

**T.C.
ARTVİN ÇORUH ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI**

**BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ VE
TÜRKİYE’NİN ROLÜ ÜZERİNE BİR İNCELEME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NİLAY KARADAŞ

**Danışman
DOÇ. DR. ORHAN ŞİMŞEK**

ARTVİN -2024

TEZ BEYANNAMESİ

Artvin oruh Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-ğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum **Bir Kuşak Bir Yol Projesi Ve Türkiye'nin Rolü zerine Bir İnceleme** adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu, her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı taahhüt ederim. Aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi de beyan ederim. Tezimin kğit ve elektronik kopyalarının Artvin oruh Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-ğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

- ☐ Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.
- ☐ Tezim sadece Artvin oruh niversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir
- ☐ Tezimin ... ay süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu srenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

21/10/2024

Nilay KARADAş

T.C.
ARTVİN ÇORUH ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TEZ KABUL TUTANAĞI

Doç Dr. Orhan ŞİMŞEK danışmanlığında, **Nilay KARADAŞ** tarafından hazırlanan bu çalışma 18/09/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından **İktisat** Anabilim Dalı'nda **oybirliği** ile Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan :İmza:.....
Jüri Üyesi :İmza:.....
Jüri Üyesi :İmza:.....
Jüri Üyesi :İmza:.....
Jüri Üyesi :İmza:.....
Jüri Üyesi :İmza:.....

Yukarıdaki imzalar adı geçen öğretim üyelerine aittir.

.... /...../

Prof. Dr. Mustafa Çağatay KORKMAZ
Enstitü Müdürü

İÇİNDEKİLER

TEZ BEYANNAMESİ	I
TEZ KABUL TUTANAĞI	II
İÇİNDEKİLER.....	III
TABLO LİSTESİ	V
ŞEKİL LİSTESİ	VI
KISALTMALAR.....	VII
ÖZET	VIII
SUMMARY	IIX
ÖNSÖZ	X
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

YÜKSELEN BİR GÜÇ OLARAK ÇİN'İN KÜRESEL EKONOMİDEKİ KONUMU

1.1. Sosyalist Bir Ülke Olarak Çin ve 1980'lerden İtibaren Ekonomik Dönüşümü	4
1.2. Çin'in Küresel Ekonomiden Aldığı Payın Değişimi	7
1.3. Çin'in İktisadi Büyüme Oranları.....	10
1.4. Çin'in Yatırım Stratejileri ve En Fazla Yatırım Yaptığı Ülkeler.....	10
1.4.1. İthalat ve İhracat Verileri Bağlamında Dış Ticaret.....	10
1.4.2. Çin'in Ticaret Kalemleri Bağlamındaki Dış Ticareti	12
1.4.3. Çin'in Dış Ticaret Açığı ve Dış Ödemeler Dengesi	13
1.5. Çin'de Kişi Başına Düşen Milli Gelir ve Gelir Eşitsizliği	15

İKİNCİ BÖLÜM

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN GELİŞİMİ

2.1. Tarihsel Olarak Bir Kuşak Bir Yol Projesi	20
2.2. Ortaya Çıkışı	22
2.3. Genel Çerçevesi, İlke ve Amaçları	23
2.3.1. Projeye Bağlı Kurumlar, Bankalar, Kuruluşlar	23
2.4. Projenin Güzergahları	30
2.4.1. Kara Güzergahı	30
2.4.2. Denizyolu Güzergahı	41
2.4.3. Projenin İlkeleri, Amaçları ve Araçları	45
2.5. Sürekliliği	50
2.5.1. Çin Politikasının Borç Odaklı Yapısı	50

2.5.2. Projeye Karşı Olan Ülkelerin Tutumu	51
2.5.3. Coğrafi ve Jeostratejik Engeller	53

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'NİN BİR KUŞAK, BİR YOL PROJESİNDEKİ KONUMU

3.1. Türkiye'deki Ulaştırma Projeleri ve Orta Koridor Girişimi.....	55
3.1.1. Genel Olarak Türkiye ve Orta Koridor.....	55
3.1.2. Türkiye'nin Yürüttüğü ve Dahil Olduğu Projeler Bağlamında Orta Koridor	56
3.1.2.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Güzergahı.....	57
3.1.2.2. Trans-Hazar-Orta Koridor	59
3.1.2.3. TRACECA Projesi.....	60
3.1.2.4. Asya Karayolu Ağı.....	61
3.1.2.5. TANAP Projesi.....	62
3.1.2.6. Türkiye'nin Tamamladığı Ülke İçi Projeler.....	63
3.2. Türkiye'nin Proje Kapsamındaki Avantaj ve Dezavantajları	66
3.2.1. Avantajlar.....	66
3.2.1.1. Güvenlik Ortamı Sağlama.....	66
3.2.1.2. Lojistik Merkezi Olma.....	66
3.2.1.3. Enerji Merkezi Olma ve Enerji Tedarikini Çeşitlendirme.....	67
3.2.1.4. Kültür ve Turizm.....	68
3.2.2. Dezavantajlar.....	69
3.2.2.1. Türkiye ve Çin'in Orta Koridor Girişimi'ni Farklı Algılaması.....	69
3.2.2.2. Jeopolitik Menfaat Çatılmaları.....	70
3.2.2.3. Doğu Türkistan'da Yaşanan Gelişmeler ve Türkiye'nin Tepkisi.....	70
3.2.2.4. Ticaret Açığı.....	71
3.2.2.5. Finansal Bağımlılık.....	72
3.3. Dış Ticaret Bağlamında Değerlendirme	73
3.3.1. Türkiye'nin Çin İle Olan Dış Ticareti	73
3.3.2. Türkiye'nin Orta Asya Ülkeleri Bağlamındaki Dış Ticareti	77
SONUÇ	84
KAYNAKLAR.....	87
ÖZGEÇMİŞ	100

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 1: 2023 Yılı Verilerine Göre Karşılaştırmalı Olarak Küresel GSYH	9
Tablo 2: Çin'in En Fazla İthalat Yaptığı Ülkeler (2023)	11
Tablo 3: Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti Arasındaki Ticari İlişkiler	72
Tablo 4: Çin'in Türkiye'den Aldığı Şirketler ve Payları /2015-2020)	73
Tablo 5: 2015-2023 Yılları Arasında Türkiye ve Orta Koridor Ülkeleri Arasındaki Toplam İhracat Verileri (Bin ABD Doları)	78
Tablo 6: 2015-2023 Yılları Arasında Türkiye ve Orta Koridor Ülkeleri Arasındaki Toplam İthalat Verileri (Bin ABD Doları)	78
Tablo 7: Türkiye'nin Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine Olan İhracatında Öne Çıkan Ürünler	81
Tablo 8: Türkiye'nin Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine Olan İthalatında Öne Çıkan Ürünler	82

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1: Çin'in 1980-2023 Yılları Arasında Küresel Ekonomideki Payı	9
Şekil 2: 1960-2024 Arası Çin'de Yıllık Büyüme Oranları	10
Şekil 3: Çin'in En Çok Ürün İhraç Ettiği Ülkeler (2023)	11
Şekil 4: Çin'in 2000-2022 Yılları Arasında Artan Borç Yükü (Trilyon Yuan).....	14
Şekil 5: Çin'de 2015-2023 Yılları Arası Yerel Hükümetlerin Borçlarına Karşılık Ödediği Yıllık Faiz Miktarı (Trilyon Yuan)	15
Şekil 6: 1960-2023 Yılları Arasında Çin'de Kişi Başına Düşen Milli Gelir	16
Şekil 7: 1978-2012 Yılları Arasında Çin'de Kırsal-Kentli Arasındaki Gelir Farklılığı	18
Şekil 8: BKBY Projesinin Kara Güzergâhını Oluşturan Ekonomik Koridorlar	30
Şekil 9: BKBY Projesi Deniz Yolu Güzergâhı	42
Şekil 10: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi	56
Şekil 11: Trans Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası	59
Şekil 12: Türkiye'nin Çin'e Olan İhracatında Başlıca Ürün Grupları 2022	75
Şekil 13: Türkiye'nin Çin'den İthalatında Başlıca Ürün Grupları 2022	75

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIIB	: Asian Ifrastructure and Investment Bank
ABC	: Agricultural Bank of China
ADB	: Asian Development Bank
ANKASAM	: Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
BCIM	: Bangladesh-China-India-Myanmar
BKBY	: Bir Kuşak Bir Yol
BOC	: Bank of China
BTK	: Bakü Tiflis Ceyhan Demiryolu Güzergâhı
CCB	: Chinese Construction Bank
CPEC	: Chinese Pakistani Economic Corridor
CIC	: Chinese Investment Bank
ÇKB	: Çin Kalkınma Bankası
ÇKP	: Çin Komünist Partisi
GASAM	: Güney Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi
GSYH	: Gayri Safı Yurt İçi Hasıla
ICBC	: Industry and Companies Bank of China
İDB	: Islamic Development Bank
NDB	: National Development Bank
NSSF	: National Social Security Fund
OBOR	: One Belt One Road
SAGP	: Satın Alma Gücü Paritesi
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi
vd	: ve devamı
WB	: World Bank

ÖZET

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ VE TÜRKİYE’NİN ROLÜ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Çin’in Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) Projesi, modern dönemin en büyük ve en iddialı ekonomik ve stratejik girişimlerinden biri olarak dünya çapında önemli yankılar uyandırmıştır. Bu proje, Asya, Avrupa ve Afrika’yı birbirine bağlayan geniş bir coğrafyada altyapı yatırımları, ticaret yollarının modernizasyonu ve ekonomik iş birliği hedefleri doğrultusunda şekillendirilmiştir. Türkiye, BKBY Projesi’nin önemli bir parçası olarak, stratejik konumu ve bölgesel güç dengelerindeki rolü nedeniyle bu projede kritik bir aktör haline gelmiştir. Bu çalışma, BKBY Projesi’nin Türkiye üzerindeki ekonomik, jeopolitik ve stratejik etkilerini analiz etmektedir. Çalışma kapsamında, Türkiye’nin proje içerisindeki rolü, bu rolün Türkiye’nin ekonomik büyümesine ve bölgesel politikalarına olan katkıları ve potansiyel riskler incelenmiştir. Ayrıca, BKBY Projesi’nin Türkiye’nin uluslararası ilişkilerine olan etkileri ve bu etkilerin ülkenin gelecekteki stratejik konumlanmasındaki önemi değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, Türkiye’nin BKBY Projesi’ndeki yerinin önemi ve projeden elde edeceği kazanımların sürdürülebilirliği üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol (BKBY), Türkiye, altyapı yatırımları, ekonomik büyüme, jeopolitik etkiler, stratejik iş birliği, uluslararası ilişkiler

SUMMARY

A REVIEW ON THE ONE BELT ONE ROAD PROJECT AND TURKIYE'S ROLE

China's One Belt One Road (OBOR) initiative has had significant global impact as one of the most important and assertive economic and strategic projects. Designed to foster economic cooperation and modernize the trade route, the project involves extensive infrastructure investments connecting Asia, Europe, and Africa. Türkiye, strategically positioned as a key player in regional power dynamics, has emerged as a vital participant in the OBOR initiative. This study analyzes the economic, geopolitical, and strategic implications of the OBOR project on Türkiye. It examines Türkiye's role within the project, its contribution to Türkiye's economic growth and regional politics, and potential risks. Additionally, the research investigates the OBOR project's influence on Türkiye's international relations and its significance for Türkiye's future strategic position. Ultimately, the study rigorously assesses Türkiye's place and value within the OBOR initiative and the sustainability of potential gains derived from the project.

Keywords: One Belt One Road (OBOR), Türkiye, Infrastructure Investments, Economic Growth, Geopolitical Implications, Strategical Cooperation, International Relations.

ÖNSÖZ

2013 yılında Çin'in "tek yol, tek kuşak" sloganı ile dile getirdiği Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) Projesi, Çin-Türkiye ve güzergâh üzerindeki ülkeler açısından önemli bir ticari pazar alanı açmaktadır. Bu proje, başta Türkiye olmak üzere Asya, Avrupa ve Afrika'yı kapsayan geniş bir coğrafyayı ekonomik ve politik açıdan etkilemiştir.

Bu çalışmada, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye'ye Etkileri ortaya konmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda, Çin'in iktisadi göstergeleri incelenmiş, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin gelişimi açıklanmış ve Türkiye'ye ne tür etkileri olduğu irdelenmiştir.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye bağlamında değerlendirilmesinin amaçlandığı bu çalışmanın her aşamasında desteğini esirgemeyen değerli hocam, tez danışmanım Doç. Dr. Orhan ŞİMŞEK'e, ders aşamasında bilgilerinden yararlandığım tüm değerli hocalarıma, aileme ve arkadaşlarıma destekleri için teşekkürü bir borç bilirim.

Nilay KARADAŞ

ARTVİN 2024

GİRİŞ

21. yüzyılın başından bu yana küresel ekonomi ve uluslararası ilişkilerde önemli değişimler yaşanmıştır. Bu değişimlerin merkezinde yer alan Çin, ekonomisini ve uluslararası etkisini genişletmek amacıyla 2013 yılında "Bir Kuşak Bir Yol" (One Belt One Road - BKBY) olarak bilinen devasa bir ekonomik ve stratejik proje başlatmıştır. BKBY, Asya, Avrupa ve Afrika'yı kapsayan geniş bir coğrafyada altyapı yatırımları, ticaret yollarının modernizasyonu ve ekonomik iş birliği alanlarını içeren bir girişimdir. Çin'in küresel ekonomi üzerindeki etkisini artırma çabalarının bir parçası olan bu proje, sadece Asya'nın değil, aynı zamanda Avrupa ve Afrika'nın da ekonomik ve politik dinamiklerini değiştirme potansiyeline sahiptir.

Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, Çin'in BKBY Projesi'nin Türkiye üzerindeki etkilerini detaylı bir şekilde incelemektir. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda yer alması nedeniyle BKBY Projesi'nin önemli bir parçası olarak görülmektedir. Çalışmada, BKBY Projesi'nin Türkiye'nin ekonomik, politik ve stratejik çıkarlarına nasıl bir etki yaptığı analiz edilecektir. Bu çerçevede, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne nasıl entegre olduğu, projeden elde ettiği kazanımlar ve karşılaştığı zorluklar ele alınacaktır.

Çalışmanın bir diğer amacı ise, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne dahil olmasının ülkenin jeopolitik konumuna ve uluslararası arenadaki rolüne nasıl bir katkı sağladığını irdelemektir. Bu bağlamda, Türkiye'nin BKBY Projesi'ndeki rolü, Çin ile olan ikili ilişkileri ve diğer bölgesel güçlerle olan etkileşimleri değerlendirilecektir. Böylece, Türkiye'nin BKBY Projesi'nden nasıl yararlandığı ve bu proje kapsamında gelecekte hangi adımları atabileceği konusunda öngörülerde bulunulacaktır.

Çalışmanın Kapsamı

Bu çalışma, BKBY Projesi'nin genel yapısı ve hedefleri ile başlayarak, projenin tarihsel arka planını ve Çin'in bu girişime olan yaklaşımını ele alacaktır. Çalışmanın birinci bölümünde, BKBY Projesi'nin doğuşu, kapsamı ve bu projenin küresel ekonomiye etkileri tartışılacaktır. İkinci bölümde ise, BKBY Projesi'nin Türkiye'ye olan etkileri detaylandırılacaktır. Bu bölümde, Türkiye'nin projenin hangi alanlarına dahil olduğu, bu katılımın Türkiye için ne anlama geldiği ve Türkiye'nin bu projeye nasıl bir katkı sağladığı analiz edilecektir.

Ayrıca, çalışmanın üçüncü bölümü, BKBY Projesi'nin Türkiye'nin bölgesel politikalarına ve jeopolitik duruşuna olan etkilerini inceleyecektir. Bu kapsamda, Türkiye'nin Ortadoğu, Balkanlar ve Kafkasya gibi stratejik bölgelerdeki rolü ve BKBY Projesi'nin bu rolü nasıl şekillendirdiği ele alınacaktır. Son olarak, çalışmanın dördüncü bölümünde, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne yönelik gelecekte atabileceği adımlar ve bu projeden elde edebileceği potansiyel kazanımlar tartışılacaktır.

Çalışmanın Önemi

BKBY Projesi, küresel ekonomik dengeleri değiştirebilecek bir girişim olarak, Türkiye için büyük önem arz etmektedir. Türkiye, Asya ile Avrupa arasındaki stratejik konumu sayesinde BKBY Projesi'nde kilit bir ülke olarak yer almakta ve bu durum Türkiye'nin hem ekonomik hem de politik açıdan kazançlar elde etmesine olanak tanımaktadır. BKBY Projesi'nin Türkiye üzerindeki etkilerinin incelenmesi, Türkiye'nin gelecekteki uluslararası ilişkilerini ve ekonomik stratejilerini şekillendirme açısından büyük bir öneme sahiptir.

Bu çalışmanın önemi, BKBY Projesi'nin Türkiye'ye sağladığı fırsatlar ve karşılaşılan zorluklar konusunda derinlemesine bir analiz sunmasında yatmaktadır. Çalışma, Türkiye'nin BKBY Projesi'nden nasıl fayda sağlayabileceğine ve bu süreçte hangi adımları atması gerektiğine dair önerilerde bulunarak, Türkiye'nin uluslararası arenadaki yerini güçlendirmesine katkı sunmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, çalışmanın sonuçları, BKBY Projesi'nin sadece Türkiye için değil, diğer bölgesel güçler için de ne anlama geldiğini ortaya koyarak, bölgesel ve küresel politikaların şekillenmesine dair önemli bilgiler sağlayacaktır.

Çalışmanın Kapsamı ve Sınırları

Bu çalışma, BKBY Projesi'nin genel yapısı ve hedefleri ile başlayarak, projenin tarihsel arka planını ve Çin'in bu girişime olan yaklaşımını ele alacaktır. Çalışmanın birinci bölümünde, BKBY Projesi'nin doğuşu, kapsamı ve bu projenin küresel ekonomiye etkileri tartışılacaktır. İkinci bölümde ise, BKBY Projesi'nin Türkiye'ye olan etkileri detaylandırılacaktır. Bu bölümde, Türkiye'nin projenin hangi alanlarına dahil olduğu, bu katılımın Türkiye için ne anlama geldiği ve Türkiye'nin bu projeye nasıl bir katkı sağladığı analiz edilecektir.

Ancak bu çalışmanın sınırları, BKBY Projesi'nin küresel çapta geniş bir alanı kapsaması ve birçok farklı ülke ile ilişkilendirilmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu

nedenle, çalışma yalnızca Türkiye üzerindeki etkileri ve Türkiye'nin BKBY Projesi'ne olan katkıları üzerinde odaklanacaktır. Ayrıca, çalışmada ele alınan verilerin çoğu mevcut literatüre dayanmaktadır ve bu nedenle projenin gelecekteki potansiyel etkileri hakkında yapılan tahminler belirli belirsizlikler içerebilir. Bu çalışmanın sınırları dahilinde, BKBY Projesi'nin Türkiye ile sınırlı kısmı analiz edilecek, Çin'in diğer ülkelerle olan ilişkileri veya projenin diğer bölgelerdeki etkileri detaylandırılmayacaktır.

Çalışmada Vurgulanan Noktalar

Çalışmada özellikle vurgulanan noktalar arasında, BKBY Projesi'nin Türkiye'nin ekonomik altyapısına, ticaret hacmine ve uluslararası ilişkilerine olan etkileri bulunmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne dahil olmasının yaratabileceği fırsatlar ve karşılaşılabileceği riskler üzerinde durulacaktır. Çalışmanın ilk bölümünde BKBY Projesi'nin genel yapısı ve Çin'in bu proje aracılığıyla elde etmeyi hedeflediği stratejik kazançlar incelenecek, ikinci bölümde ise Türkiye'nin bu projeye katılımının sonuçları ve etkileri tartışılacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümü, BKBY Projesi'nin Türkiye'nin bölgesel politikalarına ve jeopolitik duruşuna olan etkilerini inceleyecektir. Türkiye'nin Ortadoğu, Balkanlar ve Kafkasya gibi stratejik bölgelerdeki rolü ve BKBY Projesi'nin bu rolü nasıl şekillendirdiği ele alınacaktır. Ayrıca, Türkiye'nin projenin bir parçası olarak geliştirdiği altyapı projeleri ve bu projelerin ulusal ekonomiye olan katkıları üzerinde durulacaktır.

Son olarak, çalışmanın dördüncü bölümünde, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne yönelik gelecekte atabileceği adımlar ve bu projeden elde edebileceği potansiyel kazanımlar tartışılacaktır. Bu bölümde, Türkiye'nin BKBY Projesi'nden nasıl daha fazla yarar sağlayabileceği ve bu projeye nasıl daha etkili bir şekilde entegre olabileceği konusunda öneriler sunulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

YÜKSELEN BİR GÜÇ OLARAK ÇİN'İN KÜRESEL EKONOMİDEKİ KONUMU

1.1. Sosyalist Bir Ülke Olarak Çin ve 1980'lerden İtibaren Ekonomik Dönüşümü

Köylü ekonomisinden sanayileşmeye ilk geçişler 1979-1984 döneminde söz konusudur. Deng Xiaoping'den önce Çin ekonomisi, Büyük İleri Sıçrama ve Kültür Devrimi gibi merkezi planlama politikaları nedeniyle felç olmuştu. Bu durum yoksulluk ve durgunluğa yol açmıştır. Mao'nun ölümünden sonra Hua Guofeng bazı reformlara başlamış ise de ekonomiyi gerçek anlamda dönüştüren Deng Xiaoping olmuştur (Naughton, 2007: 3-5). Deng'in 1970'lerin sonunda başlattığı piyasa odaklı reformlar hızlı büyümeyi tetiklemiştir. Yabancı yatırıma açılarak ve merkeziyetçiliği azaltarak Çin, milyonlarca insanı yoksulluktan kurtarmıştır. Muhalefete rağmen Deng'in politikaları, Çin'in küresel bir ekonomik güç olarak yükselişinin temelini atmıştır.

Deng Xiaoping, Çin için modernizasyon ve orta düzeyde refah toplumu hedeflerini belirlemiştir. Singapur'daki Lee Kuan Yew'un başarısından ilham alan Çin, ekonomik reform yoluna girmiş, bu kapsamda “*Dört Modernizasyon*” hedeflerini ilan etmiştir. Sovyetler Birliği'nin yukarıdan aşağıya yaklaşımının aksine, Çin yerel deneyimlerin değişimi yönlendirdiği merkeziyetsiz bir model benimsemiştir (Buckley, 2015). Çin modernleşmesinde tarım öncelemiştir. 1970'li yıllardaki gıda tedarik eksikliği o ölçüye gelmiştir ki hükümet, halkı, 1959 kıtlığına benzer bir kıtlığın yaşanabileceği konusunda uyarmak zorunda kalmıştır. Gıda kıtlığına ve bir başka kıtlığa engel olmak için Deng, çiftçilere üretimlerinin bir kısmını kendilerine saklamalarına izin veren ev sorumluluğu (*household responsibility system*) sistemini tanıtmıştır. Bu, tarımsal üretimi büyük ölçüde artırmıştır (Hunt, 2004: 355). Endüstriyel reformlar verimliliği artırmaya odaklanmıştır. Devlet işletmeleri daha fazla özerklik kazanmıştır. Böylece devlet tarafından belirlenen kotadan daha fazla üretim yapmalarına izin verilmiştir. Buna ek olarak ülkede özel işletmelere izin verilmiştir. Böylece emtia Pazar fiyatı üzerinden de satılabilir hale gelirken böylece Maocu dönemdeki kesintilerden kurutulması söz konusu olmuştur. Shenzhen gibi Özel Ekonomik Bölgeler (ÖEB), yabancı yatırım ve teknoloji çekmek için kuruldu. "Shenzhen hızı", Çin'in hızlı gelişiminin sembolü haline gelmiştir (Brandt, 2008: 10-11) Bu dönemde Deng, *açık kapı politikası* (*open door policy*) uygulayarak, Çin'e yatırım yapmak isteyen yabancı sermayeyi ülkeye davet etmiştir. Böylece, Kuomintang döneminde yabancı

sermaye ülkeye gelmeye başlamıştır. Ayrıca 1979'da ilk kez Çinli ve Yabancı Yatırım Sermayesi Kullanan Ortak Girişim (Joint Venture) Konusunda Yasa'yı kabul ederek yabancı teknoloji ve sermayenin ABD gibi ileri teknoloji kullanan ülkelerden ithal edilmesine imkân tanıyan yasalar kabul edilmiştir (Zhao, 2023: 54-55). Deng reformların mimarı olsa da, Hu Yaobang (Çin Komünist Partisi Genel Sekreteri) ve Zhao Ziyang (Çin Halk Cumhuriyeti Başbakanı) gibi liderler uygulamada önemli rol oynamıştır. Ancak iç tartışmalar da yaşandı (Hornby, 2021). Muhafazakar bir lider olan Chen Yun, plan dahilinde bir piyasa yaklaşımı savunarak, Deng'in daha radikal reformlarıyla sık sık çatışmıştır (Brandt, 2008: 10-11). Bu iç mücadelelere rağmen Çin'in ekonomik dönüşümü dikkat çekicidir. Piyasa liberalleşmesi, yabancı yatırım ve verimliliğe odaklanmanın birleşimi, ülkeyi küresel bir ekonomik güç haline getirme yolunda ilerlemiştir.

İkinci adım ise 1984-1993 yılları arasındadır. 1980'lerin ortaları ile sonları, Çin'in ekonomik reform sürecinde kritik bir dönüm noktası olmuştur. Parti'nin 1984'teki Ekonomik Sistem Reformu Kararı'nda (*Decision on the Reform of the Economic System*) piyasa mekanizmalarını onaylaması, politika yönünde büyük bir kaymayı işaret ediyordu. Bu belge, merkezi planlamanın sınırlarını kabul etmiş ve "*sosyalist planlı emtia ekonomisi*"ne yol açmıştır (Liu, 2023: 39-40). Karar reform için zemin hazırlasa da, uygulama aşamalı ve zorluklarla doluydu. Merkezîyetçiliğin azalması, yerel yönetimlere piyasa odaklı politikalar konusunda deney yapma yetkisi vermiştir. Ayrıca ülke genelinde farklı reform uygulamaları ortaya çıkmıştır. Kır ve köy işletmeleri, genellikle verimsiz olan devlet işletmelerine rakip canlı bir sektör olarak ortaya çıkmıştır (Brandt, 2007: 17-18).

Finansal reformlar bu dönemin bir diğer önemli bileşeni olmuştur. Çin Tüccar Bankası ve Ping An Sigorta'nın kurulması modern bir finans sisteminin başlangıcını oluşturmuştur. Ancak fiyat liberalizasyonu karmaşık ve politik açıdan hassas bir mesele haline gelmiştir. Hükümetin dikkatli yaklaşımı, hızlı fiyat reformunun şoklarını önlerken aynı zamanda ekonomik dönüşümün hızını da engellemiştir. (Rawski, 2008: 573; Yang, 1991: 42-64). Ekonomik liberalleşme konusunda Çin kademeli bir süreci benimsemiştir. Ani ücret reformunun benimsenmesinin ortaya koyacağı riskler ve menfaatlerin belirsizliği nedeniyle kademeli sürecin kabul edildiği görülmektedir. Bu bağlamda, 1987 yılında kademeli olarak çelik fiyatlarındaki ayarlamalar hafifletildi. Kısmi bir vergi ve finansal reform süreci de buna eklenmiştir (Weber, 2021: 150, 164, 220, 240; . 1989 Tiananmen Meydanı protestoları reform sürecini olumsuz etkilemiş ve parti içindeki muhafazakar güçlerin etkisini artırmıştır.

Bu durum piyasa liberalizasyonunun ivmesini düşürmüştür. Buna rağmen Deng Xiaoping reformlara bağlı kalmış ve 1992'deki Güney Turu'nda piyasa odaklı politikaları desteklediğini yeniden belirtmiştir (Naughton, 2008: 105; Weber, 2021: 150, 164, 220, 240). 1990'ların başında Şanghai ve Shenzhen'de borsaların kurulması, Çin'in finansal gelişiminde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu borsalar finansman ve yatırım için yeni imkanlar yaratarak Çin ekonomisini küresel pazara daha fazla entegre etmiştir. Ancak piyasa ekonomisine geçiş maliyetsiz değildi. Devlet işletmeleri verimsizlik sorunuyla mücadele etmeye devam etti ve önemli devlet sübvansiyonlarına ihtiyaç duymuştur. Enflasyon tekrarlayan bir sorun olarak ortaya çıktı ve dikkatli makroekonomik yönetim gerektirdi. Yolsuzluk ve gelir eşitsizliği de artan endişe kaynağı haline gelmiştir ((Walter, 2014: 8-19; Naughton, 2008: 114).

Üçüncü dönem ise 1993-2005 dönemidir. 1990'larda Deng Xiaoping, Çin'de kapsamlı ekonomik reformlara öncülük etmiştir. Liderliği, Zhu Rongji'nin hükümette kritik bir pozisyona yükseltilmesiyle işaretlenen radikal reformların uygulanmasını görmüştür. 1993'te kabul edilen Şirketler Kanunu, devletin işletmelerde sahiplik yerine yatırımcı ve hissedar olarak yer almasını öngören bir dönüm noktası olmuştur. Bu yasa aynı zamanda özel ve yabancı yatırıma olanak sağlarken, devlet işletmelerine iflas imkanı tanımıştır ((Lin, 2006: 259). Etkin bir figür olan Chen Yun başlangıçta Deng'in reformlarını desteklemiştir. Bu reformlar önemli ekonomik büyümeye yol açmıştır. Ancak daha sonra görüşleri değişmiştir ve özel sektörün kontrolsüz büyümesini önlemek ve kapitalizmin, serbest piyasadan yararlanamayacak olanlara verebileceği muhtemel zararlardan vatandaşları koruyabilmek için devlet tarafından daha aktif bir piyasa müdahalesini savunmuştur (Naughton, 2008: 114). Bu görüş, Jiang Zemin ve Hu Jintao gibi sonraki Çin liderleri tarafından da yankı buldu ve onlar da piyasa güçlerini devlet kontrolüyle dengelemeye çalışmıştır. Chen'in "yönetici parti" olarak tanımladığı Komünist Parti'nin rolü, Jiang Zemin'in "Üç Temsil" ideolojisi altında partinin yeniden tanımlanan rolünün merkezinde yer almıştır (Naughton, 2008: 114). Deng'in mirasını temel alan Jiang Zemin ve Zhu Rongji, Chen Yun'un reformları istikrarlı tutma ve devletin kilit alanlarda kontrolünü koruması tavsiyesiyle reform sürecini sürdürmüştür. 2001-2004 yılları arasında devletin sahip olduğu işletme oranı %48'e düşmüştür. Bu dönemde büyük çaplı özelleştirmeler, tarifelerin düşürülmesi ve finans sektörü reformları gerçekleştirilmiştir. Bu değişiklikler ekonomik büyümeyi teşvik ederken, özelleştirilen devlet işletmelerinden işsiz kalanlar arasında sosyal huzursuzluğa da yol açmıştır (Naughton, 2008: 114; Brandt, 2008: 128). Bu zorluklara

rağmen Çin ekonomisi büyüdü. Özel sektörün GSYİH'ye katkısı 2005'te %50'yi aştı ve ülke satın alma gücü paritesi (SAGP) açısından Asya'nın en büyük ekonomisi olarak Japonya'yı geride bıraktı. Ancak petrol ve bankacılık gibi kritik sektörlerde devlet tekeli devam etti ve bu da karma ekonomi yaklaşımını gösterdi (Schoenleber, 2006; Zhao, 2006).

Dördüncü dönem ise 2005-2012 dönemidir. Bu dönemde Çin Komünist Partisi lideri Hu Jintao ve Wen Jiabao daha muhafazakar bir yaklaşım sergilemiş ve Deng'in politikalarından geri adımlar söz konusu olmuştur. Bu manada hükümet daha eşitlikçi ve popülist politikalar yürütmüştür. Böylece, sağlık sistemindeki devlet kontrolü ve ikameler artırılmış, eğitim, fonlamaları artırılmış ve özelleştirmeler azaltılmıştır. Gevşek bir para politikası benimsenmiştir ki bu durum bir taşınmaz balonunun oluşmasına yol açan bir tercih olarak değerlendirilmektedir (Naughton, 2008: 129; Scissors, 2009; Chovanec, 2009) Hükümet yatırımlarının önemli bir kısmını devlet kurumları almış, ulusal çapta etki alanına sahip iktisadi teşekküllerin yükselişi söz konusu olmuştur. Çin ulusal para biriminin Dolar karşısında serbest piyasada işlem görmesi sağlanmış ve 2005-2012 yılları arasında Yuan'ın takas piyasasında dolar karşısında %31 değer kazanması söz konusu olmuştur. Bu dönemde Çin ekonomisi ortalama %10 büyümüştür (Orlik, 2012).

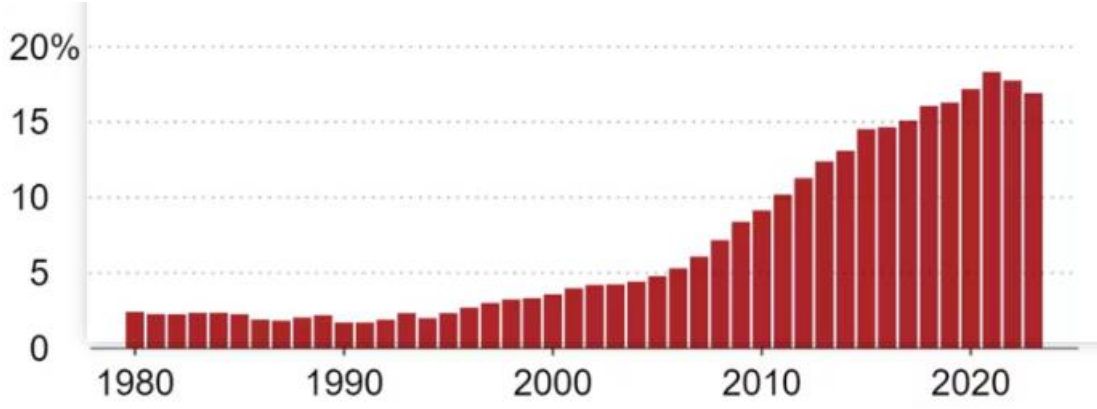
Son olarak 2012 ve sonrasındaki politikalardan bahsetmek gerekir. ÇKP Genel Sekreteri Xi Jinping yönetiminde birçok reform uygulanmıştır. 18. Merkez Komite'nin Üçüncü Genel Kurulu, kaynak tahsisinde "piyasa güçlerinin" "belirleyici" bir rol oynayacağını ilan etti ve bu reformların bir parçası olarak Ağustos 2013'te Şanghay Serbest Ticaret Bölgesi'ni başlatmıştır (Kroeber, 2013; Denyer, 2013; Wang, 2018). Xi, devlet işletmelerini (*state owned enterprises-KİT'ler*) desteklemiş ve birçok firma, yönetimde ÇKP'nin etkisini artırmak için tüzüklerini değiştirmiştir. Bu eğilim, artık resmi olarak parti komiteleri kuran Hong Kong'da listelenen şirketleri de kapsamaktadır (Kroeber, 2013; Denyer, 2013; Wang, 2018). Xi'nin görev süresi, ekonomik açılım, daha fazla piyasa odaklı karar alma ve kötü yönetilen KİT'lere verilen desteğin azaltılması ile karakterize edilmiştir. Yönetimi, ipotek vermeyi kolaylaştırmış, tahvil piyasasında yabancı katılımını artırmış ve renminbi'nin küresel rolünü artırmıştır (Tran, 2023). Çin'in ekonomik büyüme sırasında biriken sürdürülemez borcu ele almak için bir borç azaltma kampanyası da yürütülmüştür. Ekonomik öz yeterliliğe odaklanan Xi, Made in China 2025 ve China Standards 2035 gibi inisiyatifler başlatarak yüksek teknoloji sektörlerini geliştirmeyi ve ABD'nin egemenliğini azaltmayı hedeflemiştir, ancak bu girişimler 2018'de ABD ile olan ticaret savaşı sırasında

geri planda tutulmuştur (Dalio, 2021). Ticaret kurallarını şekillendirmede Çin'in aktif rolünü pekiştirmek için agresif ticaret politikaları da izlenmiştir. Analistler, reform döneminin Xi yönetiminde önemli ölçüde küçüldüğünü, devlet kontrolünün toplumun çeşitli alanları üzerinde yeniden tesis edildiğini belirtmişlerdir, bu durum ekonomiyi de kapsamaktadır (Naughton, 2007: 3-5).

2020'den beri Xi, ekonomiyi iç tüketime yönlendirirken dış ticaret ve yatırıma açık tutmayı hedefleyen "çift dolaşım" politikasını teşvik etmiştir. 2021'de tanıtılan "üç kırmızı çizgi" politikası, aşırı borçlu gayrimenkul sektörünü ele almayı amaçlamaktadır. ÇKP, özel sektörde daha fazla parti komitesi kurarak ve bölgesel sanayi ve ticaret federasyonları ile özel bağlantılar düzenleyerek Birleşik Cephe çalışmalarını güçlendirmiştir. Xi ayrıca, herkes için refah ve aşırı gelirlerin makul şekilde düzeltilmesini hedefleyen "ortak refah" kavramını teşvik etmiştir. Bu kavram, özellikle teknoloji ve eğitim sektörlerinde aşırılıklar sergileyen sektörlerle yönelik baskı ve düzenlemeleri haklı çıkarmak için kullanılmıştır (Hass, 2021; Shen ve Ranganathan, 2021; Li, Hale ve Hudson, 2021).

1.2. Çin'in Küresel Ekonomiden Aldığı Payın Değişimi

2013-2023 yılları arasında küresel ekonominin %35 seviyesinde büyüdüğü ifade edilmektedir (bkz. Şekil 1). Son zamanlarda ise Çin, bu küresel ekonomi içerisindeki ağırlığını giderek arttırmış ve ABD'yi geride bırakmıştır (World Economics, 2024). Çin'in küresel ekonomi üzerinden aldığı payın 1980'li yıllarda ekonominin giderek küresel piyasaya entegre olması ile birlikte yükseliş ivmesine dahil olduğu görülmektedir. BM, ABD Federal Reserv ve IMF gibi uluslararası kuruluşlardan elde edilen veriler ve diğer kaynaklardan elde edilen veriler birlikte değerlendirildiğinde, 2023 yılında Çin'in küresel Gayri Safi Hasıla'daki payının %16.9 olduğu ifade edilmektedir. 2021 yılında ise bu veri, Çin açısından %18.3 idi ki bu veri Çin'in tarihi açısından önemli bir gerileme olarak değerlendirilmektedir (Kawate, 2024)



Şekil 1: Çin'in 1980-2023 Yılları Arasında Küresel Ekonomideki Payı

(Kaynak: Kawate, 2024)

Çin'in iktisadi kuvvetini tam anlamıyla ölçebilmek için bu ülkenin küresel ekonomideki payını diğer ülkeler ile kıyaslamak gerekmektedir. World Economics'in verilerine göre ilgili veriler Tablo 1'de gösterilmiştir.

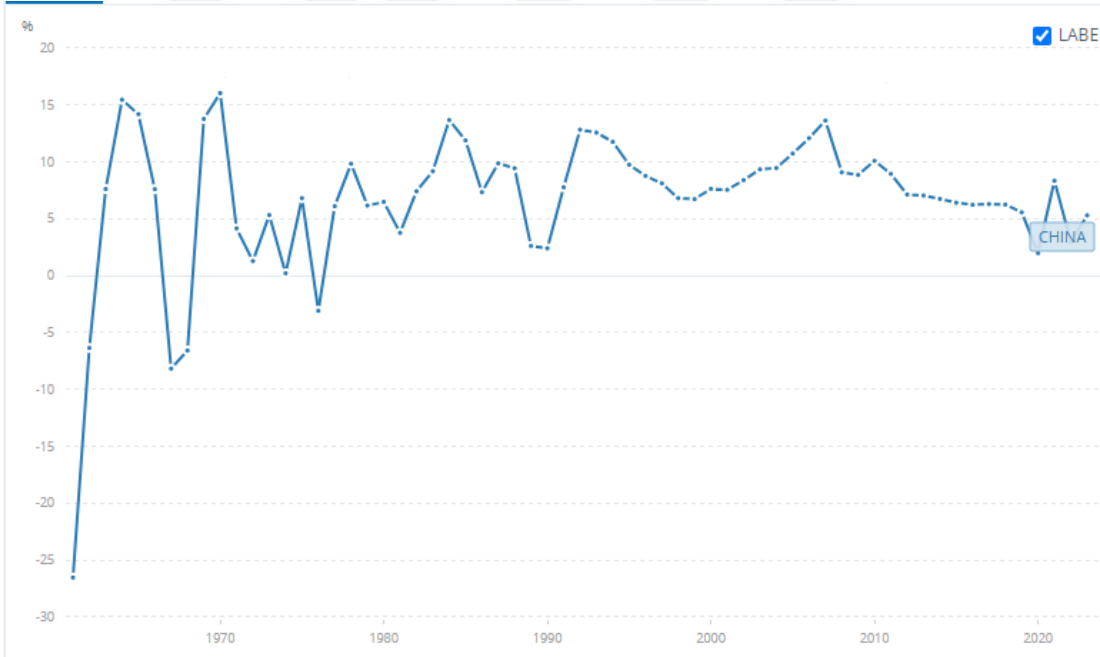
Tablo 1: 2023 Yılı Verilerine Göre Karşılaştırmalı Olarak Küresel GSYH

Ülke	Küresel GSYH'deki Payı
Çin	%19
ABD	%12.7
Hindistan	%9.9
Rusya	%3.9
Japonya	%3.1
Almanya	%2.8
Endonezya	%2.7
Brezilya	%2.6
Fransa	%2.1
Birleşik Krallık	%2
Meksika	%1.9
Türkiye	%1.9

(Kaynak: World Economics, 2024)

1.3. Çin'in İktisadi Büyüme Oranları

Çin ekonomik reform hareketlerine başladığı 1960'lı yılların sonundan itibaren kuvvetli ekonomik büyüme oranları yakalamayı başarmıştır (bkz. Şekil 2). Dünya Bankası verilerinden elde edildiği kadarıyla Çin'in yüksek ivmeli büyüme oranlarının 1960-2024 yılları arasında dikkat çekici olduğu açıktır (World Bank, 2024). Buna göre 1964-1966 yılları arasında sırasıyla (%18, %17, %10), 1969-1970 yıllarında ise %17 ve %19 oranında büyüme gerçekleştirmiştir. 1978 yılında (%11), 1982 yılında (%10.8), 1984 (%15), 1985 (%13), 1987 (%11), 1989 (%11), 1992 (%14), 1993 (%14), 1994 (%13), 1995 (%11), 2003 (%10), 2004 (%10), 2005 (%11), 2006 (%12), 2007 (%14), 2010 (%10) gibi büyüme oranları yakalayabilmiştir. Buna karşın 2011-2023 yılları arasında %10 ve üzeri büyüme oranlarını yakalamakta güçlük çeken ülkenin büyümesi pozitif seyretmesine rağmen son eski ritminde olmadığı söylenebilir (World Bank, 2024).



Şekil 2: 1960-2024 Arası Çin'de Yıllık Büyüme Oranları

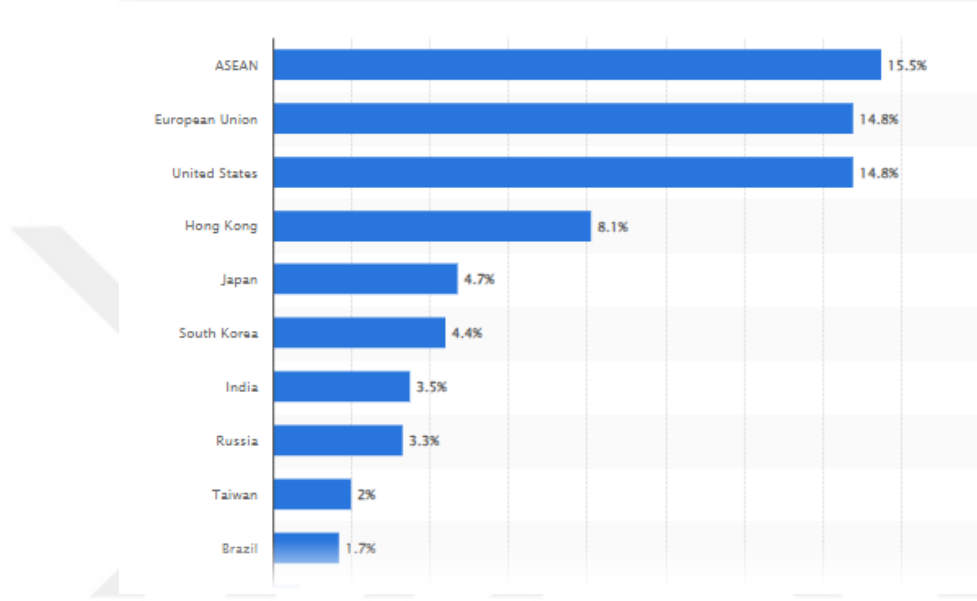
(Kaynak: World Bank, 2024)

1.4. Çin'in Yatırım Stratejileri ve En Fazla Yatırım Yaptığı Ülkeler

1.4.1. İthalat ve İhracat Verileri Bağlamında Dış Ticaret

Çin'in dış ticari ilişkileri bağlamında, onun ithalat ve ihracat yaptığı ülkeleri değerlendirmek gerekmektedir. Evvela ihracat kalemleri incelenmelidir. Çin'in en çok ürün ihraç ettiği ülkeler arasında ASEAN ülkeleri (%15.5), AB ülkeleri (%14.8), ABD (%14.8),

Hong Kong (%8.1), Japonya (%4.7), Güney Kore (%4.4), Hindistan (%3.5), Rusya (%3.3), Tayvan (%2) ve Brezilya (%1.7) gelmektedir. Görüldüğü üzere, Çin'in ürün ihraç ettiği ülkelerin önemli bir kısmı Avrupa ve ABD gibi batı ülkeleri (Lin, 2024: 223) ya da batı ile yakın ilişkide olan ülkelerdir (Şekil 3). AB verilerine göre Çin tarafından AB'ye yapılan ihracatın 2015-2021 yılları arasında yavaş ancak istikrarlı bir şekilde arttığı ifade edilmektedir (Eurostat, 2024).



Şekil 3: Çin'in En Çok Ürün İhraç Ettiği Ülkeler (2023)

(Statista, 2023a)

Çin'in en fazla ithalat yaptığı ülkeler arasında da ABD (%7), Güney Kore (%6.9), Japonya (%6.8), Avustralya (%6.6), Rusya (%5.5), Brezilya (%5.2), Almanya (%4.5), Malezya (4.4) şeklinde devam etmektedir (bkz. Tablo 2).

Tablo 2: Çin'in En Fazla İthalat Yaptığı Ülkeler (2023)

Ülkeler	Pay (%)	Ülkeler	Pay (%)	Ülkeler	Pay (%)
ABD	7	Brezilya	5.2	Endonezya	3.2
Güney Kore	6.9	Almanya	4.5	Suudi Arabistan	2.7
Japonya	6.8	Çin	4.4	İsviçre	2.3
Avustralya	6.6	Malezya	4.4	Tayland	2.1

Rusya	5.5	Vietnam	3.9	Kanada	1.9
-------	-----	---------	-----	--------	-----

(Kaynak: Trading Economics, 2024a)

1.4.2. Çin'in Ticaret Kalemleri Bağlamındaki Dış Ticareti

Son yıllarda, toplam ihracatın neredeyse yarısını makine ve ulaşım ekipmanları oluşturmuştur. 1992 yılına kadar tarım ve tekstil gibi hafif üretim ürünlerinin ihracatı ile öne çıkan Çin'de kademeli olarak sanayi ürünleri, elektronik ve ağır üretim ürünleri ön plana çıkmıştır. Çin'in ekonomik ürün ihracatı bağlamında elektronik ürünler, tekstil, makine ve ekipmanları, oto parçaları, plastik ürünler ön plana çıkmaktadır. Çin açısından elektronik ürün ihracı ticareti açısından önemli görülmektedir (Lin, 2024: 223). Özellikle elektrikli makine, cihaz ve teçhizat (%14), telekomünikasyon ve ses kayıt ve üretme cihaz ve ekipmanları (%12), ofis makineleri ve otomatik veri işleme makineleri (%8) ile genel endüstriyel makine ve ekipmanları ile makine parçaları (%5) öne çıkmıştır. Diğer önemli ihracat kalemleri arasında çeşitli mamul ürünler (%23), tekstil ipliği, kumaş, hazır giyim (%5), metal ürünleri (%4) ve demir çelik (%2) gibi ağırlıklı olarak maddeye göre sınıflandırılan mamul mallar (%16), kimyasallar ve ilgili ürünler (%6) ile canlı hayvanlar ve gıda ürünleri (%3) yer almaktadır. Çin'in ihracatının en büyük destinasyonları, toplamın %15'inden fazla paya sahip olan AB ve ABD'dir. Bunu Hong Kong, Japonya, Güney Kore, Vietnam, Almanya, Hindistan ve Hollanda (%3) izlemektedir (Trade Economics, 2024b).

Çin'in toplam ithalatının yüzde 38'ini makine ve ulaşım ekipmanları oluşturmaktadır. Bu kategorinin içerisinde elektrikli makine, cihaz ve teçhizat (yüzde 21), kara taşıtları (yüzde 4), telekomünikasyon ve ses kayıt ve üretme cihaz ve ekipmanları (yüzde 3) ile ofis makineleri ve otomatik veri işleme makineleri (yüzde 3) önemli yer tutmaktadır. Diğer önemli ithalat kalemleri arasında petrol, petrol ürünleri ve ilgili maddeler (yüzde 13) ile doğal ve yapay gaz (yüzde 3) dahil olmak üzere mineral yakıtlar, yağlayıcılar ve ilgili maddeler (yüzde 17); metal cevherleri ve metal hurdası (yüzde 9) gibi ham maddeler (yüzde 14); organik kimyasallar (yüzde 3) ve ham plastikler (yüzde 3) gibi kimyasallar ve ilgili ürünler (yüzde 11); çeşitli mamul ürünler (yüzde 7); esas itibariyle maddeye göre sınıflandırılan mamul mallar (yüzde 7) ve canlı hayvanlar ile gıda ürünleri (yüzde 4) bulunmaktadır. İthalatın en büyük kaynağı ise Avrupa Birliği (AB) olup, toplam ithalatın yüzde 13'ünü oluşturmaktadır. AB ülkeleri arasında Almanya (yüzde 5) ve Fransa (yüzde 2) öne çıkmaktadır. Bunu sırasıyla Güney Kore, Tayvan, Japonya (her biri yüzde 8), ABD ve Avustralya (her biri yüzde 6), Brezilya (yüzde 4), Malezya, Vietnam, Rusya ve Suudi

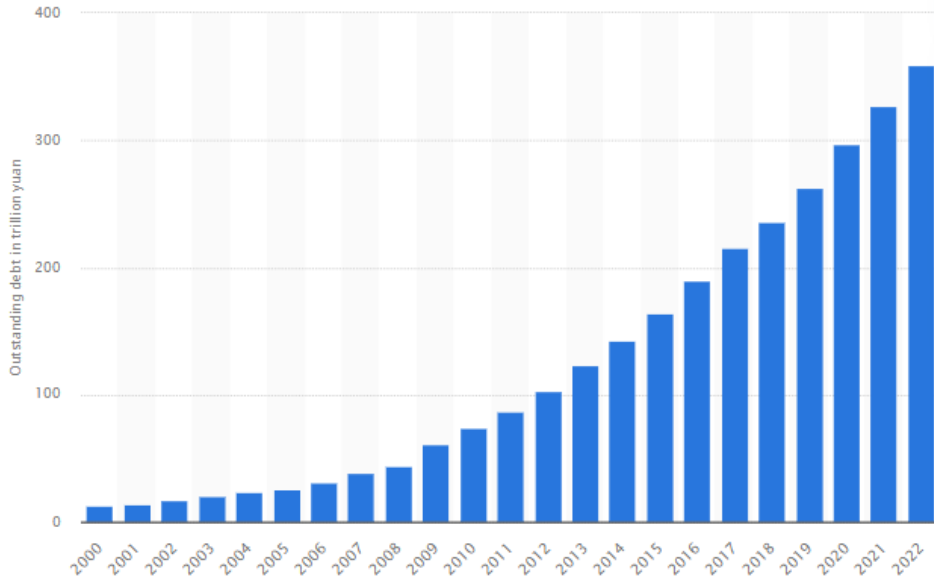
Arabistan (her biri yüzde 3), Tayland, Singapur ve Endonezya (her biri yüzde 2) takip etmektedir (Trading Economics, 2024c).

1.4.3. Çin'in Dış Ticaret Açığı ve Dış Ödemeler Dengesi

Çin'in bankacılık sektörü büyük ölçüde devlet kontrolündedir. Devlet bankalarının yöneticileri genellikle ÇKP kadrolarından seçilmekte, bu da partinin ve hükümetin kredi üzerinde önemli bir etkisi olduğunu göstermektedir. 2015 yılında Çin'deki en büyük beş banka devlet temelidir. Devlet bankaları, politika bankaları ve büyük hissedarı devlet olan ortaklık bankaları toplam bank varlıklarının yaklaşık %68,5'ini oluştururken, yabancı bankaların payı sadece %1,6'dır (Mercator Institute for China Studies, 2017: 213; CRS Report, 2019: 27; Bejkowski, 2016).

Devlet destekli şirketler (DDŞ) genellikle devlet bankalarından tercih edilmiş krediler alırken, özel şirketler daha yüksek faiz oranlarıyla karşılaşmaktadır. DDŞ'lerin bankalara önemli miktarda problemlili kredi yükü oluşturduğu düşünülmektedir. Bankacılık sisteminin en büyük zayıflıklarından biri, kredi tahsisini risk değerlendirmesi gibi piyasa ilkelerine göre yapma konusundaki yetersizliğidir.

Çin hükümeti, GSYİH büyüme hedeflerine ulaşmak ve küresel ekonomik daralmaların etkilerini hafifletmek için bankacılık sistemini kullanarak krediyi artırmaktadır. 2007-2016 yılları arasında Çin'in iç borcu dolar bazında %218 artarken, GSYİH'ye oranı %125'ten %212'ye yükselmiştir. Benzer bir durum Yuan bazında daha dramatiktir. 2000 yılında 13.25 trilyon Çin Yuanı seviyesinde olan Çin'in dış borç seviyesi, 2022 yılına gelindiğinde 359.61 trilyon Çin Yuanı seviyesine yükselmiştir. %2.7714 seviyesinde bir artış söz konusudur (Şekil 4). Çin'in toplam borç seviyesi ABD, Güney Kore ile benzer, Japonya ve Avrupa Birliği'nden daha düşük olsa da, kısa sürede hızlı bir artış gösterdi. Özellikle şirket borcu önemli ölçüde artarak, bazı sektörlerde aşırı kapasite, emlak balonu ve verimlilik kaybına yol açabileceği konusunda uyarılar yapılmıştır (CRS Report, 2019: 27).

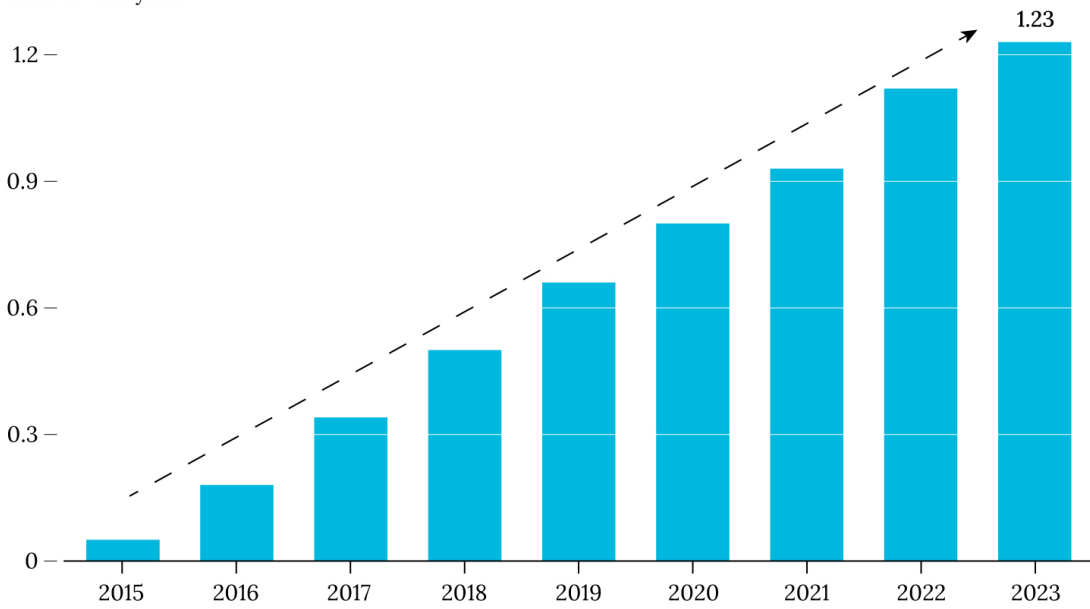


Şekil 4: Çin'in 2000-2022 Yılları Arasında Artan Borç Yüğü (Trilyon Yuan)
(Statista, 2024b)

Çin'in ekonomik büyümesi son yıllarda dikkat çekici bir seyir izlemiş olsa da, bu büyümenin altında yatan gerçeklik oldukça farklı bir tablo ortaya koymaktadır. Ülke, hızlı büyüme hedeflerine ulaşmak için yüksek düzeyde borçlanmaya başvurmuştur. Bu durum, bugün ekonomide ciddi riskler oluşturmaktadır. Çin'in toplam borcu, GSYİH oranı 2006 yılında %143 iken, 2016 yılında %254'e yükselmiştir. Bu, sadece on yıllık bir süreçte %111'lik bir artış anlamına gelmektedir. Bu rakamlar göz önüne alındığında, Çin ekonomisinin ne kadar hızlı bir şekilde borç yükü altında ezildiği açıkça görülmektedir. Özellikle şirketlerin borç yükü endişe vericidir. 2006'da GSYH'nin %107'sini oluşturan şirket borcu, 2016'da %171'e ulaşmıştır. Dolar bazında ise bu rakam 3 trilyon dolardan 17.8 trilyon dolara yükselmiştir. Bu büyüklükteki bir borç yükü, şirketlerin mali yapılarını ciddi şekilde zayıflatmakta ve iflas riskini artırmaktadır. Ayrıca, bu borçların geri ödenmesi için yapılan yüksek faiz ödemeleri, şirketlerin karlılığını düşürmekte ve ekonomideki genel maliyeti yükseltmektedir.

Yerel yönetimler de borç yükü altında ezilen aktörler arasında yer almaktadır. Altyapı projelerini finanse etmek amacıyla aşırı borçlanmaya giden yerel yönetimler, bugün ciddi mali zorluklarla karşı karşıyadır. 2010'dan 2013'e kadar yerel yönetim borcu %67 artarak yaklaşık 3 trilyon ABD Doları seviyesine ulaşmıştır (CRS Report, 2019: 29). 2015 yılı itibarıyla bu rakamın 4.3 trilyon dolara yükseldiği açıklanmıştır. Bu büyüklükteki borç, yerel

yönetimlerin hizmet kalitesini düşürmesine, yatırımları ertelemesine ve hatta bazı durumlarda iflas riskine yol açabilmektedir. Şekil 5'te görüldüğü üzere, 2023 yılına gelindiğinde Çin'deki yerel hükümetler, borçları için yıllık 1,23 trilyon Yuan (174 milyar ABD Doları) seviyesinde faiz ödemeye başlamış durumdadır (Şekil 5).



Şekil 5: Çin'de 2015-2023 Yılları Arası Yerel Hükümetlerin Borçlarına Karşılık Ödediği Yıllık Faiz Miktarı (Trilyon Yuan)

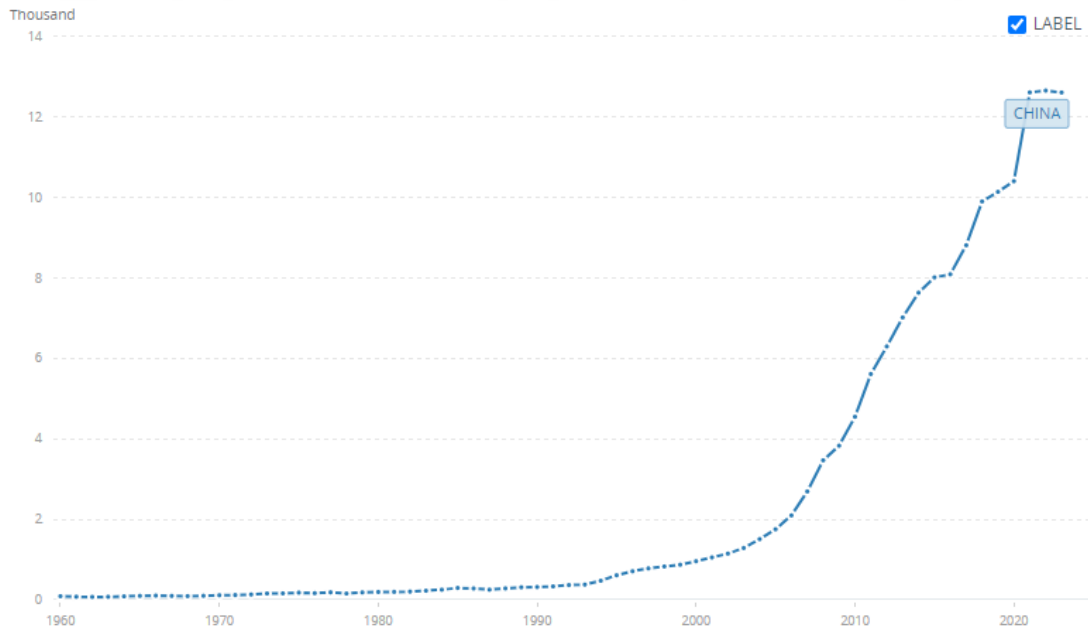
(Kaynak: Yukun, 2024)

Bu yüksek borç seviyeleri, Çin ekonomisi için ciddi riskler taşımaktadır. Aşırı borçlanma, ekonomik büyümeyi yavaşlatabilecek, finansal istikrarsızlığa neden olabilecek ve hatta bir ekonomik krizin tetiklenmesine yol açabilecektir. Ayrıca, borç yükü altında ezilen şirketler ve yerel yönetimler, ekonomide domino etkisi yaratabilecek sorunlara yol açabilirler. Çin'in kapalı sermaye hesabı, borç sorunlarının büyük bir kısmından sorumlu tutulmaktadır. Sermaye kontrolü, döviz kuru istikrarını sağlamak amacıyla uygulanmaktadır. Ancak bu politikalar, sermayenin etkin kullanımını engelleyerek bazı sektörlerde aşırı yatırım, diğerlerinde ise yetersiz yatırıma yol açmıştır.

1.5. Çin'de Kişi Başına Düşen Milli Gelir ve Gelir Eşitsizliği

Çin'in ekonomik verilerine kişi başına düşen milli gelir üzerinden de yaklaşmak gerekmektedir. 2019 yılında, Çin'in toplam GSYH'si, yukarıda görüldüğü üzere 14 trilyon dolar seviyesinde ve dünyanın en büyük ikinci ekonomisi konumundadır. Hatta sonraki süreçte Çin, toplam GSYH'sini arttırarak dünyanın en büyük ekonomisi haline gelmiştir.

Buna karşın aynı dönemde, Çin’de kişi başına düşen milli gelir 8.252 ABD Doları seviyesindedir. Bu durum, Çin’in Bostwana, ve Karabağ gibi ülkeler ile eş değer bir seviyesinde olduğunu göstermektedir. Aynı yıl, küresel ortalama 17.811 ABD Doları iken Çin bu seviyenin altında kalmaktadır. Dolayısıyla Bosna Hersek, Suriname gibi ülkelerden daha düşük bir kişi başına düşen milli gelire sahip ülke konumunda olarak ifade edilmektedir (Qian, 2021). Buna karşın, Dünya Bankası verilerine göre, 2023 yılı itibarıyla Çin’de kişi başına düşen milli gelirin 12.614 ABD Doları seviyesinde olduğu görülmektedir. Bu durum, 1960’ta 89 dolar seviyesindedir. Dolayısıyla, Çin’in kişi başına düşen milli gelirinde, ABD Doları ölçüsünde 63 yıl içerisinde, %14.713 seviyesinde bir artış söz konusudur (bkz. Şekil 6).



Şekil 6: 1960-2023 Yılları Arasında Çin’de Kişi Başına Düşen Milli Gelir

(Kaynak: WorldBank, 2024)

Çin, son yıllarda ekonomide hızlı bir büyüme kaydettiği halde, gelir eşitsizliği sorunu da önemli ölçüde artış göstermiştir. Ülkenin en yüksek gelir grubundaki bireylerin ortalama vergiden önceki ulusal gelirleri ve net kişisel zenginlikleri hızla artarken, düşük gelir grubundaki bireylerin gelirleri daha yavaş bir seyir izlemiştir.

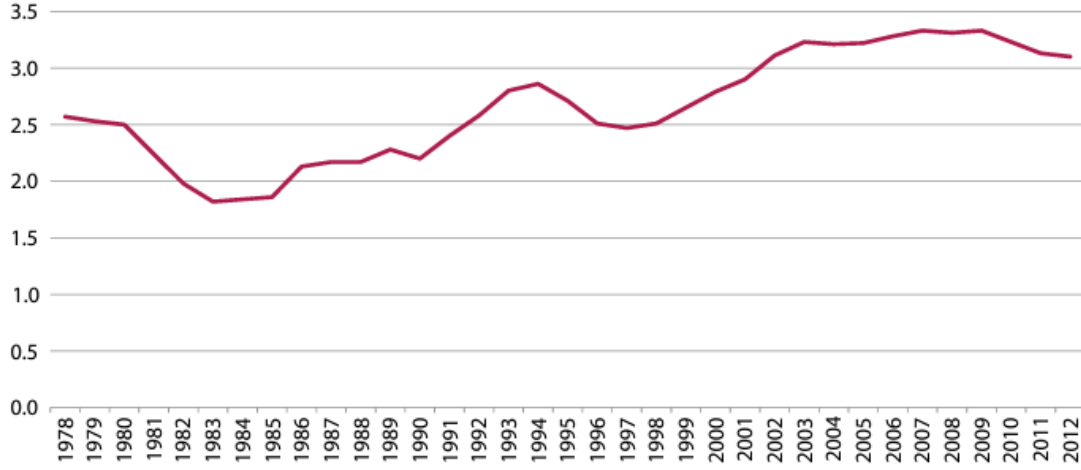
1978’den 2015’e kadar en yüksek gelir grubunun ortalama vergiden önceki ulusal geliri yıllık %8,57 oranında artarken, en düşük %20’lik kesimde bu oran sadece %3,38 olmuştur. Bu durum, gelir eşitsizliğinin belirgin bir şekilde arttığını göstermektedir. Aynı dönemde

kiři başına dūřen gerçek gayri safı yurt içi hasıla (GSYİH) de artış göstermiş, ancak bu büyüme gelir eşitsizliğini derinleştirmiştir (Skare vd, 2021: 864).

Öte yandan, toplam faktör verimliliği (TFV) artışı, gelir eşitsizliğini azaltıcı bir etkiye sahip olmasına rağmen, bu etki diğer faktörlere göre daha sınırlı kalmıştır. Çin'deki g politikası (hukou sistemi) ve sosyal güvenlik ağı, gelir eşitsizliğinin artmasında önemli rol oynayan faktörler arasında yer almaktadır (McCombie & Spreafico, 2017). Son yıllarda Çin'de yaşanan hızlı ekonomik gelişme, gelir eşitsizliğinin artmasına neden olmuş ve bu durum gelecekteki ekonomik büyümeyi yavaşatabilecek potansiyele sahiptir. Gelir eşitsizliğindeki artışa rağmen sosyal harcamaların yetersiz kalması, durumu daha da kötüleştirmiştir. Ayrıca, insan sermayesindeki artışın tersiyer sektördeki büyümeyle sınırlı kalması ve iş gücü verimliliğindeki artışın ücretlere yansımaması, gelir eşitsizliğini derinleştiren diğer faktörlerdir (Skare vd, 2021: 865).

Çin'deki gelir eşitsizliğinin dinamikleri, uzun süredir araştırmacıların ilgisini çekmektedir. Kapsamlı literatür taramaları, politikaların ve kurumsal yapının bu eşitsizliği şekillendiren temel faktörler olduğunu ortaya koymuştur (Wang vd., 2015: 99, 101-104, 120 vd; Kanbur vd., 2017: 8-14, 22-23). Küreselleşme, endüstriyel yoğunlaşma, kentleşme ve beceri talebindeki artış gibi faktörler de eşitsizliğin uzun vadeli seyri üzerinde etkili olmuştur (Zanden vd., 2014: 81-284, 289-293; Chen vd., 2016: 1-2; Zhuang ve Shi, 2016: 4-6). Politikalarındaki değişimlerin eşitsizliğe etkisi ise daha karmaşık bir tablo sunmaktadır. Wang vd. (2015: 99, 101-104, 120 vd), Çin'deki eşitsizliğin büyük lde kırsal ve kentsel bölgeler arasındaki uçurumdan kaynaklandığını belirtirken, Kanbur vd. (2017) ise eşitsizliğin belirli bir noktadan sonra durağanlaştığını ve hatta azalma eğilimi gösterdiğini savunmaktadır. Kanbur ve Zhang (2005: 87-106), Çin tarihindeki büyük kıtlık, kültürel devrim ve küreselleşme dönemlerinin eşitsizliği nasıl etkilediğini detaylı bir şekilde incelemiştir. Vergi politikaları da eşitsizliğin şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Maddison (1998) ise Çin'in ekonomik büyüme sürecinde uzun vadeli bir perspektif sunarak, politikaların ve kurumların eşitsizliği nasıl etkilediğini analiz etmiştir. Majid (2015), Çin'in istihdam yapısında yaşanan değişimlerin eşitsizliği nasıl etkilediğini incelemiş ve düzenli istihdamın artırılmasının önemini vurgulamıştır. Majid'e göre, kent ve taşare gelir büyümesi, reformlardan sonra söz konusu olabilmiştir. Gerçek kentli ve taşralı gelir trendleri 1979 dönemindeki erken reform dönemi sonrasında ve 1980'li yılların ortasına kadar kendisini göstermiştir. Bu dönemde fakirlik de önemli lde azalmıştır. Reformların ikinci

döneminde, tarımsal dönüşümün ilk döneminde ve taşra sanayileşmesi döneminde, kentli ve taşralı vatandaşlar arasındaki gelir boşluğu artmamıştır. 1990'lı yıllar sonrasında, bilhassa 1996 sonrasında, gelirler arasındaki fark ise artmaya başlamıştır (Majid, 2015: 18).



Şekil 7: 1978-2012 Yılları Arasında Çin'de Kırsal-Kentli Arasındaki Gelir Farklılığı

(Kaynak: Shi, 2016: 3)

Şekil 7, köylü ve kentli arasında, hane başına düşen gelir farkını göstermektedir. 1983-1984 döneminde kentli bir hane, kırsalda yaşayan bir haneden 2 kattan daha az kazanabilmekte iken, 1990'ların sonundan itibaren 3 katın üzerine yükselmiş görünmektedir. Shi'ye göre (2016: 4), Çin'deki kırsal-kentsel göçün gelir eşitsizliği üzerindeki etkilerini ve hükümetin bu durumu hafifletmek için uyguladığı politikaları incelemektedir. Artan kırsal-kentsel göç, göçmen işçilerin gelirlerinin hızla artmasına ve kırsal bölgelere daha fazla para gönderilmesine yol açmıştır. Hükümetin uyguladığı tarımsal vergi muafiyeti, düşük gelirli gruplara yönelik nakit transfer programları gibi politikalar da kırsal ve kentsel gelirler arasındaki farkın azalmasına katkıda bulunmuştur.

Jain-Chandra ve diğerleri (2018: 9), Çin'deki gelir eşitsizliğini, yukarıdaki etmenlere ek olarak, eğitim sistemi üzerinden de izah etmiştir. Çin'de gelir eşitsizliğindeki değişimler, büyük ölçüde eğitim düzeyindeki farklılıklar ve beceri priminin etkisi altında gerçekleşmiştir. Yapılan araştırmalar, hane halkı başkanlarının eğitim seviyelerindeki farklılıkların (grup içi eşitsizlik), toplam gelir eşitsizliğindeki payının 1995-2007 yılları arasında önemli ölçüde arttığını, ancak 2013 yılına gelindiğinde bu artışın yavaşladığını göstermektedir (Jain Chandra vd, 2018: 9). Çin, temel eğitimde yüksek başarı oranlarına ulaşmış olsa da, yükseköğretimde bazı eksiklikler bulunmaktadır. Hızlı teknolojik

gelişmeler ve sermaye birikimi, yüksek vasıflı iş gücüne olan talebi artırarak eēitim getirisini yükseltmiş ve ücret eēitsizliklerini derinleştirmiştir. Ancak, 2008-2014 yılları arasında beceri priminde bir düşüş eēilimi gözlemlenmiştir. Bu durum, mezun sayısındaki artışa baēlı olarak iş piyasasında rekabetin yoēunlařması ve bazı mezunların iş bulma gçlē yaşaması gibi faktörlere baēlanabilir. Ayrıca, asgari ücret artışlarının da beceri primini etkilediēi düşünülmektedir (Jain Chandra vd, 2018: 9).

Bu çalışmalardan elde edilen bulgular, Çin'deki eēitsizliēin çok boyutlu bir sorun olduēunu ve farklı faktörlerin etkileşiminin bu durumu řekillendirdiēini göstermektedir.



İKİNCİ BÖLÜM

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN GELİŞİMİ

2.1. Tarihsel Olarak Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Bir Kuşak Bir Yol Projesi (BKBY), Çin'in jeoekonomik ve jeopolitik gereksinimlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu girişim, kara, deniz, demiryolu, hava taşımacılığı, telekomünikasyon ve enerji ağlarını uluslararası düzeyde entegre etmeyi amaçlayan bir projedir ve Asya, Avrupa, Orta Doğu ve Afrika'yı kapsamaktadır (Deniz, 2016: 195-202; Chin, 2013: 194 vd; Özdaşlı, 2015: 579-596; Sak, 2015; İsayev ve Özdemir, 2011: 111 vd). Bu bağlamda, BKBY'nun tarihsel gelişimini ve kökenlerini anlamak için İpek Yolu'nun tarihine bakmak gereklidir.

İpek Yolu, sadece bir ticaret yolu değil, aynı zamanda kültürlerin, fikirlerin ve dinlerin de coğrafyayı aşarak yayıldığı bir köprüdür. Bu tarihi yol, Doğu'nun gizemli ipeklerini Batı'ya taşıırken, aynı zamanda farklı medeniyetleri bir araya getirmiş ve dünya tarihini şekillendirmiştir (Xin ve Jingjing, 2018: 168; Deniz 2016; 196). İpek, ilk olarak MÖ 3000'li yıllarda Çin'de üretilmeye başlanmış ve kısa sürede lüksün ve zenginliğin bir sembolü haline gelmiştir. Başlangıçta sadece imparatorluk ailesi tarafından kullanılan ipek, zamanla Çin'in farklı bölgelerine yayılmış ancak yüksek maliyeti nedeniyle herkesin ulaşabileceği bir ürün olmamıştır (Atar vd, 2018 338; Herrera ve Garcia Bertrand, 2018 512; Xin ve Jingjing, 2018: 168; Beaujard, 2010: 5; Deniz 2016; 196; Ge: 2018: 3). İpekböceği yetiştiriciliği ve ipek üretimi, Çin'in uzun süre koruduğu bir sırdır. Bu sırrı çalmaya çalışanlar için ölüm cezası bile öngörülmüştür. İpek Yolu, başlangıçta sadece kara güzergahı olarak kullanılmış olsa da, daha sonra deniz yollarının da eklenmesiyle daha da genişlemiştir. Bu yol, Çin'den başlayarak Orta Asya, Ortadoğu, Akdeniz ve Avrupa'ya kadar uzanır. İpek Yolu üzerinde sadece ipek değil, baharat, porselen, değerli taşlar gibi birçok ürün de taşınmıştır. Bu ticaret yolu, aynı zamanda Budizm gibi dinlerin yayılmasında da önemli bir rol oynamıştır. İpek Yolu'nun ortaya çıkışı kesin olarak bilinmemekle birlikte, MÖ 3000'lere kadar uzandığı düşünülmektedir (Atar vd, 2018 338; Herrera ve Garcia Bertrand, 2018 512; Xin ve Jingjing, 2018: 168; Beaujard, 2010: 5; Deniz 2016; 196; Ge: 2018: 3). Ancak yolun en parlak dönemi, MÖ 100 ile MS 1450 yılları arasındadır. İpek Yolu, sadece bir ticaret yolu olmaktan öte, farklı kültürlerin etkileşime girdiği bir ortam olmuştur. Bu etkileşim, sanat, mimari, felsefe ve bilim gibi birçok alanda yeni gelişmelere yol açmıştır (Herrera ve Garcia Bertrand, 2018 512; Xin ve Jingjing, 2018: 168; Beaujard, 2010: 5). İpek Yolu'nun en önemli özelliklerinden

biri, farklı kültürlerin bir araya gelerek yeni sentezler oluşturmalarıdır. Bu yol üzerindeki şehirler, farklı medeniyetlerin izlerini taşıyan kozmopolit merkezler haline gelmiştir. İpek Yolu, aynı zamanda farklı dil ve yazı sistemlerinin etkileşimine de sahne olmuştur (Atar vd, 2018 338; Herrera ve Garcia Bertrand, 2018 512; Xin ve Jingjing, 2018: 168; Beaujard, 2010: 5; Deniz 2016: 196; Ge: 2018: 3). İpek Yolu'nun günümüzdeki önemi, sadece tarihsel bir miras olmaktan öte, küreselleşme ve kültürel değişim gibi konularda önemli dersler sunmasıdır. İpek Yolu, farklı kültürlerin bir araya gelerek nasıl zenginleştiğini ve birbirinden nasıl etkilendiğini gösteren canlı bir örnektir.

Kadim İpek Yolu, Doğu'da Çin'den başlayarak Orta Asya ve Orta Doğu'dan geçerek Kızıldeniz aracılığıyla Afrika ve Anadolu'ya, Akdeniz üzerinden Avrupa'ya kadar uzanan antik dönemdeki ticaretin en önemli yollarından biriydi. Bu ticaret yollarında taşınan malların en değerlisi ve önemlisi ipek olduğundan dolayı bu yollara "İpek Yolu" adı verilmiştir (Deniz, 2016: 195-202; Chin, 2013: 194 vd; Özdaşlı, 2015: 579-596; Sak, 2015; İsayev ve Özdemir, 2011: 111 vd). İpek Yolu'nun adı, ilk kez milattan önce ikinci yüzyılda ünlü Çin'li seyyah Zhang Qian'ın batı seyahatinden sonra kullanılmaya başlanmıştır. Zhang Qian'ın seyahatleri sonucunda oluşturulan bu kervan yolu, batıdaki Pamir Dağları ve ötesindeki yeni dünyaya açılan bir kapı olarak görülmüştür. İpek Yolu'nun modern literatürdeki adı, 1877'de Alman coğrafyacı Ferdinand Freiherr von Richthofen tarafından "Die Seidenstrasse" (İpek Yolu) olarak adlandırılmıştır. Bu tarihten önce, ticari yollar genellikle "kervan yolu", "Kaşgar yolu", "batı yolu" gibi ifadelerle anılmaktaydı (Deniz, 2016: 195-202; Chin, 2013: 194 vd; Özdaşlı, 2015: 579-596; Sak, 2015; İsayev ve Özdemir, 2011: 111 vd).

BKBY projesi, tarihi İpek Yolu'nu modern ve sofistike bir şekilde yeniden canlandırmayı amaçlamaktadır. Bu proje, üç kıtada faaliyet gösterecek olup, projeye katılan ülkeler arasında ekonomik bağımlılığı artırmayı hedeflemektedir. BKBY projeleri kapsamında, katılımcı ülkelerin demiryolları, deniz ve kara yollarında iyileştirmeler yapılmış ve ekonomik entegrasyon girişimleri uygulanmıştır (Deniz, 2016: 195-202; Chin, 2013: 194 vd; Özdaşlı, 2015: 579-596; Sak, 2015; İsayev ve Özdemir, 2011: 111 vd).

Bu projenin temelleri, Çin'in ekonomik kalkınma stratejileri doğrultusunda, küresel ticaret ağlarını genişletmek ve Çin'in küresel ekonomideki rolünü güçlendirmek amacıyla atılmıştır. BKBY, Çin'in küresel ekonomide daha aktif bir rol almasını sağlamak ve Çin'in uluslararası ticaret yollarını kontrol altına alma stratejisini desteklemektedir (Deniz, 2016:

195-202; Chin, 2013: 194 vd; Özdaşlı, 2015: 579-596; Sak, 2015; İsayev ve Özdemir, 2011: 111 vd) .

Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üyeliği, BKBY projesinin gelişimi üzerinde önemli bir etkiye sahip olmuştur. 2001 yılında DTÖ'ye katılım, Çin'in ekonomik reformlarını hızlandırmış ve uluslararası ticaretteki rolünü pekiştirmiştir. Bu üyelik, Çin'in küresel ekonomiye entegrasyonunu kolaylaştırmış ve BKBY gibi büyük ölçekli projelerin hayata geçirilmesine olanak tanımıştır (Atar vd, 2018 338; Herrera ve Garcia Bertrand, 2018 512; Xin ve Jingjing, 2018: 168; Beaujard, 2010: 5; Deniz 2016: 196; Ge: 2018: 3) .

Çin'in DTÖ üyeliği, ülkenin ticaret hacmini artırmış ve yabancı yatırımları çekme konusunda önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Bu süreçte, Çin'in sanayi ve hizmet sektörleri büyümüş, üretkenlik ve teknolojik yenilikler artmıştır. Özellikle 2008 küresel mali krizinin ardından Çin, dış ticaret politikalarını yeniden gözden geçirmiş ve ihracata dayalı büyüme stratejilerini güçlendirmiştir. Sonuç olarak, Çin'in DTÖ üyeliği, BKBY projesinin başarısı için gerekli olan uluslararası işbirliği ve ticaret ilişkilerinin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur. Bu durum, BKBY kapsamında gerçekleştirilen altyapı projeleri ve ekonomik entegrasyon girişimlerinin daha etkili ve geniş kapsamlı olmasını sağlamıştır.

2.2. Ortaya Çıkışı

Bir Kuşak Bir Yol Projesi (BKBY), Çin'in hem ekonomik hem de stratejik çıkarlarını ilerletme amacıyla başlattığı kapsamlı bir girişimdir. Bu projenin ortaya çıkışının birçok nedeni bulunmaktadır ve bu nedenler genellikle ekonomik, siyasi ve stratejik faktörlere dayanmaktadır.

Çin, son yıllarda hızla büyüyen bir ekonomi olmasına rağmen, bu büyümenin sürdürülebilirliği konusunda endişeler bulunmaktadır. Çin'in üretim kapasitesi ve ihracat potansiyeli büyük ölçüde iç talebin ötesine geçmiştir. Bu durum, yeni pazarlara ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur (Junh ve Chen, 2019: 18, 21; Chance, 2016: 11; Çakan, 2017: 36, 38, 41-44; Karluk 2017: 99, 101,-105; Ergünsü, 2015). BKBY, Çin'in bu yeni pazarlara erişimini kolaylaştırmak ve ihracatını artırmak amacıyla geliştirilmiştir. Özellikle Asya, Avrupa ve Afrika'da yeni ticaret yolları ve altyapı projeleri oluşturulması, Çin mallarının bu bölgelere daha kolay ve hızlı bir şekilde ulaşmasını sağlayacaktır (Akkaya, 2023, s. 12-14).

Bunun yanı sıra, Çin'in ekonomik büyümesinin yavaşlama eğilimine girmesi, BKBY projesinin bir başka itici gücü olmuştur. Çin, iç piyasadaki talep yetersizliğini telafi etmek ve ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılmak için dış pazarlara yönelmiştir. BKBY, bu

anlamda Çin ekonomisine yeni bir ivme kazandırmayı hedeflemektedir (Alahmed, 2023: 22-24).

Çin, BKBY projesiyle birlikte jeopolitik konumunu güçlendirmeyi ve bölgesel etkisini artırmayı amaçlamaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun modern bir versiyonu olarak düşünülen BKBY, Çin'in Asya, Avrupa ve Afrika üzerindeki etkisini genişletmesine olanak tanımaktadır. Bu proje, Çin'in sadece ekonomik değil, aynı zamanda politik ve kültürel etkisini de artırmasına hizmet etmektedir ((Junh ve Chen, 2019: 18, 21; Chance, 2016: 11; Çakan, 2017: 36, 38, 41-44; Karluk 2017: 99, 101,-105; Ergünsü, 2015: Ateş, 2023: 33-35).

Çin'in enerji güvenliği de BKBY projesinin ortaya çıkışında önemli bir rol oynamaktadır. Çin, büyük ölçüde dışa bağımlı olduğu enerji kaynaklarının güvenliğini sağlamak için yeni enerji koridorları ve ulaşım yolları oluşturma çabası içindedir. BKBY, Orta Asya ve Orta Doğu'dan enerji kaynaklarının daha güvenli ve istikrarlı bir şekilde Çin'e taşınmasını sağlayacak altyapı projelerini içermektedir (Çakan, 2017: 36, 38, 41-44; Karluk 2017: 99, 101,-105; Ergünsü, 2015; Kiriş, 2023: 45-47).

Çin'in iç politikası da BKBY projesinin şekillenmesinde etkili olmuştur. Çin hükümeti, ekonomik kalkınmayı sürdürebilmek ve toplumsal istikrarı sağlamak için yeni iş imkanları yaratmayı hedeflemektedir. BKBY, bu bağlamda Çin'in farklı bölgelerinde ekonomik kalkınmayı teşvik ederek, iç bölgesel dengesizlikleri azaltmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, BKBY projesi, Çin'in küreselleşme sürecinde daha etkin bir rol almasını ve uluslararası arenada daha güçlü bir aktör haline gelmesini hedeflemektedir (Alahmed, 2023: 28-30; 11; Çakan, 2017: 36, 38, 41-44; Karluk 2017: 99, 101,-105; Ergünsü, 2015).

Dünya ekonomisinde yaşanan dönüşümler de BKBY projesinin ortaya çıkışında etkili olmuştur. 2008 küresel mali krizinin ardından, Çin, küresel ekonomideki rolünü yeniden tanımlama ve dış ticaret politikalarını güçlendirme ihtiyacı duymuştur. BKBY, bu bağlamda Çin'in küresel ekonomik düzen içindeki konumunu sağlamlaştırmak ve yeni ekonomik fırsatlar yaratmak amacıyla geliştirilmiştir (Akkaya, 2023:19-21).

2.3. Genel Çerçevesi, İlke ve Amaçları

2.3.1. Projeye Bağlı Kurumlar, Bankalar, Kuruluşlar

Projenin kapsamı hızla büyüdükçe, finansman ihtiyacı da önemli bir sorun haline geldi. BKBY'nin devasa ölçeği göz önüne alındığında, mevcut uluslararası finans

kuruluşlarının bu ihtiyacı tek başına karşılaması mümkün görünmüyordu. Bu durum, yeni bir finansman mekanizmasına duyulan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır.

BKBY'un finansmanında şu aktörler yer almaktadır:

- *Çin Politikası Bankaları*: Çin Kalkınma Bankası ve Çin İhracat-İthalat Bankası gibi politik bankalar, BKBY'unen büyük finansörleri arasında yer almaktadır.
- *Devlet Fonları*: Çin'in devlet varlık fonları, BKBY projelerine doğrudan yatırım yapmaktadır.
- *Uluslararası Finans Kuruluşları*: Dünya Bankası gibi uluslararası finans kuruluşları da BKBY projelerine sınırlı bir katkı sağlamaktadır.

Projenin finansal gücünü oluşturan temel aktörlerden biri, Çin'in devlet politikası bankalarıdır; Çin Kalkınma Bankası (ÇKB) ve Çin İhracat-İthalat Bankası (Eximbank).

ÇKB, Çin'in ekonomik kalkınma hedeflerine hizmet eden bir kalkınma bankası olarak konumlandırılmıştır. Altyapı, enerji, ulaştırma ve çevre sektörlerine odaklanan banka, BKBY'nin altyapı ağıyla uyumlu projeleri finanse ederek projenin temelini güçlendirmektedir. Uzun vadeli, düşük faizli kredileriyle ülkelerin altyapı yatırımlarını teşvik eden ÇKB, aynı zamanda yerel para birimi cinsinden kredi sağlama esnekliği göstererek döviz kuru risklerini azaltmayı hedeflemektedir. OECD verilerine göre ÇKB, proje için Jakart Bandung Yüksek Hızlı Demiryolu hattının inşası amacıyla 5.29 milyar ABD Dolarının önemli bir kısmını (%75'ini) 10 yıl için geri ödemesi olarak tesis edebilmiştir (OECD, 2018: 18; Turan, 2021: 14).

Diğer yandan, *Eximbank*, Çin'in ihracatını desteklemek ve ülke ekonomisinin büyümesini teşvik etmek üzere kurulmuş bir ihracat kredi garantisi kuruluşudur. BKBY kapsamında, Çinli şirketlerin yurtdışı yatırımlarına sağladığı finansmanla projenin ticari boyutunu desteklemektedir. Exim Bank, BKBY Projesi için, 50 civarındaki ülkede, binlerce projeyi desteklemiş bir banka olarak dikkat çekmektedir. Örneğin Asya'nın en uzun çapraz deniz köprüsü Penang Köprüsü'nün inşaat maliyetini karşılamak maksadıyla 800 milyon ABD Doları seviyesinde düşük faizli kredi sağlayabilmiştir (OEVD; 2018: 18). Enerji, ulaştırma, telekomünikasyon gibi sektörlerde faaliyet gösteren Çinli şirketlere sunduğu finansal araçlarla, bu şirketlerin BKBY ülkelerindeki projelerine katılımını kolaylaştırmaktadır.

Her iki banka da devlet politikalarına uyum içinde hareket ederek, Çin'in küresel hedeflerine hizmet etmektedir. Uzun vadeli finansman anlayışları, BKBY'nin sürdürülebilirliğini desteklerken, yüksek risk toleransları da zorlu pazarlardaki projelerin hayata geçirilmesine imkan tanımaktadır. Ancak, bu bankaların faaliyetlerinin beraberinde getirdiği riskler ve eleştiriler de göz ardı edilemez. BKBY'nin başarısı, bu bankaların faaliyetlerinin etkin ve dengeli bir şekilde yönetilmesine bağlıdır (Kemanlı, 2023: 24).

Diğer yandan, proje aynı zamanda *devlet bankaları* tarafından da finanse edilmektedir. Bu noktada, Çin'in devlet mülkiyetindeki büyük bankaları kritik bir rol üstlenmektedir. *Bu bankalar, hem devlet politikalarına uygun hareket etmeleri hem de sektörel uzmanlıkları sayesinde BKBY'un finansal omurgasını oluşturmaktadır.*

Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC), dünya genelinde en büyük piyasa değerine sahip bankası olarak bilinmektedir. BKBY kapsamında çok sayıda projeye finansman sağlayan ICBC, bu alanda en aktif bankalardan biridir. Bankanın BKBY'ye sağladığı finansman miktarı oldukça yüksek olup, bu durum bankanın projenin başarısındaki önemini göstermektedir. ICBC, özellikle altyapı ve enerji projelerine odaklanarak BKBY'ün temel hedeflerine hizmet etmektedir (OEVD; 2018: 18vd).

Çin İnşaat Bankası (CCB) ise dünyanın en büyük inşaat bankalarından biridir. BKBY kapsamında birçok altyapı projesine finansman sağlayan CCB, projenin fiziksel altyapısının geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bankanın inşaat sektöründeki uzmanlığı, BKBY projelerinin zamanında ve bütçe içinde tamamlanmasına katkı sağlamaktadır. Proje kapsamında 15 milyar ABD dolarından fazla bir sermayeyi bu projeye aktarmıştır (Belt and Road News, 2019).

Çin Ziraat Bankası (ABC), Çin'in en büyük tarım bankası olmasına rağmen BKBY gibi büyük ölçekli projelerde de aktif bir rol oynamaktadır. Özellikle kırsal kalkınma ve tarım sektörüne yönelik projelerde finansman sağlayan ABC, BKBY kapsamında da bu alanlardaki yatırımları desteklemektedir. ABC, BKBY aracılığıyla kırsal bölgelerin gelişimi ve kırsal nüfusun yaşam standardının yükseltilmesi hedeflenmektedir (Turan, 2021: 15).

Çin Bankası (BOC) ise geniş şube ağı sayesinde BKBY üyesi birçok ülkede yerel olarak faaliyet göstermektedir. Bu durum, bankanın BKBY projelerine daha kolay erişim sağlamasını ve yerel pazarlara daha iyi hizmet verebilmesini mümkün kılmaktadır. BOC,

BKBY kapsamında çok sayıda projeye finansman sağlayarak projenin küresel yayılımına katkıda bulunmaktadır (Turan, 2021: 15).

Çin'in büyük devlet bankaları, Kuşak ve Yol Projesi'nin finansal temelini oluşturan kritik bir güçtür. Bu bankalar, devlet politikalarına uygun hareket ederek, projenin hedeflerine ulaşmasında önemli bir katkı sağlamaktadırlar. Ayrıca, bankaların sektörel uzmanlıkları ve geniş kaynakları, BKBY'ün farklı alanlardaki projelerine finansman sağlanmasına imkan tanımaktadır. Ancak, bu bankaların faaliyetlerinin beraberinde getirdiği bazı riskler ve eleştiriler de bulunmaktadır. Bu nedenle, BKBY'ün sürdürülebilirliği ve etkinliği için bankaların faaliyetlerinin dikkatli bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir (Kemanlı, 2023: 25).

BKBY Projesi bankalar tarafından desteklendiği kadar, Çin'de faaliyet yürüten varlık fonları tarafından da desteklenmekte ve finanse edilmektedir. Bunlar arasında *Çin Yatırım İşbirliği*, *Çin Hayat Sigortası Şirketi*, *Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu*, *İpek Yolu Fonu* ön plana çıkmaktadır.

Çin Yatırım İşbirliği (CIC), Çin'in en büyük ve en etkili egemen varlık fonudur. Çin hükümetinin önemli döviz rezervlerini yöneten CIC, bu kaynakları dünya genelinde stratejik yatırımlara yönlendirmektedir. BKBY, CIC'nin yatırım öncelikleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Fon, altyapı, enerji, ulaştırma ve diğer stratejik sektörlere odaklanarak BKBY'ün temel hedeflerini desteklemektedir. CIC'nin küresel yatırım ağı ve finansal gücü, projenin küresel ölçekte etkili olmasına katkı sağlamaktadır. Ancak, CIC'nin yatırımları, bazı ülkelerde tartışmalara yol açmakta ve bazıları tarafından neo-kolonyalizm olarak görülmektedir (Turanlı, 2021: 15-16).

Çin Hayat Sigortası Şirketi (China Life Fund), başlangıçta iç piyasaya odaklanmış olsa da, son yıllarda uluslararası yatırımlarını hızla artırmıştır. Fon, BKBY'ye sağladığı finansmanla projenin finansal gücünü desteklemektedir. Özellikle altyapı ve enerji projelerine odaklanan China Life Fund, aynı zamanda yeşil yatırımlara da önem vererek sürdürülebilir kalkınma hedeflerini desteklemektedir. Ancak, sigorta şirketi olarak temel amacı sigorta hizmetleri olduğu için, yatırım faaliyetleri ana iş kolundan uzaklaşabileceği endişesi bulunmaktadır (Turanlı, 2021: 16).

Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu (NSSF), Çin vatandaşlarının sosyal güvenlik primlerinden oluşan bir fondur. Fonun bir kısmı, yurtdışı yatırımlara ayrılmaktadır. NSSF,

BKBY projelerine doğrudan yatırım yapmanın yanı sıra, devlet bankalarına da fon sağlayarak dolaylı olarak projelere katkı sağlamaktadır. Ancak, NSSF'nin öncelikli görevi sosyal güvenlik sistemini finanse etmek olduğundan, yatırım faaliyetleri sınırlı olabilir. Ayrıca, fonun uzun vadeli yatırım hedefleri ile BKBY'ungenellikle kısa ve orta vadeli finansman ihtiyaçları arasında uyumsuzluklar yaşanabileceği düşünülmektedir (Belt and Road News, 2019)..

İpek Yolu Fonu (Silk Road Fund), tamamen BKBY'ye odaklanmış özel bir fondur. Fon, orta ve uzun vadeli kalkınma ve yatırım aracı olarak tasarlanmıştır. İpek Yolu Fonu, altyapı, enerji, ulaştırma ve endüstriyel yatırımlara odaklanarak BKBY'untemel hedeflerini desteklemektedir. Fon, projenin coğrafi kapsamını genişletmek ve ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğini güçlendirmek amacıyla çalışmaktadır. Ancak, fonun büyüklüğü ve kaynakları diğer egemen varlık fonlarına göre sınırlı olabilir (OECD, 2018: 19; Turan, 2021: 19).

Çin'in egemen varlık fonları, Kuşak ve Yol Projesi'nin finansmanında önemli bir rol oynamaktadır. Bu fonlar, farklı stratejiler ve odak alanlarıyla projenin farklı boyutlarını desteklemektedir. Ancak, her bir fonun kendine özgü özellikleri, avantajları ve sınırlamaları bulunmaktadır. BKBY'unbaşarısı, bu fonların etkin koordinasyonu ve uyumlu çalışmasına bağlıdır.

Bu projenin finansmanı, Çin'in devlet bankaları ve egemen varlık fonlarının yanı sıra uluslararası finans kuruluşları tarafından da sağlanmaktadır. *Asya Kalkınma Bankası (ADB)*, *Dünya Bankası (Dünya Bankası Grubu)*, *Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD)*, *İslam Kalkınma Bankası (İDB)* bu kurumlar arasında yer almaktadır.

Asya Kalkınma Bankası (ADB), Asya ve Pasifik bölgesindeki ülkelerin ekonomik kalkınmasını desteklemek amacıyla kurulan bir çok uluslu geliştirme bankasıdır. BKBY'untemel hedefleri ile örtüşen bir misyonu bulunan ADB, projenin finansmanında önemli bir rol oynamıştır. ADB, altyapı, enerji, ulaştırma ve çevre projelerine odaklanarak BKBY'unsürdürülebilir kalkınma hedeflerine katkıda bulunmuştur. Ancak, ADB'nin kaynakları sınırlı olduğundan, BKBY'untamamını finanse edebilme kapasitesi bulunmamaktadır (Turan, 2021: 17).

Dünya Bankası (WB), gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınmasını desteklemek amacıyla kurulan bir grup kuruluştan oluşmaktadır. Dünya Bankası, BKBY'ye direkt olarak

finansman sağlamasa da, projenin bazı bileşenlerini destekleyen projelerde yer almıştır. Dünya Bankası'nın uzmanlığı ve küresel ağı, BKBY'unsürdürülebilirlik ve iyi yönetim hedeflerine uyumlu hale getirilmesine katkıda bulunmuştur. Ancak, Dünya Bankası'nın temel amacı yoksulluğu azaltmak olduğundan, BKBY gibi büyük ölçekli altyapı projelerine odaklanması sınırlı kalmıştır (Turan, 2021: 16).

Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), özellikle Asya-Pasifik bölgesindeki altyapı projelerine finansman sağlamak amacıyla kurulan uluslararası bir kuruluştur. Çin'in öncülüğünde kurulan banka, kısa sürede birçok ülkenin katılımıyla geniş bir üye ağına ulaşmıştır. Bankanın en büyük hissedarı Çin olmakla birlikte, Hindistan ve Rusya gibi önemli ekonomiler de önemli pay sahipleridir. AIIB, Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası gibi diğer uluslararası finans kuruluşlarıyla işbirliği yaparak projelerini hayata geçirmektedir. Bu işbirliği sayesinde, projelerin daha geniş bir coğrafyada ve daha büyük bir ölçekte gerçekleştirilmesi mümkün olmaktadır. Banka, kurulduğu günden itibaren enerji, ulaşım ve kentsel modernizasyon gibi alanlarda birçok projeye onay vermiştir. Bu projeler arasında, Azerbaycan'daki Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP) projesi de bulunmaktadır. TANAP projesi, Hazar Denizi'nden çıkarılan doğalgazın Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasını sağlayarak bölgesel enerji güvenliğini artırmayı hedeflemektedir (Belt and Road Project, 2019; Kemanlı, 2023: 26-27). AIIB'nin onayladığı projeler, genellikle sürdürülebilir kalkınma hedeflerine uygun olarak tasarlanmaktadır. Bu sayede, hem ekonomik büyüme sağlanmakta hem de çevresel ve sosyal etkiler minimize edilmektedir (Kemanlı, 2023: 26-27).

Yeniden Kalkınma Bankası (NDB), Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika (BRICS) ülkelerinin ortaklığıyla kurulan bir uluslararası finans kuruluşudur. Bu bankanın temel amacı, gelişmekte olan ülkelerde altyapı ve sürdürülebilir kalkınma projelerine finansman sağlamaktır. Özellikle üye ülkeler arasında yatırımları teşvik etmek ve geliştirmekte olan ekonomilere alternatif finansman kaynakları sunmak hedeflenmektedir. NDB, kuruluşundan bu yana yeşil enerji projelerine önemli ölçüde kaynak ayırmıştır. Bu sayede, üye ülkelerde sürdürülebilir enerji geçişine katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Bunun yanı sıra, NDB altyapı sektöründe de önemli bir oyuncu olarak öne çıkmaktadır (OECD, 20018: 19). Üye ülkelerde ulaşım, enerji ve su gibi kritik altyapı projelerine finansman sağlayan banka, bu sayede ekonomik büyümeyi desteklemektedir. Kuşak ve Yol Projesi (BKBY) gibi büyük ölçekli bir proje, NDB için önemli bir fırsat alanı sunmaktadır. BKBY kapsamında

gerçekleştirilen altyapı projeleri, NDB'nin finansman öncelikleriyle doğrudan örtüşmektedir (OECD, 20018: 19). Kasım 2016'da NDB, BKBY bölgesinde yaklaşık 350 milyon dolarlık kredi onaylayarak bu ilişkinin somut bir örneğini vermiştir. Bu kredi, BKBY kapsamında gerçekleştirilen projelerin finansmanında önemli bir rol oynamıştır (OECD, 20018: 19).

İslam Kalkınma Bankası (İDB), İslam ülkelerinin ekonomik kalkınmasını desteklemek amacıyla kurulan bir çok uluslu geliştirme bankasıdır. BKBY'un Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerine odaklanan kısmıyla uyumlu bir coğrafyada faaliyet gösteren İDB, bu bölgedeki BKBY projelerine finansman sağlamıştır. İDB'nin finansman modelleri ve İslam finans ilkeleri, BKBY'ye alternatif finansman kaynakları sunmuştur. Ancak, İDB'nin üye ülkeleri sınırlı olduğundan, projenin tamamına finansman sağlayamamıştır. İslam Kalkınma Bankası (İDB), Kazakistan'da hayata geçirilen önemli bir altyapı projesine finansman sağlamıştır (İDB, 2020). Kazakistan'ın Almaty kentinin kuzeyinde yer alan 66 kilometrelik çevre yolunun inşa, işletme ve bakımını kapsayan bu proje, ülkenin ilk Kamu-Özel İşbirliği (PPP) modeli olarak dikkat çekmektedir. Proje, Türk ve Koreli şirketlerin ortaklığıyla kurulan BAKAD şirketine 20 yıllık bir işletme hakkı verilmesiyle hayata geçirilmiştir. İDB, proje için 100 milyon dolar tutarında Şeriata uygun bir finansman sağlamıştır. Bu finansman, projenin hayata geçirilmesinde kritik bir rol oynamıştır. Almaty şehrindeki trafik yoğunluğunu azaltmayı hedefleyen proje, aynı zamanda Çin'in Kuşak ve Yol Projesi kapsamında artan ticari trafiğe alternatif bir güzergah sunmaktadır. Proje, bölgesel entegrasyona katkı sağlayacak ve Kazakistan'da PPP modelinin uygulanabilirliğini kanıtlayacaktır. Projenin finansmanı, İDB'nin yanı sıra diğer uluslararası finans kuruluşlarının da katılımıyla sağlanmıştır. Projenin hayata geçirilmesi, özellikle COVID-19 pandemisi döneminde gerçekleştirilmesi nedeniyle önemli bir başarı olarak değerlendirilmektedir (İDB, 2020).

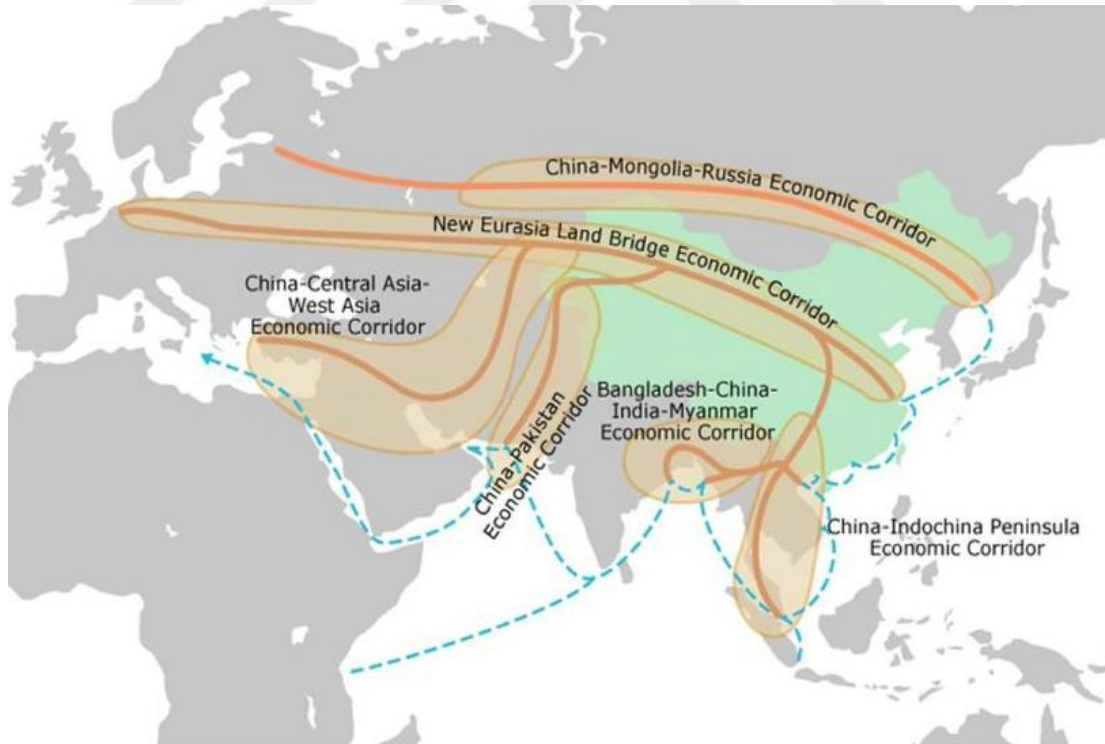
Uluslararası finans kuruluşları, Kuşak ve Yol Projesi'nin finansmanında önemli bir rol oynamışlardır. Bu kuruluşlar, kendi misyonları ve uzmanlık alanları doğrultusunda BKBY'un farklı bileşenlerini desteklemişlerdir. Ancak, bu kuruluşların kaynakları sınırlı olduğundan, BKBY'un tamamını finanse edebilme kapasiteleri bulunmamaktadır. Bu nedenle, Çin'in devlet bankaları ve egemen varlık fonları, projenin finansmanında temel rol oynamaya devam etmektedir.

2.4. Projenin Güzergahları

2.4.1. Kara Güzergahı

BKBY projesinin kara güzergahı çeşitli iktisadi işbirlikleri ve projelerin birleşimi olarak değerlendirilebilir. Karayolu güzergahı temel olarak ekonomik koridor (*economic corridor*) olarak adlandırılmaktadır. Bunun anlamı, Çin'in, komşu ülkeleri ve onların komşuları üzerinden kara yolu üzerinden mal ve emtianın hedef ülkelere ulaştırılabilmesi için kurgulanmış olduğu birden fazla ekonomik anlaşma ve işbirliğini ifade etmesidir. Bu kapsamda, 6 ana kara koridoru projesinin bulunduğu görülmektedir. Böylece Çin ve Avrupa arasında kesintisiz bir güzergâh kurulabilmektedir. Bunlar şu şekilde sıralanabilir: (Şekil 8)

- *Çin Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru*
- *Çin – Orta Asya – Batı Asya Ekonomik Koridoru*
- *Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru*
- *Çin Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru*
- *Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru*



Şekil 8: BKBY Projesinin Kara Güzergâhını Oluşturan Ekonomik Koridorlar

(Kaynak: China Investment Research, 2015; OECD, 2018)

Koridorlardan ilki, *Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru* olarak dikkat çekmektedir. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, 2016 yılında Taşkent'teki liderler zirvesiyle hayata geçirilmiştir. Bu önemli girişim, üç ülke arasındaki iş birliğini derinleştirmeyi hedeflemiştir. Projenin amacı sadece ticari ilişkileri geliştirmek değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel düzeyde daha kapsamlı bir iş birliği ortamı oluşturmaktır. Moğolistan açısından bakıldığında, bu koridor büyük bir fırsat sunmaktadır (Mungunbayar, 2020: 37 vd). Avrasya'nın yükselen ekonomik gücü göz önüne alındığında, ülkenin coğrafi konumu önemli bir avantaj haline gelmektedir. Koridor sayesinde Moğolistan, bölgesel ticarete kritik bir rol üstlenebilmektedir. Bu proje, üç ülkenin önemli ulusal projelerinin bir araya geldiği bir platform olması bakımından ayrıca önemlidir. Çin'in küresel vizyonu olan BKBY Projesine ek olarak Moğolistan'ın 2014'te başlattığı *Bozkır Yolu Projesi*, ülke içindeki kalkınmayı hedeflerken Rusya'nın liderliğindeki *Avrasya Ekonomik Birliği* de özellikle enerji sektöründe iş birliğini teşvik etmesi bakımından önemlidir (Kemanlı, 2023: 28-29). Hal böyleyken Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'nun temel amaçları arasında ekonomik iş birliğini güçlendirmek, ülkeler arasında üretim rekabetini sağlamak, sınır prosedürlerini kolaylaştırmak ve altyapı yatırımlarını artırmak yer almaktadır. Bu koridor, sadece üç ülke için değil, tüm Avrasya bölgesi için önemli bir adım olabilir. Bölgesel entegrasyonu derinleştirecek, ekonomik büyümeyi hızlandıracak ve ülkeler arasındaki iş birliğini güçlendirecek bir temel olarak değerlendirilmektedir (Kemanlı, 2023: 28-29; Mungunbayar, 2020: 37 vd).

İkinci sırada *Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru* yer almaktadır. Çin'in küresel ticaret vizyonu olan Kuşak ve Yol Projesi'nin önemli bir parçası olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, tarihi İpek Yolu'nun modern bir yorumu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu koridor, Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayarak Orta Asya ülkelerini, Türkiye'yi ve daha sonra Avrupa'yı birbirine bağlamaktadır (Kemanlı, 2023: 28-29; Fulton, 2016: 46 vd; BKBYEurope, 2021). 2016 yılında, G-20 Hangzhou Zirvesi'nde Çin ve Kazakistan liderleri, *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Nurlu Yol'un Birleştirilmesine Yönelik İşbirliği Planı* adı altında iki tarafın da ortaklaştığı bir işbirliği projesini akdetmişlerdir. Sonraki süreçte, Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan ve diğer ülkeler de bu projeye dahil olmuştur. Akabinde bu ülkeler arasında Türkiye, İran, Suudi Arabistan, Katar ve Kuveyt gibi ülkeler de dahil olabilmışlerdir (Jinbo, 2019: 207). 2017 yılı verilerine göre, bu projeye dahil olan ülkelerin rekabet endeksindeki puanları, Katar (5.8), Suudi Arabistan (5.2), Bahreyn (5.1), Umman (4.9), Kazakistan (4.2), Tacikistan (3.3), Kırgızistan (3.0), gibi

puanlar almaktadır. Diğer yandan bu proje, Çin ve Avrupa ülkeleri arasındaki ticaret bakımından kesintisiz bir bağ (*seamless link*) ortaya çıkarmaktadır. Böylece, Avrupa ve ABD için en büyük petrol tedarikçisi olma ünvanını kaybeden Orta Doğu ülkeleri açısından bu proje yeni bir canlanma geliştirmiştir. British Petroleum (BP) tarafından yayımlanan verilere göre, 2016 yılında, Orta Doğu ülkeleri tarafından üretilen 983 milyon ton ham petrolün yalnızca 243 milyon ton civarındaki kısmı Avrupa ve ABD'ye ihraç edilmekte iken Çin tek başına 199 milyon ton, Hindistan 154 milyon ton ve Japonya 161 milyon ton) hacminde ithalat gerçekleştirmiştir (Jinbo, 2019: 208).

2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in BRI'yi (Kuşak ve Yol İnisiyatifi) önermesinden bu yana, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru boyunca altyapı bağlantıları, enerji, sanayi ve yatırım, ekonomi ve ticaret gibi birçok alanda önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Öncelikle, altyapı bağlantıları konusunda, Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu, Türkiye'nin doğu-batı yüksek hızlı tren projesi ve COSCO Shipping Abu Dhabi Limanı gibi BKBY öncelikli projelerde önemli sonuçlar elde edilmiştir (Jinbo, 2019: 209-211). Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demiryolu, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı kapsamında önemli bir proje olup, Mayıs 2016'dan bu yana üçlü bir çalışma mekanizmasına sahiptir. Demiryolu tamamlandığında, Kırgızistan ve Özbekistan uluslararası transit ülkeler haline gelecek ve bu ülkelerde sınır ötesi tedarik zinciri kalitesi ve ekonomik kalkınma hızla artacaktır. Çin ve Türkiye, Türkiye'nin doğu-batı yüksek hızlı tren projesi üzerinde önemli bir işbirliği sağlamış ve somut görüşmelere başlamıştır. Kasım 2017'de başlayan COSCO Shipping Abu Dhabi Limanı, bölgedeki en büyük konteyner istasyonu olacak ve Çin ile BAE arasındaki Kuşak ve Yol projesinde yeni bir ilerlemeyi işaret etmektedir (Jinbo, 2019: 209-211). Ağustos 2017'de imzalanan Çin-Mısır demiryolu projesi, BKBY kapsamında Çin ile Mısır arasındaki pratik işbirliğinin önemli bir sonucudur. Enerji işbirliği alanında da dikkate değer sonuçlar elde edilmiştir. Bu projeler arasında Kazakistan güney gaz boru hattı projesi, Türkmenistan-Çin gaz boru hattı projesi, Çin-Kırgızistan Bişkek termik santral yenileme projesi ve Çin ile Suudi Arabistan arasındaki petrokimya projeleri bulunmaktadır. Kazakistan güney gaz boru hattı projesi, iki ülke arasındaki enerji işbirliğinin kilit projesi olup, 4 Nisan 2017'de tamamlanmıştır ve gelecekte hem güney Kazakistan'a hem de Çin'e gaz sağlayacaktır. Sanayi ve yatırım işbirliği alanında, Çin-Kazakistan Horgos Uluslararası Sınır İşbirliği Merkezi, Kuzey Tacikistan Demir Dışı Metaller Sanayi Parkı, Çin-Umman (Duqm) Sanayi Parkı ve Çin-Mısır Süveyş Ekonomi ve Ticaret İşbirliği Bölgesi gibi sınır ötesi ekonomik işbirliği bölgelerinin inşasında önemli sonuçlar elde edilmiştir (Jinbo, 2019:

209-211). Ekonomi ve ticaret işbirliği açısından, Çin ve Orta Asya, Çin ve Batı Asya arasındaki ticaret ve yatırımda önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Çin gümrük verilerine göre, 2017'de Çin ile 5 Orta Asya ülkesi arasındaki ticaret hacmi 36,29 milyar dolar, Çin ile Körfez İşbirliği Konseyi (GCC) üyeleri arasındaki ticaret hacmi ise 127,66 milyar dolar olmuştur. Ayrıca, Çin ile Türkiye arasındaki ikili ticaret hacmi 21,92 milyar dolar, Çin ile Mısır arasındaki ikili ticaret hacmi ise 10,87 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Çin Ticaret Bakanlığı'na göre, 2016 yılı sonu itibarıyla Çin'in Orta Asya, GCC, Türkiye ve Mısır'a yaptığı yatırımlar sırasıyla 9,14 milyar dolar, 9,22 milyar dolar, 1,06 milyar dolar ve 0,89 milyar dolar olmuştur. Bu yatırımlar, Çin'in BRI ve Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun inşasını teşvik etmede önemli bir yol haline gelmiştir (Jinbo, 2019: 209-211).

Bu ekonomik koridor, Çin'in Orta Asya ve Batı Asya'daki etkisini artırmayı ve bölge ülkeleriyle ekonomik ilişkilerini güçlendirmeyi amaçlıyor. Özellikle altyapı, ulaşım, enerji ve enerji hatları gibi alanlarda yatırımlar yaparak bölgedeki ekonomik canlılığı artırmayı hedeflemektedir. Türkiye'deki Marmaray ve Çanakkale 1915 Köprüsü gibi mega projeler, bu koridorun somut örnekleri olarak gösterilebilir. Koridorun en büyük potansiyeli, bölgedeki zengin doğal kaynaklar ve büyük pazarlara erişim imkanı. Ancak, bölgedeki siyasi istikrarsızlıklar, ekonomik farklılıklar ve yetersiz altyapı gibi sorunlar da bu potansiyelin önündeki engeller olarak görülmektedir. Türkiye, İran, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Tacikistan gibi ülkelerin farklı siyasi ve ekonomik yapıları, koridorun uygulanmasında bazı zorluklar yaratabilmektedir (Kemanlı, 2023; 28-29; Fulton, 2016: 46 vd; BKBYEurope, 2021). Türkiye, bu koridorun önemli bir aktörü konumundadır. Marmaray ve Çanakkale 1915 Köprüsü gibi projelerle Türkiye, hem kendi ekonomisine katkı sağlamaktadır hem de bölgesel bağlantıları güçlendirmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin coğrafi konumu ve tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması, ülkeyi bu koridorun merkez üslerinden biri haline getirmektedir (Kemanlı, 2023; 28-29; Fulton, 2016: 46 vd; BKBYEurope, 2021). Çin, bu koridor aracılığıyla Avrasya'yı ekonomik olarak bütünleştirmeyi ve bölgeye hareketlilik kazandırmayı hedeflemektedir. Ekonomik iş birliği ve yumuşak güç araçlarını kullanarak bölge ülkeleriyle ilişkilerini güçlendirmeye çalışan Çin, bu sayede bölgedeki etkisini artırmayı amaçlamaktadır. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, hem bölge ülkeleri hem de dünya ekonomisi için önemli bir proje. Bu koridor, bölgedeki ekonomik büyümeyi hızlandıracak, ticaret hacmini artıracak ve ülkeler arasındaki iş birliğini güçlendirecektir. Ancak, koridorun başarılı olması için bölgedeki siyasi istikrarın sağlanması, altyapı yatırımlarının hızlandırılması ve ülkeler arasındaki iş

birliğinin güçlendirilmesi gerekmektedir (Kemanlı, 2023; 28-29; Fulton, 2016: 46 vd; BKBYEurope, 2021).

Üçüncü koridor *Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorudur*. Çin'in küresel ticaret ağını genişletme vizyonu olan Kuşak ve Yol Projesi'nin önemli bir parçası olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin'i Avrupa'ya bağlayan yeni bir ticaret rotasıdır. Bu koridor, Çin'in Jiangsu eyaletindeki Lianyungang'dan başlayarak Batı'ya doğru uzanır ve Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya gibi ülkelerden geçerek Avrupa'nın çeşitli limanlarına ulaşır. Bu devasa proje, Çin'in yük trenleri için farklı rotalar oluşturmuştur (Rahul, 2018: 159-196; Al Ahmad, 2023: 59-60). Chongqing'den Duisburg'a, Wuhan'dan Mollnik ve Pardubice'ye, Chengdu'dan Lodz'a ve Zhengzhou'dan Hamburg'a uzanan bu rotalar, Çin'in farklı bölgelerini Avrupa'ya bağlamaktadır. Ayrıca, Çin'deki Lanzhou-Lianyungang ve Lanzhou-Sincan demir yolları da bu koridora entegre edilmiştir. Yeni Avrasya Kara Köprüsü, sadece kargo taşımacılığı için değil, aynı zamanda yüksek hızlı tren projeleri için de önemli bir potansiyel sunmaktadır (Al Ahmad, 2023: 59-60). Çin ve Rusya, Moskova ile Kazan arasında yüksek hızlı bir demir yolu inşa etme projesi üzerinde çalışmaktadır. Bu proje, Çin'den Avrupa'ya ulaşım süresini önemli ölçüde kısaltacaktır. Diğer yandan, bu koridor dolayısıyla ticaret hacmi de 600 milyon ABD Doları seviyesinden 16 milyar ABD Doları seviyesine kadar çıkmıştır (Dönmez, 2020: 55-60).

Bu koridorun oluşturulmasıyla birlikte, Çin ve Avrupa arasındaki ticaret hacmi önemli ölçüde artmıştır. Özellikle TIR anlaşmasının imzalanmasıyla birlikte kara yolu taşımacılığı daha cazip hale gelmiştir. Ayrıca, Çin ve Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasındaki iş birliğini güçlendirmek amacıyla çeşitli kılavuz ilkeleri yayınlanmıştır (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, 2019: 1-65).

Bu koridorun sağladığı avantajlar arasında şunlar sayılabilir: (Al Ahmad, 2023: 59-60)

- Çin ve Avrupa arasındaki ticaret hacminin artması
- Ulaşım sürelerinin kısalması
- Lojistik maliyetlerin düşmesi
- Yeni iş imkanlarının yaratılması
- Bölgesel iş birliğinin güçlenmesi

Dördüncü ekonomik koridor, *Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru* üzerinedir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2013 yılında Güneydoğu Asya ülkelerine yaptığı ziyaretlerde bu projeden bahsetmiş ve akabinde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu: Vizyon ve Eylemler planı yayımlandı. Aralık 2014'te Bangkok'ta düzenlenen Beşinci Büyük Mekong Alt Bölge Liderleri Toplantısında, başbakan, Li Keqiang, bölgedeki ekonomik ilişkileri güçlendirmek için üç öneride bulunmuştur. Bu öneriler, temelde, kapsamlı bir ulaşım ağının tasarlanması ve inşa edilmesi hususunda bölge ülkelerinin işbirliği yapması ile çeşitli endüstriyel iş birliği projelerine katılmak (1), geleceğe yönelik girişimlerin mali olarak desteklenmesi amacıyla işbirliği gerçekleştirilmesi (2), istikrarlı ve aynı zamanda planlı bir toplumsal ve iktisadi büyümenin güvence altına alınması (3) (Acclime China, 2017) olarak bunları ifade etmek mümkündür.

Mart 2015'te Çin, Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun, Kuşak ve Yol üzerindeki şehirlerin desteklediği ve önemli ekonomik ve ticari sanayi bölgelerinin iş birliği platformları olarak hizmet etmesi maksadıyla tesis edilmesini talep etmiştir. Bu kapsamda, 26.5.2016 tarihinde, Uluslararası Ekonomik İş Birliği Koridoru, "Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru Önerisi"ni yayımlamıştır (Al Ahmed, 2023: 61-62). Bu koridor, Çin'in Guangxi ve Yunnan eyaletlerini Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Malezya ve Singapur'a bağlayacaktır. "Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru Girişimi", Ban Beibu Körfezi Ekonomik İş Birliği Forumu ve Çin Çinhindi Ekonomik Koridoru Kalkınma Forumu tarafından imzalanan ortak bir bildiriyle resmî hale getirilmiştir (Luft, 2016: 1-50). Bölge ülkeleriyle, özellikle Tayland ile iş birliği anlaşmaları imzalanmıştır. Çin-Vietnam kara koridoru, Lancang-Mekong nehri kanalı, Çin-Laos demir yolu ve Çin-Tayland demir yolu gibi projeler, Kuşak ve Yol Projesi kapsamında yapılan hazırlık çalışmaları sayesinde kısmen geliştirilmiştir (Al Ahmed, 2023: 61-62). Mohan-Putin Ekonomik İş Birliği Bölgesi, Çin ve Laos arasındaki sınır ekonomisini daha da teşvik etmek için kurulmuştur. ASEAN 2025: Birlikte İlerlemek ve ASEAN Bağlantı Master Planı 2025 ve 10.01.2018'de yayımlanan "Lansang-Mekong İş Birliği İçin Beş Yıllık Eylem Planı (2018-2022)" ile uyumlu çalışmalar yapılması çağrısında bulunulmuştur. Mekong bölgesinde alt bölgesel iş birliğinin başka biçimleri de mevcuttur (Secretariat, 2018: 1-14). Bu koridor içinde, havacılık rotalarını genişletmek ve entegre etmek için birçok plan yapılmıştır (Luft, 2016: 1-50). ASEAN ve Çin, Çin uçaklarının ASEAN şehirlerinin havaalanlarını kullanmasına izin verecek bir anlaşmayı onaylamıştır. Bu planlar, koridorun bir parçasıdır. Güneydoğu Asya limanlarının Çin'deki kilit şehirlerle bütünleştirilme sürecinde son zamanlarda ilerlemeler

kaydedilmiştir. ASEAN bölgesinde kömür, petrol ve gaz için gerçekleşmemiş büyük bir potansiyel vardır ve bu potansiyelin önümüzdeki on yıl içinde kullanılması beklenmektedir (Al Ahmed, 2023: 61-62; Luft, 2016: 1-50).

Ekonomik Koridor, Vietnam'ın idari merkezi Kunming'den başlayıp, Vietnam'ın başkenti Hanoi'ye, oradan da kıyı şeridini takip ederek Ho Chi Minh City'ye, Kamboçya'nın başkenti Phnom Penh'e ve son olarak Tayland'ın başkenti Bangkok'a ulaşmaktadır. Vietnam'dan geçen koridorun yanı sıra, güneybatı Çin'deki Guangxi ve Yunnan eyaletlerini doğrudan Bangkok'a ve oradan Singapur'a bağlayan Orta Geçit de vardır. Ayrıca, Çin'i Myanmar üzerinden Tayland'a bağlamayı amaçlayan Batı Koridoru da bulunmaktadır. 2014 yılından bu yana Çin, Kuşak ve Yol Projesi kapsamında demir yolu projelerine hızlı tren projeleri ve şehirlerarası metro çalışmaları da eklemiştir (Fang vd., 2022: 213-241). Kunming-Singapur yüksek hızlı demir yolu projesi, Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun temelini oluşturur. Çin, ilk aşamada üç batı, orta ve doğu koridoru üzerinden Tayland'ın başkenti Bangkok'a uzanan yüksek hızlı demir yolu projeleri geliştirmiştir: Batıda "Çin-Myanmar-Tayland", doğuda "Çin-Laos-Tayland" ve doğuda "Çin-Vietnam-Kamboçya-Tayland" koridorları bulunmaktadır. Yüksek hızlı tren projesinin ikinci kısmı, Tayland'dan Malezya ve Singapur'a kadar uzanan orta şeridi kapsamaktadır (Fang vd., 2022: 213-241). Çin-Laos-Tayland-Malezya-Singapur hattı bu şekilde oluşmuştur. Çin'deki demir yolu projelerinin çoğu tamamlanmış olup, Vietnam'ın bazı bölgelerinde de hatlar işletilmiştir. Batı Koridoru yapım aşamasındadır ve Malezya ile Singapur, Tayland'dan Singapur'a giden hattı inşa etmektedir. 1.035 km'lik Çin-Laos Demir yolu, 3 Aralık 2021'de faaliyete geçmiş ve yüksek kaliteli Kuşak ve Yol iş birliğinin dönüm noktası niteliğinde bir proje olmuştur. Tayland'ı Doğu Ekonomik Koridoru'na bağlama projeleri de hızlandırılmıştır (Fang vd., 2022: 213-241).

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında kurulan Lancang-Mekong İş Birliği Mekanizması (LMI), Mekong bölgesinde ekonomik koridorlar geliştirmeyi amaçlamaktadır. 2016 yılında düzenlenen ilk LMI zirvesinde Çin, 1,6 milyar dolar imtiyazlı borç ve 10 milyar dolar kredi sözü vermiştir ve ertesi yıl 45 proje için 1,1 milyar dolar borç ve 5 milyar dolar kredi sağlamıştır. Mekanizma kapsamında toplam 132 proje için finansal taahhüt, 2018-2019 dönemi küçük ve orta ölçekli işletmelere odaklanarak "altyapı hazırlama aşaması", 2020-2022 dönemi ise "genişleme aşaması" olarak tanımlanmıştır. LMI Özel Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu, ilgili projeler için finansman kaynağı olarak

sunulmaktadır. Büyük Mekong alt bölgesindeki Çin destekli Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), özellikle Kamboçya ve Tayland'daki altyapı projelerine finansman sağlamaktadır. Banka, özel ve kamu kurumlarına katılmayı planlamaktadır (Tamer, 2019: 1-10). Güneydoğu Asya ve Doğu Asya Ekonomik Araştırma Enstitüsü Derneği'ne göre, Çin ile Çinhindi Yarımadası (ASEAN) arasındaki bağlantı da dâhil olmak üzere Asya'daki altyapı bağlantısı bu bölgelere büyük faydalar sağlamaktadır. 2021 ile 2030 arasında ASEAN ülkelerinin kümülatif GSYH'si %31,19, Doğu Asya ülkelerinin kümülatif GSYH'si ise %7,76 artacaktır. Tedarik zinciri engellerinin ve tarife dışı önlemlerin azaltılması, ASEAN ülkeleri ve Doğu Asya ülkelerinin kümülatif GSYH'sini büyük ölçüde artıracaktır (Economic Institute for ASEAN and East Asia, 2015). Ticaret ve yatırım alanında, gelişmiş Çin-ASEAN Serbest Ticaret Anlaşması temelinde ve Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık müzakerelerinin fırsatıyla, Çin ve Çinhindi Yarımadası ülkeleri ticaretin serbestleştirilmesi ve yatırımın kolaylaştırılması sürecini hızlandırmıştır. Böylece ticaret ve yatırım maliyetleri düşerken, Çin ile Çinhindi Yarımadası ülkeleri arasındaki tedarik zincirlerinin bağlantısını güçlendirmek için yeni koşullar yaratılmıştır. Çin ile Çinhindi Yarımadası ülkeleri arasındaki 2001 yılı ticaret hacmi, 30.7 milyar ABD dolarından 2017 yılında 373.23 milyar ABD dolarına yükselmiştir (Çin'in toplam dış ticaretinin yaklaşık %9,2'si ve Çin ile ASEAN arasındaki yaklaşık %74.4'ünü oluşturmaktadır). %16,9'luk büyüme, Çin'in aynı dönemdeki toplam dış ticaretinin yıllık büyümesinden daha yüksektir (Fang vd., 2022: 213-241).

Bir diğer koridor ise *Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru* (BCIM). Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM), Hindistan ve Çin'i Myanmar ve Bangladeş üzerinden birbirine bağlamayı amaçlayan bir proje olarak ortaya çıkmıştır. 2015 yılında, Çin bu koridoru, BKBY Projesi'nin bir parçası olarak önermiş ise de Hindistan bu projeye katılmayı reddetmiştir. Mayıs 2019'da, Pekin'de düzenlenen 2. Kuşak ve Yol Forumu'nda yayımlanan ortak bildiride bu proje yer almamıştır (Antara, 2022; Economic Times, 2019; Dasgupta, 2013; Observer Research Foundation, 2017). Bu eylemden, koridorun Kuşak ve Yol Projesi'nden çıkarıldığı anlamı çıkarılmıştır. Aynı yıl Hindistan, projenin devam etmesi için Yuxi'deki 13. BCIM Forumu'na bir delegasyon göndermiştir, zira bu koridorun Kuşak ve Yol Projesi'nden daha eski bir geçmişi bulunmaktadır. Sonuçta, BCIM'in Kuşak ve Yol ile olan bağlantıları ve Çin-Hindistan ilişkilerinin keskin bir şekilde kötüleşmesi nedeniyle proje rafa kaldırılmıştır (Antara, 2022; Economic Times, 2019; Dasgupta, 2013; Observer Research Foundation, 2017). Önerilen

bu koridor, Çin'in Yunnan eyaleti, Bangladeş, Myanmar ve Hindistan'ın Doğu Bengal eyaleti dahil olmak üzere 1,65 milyon kilometrekarelik bir alanı kapsayacak ve yaklaşık 440 milyon kişiyi içine alacak şekilde tasarlanmıştır. BCIM, bölgede yol, demir yolu, su ve hava bağlantılarının kombinasyonu ile daha geniş pazar erişimi sağlamayı, ticaret ve yatırım kolaylaştırmayı, altyapı gelişimine yatırım yapmayı ve doğal kaynakların ortak araştırma ve geliştirilmesini öngörmüştür (Sobhan, 2015; Asia Briefing, 2014).

BCIM bölgesindeki ekonomik iş birliği konsepti ilk olarak Rehman Sobhan tarafından geliştirilmiştir. Sobhan, çok modlu ulaşım bağlantılarının ve diğer girişimlerin desteklenmesinin, işlem maliyetlerini önemli ölçüde azaltabileceğini, ticaret ve yatırımı teşvik edebileceğini ve bu bölgede büyüme ve yoksulluğun azaltılmasını hızlandırabileceğini savunmuştur (Sobhan, 2015). Sobhan'ın öncü fikirleri, 1990'larda "Kunming İnisiyatifi" olarak bilinen platformun gelişmesine yol açmıştır. Bu inisiyatifin ilk toplantısı 1999 yılında Kunming'de düzenlendi; Bangladeş'ten Politika Diyalogu Merkezi (CPD), Hindistan'dan Politika Araştırma Merkezi (CPR) ve Çin'in Kunming kentindeki Yunnan Sosyal Bilimler Akademisi gibi temsilci kuruluşlar tarafından yönetilmiştir; Myanmar tarafından ise ülkenin Ticaret Bakanlığı temsil edilmiştir. Kunming İnisiyatifi, ilk toplantısında BCIM Bölgesel İş Birliği Forumu'na dönüşmüştür. Bu forum, BCIM bölgesindeki ekonomik büyüme ve ticareti teşvik etmek amacıyla önemli paydaşların bir araya gelerek konuları tartışabileceği bir platform oluşturmayı amaçlamıştır (Sobhan, 2015). BCIM ülkeleri arasında iş birliğini artıracak belirli sektörler ve projeleri belirlemek ve ilgili ana oyuncular ve paydaşlar arasında iş birliğini ve kurumsal düzenlemeleri güçlendirmek hedeflendi. Kunming İnisiyatifi, yıllar içinde BCIM Forumu olarak bilinir hale geldi. BCIM Forumu'nun ardışık yıllık toplantıları, BCIM iş birliğinden elde edilecek potansiyel faydalar hakkında farkındalığı artırmada önemli katkılar sağladı. BCIM iş birliği, hükümetler arası tartışmalarda, en üst siyasi düzeylerde de yer almaya başladı. Kunming inisiyatifinin başlangıç vizyonu, girişimi esas olarak sivil toplumdan (Track II) hükümetler arası (Track I) bir yapıya dönüştürmektir; burada siyasi katılım ve hükümetler arası sahiplenme, girişimin vizyonunu ve hedeflerini gerçekleştirmede anahtar faktörler olacaktır.

BCIM'deki en son gelişmelerden biri, 2013 yılında Çin Başbakanı Li Keqiang ve Hindistan Başbakanı Manmohan Singh arasındaki toplantıda hayata geçmiştir (Sobhan, 2015). Li'nin ziyareti, üst düzey yetkililerin ticaret koridorunu tartıştıkları ilk ziyaret oldu. Ayrıca, aynı yıl içinde, yol bağlantısını vurgulamak amacıyla Kolkata'dan Kunming'e kadar

Dhaka üzerinden ilk BCIM otomobil rallisi düzenlenmiştir (Rashid, 2013). 18 Aralık 2013'te, dört ülke uzun süredir tartışılan bir plan hazırlamıştır ve bölgedeki fiziksel bağlantıyı hızla iyileştirme ihtiyacını vurgulayan iki günlük görüşmeler yaptı. Bu görüşmeler, koridorun Kunming'den Kolkata'ya, Myanmar'daki Mandalay'a ve Bangladeş'teki Dhaka ve Chittagong'a bağlanacağı yönünde bir anlaşma ile sonuçlanmıştır (Rashid, 2013; Krishnan, 2013; Curtis ve Claus, 2024: 67)).

BCIM ticaret koridorunun ekonomik avantajları oldukça fazladır; özellikle Güneydoğu Asya'daki çeşitli pazarlara erişim, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve sanayi bölgelerinin oluşturulması önemli faydalar sağlamaktadır. Sanayi bölgelerinin inşası, endüstriyel transferi teşvik ederek işleme, imalat ve ticaret lojistiği gibi sektörleri canlandıracaktır (Lal, 2013; Asia Briefing, 2014). Ayrıca, Çin'de iş gücü maliyetlerinin artmasıyla birlikte, iş gücü yoğun endüstriler yeni bölgelere kaydırılacaktır. Bu bağlamda, BCIM ticaret koridoru bölgesi, altyapısının gelişmişliği, lojistik kolaylıkları ve erişim kolaylığı nedeniyle öncelikli olarak değerlendirilecektir. Hindistan'ın izole doğu ve kuzeydoğu eyaletleri de Çin ve Asya'nın geri kalanıyla daha yüksek ticaret ve bağlantı sayesinde fayda sağlayacaktır (Lal, 2013; Asia Briefing, 2014).

BCIM Forumu'nun on bir toplantısı, dört ülke arasında bağlantı, ticaret, yatırım, enerji, su yönetimi, turizm ve diğer alanlarda daha yakın iş birliğinin potansiyel faydalarını vurgulamıştır. Ayrıca dört ülke, eğitim, spor ve bilim ve teknoloji alanlarında BCIM bölgesinde daha büyük iş birliği ve değişimleri teşvik etmeyi kabul etmiştir (Dasgupta, 2013).

Son olarak *Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'ndan* bahsetmek gerekmektedir. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (*CPEC-Chinese-Pakistani Economic Corridor*), Pakistan'da yapım aşamasında olan 3.000 km uzunluğunda bir Çin altyapı ağı projesidir (China Daily Information, 2022). Bu proje, deniz ve kara tabanlı bir koridordur. Proje, Çin'in Orta Doğu'dan enerji ithalatını güvence altına almak ve geçiş süresini kısaltmak amacıyla tasarlanmıştır (Zain vd, 2019: 10). Bu koridor, Malezya ve Endonezya arasındaki Malakka Boğazı'ndan geçişi önleyerek savaş durumunda bloke edilme riskini azaltmayı hedeflemektedir (Lucy ve Charles, 2015). Arap Denizi'ndeki Gwadar'da derin su limanı geliştirmek ve bu limandan Batı Çin'deki Sincan (*Xinjiang Region*) bölgesine uzanan iyi inşa edilmiş bir yol ve demiryolu hattı, Avrupa ile Çin arasındaki ticareti hızlandırmak için bir kestirme yol olacaktır (Bhattacharjee, 2015: 1). Pakistan'da ise elektrik açığını gidermek,

altyapıyı geliştirmek ve ulaşım ağlarını modernize etmek amaçlanmaktadır. Ayrıca, ülkenin tarım tabanlı ekonomik yapısını sanayi tabanlı bir yapıya dönüştürmeyi hedeflemektedir (Boone, 2015). CPEC, Çin'in BKBY Projesi ana unsuru olarak görülmektedir ve 2024'n başlarına kadar BKBY'un en gelişmiş kara koridoru konumundadır. CPEC'in Pakistan zerindeki potansiyel etkisi, ABD'nin savaş sonrası Avrupa'da uyguladığı Marshall Planı ile karşılaştırılmaktadır (Curran, 2016). Pakistanlı yetkililer, CPEC'in 2015 ile 2030 yılları arasında 2,3 milyon iş yaratacağını ve ülkenin yıllık ekonomik büyümesine 2 ila 2,5 puan ekleyeceğini öngörmektedir. 2022 itibarıyla CPEC, Pakistan'ın ihracatını ve kalkınma kapasitesini artırmış ve toplam elektrik ihtiyaının dörtte birini karşılamıştır (Zain vd, 2019: 11; Shah, 2016; The News International, 2023).

Çin Devlet Başkanı Li Keqiang'ın 2013'teki önerisinin ardından, projenin n çalışmaları 2014 yılında yapılmıştır. Bu kapsamda, düşmanca ortam ve karmaşık coğrafi koşullara rağmen, Umman Körfezi'ne yakın Çin tarafından işletilen bir limanın önemini vurgulamıştır (Cui, 2014; China Daily Information, 2022). Bu koridor işlevsel hale geldiğinde, Çin'e petrol taşınmasındaki mevcut 12.000 km'lik yolculuk sadece 2.395 km'ye düşecektir. Bu durum, Çin'in yıllık 2 milyar dolar tasarruf etmesini sağlayacaktır.(Ting, 2015) Çin, Gwadar Limanı'nın kontrolünü 16 Mayıs 2013'te devraldı. Başlangıçta 46 milyar dolar değerinde olan CPEC projelerinin değeri 2020 itibarıyla 62 milyar dolara ulaşmıştır(The Times of India, 2022). Başlangıçtaki btce dahi, dönem itibarıyla Pakistan'ın yıllık GSYH'sinin %20'sine denk gelmektedir (Bhattacharjee, 2015: 2). 2022'de Çin'in Pakistan'a yaptığı yatırım 65 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. Çin, bu projeyi İpek Yolu'nun yeniden canlanması olarak adlandırmaktadır. CPEC, Pakistan'ın ihtiyaç duyduğu altyapıyı hızla geliştirmeyi ve modern ulaşım ağları, birçok enerji projesi ve özel ekonomik bölgeler inşa ederek ekonomisini güçlendirmeyi öngörmektedir (Hussain, 2015).

2021'den itibaren, Çin'in dünya genelinde en büyük kirletici olma baskısı nedeniyle, Pakistan'daki kömür bazlı enerji yatırımlarından yenilenebilir enerjiye odaklanmıştır. Bu, CPEC'in daha "yeşil" bir imajını teşvik etmek amacıyla yapılmaktadır. Haziran 2022'de Karot Hidroelektrik Santrali ticari operasyonlara başlamış ve ucuz ve temiz elektrik sağlayarak yıllık 3,5 milyon metrik ton karbon emisyonunu azaltmayı hedeflemektedir (Jillani, 2022). Proje, hayata geçirildiğinde, temel olarak enerji ithalatının güvence altına alınmasını amaçlamıştır. Bu kapsamda, 15.5 milyar ABD Doları değerindeki kömür, rüzgar,

güneş ve hidro enerji projelerinin 2017 yılı itibarıyla online olarak hayata geçirilmesi planlanmıştır (Bhattacharjee, 2015: 2)

Önemle ifade edilmelidir ki, iktisadi göstergelerden başka, bu proje, iki devlet arasındaki siyasi işbirliğinin ve yakınlaşmanın da bir göstergesi olarak değerlendirilmelidir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Pakistan'a yaptığı ziyaret sırasında CPEC anlaşmasını imzalayarak iki ülke arasındaki dostluğu "dağlardan yüksek, okyanuslardan derin ve baldan tatlı" olarak nitelendirmiştir (Boone, 2015). İki ülke arasındaki ilişki, *demir kardeşlik (iron brothers)* ve *her şart altında dostluk (all weather friends)* olarak tanımlanmaktadır (Zain vd, 2019: 10-11). 20.04.2015'te Pakistan ve Çin, Pakistan'ın yıllık GSYİH'sının yaklaşık %20'sine tekabül eden 46 milyar dolarlık CPEC anlaşmasını başlatmıştır (Schwemlein, 2019). Bu kapsamda, Pakistan'da geniş bir otoyol ve demiryolu ağı inşa edilecek ve enerji altyapısı geliştirmektedir. CPEC, Pakistan'ın kronik enerji sıkıntılarını hafifletmeyi ve ekonomisini modernize etmeyi hedeflemektedir.

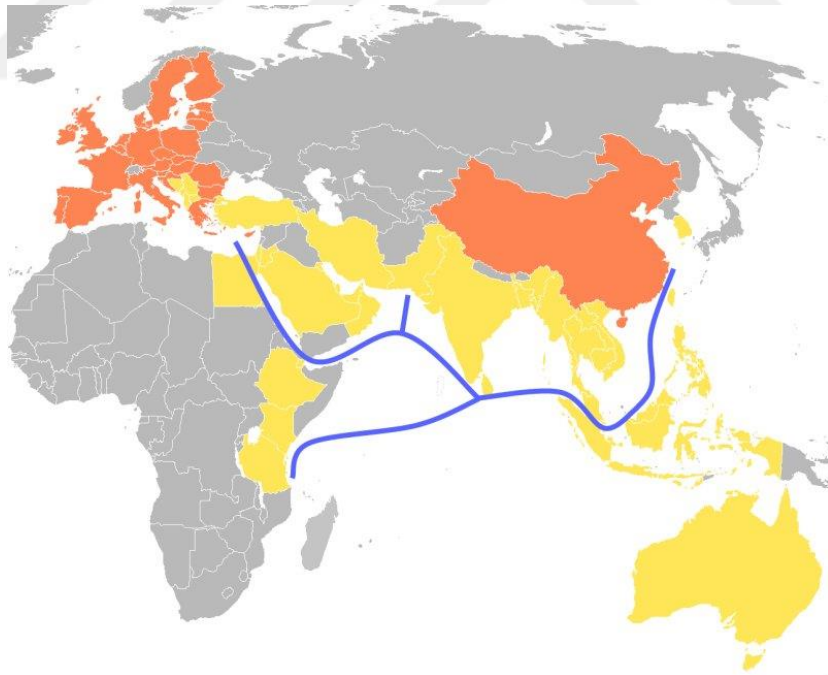
CPEC'in başlangıcında, Pakistan 10.000 asker tahsis etmiş ve bu sayı 2016'da 15.000'e çıkmıştır. 2015 ve 2016 yıllarında CPEC'in ölçeğini genişletmek için ek anlaşmalar imzalanmış, Çin ve Pakistan, enerji, ulaştırma ve altyapı projelerine odaklanarak yatırımları artırmıştır. Kasım 2016'da Çin, Pakistan'a 8,5 milyar dolar ek yatırım yapacağını duyurmuştur (Strohecker, 2016). 2017'de Khyber Pakhtunkhwa'da çeşitli projeler için Çinli yatırım şirketlerinden 20 milyar dolarlık yatırım taahhüdü alınmıştır. Mart 2018'de, Pakistan, gelecekteki CPEC enerji projelerinin hidroelektrik projelere yöneleceğini açıklamıştır (Kiani, 2018). 2022'de, CPEC otoritesinin yatırım çekme konusundaki yetersizliği eleştirilmiş ve feshedilmesi önerilmiştir. Başbakan Shehbaz Sharif, CPEC Otoritesi'nin feshedilmesini onaylamış, bu karar Çin'in onayına sunulmuştur (Rana, 2022).

2.4.2. Denizyolu Güzergahı

BKBY'un deniz rotası, Çin'de üretilen ürünlerin deniz yoluyla hedef ülkelere ulaştırılmasını amaç edinmektedir. Çin'in doğu kıyılarından başlayıp, Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Afrika'yı çevreleyerek Avrupa'ya uzanan bu deniz yolu, sadece ticaret yollarını çeşitlendirmekle kalmıyor, aynı zamanda Çin'in ekonomik ve jeopolitik gücünü de kuvvetlendirmektedir. Bu deniz yolu, sadece coğrafi bir bağlantı değil, aynı zamanda küresel ekonomi için yeni bir dönemi işaret etmektedir (Oziewicz ve Bednarz, 2019: 110-119; Villafuerte vd, 2016: 1-30; Su vd, 2018: 1-28; Garlick, 2020: 141-162). Proje kapsamında inşa edilen limanlar, lojistik merkezler ve ekonomik bölgeler, dünya ticaretinin akışını

önemli ölçüde etkileyerek, Çin'in üretim gücünü dünya pazarlarına daha hızlı ve etkin bir şekilde taşımaktadır. 1.2 trilyon doları aşan potansiyeliyle, bu yol sadece Çin için değil, dünya ekonomisi için de önemli bir büyüme motoru olarak görülmektedir (Oziewicz ve Bednarz, 2019: 110-119; Villafuerte vd, 2016: 1-30; Su vd, 2018: 1-28; Garlick, 2020: 141-162).

Projenin en belirgin etkilerinden biri, Afrika ve Asya kıtalarında gözlemlenmektedir. Bu bölgelerde inşa edilen limanlar ve altyapı projeleri, kıtaların ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlamaktadır. Özellikle Afrika kıtasında, Çin'in yatırımlarıyla birçok ülke, altyapı eksikliklerini gidererek dünya ticaretine daha etkin bir şekilde katılma fırsatı bulmaktadır. Bu devasa proje, Çin dışında dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 42'si ve dünya GSYH'sının yüzde 25'i üzerindeki bir bölgeden geçmektedir. Projenin kapsamı, son yıllarda Güney Amerika'nın da dâhil edilmesiyle Avrupa, Afrika ve Asya kıtalarını kapsayacak şekilde genişlemiştir (Garlick, 2020: 141-162). Panama Kanalı'nın projenin bir parçası haline gelmesiyle, Atlantik ve Pasifik okyanusları arasındaki ticaret de önemli ölçüde etkilenmiştir (Şekil 9).



Şekil 9: BKBY Projesi Deniz Yolu Güzergâhı

(Kaynak: BKBYeurope, 2024)

Bu projenin deniz yönü, Deniz İpek Yolu Projesi (DİYEK) olarak tanımlanmaktadır. Bu projenin temel amacı, Çin eyaletlerinin Çin'in kıyı bölgelerine bağlamaktır. Bu noktada,

Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve akabinde ise Doğu Afrika, Afrika Boynuzu, Akdeniz ve Avrupa'ya ulaşmak temel hedef olarak belirlenmiş durumdadır (Rahul, 2018: 159-196). Bu kapsamda, Asya ve Afrika'nın çeşitli ülkeleri ile Çin arasında doğrudan bir temas ve karşılıklı ilişkiler de söz konusu olmaktadır. Afrika kıtası, Çin'in altyapı yatırımlarının odak noktalarından biri olmuştur. Kenya, Tanzanya, Etiyopya, Nijerya gibi ülkeler, Çin'in desteğiyle önemli altyapı projelerine imza atmıştır. Çinli şirketler, Mozambik'teki Maputo Limanı'ndan başlayarak Tanzanya'daki Bagamoyo ve Darüsselam limanlarına, Kenya'daki Lamu Limanı'na ve Somali'deki Mogadişu Limanı'na kadar Afrika'nın birçok ülkesinde liman inşaatlarına liderlik etmektedir. Bu limanlar, sadece ilgili ülkelerin değil, aynı zamanda tüm bölgenin ticaret hacmini artırmayı hedeflemektedir. Ayrıca, Çin, Eritre'deki Massawa şehrinde de bir liman inşaatı gerçekleştirmiştir. Limanların yanı sıra, Çin, Afrika'da demir yolu ve karayolu ağlarının geliştirilmesine de büyük önem vermektedir. Tanzanya'da, Bagamoyo ve Darüsselam limanlarını birbirine bağlayan bir demir yolu projesi başlatılmıştır. Ayrıca, Tanzanya'nın güneyindeki Mtwara limanı ile iç bölgelerdeki maden ocaklarını bağlayan bir demir yolu hattı da inşa edilmektedir (Luft, 2016: 1-50; Duchatel ve Duplaix, 2018: 1-57; Al Ahmed, 2023: 51-52). Kenya'da ise, Lamu Limanı'nın inşaatı ile birlikte, ülkeyi Güney Sudan ve Etiyopya'ya bağlayacak bir ulaşım koridoru oluşturulması hedeflenmektedir. Bu projeler kapsamında, limanların modernizasyonu, demir yolu ağlarının genişletilmesi ve enerji santrallerinin inşa edilmesi, bu ülkelerin ekonomik büyüme potansiyelini artırmıştır. Ancak, Çin'in Afrika'daki varlığı, bazı eleştiriler de beraberinde getirmektedir. Bazı analistler, Çin'in bu yatırımlar karşılığında yüksek faizli borçlar yükleyerek Afrika ülkelerini ekonomik bağımlılığa sürüklediğini iddia etmektedir (Luft, 2016: 1-50; Duchatel ve Duplaix, 2018: 1-57).

Ayrıca, Çinli şirketlerin iş gücü olarak çoğunlukla Çinlileri tercih etmesi, yerel istihdam üzerinde olumsuz etkiler yaratabileceği endişelerini doğurmaktadır. Asya kıtasında, Çin'in altyapı yatırımları daha karmaşık bir tablo ortaya koymaktadır. Güney Asya'da Pakistan ve Sri Lanka, Çin'in en önemli ortakları arasında yer almaktadır. Bu ülkeler, Çin'in desteğiyle liman, enerji ve ulaşım projelerini hayata geçirmektedir (Luft, 2016: 1-50; Duchatel ve Duplaix, 2018: 1-57; Al Ahmed, 2023: 51-52). Ancak, bu yatırımlar aynı zamanda Hindistan'ın güvenlik kaygılarını da beraberinde getirmiştir. Çin'in Hindistan Okyanusu'ndaki artan varlığı, iki nükleer güç arasında rekabetin yaşandığı bir ortam oluşturmuştur. Güneydoğu Asya'da ise Çin, ASEAN ülkeleriyle ekonomik ilişkilerini güçlendirmeye çalışmaktadır. Ancak, Güney Çin Denizi'ndeki adalar üzerindeki hakimiyet

anlaşmazlıkları, bölgesel gerilimlerin artmasına neden olmuştur. Filipinler, Vietnam ve Malezya gibi ülkeler, Çin'in agresif tutumuna karşı tedbirli davranmaktadır (Luft, 2016: 1-50; Duchatel ve Duplaix, 2018: 1-57; Al Ahmed, 2023: 51-52)..

Deniz yolu ile gerçekleştirilen bu ticaretin bir diğer kanadı ise Avrupa'dır. Avrupa Birliği (AB), Çin'in en büyük ticaret ortaklarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda deniz yolu, iki taraf arasındaki mal ticaretinde hayati bir role sahiptir. 2016 ve 2017 yıllarında AB-Çin ticaretinin yaklaşık %64'ü deniz yolu üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu oran, deniz ticaretinin iki taraf arasındaki ekonomik ilişkilerdeki kilit önemini açıkça ortaya koymaktadır (Oziewicz ve Bednarz, 2019: 110-119; Fang vd, 2022: 213-241; (Duchâtel ve Duplaix, 2018: 1-57). Çin'in Avrupa'daki ekonomik gücünü artırma stratejisinin merkezinde liman yatırımları yer almaktadır. İspanya'daki Valencia ve Bilbao, Hollanda'daki Rotterdam, Belçika'daki Antwerp ve Bruges, İtalya'daki Genova, Fransa'daki Marsilya, Le Havre, Dunkirk ve Nantes gibi Avrupa'nın önde gelen limanlarında Çin sermayesi bulunmaktadır. Bu limanlar, Çin'in Avrupa pazarına erişimini kolaylaştırmak, lojistik maliyetlerini düşürmek ve tedarik zincirlerini optimize etmek amacıyla stratejik öneme sahiptir (Oziewicz ve Bednarz, 2019: 110-119; Fang vd, 2022: 213-241; (Duchâtel ve Duplaix, 2018: 1-57). Akdeniz havzası, Çin'in Avrupa'ya açılan kapısı olarak görülmektedir. Yunanistan'ın Pire Limanı, Çinli şirketlerin en büyük yatırımlarından biridir. Limanın konumu, Orta ve Doğu Avrupa'ya erişimi kolaylaştırması nedeniyle büyük bir stratejik öneme sahiptir. Çin, Pire Limanı'nı bir lojistik merkez haline getirerek, Avrupa pazarına daha hızlı ve ekonomik bir şekilde ulaşmayı hedeflemektedir. Ancak, Çin'in Avrupa'daki bu hızlı yükselişi bazı endişeleri de beraberinde getirmektedir. Avrupa ülkeleri, Çin'in liman altyapısına yaptığı büyük yatırımların potansiyel güvenlik risklerini değerlendirmektedir (Oziewicz ve Bednarz, 2019: 110-119; Fang vd, 2022: 213-241; (Duchâtel ve Duplaix, 2018: 1-57). Özellikle stratejik öneme sahip limanlardaki Çin varlığı, bazı ülkelerde endişe yaratmaktadır. Ayrıca, Avrupa'daki bazı ekonomik aktörler, Çin'in rekabetçi avantajlarından faydalanırken, adil olmayan ticaret uygulamalarına başvurabileceği konusunda uyarılarda bulunmaktadır. Çin'in Avrupa'daki deniz ticareti ve liman yatırımları, küresel ekonomi ve jeopolitiği önemli ölçüde etkilemektedir. Bu gelişmeler, hem Çin hem de Avrupa için fırsatlar ve riskler içermektedir (Oziewicz ve Bednarz, 2019: 110-119; Fang vd, 2022: 213-241; (Duchâtel ve Duplaix, 2018: 1-57).

2.4.3. Projenin İlkeleri, Amaçları ve Araçları

Proje kapsamında, çeşitli amaçlar, araçlar ve ilkeler belirlenmiştir. Bu başlık altında, proje kapsamında belirlenen amaçlar, araçlar ve ilkeler ele alınmıştır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi için belirlenen birkaç temel ilke bulunmaktadır. Bu ilkeler, projenin sürdürülebilirliğini ve etkinliğini sağlamak amacıyla tasarlanmıştır.

1. *Karşılıklı Faydalar ve Kazan-Kazan İşbirliği*: BKBY, katılımcı ülkeler arasında karşılıklı fayda sağlayacak bir işbirliği modeli oluşturmayı hedeflemektedir. Bu ilkeye göre, proje kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar ve altyapı projeleri, hem Çin hem de diğer katılımcı ülkeler için ekonomik kazanç sağlamalıdır. Bu kazan-kazan yaklaşımı, ülkeler arasındaki işbirliğini güçlendirmeyi ve ortak kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlamaktadır (Akkaya, 2023, s. 30-32).
2. *Açıklık ve Kapsayıcılık*: BKBY, tüm ülkelerin katılımına açık bir projedir. Bu ilke, projenin küresel düzeyde genişlemesini ve daha fazla ülkenin projeden fayda sağlamasını hedeflemektedir. Açıklık ve kapsayıcılık ilkesi, farklı ekonomik ve kültürel yapıya sahip ülkelerin BKBY'a katılımını teşvik ederek, projenin kapsamını ve etkisini artırmayı amaçlamaktadır (Alahmed, 2023, s. 40-42).
3. *Sürdürülebilir Kalkınma*: BKBY, çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliği ön planda tutan bir projedir. Bu ilke doğrultusunda, gerçekleştirilen altyapı projeleri ve yatırımlar, çevresel etkileri minimize edecek şekilde planlanmalı ve uygulanmalıdır. Sürdürülebilir kalkınma ilkesi, uzun vadeli ekonomik büyümeyi ve çevresel korumayı hedeflemektedir (Ateş, 2023, s. 50-52).
4. *Bağlantısallık ve Entegrasyon*: BKBY'un temel hedeflerinden biri, katılımcı ülkeler arasında ticaret ve yatırım bağlarını güçlendirmektir. Bu ilke, ulaşım, enerji, telekomünikasyon ve diğer altyapı projeleri aracılığıyla ülkeler arasındaki bağlantısallığı artırmayı amaçlamaktadır. Entegrasyon, bölgesel ve uluslararası düzeyde ekonomik işbirliğini teşvik ederek, küresel ticaret ağlarının daha verimli hale gelmesini sağlamaktadır (Kiriş, 2023, s. 60-62).

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin temel amaçları, Çin'in ekonomik, stratejik ve politik hedeflerine ulaşmayı amaçlayan çeşitli bileşenlerden oluşmaktadır. Bu amaçlar, projenin kapsamını ve önemini anlamak için detaylı bir şekilde incelenmelidir.

1. *Ekonomik Büyümenin Desteklenmesi:* BKBY'un ana amaçlarından biri, Çin'in ve katılımcı ülkelerin ekonomik büyümesini desteklemektir. Bu hedef doğrultusunda, yeni ticaret yolları ve ekonomik koridorlar oluşturularak, ülkeler arasındaki ticaret ve yatırım hacmi artırılmaktadır. Bu durum, hem Çin'in hem de diğer ülkelerin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktadır (Akkaya, 2023, s. 34-36).
2. *Altyapı ve Lojistik Gelişiminin Sağlanması:* BKBY kapsamında gerçekleştirilen projeler, katılımcı ülkelerdeki altyapı ve lojistik kapasitesini artırmayı hedeflemektedir. Demiryolları, limanlar, otoyollar ve enerji hatları gibi projeler, ülkeler arasındaki ulaşım ve lojistik ağlarını güçlendirerek, ticaretin daha hızlı ve verimli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır. Bu durum, küresel ticaret ağlarının etkinliğini artırmakta ve ekonomik entegrasyonu teşvik etmektedir (Alahmed, 2023, s. 43-45).
3. *Enerji Güvenliğinin Sağlanması:* Çin, enerji ihtiyacının büyük bir kısmını ithalat yoluyla karşılamaktadır. BKBY, enerji güvenliğini sağlamak amacıyla yeni enerji koridorları ve ulaşım yolları oluşturarak, enerji kaynaklarının güvenli ve istikrarlı bir şekilde Çin'e taşınmasını hedeflemektedir. Bu durum, Çin'in enerji güvenliğini artırmakta ve enerji arzının kesintisiz bir şekilde sağlanmasına katkıda bulunmaktadır (Ateş, 2023, s. 53-55).
4. *Kültürel ve Akademik İşbirliğinin Teşvik Edilmesi:* BKBY, sadece ekonomik ve ticari ilişkileri değil, aynı zamanda kültürel ve akademik işbirliğini de teşvik etmektedir. Bu amaç doğrultusunda, öğrenci değişim programları, kültürel etkinlikler ve akademik işbirlikleri gibi faaliyetler düzenlenmektedir. Bu durum, ülkeler arasındaki kültürel anlayışı ve dostluğu artırarak, projenin sosyal boyutunu güçlendirmektedir (Kiriş, 2023, s. 63-65).
5. *Bölgesel ve Küresel Barışın Desteklenmesi:* BKBY, ekonomik işbirliği ve entegrasyon yoluyla bölgesel ve küresel barışı desteklemeyi amaçlamaktadır. Ekonomik ilişkilerin güçlenmesi, ülkeler arasındaki siyasi ve diplomatik ilişkileri de

olumlu yönde etkilemektedir. Bu durum, bölgesel istikrarın ve barışın korunmasına katkıda bulunmaktadır (Alahmed, 2023, s. 46-48).

6. *Çin'in Küresel Ekonomik ve Politik Rolünün Güçlendirilmesi*: BKBY, Çin'in küresel ekonomik ve politik rolünü güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bu proje, Çin'in uluslararası arenada daha etkin bir aktör haline gelmesine ve küresel karar alma süreçlerinde daha fazla söz sahibi olmasına olanak tanımaktadır. Bu durum, Çin'in küresel gücünü ve etkisini artırarak, uluslararası ilişkilerde daha güçlü bir konuma gelmesini sağlamaktadır (Akkaya, 2023, s. 37-39).
7. *Dış Yatırımların Teşvik Edilmesi*: BKBY, Çin'in dış yatırımlarını teşvik etmek amacıyla geliştirilmiştir. Bu proje, Çinli şirketlerin yurt dışında yatırım yapmalarını ve uluslararası pazarlara erişimlerini kolaylaştırmaktadır. Bu durum, Çin'in ekonomik büyümesini ve küresel rekabet gücünü artırarak, Çinli şirketlerin dünya genelinde daha etkin bir şekilde faaliyet göstermesini sağlamaktadır (Ateş, 2023, s. 56-58).
8. *Teknolojik ve Yenilikçi Kalkınmanın Desteklenmesi*: BKBY, teknolojik ve yenilikçi kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Bu proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projeleri ve işbirlikleri, teknolojik yeniliklerin ve Ar-Ge faaliyetlerinin artırılmasını sağlamaktadır. Bu durum, katılımcı ülkelerin teknoloji ve inovasyon kapasitesini güçlendirerek, ekonomik kalkınmayı ve rekabet gücünü artırmaktadır (Kiriş, 2023, s. 66-68).

Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Çin'in ekonomik, stratejik ve politik hedeflerine ulaşmayı amaçlayan kapsamlı bir girişimdir. Projenin temel ilkeleri ve amaçları, BKBY'un kapsamını ve önemini anlamak için kritik öneme sahiptir. BKBY, sadece ekonomik büyümeyi ve altyapı gelişimini desteklemekle kalmayıp, aynı zamanda enerji güvenliğini sağlamak, kültürel ve akademik işbirliğini teşvik etmek, bölgesel ve küresel barışı desteklemek, Çin'in küresel rolünü güçlendirmek, dış yatırımları teşvik etmek ve teknolojik kalkınmayı desteklemek gibi çeşitli hedeflere ulaşmayı amaçlamaktadır. Bu hedefler doğrultusunda, BKBY, Çin'in ve katılımcı ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınmasına önemli katkılarda bulunmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi, Çin tarafından 2013 yılında başlatılan ve Asya, Avrupa ve Afrika'yı kapsayan büyük bir ekonomik ve altyapı girişimidir. Bu projede yer

alan beş ana araç şunlardır: "Politika Koordinasyonu", "Altyapı Bağlantısı", "Kesintisiz Ticaret Kanalları", "Finansal Bağlantılar ve Para Dolaşımı" ve "İnsanların Anlaşması". Bu araçların her biri, projenin başarılı bir şekilde uygulanmasını ve hedeflerine ulaşmasını sağlamak amacıyla tasarlanmıştır.

1. *Politika Koordinasyonu*: Politika koordinasyonu, BKBY projesinin en önemli unsurlarından biridir. Bu araç, katılımcı ülkeler arasında stratejik politika uyumunu teşvik ederek, ekonomik ve ticari entegrasyonu kolaylaştırmayı amaçlar. Politikaların uyumlu hale getirilmesi, projelerin planlanması ve uygulanması sürecinde karşılaşılan bürokratik engelleri azaltır. Örneğin, BKBY projesine katılan ülkeler, ulusal kalkınma stratejilerini ve sektörel politikalarını uyumlu hale getirerek, ortak hedefler doğrultusunda işbirliği yapar(Ateş-2023). Bu koordinasyon, ayrıca ülkeler arasındaki diplomatik ilişkileri de güçlendirir ve karşılıklı güveni artırır. Proje kapsamında yapılan düzenli toplantılar ve ortak çalışma grupları, politika koordinasyonunun sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.
2. *Altyapı Bağlantısı*: Altyapı bağlantısı, BKBY projesinin fiziksel temelini oluşturur. Bu araç, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi ulaşım ağlarının iyileştirilmesini ve genişletilmesini kapsar. Altyapı projeleri, ticaret yollarının daha verimli hale gelmesini ve lojistik maliyetlerinin düşmesini sağlar. Örneğin, Çin'den Avrupa'ya uzanan yeni demiryolu hatları ve liman yatırımları, malların daha hızlı ve daha güvenli bir şekilde taşınmasına olanak tanır. Bu altyapı yatırımları, katılımcı ülkelerde ekonomik büyümeyi teşvik eder ve bölgesel kalkınmayı destekler(Ateş-2023). Ayrıca, enerji altyapısının geliştirilmesi de bu bağlamda önem taşımaktadır. Enerji hatlarının genişletilmesi ve yeni enerji projelerinin hayata geçirilmesi, katılımcı ülkelerin enerji güvenliğini artırmakta ve enerji arzının kesintisiz bir şekilde sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.
3. *Kesintisiz Ticaret Kanalları*: Kesintisiz ticaret kanalları, BKBY projesinin ticaret hacmini artırmak için kullandığı araçlardan biridir. Bu araç, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, ticaret bariyerlerinin azaltılması ve sınır geçişlerinin hızlandırılmasını amaçlar. Ticaretin önündeki engellerin kaldırılması, mal ve hizmetlerin serbestçe dolaşımını sağlar. Örneğin, Çin ve diğer BKBY ülkeleri arasında imzalanan serbest ticaret anlaşmaları, ticaret

hacminin artmasına ve ekonomik işbirliğinin güçlenmesine katkıda bulunur (Ateş, 2023). Bu kapsamda, sınır kapılarında dijitalleşme ve modernizasyon çalışmaları da önemli bir yer tutmaktadır. Elektronik gümrük sistemlerinin uygulanması ve sınır geçişlerinin hızlandırılması, ticaretin daha etkin ve verimli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır.

4. *Finansal Bağlantılar ve Para Dolaşımı:* Finansal bağlantılar ve para dolaşımı, BKBY projesinin finansmanını ve sürdürülebilirliğini sağlamada kritik bir rol oynar. Bu araç, katılımcı ülkeler arasında finansal işbirliğini ve sermaye akışını teşvik eder. Uluslararası yatırım bankaları ve finans kurumları, BKBY projelerini finanse etmek için çeşitli mali kaynaklar sağlar. Örneğin, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve İpek Yolu Fonu, BKBY projelerinin finansmanında önemli rol oynayan kurumlardır. Bu finansal kaynaklar, projelerin hayata geçirilmesini ve ekonomik kalkınmanın desteklenmesini sağlar (Ateş, 2023). Ayrıca, yerel para birimlerinin kullanımı ve finansal piyasaların entegrasyonu da bu bağlamda önem taşımaktadır. Çin Yuanı'nın uluslararasılaşması ve katılımcı ülkeler arasında yerel para birimleri ile ticaretin teşvik edilmesi, finansal istikrarı artırmakta ve döviz kurlarındaki dalgalanmaların etkisini azaltmaktadır.
5. *İnsanların Anlaşması:* İnsanların anlaşması, BKBY projesinin sosyal ve kültürel boyutunu kapsar. Bu araç, katılımcı ülkeler arasında kültürel alışverişi, eğitim işbirliğini ve halklar arası anlayışı teşvik eder. İnsanların anlaşması, projelerin toplumlar üzerindeki etkisini artırır ve sürdürülebilir kalkınmayı destekler. Örneğin, öğrenci değişim programları, kültürel etkinlikler ve ortak araştırma projeleri, BKBY ülkeleri arasında sosyal bağların güçlenmesine katkıda bulunur. Bu sayede, katılımcı ülkeler arasındaki ilişkiler daha da sağlamlaşır ve karşılıklı güven artar (Ateş,2023). Ayrıca, iş gücü hareketliliği ve turizm de bu kapsamda değerlendirilmektedir. Katılımcı ülkeler arasında iş gücü hareketliliğinin artırılması ve turizm faaliyetlerinin teşvik edilmesi, ekonomik ve sosyal bağların güçlenmesine katkıda bulunmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol projesi, politika koordinasyonu, altyapı bağlantısı, kesintisiz ticaret kanalları, finansal bağlantılar ve para dolaşımı ile insanların anlaşması gibi beş ana araç kullanarak, katılımcı ülkeler arasında ekonomik ve ticari entegrasyonu teşvik etmektedir. Bu araçlar, projenin başarılı bir şekilde uygulanmasını ve hedeflerine ulaşmasını sağlamada

kritik bir rol oynamaktadır. BKBY projesi, katılımcı ülkelerin ekonomik büyümesini desteklerken, aynı zamanda küresel ticaret ve işbirliğini artırarak, dünya ekonomisine olumlu katkılar sağlamaktadır. Bu araçların her biri, projenin farklı boyutlarını ve etkilerini kapsamakta olup, BKBY'un geniş ve çok yönlü yapısını ortaya koymaktadır. Proje, sadece ekonomik kalkınmayı değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel etkileşimi de teşvik ederek, daha entegre ve uyumlu bir dünya yaratmayı amaçlamaktadır.

2.5. Sürekliliği

2.5.1. Çin Politikasının Borç Odaklı Yapısı

Çin'in Kuşak ve Yol Projesi (Belt and Road Initiative - BRI), büyük ölçüde altyapı projeleri ve ekonomik entegrasyon yoluyla Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir köprü oluşturmayı hedeflemektedir. Ancak bu girişim, birçok ülke için ciddi ekonomik ve politik riskler barındıran borç tabanlı bir politika üzerine kurulmuştur. Bu politikalar, Çin'in küresel ekonomik ve siyasi nüfuzunu artırırken, projeye katılan ülkeler için potansiyel dezavantajlar yaratmaktadır.

Çin'in borç tabanlı politikası, birçok ülkeyi finansal zorluklarla karşı karşıya bırakmaktadır. Sri Lanka, bu politikanın en çarpıcı örneklerinden biridir. Hambantota Limanı'nın inşası için Çin'den alınan yüksek miktardaki kredi, Sri Lanka'nın borçlarını ödeyememesi sonucu limanın ve çevresindeki bazı alanların 99 yıllığına Çin'e kiralanmasına neden olmuştur. Bu durum, Çin'in borç tuzağı diplomasisi yoluyla ülkelerin stratejik varlıkları üzerinde hakimiyet kurma stratejisinin bir parçası olarak görülmektedir (Akkaya, 2023).

Benzer şekilde, Kenya da Çin'den aldığı büyük krediler sonucu finansal sıkıntılar yaşamıştır. Standard Gauge Railway (SGR) projesi için alınan 5 milyar doları aşkın kredi, projenin zarar etmesi ve kredilerin ödenememesi sonucu, Kenya'nın Mombasa Limanı gibi önemli varlıklarının Çin'in kontrolüne geçme riskiyle karşı karşıya kalmasına neden olmuştur (Kiriş, 2023).

Tacikistan, dış borcunun büyük bir kısmını Çin'e olan borçları oluşturduğu için, 28.500 km²'lik bir toprak parçasını borç karşılığında Çin'e bırakmak zorunda kalmıştır. Bu durum, Çin'in borç diplomasisi yoluyla egemenlik alanını genişletme stratejisini açıkça göstermektedir (Kiriş,2023).

Çin'in borç tabanlı politikaları, projeye katılan ülkelerin ekonomik ve politik egemenliklerini tehlikeye atmaktadır. Çin'den alınan yüksek miktarda borç, ülkelerin bağımsız ekonomik politikalar oluşturmalarını zorlaştırmakta ve bu ülkeleri Çin'in siyasi ve ekonomik nüfuzu altına sokmaktadır. Örneğin, Kırgızistan, dış borcunun %44'ünü Çin'e ödeyecek durumda olup, bu borçların bir kısmı Kuşak ve Yol Projesi kapsamındaki projeler için alınmıştır. Bu durum, Kırgızistan'ı aşırı borçlanma riskiyle karşı karşıya bırakmaktadır (Akkaya, 2023).

Çin'in Kuşak ve Yol Projesi, sadece ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik hedefler de taşımaktadır. Çin'in, borç verdiği ülkeler üzerindeki stratejik varlıkları ele geçirme politikası, küresel jeopolitik dengeleri değiştirme potansiyeline sahiptir. Çin'in Yunanistan'ın Pire Limanı, İsrail'in Aşdod Limanı ve Mısır'ın Ebu Kir Limanı'ndaki yatırımları, Çin'in küresel ölçekteki etkisini artırma stratejisinin bir parçası olarak görülmektedir. Bu yatırımlar, Çin'in ekonomik araçları kullanarak siyasi ve askeri nüfuzunu genişletme stratejisinin bir parçasıdır (Akkaya, 2023).

Çin'in borç tabanlı politikalarının bir diğer önemli dezavantajı, çevresel ve sosyal etkileridir. Altyapı projeleri, yerel ekosistemler üzerinde ciddi çevresel etkiler yaratmakta ve yerel toplulukların yaşamlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu projeler, yerel halkın yerinden edilmesine, doğal kaynakların tükenmesine ve çevresel bozulmalara neden olmaktadır. Çin'in projelerindeki çevresel ve sosyal etkiler, genellikle yeterince değerlendirilmemekte ve bu da projelerin uzun vadeli sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir (Ateş, 2023).

Çin'in Kuşak ve Yol Projesi, katılan ülkeler için önemli ekonomik fırsatlar sunarken, borç tabanlı politikaların getirdiği ciddi dezavantajları da beraberinde getirmektedir. Bu politikalar, ülkeleri finansal bağımlılığa itmekte, ekonomik ve politik egemenliklerini tehlikeye atmakta ve çevresel-sosyal sorunlara yol açmaktadır. Bu nedenle, Kuşak ve Yol Projesi'ne katılan ülkeler, projelerin uzun vadeli etkilerini dikkatlice değerlendirmeli ve borç tuzağına düşmemek için sürdürülebilir ekonomik stratejiler geliştirmelidir (Akkaya,2023; Kiriş, 2023; Ateş, 2023).

2.5.2. Projeye Karşı Olan Ülkelerin Tutumu

Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi, Çin'in küresel ekonomik ve politik etkisini artırma stratejisi olarak tasarlanmıştır. Ancak, bu büyük girişim, rakip ülkelerin olumsuz

tutumlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. BKBY'un genişlemesi ve etkisi, bazı ülkeler tarafından bir tehdit olarak algılanmakta ve bu durum projenin çeşitli dezavantajlarını beraberinde getirmektedir.

1. Jeopolitik Rekabet ve Güvensizlik: BKBY projesi, birçok ülke tarafından Çin'in jeopolitik hegemonyasını pekiştirme çabası olarak görülmektedir. Özellikle ABD, Hindistan ve bazı Avrupa ülkeleri, Çin'in BKBY aracılığıyla ekonomik ve stratejik nüfuzunu artırma girişimlerine karşı temkinli yaklaşmaktadır. Bu ülkeler, projenin bölgesel dengeleri bozabileceği ve kendi çıkarlarına zarar verebileceği endişesini taşımaktadır (Ateş, 2023).

2. Borç Tuzağı ve Ekonomik Bağımlılık: Bir diğer önemli eleştiri, BKBY kapsamında finansman sağlanan projelerin, katılımcı ülkeleri aşırı borçlanmaya iterek ekonomik bağımlılığı artırmasıdır. Özellikle gelişmekte olan ülkeler, Çin'in sağladığı kredilerle büyük altyapı projelerine yatırım yaparken, bu borçları geri ödeme konusunda zorluklar yaşayabilmektedir. Örneğin, Sri Lanka'nın Hambantota Limanı projesi, ülkenin yüksek miktarda borçlanmasına ve bu borçları ödeyememesi nedeniyle limanı 99 yıllığına Çin'e kiralamasına yol açmıştır (Ateş, 2023).

3. Güvenlik Kaygıları: BKBY projesi kapsamında inşa edilen altyapı projeleri, bazı ülkelerde güvenlik kaygılarına yol açmaktadır. Çin'in, stratejik öneme sahip limanlar ve ulaşım ağları üzerindeki kontrolü, bu ülkelerin ulusal güvenlik endişelerini artırmaktadır. Hindistan, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki varlığını artırma çabalarını, kendi güvenliği açısından tehdit olarak değerlendirmektedir. Benzer şekilde, bazı Avrupa ülkeleri de Çin'in kritik altyapı yatırımlarını güvenlik riski olarak görmektedir (Ateş,2023).

4. Ekonomik ve Ticari Endişeler: BKBY projesinin bir diğer eleştirisi, Çin mallarının üye ülkelerin ekonomilerine zarar verebileceği yönündedir. Çin'in büyük üretim kapasitesi ve düşük maliyetli ürünleri, yerel sanayiler üzerinde baskı oluşturmakta ve yerel üreticilerin rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Bu durum, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik dengesizliklere yol açabilir. Ayrıca, bazı ülkeler, Çin'in ekonomik stratejilerini şeffaflık eksikliği ve haksız rekabet uygulamaları nedeniyle eleştirmektedir (Ateş, 2023).

5. Kültürel ve Sosyal Gerilimler: BKBY projesi, kültürel ve sosyal alanda da gerilimlere yol açmaktadır. Çin'in kültürel nüfuzunu artırma çabaları, bazı ülkelerde tepkiyle karşılanmakta ve kültürel egemenlik kaygılarını artırmaktadır. Özellikle Batı ülkeleri, Çin'in

insan hakları konusundaki sicili ve otoriter yönetim tarzı nedeniyle BKBY’ya karşı olumsuz bir tutum sergilemektedir (Ateş, 2023).

6. Politik ve Diplomatic Çatışmalar: BKBY projesi, Çin ile rakip ülkeler arasında politik ve diplomatik çatışmalara yol açmaktadır. ABD ve Hindistan gibi ülkeler, BKBY’un genişlemesini sınırlamak için çeşitli stratejik hamlelerde bulunmakta ve alternatif projeler geliştirmektedir. Bu durum, küresel politik arenada tansiyonun yükselmesine ve işbirliği yerine rekabetin ön plana çıkmasına neden olmaktadır (Ateş, 2023).

BKBY projesi, Çin’in küresel ekonomik ve politik etkisini artırma stratejisi olarak büyük bir potansiyele sahip olmakla birlikte, rakip ülkelerin olumsuz tutumları ve eleştirileri nedeniyle çeşitli dezavantajlarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu dezavantajlar, jeopolitik rekabet, ekonomik bağımlılık, güvenlik kaygıları, ticari endişeler, kültürel ve sosyal gerilimler ile politik ve diplomatik çatışmalar şeklinde kendini göstermektedir. Çin, BKBY’un başarısını sağlamak ve sürdürülebilir bir şekilde ilerlemesini temin etmek için bu eleştirileri dikkate almalı ve uluslararası işbirliğini artırmaya yönelik adımlar atmalıdır.

2.5.3. Coğrafi ve Jeostratejik Engeller

BKBY Projesi’nin uygulama alanı bulunduğu bölgede bazı engeller de projenin gelişmesini engelleyebilmektedir. Bunlar temelde altyapı sorunları, iktisadi dengesizlikler, çevresel sorunlar, kültürel farklılıklar, uluslararası rekabet ve çatışmalar gibi alanlarda yoğunlaşmaktadır.

BKBY güzergahındaki ülkelerin büyük bir kısmı, gelişmekte olan ülkelerdir ve bu ülkelerdeki altyapı eksiklikleri, projenin ilerlemesini engelleyen başlıca faktörlerden biridir. Yetersiz yollar, köprüler, limanlar ve demiryolu sistemleri, ticaretin hızlı ve verimli bir şekilde yapılmasını zorlaştırmaktadır. Ayrıca, bu ülkelerdeki mevcut altyapının modernize edilmesi için gerekli olan mali kaynakların yetersizliği de önemli bir sorundur (Ateş, 2023).

BKBY güzergahındaki bazı ülkeler, politik istikrarsızlık ve iç çatışmalarla mücadele etmektedir. Özellikle Orta Asya ve Orta Doğu bölgesindeki bazı ülkelerde yaşanan iç savaşlar ve siyasi karışıklıklar, projenin uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Bu bölgelerdeki güvenlik sorunları, yatırımların güvenliği ve projelerin sürdürülebilirliği konusunda ciddi endişeler yaratmaktadır (Ateş, 2023).

BKBY projesine dahil olan ülkeler arasında büyük ekonomik farklılıklar bulunmaktadır. Gelişmiş ülkelerle gelişmekte olan ülkeler arasındaki bu fark, ticaret ve işbirliği süreçlerinde uyum sorunlarına yol açmaktadır. Gelişmiş ülkelerin talepleri ve beklentileri ile gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçları arasında denge sağlamak, projeyi yönetenler için zorlu bir görevdir. BKBY projesi, büyük altyapı projeleri gerektirmektedir ve bu projeler çevresel etkilere yol açabilir. Yeni yollar, demiryolları ve limanlar inşa edilirken, doğal alanların tahrip edilmesi ve çevresel dengenin bozulması riski bulunmaktadır. Bu durum, çevre koruma örgütleri ve yerel halk arasında tepkilere neden olabilmektedir(Ateş, 2023).

Projenin büyüklüğü ve kapsamı göz önüne alındığında, finansman sağlama konusu da önemli bir sorundur. BKBY kapsamındaki projelerin finansmanı için büyük miktarda sermaye gerekmektedir ve bu sermayenin sağlanması, katılımcı ülkeler için ciddi bir yük oluşturabilir. Çin'in sağladığı kredilerle finanse edilen projeler, bazı ülkelerin yüksek borçlanma riskiyle karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. BKBY projesi, bazı büyük güçlerin ve bölgesel aktörlerin rekabetini tetiklemektedir. Özellikle ABD ve Avrupa Birliği, Çin'in bu girişimini ekonomik ve stratejik bir tehdit olarak görmektedir. Bu ülkeler, BKBY projesine karşı kendi stratejilerini geliştirmekte ve bu durum, projenin uygulanmasında çeşitli zorluklara yol açmaktadır(Ateş, 2023).

BKBY güzergahındaki ülkeler arasında kültürel ve sosyal farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklar, projelerin planlanması ve uygulanmasında zorluklar yaratabilir. Kültürel uyumsuzluklar ve yerel halkın projelere olan bakış açısı, projenin başarısını etkileyen önemli faktörlerdir(Ateş, 2023).

Bir Kuşak Bir Yol projesi, büyük fırsatlar sunmakla birlikte, coğrafi ve siyasi faktörlerden kaynaklanan birçok zorlukla karşı karşıyadır. Altyapı eksiklikleri, politik istikrarsızlık, ekonomik farklılıklar, çevresel sorunlar, finansman güçlükleri, uluslararası rekabet ve kültürel-sosyal engeller, projenin uygulanmasını zorlaştıran başlıca sorunlardır. Bu zorlukların üstesinden gelmek için katılımcı ülkelerin işbirliği ve koordinasyonu büyük önem taşımaktadır.

Bu sorunların çözülmesi, BKBY projesinin başarısı için kritik öneme sahiptir ve projenin uzun vadeli sürdürülebilirliği için gerekli adımların atılması gerekmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNDEKİ KONUMU

3.1. Türkiye’deki Ulaştırma Projeleri ve Orta Koridor Girişimi

3.1.1. Genel Olarak Türkiye ve Orta Koridor

Orta Koridor, Çin ile Batı Avrupa'yı birbirine bağlayan ve kuzeyde Rusya, güneyde İran arasında bir geçiş oluşturan çok modlu bir ulaşım yoludur. Asya ve Avrupa arasındaki ticaret ve ulaşımı daha hızlı, verimli ve güvenli hale getirmek amacıyla oluşturulmuştur. Farklı ulaşım modlarını içeren bir ağ olan Orta Koridor, 4.256 kilometrelik demiryolu bağlantısı ve 508 kilometrelik deniz geçişine sahiptir (Calabrese, 2019). Demiryolu hattı, Çin-Kazakistan sınırından başlayarak Kazakistan üzerinden Hazar Denizi'ne ulaşır. Daha sonra Azerbaycan ve Gürcistan'ı geçerek Batı Avrupa'ya uzanır. Bu rotanın bir kolu Türkiye üzerinden Marmaray Tüneli ile İstanbul Boğazı'nın altından geçerken, diğeri Karadeniz üzerinden Ukrayna ve Romanya'ya doğru ilerler (Calabrese, 2019).

Çin'den başlayarak Türkiye ve güzergâhtaki diğeri ülkeler üzerinden Avrupa'ya ulaşmayı amaçlayan Orta Koridor Girişimi kapsamında çeşitli projeler hayata geçirilmiştir. Bu projelerden biri, Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Shihezi şehrinden başlayıp Kazakistan'daki Mangışlak Yarımadası'nda yer alan Aktav Limanı'na ulaşan Nomad Ekspresi'dir. 2013 yılında Astana'da düzenlenen II. Uluslararası Ulaşım ve Lojistik İş Forumu'nda yapılan "Yeni İpek Yolu" değerlendirmeleri sonucunda Gürcistan, Kazakistan ve Azerbaycan Demiryolları ile Batum, Aktav ve Bakü Liman işletmeleri arasında imzalanan "Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattının Geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi İhdası" anlaşması çerçevesinde tasarlanan bu tren hattı, zamanla Çin ve Türkiye'nin de katılımıyla genişletilmiştir. 2015 yılında Çin'in Shihezi şehrinden Azerbaycan'ın Kishli İstasyonu'na, 2016'da Ukrayna'nın Çornomorsk şehrinden Kazakistan'ın Dostık kentine ve 2017'de Çin'in Lianyungang şehrinden İstanbul'a kadar üç farklı sefer düzenlenmiştir (Toprak, 2020).

Ekonomi ve jeopolitiğin kesiştiği noktada yer alan Orta Koridor, karayla çevrili ülkelere mesafe ve bağımlılık gibi ikili zorluğun üstesinden gelme fırsatı sunar. Türkiye'den başlayıp Gürcistan ve Azerbaycan üzerinden Kafkasya bölgesini aşan, Hazar Denizi'ni geçerek Orta Asya'ya uzanan ve Çin'e ulaşan bu koridor, Antik İpek Yolu'nu canlandırma çabalarının önemli bir parçasıdır (Akkaya, 2023: 43). Demiryolu ve karayoluyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden (Hazar transit koridorunu kullanarak) Türkmenistan,

Özbekistan, Kırgızistan veya Kazakistan güzergahını takip ederek Çin'e ulaşır. Bu hat üzerinde Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktau/Kuryk (Kazakistan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanları, multimodal tüketicilerin ana noktalarıdır (Akkaya, 2023: 43-44).

Orta Koridor, bölge ülkeleri için büyük bir ilgi odağı haline gelmiştir. Bu koridor, bölge ülkelerinin ekonomik ve ticari faaliyetlerine, altyapı geliştirmelerine ve bölgesel büyümelerine olanak sağlamaktadır. Bölge ülkeleri, bu koridor üzerinden geçen ticaret ve yatırım fırsatlarından yararlanmayı hedeflemektedir. Avrupa ve Asya arasında bir ticaret yolu olarak Orta Koridor, Kuzey Koridoru'na kıyasla daha ekonomik ve hızlı bir seçenektir (Akkaya, 2023: 44).

3.1.2. Türkiye'nin Yürüttüğü ve Dahil Olduğu Projeler Bağlamında Orta Koridor

3.1.2.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Güzergahı



Şekil 10: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

(Kaynak: Akkaya, 2023: 44)

Orta Koridor'un önemli bir bileşeni olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Ekim 2017'de açılmıştır. Şekil 10'da görüldüğü üzere, proje toplamda 840 km uzunluğundadır (Akçay, 2017: 82 vd). Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan'ı birbirine bağlayan bir güzergâh niteliğine sahiptir. Çin ile Avrupa arasında kesintisiz ticarete yeni bir bakış açısı getiren bu demiryolu,

başlangıçta yılda 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton kargo taşıma kapasitesine sahiptir. Bu kapasitenin 2034 yılına kadar yılda 3 milyon yolcuya ve 17 milyon tona çıkması öngörülmektedir. Bu demiryolu aynı zamanda Lapis Lazuli Koridoru'na da bağlanmaktadır (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, 2024b). Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında demiryolu bağlantısı oluşturmayı hedefleyen bu proje, bölgesel bağlantı ve ekonomik işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Çin, bu projenin Avrupa ile Asya arasında kültürel ve ekonomik bir bağ olduğuna inanmaktadır. Girişim, ulaşım altyapısını (kara, demiryolu, deniz) iyileştirecek, ihracatı artıracak ve bu yeni koridordan yararlanan ülkeler için fırsatları genişletecektir (Akkaya, 2023: 45).

Türkiye sınırında 4 istasyon ve 3 köprü inşa edilen projenin maliyeti yaklaşık 450 milyon dolar civarındadır (Akçay, 2017: 82). Bu kapsamda, 2017 yılında tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattının ilk yük treni olan China Railway Express, Çin'den başlayarak Marmaray üzerinden Avrupa'ya geçmiştir ve 6 Kasım 2019'da Ankara'da düzenlenen bir törenle karşılanmıştır (Dilli, 2022: 67; Kiriş, 2023: 39-40). Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan, tören sırasında Çin'in Asya, Avrupa ve Orta Doğu'yu birbirine bağlayan Kuşak Yol Projesi'ne büyük önem verdiklerini belirterek, bu girişimin bir parçası olan BTK projesi ile Bakü'den Kars'a ilk uluslararası transit seferi gerçekleştiren China Railway Express'in dünya demiryolu taşımacılığında önemli bir yeri olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca, Turhan BTK hattı sayesinde Çin'den Türkiye'ye ulaşım süresinin bir aydan 12 güne, Avrupa'ya ise 18 güne düştüğünü ifade etmiştir. Asya ve Avrupa arasındaki 21 trilyon dolarlık ticaret hacmi dikkate alındığında, bu hattın önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Hattın yıllık 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıması planlanmakta, 2034 yılına gelindiğinde ise bu rakamların 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük olacağı öngörülmektedir (Akçay, 2017a).

BTK kapsamında, 4 Aralık 2020 tarihinde Türkiye'den yola çıkan ilk ihracat treni, yaklaşık 9 bin kilometrelik mesafeyi 12 günde tamamlayarak Çin'e ulaşmayı hedeflemiştir (Kiriş, 2023: 39-40). Bu doğrultuda Kars'tan hareket eden tren, 8 Aralık'ta Gürcistan'a ulaşmış, ardından Ahılkelek-Tiflis-Rustavi güzergahını izleyerek Azerbaycan'a, oradan da Bakü Deniz Limanı'na ve "Beket Ata" yük gemisiyle Kazakistan'ın Aktau Limanı'na ulaşmıştır. Tren, 23 Aralık'ta düzenlenen bir törenle Çin'in Xi'an kentine varmıştır. Türkiye'nin Pekin Büyükelçisi Abdülkadir Emin Önen, törende yaptığı konuşmada, modern İpek Yolu'nu inşa ettiklerini belirtmiş, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan ise bu seferlerin artarak

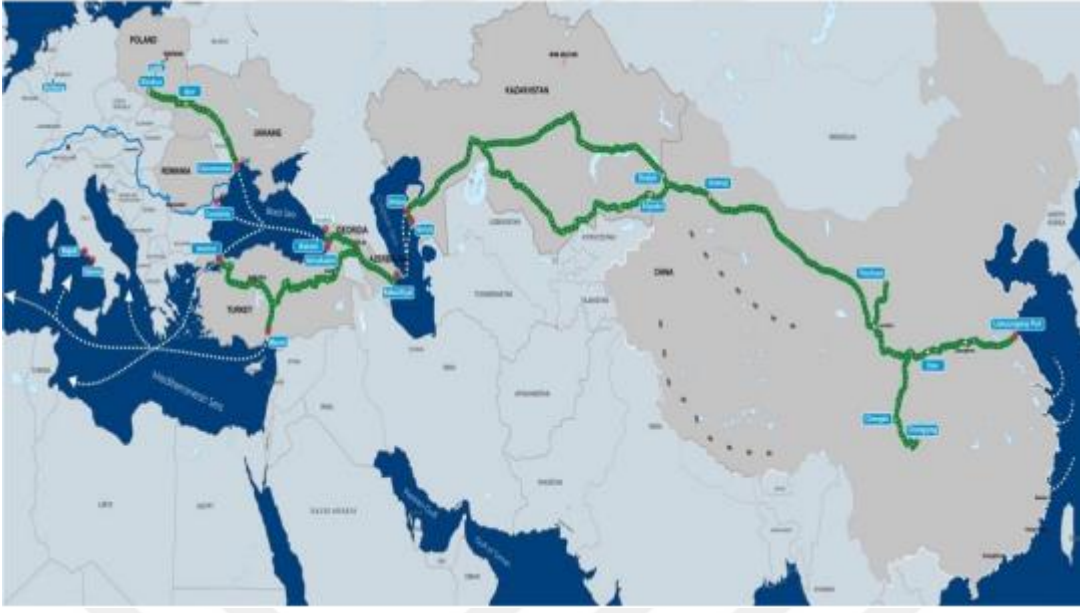
düzenli bir şekilde süreceğini ifade etmiştir. Pekcan, Türk mallarının 13 gün içinde Çin pazarına ulaşmasının Türkiye için büyük bir gurur kaynağı olduğunu vurgulamıştır (Kiriş, 2023: 39-40).

BTK projesi, doğuda Türkistan Cumhuriyetleri ve Çin'e, batıda ise Kars'tan Marmaray ağı ile Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve İngiltere'ye bağlanan kesintisiz bir demiryolu hattı oluşturarak, Çin menşeli ürünlerin Avrupa'ya naklinde büyük bir rol oynamaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014). Türkiye, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin üç kurucu unsurundan biri olarak, bu proje ile Kuşak ve Yol Projesi Orta Koridoru'nda transit ülke konumunu güçlendirmiştir (Kiriş, 2023: 39-40). Ayrıca, Türkiye bu proje sayesinde Türkistan ve Kafkasya ülkeleriyle olan kültürel ve toplumsal bağlarını da güçlendirme fırsatı bulmuştur. Ekonomik anlamda ise, bölgede bulunan petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarına erişim kolaylaşmıştır. BTK projesi, Kars'ın lojistik merkezi haline gelmesiyle şehrin ticari olarak gelişmesine de katkıda bulunmuştur.

3.1.2.2. Trans-Hazar-Orta Koridor

Orta Koridor Girişimi kapsamında gerçekleştirilen çok taraflı ulaştırma projelerine ek olarak, Türkiye "Trans-Hazar-Orta Koridor (bkz. Şekil 11)" girişimi ile birlikte bazı projeleri hayata geçirmiş ve bazılarını da planlamaktadır. Bu projeler arasında Kervansaray Projesi, Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Üçüncü Havalimanı, Üç Katlı Tüp Geçit Projesi, Filyos, Çandarlı ve Mersin Limanları Projesi ve Edirne-Kars Demiryolu Projesi gibi önemli çalışmalar bulunmaktadır (Kiriş, 2023: 39-40).

Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında Lapis Lazuli ulaşım koridorunun oluşturulması için yaklaşık üç yıllık teknik görüşmelerin ardından 15 Kasım 2017'de Aşgabat'ta düzenlenen 7. Afganistan Bölgesel Ekonomik İşbirliği Konferansı'nda (RECCA) bir anlaşma imzalanmıştır. Bu girişimde altyapının çoğunu finanse eden Çin, Orta etkili bir bölgesel teşvik olan bu girişim sayesinde Afganistan'ın sessiz kalmasına ve ticaret yoluyla barışı teşvik etmesine yardımcı olacağını ummaktadır (Akkaya, 2023: 45). Çin, uzak batı Sincan Eyaletinde Afganistan ile sınır komşusu olması ve bölgeyi etkileyen güvenlik sorunları nedeniyle son derece dikkatlidir. Bu nedenle Lapis Lazuli Koridoru, Çin için sadece ticaret değil, güvenlik açısından da önemlidir.



Şekil 11: Trans Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası

(Akkaya, 2023: 45)

3.1.2.3. TRACECA Projesi

TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru), Avrupa, Kafkasya ve Asya'yı birbirine bağlayan bir ulaşım ağı oluşturmayı hedefleyen önemli bir projedir. Bu proje, bölgesel ekonomik entegrasyonu, ticaretin artmasını ve ulaşım altyapısının gelişmesini amaçlamaktadır. Türkiye ise bu projede coğrafi konumu, tarihi ve ekonomik gücüyle kritik bir rol üstlenmektedir (Atasoy, 2010: 7).

Ülkemiz, Avrupa ile Asya arasında köprü görevi görerek, TRACECA koridorunun merkezinde yer almaktadır. Bu stratejik konum, Türkiye'yi projenin başarısı için vazgeçilmez kılar. Ülkemizin gelişmiş karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava taşımacılığı altyapısı, bölgesel ticaretin kolaylaşmasına önemli katkı sağlamaktadır. Ayrıca, limanlarımızın modernizasyonu ve lojistik merkezlerinin geliştirilmesi, Türkiye'yi bölgenin önemli bir lojistik üssü haline getirmiştir (Taşdemir, 2008: 702).

Türkiye'nin TRACECA'daki önemi sadece ulaşım altyapısıyla sınırlı değildir. Ülkemiz, enerji kaynaklarının taşınmasında da kritik bir rol oynamaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ve doğal gaz hatları gibi enerji projeleri, Türkiye'yi enerji geçiş koridoru haline getirmiştir. Bu da ülkemizin bölgesel ve küresel enerji güvenliğine önemli katkılar sağlamaktadır (Taşdemir, 2008: 702; Akkaymak, 2009: 49). Bununla birlikte, Türkiye'nin sahip olduğu kültürel zenginlik ve tarihi İpek Yolu üzerindeki konumu, turizm

potansiyelini artırmaktadır. TRACECA projesi kapsamında ulaşımın gelişmesi, bölgeye gelen turist sayısında artışa neden olacaktır. Bu da Türkiye'nin turizm gelirlerini artıracak ve istihdam yaratacaktır (Akkaymak, 2009: 49; Taşdemir, 2008: 702).

Sonuç olarak, Türkiye, TRACECA projesinin başarısı için hayati öneme sahiptir. Ülkemizin coğrafi konumu, altyapı yatırımları, enerji potansiyeli ve tarihi zenginlikleri, projenin hedeflerine ulaşmasında büyük katkı sağlayacaktır. Türkiye, bu proje sayesinde bölgesel liderlik rolünü güçlendirecek, ekonomik büyümesini sürdürecektir ve uluslararası prestijini artıracaktır.

3.1.2.4. Asya Karayolu Ağı

Asya Karayolu Ağı, Asya kıtasındaki ülkeler arasında karayolu bağlantısını güçlendirmeyi, ulaşım kalitesini artırmayı ve kıtanın ekonomik entegrasyonuna katkı sağlamayı amaçlayan uluslararası bir işbirliği projesidir. Bu proje, 1959'da başlatılmış olup, 32 Asya ülkesini kapsayan toplam 141.000 kilometrelik bir karayolu ağını hedeflemektedir. Projenin en önemli rotalarından biri, İstanbul'dan Tokyo'ya uzanan A-1 karayoludur (Akkaymak, 2008: 50).

Türkiye, Asya Karayolu Ağı'nda hem coğrafi konumu hem de tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması nedeniyle kritik bir role sahiptir. Ülkemiz, Avrupa ile Asya arasında köprü görevi görerek, projenin başarısı için vazgeçilmez bir konumdadır. Türkiye'nin bu projedeki önemi şu şekilde sıralanabilir: (Keleş, 2020: 69-70)

- **Coğrafi Konum:** Türkiye, Avrupa ve Asya kıtaları arasında önemli bir konuma sahip olması nedeniyle, Asya Karayolu Ağı'nın merkezinde yer almaktadır. Bu sayede, hem Batı hem de Doğu pazarlarına erişim imkanı sunmaktadır.
- **Tarihi İpek Yolu:** Türkiye, tarihi İpek Yolu üzerinde yer alması sebebiyle, kadim ticaret yollarının yeniden canlanması için önemli bir potansiyele sahiptir. Asya Karayolu Ağı, bu tarihi mirası günümüz koşullarına uyarlayarak, bölgesel ticaretin canlanmasına katkı sağlamaktadır.
- **Altyapı Yatırımları:** Türkiye, karayolu altyapısına yaptığı önemli yatırımlarla, Asya Karayolu Ağı'nın daha etkin bir şekilde kullanılmasına katkıda bulunmaktadır. Özellikle son yıllarda yapılan otoyol ve köprü yatırımları, ulaşımın hızlanmasına ve maliyetlerin düşürülmesine önemli ölçüde katkı sağlamıştır.

- **Lojistik Merkezi:** Ülkemiz, gelişmiş limanları, lojistik merkezleri ve özel sektörün güçlü lojistik hizmetleri sayesinde, bölgenin önemli bir lojistik merkezi haline gelmiştir. Asya Karayolu Ağı, Türkiye'nin lojistik potansiyelini daha da artıracak ve bölgesel ticarete önemli bir oyuncu olmasına katkı sağlayacaktır.
- **Ekonomik Büyüme:** Asya Karayolu Ağı, Türkiye'nin ekonomik büyümesine önemli katkılar sağlayacaktır. Proje sayesinde, ülkemiz hem Batı hem de Doğu pazarlarına daha kolay erişim imkanı elde edecek, ticaret hacmi artacak ve yeni yatırımlar çekecektir.

Asya Karayolu Ağı projesinin temel hedefleri arasında, bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendirmek, ticaretin kolaylaşmasını sağlamak, ulaşım altyapısını geliştirmek ve turizmi canlandırmak yer almaktadır. Proje, aynı zamanda kıtasal ölçekte sürdürülebilir bir ulaşım sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır (Keleş, 2020: 60-70). Gelecekte, Asya Karayolu Ağı'nın daha da genişlemesi ve modernize edilmesi beklenmektedir. Özellikle teknolojik gelişmelerin etkisiyle, akıllı ulaşım sistemleri ve otonom araçların kullanımı gibi yenilikçi uygulamaların projede yer alması öngörülmektedir. Bu sayede, Asya Karayolu Ağı, bölgenin ekonomik ve sosyal kalkınmasına daha büyük katkılar sağlayacaktır (Keleş, 2020: 60-70; Akkaya, 2008: 50).

Asya Karayolu Ağı, Asya kıtasının geleceği için önemli bir projedir. Türkiye ise bu projede hem coğrafi konumu hem de sahip olduğu potansiyel sayesinde kritik bir rol oynamaktadır. Ülkemizin projenin hedeflerine ulaşmasında aktif rol alması, hem kendi ekonomik büyümesine hem de bölgesel işbirliğine önemli katkılar sağlayacaktır.

3.1.2.5. TANAP Projesi

TANAP (Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi), Azerbaycan'ın Hazar Denizi'ndeki zengin doğal gaz rezervlerini Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşımayı hedefleyen stratejik bir enerji projesidir. 2015 yılında inşaatına başlanan proje, 2018 yılında hizmete girerek Türkiye'yi önemli bir enerji hub'ı haline getirmiştir (Topuz, 2016: 925).

TANAP boru hattı, Gürcistan sınırından başlayarak Türkiye'nin 20 ilinden geçerek Edirne'de sona ermektedir. Bu uzun güzergah boyunca, Türkiye'ye doğal gaz tedariki sağlamanın yanı sıra, Avrupa'ya alternatif bir doğal gaz kaynağı sunmaktadır. TANAP, Azerbaycan'ın Şah Deniz 2 gaz sahasından elde edilen doğal gazı, Türkiye üzerinden Yunanistan'a ulaştırmakta ve buradan da Avrupa'nın diğer bölgelerine dağıtılmaktadır.

(Topuz, 2016: 926; Keleş, 2020: 74). Türkiye, TANAP projesi ile hem enerji güvenliğini güçlendirmiş hem de bölgesel enerji ticaretinde önemli bir aktör haline gelmiştir. Ülkemiz, bu proje sayesinde Avrupa'ya doğal gaz tedarik zincirinde kritik bir konuma yükselmiştir. Ayrıca, TANAP, Türkiye'nin enerji çeşitliliğini artırarak enerji güvenliğini sağlamıştır.

TANAP projesi, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması hedeflenen Demir İpek Yolu projesiyle de önemli bir sinerji oluşturmaktadır. Her iki proje de Orta Asya ve Kafkasya bölgelerinden Avrupa'ya uzanan ticaret koridorları üzerinde yer almaktadır. Bu sayede, bölgedeki ekonomik faaliyetler canlanmış ve ülkeler arasındaki işbirliği güçlenmiştir (Topuz, 2016: 926; Keleş, 2020: 74).

TANAP projesi, sadece Türkiye için değil, bölge ve dünya için de önemli bir dönüm noktası olmuştur. Proje sayesinde: (Topuz, 2016: 926; Keleş, 2020: 74)

- **Enerji Güvenliği:** Avrupa'nın enerji güvenliği artmış ve Rusya'ya olan enerji bağımlılığı azalmıştır.
- **Ekonomik Kalkınma:** Proje güzergahındaki ülkelerde ekonomik faaliyetler canlanmış ve istihdam olanakları artmıştır.
- **Siyasi İşbirliği:** Bölge ülkeleri arasında enerji alanında işbirliği güçlenmiş ve siyasi ilişkilerde istikrar sağlanmıştır.

TANAP projesi, Türkiye'nin enerji alanındaki yükselişini simgeleyen önemli bir başarıdır. Proje, ülkemizin bölgesel ve küresel enerji oyuncusu olarak konumunu güçlendirmiştir. Ayrıca, TANAP, Türkiye'nin ekonomik büyümesine, istihdam yaratılmasına ve bölgesel barışa önemli katkılar sağlamaktadır.

3.1.2.6. Türkiye'nin Tamamladığı Ülke İçi Projeler

Türkiye, Orta Koridor projeleri kapsamında, BTK ve Trans Hazar Orta Koridor projeleri haricinde, başka çeşitli altyapı projelerini de hayata geçirmiştir. Bu kapsamda, hızlı tren projeleri, *Marmaray*, *Yavuz Sultan Selim Köprüsü*, *Avrasya Tüneli* gibi projeleri hayata geçirmiştir.

2005 yılında başlayan ve 2014 yılında tamamlanan Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı, Türkiye ile Çin arasındaki stratejik iş birliğinin önemli bir dönüm noktasıdır. Çin için ilk denizaşırı yüksek hızlı tren projesi olma özelliği taşıyan bu hat, iki ülke arasındaki ekonomik ve ticari ilişkileri güçlendirmiştir (Dilli, 2022: 68). Projenin finansmanı büyük

ölçüde Çin tarafından sağlanmış olup, Çinli ve Türk şirketlerinin ortak çalışmasıyla hayata geçirilmiştir. Türkiye'nin, küresel ölçekteki "Bir Kuşak Bir Yol" (BKBK) projesine katılımıyla birlikte, Ankara-İstanbul yüksek hızlı treni gibi projeler, Orta Koridor'un önemli bir parçası haline gelmiştir. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren projesi, Çin-Türkiye iş birliğinin başarılı bir örneği olup, Orta Koridor'un gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Bu proje, iki ülke arasındaki ekonomik ve ticari ilişkileri güçlendirmenin yanı sıra, bölgesel entegrasyona da önemli katkılar sağlamıştır (Yılmaz, 2020: 5286).

Bir diğer proje ise Avrasya Tünelidir. Avrasya Tüneli, İstanbul'un Avrupa ve Anadolu yakalarını deniz tabanının altından birleştiren benzersiz bir projedir. 2016 yılında açılan tünel, 14,6 kilometre uzunluğuyla dünyanın ilk tüp geçit tünel projesi olarak dikkat çekmektedir. 5,4 kilometrelik deniz altı kısmı, 3,6 kilometrelik yaklaşım tünelleri ve 5,6 kilometrelik bağlantı yollarından oluşan tünel, günlük ortalama 100.000 araç kapasitesine sahiptir. İstanbul'un trafik yoğunluğunu önemli ölçüde azaltan tünel, aynı zamanda çevre dostu olmasıyla da ön plana çıkmaktadır. Deniz altı kısmında kullanılan özel malzemeler, deniz canlılarına zarar vermemektedir (Kiriş, 2023: 42).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Boğazı'nı aşan üçüncü köprü olarak 2016 yılında hizmete girmiştir. 1408 metrelik ana açıklığı ve 322 metrelik yüksekliğiyle dünyanın en büyük asma köprülerinden biri olan yapı, aynı zamanda raylı sisteme sahip ilk asma köprü olma özelliğini taşımaktadır. İstanbul'un trafik sorununa çözüm getiren köprü, aynı zamanda Orta Koridor'un kara ulaşımında önemli bir bağlantı noktasıdır (Dilli, 2022: 68). Hem karayolu hem de demiryolu bağlantısı sunan köprü, bölgesel kalkınmaya da katkı sağlamaktadır (Karagöl, 2016).

İstanbul Havalimanı, 2018 yılında açıldığı günden itibaren dünyanın en büyük havalimanlarından biri olarak öne çıkmıştır. 76,5 milyon metrekarelik alana sahip havalimanı, altı adet pist ve yüksek yolcu kapasitesiyle dikkat çekmektedir (Dilli, 2022: 68). Yıllık 90 milyon yolcuya hizmet verme potansiyeli bulunan havalimanı, ilerleyen yıllarda bu kapasitenin 200 milyona çıkması hedeflenmektedir. Modern teknolojileri ve çevre dostu yaklaşımıyla ön plana çıkan İstanbul Havalimanı, Türkiye'yi global bir hava ulaşım merkezi haline getirmiştir. Havalimanının açılışıyla birlikte Türkiye'nin turizm, ticaret ve ulaşım sektörleri önemli ölçüde gelişme göstermiştir (Kiriş, 2023: 43).

Türkiye'nin bu kapsamda geliştirdiği projelerden biri de Çanakkale Köprüsü'dür. 2023 yılında tamamlanan 1915 Çanakkale Köprüsü ve Çin ile ortaklaşa gerçekleştirilmesi

öngörülen Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Hattı, Türkiye'nin ulaşım altyapısını güçlendirerek Orta Koridor'daki konumunu daha da sağlamlaştıracaktır. Özellikle Edirne-Kars hattı, Çin'in Avrupa'ya açılan önemli bir kapısı olacak ve bölgesel ticaretin canlanmasına katkı sağlayacaktır (Yılmaz, 2020: 5288).

Türkiye, sadece kara ve demir yolu değil, aynı zamanda denizyolu ulaşımında da Orta Koridor'a önemli katkılar sağlamayı hedeflemektedir. Filyos, Çandarlı ve Mersin limanları gibi büyük projelerle ülkemiz, bölgesel bir lojistik merkez haline gelmeyi amaçlamaktadır. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın açıklamalarında da vurgulandığı gibi, Türkiye, BKBY projesi kapsamında önemli adımlar atmaktadır (Yılmaz, 2020: 5288). Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı ve Avrasya Tüneli gibi tamamlanan projelerin yanı sıra, yeni projelerle de Orta Koridor'un gelişmesine katkı sağlanacaktır. Son yıllarda Türkiye'ye yapılan Çin yatırımlarında önemli bir artış yaşanmıştır. Bu yatırımlar, genellikle enerji, altyapı ve üretim sektörlerine yoğunlaşmıştır. Çinli şirketlerin Türkiye pazarına olan ilgisi, ülkemizin Orta Koridor üzerindeki stratejik konumundan kaynaklanmaktadır (Yılmaz, 2020: 5288).

Türkiye ayrıca tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak için bir dizi proje yürütmektedir. "Kervansaray Projesi" ile Orta Koridor içindeki gümrük idareleri arasında işbirliği geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Marmaray Denizaltı Demiryolu gibi diğer önemli altyapı projeleri de tamamlanmıştır (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, 2024b). 26 Ağustos 2016'da açılan Avrasya Tüneli, 20 Aralık 2016'da açılan Avrasya Tüneli ve 29 Ekim 2018'de açılan İstanbul Havalimanı da bu projeye verilen önemi göstermektedir. Ayrıca İstanbul'da Üç Katlı Tüp Tünel Projesi, Çanakkale Boğaz Köprüsü projesi, Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren projesi, Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu projesi ve Filyos, Çandarlı ve Mersin limanları bölgesel bağlantıları artıracak devam eden ulusal projelerdir (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, 2024b).

Sonuç olarak, Orta Koridor önemli bir jeopolitik ve ekonomik gelişme olup artan ticaret, yatırım ve bölgesel işbirliğini teşvik etmektedir. Antik ticaret yollarını canlandırıp modern altyapıdan yararlanarak bu girişim, Avrasya bağlantısının geleceğini şekillendirmektedir.

3.2. Türkiye'nin Proje Kapsamındaki Avantaj ve Dezavantajları

3.2.1. Avantajlar

Çin'in 'Çin Rüyası' ve Türkiye'nin 2023 vizyonu, özellikle Kuşak ve Yol Projesi bağlamında önemli bir sinerji oluşturmaktadır. Her iki ülke, 'kazan-kazan' ilkesine dayalı iş birliğiyle karşılıklı fayda sağlayabilir.

3.2.1.1. Güvenlik Ortamı Sağlama

Kuşak ve Yol Projesinin Orta Koridor ayağında önemli bir paydaş olarak görülen Türkiye'nin, bu girişime katılan komşu ülkelerle özellikle ulaşım ve ticaret alanında bağımlı ilişkiler kurması, ülkeler arasındaki sorunların çatışma veya terörizm yerine barışçıl yollarla çözülmesine olanak tanımanın yanı sıra, bu nispeten istikrarsız bölgenin güvenlik ve istikrar potansiyelini artıracaktır (Akkaya, 2023: 46; Kadılar ve Ergüney, 2017: 88). Bu durum, Türkiye'yi Irak, Suriye, Lübnan, Gürcistan veya Azerbaycan gibi ülkelere göre daha büyük bir ekonomiye sahip olması ve ambargo altında olan İran'dan farklı olarak, bölgesel kalkınmada itici bir güç haline getirecektir. 2017 yılında düzenlenen Kuşak ve Yol İşbirliği Forumu'nda Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türkiye'nin öncülük ettiği Orta Koridor'un tamamlanmasıyla bölgede barış ve refahın en üst seviyeye ulaşacağına dair inancını dile getirerek, "Terörü yerle bir edecek bir girişim olacaktır. Bu iş birliğinin model olarak başarılı olacağına inanıyorum" şeklinde bir açıklama yapmıştır (Kadılar ve Ergüney, 2017: 86-89).

3.2.1.2. Lojistik Merkezi Olma

Türkiye'nin coğrafi konumu, onu Kuzey Afrika, Orta Asya ve Avrupa arasında önemli bir geçiş noktası haline getirmektedir. Bu da onun bir lojistik merkezi olmasını da sağlayabilir. Kuşak ve Yol Projesi, Türkiye'ye büyük ölçekli altyapı projeleri, enerji yatırımları ve ticaret fırsatları sunmaktadır. Özellikle liman, lojistik ve ulaştırma sektörleri, bu girişimden önemli ölçüde fayda sağlayacaktır. Çin'in finansal desteğiyle hayata geçen Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi ve planlanan Edirne-Kars hattı, Türkiye'nin ulaşım altyapısını güçlendirerek ekonomik büyümeye katkı sağlayacaktır (Ergünesu, 2017).

Türkiye bu proje ile, jeopolitik ve jeo-ekonomik konumunu etkin şekilde kullanabilecektir. Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin gelişiminde birçok faktör etkili olmuştur. Çin'in dışı açılım politikası kadar, Türkiye'nin coğrafi konumu da bu ilişkilerin derinleşmesinde önemli bir rol oynamıştır. Tarih boyunca jeopolitik konumunun farkında olan Türkiye, Kuşak ve Yol projesinde de bu avantajını kullanarak aktif bir rol üstlenmiştir.

Avrupa, Afrika, Orta Doğu, Kafkasya ve Orta Asya gibi birçok önemli pazarın kesişim noktasında yer alan Türkiye, proje güzergahında stratejik bir konuma sahiptir (Çakılcı, 2021: 95). Bu sayede Türkiye, hem Avrupa'ya hem de Asya'ya açılan önemli bir ticaret ve ulaşım merkezi haline gelme potansiyeline sahiptir. Kuşak ve Yol Projesi'nin tamamlanmasıyla birlikte, Türkiye bu bölgeler arasındaki ticari bağları güçlendirecek ve yeni yatırım ve istihdam fırsatları yaratacaktır. Türkiye'nin Orta Asya'daki inşaat projelerine verdiği önem ve Batı ile yaşadığı bazı gerginlikler, ülkeyi Çin ve Rusya gibi Doğu ülkelerine yaklaştırmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan, TANAP, Türk Akımı ve Mavi Akım gibi enerji projeleri, Türkiye'yi Avrupa ve Avrasya arasında önemli bir enerji köprüsü haline getirmiş ve Çinli yatırımcıların ilgisini çekmiştir. Bu projeler, Türkiye'nin Orta Koridor'daki en kilit aktörlerden biri olmasını sağlamıştır (Çatal, 2019: 106).

3.2.1.3. Enerji Merkezi Olma ve Enerji Tedarikini Çeşitlendirme

Türkiye, enerji kaynakları bakımından zengin bir bölgede yer almaktadır. Bu bağlamda Türkiye, BKBY Projesi bağlamında bir *Enerji Hub'ı* da olabilir. Kuşak ve Yol Projesinin enerji koridoru olarak kullanılması, Türkiye'nin enerji geçiş sürecinde önemli bir rol oynamasına olanak tanıyacaktır. Zengin doğalgaz rezervlerine sahip olan Türkmenistan ve Azerbaycan'dan Avrupa'ya enerji taşımacılığında Türkiye kritik bir transit ülke haline gelebilir. Bu da ülkenin enerji güvenliğini artıracak ve enerji sektörüne yatırımları teşvik edecektir (Kadırlar ve Ergüney, 2017: 86-89; Ergünsu, 2017). Diğer yandan, Çin ekonomisinin hızlı büyümesi, enerji ihtiyacını önemli ölçüde artırmıştır. Bu nedenle Çin, enerji kaynaklarına ulaşmak ve enerji güvenliğini sağlamak için dünya genelinde yatırımlar yapmaktadır (Çakılcı, 2020: 95-96). Türkiye ise hem coğrafi konumu hem de enerji ihtiyacı nedeniyle Çin için önemli bir yatırım destinasyonu haline gelmiştir. Türkiye, enerji ihtiyacının büyük bir kısmını ithalata bağımlıdır. Bu durum, ülke ekonomisini dış şoklara karşı savunmasız hale getirmektedir. Çin'in Türkiye'deki enerji yatırımları, hem Türkiye'nin enerji güvenliğini artırmaya hem de ülkenin enerji sektöründeki gelişimi desteklemeye yöneliktir (Algül, 2020: 47). Çin'in Türkiye'deki enerji yatırımları sayesinde;

- **Enerji koridoru oluşturulması:** Türkiye, Avrupa ile Asya arasında önemli bir enerji köprüsü haline gelerek, bölgesel enerji ticaretini canlandıracaktır.
- **Enerji çeşitliliği:** Türkiye, farklı kaynaklardan enerji ithal ederek enerji güvenliğini artıracaktır.

- **Teknolojik gelişme:** Çinli şirketlerin getirdiği teknolojik bilgi ve deneyim sayesinde Türkiye'nin enerji sektörü daha modern ve verimli hale gelecektir.
- **İstihdam artışı:** Enerji yatırımları, Türkiye'de yeni istihdam olanakları yaratacaktır.

3.2.1.4. Kültür ve Turizm

Kuşak ve Yol Projesi'nin sağladığı imkanlar sayesinde Türkiye, dünyanın en büyük turizm pazarlarından biri olan Çin'e daha yakınlaşma fırsatı bulmaktadır. Bu da Türkiye açısından kültür ve turizm yatırımı olarak değerlendirilebilir. Bu girişim, iki ülke arasındaki kültürel ve ekonomik bağları güçlendirerek, Türkiye'nin turizm gelirlerini artırmasına ve uluslararası tanınırlığını yükseltmesine katkı sağlayabilir (Ergunsu, 2017: 14-17). Ancak, Türkiye'nin Çin turizm pazarından beklediği kadar pay alamadığı bir gerçektir. 2016 yılında 130 milyonu aşkın Çinli turistten sadece 200 bini Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Bu durum, Türkiye'nin Çinli turistleri çekmek için daha fazla çaba sarf etmesi gerektiğini göstermektedir. 2018 yılının Çin'de "Türkiye Turizm Yılı" ilan edilmesi, bu alanda önemli bir adım olmuştur. Bu sayede Türkiye, Çinli turistlerin dikkatini çekmeyi ve ülke imajını güçlendirmeyi amaçlamıştır. Ayrıca, Çinli yatırımcıların Türkiye'ye olan ilgisi de artmaktadır. Örneğin, Wanda Grubu gibi büyük şirketlerin Türkiye'ye yatırımları, ülkemizin turizm altyapısının güçlenmesine katkı sağlayacaktır (Ergunsu, 2017: 14-17).

Türkiye'nin Çin turizm pazarından daha fazla pay alabilmesi için şu adımlar atılabilir: (Kiriş, 2023: 49-50)

- **Pazarlama faaliyetlerinin güçlendirilmesi:** Çin'de hedef kitleye yönelik etkili pazarlama kampanyaları düzenlenmeli ve sosyal medya platformları aktif olarak kullanılmalıdır.
- **Ulaşım bağlantısının kolaylaştırılması:** Çin'den Türkiye'ye direkt uçuş sayısının artırılması ve vize işlemlerinin kolaylaştırılması gerekmektedir.
- **Çinli turistlere yönelik hizmetlerin geliştirilmesi:** Oteller, restoranlar ve diğer turizm işletmelerinde Çince bilen personel bulundurulmalı ve Çinli turistlerin ihtiyaçlarına yönelik hizmetler sunulmalıdır.
- **Kültürel etkinliklerin düzenlenmesi:** Çinli turistlerin ilgisini çekecek kültürel etkinlikler ve festivaller düzenlenerek, Türkiye'nin zengin kültürel mirasının tanıtılması sağlanmalıdır.

- **Güvenli ve konforlu bir turizm ortamının oluşturulması:** Turistlerin güvenliği ve konforu için gerekli önlemler alınmalı ve turizm altyapısı sürekli olarak geliştirilmelidir.

3.2.2. Dezavantajlar

Çin ile yürütülen BKBY Projesi bağlamında Türkiye'nin önünde aşılması gerekli olan bazı zorlukların olduğunu ifade etmek gerekmektedir. Bu zorluklar temelde, girişim ve girişimi algılama bakımından ülkeler arasındaki farklılıklar, Doğu Türkistan sorunu, jeopolitik sorunlara yönelik tutum farklılıkları, dış ticaret açoço gibi konulardır.

3.2.2.1. Türkiye ve Çin'in Orta Koridor Girişimi'ni Farklı Algılaması

Orta Koridor Girişimi'nin Türkiye ve Çin tarafından farklı algılanması, bu projenin başarılı bir şekilde uygulanmasındaki en büyük engellerden biridir. İki ülke halkı, basın, akademisyen ve siyasetçiler arasındaki iletişim eksikliği ve kültürel farklılıklar, bu farklı algılamaların temel nedenleridir.

Türkiye, Orta Koridor Girişimi'ni tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve bölgedeki ülkelerle ilişkilerin güçlendirilmesi olarak görmektedir. Özellikle Türk dünyasıyla olan bağları göz önüne alındığında, Türkiye bu projenin bölgesel iş birliğini artıracığına ve ülkenin ekonomik büyümesine katkı sağlayacağına inanmaktadır. Türkiye'nin Kervansaray Projesi gibi benzer girişimlerde bulunması da bu yaklaşımı desteklemektedir (Ergünsü, 2017: 18-20).

Çin ise Orta Koridor Girişimi'ni küresel hedeflerine ulaşmak için önemli bir araç olarak görmektedir. Bu proje, Çin'in ekonomik büyümesini sürdürmesine, enerji kaynaklarına erişimini kolaylaştırmasına ve küresel etkisini artırmasına yardımcı olacaktır. Çin, bu girişimle birlikte Orta Asya ve Orta Doğu gibi bölgelerde daha fazla siyasi ve ekonomik nüfuz kazanmayı hedeflemektedir (Durdular, 2016: 92; İnayet, 2020: 38).

İki ülkenin Orta Koridor Girişimi'ni farklı algılaması, projenin başarısını olumsuz etkileyebilir. Bu sorunu aşmak için; (Akkaya, 2023: 51-52; Durdular, 2016: 92; İnayet, 2020: 38)

- **İletişimin güçlendirilmesi:** İki ülke arasında düzenli olarak kültürel ve akademik değişim programları düzenlenmeli, ortak araştırma projeleri desteklenmeli ve siyasi diyaloglar artırılmalıdır.

- **Karşılıklı güvenin tesis edilmesi:** Her iki ülke de birbirlerinin kaygılarını anlamaya çalışmalı ve karşılıklı güven ortamı oluşturulmalıdır.
- **Uzman yetiştirilmesi:** Çin ve Türkiye'de Orta Koridor Girişimi üzerine çalışan uzman sayısının artırılması gerekmektedir. Bu uzmanlar, iki ülke arasındaki iş birliğini güçlendirecek ve projenin başarılı bir şekilde uygulanmasına katkı sağlayacaktır.

Orta Koridor Girişimi'nin başarılı olması için Türkiye ve Çin'in farklı algılamalarını aşması ve ortak bir zemin bulması gerekmektedir. İki ülke arasındaki iş birliği, bölgenin geleceği için büyük önem taşımaktadır.

3.2.2.2. Jeopolitik Menfaat Çatışmaları

Orta Koridor Girişimi'nin sürdürülebilirliğini tehdit eden bir diğer önemli sorun, Türkiye ve Çin'in bölgesel jeopolitik çıkarlarının çakışmasıdır. Özellikle Orta Asya ve Orta Doğu gibi bölgelerde yaşanan rekabet, iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz etkileyebilecek potansiyele sahiptir. Orta Asya'da, ABD ve Çin arasındaki rekabetin artmasıyla birlikte, NATO üyesi Türkiye'nin bu durum karşısında nasıl bir pozisyon alacağı belirsizliğini korumaktadır (Ergünsü, 2017: 18). Türkiye'nin hem Batı ile olan ilişkileri hem de Türk dünyasıyla olan tarihi bağları, bu konuda zorlu bir denge kurmasını gerektirmektedir. Orta Doğu ise hem coğrafi yakınlığı hem de tarihi bağları nedeniyle Türkiye'nin dış politikasının odak noktalarından biri olmuştur. Türkiye'nin bölgedeki aktif rolü, son yıllarda Orta Doğu'ya yönelik politikalarını güçlendiren Çin ile bazı gerilimlere neden olmaktadır. Çin, Orta Doğu'yu hem enerji kaynaklarına ulaşmak hem de siyasi nüfuzunu artırmak için önemli bir coğrafya olarak görmektedir (Lyall, 2019). Özellikle Suriye meselesinde Türkiye ve Çin'in farklı yaklaşımları, iki ülke arasındaki ilişkileri gerginleştirmektedir. Türkiye'nin Suriye'nin kuzeyinde oluşturmak istediği güvenli bölgeye yönelik Çin'in tepkisi, bu durumun en çarpıcı örneklerinden biridir (Akkaş, 2023: 52). Sonuç olarak, Türkiye ve Çin'in Orta Koridor Girişimi kapsamında iş birliği yaparken, bölgesel jeopolitik rekabetin de göz ardı edilmemesi gerekmektedir. İki ülkenin bu konuda karşılıklı anlayış göstermesi ve ortak çıkar alanlarını belirlemesi, projenin uzun vadeli başarısı için büyük önem taşımaktadır.

3.2.2.3. Doğu Türkistan'da Yaşanan Gelişmeler ve Türkiye'nin Tepkisi

Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde en önemli sorunlardan biri olan Doğu Türkistan meselesi, Orta Koridor Girişimi'nin geleceğini de belirleyen önemli bir faktördür. Çin'in

Uygur Türklerine yönelik sistematik insan hakları ihlalleri, Türkiye'de büyük tepkilere neden olmakta ve iki ülke arasındaki ilişkileri germektedir. 2009 yılından bu yana Çin'in Doğu Türkistan'da uyguladığı baskıcı politikalar, Türkiye'nin Çin'e yönelik tutumunu olumsuz etkilemiştir. Türkiye, bu durumun Çin'in asimilasyon politikasının bir parçası olduğunu belirterek, Çin'i şiddetle kınamıştır. Çin ise bu eleştirilere karşılık, Doğu Türkistan meselesini iç işleri olarak nitelendirerek Türkiye'yi kendi iç sorunlarına karışmakla suçlamıştır (Karaca, 2007: 242; Durdular, 2016: 92; Sarıkaya, 2018; Akkaya, 2023: 54-55).

Türkiye, hem Uygur Türklerinin haklarını savunmak hem de Çin ile olan ilişkilerini korumak arasında zor bir denge kurmaya çalışmaktadır. Çin ise Orta Koridor Girişimi'ni bölgesel nüfuzunu artırmak için bir araç olarak görmekte ve bu nedenle Türkiye'yi kendi çıkarlarına uygun davranmaya zorlamaktadır. Uygur Türklerinin yaşadığı sorunlar, Türkiye'de geniş bir kamuoyu desteği görmektedir. Ancak Türkiye hükümeti, hem ekonomik ilişkileri hem de bölgesel iş birliğini göz önünde bulundurarak Çin ile olan ilişkilerde dikkatli bir politika izlemektedir (Kiriş, 2023: 54; Durdular, 2016: 92; Sarıkaya, 2018; Akkaya, 2023: 54-55).

3.2.2.4. Ticaret Açığı

Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik ilişkiler, Orta Koridor Girişimi'nin geleceğini olumsuz etkileyebilecek önemli bir sorunla karşı karşıyadır: Türkiye'nin Çin karşısında sürekli artan dış ticaret açığı.

2010 yılında imzalanan stratejik ortaklık anlaşmasıyla birlikte, iki ülke arasında enerji, ulaşım ve altyapı gibi birçok alanda iş birliği yapılması kararlaştırılmış ve ticaretin yerel para birimleri üzerinden gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Ancak bu anlaşmaya rağmen, Türkiye'nin Çin'e olan borcu hızla artmaktadır. 1993 ve 1994 yıllarında Çin'e ihracat fazlası veren Türkiye, günümüzde Çin'den çok daha fazla ürün ithal etmektedir (Durdular, 2019: 93). Bu durum, Türkiye ekonomisi üzerinde ciddi bir baskı oluşturmakta ve ülkenin cari açığını artırmaktadır. Uzmanlar, iki ülke arasındaki ticaret hacminin belirlenen hedeflere ulaşması durumunda, Türkiye'nin cari açığının katlanarak artabileceğini belirtmektedir (Kiriş, 2023: 55; Akkaya, 2023: 55; Karadeniz ve Toksabay, 2019).

Bu durum, Orta Koridor Girişimi'nin "kazan-kazan" prensibinin yalnızca Çin için geçerli olduğu yönündeki endişeleri güçlendirmektedir. Türkiye, bu girişimden beklenen karşılığı alamamakta ve uzun vadede ekonomik bağımlılığa sürüklenme riskini taşımaktadır.

Bu nedenle, Türkiye hükümeti, Çin ile olan ticaret ilişkilerini dengelemek ve dış ticaret açığını azaltmak için yeni stratejiler geliştirmek zorundadır.

3.2.2.5. Finansal Bağımlılık

Orta Koridor Girişimi kapsamında Türkiye ve Çin arasındaki finansal ilişkilerin derinleşmesi, Türkiye'nin siyasi ve ekonomik bağımsızlığını tehdit eden önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Çin'in Türkiye'deki ekonomik varlığının artması, ülkemizin karar alma mekanizmalarına etki etme potansiyelini güçlendirmektedir.

Çin'in Türkiye'deki ekonomik yatırımları, özellikle enerji, ulaşım ve finans sektörlerinde yoğunlaşmaktadır. Kumport Limanı'nın Çinli şirketlere satılması, Çin'in Türkiye'deki lojistik alandaki etkinliğini artırmış ve ülkemizin ticaret yolları üzerindeki kontrolünü güçlendirmiştir (Akkaya, 2023: 55-56). Benzer şekilde, Çinli bankaların Türkiye'deki bankacılık sektörüne girmesi, Çin'in finansal piyasalarımız üzerindeki etkisini artırmıştır. Çin'in Türkiye'ye verdiği krediler, ülkemizin altyapı projelerini finanse etmesine olanak sağlasa da, bu durum Türkiye'yi Çin'e karşı borçlu hale getirmekte ve ekonomik bağımlılığını artırmaktadır. Uzun vadede, bu durum Türkiye'nin ekonomik kararlarını etkileyebilecek ve ülkenin siyasi bağımsızlığını sınırlayabilecektir. Çin'in Türkiye'deki ekonomik yatırımlarının artmasıyla birlikte, bazı endişeler de ortaya çıkmaktadır (Çolakoğlu, 2019; Bodur, 2020; Lerner, 2020). Çin'in, Türkiye'deki ekonomik varlığını kullanarak siyasi nüfuzunu artırmaya çalışabileceği ve hatta ülkemizin iç işlerine karışabileceği yönünde kaygılar bulunmaktadır. Özellikle Çin'in Türkiye'de deniz üssü kurma gibi olası hedefleri, ülkemizin güvenliği ve bağımsızlığı açısından ciddi riskler taşımaktadır (Kiriş, 2023: 56).

3.3. Dış Ticaret Bağlamında Değerlendirme

3.3.1. Türkiye'nin Çin İle Olan Dış Ticareti

Türkiye ve Çin arasında, 2000 yılından sonra artan bir ticari ilişki tecrübe etmek mümkündür. Bu noktada, artan bir ortak menfaatler kümesinin olduğunu ifade etmek gerekmektedir. 2009 yılına gelindiğinde, her iki ülke de farklı ticari anlaşmalar akdetmiştir. Bu anlaşmalar, iki ülke arasındaki ticaret hacminin 50 milyar dolar seviyesine ulaşması hedeflenmiştir. Bu noktada Ankara ve İstanbul'u, kültür ve teknoloji alışverişinde diğer ülke ve şehirlere yüksek hız ile bağlamayı sağlamıştır. Türkiye, aynı zamanda, BKBY Projesi'nin de bir ortağı haline gelmiştir. Bu sayede Çin'in Avrupa pazarına kara yolu ile ulaşabilmesi

için Türkiye'ye ihtiyaç duyduğu açıktır (Teker, Teker ve Orman, 2022: 188). Bu sayede, 2015 yılından başlayarak, Çin ve Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin hızla arttığını söylemek mümkündür. İki devlet arasındaki ticari ilişkileri, ithalat, ihracat, ticaret hacmi ve ticari denge bağlamında şu şekilde değerlendirmek mümkündür:

Tablo 3: Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti Arasındaki Ticari İlişkiler

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2017	2,93	23,37	26,30	-20,43
2018	2,91	20,71	23,63	-17,80
2019	2,58	18,49	21,08	-15,90
2020	2,86	23,02	25,88	-20,15
2021	3,7	32,2	35,9	-28,5

(Kaynak: Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, 2024).

Tablo 3'ten anlaşıldığı üzere, Çin ve Türkiye arasındaki ticaret genişlemesine karşın ticaret açığı da yüksek kalmaya devam etmektedir. Türkiye'nin ticaret açığının %41.5'i, 2020 yılı verilerine göre, Çin kaynaklıdır. Türkiye, Çin'e temelde tarım ürünleri, hammadde, mineraller ve işgücü yoğun ürünler ihraç etmektedir. Buna karşın Çin'den, temelde sermaye yoğun ürünler, yüksek teknoloji ürünleri ithal etmektedir. Türkiye'nin ihracat malları düşük maliyetlidir ve işgücü yoğun ürünlerdir. Bu nedenle Çin'in inovasyon ve ileri teknoloji temelleri ürünleri karşısında ucuz kalmaktadır. Bu durum da iki ülke arasındaki ticari ilişkilerde bir dengesizlik üretebilmektedir. Çin'in sermaye sahipleri, Türkiye'de 2010 sonrası yatırımlarına ağırlık kazandırmaya başlamıştır. İhracat ürünlerinin sermaye malları içerisindeki oranı da bu kapsamda %30'dan %44'e (2015) ve sonrasında %53'e (2020) yükselmiş durumdadır (Teker, Teker ve Orman, 2022: 188-189).

Dahası Çin menşeli ve markalı ürünler Türkiye'den her geçen gün daha fazla varlık elde etmektedir. Çin menşeli markaların Türkiye'den satın almalarını 2015-2020 yılları arasında derleyen Teke, Teke ve Orman (2020) Tablo 4'teki sonuçlara ulaşmıştır.

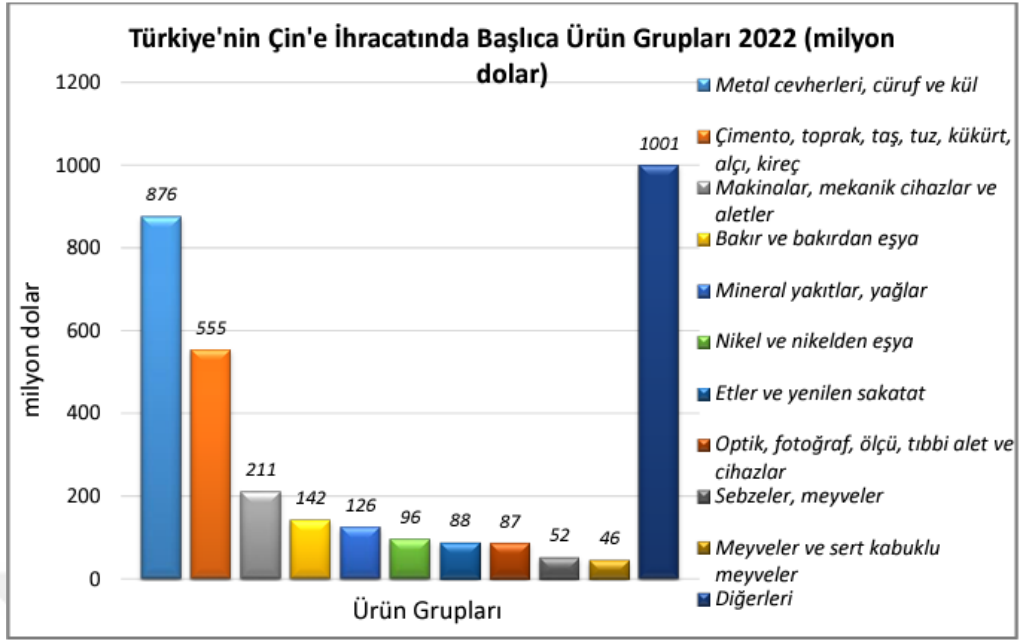
Tablo 4: Çin'in Türkiye'den Aldığı Şirketler ve Payları (2015-2020)

Varlık	Yıl	Satın Alınan Firma	Hedef	Endüstri	Pay	Miktar (Milyon Abd Doları)
Fina Kumport Limanları	2015	Cosco Pasific, China Merchants, CIC	Fina Holding	Liman	65	940
Trendyol.Com	2018	Alibaba Group Holdings	Various Investors, ERBD, Tiger Global	e-ticaret	75	728
Yavuz Sultan Selim Köprüsü	2019	Zhejiang, Jiangsu, Sichuan, Anhui, China Merchants Expressways	ICA	Ulaştırma, Altyapı	51	688,5
Netaş Telekom	2016	ZTE Corporation	One Equity Partners LLC, Rhea Equity	TEknoloji	48	101,3
Tekstilbank	2015	Industrial and Commercial Bank of China	Kamu Payları	Bankacılık	24,5	76,9
Demirer Kablo	2018	Jiangsu Zhongtian Technology	Saudi Cable Company	Endüstri Üretimi	100	66,7

Boyracı İnşaat	2017	Evershire Hroup Holdings	Duman Boyracı	İnşaat	30	6,6
-----------------------	------	--------------------------------	------------------	--------	----	-----

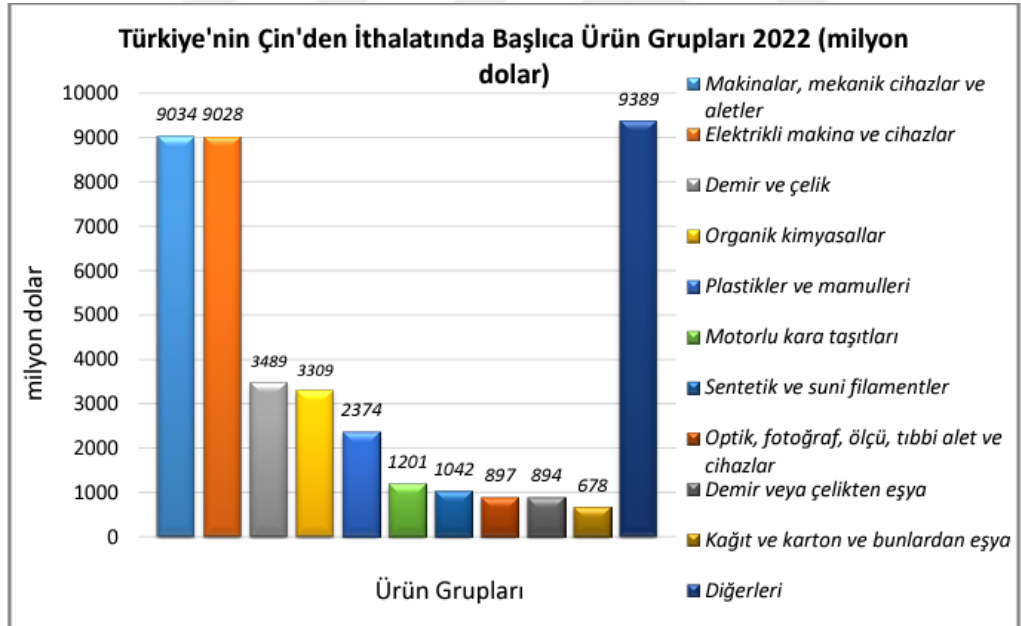
(Kaynak: Teke, Teke ve Orman, 2022: 188).

Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinde karşılıklı olarak farklı etmenlerin ön plana çıktığı görülmektedir. Şekil 12'den anlaşılabacağı üzere, Türkiye'nin 2022 yılında Çin'e yapmış olduğu ihracat kalemleri arasında 876 milyon ABD Doları seviyesinde metal cevheri, cüruf ve kül yer almaktadır. Bunu 555 milyon ABD doları ile çimento, toprak, taş, tuz, kükürt, alçı ve kireç takip etmektedir. Buna karşın 211 milyon ABD doları ile Makinalar, mekanik cihazlar ve aletler üçüncü sıradadır. Bakır ve bakırdan eşya (142 milyon ABD doları, mineral yakıtlar ve yağlar /126 milyon ABD Doları), nikel ve nikelden eşya (96 milyon ABD Doları), et ve yenilen sakatat (88 milyon ABD Doları), optik, fotoğraf, ölçü, tıbbi alet ve cihazlar (87 milyon ABD Doları), sebze ve meyve (53 milyon ABD Doları), meyve ve sert kabuklu meyveler (46 milyon ABD doları) yer almaktadır. Buna karşın diğerleri kategorisinde ise 1 milyar dolarlık bir ihracat söz konusudur. Çin'den ithal edilen ürünler açısından ise ölçsüzlük kendisini derhal göstermektedir. Şekil 13'ten görüleceği üzere, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler 9 milyar ABD doları iken elektrikli makine ve cihazlar da 9 milyar ABD doları seviyesindedir. Demir ve çelik, organik kimyasallar ayrı ayrı 3'er milyar ABD Doları seviyesinde iken bunları sentetik ve suni filamentler, (1.2 milyar ABD Doları), motorlu kara taşıtları (1.2. milyar ABD Doları), optik, fotoğraf, ölçü, tıbbi aley ve cihazlar (897 milyon ABD Doları), demir veya çelikten eşya (894 milyon ABD doları) seviyesindedir (bkz. Şekil 13).



Şekil 12: Türkiye'nin Çin'e Olan İhracatında Başlıca Ürün Grupları 2022

(Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 15)



Şekil 13: Türkiye'nin Çin'den İthalatında Başlıca Ürün Grupları 2022

(Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023: 15)

Ticaret Bakanlığı tarafından trademap.org adresinden alınan 2022 verilerine göre, Çin'in en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında Türkiye, 28. sıradadır. Buna karşın aynı veriler, Çin'in en fazla ithalat yaptığı ülkeler arasında Türkiye'nin 60. sırada yer aldığını

ortaya koymaktadır. Burada şöyle bir sonuç ortaya çıkmaktadır ki Türkiye, BKBY Projesi kapsamında, Çin ile ticari ilişkilerini yıllar içerisinde geliştirmiş olmasına karşın, bu durum Çin'in lehine bir sonuç üretmektedir. Türkiye'nin 2005-2010 yılları arasında kaydettiği ihracat artışı, sonrasında önemli ölçüde yavaşlamıştır. İhracattaki bu durağanlık, ithalattaki sürekli artışla tezat oluşturmaktadır. Özellikle 2015 yılında ithalat rakamları rekor seviyelere ulaşarak dış ticaret açığını önemli ölçüde artırmıştır.

İthalatın büyük bir kısmını elektrikli makine ve cihazlar, makine ve mekanik cihazlar ile motorlu kara taşıtları oluşturmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin dış ticaretinde Çin'e olan bağımlılığını ortaya koymaktadır. Özellikle elektrikli makine ve cihazlar grubundaki ithalat, Türkiye ile Çin arasındaki ticaret ilişkilerinde önemli bir yer tutmaktadır (Dilli, 2022: 81).

Dış ticaret açığının azaltılabilmesi için Türkiye'nin bazı önemli adımlar atması gerekmektedir. Tatlıyer (2017)'e göre bu adımlar aşağıdaki gibidir:

- *Çin'e ve diğer ülkelere olan bağımlılığın azaltılması:* Yerli üretime yönelik teşvikler verilerek, ithal ikamesi sağlanmalıdır.
- *İhracatın çeşitlendirilmesi:* Yeni pazarlara açılarak ihracatın çeşitlendirilmesi ve yeni ürünlerin geliştirilmesi önemlidir.
- *Yüksek katma değerli ürünlerin üretimi:* Düşük katma değerli ürünlerin yerine yüksek katma değerli ürünlerin üretimi teşvik edilmelidir.
- *Ar-Ge çalışmalarına yatırım:* Yeni teknolojilerin geliştirilmesi ve üretim süreçlerinin iyileştirilmesi için Ar-Ge çalışmalarına daha fazla yatırım yapılması gerekmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretindeki dengesizlikler ve Çin'e olan yüksek bağımlılık, sürdürülebilir bir büyüme için önemli bir risk oluşturmaktadır. Bu sorunları aşmak için Türkiye'nin, üretim yapısını çeşitlendirerek ve dış ticaret ilişkilerini dengeleyerek daha güçlü bir ekonomik yapıya kavuşması gerekmektedir.

3.3.2. Türkiye'nin Orta Asya Ülkeleri Bağlamındaki Dış Ticareti

Orta Asya ülkeleri, BKBY projesi ile birlikte önemli bir jeopolitik ve ekonomik dönüşüm sürecine girmiştir. Proje, bu ülkelerin ulaşım, enerji ve altyapı alanlarındaki eksikliklerini giderme fırsatı sunmuştur. Çin'in büyük ölçekli yatırımları, bölge ekonomilerine can suyu olmuş, ancak aynı zamanda dışa bağımlılığı artırabileceği yönünde endişeler de beraberinde getirmiştir.

BKBY'un temel amacı olan bağlantılılık, Orta Asya'da büyük ölçüde sağlanmış olsa da, bölge ülkelerinin projeden eşit düzeyde yararlanamadığı görülmektedir. Kazakistan ve Özbekistan gibi ekonomik gücü daha yüksek olan ülkeler, projeden daha fazla fayda elde etmektedir. Buna karşın diğer ülkelerin gelişiminde belirgin farklılıklar yaşanmaktadır. Diğer yandan, Çin ve Türkmenistan arasındaki ikili anlaşma, iki ülke arasında doğalgaz ticaretinin önünü açmıştır. Hayata geçirilen doğalgaz boru hattı projesi, sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve kültürel ilişkileri de güçlendirerek iki ülke arasındaki bağları pekiştirmiştir. Karakuş (2021)'a göre, bu proje hem Çin'in hem de Türkmenistan'ın beklentilerine yanıt olarak değerlendirilebilir. Çin'in Orta Asya ülkeleriyle olan ilişkileri zaten güçlü bir temel üzerine kurulmuştur. Bu doğalgaz projesi, özellikle eski Sovyetler Birliği ülkeleriyle olan işbirliğini daha da derinleştirdi. Proje kapsamında sadece doğalgaz ticareti değil, aynı zamanda Orta Asya'da pek çok alanda yeni iş birlikleri de geliştirilmiştir. Örneğin, Çin, Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan arasında demiryolu projeleri hayata geçirilerek bölgesel ulaşım ağları güçlendirildi (Genç, 2019: 19-24, 26-30).

Türkiye, BKBY'un önemli bir aktörü olarak konumlandırılmakla birlikte, projenin tam potansiyelini henüz gerçekleştirememiştir. Çin ve Rusya'nın bölgedeki etkinliği, Türkiye'nin pazar payını sınırlandırmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye'nin Orta Asya ülkeleriyle olan tarihi ve kültürel bağları, bir avantaj olarak değerlendirilebilir. Ülkemizin, bu bağları ekonomik iş birliğine dönüştürerek BKBY'dan daha fazla pay alabileceği söylenebilir (Dilli, 2022: 85-86).

Gelecekte, Orta Asya ülkelerinin BKBY kapsamında sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşabilmesi için, projenin sadece altyapı değil, aynı zamanda insan kaynakları gelişimi, teknoloji transferi ve iyi yönetim alanlarına da odaklanması gerekmektedir. Ayrıca, bölge ülkeleri arasında iş birliği ve rekabetin dengeli bir şekilde yürütülmesi önemlidir. Türkiye ise, Orta Asya'daki mevcut potansiyelini daha etkin kullanarak, bölgesel ticarete daha güçlü bir konuma gelebilir.

BKBY projesi Orta Asya'da önemli fırsatlar sunmuş olsa da, bölge ülkelerinin bu fırsatları en iyi şekilde değerlendirebilmesi için çeşitli zorlukların üstesinden gelmesi gerekmektedir. Türkiye'nin de bu süreçte aktif rol oynayarak, hem kendi ekonomik çıkarlarını hem de bölgesel istikrarı desteklemesi önemlidir.

Tablo 5: 2015-2023 Yılları Arasında Türkiye ve Orta Koridor Ülkeleri Arasındaki Toplam İhracat Verileri (Bin ABD Doları)

Yıllar	Kazakistan	Türkmenistan	Özbekistan	Tacikistan	Kırgızistan
2023	2.971.000	1.002.000	1.872,54	407.000	1.202.000
2022	1.608.000	1.100.000	1.877,92	389.000	903.000
2021	1 288 391	984 972	1 842 041	258 520	749 509
2020	985 615	786 615	1 154 082	173 675	417 526
2019	900 144	744 691	1 232 077	156 570	442 043
2018	790 318	503 197	1 030 587	188 700	391 936
2017	840 336	1 117 745	726 719	166 921	379 072
2016	713 825	1 369 128	559 425	160 923	327 846
2015	882 334	1 968 062	518 157	177 106	317 222

(Kaynak: DEİK, 2023: 11; TÜRKTOB, 2024a: 19; TÜRKTOB, 2024b: 177; TÜRKTOB, 2024c: 25-26; TÜRKTOB, 2024d: 10 vd; TÜRKTOB, 2024e: 23)

Tablo 6: 2015-2023 Yılları Arasında Türkiye ve Orta Koridor Ülkeleri Arasındaki Toplam İthalat Verileri (Bin ABD Doları)

Yıllar	Kazakistan	Türkmenistan	Özbekistan	Tacikistan	Kırgızistan
2023	3.501.000	1.661.000	1.877,92	123.000	274.000
2022	3.515.000	967.000	1.682,5	171.000	120.000
2021	1 595 313	710 865	1 800 044	195 731	86 461
2020	1 180 549	319 287	969 981	149 040	91 159
2019	1 403 956	344 774	1 140 193	198 072	77 244
2018	1 601 678	379 508	869 605	264 795	64 031
2017	1 493 796	487 294	838 369	224 031	155 124
2016	1 132 309	511 627	723 389	160 279	131 685
2015	1 115 012	634 448	722 712	222 878	117 702

(Kaynak: TÜRKTOB, 2024a: 19; TÜRKTOB, 2024b: 17; TÜRKTOB, 2024c: 25-26; TÜRKTOB, 2024d: 10 vd; TÜRKTOB, 2024e: 23)

Tablo 5 ve Tablo 6 ile, Türkiye'nin, Orta Koridor'da yer alan beş temel aktör ile olan ithalat ve ihracat verileri 2015-2023 yılları arasını kapsayacak şekilde ele alınmıştır. Görüldüğü üzere, ABD doları seviyesinde, bu ülkeler ile Türkiye arasındaki ticaret hacmi giderek genişlemektedir. Türkiye'nin Orta Asya ülkeleriyle dış ticaret ilişkileri, coğrafi

yakınlık ve tarihi bağlara rağmen beklenen seviyeye ulaşamamıştır. Özbekistan'la gelişen pozitif ticaret trendi dikkat çekici olsa da, diğer ülkelerle yaşanan dengesizlikler Türkiye'nin bölgedeki potansiyelini tam olarak ortaya koyamadığını göstermektedir. Kazakistan'daki büyük dış ticaret açığı, Türkiye'nin bu pazarda rekabet gücünü düşürmektedir (Dilli 2022: 87).

Orta Asya'da Çin ve Rusya'nın baskın ekonomik ve siyasi etkisi, Türkiye'nin önündeki en büyük engeldir. Bu iki ülkenin bölgeye yaptığı büyük ölçekli yatırımlar ve altyapı projeleri, Türkiye'nin rekabet gücünü zayıflatmıştır. Buna karşılık, Türkiye'nin Orta Asya ülkelerindeki kültürel ve tarihi yakınlığı, bir avantaj olarak değerlendirilebilir. Bu avantajı ekonomik fırsata dönüştürmek için Türkiye'nin hedef odaklı politikalar izlemesi gerekmektedir (Dilli, 2022: 88-89).

Türkiye'nin Orta Asya'daki dış ticaretini artırmak için aşağıdaki stratejiler izlenebilir:

- *Ürün çeşitliliği*: İhraç edilen ürünlerin çeşitlendirilmesi ve yüksek katma değerli ürünlere odaklanılması.
- *Markalaşma*: Türk markalarının Orta Asya pazarında tanıtılması ve tercih edilir hale getirilmesi.
- *Lojistik geliştirme*: Orta Asya'ya ulaşımı kolaylaştıracak lojistik altyapı yatırımları.
- *Finansal destek*: Orta Asya'daki Türk yatırımcılarına finansal destek sağlanması.
- *Ekonomik iş birliği platformları*: Bölgesel ekonomik iş birliği platformlarına aktif katılım.

Orta Asya ülkeleri, zengin doğal kaynaklara sahip olmasına rağmen, ekonomik gelişme sürecinde çeşitli zorluklarla karşı karşıyadır. Türkiye, bu ülkelerin ihtiyaçlarına yönelik çözüm ortaklığı geliştirerek, bölgedeki etkinliğini artırabilir. Ayrıca, Orta Asya'daki Türk toplulukları, ekonomik ilişkilerin güçlendirilmesinde önemli bir köprü görevi üstlenebilir (Dilli, 2022: 88-89).

Sonuç olarak, Türkiye'nin Orta Asya'daki ekonomik potansiyelini tam olarak ortaya koyabilmesi için, bölgesel dinamikleri iyi analiz ederek, hedef odaklı politikalar izlemesi gerekmektedir. Çin ve Rusya'nın rekabetçi ortamına rağmen, Türkiye'nin sahip olduğu avantajları kullanarak, Orta Asya pazarında daha güçlü bir konuma gelebileceği öngörülmektedir.

Türkiye ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasındaki ticaret bakımından çeşitli ürün grupları ön plana çıkmaktadır. Örneğin, Tablo 7’de gösterildiği gibi, Türkiye’nin en fazla ticaretinin olduğu Kazakistan’a Türkiye, en fazla makineler, mekanik cihazlar (777 milyon ABD Doları) ihraç etmektedir. Bu ürünleri elektrikli makine ve cihaz (325 milyon ABD Doları), motorlu kara taşıtkarı (283 milyon ABD Doları), örme giyim (227 milyon ABD Doları), örülmemiş giyim (164 milyon ABD Doları), plastik ve mamulleri (117 milyon ABD Doları) takip etmektedir. Türkiye’nin Türkmenistan’dan en fazla ithal ettiği ürünler arasında *mineral yakıtlar* ve *yağlar* 1.415.000 milyon ABD Doları ile ilk seviyede yer almaktadır. Bunun dışında Pamuk, pamuk ipliği (117.000 milyon ABD Doları ve Gübreler ön plana çıkmaktadır. Türkiye’nin Tacikistan’dan gerçekleştirdiği ithal ürünler arasında alüminyum ve alüminyum eşya (54 milyon ABD Doları) ve pamuk, pamuk ipliği (52 milyon ABD Doları) ilk iki sırayı almaktadır. Türkiye, Özbekistan’dan ise Bakır, bakır alaşımları ve bakır ürünleri, levhalar, pamuk ipliği, işlenmemiş çinko, petrol yağları, gübre, konserve, altın, işlenmemiş kurşun, ipek, sebzeler ve bazı kök ve yumrular, meyveler ve sert kabuklu meyveler ithal etmektedir. Kırgızistan’a yapılan ihracatta, altın ve mücevher (315 milyon ABD Doları) ilk sırayı alırken örme giyim eşyası (158 milyon ABD Doları), örülmemiş giyim eşyası (101 milyon ABD Doları), örme eşya (74 milyon ABD Doları), elektrikli cihazlar (47 milyon ABD Doları) ve makineler (62 milyon ABD Doları) ön plana çıkmaktadır.

Tablo 7: Türkiye'nin Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine Olan İhracatında Öne Çıkan Ürünler

Ülkeler	Kazakistan	Türkmenistan	Tacikistan	Özbekistan	Kırgızistan
Ürünler	Makinalar, Mekanik Cihazlar Elektrikli Makine Ve Cihaz, Motorlu Kara Taşıtları Örme Giyim Örülmemiş Giyim Plastik Ve Mamulleri	Mineral Yakıtlar, Yağlar Pamuk, Pamuk İpliği Gübreler	Alüminyum Ve Alüminyum Eşya Pamuk, Pamuk İpliği	Bakır, Bakır Alaşımları Ve Bakır Ürünleri, Levhalar, Pamuk İpliği, İşlenmemiş Çinko, Petrol Yağları, Gübre, Konserve, Altın, İşlenmemiş Kurşun, İpek, Sebzeler Ve Bazı Kök Ve Yumrular, Meyveler Ve Sert Kabuklu Meyveler	Altın Ve Mücevher İlk Sırayı Alırken Örme Giyim Eşyası Örülmemiş Giyim Eşyası Örme Eşya Elektrikli Cihazlar Ve Makineler

(Kaynak: TÜRKTOB, 2024a: 19; TÜRKTOB, 2024b: 17; TÜRKTOB, 2024c: 25-26; TÜRKTOB, 2024d: 10 vd; TÜRKTOB, 2024e: 23)

Tablo 8'den de görüleceği üzere, Türkiye'nin Kazakistan'dan ithal ettiği ürünler arasında ilk sırayı bakır, bakırdan eşya (1262 milyon ABD Doları) almaktadır. Bu ürünü mineral yakıtları ve yağlar (1206 milyon ABD Doları), Alüminyum ve alüminyumdan yapılan ürünler (465 milyon ABD Doları), çinko ve çinkodan eşya (135 milyon ABD Doları), sebzeler ve bazı kök yumrular (87 milyon ABD Doları), kurşun ve kurşundan eşya (76 milyon ABD Doları) takip eder. Türkiye'nin Türkmenistan'a ihraç ettiği ürünler ise değişkenlik göstermektedir. Elektrikli makine, cihazlar 168 milyon, Makinalar, mekanik cihazlar 153 milyon, Demir veya çelikten eşya 121 milyon ABD doları seviyesindedir.

Tacikistan bakımından ise ilk sırayı 36 milyon ABD Doları ile *makinalar, mekanik cihazlar ve aletler* almaktadır. Bunları ise plastikler ve mamulleri (33 milyon ABD Doları), örme giyim eşyası ve aksesuarları (33 milyon ABD Doları), elektrikli makine ve cihazlar (33 milyon ABD Doları), Deri ve saraciye eşyası (22 milyon ABD Doları), mücehherci eşyası (20 milyon ABD Doları) almaktadır. Özbekistan’a ihraç edilen ürünlerimiz arasında ise en fazla Temizlik maddeleri, ilaç, römork, plastik ürünleri, gıda işleme makineleri yer almaktadır. Kırgızistan’dan yapılan ithalatı ise ilk sıra enerji (27 milyon ABD Doları) ve altın ve mücevher ürünlerindedir (27 milyon ABD Doları). Bu ürünleri, pamuk, pamuk ipliği (12,1 milyon ABD Doları), kurşun ve kurşundan eşya (10,7 milyon ABD Doları), ham deriler (5,3 milyon ABD Doları) takip eder.

Tablo 8: Türkiye’nin Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinden Olan İthalatında Öne Çıkan Ürünler

Ülkeler	Kazakistan	Türkmenistan	Tacikistan	Özbekistan	Kırgızistan
Ürünler	Bakırdan Eşya Mineral Yakıtları Ve Yağlar Çinko Ve Çinkodan Eşya Sebzeler Ve Bazı Kök Yumrular Kurşun Ve Kurşundan Eşya	Elektrikli Makine, Cihazlar 168 Milyon, Makinalar, Mekanik Cihazlar 153 Milyon, Demir Veya Çelikten Eşya 121 Milyon Abd Doları	Makinalar, Mekanik Cihazlar Ve Aletler Plastikler Ve Mamulleri Örme Giyim Eşyası Ve Aksesuarları Elektrikli Makine Ve Cihazlar Deri Ve Saraciye Eşyası Mücevherci Eşyası	Temizlik Maddeleri, İlaç, Römork, Plastik Ürünleri, Gıda İşleme Makineleri	Enerji Pamuk, Pamuk İpliği, Kurşun Ve Kurşundan Eşya

(Kaynak: TÜRKTOB, 2024a: 19; TÜRKTOB, 2024b: 17; TÜRKTOB, 2024c: 25-26; TÜRKTOB, 2024d: 10 vd; TÜRKTOB, 2024e: 23)

Türkiye, ihracatını çeşitlendirerek Avrupa pazarının yanı sıra Kuzey Amerika, Kuzey Afrika, Orta Doğu ve Asya'ya yönelmiştir. Orta Asya pazarı, Türkiye için büyüme potansiyeli taşısa da, beklenen seviyede bir paya henüz ulaşılmamıştır. Bu durumun başlıca nedenlerinden biri, Rusya ve Çin gibi güçlü rakiplerin bölgedeki etkinliğidir.

Orta Asya ülkeleri, zengin doğal kaynaklara sahip olmalarına rağmen, ithalata bağımlı bir yapıdadırlar. Özellikle otomotiv, tarım, kozmetik, pamuk, inşaat ve madencilik sektörlerinde ithalata yönelim gözlemlenmektedir. Türkiye, bu ülkelerin ihtiyaç duyduğu tarım makineleri, tarım ürünleri, kozmetik, pamuk ve madencilik ürünleri gibi birçok alanda ihracat potansiyeli taşımasına rağmen, henüz bu potansiyeli tam olarak değerlendirememiştir. Ayrıca, fındık ve kuru meyve gibi Türkiye'nin geleneksel ihraç ürünlerinin Orta Asya pazarında yeterince tanıtıldığı söylenemez.

Orta Asya ülkelerinin ithalat yaptığı ürün grupları incelendiğinde, Türkiye için önemli fırsatlar olduğu görülmektedir. Özellikle madencilik ürünleri, pamuk, kozmetik, tarım makineleri ve tohum gibi alanlarda Türkiye, rekabetçi avantajlara sahiptir. Ancak, kara yolu taşımacılığının yüksek maliyeti, Türkiye'nin bu pazarlara ulaşımını zorlaştırmaktaydı. Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesi kapsamında hayata geçirilen demiryolları, bu sorunu büyük ölçüde ortadan kaldıracaktır. Demiryolları sayesinde, Türkiye, Orta Asya ülkelerine daha uygun maliyetlerle ulaşım sağlayabilecek ve ticaret hacmini artırabilecektir.

BKBY projesi, Türkiye'nin Orta Asya ülkeleriyle ikili ilişkilerini güçlendirerek, ekonomik iş birliğini derinleştirecektir. Proje kapsamında gerçekleştirilecek karşılıklı anlaşmalar, dış ticaretteki harcamaları düşürerek, iki taraf için de avantaj sağlayacaktır. Türkiye, bu fırsatı değerlendirerek, Orta Asya pazarında daha etkin bir rol oynayabilir ve bölgesel ticarete önemli bir oyuncu haline gelebilir. Hülasa, Türkiye'nin Orta Asya pazarındaki büyüme potansiyeli oldukça yüksektir. Ancak bu potansiyeli gerçekleştirmek için, bölgedeki rekabet koşullarını iyi analiz etmek, ürün çeşitliliğini artırmak, lojistik altyapı yatırımları yapmak, finansal destek sağlamak ve ikili ilişkileri geliştirmek gibi adımlar atılması gerekmektedir. BKBY projesi, Türkiye için bu hedeflere ulaşmada önemli bir fırsat sunmaktadır.

SONUÇ

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) Projesi, 21. yüzyılın en kapsamlı ve en etkili ekonomik ve stratejik girişimlerinden biri olarak, küresel dengeleri yeniden şekillendirme potansiyeline sahiptir. Projenin, geniş bir coğrafyayı kapsayan altyapı yatırımları, ticaret yollarının modernizasyonu ve ekonomik iş birliği hedefleri, sadece Çin'in değil, projenin parçası olan diğer ülkelerin de ekonomik ve stratejik çıkarlarına doğrudan etki etmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin BKBY Projesi içerisindeki rolü ve bu projenin Türkiye'ye olan etkileri, hem bölgesel hem de küresel düzeyde önemli sonuçlar doğurabilecek niteliktedir.

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında bir köprü niteliği taşıyan stratejik konumu sayesinde, BKBY Projesi'nin önemli aktörlerinden biri olmuştur. Türkiye'nin bu proje kapsamında üstlendiği rol, hem ekonomik hem de jeopolitik açılardan büyük bir öneme sahiptir. Proje kapsamında geliştirilen altyapı projeleri, Türkiye'nin ticaret yollarını modernize etmesine ve bölgesel bir lojistik merkezi olma hedefine katkı sağlamaktadır. Özellikle demiryolu ve liman altyapısına yapılan yatırımlar, Türkiye'nin BKBY Projesi'nin lojistik ağındaki rolünü güçlendirmiş ve Türkiye'nin Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu ile olan ticaret bağlantılarını daha da pekiştirmiştir.

Bu projeye katılım, Türkiye'nin ekonomik büyümesini desteklemiş, ticaret hacmini artırmış ve Türkiye'nin dış yatırımlar açısından cazibesini artırmıştır. Ayrıca, BKBY Projesi'nin Türkiye'ye sunduğu ekonomik fırsatlar, Türkiye'nin istihdam oranlarını olumlu yönde etkilemiş ve sanayi üretiminde bir artışa yol açmıştır. Ancak, bu ekonomik kazanımların yanı sıra, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne dahil olması, ülkenin bölgesel politikalarına ve uluslararası ilişkilerine de derin etkiler yapmıştır.

Türkiye'nin BKBY Projesi'ne olan katılımı, ülkenin jeopolitik duruşunu güçlendirmiş ve Türkiye'yi bölgesel bir güç olarak konumlandırmıştır. Proje kapsamında geliştirilen altyapı yatırımları, Türkiye'nin Ortadoğu, Kafkasya ve Balkanlar gibi stratejik bölgelerdeki etkisini artırmış ve Türkiye'yi bu bölgelerdeki enerji ve ticaret yollarının kilit oyuncusu haline getirmiştir. Bu durum, Türkiye'nin enerji güvenliği politikaları açısından da önemli bir avantaj sağlamıştır. Özellikle enerji koridorları üzerindeki kontrolü, Türkiye'nin hem bölgesel hem de küresel enerji piyasalarındaki rolünü güçlendirmiştir.

Ancak, BKBY Projesi'ne dahil olmanın getirdiği jeopolitik avantajlar kadar, bazı zorluklar da mevcuttur. Türkiye'nin bu projeye olan katılımı, zaman zaman diğer bölgesel

güçlerle çıkar çatışmalarına yol açmış ve bu durum, Türkiye'nin dış politikadaki denge arayışını zorlaştırmıştır. Özellikle Rusya ve İran gibi bölgesel aktörlerle olan ilişkilerde, BKBY Projesi üzerinden yaşanan rekabet, Türkiye'nin diplomatik manevra alanını daraltma riski taşımaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin BKBY Projesi kapsamında atacağı adımların, bölgesel güç dinamikleri göz önünde bulundurularak dikkatlice planlanması gerekmektedir.

BKBY Projesi, Türkiye için büyük ekonomik fırsatlar sunmakla birlikte, bazı riskleri de beraberinde getirmektedir. Türkiye'nin proje kapsamında aldığı altyapı yatırımları ve ticaret ağındaki rolü, ülkenin ekonomik büyümesine önemli katkılar sağlamıştır. Ancak, bu kazanımların sürdürülebilirliği, Türkiye'nin ekonomik yapısının projeye ne kadar entegre olabildiğine ve dış yatırımların ülke ekonomisine olan uzun vadeli etkilerine bağlıdır.

Türkiye'nin BKBY Projesi'ne olan bağımlılığı, özellikle dış borçlanma ve yatırım güvenliği açısından bazı riskleri beraberinde getirebilir. Proje kapsamında gerçekleştirilen büyük ölçekli altyapı projeleri, Türkiye'nin dış borç yükünü artırma potansiyeline sahiptir. Bu durum, ekonomik dengeleri olumsuz etkileyebilir ve Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığı üzerinde baskı yaratabilir. Ayrıca, projeye katılan diğer ülkelerle olan ekonomik rekabetin artması, Türkiye'nin ticaret dengesi üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir.

Bu risklere rağmen, Türkiye'nin BKBY Projesi'nden elde edeceği kazanımlar, ülkenin ekonomik ve stratejik çıkarları açısından büyük bir önem taşımaktadır. Projenin uzun vadeli başarısı, Türkiye'nin proje kapsamında geliştirdiği iş birliği ağlarını ne kadar sürdürülebilir kılabilmesine ve bölgesel politikalarını nasıl şekillendireceğine bağlıdır.

Türkiye'nin BKBY Projesi'ndeki rolünü güçlendirebilmesi için, öncelikle proje kapsamında geliştirilen altyapı yatırımlarının etkin bir şekilde kullanılması gerekmektedir. Türkiye, BKBY Projesi'ni sadece bir ekonomik fırsat olarak değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel güç dengelerinde stratejik bir araç olarak da görmelidir. Bu bağlamda, Türkiye'nin projeye olan katılımını artırmak için, proje kapsamındaki ülkelerle olan iş birliğini derinleştirmesi ve yeni ticaret yolları geliştirmesi önemlidir.

Türkiye'nin BKBY Projesi'ndeki başarısını sürdürebilmesi için, ekonomik reformlar ve altyapı geliştirme stratejilerini projeye entegre etmesi gerekmektedir. Özellikle, enerji, ulaşım ve lojistik sektörlerindeki yatırımların artırılması ve bu yatırımların ülke ekonomisine olan katkılarının optimize edilmesi, Türkiye'nin BKBY Projesi'ndeki uzun vadeli başarısını güvence altına alacaktır. Ayrıca, Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası arenada daha güçlü bir

oyuncu olabilmesi için, BKBY Projesi kapsamındaki diplomatik ilişkilerini güçlendirmesi ve bu ilişkileri stratejik ortaklıklara dönüştürmesi gerekmektedir.

BKBY Projesi, Türkiye'nin ekonomik ve stratejik çıkarları açısından büyük fırsatlar sunan, ancak aynı zamanda dikkatle yönetilmesi gereken riskler barındıran bir girişimdir. Türkiye, bu projeye olan katılımını stratejik bir vizyonla yöneterek, hem bölgesel hem de küresel arenada daha güçlü bir konuma gelebilir. Ancak, bu süreçte karşılaşılabilecek ekonomik ve politik riskler, dikkatlice değerlendirilmelidir. Türkiye'nin BKBY Projesi'nden elde edeceği kazanımların sürdürülebilirliği, ülkenin bu projeye olan entegrasyonunu ne kadar derinleştirebildiği ve projeden kaynaklanan riskleri nasıl yönetebildiği ile doğrudan ilişkilidir.

Sonuç olarak, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne olan katılımı, ülkenin uluslararası ilişkilerdeki konumunu güçlendirme ve ekonomik büyümesini destekleme potansiyeline sahiptir. Ancak, bu potansiyelin tam anlamıyla gerçekleştirilebilmesi için, Türkiye'nin proje kapsamındaki stratejik adımlarını dikkatlice planlaması ve projeden elde edeceği kazanımları optimize etmesi gerekmektedir. BKBY Projesi, Türkiye'nin uluslararası arenadaki rolünü yeniden tanımlama fırsatı sunarken, aynı zamanda dikkatle yönetilmesi gereken zorluklar da barındırmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin BKBY Projesi'ne olan katkısını artırması ve bu projeyi stratejik bir araç olarak kullanması, ülkenin gelecekteki uluslararası ilişkilerdeki yerini belirleyecektir.

KAYNAKLAR

- Akçay, Nurettin, “Turkey-China relations within the concept of the new silk road Project”, *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, S. 1(3), 2017, s. 78.
- Akkaymak, Müslim, *Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları Ve Yeniden Canlanan İpek Yolu*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2009.
- Algül, Yahya, “Çin’in Kuşak ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları”, *Anasay*, S. 4(11), 2020, s. 37-62.
- Antara, Ghosal ["China's Evolving Strategic Discourse on India"](https://www.stimson.org/2022/chinas-evolving-strategic-discourse-on-india/), *Stimson Center*, 2022, <https://www.stimson.org/2022/chinas-evolving-strategic-discourse-on-india/>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).
- Asia Briefing, ["Bangladesh–China–India–Myanmar Economic Corridor Builds Steam"](https://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/), 2014, <https://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).
- Atar, Abdülkadir; Şahin, Halil; Çavuşoğlu, Tuba, “Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme”, *Econder Uluslararası Akademik Dergi*, S. 2 (2), 2018, s. 334-348.
- Atasoy, Fahri, “Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu”, *Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu*, UNESCO TMK-Kültür ve Turizm Bakanlığı, 16 Ekim 2010 Antalya.
- Bhattacharjee, Dhrubajtoyi, China Pakistan Economic Corridor (CPEC)”, *Indian Council of World Affairs*. 2015, s. 1-15, www.icwa.in, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).
- Beaujard, Philippe, “From Three Possible Iron-Age World-Systems to a Single Afro-Eurasian World-System”. *Journal of World History*, S. 21(1), 2010, s. 1-43.
- Bodur, Mehmet Zeki, “Çin Tehdidi, Soğuk Savaş Komünizminden Daha Kötü Olabilir mi?”, 2020, <https://21wte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asva-pasifik-arastirmalari-merkezi/cin-tehdidi-soguk-savas-komunizminden-daha-kotu-olabilir-mi> (Erişim Tarihi:09.08.2024)

- Boone, Jon, "[China president in Pakistan to sign £30bn 'land corridor' agreement](#)". *The Guardian*, 2015, <https://www.theguardian.com/world/2015/apr/20/china-president-xi-jinping-pakistan-land-corridor-agreement>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).
- Brandt, Loren; Rawski, Thomas G, *China's Great Economic Transformation*, Cambridge, Cambridge university press, 2008.
- Buckley, C. (2015). "[In Lee Kuan Yew, China Saw a Leader to Emulate](#)". *The New York Times*, <https://web.archive.org/web/20150324185135/https://sinosphere.blogs.nytimes.com/2015/03/23/in-lee-kuan-yew-china-saw-a-leader-to-emulate/>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).
- Calabrese, John, "Setting the Middle Corridor on track", *Middle East Institute*, 2019, <https://www.mei.edu/publications/setting-middle-corridor-track>, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).
- Chance, Alek, "American perspectives on the belt and road initiative". *Institute for China-America Studies*, 2016, s. 1-31.
- Chen, G., Glasmeier, A., Zhang, Min; Shao, Yhao, (2016). "Urbanization and income inequality in post reform China: a causal analysis based on time series data", *Plos One*, S. 11(7), 2016, s. 1-16.
- China Investment Research, "Majority of Loans Approved By largest Policy Lenders Support Expansion of Trading Routes", 2015, <https://www.chinainvestmentresearch.org/media/chinese-overseas-lending-dominated-by-one-belt-one-road-strategy/>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).
- Chovanec, Patrick, "[China's Real Estate Riddle](#)" [Archived](#) 2009-06-14 at the [Wayback Machine](#). *Far East Economic Review*. 2009, <http://192.168.1.1/redirect.html>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).
- CRP Report, "China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States", 2019, <https://www.everycrsreport.com/reports/RL33534.html>, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Cui, Jia, "[China studying new Silk Road rail link to Pakistan](https://usa.chinadaily.com.cn/business/2014-06/28/content_17621848.htm)". *China Daily Information Co (CDIC)*, 2014, https://usa.chinadaily.com.cn/business/2014-06/28/content_17621848.htm, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Curran, Eenda, (2016). "[China's Marshall Plan](https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan)". *Bloomberg*, 2016, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Curtis, Simon; Klaus, Ian, *The Belt and Road City: Geopolitics, Urbanization, and China's Search for a New International Order*. New Haven and London, [Yale](https://www.yale.edu/), 2024.

Çakan, Varis,. Yeni İpek Yolu Projesi: beklentiler sorunlar ve gerçekler". *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1(1), 2017, s. 35-52.

Çakılıcı, Ulaş Birkan, "Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri", *Fiscaoeconomia*, S. 5(1), 2021, s. 87-98.

Çatal, Sefa, "Kuşak ve Yol İnisiyatifi`nin Türkiye`nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 19(15 Temmuz 15 Özel Sayısı), 2019, s.101-124.

Çolakoglu, Selçuk, "China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A Question of Compatibility", *MEI*, 2019, W eb: <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-tmkevs-middle-corridor-auestion-compatibilitv> (Erişim Tarihi: 09.08.2024)

Dalio, Ray, "[Principles by Ray Dalio](https://web.archive.org/web/20210106225316/https://www.principles.com/the-changing-world-order/#chapter6Phase3Xi)". *principles.com*, 2021, <https://web.archive.org/web/20210106225316/https://www.principles.com/the-changing-world-order/#chapter6Phase3Xi>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Dasgupta, Saibal, "[Plan for economic corridor linking India to China approved](https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/Plan-for-economic-corridor-linking-India-to-China-approved/articleshow/27669821.cms)". *Times of India*, 2013, <https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/Plan-for-economic-corridor-linking-India-to-China-approved/articleshow/27669821.cms>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

DEİK, "Kazakistan Bilgi Notu", 2023, <https://www.deik.org.tr/uploads/kazakistan-bilgi-notu-nisan-23.pdf>, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Deniz, Taşkın, “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 34, 2016, s. 195-202.

Duchâtel, Mathieu; Duplaix, Alexandre Sheldon, "Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe". *Policy Brief*, S. 34, 2018, s. 1-57. chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcglclefindmkaj/https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/ECFR_BlueChinaMaritimeSilk Road.pdf (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Durdular, Arzu, “Çin’in “Kuşak-Yol” projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi”. T.C. *Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdler*. S. 49, 2016, s. 77-97.

Denyer, Simon, "[Creeping reforms as China gives Shanghai Free Trade Zone go-ahead](https://www.washingtonpost.com/world/creeping-reforms-as-china-gives-shanghai-free-trade-zone-go-ahead/2013/08/25/95f66472-0bf7-11e3-89fe-abb4a5067014_story.html)". *The Washington Post*, 2013, https://www.washingtonpost.com/world/creeping-reforms-as-china-gives-shanghai-free-trade-zone-go-ahead/2013/08/25/95f66472-0bf7-11e3-89fe-abb4a5067014_story.html, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Economic Institute for ASEAN and East Asia, “The Comprehensive Asia Development Plan 2.0 (cadp 2.0): Infrastructure for Connectivity and Innovation 149”, 2015, www.eria.org/publications/key_reports/FY2014/No.04.html. (Erişim Tarihi: 07.08.2024)

Economic Times, "[Kunming meet revives BCIM link plan](https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/kunming-meet-revives-bcim-link-plan/articleshow/69921135.cms)", 2019, <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/kunming-meet-revives-bcim-link-plan/articleshow/69921135.cms>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Ergünsü, Umut, “China’s new Silk Road initiative attracts Turkey’s attention”. *Hurriyet Daily News*, 2015, <https://www.hurriyetdailynews.com/chinas-new-silk-road-initiative-attracts-turkeys-attention-7852>, (Erişim Tarihi: 6.8.2024).

Ergunsu, Umut, “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri”, *Researchgate*. 2017, s. 1-25, https://www.researchgate.net/publication/320831472_Ipek_Yolu'nun_Yeniden_Canlandırılması_ve_Turkiye-Cin_Halk_Cumhuriyeti_Isbirligine_Etkileri, (Erişim Tarihi: 09.08.2024).

Eurostat. “China-EU – International Trade in Goods Statistics”, 2024,
[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU -
international trade in goods statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics), (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

Fang, Cai; , Yang, Du; Meiyan, W, "Employment and inequality outcomes in China,
Institute of Population and Labour Economics, Chinese Academy of Social Sciences, 2009,
3. /<https://www.oecd.org/employment/emp/42546043.pdf> (Erişim Tarihi: 07.08.2024)

Fang, Cai., Nolan, Peter; Lİnggui, Wang, *The Routledge Handbook of the Belt and Road*,
London, Routledge Publishing, 2022, s. 215-241.

Fulton, Jonathan, “An analysis of two corridors in China’s one belt one road initiative:
China-Pakistan and China Central-West Asia”, *Proceedings of International Conference
on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia*, 2016, s. 43-49).

Garlick, Jeremy, *The Impact of China’s Belt and Road Initiative: From Asia to Europe*.
The impact of China’s belt and road initiative: From Asia to Europe. Routledge, 2020,
s.141-162.

Ge, J, “The Silk Road: Historical Geographic Background and Outlooks”. (Ed. W. Liu),
China’s Belt and Road Initiatives: Economic Geography Reformation, şangay, Springer
Yayınları, 2018, s. 1-15.

Genç, Aslıhan, “Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin”, (Ed. Yılmaz, S.), *Bir Kuşak Bir Yol
Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara: Astana Yayınları, 2019, s. 19-39

Hussain, Tom, "[China's Xi in Pakistan to cement huge infrastructure projects,
submarine sales](https://www.mcclatchydc.com/news/nation-world/world/article24783286.html)". *McClatchy News*, 2015, [https://www.mcclatchydc.com/news/nation-
world/world/article24783286.html](https://www.mcclatchydc.com/news/nation-world/world/article24783286.html), (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Kadılar, Rıza; Ergüney, Erkin, “One Belt One Road Initiative: Perks and Challengesfor
Turkey”. *Turkish Policy Quaterly*. S. 16(2), 2017, s. 85-90.

Kroeber, Arthur R, "[Xi Jinping's Ambitious Agenda for Economic Reform in
China](https://www.brookings.edu/research/opinions/2013/11/17-xi-jinping-economic-agenda-kroeber)". *Brookings Institution*, 2013,
[http://www.brookings.edu/research/opinions/2013/11/17-xi-jinping-economic-agenda-
kroeber](https://www.brookings.edu/research/opinions/2013/11/17-xi-jinping-economic-agenda-kroeber), (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Hass, Ryan, “Assessing China’s “common prosperity” campaign. *Brookings*, 2021, <https://www.brookings.edu/articles/assessing-chinas-common-prosperity-campaign/>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Herrera, Rene J; Garcia-Bertrand, Ralph,. “The Silk Roads. R. Herrera, & R. Garcia-Bertrand”, *Ancestral DNA, Human Origins, and Migrations*, Londra: Elsevier Yayınları, 2018, s. 511-547.

Hornby, Lucy, ["Xi versus Deng, the family feud over China's reforms"](https://www.ft.com/content/839ccb0c-e439-11e8-8e70-5e22a430c1ad). *Financial Times*, 2018, <https://www.ft.com/content/839ccb0c-e439-11e8-8e70-5e22a430c1ad>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Hunt, Michael H, [*The World Transformed: 1945 to the Present*](#). Boston: Bedford/St. Martin's, 2004.

İnayet, A, “İpek Yolu, İşgal, Asimilasyon ve Soykırım”, *Türk Yurdu*, S. 109(400), 2020, s. 36-38

Jain-Chandra, M. S., Khor, N., Mano, R., Schauer, J., Wingender, M. P., & Zhuang, J. *Inequality in China—trends, drivers and policy remedies*. International Monetary Fund, 2018.

Jillani, Shahzeb, ["Analysis: China's shifting energy investments in Pakistan, from coal to renewables"](https://www.dawn.com/news/1722458). *DAWN.COM*, 2022, <https://www.dawn.com/news/1722458>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Jinbo, Wang, “The China-Central Asia-West Asia Economic Corridor”. *Routledge Handbook of the Belt and Road*, (Ed. Fang, C. ve Nolan, R.), New York: Taylor & Francis Group, 2019, s. 207-212.

Jung, HHsiung Shen; Chen, Jui Lung, “Impact of the U.S. Indo-Pacific Strategy and Pivot to Asia and China’s Belt and Road Initiative on Sino-US Political and Economic Relations. *International Business Research* S. 12(6), 2019, s. 11-22.

Kanbur, Ravi; Zhang, Xiaobo, “Fifty years of regional inequality in China: a journey through central planning reform and openness”. *Review of Development Economics*, S. 9(1), 2005, s. 87–106.

Kanbur, Ravi, Wang, J; Zhang, Xiaobo, “The great Chinese inequality turnaround. Bank of Finland, BOFIT Discussion Papers, S. 6/2017, 2017, s. 1-30.

Karadeniz, Tulay; Toksabay, Ece, “China's envoy says Turkish Uighur criticism could hit economic ties”, 2019, <https://www.reuters.com/article/us-china-turkey-xiniiang-idUSKCN1QI4C0> (Erişim Tarihi:09.08.2024)

Karagöl, Erdal Tanas, “İpek Yolu’nun Bağlantısı: 3. Köprü”, SETA, 2016, <https://www.setav.org/yorum/ipek-yolunun-baglantisi-3-kopru> (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Karakuş, M, “Orta Asya'da Çin De Doğalgaza Ortak Oldu”, *Hürriyet*, 2021.

Karluk Abdurreşit Celil, “Çin’in yeni İpek Yolu Projesi ve gerekçeleri üzerine”, *Denge Dergisi*, S. 95114, 2017, s.97-107.

Kawate, Iori “China’s Dollar Denominated GDP and Share of Global Economy Fall”, *Nikke*, 2024, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-s-dollar-denominated-GDP-and-share-of-global-economy-fall#:~:text=China's%20share%20of%20global%20GDP,half%20of%20the%20Cultural%20Revolution>, (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

Keleş, Abdi Çağatay, “Modern İpek Yolu Projesi (Tek Kuşak Tek Yol) Kapsamında Orta Koridor: Türkiye Yatırımları ve Etkileri”, *Yüksek Lisans Tezi*. Atılım Üniversitesi SBE.

Kemanlı, K, “Çin Halk Cumhuriyetinin Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Orta Koridor Ülkeleri Üzerine Etkileri”, *Yüksek Lisans Tezi*, Mersin Üniversitesi SBE, 2023.

Kiani, Khaleeq, ["Energy investments under CPEC shifted to hydropower sector"](https://www.dawn.com/news/1392836/energy-investments-under-cpec-shifted-to-hydropower-sector). DAWN.COM. 2018, <https://www.dawn.com/news/1392836/energy-investments-under-cpec-shifted-to-hydropower-sector>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Kiriş, S, “Türkiye Çin İlişkileri Kapsamında Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Bibliyometrik Analiz”, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, 2023.

Krishnan, Anant, ["BCIM corridor gets push after first official-level talks in China"](https://www.thehindu.com/news/international/world/bcim-corridor-gets-push-after-first-officiallevel-talks-in-china/article5483848.ece). Kasturi & Sons Ltd. *The Hindu*, 2013, <https://www.thehindu.com/news/international/world/bcim-corridor-gets-push-after-first-officiallevel-talks-in-china/article5483848.ece>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Lal, Neeta, "[India and China Seek Economic Integration Via Burma, Bangladesh](http://www.irrawaddy.org/china/india-china-seek-economic-integration-via-burma-bangladesh.html)". *The Irrawaddy*, 2013, <http://www.irrawaddy.org/china/india-china-seek-economic-integration-via-burma-bangladesh.html>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Lerner, George Marshall, "China to the Rescue in Turkey?", 2020, <https://www.beltandroad.news/2020/07/05/china-to-the-rescue-in-turkey/> (Erişim Tarihi: 09.08.2024)

Lin, Andy; Hale, Thomas; Lockett, Hudson, "Half of China's top developers crossed Beijing's 'red lines' *Financial Times*, 2021, <https://www.ft.com/content/d5803d64-5cc5-46f0-bed0-1bc207440f9c>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Lin, Zhiyan, "China's Export Trade's Effects on the Global Economy", *Journal of Education, Humanities and Social Sciences*, S. 27, 2024, s. 221-226.

Liu, Zhongyuan Zoe, *Sovereign Funds: How the Communist Party of China Finances its Global Ambitions*. The Belknap Press of [Harvard University Press](https://www.harvard.edu/publishing), 2023.

Lucy Hornby; Charles Clover, "[China's Great Game: Road to a new empire](https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644)", *Financial Times*, 2015, <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Luft, Gal, "It Takes a Road China's One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road". *Institute for the Analysis of Global Security*, S. 1(1), 2016, s. 1-50.

Lyall, Nicholas, "China in the Middle East: Past, Present, and Future", 2019, <https://thediplomat.com/2019/02/china-in-the-middle-east-past-present-and-future/>, (Erişim Tarihi: 09.08.2024).

Majid, Noman, "The great employment transformation in China", *ILO Working Paper*, S. 195, 2015, s. 1-65.

Mungunbayer, Nonmindari, "The China-Mongolia-Russia economic corridor in the frame of the" Belt and Road" initiative", *Yayımlanmamış yüksek lisans tezi*. Kocaeli Üniversitesi SBE, 2020.

Naughton, Barry, [The Chinese economy : transitions and growth](https://www.mitpress.mit.edu/books/9780521875886). Cambridge, Mass.: MIT Press, 2007.

Naughton, Barry, "A Political Economy of China's Economic Transition in China's Great Transformation", in Brandt, Loren; Rawski, G. Thomas (eds.), *China's Great Transformation*, Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

BKBYEurope. Belt and Road Europe, 2024, <https://www.BKBYEurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (Erişim Tarihi: 7.8.2024).

OECD, "China's Belt and Road Initiative in The Global Trade, Investment and Finance Landscape", 2018, <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> (Erişim Tarihi: 7.8.2024).

Orlik, Tom, "[Charting China's Economy: 10 Years Under Hu](https://www.wsj.com/articles/BL-CJB-16841)". *The Wall Street Journal*, 2012, <https://www.wsj.com/articles/BL-CJB-16841>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Oziewicz, Ewa; Bednarz, Joanna, "Challenges and Opportunities of the Maritime Silk Road Initiative for Eu Countries". *Scientific Journals Zeszyty Naukowe of the Maritime University of Szczecin*, S. 59(131), 2019, s. 110-119.

Rashid, Harun Ur, "[BCIM Economic Corridor: A Giant Step towards Integration](https://www.ipcs.org/article/india/bcim-economic-corridor-a-giant-step-towards-integration-4172.html)", *Institute of Peace and Conflict Studies*, 2013, <https://www.ipcs.org/article/india/bcim-economic-corridor-a-giant-step-towards-integration-4172.html>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Rawski, G. T; et al, "China's Industrial Development", in Brandt, Loren; Rawski, G. Thomas (eds.), *China's Great Transformation*, Cambridge: Cambridge university press, 2008.

Scissors, Derek, "[Deng Undone: The Costs of Halting Market Reform in China](https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2009-05-01/deng-undone-0)". *Foreign Affairs*. S. 88 (3), 2009, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2009-05-01/deng-undone-0>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Rana, Shahbaz, "[PM gives nod to abolish CPEC Authority](https://tribune.com.pk/story/2371790/pm-gives-nod-to-abolish-cpec-authority)". *The Express Tribune*, 2022, <https://tribune.com.pk/story/2371790/pm-gives-nod-to-abolish-cpec-authority>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Qian, Nnancy, “Two Sides of Chinese GDP”, *China & US Focus*, 2021, https://www.chinausfocus.com/finance-economy/the-two-sides-of-chinese-gdp?gad_source=1&gclid=CjwKCAjw2dG1BhB4EiwA998cqAz4oezN6t5QsptZWtcbNM2KvdL27-uxvfzYkq_YMbVN4m3kUSwMtBoC4VAQAvD_BwE, (Erişim Tarihi: 09.08.2024).

Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, “Türkiye-People’s of China Economic and Trade Relations”, 2024, https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-commercial-and-economic-relations-with-china.en.mfa#:~:text=Although%20T%C3%BCrkiye%2DChina%20commercial%20relations,trade%20partner%20as%20of%202021., (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, “Turkey’s Multilateral Transportation Policy”, 2024b, https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa

Sarıkaya, M. “Tbmm.Başkanı Binali Yıldırım’ın Çin Ziyareti Ve Uygur Türkleri Sorunu”, 2018, <https://uvghuristaninfo.wordpress.com/2018/12/06/tbmm-baskani-binali-vildirim-in-cin-zivareti-ve-uvgur-turkleri-sorunu/> (Erişim Tarihi: 09.08.2024)

Shi, Li, “Recent Changes in Income Inequality in China”, *UNESCO-World Social Scienxe Report 2016*, 2016, https://en.unesco.org/inclusivepolicylab/sites/default/files/analytics/document/2019/4/wssr_2016_chap_15.pdf, (Erişim Tarihi: 09.08.2024).

Skare, Marinko;, Gil-Alana, Luis A; Claudio-Quiroga, Gloria; Pržiklas Družeta, Romina, “Income inequality in China 1952–2017: persistence and main determinants”. *Oeconomia Copernicana*, S. 12(4), 2021, s. 863–888.

Statista, “Distribution of Chinese Exports in 2023, By Trade Partner”, 2024, <https://www.statista.com/statistics/270326/main-export-partners-for-china/>, (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

Strohecker, Karin, "[Pakistan says China to make extra \\$8.5 billion investments in rail, energy](https://www.reuters.com/?edition-redirect=uk)", *Reuters*, 2016, <https://www.reuters.com/?edition-redirect=uk>, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

T.C. Ticaret Bakanlığı, “Çin Ülke Profili”, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, 2023,

https://ticaret.gov.tr/data/5b885d83af23be7c5c10c89a/CHC%20_Ulke_Profil_i_2023_EK%C4%B0M_Kas%C4%B1m_web.pdf, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Tamer, Cenk, "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru". *ANKASAM | Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi*, S. 64(17), 2019, s. 1-10.

Taşdemir, H, “Orta Asya, Avrupa Birliği ve Türkiye”, *II. Uluslararası Sosyal Bilimciler Kongresi*, Bışkek/Kırgızistan, 2008.

Tathyer, Mevlüt, “Modern İpek Yolu ve Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, *GASAM*, 2017, <https://gasam.org.tr/modern-ipek-yolu-ve-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri/>, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Teker, Suat; Teker, Dilek; Orman, Irmak, “International Trade Between Turkey and China”. *11th Istanbul Finance Congress*, S. 16, 2022, s. 179-191.

Topuz, Hüseyin, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı Ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*. İstanbul, Beta Yayınları, 2022.

Ting, Wang, "[China gets 40-year rights at Pakistani port – World](https://www.chinadaily.com.cn/world/2015-04/14/content_20433493.htm)". *China Daily Information Co (CDIC)*, 2015, https://www.chinadaily.com.cn/world/2015-04/14/content_20433493.htm, (Erişim Tarihi: 07.08.2024).

Trading Economics, “China Imports By Country”, 2024a, <https://tradingeconomics.com/china/imports-by-country>, (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

Trading Economics, “China Imports”, 2024b, <https://tradingeconomics.com/china/imports>, (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

Trading Economics, “China Exports”, 2024c, <https://tradingeconomics.com/china/exports>, (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

Tran, Hung, "[China's debt-reduction campaign is making progress, but at a cost](https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/chinas-debt-reduction-campaign-is-making-progress-but-at-a-cost/)". *Atlantic Council*, 2023, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/chinas-debt-reduction-campaign-is-making-progress-but-at-a-cost/>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Turan, İlteriş, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye*, Gece Kitaplığı, 2021.

TÜRKTOB, “Türkmenistan Ülke Raporu”, 2024a,

https://www.turktob.org.tr/fs_/ULKE_RAPORLARI_ECO_ULKELERI_2023/2024_ULKE_RAPORLARI/T%C3%9CRKMEN%C4%B0STAN%20%C3%9CLKE%20RAPORU%202024.pdf, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

TÜRKTOB, “Tacikistan Ülke Raporu”, 2024b,

https://www.turktob.org.tr/fs_/ULKE_RAPORLARI_ECO_ULKELERI_2023/2024_ULKE_RAPORLARI/T%C3%9CRKMEN%C4%B0STAN%20%C3%9CLKE%20RAPORU%202024.pdf, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

TÜRKTOB, “Özbekistan Ülke Raporu”, 2024c,

https://www.turktob.org.tr/fs_/ULKE_RAPORLARI_ECO_ULKELERI_2023/2024_ULKE_RAPORLARI/%C3%96ZBEK%C4%B0STAN%20%C3%9CLKE%20RAPORU%202024.pdf, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

TÜRKTOB, “Kırgızistan Ülke Raporu”, 2024d,

https://www.turktob.org.tr/fs_/ULKE_RAPORLARI_ECO_ULKELERI_2023/2024_ULKE_RAPORLARI/KIRGIZ%C4%B0STAN%20%C3%9CLKE%20RAPORU%202024.pdf, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

TÜRKTOB”, “Kazakistan Ülke Raporu”, 2024d,

https://www.turktob.org.tr/fs_/ULKE_RAPORLARI_ECO_ULKELERI_2023/2024_ULKE_RAPORLARI/KAZAK%C4%B0STAN%20%C3%9CLKE%20RAPORU%202024.pdf, (Erişim Tarihi: 08.08.2024).

Walter, Carl E. ["Was Deng Xiaoping Right? An Overview of China's Equity Markets"](#). *Journal of Applied Corporate Finance*, S. 26 (3), 2014, s. 8–19.

Wang, Chen; Wan, Guanghua; Yang, Dan, “Income inequality in the People's Republic of China: trends, determinants, and proposed remedies” (Ed. I. Claus & L. Oxley). *China's economy, a collection of surveys*. Wiley Blackwell, 2015, s. 99–125

Wang, Orange; Leng, Sidney,. ["Chinese President Xi Jinping's show of support for state-owned firms 'no surprise', analysts say"](#), *South China Morning Post*, 2018, <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/2166261/chinese-president-xi-jinpings-show-support-state-owned-firms>, (Erişim Tarihi: 31.7.2024).

Weber, Isabella M, [*How China escaped shock therapy : the market reform debate*](#). Abingdon, Oxon: [Routledge](#), 2021.

World Economics, “China’s Share of Global GDP”, 2024, <https://www.worlddeconomics.com/Share-of-Global-GDP/China.aspx>, (Erişim Tarihi: 01.08.2024).

World Bank, “GDP per capita (current US\$) – China”, 2024, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN>, (Erişim Tarihi: 09.08.2024).

Yang, Dali. L. (1991). [*"China Adjusts to the World Economy: The Political Economy of China's Coastal Development Strategy"*](#). *Pacific Affairs*. **64** (1): 42–64.

Yılmaz, Serdar, “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye Eykidi”, *OPUS*, S. 16 (32), 2020, s.5272-5302.

Yukun, Zhang, “China’s Local Governments Paid Record \$174 Billion in Bond Interest Last Year”, *Caixin Global*, 2024, <https://www.caixinglobal.com/2024-01-31/chinas-local-governments-paid-record-174-billion-in-bond-interest-last-year-102162497.html>, (Erişim Tarihi: 09.08.2024).

Zain, Ali; Özsu, Gökçe; Binark, Mutlu; Gidreta, Abdülaziz, Dino, “China Pakistan Economic Corridor and Technicians of Opinion in Pakistani Twittersphere: A Thematic Content Analysis”, *Asya Araştırmaları Dergisi*, 2019, S. 1 (4), 2020, s. 9-28.

Zanden, Jan Luiten; Baten, Joerg; Foldvari, Peter; Leeuwen, Bas van; “The Changing Shape of Global İnequality 1820–2000; Exploring A New Dataset”. *Review of Income and Wealth*, S. 60(2), 2014, s. 279–297.

Zhao, Susheng, [*The dragon roars back : transformational leaders and dynamics of Chinese foreign policy*](#). Stanford, California: [Stanford University Press](#), 2023.

Zhuang, Juzhong; Shi, Li, “Understanding recent trends in income inequality in the people s Republic of China”. *Asian Development Bank Economics Working Paper Series*, S. 489, 2016, s. 1-24.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı:	NİLAY KARADAŞ			
Doğum Yeri:				
Doğum Tarihi:				
Medeni Durumu:				
Öğrenim Durumu				
Derece	Okulun Adı	Program	Yer	Yıl
İlköğretim				
Ortaöğretim				
Lise				
Lisans				
Yüksek Lisans				
İş Deneyimi:				
Hakkımda bilgi almak için önerebileceğim şahıslar:				
e-posta				
Yayınlarımlarım:				