet Başkanı Xi, hızla artan iç enerji talebini göz önünde bulundurarak Türkmen yetkilileriyle D Boru Hattı'nın inşası için bir anlaşma imzalamıştır. Bu proje, mevcut boru hatlarının (A⁷, B⁸ ve C⁹ Hatları) kapasitesinin hızla tükenmesiyle ortaya çıkmıştır. Bu hatlar, Çin'in doğal gaz talebinin hızla artmasına ve Kazakistan üzerinden geçen rotaya olan bağımlılığını azaltma isteğine karşılık veremiyordu. Bu ağ, güçlü bir enerji odaklı ilişkinin sonucu olarak ortaya çıkan daha büyük Orta Asya-Çin boru hattı ağının bir parçasıdır ve yaklaşık 3.666 km boyunca uzanmaktadır (Khan, 2023, s. 19).

2007 yılında, CNPC ile Türkmenistan yetkilileri arasında yapılan bir anlaşma ile Türkmenistan'ın, her yıl 30 milyar metreküp doğal gazı dört farklı boru hattı aracılığıyla sağlayacağı kararlaştırıldı. Orta Asya-Çin boru hattı ağı, Türkmenistan-

⁷ 2009 yılında tamamlanan ve Orta Asya'dan Çin'e doğalgaz taşıyan Boru hattı, Türkmenistan'dan başlayarak Özbekistan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaşmaktadır.

⁸ A'ya paralel olarak inşa edilen bu boru hattı, Türkmenistan'dan Çin'e doğal gaz taşımaktadır. 2010 yılında tamamlanmış olup A hattı ile birlikte çalışmaktadır.

⁹ A ve B hatlarının taşıma kapasitesini artırmak amacıyla 2014 yılında inşa edilmiştir.

Özbekistan sınırındaki Gedaim bölgesinden başlayarak Özbekistan ve Kazakistan'ı geçerek, sonunda Sincan'ın batısındaki Korgas'a ulaşır ve buradan da Çin'in Hong Kong'da sonlanan ikinci batı-doğu boru hattına bağlanır. Bu hatların A, B ve C hatları sırasıyla 2009, 2010 ve 2014 yıllarında faaliyete geçti. Ancak, Kazakistan'dan kaçınmak için Boru Hattı D tamamen farklı bir rota izleyerek Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan üzerinden geçmektedir. Boru Hattı D'nin tamamlanmasıyla yılda yaklaşık 25-30 milyar metreküp doğal gazın Çin'e iletileceği öngörülmektedir, bu da Türkmen hükümetinin başlangıçtaki yıllık 30 milyar metreküp doğal gaz taahhüdünü dikkate alır (Khan, 2023, s. 19)

Tablo 10. BKBY kapsamında Türkmenistan'da yapılan projeler

Proje	Başlangıç Yılı	Bitiş Yılı	Toplam Maliyet	Finansman	Süreç
Türkmenbaşı Uluslararası Limanı	2014	2018	1.5 milyon dolar	Özel (Gap İnşaat)	Tamamlandı
Türkmenabat – Aşgabat – Mary – Türkmenbaşı Demiryolu Modernizasyon Projesi	2018	2022	75 milyon dolar	AKB	Devam Ediyor
Çin-Kazakistan-Türkmenistan-İran Demiryolu	2014	-	-	AKB, İslam Kalkınma Bankası (IsDB)	Kullanımda
Orta Asya-Çin doğalgaz boru hattı (Boru Hattı D, Türkmen bölümü)	2011	2022	-	CDB	Tamamlanma ertelendi
Galkynysh (Yujnyi Iolotan) gaz sahalarının gaz işleme altyapısının inşası	2013	-	8.5 milyar dolar	Kısmen CDB kredisi ile finanse edildi (7.1 milyar dolar)	Devam Ediyor

Tabloda açıkça görüldüğü gibi, Çin'in Türkmenistan'daki enerji projelerine olan ilgisi oldukça belirgindir. Özellikle, Galkynysh'teki gaz sahalarının geliştirilmesi ana projedir ve bu projeyi büyük ölçüde CDB (Çin Kalkınma Bankası) kredisi finanse etmektedir. Türkmenistan, coğrafi olarak Çin'e yakın olmadığı için, BKBY kapsamında yol altyapısı projeleri bulunmamaktadır. Ancak, Çin-Kazakistan-Türkmenistan-İran demiryolu inşa edilmiş ve faaliyete geçmiştir. Bu demiryolu,

sadece Türkmenistan'ın Çin'e bir pazar sağlamakla kalmaz, aynı zamanda Çin'in Batı Asya pazarlarına ulaşması için bir transit rota oluşturur.

Türkmenistan'ın ekonomik durumu kötü olduğundan, Çin enerji sektöründeki yatırımlarını artırmıştır. Türkmenistan'ın doğalgaz ihracatına olan bağımlılığı ve 2014'teki petrol ve gaz fiyatlarında yaşanan düşüş, ülkenin gelirini azaltmıştır. Rusya ve İran ile yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle doğalgaz ihracatında ciddi düşüşler yaşanmıştır. Bu durumdan faydalanarak, Çin Türkmenistan'ın ana doğalgaz müşterisi haline gelmiştir (Bhutia, 2019).

Türkmenistan'ın ekonomik zorluklarını gören Çin, ülkenin doğalgaz yataklarının geliştirilmesine yardımcı olmak için kredi sağlamıştır. Ancak, Türkmenistan'ın borçlanma düzeyi artmakta ve geri ödeme konusunda sorunlar yaşanması muhtemeldir. Türkmenistan'ın ekonomik zorlukları, Çin'in bu ülkedeki etkisini artırmış ve enerji projeleri aracılığıyla Türkmenistan'ı ekonomik olarak bağımlı hale getirmiştir.

2.3. Orta Asya ülkelerinin BKBY Girişimi'ne yaklaşımları

Orta Asya ülkeleri, Çin'in BKBY Girişimi'ne büyük ilgi ve destek göstermektedir. Bu destek, bölgenin altyapı ihtiyaçlarının büyüklüğünden ve Çin'in sağladığı devasa ekonomik yardımlardan kaynaklanmaktadır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra ekonomik ve siyasi sıkıntılarla mücadele eden Orta Asya, dış yardıma ihtiyaç duymuştur.

Çin, BKBY Girişimi kapsamında Orta Asya'da karayolu ve demiryolu bağlantıları inşa ederek, bölgenin altyapı ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik büyük yatırımlar yapmaktadır. Bu projeler, ekonomik ilişkileri canlandırmayı ve ticaret hacmini artırmayı hedeflemektedir. Örneğin, Orta Asya-Çin doğal gaz boru hattı, Türkmenistan ve Özbekistan'dan Çin'e büyük miktarda doğal gaz ihracatı sağlamakta ve bölgenin enerji ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır.

Çin, bölge ülkeleriyle güçlü ekonomik ve siyasi ilişkiler kurarak, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ın en büyük dış ticaret ortağı haline gelmiştir. Pekin, bu ülkelerdeki çeşitli altyapı projelerine milyarlarca dolar yatırım yapmış ve ikili ilişkileri derinleştirmiştir. Bu yatırımlar, Orta Asya'nın kalkınmasına katkı sağlarken, Çin'in de bölgedeki stratejik ve ekonomik etkisini artırmaktadır.

2.3.1. Kazakistan

Kazakistan, BKBY Girişimi'ni destekleyen ülkelerden biridir. Nursultan Nazarbayev'in liderliğindeki Kazakistan, 1990'lı yıllardan bu yana Çin ile gelişen ikili ve çok taraflı ilişkiler çerçevesinde bu projeye sıcak bakmıştır. 2019'da Cumhurbaşkanı seçilen Kasım Cömert Tokayev döneminde de Çin ile ilişkilerin stratejik ortaklık düzeyinde daha da güçleneceği beklenmektedir.

Enerji iş birliği, Kazakistan-Çin ilişkilerinin temel unsurlarından biridir. Çin'in büyük şirketleri CNPC, Sinopec ve CITIC, Kazak enerji ve sanayi sektörlerinde önemli yatırımlar yapmıştır. Çin, Kazakistan'da petrol üretiminin yaklaşık %50'sini kontrol ederken, 2798 km uzunluğundaki Kazakistan-Çin petrol boru hattı gibi büyük projeler gerçekleştirmiştir. Ayrıca, Çin, Kazakistan'ın uranyum sektöründe de güçlü bir ortak haline gelmiş ve üretilen uranyumun önemli bir kısmını ithal etmektedir.

Çin, Kazakistan ekonomisine en fazla doğrudan yabancı yatırım yapan ülkelerden biridir ve enerji ile altyapı projelerine 15 milyar dolardan fazla yatırım yapmıştır. Ayrıca, Çin ve Kazakistan arasında 2 milyar dolarlık bir yatırım fonu kurulmuştur.

Tüm bunların yanı sıra, Kazakistan halkı ve entelektüel kesimi arasında Çin'e yönelik bir şüphe ve endişe de mevcuttur. Çin'in Kazakistan'daki toprakları ve kaynakları ele geçirme niyetine dair kaygılar vardır. Kazakistan halkı, Çinli göçmenlerin ülkeye gelmesinden ve Çin'in sınır bölgelerinde daha fazla toprak talep edebileceğinden endişe duymaktadır. Çin kredilerinin ve projelerinin şeffaf olmaması ve hükümetin Çin'e verdiği tavizler de eleştirilmektedir. Çin'in Doğu Türkistan'daki Müslümanlara yönelik baskıcı politikaları da Kazak toplumunda ciddi tepkilere yol açmıştır.

Sonuç olarak, Kazakistan hükümeti BKBY Girişimi'ne destek verirken, halkın bir kesimi ve entelektüel elitler bu projeye karşı şüpheyile yaklaşmaktadır. Bu durum, Çin-Kazakistan ilişkilerinin karmaşıklığını ve çok boyutluluğunu yansıtmaktadır.

2.3.2. Kırgızistan

Kırgızistan'ın BKBY Girişimi'ne yaklaşımı, ülkenin ekonomik kalkınma ve altyapı geliştirme stratejilerinde önemli bir rol oynamaktadır. Çin ile güçlü ticari ve ekonomik bağlara sahip olan Kırgızistan, bu projeyi memnuniyetle karşılamış ve

Çin'den gelen yatırımları teşvik etmiştir. Kırgızistan'ın 2015'te AEB'ye katılımı, ülkenin ticaret dinamiklerini değiştirmiş olsa da, Kırgız-Çin ticareti önemli ölçüde devam etmiştir. Özellikle, 2018'de AEB ile Çin arasında imzalanan Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması, iki ülke arasındaki gümrük sorunlarını azaltarak ticaretin devamını sağlamıştır.

Çin'in Kırgızistan'daki yatırımları, özellikle ulaşım, enerji ve teknoloji alanlarında yoğunlaşmıştır. Bişkek Elektrik Santrali'nin modernizasyonu, Orta Asya-Çin doğal gaz boru hattı ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan demir yolu gibi projeler, Kırgızistan'ın altyapısını modernize etmek amacıyla gerçekleştirilmektedir. Ancak, bu projelerin finansmanı için Kırgızistan'ın Çin'den büyük miktarlarda borç alması, ülkenin ekonomik bağımsızlığına yönelik endişeleri artırmıştır. Kırgızistan'ın dış borcunun önemli bir kısmı Çin'e olan borçlardan oluşmaktadır, bu da ülkeyi finansal olarak Pekin'e bağımlı hale getirmektedir.

BKBY Girişimi kapsamında Çin'in Kırgızistan'daki artan varlığı, yerel halk arasında çeşitli tepkilere yol açmıştır. Çinli işçilerin ve şirketlerin Kırgızistan'da faaliyet göstermesi, yerel işgücüne yönelik endişeleri ve Sinofobi'yi (Çin karşıtlığı) artırmıştır. Özellikle Doğu Türkistan'daki Uygur, Kazak ve Kırgız Müslümanlarına yönelik Çin baskıları, Kırgızistan'da Çin karşıtı protestoları körüklemiştir. Kırgızistan'daki Çinli yasadışı göçmen işçiler ve Çinli şirketlerin faaliyetleri de protesto edilmiştir. Bu durum, Kırgız halkının hükümetine olan güvenini sarsmış ve yolsuzluk iddialarını gündeme getirmiştir.

Kırgızistan hükümeti, BKBY Girişimi kapsamında gerçekleştirilen projeleri ekonomik kalkınma ve altyapı gelişimi için önemli görse de, ülkenin borçlanma durumu ve Çin'e olan bağımlılığı, egemenlik ve bağımsız karar alma yeteneğini olumsuz etkileyebilir. Çin ile stratejik ortaklık anlaşmaları çerçevesinde iş birliğini sürdürse de, Kırgızistan'daki Çin karşıtı duyarlılıklar ve toplumsal tepkiler, iki ülke arasındaki ilişkilerin geleceğini karmaşık hale getirmektedir.

Özetle, Kırgızistan'ın BKBY Girişimi'ne yaklaşımı, ekonomik kalkınma ve altyapı yatırımlarına yönelik olumlu bir tutum sergilese de, ülkenin Çin'e artan borcu ve toplumsal tepkiler, bu iş birliğinin sürdürülebilirliği konusunda ciddi endişeler doğurmaktadır.

2.3.3. Özbekistan

Özbekistan, stratejik ilişkiler doğrultusunda BKBY Girişimi'ne destek vermiştir. Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev, 2017'de Pekin'de düzenlenen Kuşak ve Yol Forumu'nda Özbekistan'ın BKBY Girişimi'nin barış, refah ve gelişmeyi teşvik edeceğine olan inancını dile getirmiştir.

Çin, Özbekistan'da çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren birçok şirkete sahiptir ve ülkeye yaptığı yatırımlar 7,8 milyar doları aşmıştır. Karşılıklı ticaret hacmi de sürekli olarak artmış ve Çin, Özbekistan'ın en büyük dış ticaret ortağı konumuna gelmiştir.

Özbekistan, BKBY Girişimi kapsamında bölgesel kalkınmayı tetiklemek ve dünya pazarlarına daha iyi entegre olabilmek için büyük bir potansiyele sahiptir. BKBY Girişimi aracılığıyla denize çıkış yollarını çeşitlendirme, yeni pazarlara ulaşma ve yabancı yatırım çekme hedefleri doğrultusunda hareket etmektedir. Ancak, Özbekistan kamuoyunun BKBY Girişimi'ne yönelik resmi bir tutumu veya geniş kapsamlı bir kamuoyu araştırması mevcut değildir.

2.3.4. Tacikistan

Tacikistan Cumhurbaşkanı Emomali Rahman, BKBY Girişimi kapsamındaki iş birliği memorandumunu imzalayan ilk liderlerden biridir. Tacikistan, ekonomik sıkıntılar, bölgesel ve küresel dış etkenler ile Afganistan'dan kaynaklanan güvenlik tehditleri gölgesinde çok yönlü dış politikası gereği BKBY Girişimi'ni desteklemiştir. Çin faktörü, Tacikistan için hem fırsat hem de tehdit olarak algılanmış, bu nedenle Tacikistan, Çin ile ilişkilerini dikkatle dengelemiştir. Tacikistan, BKBY Girişimi'ne katılarak öncelikle Çin'den ekonomik ve siyasi destek beklemiştir ve zaman zaman bu desteği Rusya ve Özbekistan'a karşı bir koz olarak kullanmaya çalışmıştır. Ayrıca, Tacikistan Cumhurbaşkanı'nın ailesinin kişisel çıkarları da bu iş birliğinde etkili olmuştur.

Tacikistan, BKBY Girişimi'ne aktif katılım için 10'dan fazla proje önerisinde bulunmuştur. Bu projeler arasında demiryolu, gaz boru hattı inşaatı, çok amaçlı merkezlerin oluşturulması, turist kaynakları danışmanlık merkezi ve mücevher kümesi yer almaktadır. Bu projelerin hayata geçirilmesiyle Tacik ekonomisinin istikrarlı bir şekilde büyümesi hedeflenmektedir.

Çin, Tacikistan'ın güvenlik politikalarını da dolaylı olarak etkilemiş ve Tacikistan, Afganistan ve Pakistan ile bilgi ve terörle mücadele eğitiminin paylaşımını sağlayan iş birliği mekanizması oluşturmuştur. Tacikistan, Çin'in finansmanıyla Tacik-Afgan sınırında sınır karakolları ve eğitim merkezleri inşa etmiştir.

Ancak Tacikistan'ın Çin'e olan borcu ciddi bir sorun haline gelmiştir. 2016 itibarıyla Tacikistan'ın Çin'e olan borcu 1,2 milyar dolara ulaşmış ve bu durum Tacikistan'ı Çin sermayesine bağımlı hale getirmiştir. Uzmanlar, Tacikistan'ın bu borçları geri ödemede ciddi sıkıntılar yaşayabileceğini vurgulamaktadır. IMF ve Dünya Bankası, Tacikistan'ı Çin'in BKBY Girişimi kapsamında en riskli borçlanma tehlikesi altında olan ülkelerden biri olarak değerlendirmiştir. Çin, Tacikistan'ın borcuna karşılık toprak talep etmiş ve bu konuda Duşanbe hükümetine baskı uygulamıştır. Tacikistan, 2011 yılında Çin'e 1158 km²'lik toprak vermiştir.

Çin yatırımları ve Tacikistan'da çalışan Çinli işçilerin sayısı Tacik toplumunda memnuniyetsizlik yaratmıştır. Çinlilerin Tacikistan ekonomisindeki baskın rolü ve işçilere ödenen ücretlerdeki eşitsizlik, yerel halkın tepkisine yol açmıştır. Tacikistan'daki Çin yatırımları, yerel halkın iş imkanlarından yararlanmasına katkı sağlamamış, aksine Çin'in ekonomik çıkarlarına hizmet etmiştir.

Sonuç olarak, Tacikistan'ın BKBY Girişimi'ne yaklaşımı ekonomik destek ve altyapı geliştirme beklentileriyle şekillense de, bu süreçte ülkenin Çin'e bağımlılığı artmış ve bu bağımlılık çeşitli ekonomik ve sosyal sorunları beraberinde getirmiştir. Tacikistan, BKBY Girişimi'ni desteklemekle birlikte, Çin'in artan etkisi ve borç tuzağı riskine karşı dikkatli bir denge politikası izlemek zorundadır.

2.3.5. Türkmenistan

Türkmenistan, bağımsızlığını kazandıktan sonra uluslararası arenada "daimi tarafsız" bir ülke olarak varlığını sürdürmektedir. Bu politika gereği Türkmenistan, Bağımsız Devletler Topluluğu dışında hiçbir bölgesel iş birliği projesine veya askeri örgüte resmi olarak üye olmamıştır. Kendini büyük oranda dış dünyadan izole eden Türkmenistan, ilişkilerini temel olarak ikili düzeyde sürdürmüştür. 2013 yılında Çin ile ilişkilerini stratejik ortaklık seviyesine taşımıştır ve BKBY Girişimi'ni ikili ilişkiler çerçevesinde desteklemiştir (Omonkulov, 2019, s. 263).

Türkmenistan Cumhurbaşkanı Gurbangulu Berdimuhamedov sırasıyla 2014 ve 2015 ve 2016 yıllarında Çin'i ziyaret etti. 2017'de Çin'e yaptığı resmi ziyarette, doğal gaz, temiz enerji, üretim kapasitesi ve ulaşım altyapısı gibi alanlarda iş birliğini geliştirme niyetini belirtmiştir (Tianjin Commission of Commerce, 2017). Türkmenistan'ın ekonomisi büyük ölçüde doğal gaz ihracatına dayalı olup, Çin en büyük dış ticaret ortağı konumundadır.

Demir yolu bağlantıları Türkmenistan'ın Çin ile ilişkilerinde önemli bir rol oynamaktadır. Türkmenistan, Kazakistan üzerinden demir yolu ile Çin'e bağlanmıştır. Ayrıca, Çin-Kırgızistan-Özbekistan demir yolu projesine katılma isteğini de belirtmiştir (Orlova, 2018). Bu projeler, Çin'in Orta Asya üzerinden Avrupa ve Güney Asya pazarlarına ulaşma stratejisi için önemli bir parça olarak görülmektedir.

Türkmenistan, 2018'de hizmete giren Türkmenbaşı Limanı'nı Hazar Denizi üzerinden Avrupa ve Asya'yı birleştiren bölgesel bir lojistik merkez haline getirmeye çalışmaktadır. 1,5 milyar dolar değerindeki bu liman, yıllık 25-26 milyon ton kargo taşıma kapasitesine sahiptir ve BKBY Girişimi'nin hedeflerine ulaşmasında önemli bir rol oynayabilir (Omonkulov, 2019, s. 264). Bu çerçevede, Türkmenistan'ın BKBY'a katılımı resmi olarak sınırlı olsa da, projeyi destekleyici ve tamamlayıcı adımlar atmaktadır.

2.4. Sinafobi

Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılması, Orta Asya'da büyük bir jeopolitik boşluk yaratmış ve Çin için hem fırsatlar hem de riskler doğurmuştur. Çin, başlangıçta ekonomik gücünün sınırlılığı nedeniyle bölgedeki yeni bağımsız devletlere doğrudan bir ilgi göstermese de, Sincan'daki iç güvenlik sorunları ve sınır anlaşmazlıkları nedeniyle bölgeyle yakın temas kurma gerekliliği hissetmiştir. Çin, sınır meselelerini müzakere yoluyla çözerek "iyi komşuluk" politikasını benimsemiş; bu stratejiyle hem ekonomik iş birliklerinin hem de güvenlik odaklı diyalogların temelini atmıştır (Ekrem, 2011, s. 12). Ancak Çin'in bölgedeki artan ekonomik ve siyasi etkisi, Orta Asya toplumlarında derin kültürel, sosyal ve politik endişeleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle Çin'e yönelik eleştiriler, Sinofobi olarak tanımlanan bir endişe ve şüphe atmosferini bölgedeki kamuoyunda görünür hale getirmiştir (Peyrouse, 2016, s. 17).

Çin'in Orta Asya'daki faaliyetleri, ekonomik yardımlar ve altyapı yatırımları aracılığıyla kısa vadede olumlu etkiler yaratırken, bu durum halk arasında uzun vadeli kaygıları artırmaktadır. Pekin'in enerji sektörü ve altyapı projeleri konusundaki yatırımları, ekonomik kalkınmayı hızlandırmış ve Orta Asya'nın dünya pazarlarına entegrasyonunu sağlamıştır. Ancak bu gelişmeler, yerel ekonomilerin Çin'e bağımlı hale gelmesine ve bölgeyi bir hammadde tedarikçisine dönüştürmesine yönelik eleştirileri beraberinde getirmiştir. Ayrıca, Çin mallarının düşük kaliteli olarak algılanması ve Çinli şirketlerin yerel sanayi üzerinde baskı oluşturmaları, halk arasında ekonomik hoşnutsuzluğu derinleştirmiştir (Peyrouse, 2016, s. 19).

2012 yılında Kırgızistan'ın Aravan bölgesinde, yerel halk Çin tarafından işletilen çimento fabrikasının çevresel etkilerine karşı protestolar düzenledi. 2016'da Kazakistan'da da benzer şekilde halk, Çin'in etkisini sorgulamaya başladı. Ayrıca Bişkek'teki Çin Büyükelçiliğine yapılan intihar saldırısı, Çin'e yönelik kaygıları daha da artırdı (Özcan, 2023).

Kazakistan'ın büyük şehirlerinde, özellikle Nur-Sultan ve Çimkent'teki protestolarda halk, Çin'in ekonomik etkisine karşı bağımsızlık talep etti ve daha az Çin yatırımı yapılmasını istedi. Pekin'in Kazakistan'da 50'den fazla fabrika kurmayı planlaması, artan yolsuzluk ve Çin'e aşırı bağımlılık korkularını beraberinde getirdi. 2019 yılında ise Kırgız köylüleri, Çinli bir madencilik şirketine karşı protesto düzenledi ve çatışmalar yaşandı (Özcan, 2023).

Kültürel ve demografik kaygılar, Çin'e yönelik şüphelerin en önemli kaynakları arasında yer almaktadır. Sovyet döneminden kalma Çin karşıtı söylemler, günümüzde de varlığını sürdürmekte ve Çin'in "yayılmacı" politikalar izlediği yönündeki algıları beslemektedir. Özellikle Sincan bölgesindeki Uygur Türklerine yönelik baskı politikaları, Orta Asya halklarında kültürel ve kimlik temelli bir tepki yaratmaktadır. Bu durum, Çin'in bölgedeki Türk halklarının kültürel varlığına tehdit oluşturduğu algısını güçlendirmiştir. Ayrıca, Çin'den olası göç dalgalarının yerel işgücü piyasasını olumsuz etkileyeceği ve Çinli diasporaların bölgesel hâkimiyet kurabileceği endişesi, milliyetçi ve Çin karşıtı söylemleri beslemektedir (Peyrouse, 2016, s. 21).

Orta Asya liderlerinin Çin yanlısı tutumları, ekonomik fırsatların korunmasına yönelik pragmatik bir yaklaşım olarak öne çıkmaktadır. Buna karşın halk düzeyinde

Çin'e yönelik eleştirilerin daha yüksek sesle dile getirilmesi, Sinofobi eğilimlerinin giderek arttığını göstermektedir. Çin'in ekonomik, güvenlik ve siyasi politikalarının bölge halkı tarafından yeterince şeffaf bulunmaması da bu güvensizliği daha derin hale getirmektedir.

Orta Asya toplumları, Çin'i ekonomik bir ortak olarak kabul etseler de kültürel olarak uzak durmayı tercih etmekte ve Pekin'in bölgedeki artan etkisini kuşkuyla karşılamaktadır. Sinofobi, bu endişelerin somut bir yansıması olarak özellikle Kazakistan ve Kırgızistan gibi ülkelerde giderek artmakta, Çin'in politikalarının bölge kimliği, bağımsızlığı ve ekonomik özerkliği üzerindeki etkileri tartışma konusu olmaya devam etmektedir. Uzun vadede Çin'in bölgedeki rolü, ekonomik iş birliklerinin ötesine geçerek kimlik ve kültürel düzeyde daha büyük bir dirençle karşılaşabilir; bu da Çin'in Orta Asya'daki etkisini daha karmaşık ve tartışmalı bir hale getirebilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BKBY GİRİŞİMİNİN GELECEĞİ

3.1. Bağımlılık Teorisi Çerçevesinde Çin'in Batı Bölge Teorisi ve Orta Asya'nın Çin'e Artan Bağımlılığı

Bağımlılık, "bir devletin ekonomik gelişiminin, ulusal kalkınma politikaları üzerindeki dış etkiler açısından açıklanması" olarak tanımlanabilir (Sunkel, 1969, s. 23). Bu tanım, Üçüncü Dünya ülkelerinin politik ekonomisindeki kritik bir boyutu yansıtır: Bu ülkelerdeki ekonomi ve politika, zengin Batı ülkeleriyle olan bağımlılık ilişkilerinden derinlemesine etkilenir. Bağımlılık kavramı, Üçüncü Dünya ülkeleri ile Batı dünyasındaki ülkeler arasında, ayrıca Üçüncü Dünya içindeki küçük gruplar ve sınıflar arasında asimetrik ilişkileri ve bağları vurgular. Başka bir deyişle, bağımlılık çoğunlukla uluslar arasında görülse de, ortak çıkarları olan sınıflar ve gruplar arasındaki daha geniş bağları içerir.

Bağımlılık Teorisi, Latin Amerika'da mevcut duruma duyulan memnuniyetsizlikten kaynaklanan çeşitli entelektüel akımların bir toplamı olarak ortaya çıkmıştır. Bağımlılık Teorisi üzerine erken dönemdeki literatür, 1950'lerde Raul Prebisch liderliğindeki bir grup tarafından yazılan bir araştırma raporu ve 60'ların ortasında Cardoso ve Faletto tarafından üretilen bir makaleden oluşur. Bu yazarlar, diğer birçok bağımlılık teorisini gibi, Latin Amerika ile ilgilenmiş ve Avrupa ve ABD ile 200 yıllık kapsamlı politik, ekonomik ve kültürel etkileşimin ardından, gelişmiş sanayi ülkelerine kıyasla "azgelişmişlik" düzeyinin neden bu kadar az değiştiğini anlamaya çalışmışlardır (Cardoso & Falleto, 1979, s. 8-28)

Bağımlılık teorisi, geri kalmışlık ve kapitalist gelişimin aynı tarihsel sürecin sonuçları olduğunu öne sürer. Bu teoriye göre, uluslararası kapitalizmin yayılmasıyla birlikte, askeri ve ekonomik üstünlüğe sahip merkez ülkeler çevre ülkeleri sömürmeye başlar. Bu süreç sonunda, merkez ülkeler gelişirken çevre ülkeler geri kalır. Frank, geri kalmışlığın dış faktörler tarafından yapay olarak yaratıldığını savunur. Bağımlılık teorisi, geri kalmışlığın kapitalist gelişim sürecinin bir ürünü olduğunu ve tamamen yapay bir yapıya sahip olduğunu belirtir. İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminde, Asya ve Afrika'daki sömürge ülkelerinin ekonomik kalkınma sorunlarına çözüm olarak Modern Kalkınma Teorisi ortaya çıktı. Bağımlılık Teorisi ise 1940'ların sonlarına

doğru geliştirdi ve "az gelişmiş" veya "Üçüncü Dünya" olarak adlandırılan devletlerin tarihsel bağlamını anlamada önemli bir teori haline geldi (Ökten, 2020, s. 24).

Birleşmiş Milletler'e bağlı Ekonomik Latin Amerika Komisyonu (ECLA) bilim insanları, uluslararası ticaretin kalkınma süreci üzerindeki etkilerini analiz ettiler. ECLA'ya göre, merkez ve çevre ülkeler arasındaki ticaret ilişkileri, zengin ve fakir ülkeler arasındaki kalkınma farkını genişletme eğilimindedir. 1950'ler boyunca, ECLA'nın teorileri birçok Latin Amerika ülkesi tarafından kalkınma stratejisi olarak benimsendi. Ancak, 1960'larda ekonomik büyümenin durgunluk dönemine girmesi, ECLA'nın teorilerine yönelik eleştirilerin artmasına neden oldu. Bu tartışmalar, Bağımlılık Teorisi'nin daha hızlı gelişmesine ve dünya çapında tanınmasına yol açtı. 1970'lerin sonlarına doğru, Bağımlılık Teorisi iki farklı okula ayrıldı. Bu okullardan biri, ECLA'nın kurucularından Raul Prebisch tarafından temsil edilirken, diğeri farklı bir yaklaşımla teoriyi ele aldı (Ökten, 2020, s. 24).

Prebisch, sağlıklı bir kalkınma sağlamak için ülkelerin döviz kurunu kontrol etmeleri, mali politikalara önem vermeleri, ulusal yatırımlara öncelik tanımları ve ithalat ikamesi modelini benimsemeleri gerektiğini savundu. Prebisch'in modelini yetersiz bulan yeni bağımlılık teorisyenleri ise 1960'larda ortaya çıktı. Bu yeni nesil teorisyenler arasında Andre Gunder Frank, Theotonio Dos Santos, Enrique Cardozo, Edelberto Torres-Rivas ve Samir Amin bulunuyordu. Bu teorisyenler, Üçüncü Dünya ülkelerinin geri kalmışlığının, gelişmiş ülkelerle olan eşitsiz ilişkilerden kaynaklandığını savundular (Reyes, 2001, s. 113).

Bağımlılık Teorisi, gelişmiş Batı ülkelerinin merkez, geri kalmış ülkelerin ise çevre olarak sınıflandırıldığı bir dünya ekonomisi yapısını tanımlar. Merkez ülkeler, çevre ülkeleri sömürerek gelişirken, çevre ülkeler geri kalır. Bu süreç, sadece ekonomik değil, politik, kültürel ve teknolojik bağımlılığı da içerir. Bağımlılık teorisi perspektifinden bakıldığında, BKBY projesi Orta Asya'da ekonomik kalkınmayı desteklerken, aynı zamanda bu ülkelerin Çin'e olan bağımlılığını artırarak bölgesel eşitsizlikleri ve bağımlılık ilişkilerini derinleştirebilir. Çin'in BKBY Girişimi, Orta Asya ülkelerini geri ödeyemeyecekleri borçlarla karşı karşıya bırakmakta ve bu ülkelerin Çin'e tam bağımlı hale gelme riskini doğurmaktadır. Bu durum, stratejik bir planın parçası olarak değerlendirilebilir.

Çin'in batı bölgeleri, stratejik önem taşıyan ve büyük umutlar vadeden alanlar olarak değerlendirilmektedir. Bu bölgelere yönelmek, yalnızca stratejik bir seçenek olmanın ötesinde, Çin'in kaderi olarak görülmektedir. Coğrafi konumu ve dünya merkezine yakınlığı, Çin'in bu bölgeye yönelik güçlü bir motivasyon geliştirmesine neden olmaktadır.

Günümüzde Çin, “deniz kıyı savunması” ile “batı sınır savunması” arasında bir seçim yapmak zorunda kalmaktadır. Yeni yüzyılda stratejik odak noktasını belirlerken, Orta Asya bölgesine öncelik verilmesi gerektiği savunulmaktadır. Doğu Çin Denizi bölgesi ekonomik açıdan önemli olmasına rağmen, batı bölgesi (yani Orta Asya) uzun vadeli stratejik avantajlar sunmaktadır.

Çin'in modernizasyon stratejisi başlangıçta doğu deniz kıyısından başlamışsa da, doğuda karşılaşılan engeller nedeniyle batıya, yani Orta Asya'ya açılma zorunluluğu doğmuştur. Orta Asya bölgesine yönelmek, Çin'in uzun vadeli güvenliği ve stratejik çıkarları açısından büyük önem taşımaktadır. Doğuda savunmada kalmak, Çin'e zaman ve istikrar kazandırırken, batıya ilerlemek ulusal çıkarlarını korumasını sağlamaktadır.

Doğu Türkistan (Sincan) ve Orta Asya bölgesi, Han, Tang ve Qing hanedanlıkları dönemlerinde olduğu gibi, modern Çin için de stratejik önem arz etmektedir. Modern Çin'in enerji ve doğal kaynaklar konusundaki dışa bağımlılığı, Orta Asya'nın zengin enerji kaynaklarına olan ihtiyacı artırmaktadır. Orta Asya'nın coğrafi avantajları ve güvenli kara ulaşım yolları, Çin'in enerji güvenliği stratejisinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda, Çin enerji güvenliğini sağlamak ve uluslararası bağımsızlığını artırmak için Orta Asya'daki enerji kaynaklarını kontrol altına almak ve bölgeye uzun vadeli yatırımlar yapmayı planlamaktadır.

Doğu Türkistan'ın geniş arazileri, Tanrı Dağları ve havzaları, Asya'nın kalbindeki bu coğrafyayı oluşturmaktadır. Orta Asya, dünya petrol ve doğal gaz rezervlerinin merkezinde yer almaktadır. Çin, bu zengin kaynaklara sahip bölge ile enerji iş birliğine 1990'larda başlamış ve bölgede ekonomik ilişkilerini güçlendirmiştir.

Bu bölgedeki en büyük rakibi Rusya olan Çin, ayrıca Türkiye'nin kültürel bağları ve yumuşak gücü ile bölgede etkili bir aktör olduğunu göz önünde

bulundurmaktadır. Çin, yalnızca ekonomik gücüyle uzun vadeli çıkarlarını koruyamayacağını ve aynı zamanda kültürel ve ideolojik gücünü de geliştirmesi gerektiğinin farkındadır. Çin'in, iç ve dış politikasında reformlar yapması ve demokratikleşme yolunda adımlar atması gereklidir. Ekonomik, kültürel ve ideolojik güçlerin dengelenmesi, Çin'in ulusal çıkarlarını sağlamada önemlidir. Bu bağlamda, Çin bugün BKBY Girişimi ile Orta Asya bölgesine yönelik batıya açılma stratejisini uygulamaktadır.

3.2. BKBY Girişimi'ne Büyük Güçlerin Yaklaşımları

3.2.1. Amerika

BKBY İnisiyatifi, Amerika Birleşik Devletleri'nde geniş bir tartışma yelpazesi yarattı. BKBY, farklı kesimler için farklı anlamlar taşıyor; yatırımcılar için fırsatlar sunarken, Amerikan değerlendirmeleri ekonomik sürdürülebilirlik ve uluslararası düzen üzerinde çeşitli endişeleri belirtiyor. Kimi, bunu tamamen ticari bir girişim olarak görürken, diğerleri Çin'in hegemonyasını pekiştirmeye yönelik stratejik bir hamle olarak değerlendiriyor. BKBY Girişimi'nin Orta Asya'nın ekonomik manzarasını değiştirebileceği kabul edilse de, bu değişikliklerin Amerikan çıkarlarına zarar verebileceği düşüncesi de dile getiriliyor. Sonuç olarak, BKBY Girişimi'nin Amerika'da hem iyimserlik hem de endişe uyandırdığı ve gelecekteki etkilerinin daha fazla değerlendirileceği açıktır (Chance & Mafinezam, 2016, s. 9).

Trump yönetimi, BKBY'yi Çin'in küresel düzeni yeniden şekillendirme girişimi olarak görerek bu projeye karşı uzak bir duruş sergiledi (Gan & Delaney, 2019). Bu tutum, önceki Obama yönetiminin daha yumuşak yaklaşımından belirgin bir şekilde farklıydı. Obama yönetimi, BKBY'yi belirli bir ölçüde desteklemiş; 2015'te ABD'nin Çin'in Asya ve ötesindeki altyapı projelerine katkı sağlamasını memnuniyetle karşıladığını ifade etmişti (Wuthnow, 2018). Ancak Trump yönetimi, 2017'de yayımlanan Ulusal Güvenlik Stratejisi'nde BKBY'yi Çin'in jeopolitik emellerini destekleyen bir araç olarak nitelendirerek projeye karşı açıkça olumsuz bir tavır aldı (The White House, 2017).

Eski ABD Başkan Yardımcısı Mike Pence, "Free and Open Indo-Pacific" (Özgür ve Açık Hint-Pasifik) stratejisini, Çin'in bölgedeki artan etkisini dengelemek amacıyla geliştirmiştir. Bu strateji, BKBY'ye alternatif projeler sunarak, iş birliği sağlamayı, ancak bağımsızlık ve borç yükü oluşturmada kalmayı teşvik etmeyi

hedeflemektedir. Başlangıçta deniz güvenliğine odaklanan bu yaklaşım, zaman içinde ABD'nin Asya-Pasifik bölgesindeki nüfuzunu güçlendirmeyi amaçlayan bir yumuşak güç stratejisine dönüşmüştür. ABD Dışişleri Bakanlığı ve Savunma Bakanlığı, hazırladıkları raporlarda, BKBY'ye karşı geliştirdikleri çok taraflı iş birliği ve yumuşak güç stratejilerinin ABD'nin ulusal çıkarlarını daha etkin bir şekilde koruyacağını savunmuşlardır. Bu durum, Trump yönetiminin küresel düzeni savunma amacını ve serbest ticaret ile liberal uluslararası düzen ilkelerine olan bağlılığını destekleyen dış politika uzmanları ve düşünce kuruluşlarının etkisini de gözler önüne sermektedir. Bu gruplar, ABD'nin uluslararası düzenin korunmasındaki rolüne vurgu yaparak, açık pazarların ve serbest ticaretin önemini savunmuşlardır (Tarabay & Sang-Hun, 2018).

Trump yönetiminin BKBY'ye karşı geliştirdiği strateji, ABD'nin kendi güvenliğini, bölgedeki ekonomik kalkınmayı ve liberal uluslararası düzeni koruma çabaları ile uyumluydu. ABD, BKBY'yi Çin'in stratejik nüfuzunu genişletme aracı olarak değerlendirerek, Çin'in devlet destekli altyapı yatırımlarına alternatif bir model sunmayı amaçladı. Bu bağlamda yürürlüğe koyulan BUILD Yasası, ABD'nin gelişmekte olan ülkelerde piyasa temelli büyümeyi destekleyen altyapı projelerini finanse etme kapasitesini artırmaya yönelikti. Bu özel sektör odaklı yatırım yaklaşımı, Çin'in devlet temelli BKBY modeline alternatif olarak sunuldu (Ashbee, 2020, s. 375).

Trump yönetimi ayrıca "Prosper Africa" girişimiyle Çin'in Afrika'daki etkisini dengelemeye yönelik bir strateji geliştirdi. Eski ABD Ulusal Güvenlik Danışmanı John Bolton, bu programı Trump yönetiminin Çin'in "borç tuzağı diplomasisine" bir alternatif sunma aracı olarak tanımladı. Ancak, sınırlı kaynak ve personel nedeniyle "Prosper Africa" girişimi iddialı hedeflerine ulaşmada zorluklarla karşılaştı (Ashbee, 2020, s. 376).

ABD, Japonya'nın öncülüğünde yürütülen Özgür ve Açık Hint-Pasifik (FOIP) stratejisine destek vererek, hukukun üstünlüğü ve seyrüsefer özgürlüğü gibi ilkeleri savundu. Güney Çin Denizi gibi stratejik su yollarında Çin'in artan etkisini dengelemeyi amaçlayan bu strateji, ABD, Japonya, Hindistan ve Avustralya'yı içeren Dörtlü Güvenlik Diyalogu'nun yeniden canlandırılması ile desteklendi. Başlangıçta insani iş birliği çerçevesinde oluşturulan bu yapı, giderek daha kapsamlı bir ekonomik

ve güvenlik iş birliği mekanizmasına dönüştü ve BKBY'ye karşı dolaylı bir yanıt olarak görüldü (Ashbee, 2020, s. 390).

ABD, BKBY'ye karşı Hindistan'ı stratejik bir ortak olarak konumlandırdı ve Hindistan ile Asya-Afrika Büyüme Koridoru (AAGC) gibi projelerde iş birliği yaptı (Panda, 2017). Hindistan, özellikle Pakistan kontrolü altındaki Keşmir gibi hassas konular nedeniyle Çin ile doğrudan bir rekabete girmekten kaçındı. Hindistan'ın stratejisi, ABD-Çin rekabeti konusunda ihtiyatlı bir duruş sergileyerek ticareti teşvik etmeye odaklandı (Chaudhury, 2019).

Trump yönetimi altında ABD'nin BKBY'ye tepkisi karmaşık ve çelişkili bir görünüm sergiledi. 2016 kampanyasında sert gücü ön plana çıkaran Trump, göreve geldikten sonra gelişmekte olan ülkelerde özel yatırımı teşvik eden BUILD¹⁰ (Better Utilization of Investments Leading to Development) Yasası gibi yumuşak güç stratejilerini de destekledi. Ancak yönetimin stratejisinde, popülist söylemi ile çok taraflı ekonomik stratejiler arasında bir gerilim mevcuttu. Özellikle Savunma ve Dışişleri Bakanlıklarındaki yüksek personel devri ve doldurulamayan pozisyonlar, tutarlı politika uygulamalarını engelledi. Trump'ın Trans-Pasifik Ortaklığı'ndan (TPP) çekilmesi, ABD'nin Asya-Pasifik'teki ekonomik etkisini azaltarak Çin'in artan etkisini dengeleme kapasitesini zayıflattı. Yine de, Trump yönetimi zamanla ABD dış politika çevrelerinin yönlendirmesiyle Çin'e karşı daha çok taraflı bir yanıt geliştirdi ve bu eğilim iki partili bir konsensüse dönüştü (Ashbee, 2020).

Trump yönetimi, BKBY'ye karşı ABD'nin uzun vadeli çıkarlarını korumaya yönelik çok yönlü bir strateji izlemeyi hedefledi. Ancak, popülist söylem ile yerleşik dış politika çevrelerinin ekonomik ve diplomatik stratejilere yönelme isteği arasındaki gerilim, yönetimin tutarlı bir strateji geliştirmesini zorlaştırdı. Bu dönemde ABD, Çin'in nüfuzunu dengelemek amacıyla alternatif kalkınma modelleri sunmayı amaçlayan politikalarını hayata geçirdi ve küresel düzeni koruma misyonunu sürdürdü.

ABD, Biden yönetimi döneminde Çin'in küresel etkisini dengelemek amacıyla alternatif altyapı yatırımları sunmaya odaklanmıştır. Bu süreçte şeffaflık ve demokratik değerler de önemli bir yer tutmaktadır. 2021 yılında Biden yönetimi,

¹⁰ BUILD yasası, gelişmekte olan ülkelerdeki projelere özel sektör yatırımlarını çekmeyi hedefler ve ekonomik büyüme ile istikrarı teşvik etmeyi amaçlar.

Build Back Better World (B3W) olarak bilinen ortaklığı, Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı (PGII) adıyla yeniden hayata geçirmiştir. Bu girişim, gelişmekte olan ülkelere enerji, sağlık, dijital teknoloji ve iklim değişikliğine karşı dayanıklılık alanlarında altyapı finansmanı sağlamayı hedeflemektedir. PGII, sosyal sorumluluğu ve şeffaflığı ön plana çıkararak, Çin'in "borç tuzağı" eleştirilerinden kaçınmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, B3W ve PGII, ulusal egemenliğe saygı gösteren ve özel sektör yatırımlarını teşvik eden bir altyapı modeli geliştirmeyi amaçlamaktadır (McBride, Berman, & Chatzky, 2023).

Biden yönetimi, Çin'in global etkisini sınırlamak için Avrupa ve diğer G7 ortaklarıyla ekonomik ilişkileri güçlendirmeye çalışmaktadır. Bu yaklaşım, Trump dönemindeki izolasyonist "Önce Amerika" politikasından farklılık göstermektedir. Biden yönetimi, dijital ve yeşil teknolojileri, stratejilerinin önemli bir unsuru olarak belirlemiştir. ABD, fiziksel altyapıya yapılan yatırımların yanı sıra, temiz enerji ve dijital kalkınma projelerine kaynak ayırmaktadır. İklim değişikliğine dayanıklılığı artırmayı ve sürdürülemez borç birikim riskini ortadan kaldırmayı hedefleyen yenilenebilir enerji ve dijital altyapı yatırımları, ABD Uluslararası Kalkınma Finansmanı Kurumu (DFC) ve Millennium Challenge Corporation (MCC) gibi kurumlar aracılığıyla artırılmaktadır. Bu adımlar, gelişmekte olan bölgelerdeki kritik sorunları ele almakta önemli bir rol oynamaktadır (McBride, Berman, & Chatzky, 2023).

Biden, ABD'nin bölgesel ekonomik entegrasyonunu güçlendirmek için çeşitli önlemler almıştır. Biden yönetimi, Trans-Pasifik Ortaklığı'na katılmamış olsa da, Hindistan-Pasifik Ekonomik Çerçevesi (IPEF) gibi inisiyatifler aracılığıyla ekonomik entegrasyonu artırmaya çalışmaktadır. IPEF, dijital ticaret, tedarik zincirleri, temiz enerji ve vergi politikası gibi alanlarda standartlar oluşturarak Çin'in etkisini dengelemeyi hedeflemektedir. Ayrıca, Biden yönetimi, Çin'in askeri genişlemesine karşı koymak için Hint-Pasifik deniz bölgelerinde güvenlik ittifaklarını güçlendirmektedir. Güney Çin Denizi gibi tartışmalı bölgelerde seyrüsefer serbestliğini sağlamak ve uluslararası hukuku korumak, Biden'in politikalarının temel ilkeleri arasında yer almaktadır. ABD, BKBY Girişimi'nin şeffaflık eksikliğinden endişe duyan ülkeler için şeffaflık odaklı bir alternatif sunmayı da amaçlamaktadır (Manak, 2023).

Sonuç olarak, Biden yönetimi, Amerika Birleşik Devletleri'nin BKBY Girişimi'ne yaklaşımını evrim geçirerek, stratejik ittifaklar kurma, şeffaflık sağlama, sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etme ve demokratik yönetişimi güçlendirme konularına odaklanmaktadır. Bu yaklaşım, Çin'in etkisini kabul ederken, borç tuzağına düşmeyen ülkelere yatırım yapmayı amaçlayan rekabetçi ve değer odaklı bir alternatif sunmayı hedeflemektedir. Böylece, BKBY'ye karşı iş birliği ve yumuşak güç stratejileri ön plana çıkmakta ve Çin'in küresel etkisine karşı kalıcı ittifakların ve ortak uluslararası standartların önemini vurgulamaktadır.

3.2.2. Rusya

Rusya'nın Çin'in BKBY Girişimi'ne özellikle İpek Yolu Ekonomik Kuşağı bileşenine yaklaşımı, Orta Asya'daki stratejik çıkarları çerçevesinde hem iş birliğini hem de dikkatli bir duruşu içerir. BKBY kapsamında oluşturulan kara yolu rotaları, Çin'in Orta Asya'daki ekonomik varlığını artırırken, Rusya'nın da bu bölgede tarihsel olarak sahip olduğu etkiyi korumak için pragmatik yollar aramasına neden oluyor. Bu gelişmeler, Moskova'nın bölgesel gücünü koruma amacıyla Çin ile stratejik bir uyum kurmasını zorunlu hale getiriyor.

Rusya, Çin'in BKBY Girişimi'ne yaklaşımıyla ilgili birkaç önemli noktaya odaklanmıştır. Öncelikle, Rusya'nın Batı'ya olan ekonomik ve kurumsal bağımlılığını azaltma çabaları, Çin'in BKBY Girişimi ile hız kazanmıştır. İkinci olarak, BKBY ve Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) çerçevesinde yapılan müzakerelerde, Rusya'nın ekonomik güç olarak Çin'e karşı zayıf olduğu düşünülmektedir, bu da Rusya'yı belirli bir dezavantaj sağlamaktadır (Martynenko & Parkhitko, 2019, s. 857).

Orta Asya'daki dengeler değişirken, Çin'in bölgeye yaptığı yatırımlar ve hayata geçirdiği enerji boru hatları ile altyapı projeleri, bölgedeki etkisini giderek artırıyor. Çin ve Orta Asya doğalgaz ve petrol boru hatları, Çin'in bölgedeki enerji kaynaklarına erişimini genişletirken, Çin, Orta Asya ülkeleri için ana ticaret ortağı haline gelmiştir. Bu gelişmeler, Orta Asya ülkelerini "çok vektörlü" bir dış politika izleyerek hem Çin hem de Rusya ile ilişkilerini dengelemeye yöneltmiştir.

Rusya, Çin'in artan etkisine karşı Orta Asya'daki ekonomik varlığını koruma amacıyla AEB'yi güçlendirme çabalarına ağırlık vermiştir. AEB, Rusya'nın bölgedeki ekonomik nüfuzunu sürdürmek için bir araç işlevi görürken, aynı zamanda Orta Asya

lkelerinin Çin'e aşırı bağımlı hale gelmesini önlemeyi hedefleyen bir denge unsuru olarak değeriendirilmektedir. Fakat Kazakistan, AEB'nin yalnızca ekonomik entegrasyonla sınırlı kalması gerektiğini vurgulayarak (TASAV, 2020), Rusya'nın bölge üzerindeki politik etkisini sınırlandırma konusunda özenli bir duruş sergilemektedir. Bu durum, Rusya'nın bölgedeki etkisini koruma çabalarını ekonomik iş birliği çerçevesiyle sınırlandırmasını zorunlu kılarken, Orta Asya lkelerinin de çok yönlü dış politika arayışlarını desteklemektedir.

Rusya, Çin ile ilişkilerini dengelemek için BKBY projelerine sınırlı destek verirken, Moskova-Kazan hızlı tren hattı ve Batı Avrupa-Batı Çin otoyolu gibi projelerde Çin ile iş birliğini sürdürüyor. Aynı zamanda, 2019'da faaliyete geçen Sibirya Gücü boru hattı gibi projeler sayesinde Rusya, Çin için önemli bir enerji tedarikçisi haline geldi ve iki ülkenin ekonomik bağı güçlendi (Indeo, 2020, s. 13).

Orta Asya lkeleri, Rusya ve Çin arasındaki rekabeti fırsata çevirerek hem dış politikalarını çeşitlendirme hem de ekonomik kalkınmalarını hızlandırma hedefi gütmektedir. Bu strateji, iki büyük gücün rekabetinden faydalanarak kendilerine daha geniş bir hareket alanı yaratma çabasını yansıtmaktadır. Bununla birlikte, Rusya ve Çin arasındaki iş birliğinin giderek güçlenmesi, Orta Asya'nın bu bağımsız politik manevra alanını sınırlayabilir. Örneğin, Rusya ve Çin'in uyum içinde hareket ettiği bir senaryoda, Orta Asya lkelerinin bu iki gücün ortak etkisi altına girme riski artmaktadır (Indeo, 2020, s. 16).

Özetle, Rusya'nın BKBY'ye karşı temkinli desteğı, Orta Asya üzerindeki etkisini koruma ve Çin'in artan etkisini dengeleme çabasını yansıtıyor. İki ülkenin iş birliği halindeki stratejik ilişkileri kısa vadede rekabeti önlese de, uzun vadede potansiyel çıkar çatışmalarına açık bir dinamik oluşturuyor. Bu durum, Orta Asya'da yeni bir güç dengesinin oluşmasına zemin hazırlayabilir.

3.2.3. Avrupa Birliğı

BKBY Girişimi, Avrupa'da farklı tepkilere yol açmış ve AB'nin Çin'in etkisi karşısında ortak bir strateji geliştirememesi, giderek daha belirgin hale gelmiştir. G7 lkelerinden İtalya'nın 2019'da BKBY'ye katılan ilk ülke olması, AB'nin bu konudaki birlik eksikliğini gözler önüne sermiştir. İtalya, Çin ile 2,5 milyar avro değeriinde 29 anlaşma imzalayarak BKBY'ye dahil olmuş (Reuters, 2019) ve bu

durum, Avrupa'nın Çin'e karşı ortak bir duruş geliştirme konusunda yetersiz kaldığını ortaya koymuştur.

Başlangıçta, Avrupa'da BKBY'ye yönelik genel yaklaşım ihtiyatlı bir iyimserlik şeklindeydi. Çin ile Avrupa arasındaki lojistik bağlantıların güçlendirilmesinin faydalı olabileceği düşünülüyordu. Ancak, zamanla Çin'in Avrupa'daki şirket birleşmeleri ve satın almaları gibi ekonomik faaliyetleri arttıkça, girişimin Avrupa'nın stratejik ve ekonomik bağımsızlığı üzerindeki etkisi tartışma konusu haline geldi. Avrupalı gözlemciler, BKBY'nin sunduğu ekonomik fırsatlara rağmen, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in "Çin Rüyası" olarak adlandırdığı vizyonu ve bununla ilişkilendirilen yeni dünya düzeni anlayışını dikkatle değerlendirmeye başladılar.

Çin, başlangıçta Batı Avrupa'ya odaklanırken, son yıllarda altyapı yatırımlarına duyulan ihtiyacın daha belirgin olduğu Orta ve Doğu Avrupa'ya yöneldi. Bu çerçevede, 16+1 platformu önemli bir iş birliği mekanizması haline geldi (Yan, 2019). Çin, bu bölgede Pire Limanı, Belgrad-Bar Otoyolu ve Budapeşte-Belgrad Demiryolu gibi projeler aracılığıyla ekonomik etkisini artırdı (Stanicek & Tarpova, 2022). Ancak, bu yatırımlar ekonomik faydalar sağlamanın ötesinde, siyasi koşulları da beraberinde getirdi. Özellikle Batı Balkanlar'da altyapı kredilerinin neden olduğu borçlanma sorunları, AB'nin siyasi ve ekonomik istikrarına yönelik bir tehdit olarak değerlendirilmeye başlandı. Pakistan'da Çin'in sağladığı sürdürülemez kredilerin mali bir krize yol açması, benzer risklerin Avrupa'da da ortaya çıkabileceğine dair endişeleri artırdı.

Çin'in Avrupa'daki yatırımları, AB içinde siyasi ayrışmalara neden oldu. Örneğin, Yunanistan ve Macaristan, Çin'in uluslararası politikalarını eleştiren ortak AB bildirisini veto etti (Moldicz, 2021, s. 1). Bu durum, Avrupa'nın Çin'e karşı birleşik bir strateji geliştirememesinin bir başka örneği olarak ortaya çıktı. AB, BKBY'nin ilk aşamalarında daha pasif bir yaklaşım benimsemiş, ancak Çin'in ekonomik ve jeopolitik hedeflerinin kapsamı netleştikçe daha dikkatli bir duruş sergilemiştir. 2018'de AB liderleri, BKBY'ye yönelik kolektif bir yanıt geliştirilmesi gerektiğini vurgulamış, ancak somut bir strateji oluşturulamamıştır. Federica Mogherini'nin Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlama stratejisi, Çin'in BKBY'sine

doğrudan atıfta bulunmasa da, esasen bir karşı hamle olarak görülmüştür (Brattberg & Soula, 2018).

Avrupa Birliği, Xi Jinping'in çok taraflı hedeflerini ve serbest ticarete olan desteğini takdir ederken, Çin'in dış yatırım atağı ve BKBY Girişimi'ndeki rolünü değerlendirirken dikkatli olmuştur. Bazı araştırmacılar, BKBY'nin Çin'in dünya hakimiyet rüyasının bir yansıması olduğunu ve Çin merkezli bir altyapı inşa edeceğini öne sürmüşlerdir. AB hükümetleri genel olarak çok taraflı ticareti desteklemesine rağmen, böyle bir ekonomik küreselleşmenin stratejik güç ilişkilerinin dönüşümünün faydalarına ikna olmamışlardır. Avrupa'da son birkaç yıldır, AB-Çin ilişkileri ve BKBY Girişimi'nin etkileri tartışılmaktadır. Çin'in AB ile ilişkilerinde "seç ve al"¹¹ stratejisi izlediği, doğrudan çıkarlarına odaklandığı ve AB normlarını dikkate almadığı belirtilmektedir (Baark, 2019, s. 10).

3.3.BKBY Girişimi'ne Bölgesel Güçlerin Yaklaşımı

3.3.1.Hindistan

BKBY, Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak stratejik bir altyapı ve ticaret ağı kurmayı hedeflerken, Hindistan üzerinde büyük etkiler yaratması beklenen çeşitli ekonomik koridorları da içermektedir. Bu projeler arasında Hindistan'ı doğrudan ilgilendiren Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Çin-Hindistan Yarımadası (ICP) ve Deniz İpek Yolu bulunmaktadır. Hindistan, BKBY'nin genişlemesiyle birlikte bölgesel ve küresel düzeyde Çin'in artan stratejik etkisinin farkında olup, bu projelere karşı çok boyutlu bir yaklaşım benimsemektedir.

BKBY'nin Asya ve Afrika arasında yeni ticaret yolları oluşturma hedefi, Hindistan'ın kendi ekonomik büyümesi ve güvenliği açısından hem fırsatlar hem de tehditler doğurur. Özellikle CPEC, Çin'in Pakistan ile ilişkilerini derinleştirirken Hindistan'ın stratejik çıkarlarını doğrudan tehdit eder. Hindistan, CPEC'in Pakistan kontrolündeki Keşmir'den geçmesinin egemenlik haklarını ihlal ettiğini savunmaktadır. Bu noktada Hindistan, Çin'in bölgede stratejik üsler kurarak Hint Okyanusu'ndaki nüfuzunu artırma riski taşıdığını öne sürmekte ve Çin'in stratejik

¹¹ Çin'in "seç ve al" stratejisi, belirli ülkeler ve sektörler üzerinde stratejik bir seçim yaparak bu alanlarda ekonomik iş birliğini derinleştirmeyi hedefleyen bir yaklaşımdır. Bu strateji, Çin'in ekonomik çıkarlarını geliştirmek ve küresel etki alanını genişletmek amacıyla, seçilen ülke ve sektörlerde hedefli yatırım ve ticaret politikalarının uygulanmasını içerir.

noktalarda güçlenmesini güvenlik tehdidi olarak algılamaktadır (Ministry of External Affairs of India, 2018).

Hindistan'ın BKBY'ye yaklaşımı üç ana faktör etrafında şekillenmektedir. İlk olarak, Hindistan BKBY'nin ekonomik getirilerini dikkatlice değerlendirirken, Çin'in bölgedeki ekonomik liderliğinin önlenmesi gerektiğine inanmaktadır. Çin'in limanlar, karayolları ve demiryolu bağlantıları gibi geniş kapsamlı altyapı projeleri yoluyla Asya'nın hâkim gücü haline gelmesi ihtimaline karşı, Hindistan, BKBY'ye katılım konusunda temkinli bir tavır takınmaktadır. Buna karşın Hindistan, diğer yandan BKBY'den sağlayabileceği ekonomik yararları göz ardı etmemektedir ve bu çerçevede Çin ile sınırlı ekonomik iş birliklerine açık kapı bırakmaktadır.

İkinci olarak, Hindistan, BKBY'nin sunduğu ekonomik faydaların ötesinde stratejik dengeyi korumak adına bölgesel ve küresel ortaklıkları güçlendirme stratejisini benimsemiştir. Bangladeş-Bhutan-Hindistan-Nepal (BBIN) iş birliği, Hint-Pasifik stratejisi ve Asya-Afrika Büyüme Koridoru (AAGC) gibi iş birlikleri, Hindistan'ın Çin'in etkisini dengelemek amacıyla geliştirdiği girişimlerin başında gelir. Hindistan, BBIN iş birliğiyle Güney Asya'da kendi bölgesel bağlantılarını artırarak Çin'in BKBY kapsamında gerçekleştirdiği projelere bir alternatif oluşturmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda AAGC ile Afrika ve Asya arasında sürdürülebilir kalkınmayı desteklemeyi amaçlayan Hindistan, bu koridoru BKBY'nin etkisine karşı bir "iyiliksever alternatif" olarak sunmaktadır (Zhaoli, 2017).

Üçüncü olarak Hindistan, ABD, Japonya ve Avustralya ile ilişkilerini derinleştirerek güvenlik ve savunma alanlarında çok taraflı iş birliğine yönelmiştir. Özellikle ABD'nin Hint-Pasifik stratejisi kapsamında Hindistan, Çin'in yükselişine karşılık Quad (Dörtlü Güvenlik Diyalogu) gibi platformlar aracılığıyla bölgesel güvenlik iş birliğini güçlendirmiştir. Bu ortaklıklar, Hindistan'ın hem BKBY'nin stratejik etkilerini dengelemesini sağlamakta hem de Hint Okyanusu bölgesinde güç dengesini sağlamasına yardımcı olmaktadır. Bu bağlamda Hindistan, Çin'in stratejik genişlemesine karşı koyarken aynı zamanda BKBY'ye karşı direnç gösterecek bir güvenlik ağı oluşturmayı amaçlamaktadır (Rui & Shida, 2018).

Sonuç olarak Hindistan, BKBY'ye karşı genel bir muhalefet sergilemek yerine ihtiyatlı ve pragmatik bir strateji benimsemiştir. Hindistan, bir yandan BKBY'nin ekonomik faydalarını değerlendirirken diğer yandan Çin'in genişleyen etkisine karşı

stratejik tedbirler almaktadır. Çin'in davetlerine rağmen BKBY forumlarına katılmamayı tercih eden Hindistan, kendi ekonomik çıkarlarını korurken bölgesel egemenliğini de sürdürmeyi amaçlamaktadır. Bu çerçevede Hindistan, bölgedeki stratejik ve ekonomik bağımsızlığını muhafaza etmek için BKBY'ye karşı alternatif işbirlikleri geliştirerek çok yönlü bir stratejik yaklaşım sergilemektedir.

3.3.2. Pakistan

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Pakistan'ın BKBY Girişimi'ne olan yaklaşımının ekonomik kalkınma ve altyapı gelişimiyle şekillendiği büyük ölçekli bir projedir. 2013 yılında Pakistan Başbakanı Nawaz Sharif ve Çin Başbakanı Li Keqiang arasında başlatılan görüşmelerle temelleri atılan proje, Çin'in batısını Pakistan'ın güneybatısındaki Gwadar Limanı'na bağlamayı hedeflemektedir (Çin Halk Cumhuriyeti Pekin Büyükelçiliği, 2013, s. 28). 2015'te resmi olarak uygulamaya konan ve 62 milyar dolara ulaşan CPEC, altyapı ve enerji sektörlerinde yatırımları öne çıkarmaktadır (Zain, Uslu, Binark, & Gıdreta, 2020, s. 11) .

CPEC, Pakistan'a Çin'in finansman, teknoloji ve bilgi birikimi ile enerji ve ulaştırma altyapısını geliştirme fırsatı sunmuştur. Başlangıç aşamasında 500 km'yi aşan otoyol projeleri ve enerji tesisleriyle doğrudan yatırım sağlanmış, Pakistan'ın enerji üretim kapasitesini artırarak enerji açığına çözüm üretilmiştir. Bununla birlikte, özellikle Gwadar Limanı'nın geliştirilmesiyle Pakistan, Orta Asya ve Afrika'ya uzanan ticaret yollarında bir merkez olma amacını gütmektedir. CPEC, Pakistan için ekonomik kalkınma vaat etse de projeye eşlik eden finansal riskler ve güvenlik kaygıları dikkate değer olmaktadır (Mardell, 2020).

Pakistan'ın CPEC'e yönelik bu büyük ölçekli yaklaşımı, ekonomik bağımsızlık ve dış borç sürdürülebilirliği konularında çeşitli eleştirilerle karşılanmaktadır. Projelerin finansmanı Çin tarafından kredi ile sağlandığından, bu borç yükünün uzun vadede Pakistan'ın ekonomik bağımsızlığı üzerinde olumsuz etkiler yaratabileceği düşünülmektedir. Çinli şirketlerin yer aldığı altyapı projeleri için Pakistan, yüksek elektrik tarifeleri ve ulaşım ücretleri ödemekte; bu da Pakistan'ın borç yükünü artırarak sürdürülebilir kalkınma hedefine gölge düşürebilmektedir.

Pakistan hükümeti, 2023'te yeni anlaşmalar imzalayarak CPEC'in ikinci aşamasını başlatmış (Pakistan Ministry of Planning, Development & Reform, 2023)

ve tarım, sanayi ve bilgi teknolojisi gibi yeni sektörlerde Çin yatırımlarıyla ekonomik büyümeyi hızlandırmayı hedeflemiştir. Ancak, CPEC'in sürdürülebilirliği üzerinde göze çarpan bir diğer unsur güvenlik sorunlarıdır. Özellikle Belucistan'da faaliyet gösteren ayrılıkçı gruplar, Çinli personel ve tesislere yönelik saldırılarda bulunarak güvenlik maliyetlerini artırmakta ve CPEC projelerinin ilerleyişini tehdit etmektedir (Bonesh, 2024).

Pakistan hükümeti, CPEC'in bölgesel ticaret merkezi olma vizyonunu gerçekleştirebilmesi için Çin ile uzun vadeli bir iş birliği modelini sürdürme ve güvenlik risklerini azaltma yollarını aramaktadır. Çinli personelin korunması için ek güvenlik harcamaları yapılmakta ve bu durum Pakistan'ın CPEC'e yönelik güvenlik maliyetlerini artırmaktadır. Çin'in Pakistan'a sağladığı kredilerde esneklik göstermesi, projenin sürdürülebilirliğine katkı sunmakla birlikte, dış borç bağımlılığına yönelik eleştirileri gidermekte yeterli görülmemektedir (Bonesh, 2024).

BKBY'nin Pakistan için uzun vadede ekonomik faydalar yaratma potansiyeli olsa da, yüksek borç yükü ve bölgesel güvenlik sorunları, projenin sürdürülebilir bir kalkınma modeli olarak devam edebilmesi için Pakistan'ın stratejik kararlar almasını gerektirmektedir. Projeye dair beklentiler yüksek olmakla birlikte, Pakistan'ın bu girişime yönelik yaklaşımı, ekonomik bağımlılık riskini yönetme ve ulusal güvenlik önlemlerini artırma gerekliliklerini içermektedir.

3.3.3. İran

1971'de yeniden kurulan Çin-İran diplomatik ilişkileri, iki ülke arasındaki tarihi bağları canlandırarak ortak stratejik ve ekonomik çıkarlar etrafında şekillenen bir ittifak oluşturmuştur (Garver, 2016, s. 4). Bu yenilenmiş ilişkinin merkezinde Çin'in artan enerji ihtiyacı ve İran'ın Batı'nın yaptırımları karşısında uluslararası ekonomik entegrasyonu sağlama çabası bulunmaktadır. İran için Çin, ABD hegemonyasına karşı bir güç olarak konumlanırken Çin'in sağladığı ekonomik destekle yaptırımlara karşı dayanıklılığını artırmasının en güçlü yoludur.

Çin-İran ilişkileri, Xi Jinping'in BKBY Girişimi'ni duyurmasıyla daha da güç kazanmıştır. Bu girişimle, İran'ın stratejik konumu ve enerji kaynakları Çin'in küresel ekonomik ve stratejik hedefleri doğrultusunda önemli bir değer kazanmıştır. 2016'da imzalanan kapsamlı stratejik ortaklık anlaşması (Government Of Iran, 2016), iki ülke

arasındaki iş birliğinin çerçevesini genişleterek enerji, askeri, altyapı ve yüksek teknoloji gibi alanlarda bir iş birliği temeli oluşturmuştur. Bu anlaşma, İran'ın BKBY çerçevesine entegre edilmesini hedeflemekte ve Çin'in İran'daki petrol ve gaz sahalarına yaptığı yatırımlarla öne çıkmaktadır. İran, bu iş birliği sayesinde Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa arasında bir bağlantı merkezi olma potansiyeline sahip bir konuma gelmiştir.

Çin'in İran'a yönelik yatırım stratejisi, bölgedeki varlığını güçlendirerek ABD'nin Orta Doğu'daki hakimiyetine meydan okuma hedefini taşımaktadır. İran ise, bu ortaklık aracılığıyla ekonomik güvenceler elde ederken Batılı güçlerle yürütülen müzakerelerde elini güçlendirmektedir. Çin açısından bakıldığında, bu anlaşma İran'ı güvenilir bir ticaret ortağı ve Çinli işletmelere İran'ın altyapı sektöründe geniş fırsatlar sunan bir pazar olarak konumlandırmaktadır. İki ülke arasındaki stratejik uyumun temeli, İran'ın zengin enerji rezervleri ve ABD'nin Orta Doğu'daki etkisine karşı duyulan ortak muhalefete dayanmaktadır. Çin, artan enerji talebi göz önüne alındığında, İran'ın petrol ve gaz kaynaklarını stratejik açıdan vazgeçilmez bulmakta ve İran'ı jeopolitik stratejisi için önemli bir ortak olarak görmektedir. Bu destek, Çin'in Orta Doğu ve Orta Asya'daki etkisini güçlendirmektedir (Hussain, Jamali, Nisar, & Omar, 2024, s. 236-237).

İran ayrıca, BKBY'nin Çin-Orta Asya-Batı Asya koridorunda önemli bir rol oynayarak, Çin'i Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye bağlamayı amaçlamaktadır. Çin'in Doğu Türkistan bölgesinden başlayıp Orta Asya ve Batı Asya ağlarına bağlanan bu koridor, Çin'in ABD etkisine açık deniz yollarına olan bağımlılığını azaltırken Çin ticareti için stratejik bir kara yolu sağlamaktadır. Ayrıca, Çin-Afganistan-İran koridoru gibi diğer potansiyel güzergahlar, Afganistan'daki istikrarsızlık ve bölgesel zorluklara rağmen, İran'ın Çin'in bağlantı hedeflerinde ne kadar önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır (Hussain, Jamali, Nisar, & Omar, 2024, s. 237-238).

İran'ın BKBY Girişimi konusundaki yaklaşımı, Çin yatırımları yoluyla ekonomik büyümeyi teşvik ederken ABD etkisini dengelemeye yönelik daha geniş jeopolitik hedeflerle uyumludur. Çin ile kurduğu stratejik ortaklık, İran'a ekonomik ve diplomatik bir can simidi sağlamaktadır. Bu ortaklık, İran'ı BKBY'nin önemli bir

halkası haline getirirken, bölgesel jeopolitik dengede de ülkenin konumunu güçlendirmektedir.

3.3.4. Türkiye

Türkiye'nin BKBY Girişimi'ne yönelik yaklaşımı, stratejik iş birliği ve altyapı projeleri etrafında şekillenmektedir. 1971'de diplomatik ilişkilerin kurulması, 1978'de Çin'in Reform ve Dışa Açılma politikası ve Türkiye'nin 1980'de aldığı ekonomik kararlarla ilişkiler ivme kazanmıştır. 2000'lerde hızla gelişen Türkiye-Çin diplomatik ilişkileri üst düzey ziyaretlerle pekişmiş ve Türkiye, Çin'in Orta Koridor olarak adlandırdığı, Türkiye'den başlayarak Orta Asya üzerinden Çin'e uzanan güzergah üzerinde stratejik bir konuma sahip hale gelmiştir (Koçakoğlu, 2021, s. 762).

Türkiye, 2015 G-20 zirvesinde imzalanan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu Orta Koridor ile Uyumlaştırma Mutabakat Muhtırası" (T.C. Resmî Gazete, 2017) ile BKBY'ye resmi katılım adımını atmıştır. Bu anlaşma, altyapı yatırımlarını artırmayı, ulaşımı kolaylaştırmayı ve ticarete yerel para birimlerinin kullanımını hedeflemektedir. Türkiye ayrıca Marmaray, İstanbul Havalimanı, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu gibi projelerle kara bağlantısını güçlendirmiş; COSCO'nun Kumport Limanı'nı satın almasıyla BKBY'nin deniz bağlantısında stratejik bir rol üstlenmiştir (Koçakoğlu, 2021, s. 764).

Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Türkiye ve Çin Gelecek İçin Ortak Bir Vizyon Paylaşıyor" başlıklı makalesinde, BKBY Girişimi'ni yalnızca ekonomik bir proje olarak değil, aynı zamanda çok kutuplu bir dünya düzenini destekleyen bir girişim olarak değerlendirmektedir. Erdoğan, Türkiye'nin BKBY'nin sunduğu fırsatlarla ticaret ve enerji koridorları oluşturmayı ve bu sayede ekonomisini dönüştürmeyi hedeflediğini vurgulamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin, Çin ile dünya barışı ve çok taraflı bir ticaret vizyonunu paylaştığını ifade etmektedir (Erdoğan, 2019).

Türkiye'nin Çin ile BKBY çerçevesinde geliştirdiği ilişkiler, ekonomik çıkarların ötesinde çok kutuplu bir dünya düzenine olan destekle şekillenmektedir. Çin'in Akdeniz'deki enerji kaynaklarına yönelik çıkarları ve Türkiye'nin bu bölgedeki jeostratejik konumu, BKBY'nin deniz yolu bağlantısında karşılıklı iş birliği potansiyelini artırmaktadır. Çin'in Yunanistan'ın Pire Limanı'nda yaptığı yatırımlar ve İsrail'in Hayfa Limanı ile yapılan anlaşmalar, Doğu Akdeniz'deki ticaret ağlarını

BKBY çerçevesinde desteklemektedir. Türkiye'nin BKBY'ye entegrasyonu, enerji ve ticaret koridorları için bir lojistik merkez olma potansiyelini ortaya koyarken, Orta Koridor üzerindeki güvenliğin sağlanması BKBY'nin başarısı açısından kritik bir öneme sahiptir.

Türkiye'nin, Orta Asya ve Akdeniz bağlantılarındaki rolü BKBY için stratejik önem taşırken, iki ülkenin bölgesel güvenlik ve altyapı yatırımları konusundaki iş birliğini sürdürebilmesi, ekonomik entegrasyon ve diplomatik ilişkilerin gelişimi açısından önemli bir gereklilik olarak görülmektedir. Bu çerçevede, Türkiye ve Çin arasındaki sivil toplum örgütleri ve kültürel değişim programlarının BKBY kapsamındaki yatırımlara toplumsal düzeyde destek sağlamak için daha aktif rol alması gerektiği düşünülmektedir.

3.4.BKBY Girişimi'nin Geleceğine Dair Fırsatlar, Tehditler ve Riskler

3.4.1.Fırsatlar

Çin ve Orta Asya ülkelerinin ortak stratejik hedefi, ekonominin istikrarlı bir şekilde gelişmesi, refah ve devletlerin güçlenmesidir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, siyasi diyalogun, coğrafi yakınlığın ve ekonomik tamamlayıcılığın faydalarını sürdürülebilir büyümeye dönüştürmek ve karşılıklı faydalara dayalı bir çıkarlar topluluğu oluşturmak için pratik etkileşimi kapsamlı bir şekilde güçlendirmeyi vurgulamaktadır (The State Council The People's Republic Of China, 2023).

BKBY Girişimi, Çin'in "reform ve açıklık politikası"¹²nın başarılı bir şekilde uygulanmasından sonra ülkenin karşılaştığı yeni zorluklara bir yanıt olarak ortaya çıkmıştır. Bu girişim, Çin'in dışa açılma stratejisinin bir parçası olarak diğer ülkelerle ilişkiler kurma ve Çinli işletmelere yabancı pazarlara erişim sağlama hedefini taşımaktadır.

BKBY'nin hayata geçirilmesi, bölgedeki ekonomik faaliyetlerin hızını ve etkinliğini artırarak ticaret ilişkilerinin derinleşmesini ve yatırım iş birliğinin güçlendirilmesini amaçlamaktadır. Çin'in bilimsel ve stratejik çevrelerinde bu girişim, ülkenin ulusal çıkarları açısından büyük bir stratejik önem taşımakta olup, "Çin

¹² 1978'de başlatılan ve ekonomik büyümeyi, piyasa mekanizmalarını ve uluslararası entegrasyonu teşvik eden bir dizi kapsamlı reformu ifade eder.

rüyası"nın gerçekleştirilmesinde temel bir unsur olarak değerlendirilmektedir (Kasım, 2019, s. 913).

Orta Asya bölgesi, zengin kaynaklara sahipken, Çin bölgede hızla gelişen ekonomisiyle büyük bir pazar oluşturmaktadır ve bol miktarda enerjiye ihtiyaç duymaktadır. Enerji zenginliğine rağmen Orta Asya devletleri altyapı, ulaşım ve ekonomik gelişmişlik açısından geri kalmış durumdadırlar ve bu alanlarda önemli miktarda sermaye ve teknolojiye ihtiyaç duymaktadır. Tüm bu eksiklikleri gidermek için, teknolojik ve finansal açıdan avantajlı olan Çin ile iş birliği yapmak, bölge için avantajlı görülmektedir (Kasım, 2020, s. 57).

Orta Asya'da BKBY Girişimi'nin uygulanması, bölgedeki çok taraflı iş birliğinin analizi bağlamında, önemli fırsatlar sunmaktadır. BKBY Girişimi, Orta Asya ülkelerine ekonomik iş birliği ve insani temasların genişletilmesi yoluyla önemli fırsatlar sağlamaktadır. Ayrıca, bu girişim, bölgesel iş birliğinin gelişimi için sosyal bir temel oluşturarak halklar arasında karşılıklı anlayış ve dostluğu teşvik etmektedir.

BKBY, Orta Asya'daki ülkelerin ekonomik işlemlerinin hızını ve kalitesini artırarak, ticaret ve yatırım iş birliğini güçlendirmektedir. Ayrıca, ulusal para birimlerinin kullanımını genişleterek nakit maliyetlerini azaltmayı ve ülkelerin finansal sistemlerini risklere karşı korumayı hedeflemektedir. Bu durum, bölgesel ekonominin rekabet gücünü artırarak, ekonomik entegrasyon ve sürdürülebilir büyüme için sağlam bir temel oluşturmaktadır.

Proje, Orta Asya ülkelerinin petrol, doğalgaz, kömür ve madenler gibi zengin yeraltı kaynaklarını dış pazarlara ulaştıracak güzergahlar ve dış ticaret bağlantıları oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu girişim, başta Orta Asya olmak üzere birçok ülkenin dünya ile entegrasyonunu ve dış ticaretini artırma fırsatı sunmaktadır. Yeni yollar ve ulaştırma koridorları, Orta Asya ülkelerinin taşıma maliyetlerini azaltarak ihraç ve ithal malların maliyetlerinde düşüş sağlayacaktır. Ayrıca, ulaşım ve altyapı projelerinin aktif hale gelmesi istihdamı artıracak ve ekonomik kalkınmayı destekleyecektir.

BKBY Girişimi, Orta Asya ülkeleri için büyüme ve kalkınma fırsatları yaratmaktadır. Bu durum, Orta Asya ülkelerinin yoksulluk oranının azalmasına ve küresel refahın artmasına katkıda bulunacaktır. Ulaşım ağlarının genişlemesi ve dış

ticaretin artması, ulusal ve uluslararası ticaret ortaklıklarını artırarak büyük şirketlerin gelişimini ve istihdamı destekleyecektir. Ayrıca, bu projeler için gerekli finansman kaynağı Çin'den temin edilmekte ve bölgeye daha fazla yatırım çekilmektedir.

BKBY projesi ekonomik açıdan katılımcı ülkelere önemli faydalar sağlamaktadır. Yatırımların artması, ülkeler arasındaki dış ticaretin gelişmesi, istihdamın artması ve gayri safi yurt içi hasıladaki büyümeler, bu faydaların başlıca göstergeleridir. Bu proje, Orta Asya'daki ekonomik ve sosyal kalkınmayı teşvik ederek, bölgesel iş birliğini güçlendirmekte ve sürdürülebilir büyüme için sağlam bir temel oluşturmaktadır.

3.4.2. Tehditler

Çin'in İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesi, Orta Asya ülkelerine ekonomik fırsatlar sunduğu kadar, çeşitli riskler ve tehditler de barındırmaktadır. Bu riskler arasında, özellikle kredi geri ödeme zorlukları ön plana çıkmaktadır. Zayıf ekonomilere sahip ülkeler, Çin'den aldıkları kredileri zamanında geri ödemekte zorluk çekebilirler ve bu durum, ülkelerin mali bağımsızlıklarını tehlikeye atabilir.

Çin'in ekonomik avantajlarından biri, projelerde Çinli işgücü ve malzeme kullanımıdır. Ancak bu, yerel ekonomilerin gelişimini olumsuz etkileyebilir. Çin'den getirilen işçilerin sayısının artması, yerel işgücü piyasasında dengesizlikler yaratabilir ve bölgedeki istihdam olanaklarını daraltabilir. Ayrıca, stratejik bölgelerde Çin'in askeri varlığını artırması, projeyi ekonomik iş birliğinden jeopolitik bir boyuta taşıyabilir. Bu durum, bölgedeki ülkelerin Çin'in ekonomik ve askeri etkisi altına girmesiyle sonuçlanabilir.

Çin'in artan ekonomik etkisini dengelemek amacıyla, Japonya ve Hindistan gibi ülkeler yeni ekonomik iş birlikleri oluşturabilirler. Bu durum, BKBY Girişimi'nin hedeflerine ulaşmasını zorlaştırabilir ve küresel çapta rekabeti artırabilir. Aynı zamanda, Rusya'nın gelecekte Çin hegemonyasını tehdit olarak algılayıp projeye karşı bir tutum alması da olasıdır. Bu, Çin-Rusya ilişkilerinde gerginliğe yol açabilir ve Orta Asya'daki jeopolitik dengeleri değiştirebilir.

Nüfus dengesi ve göç gibi sosyal dinamikler de projeyi etkileyebilir. Çin'in artan ekonomik etkisi ve serbest dolaşım politikaları, Orta Asya ülkelerinde nüfus

dengesizliğine neden olabilir. Çinli işçilerin bölgeye göç etmesi, yerel halk arasında ekonomik ve sosyal huzursuzluklara yol açabilir.

Yerel şirketlerin rekabet edememesi, Çinli şirketlerin projelerde baskın hale gelmesine neden olabilir. Bu durum, yolsuzluk iddialarını artırabilir ve projeleri tehdit eden saldırıları tetikleyebilir. Ayrıca, ulaşım altyapısının genişlemesi çevresel riskler de doğurabilir. Karbon emisyonlarının artması ve biyoçeşitlilik kaybı, projelerin çevresel sürdürülebilirliğini sorgulatabilir.

Gümrük prosedürleri ve hukuki zorluklar, mal ve hizmetlerin sınır geçişlerinde gecikmelere neden olabilir. Bu da projelerin etkinliğini olumsuz etkileyebilir. Ayrıca, Çin'den alınan krediler ve BKBY faaliyetleri konusunda şeffaflık eksikliği, halkta yolsuzluk algısını artırabilir. Bu durum, hükümetlere olan güveni sarsarak protestolara yol açabilir ve projelerin olumsuz etkilenmesine neden olabilir.

Sonuç olarak, BKBY Projesi Orta Asya ülkelerine önemli ekonomik fırsatlar sunmakla birlikte, kredi geri ödeme riski, ekonomik bağımlılık, jeopolitik gerilimler, sosyal dengesizlikler ve çevresel sorunlar gibi çeşitli riskler barındırmaktadır. Bu risklerin dikkatli bir şekilde yönetilmesi, projenin sürdürülebilirliği açısından büyük önem taşımaktadır.

3.4.3. Riskler

BKBY Girişimi'nde, doğu, batı ve güney olmak üzere üç farklı güzergahın birbirinden bağımsız şekilde ele alınması gerektiği savunulmaktadır. Başlangıçta yalnızca batı rotasına odaklanan BKBY, zamanla genişletilmiş; ancak bu genişleme, Çin'in sınırlı kaynaklarının gereksiz yere dağılmasına neden olmuştur. Özellikle, Çin'in "Deniz İpek Yolu" güzergahında belirgin bir rekabet avantajına sahip olmamasına rağmen Güneydoğu Asya'ya önemli miktarda kaynak tahsis etmesi, stratejik bir hata olarak değerlendirilmektedir. Bunun temel nedeni, Çin ile ASEAN ülkelerinin benzer ürünleri üretmesi ve benzer kalkınma hedeflerini paylaşmasıdır. Bu durum, bölgeler arasında yoğun bir rekabetin ortaya çıkmasına neden olmakta ve özellikle "Deniz İpek Yolu" güzergahında Çin'in daha büyük zorluklarla karşılaşma riskini artırmaktadır.

Aynı şekilde, İpek Yolu projelerine tahsis edilen kaynakların yanlış yönlendirilmesi, ekonomik geri dönüş açısından da sorunlar doğurmaktadır.

Projelerin, gelişmekte olan ÷lkelerde altyapı çalışmalarını teşvik edeceği belirtilse de, bu yatırımların Çin'e yeterli ekonomik kazanç sağlayıp sağlayamayacağı belirsizdir. Özellikle, siyasi istikrarsızlıklarla karşı karşıya olan bu ÷lkelerde yapılan yatırımların geri dönüşü düşük olabilir ve bu da Çin'in borç yükünü artırma riski taşımaktadır. Yatırımların getiri oranının düşük olması, projelerin ekonomik sürdürülebilirliği konusunda önemli endişelere yol açmaktadır. Bu risklerin, projelerin planlanması ve değerlendirilmesi sırasında yeterince dikkate alınmadığı eleştirilmektedir.

BKBY Girişimi, çeşitli siyasi risklerle karşı karşıyadır. En temel risklerden biri, diğer ÷lkelerin Çin'in stratejik hedefleri ve niyetleri konusundaki derin şüpheleridir. Pek çok ÷lke, BKBY'yi Çin'in Asya-Pasifik bölgesinde üstünlük sağlama çabası olarak görmektedir. Bu güvensizlik, ÷lkelerin BKBY'ye katılımını sınırlamakta ve iş birliği süreçlerini zorlaştırmaktadır. Özellikle Güneydoğu Asya ÷lkeleri, Çin ile yaşadıkları bölgesel anlaşmazlıklar nedeniyle bu girişime karşı daha temkinli bir yaklaşım sergilemektedir.

Bir diğer önemli risk, BKBY'ye katılan ÷lkelerin çoğunun siyasi istikrarsızlık içinde olmasıdır. Bu ÷lkelerdeki siyasi geçiş süreçleri, projelerin sürdürülebilirliğini tehlikeye atmaktadır. Çin'in ekonomik etkisi ve yatırımları, bazı ÷lkelerde iç siyasi tartışmalara yol açabilir ve muhalif gruplar tarafından mevcut yönetimlere karşı bir araç olarak kullanılabilir. Ayrıca, Çin'in dış politika ilkeleri arasında yer alan diğer ÷lkelerin iç işlerine karışmama prensibi, siyasi olarak istikrarsız bölgelerde faaliyet gösteren Çinli şirketlerin ve yatırımların korunmasını zorlaştırmaktadır.

BKBY Girişimi, aynı zamanda diğer büyük güçlerle olası jeopolitik riskler yaratabilir. Örneğin, ABD'nin Asya'ya yeniden odaklanma stratejisi, Çin'in bölgedeki etkisini artırma çabalarını yakından izleyecek ve bu durum BKBY'nin uygulanmasını daha karmaşık hale getirecektir. Rusya ile ilişkilerde de BKBY güzergahındaki ÷lkeler açısından bir tercih zorunluluğu ortaya çıkabilir. Rusya'nın liderliğindeki Avrasya Birliği, bu ÷lkeleri Çin ve Rusya arasında seçim yapmaya itebilir. Ayrıca, BKBY'nin ticaret ve ekonomik iş birliği temeline dayanırken, Rusya'nın geleneksel nüfuz alanlarında böyle bir girişimin hayata geçirilmesi, Moskova'nın tedirginlik yaşamasına neden olmaktadır.

Bölgedeki bir diğer önemli aktör olan Hindistan da BKBY'yi bir iş birliği fırsatından ziyade, güç rekabeti bağlamında bir tehdit olarak görmektedir. Hindistan

yönetimi, BKBY'ye alternatif bir proje olan "Proje Mousam"ı geliştirerek, bu girişime doğrudan bir karşı hamle yapmıştır.

Genel olarak, BKBY'nin ekonomik kalkınmayı teşvik eden önemli bir strateji olduğu açıktır. Ancak bu girişim, özellikle siyasi riskler bağlamında pek çok zorluğu da beraberinde getirmektedir. BKBY projelerinin büyük bir kısmı altyapı geliştirmeye odaklanmakta ve bu projelerin başarısı büyük ölçüde ev sahibi ülkelerin siyasi istikrarına bağlıdır. Söz konusu ülkelerde yaşanabilecek siyasi değişimler, projelerin kesintiye uğramasına ve Çin'in dış yatırımlarında büyük kayıplara yol açabilir. Sri Lanka ve Myanmar'da yaşanan ani proje durdurulmaları, bu tür siyasi risklerin somut örneklerindendir.

Jeopolitik riskler bağlamında, Rusya ile iş birliği daha olası görünmekle birlikte, mevcut uluslararası ortamda bu iki ülke arasındaki stratejik uyumun sınırlı olduğu da unutulmamalıdır. BKBY, küresel ve bölgesel etkisini artırma hedefinde karmaşık ve çok yönlü risklerle karşılaşmaya devam edecektir.

SONUÇ

Avrasya kıtasının jeopolitik merkezi olarak Orta Asya'nın önemi her geçen gün artmaktadır. Bu geniş ve stratejik bölge, tarihi ve coğrafi bağlar nedeniyle Çin ile yakından bağlantılıdır. Özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde Orta Asya, kaynak, güç ve nüfuz arayışındaki küresel ve bölgesel güçlerin ilgi odağı haline gelmiştir. 1990'lardan bu yana bu bölgede birçok stratejik adım atılmış ancak bunların çoğu başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Ancak Çin'in BKBY Girişimi bölge devletlerinin ve araştırmacıların dikkatini çeken başarılı bir girişim haline gelmiştir.

Bu tez, BKBY Girişimi ile Çin'in Orta Asya'daki politikaları arasındaki bağlantıları araştırmayı amaçlamıştır. Objektif bir yaklaşım çerçevesinde BKBY'nin Çin için önemi özellikle ekonomik ve çeşitli açılardan incelenmiştir. Araştırma, yükselen bir güç olarak Çin'in bölgedeki konumunu güçlendirmeye çalıştığını ortaya koymuştur. Orta Asya devletleri, enerji güvenliği ve jeopolitik önemi nedeniyle Çin için hayati önem taşımaktadır.

Çin, Orta Asya bölgesinin en büyük doğrudan yabancı yatırımcısı, en önemli kreditorü ve ticaret ortağı olmuştur. Ekonomik ilişkilerde özellikle Kazakistan ve Türkmenistan ile ticaret hacmi açısından diğer ülkelerden açık ara öndedir; çünkü Çin bu iki ülkeden enerji ithal etmektedir. Ayrıca, Çin devasa mali rezervleri ile bölgedeki tüm ülkelere, özellikle ŞİÖ üyesi ülkelere, düşük faizli krediler, hibeler ve diğer mali yardımlar sağlamaktadır.

Orta Asya'nın jeo-ekonomik önemi, bölgedeki ulaşım ve ticaret yollarının yanı sıra zengin maden rezervlerinin varlığı ile belirginleşmektedir. Çin, bu zenginliklerden faydalanmak amacıyla, BKBY çerçevesinde Orta Asya'da otoyollar, köprüler ve tren yolları gibi altyapı projelerini hayata geçirerek, Avrupa ile Asya arasındaki ticaret ve ekonomik ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemektedir. Orta Asya'dan Çin'e yapılan hammadde ihracatı, BKBY Girişimi çerçevesindeki ekonomik ilişkilerin önemli bir boyutunu oluşturmıştır. Kazakistan, petrol, doğalgaz ve uranyum; Türkmenistan, doğalgaz; Özbekistan ise doğalgaz ve pamuk ihracatının büyük bir kısmını Çin'e yönlendirmiştir. Çin, Orta Asya'da genel olarak siyasi ve ekonomik destek sağlayıcı bir rol üstlenmektedir. Kuzeyde Rusya'ya uygulanan ekonomik ambargolar, Güneyde ise Afganistan ve Pakistan'daki terör olayları ile İran'a uygulanan ekonomik yaptırımlar nedeniyle Asya ile Avrupa arasındaki kara

ticareti kesintiye uğramış durumdadır. Bu bağlamda, BKBY projesi daha da önemli hale gelmektedir. Dolayısıyla, Orta Asya'ya yapılan yatırımlar, Çin'in ekonomik gelişimi ve Avrupa'ya doğrudan ulaşımı açısından kritik bir öneme sahiptir.

Yapılan çalışmalar, tek kutuplu dünya sisteminin sürdürülebilir olamayacağını ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda, Çin'in yakın gelecekte uluslararası sistemde yeni bir süper güç olma potansiyeline sahip olduğu ifade edilebilir. Çin çeşitli organizasyonlara öncülük ederken uluslararası arenadaki gücünü pekiştirmiş ve çok kutuplu bir dünya düzenine olan arzusunu açıkça göstermiştir. Bu çerçevede, Çin'in 2013'ten itibaren gündeme getirdiği BKBY, hem ekonomik varlığını pekiştirmeyi hem de ABD hakimiyetindeki tek kutuplu dünya sistemine karşı bir alternatif oluşturmayı amaçlayan Çin açısından önemli bir girişimdir.

Çin'in BKBY Girişimi kapsamında Orta Asya'ya yönelik ticaret ve yatırım politikalarının başarılı olduğu görülmektedir. Ancak, Çin, Orta Asya Devletleri ile derin iş birlikleri bulunan Rusya'nın tepkisiyle karşılaşma çekingenliğini sürdürmektedir. Bu nedenle, Çin, BKBY Girişimi'nin önündeki tüm engelleri aşmak için Rusya ile iş birliğini kararlı bir şekilde devam ettirmektedir. Çin ve Rusya'nın Orta Asya'da iş birliği yapmasının arkasında, ABD'nin bölgedeki siyasi ve ekonomik etkisine karşı birlikte hareket etme isteği önemli rol oynamaktadır.

Çin, bölge ülkelerinin en önemli bilgi, beceri ve yeni teknoloji sağlayıcılarından biridir. Bununla birlikte, Çin ile Orta Asya ülkeleri arasındaki ilişkiler, Orta Asya ülkeleri açısından önemli maliyetler getirmektedir. Örneğin, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan, Çin'e olan borçlarını ödemek için kendi topraklarındaki altın ve diğer değerli madenlerin işletme haklarını Çinli şirketlere devretmiştir. Bu da yeterli olmamış; Tacikistan, borcunun bir kısmının silinmesi karşılığında topraklarının yaklaşık yüzde birini Çin'e vermek zorunda kalmıştır.

BKBY Girişimi ile genellikle Çinli şirketlerin ve işçilerin kullanılması, Orta Asya ülkelerinde beklenen istihdam artışını engellediği gibi, ucuz iş gücü nedeniyle bu ülkelerdeki ücret dengelerini de olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, Çinli şirketlerin projelerde kullandıkları malzemeleri kendi ülkelerinden temin etmeleri, Orta Asya'da yerel üretimi olumsuz yönde etkilemektedir. Çin sermayesinin ve iş gücünün serbest dolaşımının artması, Orta Asya ekonomilerinin Çin'in ekonomik hegemonyasına girmesine yol açmaktadır. Bu durum, yerel şirketlerin Çinli şirketlerle rekabet

edememesi ve kapanmak zorunda kalması riskini de beraberinde getirmektedir. Projelerin gerçekleştirilmesi sırasında düşük teknolojilerin kullanılması ve çevresel riskler de bölge ve dünya için ayrı bir tehdit oluşturmaktadır.

BKBY projesinin getireceği fırsatlara bakıldığında, Orta Asya ülkelerinde yatırımların ve dış ticaretin genişlemesi, üretim maliyetlerinin azalması, istihdam yaratılması, üretim artışı ve buna bağlı olarak GSYİH ve refahın artması gibi olumlu etkiler sağlayabilmesi mümkün olabilir.

Çin, son yıllarda yumuşak gücün önemini kavramış ve Orta Asya başta olmak üzere dünya genelinde bu alanda yatırımlar yapmıştır. Çin'in Orta Asya'daki yumuşak güç etkisi eğitim, kültür, medya ve ekonomik yardımlar yoluyla artmaktadır. Ancak, Çin'in bölgede artan varlığı ve Doğu Türkistan'daki Müslüman Türklere uyguladığı acımasız politikalar, yerel halklar arasında olumsuz tepkilere yol açmış ve sinofobinin artmasına neden olmuştur.

Genel olarak, Orta Asya devletleri ile Çin arasındaki ilişkilerde, Orta Asya devletlerinin Rusya'nın etkisini azaltma çabaları içinde Çin'e bağımlı hale gelme riski bulunmaktadır. Örneğin, Kazakistan'ın ekonomik büyümesi enerji ihracatına dayalı olup, büyük petrol şirketlerinde Çin'in önemli hisseleri bulunmakta ve bu durum, gelecekte Kazakistan ekonomisinin kontrolünün Çin'e geçme riskini doğurmaktadır. Ayrıca, Çin'in Orta Asya devletlerine ödeyemeyecekleri miktarda yüksek krediler sağlaması ve bu krediler ödenmediğinde, Tacikistan örneğinde olduğu gibi, bu ülkelerden toprak talep etmesi de ciddi bir risk teşkil etmektedir.

Çin'in dünya sistemindeki yükselişi ve Orta Asya'daki etkisi, Rusya'nın bölgedeki güç kaybıyla birlikte artacaktır. Çin, Orta Asya cumhuriyetlerine ekonomik fırsatlar sunmakta ve bu ülkeler de Çin ile iş birliğini tercih etmektedir. Çin, bölgedeki ekonomik gücünü siyasi güce dönüştürmemekte ve "Barışçıl Gelişim" politikasını sürdürmektedir. Bu politika sayesinde Çin, Orta Asya'da etkisini artırmaya devam etmektedir.

BKBY Girişimi olumlu yönlerinin yanı sıra birçok riski de beraberinde getirmektedir. Orta Asya devletleri, çeşitli anlaşmalarla kendilerini güvence altına almalı, geri ödemekte zorlanacakları kredilerden kaçınmalı ve toprak bütünlüklerinin öneminin bilincinde olmalıdırlar. Diğer yandan, bu girişimin sunduğu fırsatlardan

yararlanmalı ve bu süreçten mümkün olduğunca risksiz bir şekilde fayda sağlamalıdır. Bu kapsamda, stratejik ve dengeli bir yaklaşım benimseyerek, BKBY projesinin avantajlarından en iyi şekilde istifade etmeleri önem arz etmektedir.



KAYNAKÇA

- (2024). Trading Economics: <https://tr.tradingeconomics.com/kazakhstan/gdp> adresinden alınmıştır
- (2024). Bureau Of National Statistics: <https://stat.gov.kz/en/> adresinden alınmıştır
- (2024). OEC: <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/chn/partner/kaz> adresinden alınmıştır
- AIDDATA. (2021). <https://china.aiddata.org/> adresinden alınmıştır
- Akkaymak, M. (2009, Ocak). Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları Ve Yeniden Canlanan İpek Yolu. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Ashbee, E. (2020). We Don't Drown our Partners in a Sea of Debt': U.S. Policy Responses to China's Belt and Road Initiative. *The Journal of American-East Asian Relations*, 27(4), 374-400.
- Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*. Manila.
- Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*.
- Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). (2017). Asian Infrastructure Investment Bank(AIIB): [tps://www.aiib.org/en/projects/details/2017/approved/Tajikistan-Nurek-Hydropower-Rehabilitation-Phase-I.html?utm_source=chatgpt.com](https://www.aiib.org/en/projects/details/2017/approved/Tajikistan-Nurek-Hydropower-Rehabilitation-Phase-I.html?utm_source=chatgpt.com) adresinden alınmıştır
- Avcıl, S., & Aydın, K. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde Orta Asya Ülkelerinin Konumu ve Önemi. *International Conference On Eurasian Economies 2022* , (s. 130-138).
- Baark, E. (2019). European Perspectives on the Chinese Belt and Road Initiative. *China An International Journal* .
- Belt And Road Portal. (2019). *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects*. Belt And Road Portal.
- Belt and Road Portal. (2024). <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/> adresinden alınmıştır

- Bhutia, S. (2019, Şubat 4). *Are Turkmenistan's economic fortunes changing?* Eurasianet: <https://eurasianet.org/are-turkmenistans-economic-fortunes-changing> adresinden alınmıştır
- Bonesh, F. R. (2024, October 1). *Pakistan's Approach to BRI and the CPEC: Opportunities, Challenges and Prospects*. Only Natural Energy: <https://www.onlynaturalenergy.com/pakistans-approach-to-bri-and-the-cpec-opportunities-challenges-and-prospects/> adresinden alınmıştır
- Brattberg, E., & Soula, E. (2018, October 19). *Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative*. Carnegie Endowment for International Peace: <https://carnegieendowment.org/research/2018/10/europes-emerging-approach-to-chinas-belt-and-road-initiative?lang=en> adresinden alınmıştır
- Budulgan, S. A. (2020). Özbekistan'nın Jeopolitik Önemi. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 167-184.
- Buyar, C. (2024, Mayıs 2). *Çin, Orta Asya'daki Varlığını Güçlendiriyor mu?* Kafkassam: <https://kafkassam.com/cengiz-buyar-cin-orta-asyadaki-varligini-guclendiriyor-mu.html> adresinden alınmıştır
- Cai, F., Nolan, P., & Wang, L. (2022). *The Handbook Of The Belt and Road*. China Social Sciences Press.
- Cardoso, F. H., & Falleto, E. (1979). *Dependency and Development in Latin America*. University of California Press.
- Chance, A., & Mafinezam, A. (2016). American Perspectives on the Belt and Road Initiative. *Institute for China-America Studies*, 68-75.
- Chaudhury, D. R. (2019, September 18). *India not changing its Belt & Road position: S Jaishankar, The Economic Times* : <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/no-rethink-on-indias-position-on-belt-and-road-initiative-s-jaishankar/articleshow/71178098.cms> adresinden alınmıştır
- China/Turkmenistan*. (2024). OEC: <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/chn/partner/tkm> adresinden alınmıştır

Customs statistics. (2024). Ağustos 2024 tarihinde General Administration of Customs of the People's Republic of China: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn> adresinden alındı

Çağ, S. (2022, Aralık). Kuşak-Yol Girişimi Çerçevesinde Çin'in Orta Asya Stratejisi. Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Çelik, M. S., Ceylan, B. O., & Akyar, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ortaya Çıkışındaki Ana Etmenler: Çin Halk Cumhuriyeti (Çhc) Bakış Açısı. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32(3), 1125-1139.

Çin Halk Cumhuriyeti Pekin Büyükelçiliği. (2013). *China-Pakistan Economic Corridor* [PDF dosyası]. <http://in.china-embassy.gov.cn/eng/xwfw/zgxw/201308/P020210622242682342833.pdf> adresinden alınmıştır

Dar, S. S. (2014). Strategic Significance of central aSia in 21St century. *The Journal Of Central Asian Studies*, 21(1), 59-67.

Dashdorj, Z. (2019). *Belt and Road: The Asian perspective*. Aralık 2023 tarihinde GIS Reports: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-and-road-initiative/> adresinden alındı

DeFalco, D. L.-m. (2007). The Silk Road in China. California State University.

Demir, N., & Tekir, O. (2018). MARSHALL PLANI, YENİ İPEK YOLU PROJESİ ve ÇİN-ABD REKABETİ. *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), 32-45.

Ekrem, E. (2011). *Çin'in Orta Asya Politikaları*. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi.

Erdoğan, R. T. (2019). Turkey, China share a vision for future. *Global Times*.

Eshel, D. (2009, March 14). *The Afghan War is Becoming a Logistical Nightmare*. https://defense-update.com/20090314_isaf_supply_routes_afghanistan.html#:~:text=While%20winning%20the%20war%20in,to%20search%20for%20safer%20alternatives . adresinden alınmıştır

- Eurasia Interaction. (2018). *One Belt – One Road Initiative: Economic & Strategic Prospects for Southeast Asia*. Eurasia Interaction: <https://eurasiainteraction.com/index.php/privacy-policy> adresinden alınmıştır
- Eurasinet. (2017, May 16). *Uzbekistan: President's China Trip Yields Giant Rewards*. Eurasianet: <https://eurasianet.org/uzbekistan-presidents-china-trip-yields-giant-rewards> adresinden alınmıştır
- Gan, N., & Delaney, R. (2019, April 25). *United States under Donald Trump is veering away from China's belt and road*. South China Morning Post: https://www.scmp.com/news/china/article/3007504/united-states-under-trump-veering-away-chinas-belt-and-road?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article adresinden alınmıştır
- Garver, J. W. (2016). China and Iran: an emerging partnership post-sanctions. *Middle East Institute*, 1-8.
- General Administration of Customs of the People's Republic of China. (2024, 01 19). *Imports and Exports by Country (Region) of Origin/Destination, 12.2023*. General Administration of Customs of the People's Republic of China: <http://english.customs.gov.cn/Statics/57de06a8-279a-4ee7-952c-d4ce287404e1.html> adresinden alınmıştır
- Gonca, İ. B. (2017). Enerji Güvenliği Çerçevesinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin Orta Asya'daki Jeo-Ekonomik Çıkarları. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı.
- Goverment Of Iran. (2016). *Full text of Joint Statement on Comprehensive Strategic Partnership between I.R. Iran, P.R. China*.
- Gökenç Gülez, S. (2022). İpek Yolu'nun Öncüsü Zhang Qian'in Batı Bölgesi Seyahati ve Hun-Çin İlişkilerine Etkileri. 721-742.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.

- Hoh, A. (2019). China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the Middle East. *Digest of Middle East Studies*, 28(2), 241-276.
- Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? *Insight Turkey*, 23(2), 233-252.
- Hussain, M., Jamali, A., Nisar, R. D., & Omar, A. (2024). The China–Iran strategic deal and CPEC: Navigating the influence of pragmatic balancing in China's relations with Iran and Pakistan. *Politics & Policy*, 1(52), 227-244.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve TürkiYe’ye Olası EtkiLeri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(72), 1689-1700.
- Imomnazar, I. (2018). Impact of" One Belt, One Road" project to the economy of Central Asian countries. *International Journal of Business and Economic Development*, 6(2), 29-36.
- Indeo, F. (2020). China and Russia: Cooperation or Rivalry along the Belt and Road Initiative? *China’s Belt and Road Initiative in Central Asia: Ambitions, Risks and Realities* (s. 8-19). içinde Bishkek.
- Javaid, F., & Dashti, A. A. (2017). Sino-Central Asian Relations And Sino-US Rivalry In The Region: A Study. *Grassroots*, 51(1), 315-330.
- Jinping, X. (2013, September 7). Promote People-to-People Friendship and Create a Better Future. Nazarbayev University.
- Karamurtlu, B. (2020). Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti’nin Küresel Hegemonya Girişimi. 3(6), s. 54-81.
- Karimi, K. (2018). Çin’in Orta Asya’da Ekonomik Diplomasisi: Yeni İpek Yolu Projesi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Politikası Anabilim Dalı.
- Kasım, M. (2019). Engagement to Rivalry: American Relations With China Since the End of the Cold War. 2(4), s. 906-916.

- Kasım, M. (2020). Orta Asya'nın Ekonomik Gelişimi: Kuşak Ve Yol Girişimi'nin Getirdiği Fırsatlar Ve Zorluklar. *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 55-73.
- KAZAKH INVEST. (2019, Eylül 10). *Construction of Kazakh-Chinese investment projects will be carried out in accordance with the legislation of Kazakhstan*. Mart 2024 tarihinde KAZAKH INVEST: <https://invest.gov.kz/media-center/press-releases/stroitelstvo-kazakhstansko-kitayskikh-invest-proektov-budet-vestis-v-sootvetstvii-s-zakonodatelstvom/> adresinden alındı
- Kemanlı, K. (2023). Çin Halk Cumhuriyetinin Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Orta Koridor Ülkeleri Üzerine Etkileri. *Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*. Yayınlanmamış YL Tezi.
- Khan, H. (2023). Externalisation of Domestic Economic Constraints: China's Spatial Fix in Kazakhstan and Turkmenistan. *Journal of Strategic Studies & International Affairs*, 3(2), 6-26.
- Khitakhunov, A. (2022). *Economic Cooperation between Uzbekistan and China*. Eurasian Research Institute: <https://www.eurasian-research.org/publication/economic-cooperation-between-uzbekistan-and-china/> adresinden alınmıştır
- Kirpik, G. (2012). *Haçlılar ve İpek Yolu*. Bilig.
- Koçakoğlu, M. A. (2021). Belt And Road Initiative and Turkey China Relationships Through Soft Power Concept. *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 750-776.
- Lingui, W., Jinbo, W., & Laihui, X. (2018). *A Brief Introduction To The Belt And Road Initiative*. China Intercontinental Press.
- Liu, W., Zhang, Y., & Xiong, W. (2020). Financing the Belt and Road Initiative. *Eurasian Geography And Economic*, 61(2), 137-145.
- Lü, Q.-Q., Henderson, J., Wang, Y., & Wang, B. (2021). Natron glass beads reveal proto-Silk Road between the Mediterranean and China in the 1st millennium BCE. *Scientific Reports*(11(1)).

- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23(4), 421–437.
- Maitra, R. (2016). The multiple dimensions of China's one belt one road in Uzbekistan. *Build Up the People*, 43(53), 17-22.
- Manak, I. (2023, November 8). *Unpacking the IPEF: Biden's Indo-Pacific Trade Play*. October 2024 tarihinde Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/article/unpacking-ipef-bidens-indo-pacific-trade-play> adresinden alındı
- Mardell, J. (2020, May 20). *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*. Merics: <https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor> adresinden alınmıştır
- Mariani, B. (2013). China's role and interests in Central Asia. *Saferworld*.
- Mark, J. J. (2018, Mayıs 01). *İpek Yolu*. Şubat 2024 tarihinde World History Encyclopedia: <https://www.worldhistory.org/trans/tr/1-466/ipek-yolu/> adresinden alındı
- Martynenko, S. E., & Parkhitko, N. (2019). Russian-Chinese cooperation in Central Asia in the context of 'Belt and Road Initiative:' Historical retrospective and economic prospects. *RUDN Journal of Russian History*, 845-864.
- McBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023, February 2). *China's Massive Belt and Road Initiative*. Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative> adresinden alınmıştır
- Mei, Y. (2023). Belt and road initiative and healthy silk road: an alternative path for Pacific island countries to participate in global public health governance. *Global Health Research and Policy*, 8(44), 2-4.
- Ministry of External Affairs of India. (2018, April 5). *Official Spokesperson's response to a query on media reports regarding possible cooperation with China on OBOR/BRI*. <https://www.mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/29768/Official+Spokespersons+response+to+a+query+on+>

media+reports+regarding+possible+cooperation+with+China+on+OBORBRI
adresinden alınmıştır

Ministry of Finance of Tajikistan. (tarih yok). <https://moliya.tj/en/> adresinden alınmıştır

Ministry Of Finance Of The Kyrgyz Republic. (2022). <https://minfin.kg/> adresinden alınmıştır

Ministry Of Finance Of The Kyrgyz Republic. (2024). Eylül 2024 tarihinde Ministry Of Finance Of The Kyrgyz Republic: <https://minfin.kg/pages/show/page/struktura-gosudarstvennogo-dolga> adresinden alındı

Ministry of Finance of the Republic of Kazakhstan. (2022). <https://www.gov.kz/memleket/entities/minfin?lang=en> adresinden alınmıştır

Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China. (2024, July 02). *Staying True to Our Shared Commitment and Opening a New Chapter in China-Kazakhstan Relations*. Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China: https://www.mfa.gov.cn/mfa_eng/xw/zyjh/202407/t20240702_11445774.html adresinden alınmıştır

Moldicz, C. (2021). A Foreign Policy of Vetoes? The Limitations of the EU's Common Foreign and Security Policy. *China-CEE Institute*, 40(4), 1-5.

OECD. (2023). *Kazakhstan / China*. Center for Collective Learning: <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/kaz/partner/chn> adresinden alınmıştır

OECD. (2024, Şubat). *China / Kyrgyzstan*. <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/chn/partner/kgz> adresinden alınmıştır

OECD. (2024). *China/Tajikistan*.

OECD. (2024). *China/Uzbekistan*. OECD: <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/chn/partner/uzb> adresinden alınmıştır

- Okumuş, H. Ş., Bozoklu , Ü., & Çağlayan , S. (2021). Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Ticareti: Çekim Modeli Analizi. *Maliye ve Finans Yazıları*, (115), 119-134.(115), 119-134.
- Omonkulov, O. (2019). Orta Asya'da Büyük Güç Bölgeselciliği: Avrasya Ekonomik Birliği, Yeni İpek Yolu Ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projeleri. Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı.
- Omonkulov, O. (2020). Kuşak Ve Yol Projesi bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri. *Bölge Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 45-115.
- Orlova, M. (2018, 08 24). *Turkmenistan may take part in construction of Chinese railway*. KG 24: https://24.kg/english/94188_Turkmenistan_may_take_part_in_construction_of_Chinese_railway/ adresinden alınmıştır
- Ostrowski, J. (tarih yok). *Silk Road To Peace*. https://www.spo.org.tr/resimler/ekler/08f59f07679b193_ek.pdf adresinden alınmıştır
- Ökten, N. (2020). Dependency Theory Re-Visited: The Case Of Latin America. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özcan, S. A. (2023, Ağustos 17). Orta Asya'da Artan Çin Etkisi ve Çin/Çinli Karşıtlığı. *Müslüman Dünyada Çağdaş Düşünce* (s. 383-397). içinde Ankara: Yurt Dışı Türkler ve Akraba Topluluklar Yayınları.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*, 14(10), 579-596.
- Pakistan Ministry of Planning, Development & Reform. (2023). CPEC 2.0: A new decade, a new opportunity. China-Pakistan Economic Corridor.
- Panda, J. (2017). *The Asia-Africa Growth Corridor: An India-Japan Arch in the Making?* October 2024 tarihinde Institute for security and development policy: <http://isd.eu/content/uploads/2017/08/2017-focus-asia-jagannath-panda.pdf> adresinden alındı

- Parkhomchik, L. (2018, Ocak 23). Current Developments In Kazakhstan's Oil And Gas Sector. Eurasian Research Institute Ahmet Yesevi University.
- Peyrouse, S. (2016). Discussing China: Sinophilia and sinophobia in Central Asia. *Journal of Eurasian Studies*, 7(1), 14-23.
- Pomfret, R. (2005). Kazakhstan's Economy since Independence: Does the Oil Boom Offer a Second Chance for Sustainable Development. *Europe-Asia Studies*, 57(6), 859-876.
- Reuters. (2013, September 11). *China signs deals worth \$3 bln with Kyrgyzstan* . Reuters: <https://www.reuters.com/article/kyrgyzstan-china-investment/china-signs-deals-worth-3-bln-with-kyrgyzstan-idINL5N0H739G20130911/> adresinden alınmıştır
- Reuters. (2019, March 24). *Italy signs deals worth 2.5 billion euros with China*. 2023 tarihinde Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-italy-china-deals-factbox/italy-signs-deals-worth-25-billion-euros-with-china-idUSKCN1R40KN/> adresinden alındı
- Reyes, G. E. (2001). Four main theories of development: modernization, dependency, word-system, and globalization. *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas* , 4(2), 109-124.
- Rice, C. (2006, January 5). Remarks at the State Department Correspondents Association's Inaugural Newsmaker Breakfast. Washington, DC: Fairmont Hotel.
- Rui, Y., & Shida, W. (2018). India and the Indo-Pacific Strategy Vision: Orientation, Involvement and Limits. *Contemporary International Relations*, 53-68.
- Sadykov, P. M. (2012). Çin'in modern dönemdeki ekonomik gelişimiyle ilgili bazı sorunlar. *Afro-Asya Toplamları: Tarih ve Modernite*. içinde
- Samadi, N. (2023). Modern İpek Yolu Olarak “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi: Seçilmiş Orta Asya Ülkeleri Üzerine Ekonomik Etkileri. *İstanbul Aydın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü* . Yayınlanmamış YL Tezi.

- Shang, C. (2017). “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi İle Türkiye. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*. Yayınlanmamış YL Tezi.
- Spykman, N. (1944). *The Geography of the Peace*. (H. R. Nicholl, Dü.) NEW YORK: Brace and Company.
- Stanicek, B., & Tarpova, S. (2022). *China's strategic interests in the Western Balkans*. Ocak 2024 tarihinde European Parliament: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf) adresinden alındı
- Su-ıl, J. (2016). *The Silk Road Encyclopedia*. Seoul Selection.
- Sunkel, O. (1969). National Development Policy and External Dependence in Latin America,. *The Journal of Development Studies* , 6(1).
- Şahin, G., & Kalaycı , İ. (2014). Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu. (45(1)), 123-154.
- Şener, U., & Sugözü, I. H. (2022). Orta Asya’da Yeni biR Hegemonya Denemesi: ÇiN’İN BiR Kuşak BiR Yol (Obor/Brı) Projesi. *İktisadi ve İdari Yaklaşımlar Dergisi*, 4(2), 1-14.
- T.C. Resmî Gazete. (2017). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Çin Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun Ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*.
- Tan, Z. Y. (2021). The Copper Commodity Chain in China’s Belt and Road Initiative and Its Impact on Economic Development. . *Dartmouth College*.
- Tarabay, J., & Sang-Hun, C. (2018, Nov 17). *Xi and Pence Stake Out Trade Positions in Dueling Speeches at Pacific Rim Forum*. The New York Times: <https://www.nytimes.com/2018/11/17/world/australia/apec-china-trade-xi-jinping-mike-pence.html> adresinden alınmıştır
- TASAV. (2020, Haziran 11). 5. Yılında Avrasya Ekonomik Birliği: Siyasî Birlik Mümkün Mü? <https://www.tasav.org/index.php/5-yilinda-avrasya-ekonomik->

birligi-siyasi-birlik-mumkun-mu.html?print=1&tmpl=component adresinden alınmıştır

The State Council The People's Republic Of China. (2023, May 19). *President Xi Jinping Chairs the Inaugural China-Central Asia Summit and Delivers a Keynote Speech*.
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/gjhdq_665435/2675_665437/3255_664392/3257_664396/202305/t20230519_11080116.html adresinden alınmıştır

The White House. (2017). *National Security Strategy of the United States of America (Washington, DC: The White House)*. October 2024 tarihinde The White House: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf> adresinden alındı

Tianjin Commission of Commerce. (2017, 06 02). *Xi urges more pragmatic cooperation with Turkmenistan under Belt and Road Initiative*. Tianjin CommissionofCommerce:
https://shangwuju.tj.gov.cn/en/CoastalInfo/202005/t20200520_2506762.html adresinden alınmıştır

Tiezzi, S. (2015, mart 28). *China, Kazakhstan Sign \$23 Billion in Deals*. The Diplomat: <https://thediplomat.com/2015/03/china-kazakhstan-sign-23-billion-in-deals/> adresinden alınmıştır

Toprak, A., & Durmuş, İ. (2008). *Doğu-Bati Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar)*. Y. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Trading Economics. (2023). *China Exports to Tajikistan*.
<https://tradingeconomics.com/china/exports/tajikistan> adresinden alınmıştır

Trading Economics. (2023). *China Exports to Tajikistan*.
<https://tradingeconomics.com/china/exports/tajikistan> adresinden alınmıştır

Trading Economics. (2024). *China Exports to Turkmenistan*.
<https://tradingeconomics.com/china/exports/turkmenistan> adresinden alınmıştır

- Trading Economics. (2024). *China Exports to Uzbekistan*.
<https://tradingeconomics.com/china/exports/uzbekistan> adresinden alınmıştır
- TRT AVAZ . (2024, OCAK 3). *Kazakistan Cumhurbaşkanı Tokayev, ülkede "ikili iktidar" modelinin "dayatma girişimi" olduğunu bildirdi*. TRT AVAZ:
https://www.trtavaz.com.tr/haber/tur/avrasyadan/kazakistan-cumhurbaskani-tokayev-ulkede-ikili-iktidar-modelinin-dayatma-giri/6595945e9c3a0309c560679d?utm_source=chatgpt.com adresinden alınmıştır
- Tsui, S., Wong, E., Chi, L. K., & Tiejun, W. (2017). One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order. *Monthly Review Foundation*, 36-45.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2024). *Tacikistan'ın Ekonomisi*.
- UN Comtrade. (2022). 2024 Ekim tarihinde UN Comtrade Database:
<https://comtradeplus.un.org/TradeFlow> adresinden alındı
- United Nations. (2020). *Statement by the Republic of Tajikistan at the 75th United Nations General Assembly*.
- Ülgen, P. (2010). Ortaçağ Avrupasında Feodal Sisteme Genel Bir Bakış. *Mukaddime*,(1(1)), 1-18.
- Wang, H., & Valerie, H. (2013). Textiles as Money on the Silk Road? *Journal of the Royal Asiatic Society*, 165-174.
- Wenbin, W. (2023, Mayıs 16). *Çin-Orta Asya Zirvesi, Kuşak ve Yol'a ilişkin konsensüsü daha ileriye taşıyacak*. CRI:
<https://turkish.cri.cn/2023/05/16/ARTI51eYjhaU8YGI mukAfLHI230516.shtm>
l adresinden alınmıştır
- Wuthnow, J. (2018). *From Friend to Foe-ish: Washington's Negative Turn on the Belt and Road Initiative*. October 2024 tarihinde The Asan Forum:
<https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf> (adresinden alındı

- Xi Jinping Holds Talks with President Shavkat Mirziyoyev of Uzbekistan.* (2024, January 24). Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China: https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202401/t20240128_11234651.html adresinden alınmıştır
- Xiao, A., & Ding, Y. (2023, April 4). *Evolution of China's Belt and Road Initiative: Green Silk Road.* October 2023 tarihinde Invesco: <https://www.invesco.com/apac/en/institutional/insights/fixed-income/evolution-of-chinas-belt-and-road-initiative-green-silk-road.html> adresinden alındı
- Xinhua Silk Road Information Service. (2020, March 16). *What are the six economic corridors of BRI?* Xinhua Silk Road Information Service: <https://en.imsilkroad.com/p/311988.html> adresinden alınmıştır
- Yalçınkaya, A., & Güzel, M. (2021). Bölgeselleşme Örnekleri olarak Traceca, Avrasya EkonomiK Birliği, Yeni iPek Yolu Ve Kuşak-Yol. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 6(12), 100-124.
- Yan, S. (2019). The '16+ 1' Framework and China-EU Cooperation in the Western Balkans: A Region Building Perspective. *Australian and New Zealand Journal of European Studies*, 11(1), 76-88.
- Yıldırım, M. (2022). Ortaçağ'da Ticaret (Yollar, Şehirler ve Ürünler) Hakkında Bir Değerlendirme (Bizans-Avrupa-İslam Dünyası). *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(7(2)), 192-201.
- Yılmaz, S. (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar* (Cilt 16). Ankara.
- Zain, A., Uslu, G., Binark, M., & Gidreta, A. D. (2020). China-Pakistan Economic Corridor And Technicians Of Opinion In Pakistani Twittersphere: A Thematic Content Analysis. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 9-27.
- Zhaoli, W. (2017). India's Promotion of BBIN Sub-Regional Cooperation: Aspirations and Challenges. *China International Studies*, 64-80.

Zoellick, R. B. (2006). Whither China: From Membership to Responsibility? *The DISAM Journal*, 94-98.



ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Semanur ÖNCÜ

EĞİTİM

2021- 2024: Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı

2013-2019: Yalova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü

İŞ DENEYİMİ

2023-2024 John Von Neumann Üniversitesi, Avrasya Merkezi, Budapeşte, Macaristan

- Araştırmacı

Haziran 2024'te Macaristan'daki John Von Neumann Koleji'ne bağlı Avrasya Merkezi'nde bir yıllık Erasmus stajımı tamamladım. Erasmus stajımın ardından, 2024 yılı Aralık sonuna kadar Avrasya Merkezi'nde çalışmaya devam etmemi sağlayan altı aylık bir sözleşme imzaladım. Bu süre zarfında Avrasya bölgesi hakkında analizler ve araştırmalar yaptım. Hazırladığım analizler kurumun web sitesinde aylık olarak yayımlanmıştır.

2018-2019. Yalova Üniversitesi, Döner Sermaye İşletme Müdürlüğü, Yalova,Türkiye Proje Stajyeri Mal veya hizmet alımlarının belgelenmesi, işlemlerin makbuzlarla kayıt altına alınması, ödeme için gerekli evrakların hazırlanması ve ödeme emrinin düzenlenmesi görevlerinden sorumluydum.

2017-2018 Yalova Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi,Yalova,Türkiye StajyerÖğrenci Çalıştığım birimdeki yüksek lisans ve bilimsel araştırma projelerinin malzeme ve bütçe süreçleriyle ilgilendim. İş tecrübem sayesinde MS Excel programında yetkinlik kazandım.

2016-2017 Yalova Üniversitesi, Sağlık, Kültür ve Spor Daire Başkanlığı, Yalova, Türkiye

• Stajyer Öğrenci

Öğrencilerin eğitim süreçlerine uygun olarak sosyal, kültürel ve sportif etkinlikleri planlama ve yürütme görevlerini üstlendim.

YABANCIDİL

İngilizce



