

T.C.
KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ
ÜZERİNDEKİ ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

Damla BİÇAK

Ocak, 2025

T.C.
KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ
ETKİLERİNİN İNCELENMESİ**

Damla BİÇAK

Tez Danışmanı: Doç. Dr Taha EĞRİ

YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak hazırlamış olduğum “*Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi*” başlıklı tez çalışmamda öneri kısmından sonuçlandırıldığı sürece kadar geçen bütün aşamalarda bilimsel etik ve akademik kurallar çerçevesinde hazırlanıldığına, tez içindeki yer alan hiçbir bilginin bilimsel ahlak değerlerine aykırı olabilecek ifadelere yer verilmediğine ve çalışma kapsamında yararlandığım bütün kaynakların kaynakça bölümünde belirtmiş olduğumu beyan ederim.

(İmza)

Damla BİÇAK

.../.../2025



ÖZET

20. yüzyıldan bu yana büyük savaşlara, sömürge imparatorluklarının dağılmasına ve bunun sonucunda yeni ulus devletlerin ortaya çıkmasına, önemli teknolojik, bilimsel, ekonomik ve toplumsal gelişmelere, ulusal kutuplar ve uluslararası sistem arasındaki güç mücadelelerine tanık olduk.

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte Avrasya coğrafyasına açılan kapıda yeni bir çıkar ve iktidar mücadelesi başlamıştır. Küreselleşmeyle birlikte büyüyen ekonomik ve siyasi bütünleşme hareketi, Avrasya uluslararası sistemine entegre olmaya çalışan yeni ulus devletlere odaklanıyor. Çin'in İpek Yolu'nu yeniden canlandırma girişimi olan Bir Kuşak Bir Yol projesi, yalnızca bölge ülkeleri açısından değil, aynı zamanda Doğu ile Batı arasındaki kalkınmayı sağlama potansiyeliyle de dikkat çekmektedir. Bu projeyle Uzak Doğu'yu Akdeniz ve Batı Avrupa'ya bağlayan güvenli bir ulaşım koridorunun inşası, küresel ve bölgesel refaha ve ekonomik kalkınmaya katkı sağlayacaktır. Bir Kuşak Bir Yol projesi sadece ekonomik bir proje olmayıp, siyasi iş birliğine dayalı, uluslararası sosyal ve kültürel zenginlikleri kapsayan bir tesis olmaya devam edecektir. Araştırmamızda, Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile alakalı jeopolitik tartışmaları ve alternatifleri, Türkiye ekonomisine etkileri ve katkıları, amaç ve hedefleri, önündeki zorlukları araştırmaktadır. Bu sayede Bir Kuşak Bir Yol projesine yol göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Türkiye Ekonomisi, Jeopolitik Tartışmalar, BKBY

ABSTRACT

In the last twenty years, we have witnessed major wars, the dissolution of colonial empires and the resulting emergence of new nation states, significant technological, scientific, economic and social developments, and power struggles between national poles and the international system.

With the end of the Cold War and the collapse of the Soviet Union, a new struggle for interests and power began at the gateway to the Eurasian geography. The economic and political integration movement that grows with globalization focuses on new nation states trying to integrate into the Eurasian international system. The One Belt One Road project, China's attempt to revitalize the Silk Road, attracts attention not only for the countries in the region, but also for its potential to ensure development between the East and the West. With this project, the construction of a safe transportation corridor connecting the Far East to the Mediterranean and Western Europe will contribute to global and regional prosperity and economic development. The One Belt One Road project is not only an economic project, but will continue to be a facility based on political cooperation and encompassing international social and cultural riches. Our research investigates the geopolitical debates and alternatives related to the One Belt One Road Project, its effects and contributions to the Turkish economy, its goals and objectives, and the challenges ahead. In this way, it guides the One Belt One Road project.

Key Words: One Belt One Road Project, Turkish Economy, Geopolitical Debates, BKBY

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ	1
1. GENEL HATLARIYLA BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ.....	5
1.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Tarihsel Arka Planı	5
1.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ortaya Çıkışı	9
1.3. Genel Çerçeve de Bir Kuşak Bir Yol Projesi	10
1.3.1. Temel Amacı	11
1.3.2. Hedefleri	16
1.3.3. Temel Koridorları	19
1.4. Bir Kuşak Bir Yol Girişimine Bağlı Olarak Kurulan Kuruluşlar	23
2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ İLE ALAKALI JEOPOLİTİK TARTIŞMALAR VE ALTERNATİFLERİ	27
2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesini ile İlgili Tartışmalar	27
2.1.1. Borç Odaklı Çin Politikası.....	27
2.1.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesine Muhalif Ülkeler	30
2.1.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Coğrafyasında Yaşanan Sorunlar	33
2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesine Alternatif Diğer Projeler	34
3. TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ KATKILARI	49
3.1. Türkiye-Çin İlişkilerinin Mevcut Durumu	49
3.2. Türkiye'nin Projede Üstlendiği Rol	53
3.3. Türkiye'de BKBY Projesine Karşı Tutum	59
3.4. Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesine Dahil Olmasındaki Amaç ve Hedefleri	62
3.5. Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesine Dahil Olmasının Önündeki Zorluklar	65

3.6. Projenin Türkiye Ekonomisine Etkileri Katkıları.....	66
TARTIŞMA SONUÇ VE ÖNERİLER	83
KAYNAKÇA	89



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Kalkınma Yolu Projesi'nin demir ve karayolu güzergâhları	38
Şekil 2.2. Kalkınma Yolu.....	39
Şekil 2.3. Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC).....	40
Şekil 2.4. Kuşak ve Yol İnisiyatifinin Kara ve Deniz Rotaları	44
Şekil 3.1. Şekil 3.1. TÜİK verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur	65
Şekil 3.2. BKBY Projesinin Deniz ve Kara Yolu Güzergahı ve Ekonomik Bölgeleri ...	73



TABLolar LİSTESİ

Tablo 3.1. Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri.....	51
Tablo 3.2. BKBY Kapsamında Gerçekleştirilen Projeler	75
Tablo 3.3. Bir Kuşak, Bir Yol Projesi'ne Katılan Ülkeler	80



GİRİŞ

Türkiye ve Çin arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkilerin temeli çok eski tarihlere dayanmaktadır. İki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesinde ipek yolu oldukça önemli bir etkidir. İpek yolu rotasında bulunan ülkeler bu yolu kullanarak farklı yatırımcılara ulaşmış, kendi ülkelerine yatırımcıları çekebilmişlerdir. Aynı zamanda bu yol ile yeni meslek grupları ekonomik hayata dâhil olmuştur. Tüm bunlara ek olarak sadece ekonomik değil ipek yolu rotasında bulunan ülkelerin kültürlerinin birbirine tanıtılması da mümkün olmuştur. İpek yolu ticareti Türkiye ve Çin arasında ekonomik ilişkilerin kurulmasını olanak sağlamıştır. İpek Yolu güzergâhı Türkiye üzerinden geçtiği için bu ticaret yolunun Türkiye toprakları için önemi büyüktür. Ancak bu ilişki tarihin farklı dönemlerinde değişiklik göstermiştir. Özellikle Çin'in dış politika stratejilerinin belli bir dönem dışa kapalı olması hem Türkiye hem de diğer ülkeler ile olan ikili ilişkilerini büyük oranda zedelemiştir. İki ülkenin dış politika hamleleri, ülke içindeki siyasi ve ekonomik sıkıntılar doğal olarak dış ilişkilerine de yansımıştır.

Türkiye ve Çin arasında ki siyasi ve ekonomik ilişkilerin 2000'ler sonrası daha iyi temeller üzerine kurulduğunu söyleyebiliriz. 2000'li yıllarda Türkiye'de değişen iktidar ve dolayısıyla değişen dış politika stratejileri Çin dâhil olmak üzere diğer ülkeler ile iki ve çoklu ilişkilerin gelişmesine olanak sağlamıştır. Bu ilişkilerin kurulmasının arka planında elbette ülkelerin kendi çıkarları da söz konusuydu. Türkiye'nin bulunduğu konum itibariyle Orta Doğu, Balkanlar ve Avrupa'ya yakınlığı Çin için ve planladığı projeler için kilit öneme sahipti. Öte yandan Türkiye'de Çin ile ekonomik iş birliği yapmak ve dış ticaret hacmini arttırmak istemektedir.

21. yüzyılın en büyük kalkınma projelerinden biri olarak kabul gören ve 2013 yılında Çin başkanı Xi Jıppıng tarafından ilan edilen Bir Kuşak Bir yol Projesiyle birlikte ülkelerin ekonomileri küresel anlamda yeniden şekillenecektir. Türkiye konumu itibariyle bu projede kilit ülke niteliğine sahiptir. Bu sebepten dolayı Çin, BKBY projesinin kilit noktasında bulunan Türkiye'ye büyük önem vermektedir. Çin'in bu projeden asıl beklentisi büyüme hızını arttırmak, iç tüketimini canlandırmak, küresel etkinliğini güçlendirmek, ihracat kanallarını genişletmek, serbest ticaretin önündeki

engelleri kaldırmak, hızlı ulaşım ağını mümkün kılmak ve ulaşımında maliyetleri düşürmektir.

BKBY projesine dâhil olan Türkiye'nin de amacı ise daha önce ikili ilişkilerde beklediği iyileşmeyi ilerletmektedir. BKBY projesinin projeye dâhil olan ülkelere sunmuş olduğu vaatler ışığında Türkiye'de payına düşeni artırmak istemektedir. BKBY projesi ile tekrardan ilişkilerin canlanacağını planlayan Türkiye bu ikili ilişkileri kendi lehine çevirmeyi ve özellikle dış ticaretteki aleyhimize açılan farkı daraltmayı hedeflemektedir. BKBY her ne kadar kazan-kazan mantığı üzerine kurulmuş bir proje olsa da pastadan büyük dilimi alacak olan hiç şüphesiz Çin olacaktır. Diğer ülkeler buldukları konum, projenin güzergâhı ile Çin'in yapacağı yatırımlar ve kendi performanslarına bağlı olarak diğer ülkeler ile kuracakları ticari ilişkiler ile bu pastadan kendilerine düşen payı alacaklardır.

Türkiye'de bulunduğu konum itibarıyla proje için önemlidir fakat bu kazanç elde etmesi için gerekli olan tek sebep değildir. Türkiye bu projesinin ötesinde Çin ile olan dış ticaret ilişkilerinde iyi bir noktada değildir. Dış ticaret açığı vererek ihracatı, ithalat oranlarının çok gerisindedir. Yani geniş perspektiften bakıldığında Türkiye projeye dâhil olsa bile Çin ile rekabet edecek durumda değildir. Türkiye'nin özellikle endüstri ve teknoloji alanında güçlenmesi gerekmektedir. Bu alanlardaki gelişimi Türkiye'nin proje ekseninde yeni küresel sistemde yer edinmesini sağlayabilir. Bu çalışmayla birlikte bir kuşak bir yol projesinin Türkiye ekonomisine etki ve katkıları ele alınacaktır.

Bu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Bir Kuşak Bir yol Projesinin tarihsel arka planı, projenin ortaya çıkışı ele alınarak sırasıyla projenin temel amacı, hedefleri, temel koridorları ve son olarak da proje girişimine bağlı olarak kurulan kuruluşlar ele alınmıştır. İkinci bölümde ise projeye ilgili yapılan tartışmalar, borç odaklı Çin politikası, projeye muhalif ülkeler ve bunlara bağlı olarak proje coğrafyasında yaşanan sorunlar ele alınarak son olarak da Bir Kuşak Bir Yol projesine alternatif projeler üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde ise asıl tez konusu olan projenin Türkiye ekonomisine katkıları incelenerek sırasıyla Türkiye-Çin ilişkisinin mevcut durumu, Türkiye'nin projede üstlendiği rol, Türkiye'nin projeye karşı tutumu,

dahil olmasındaki amaç ve hedefleri, dahil olmasının önündeki zorluklar ve son olarak da projenin Türkiye ekonomisine katkıları ele alınacaktır.





1. GENEL HATLARIYLA BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ

1.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Tarihsel Arka Planı

İnsanoğlunun ticaret yapmaya başladığı dönemde ortaya çıkan ulaşım sorununa karşı, yapılan en uzun ve en önemli yollardan biri İpek Yolu'dur. "İpek Yolu" teriminin ilk olarak kullanımı 1877'de Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen tarafından Orta Asya'daki eski ana yol geçişlerini belirtmek için kullanılmış bir terimdir. İlgili terim Uzak Doğu, Orta Asya, Hint Alt Kıtası, İran ve Anadolu platoları, Kafkaslar, Arap yarımadası ve Akdeniz bölgesini birbirine bağlayan geniş bir kara ve deniz ticaret ve iletişim yolları ağını ifade etmek için kullanılmaktadır (Sarwar, 2017: 14). Orta Asya ile Avrupa'yı bağlayan ve böylece dünya üzerindeki ticaret ağını geliştiren İpek Yolu, Uzak Doğu'nun önemli gücü olan Çin'in en eski dönemlerden itibaren dünya ile bağını kurmasını sağlayan önemli bir yoldu. Bu yolun yapılış amacının en temel sebebi Çin'in batıya doğru genişlemesi ve bu genişlemeyle birlikte ticari ayağını batıya doğru kaydırmasıydı. İmparator Vudi (M.Ö. 142–87) döneminde Han İmparatorluğu sınırlarının iki katı kadar genişleyen imparatorluk, hem ticaret yapıyor hem de batı ile ilişki kurabiliyordu (Zhang, 2017: 2).

İpek Yolu ile birlikte insanların ve malların bu rotalar boyunca aralıksız hareketi, üç bin yıl boyunca eşine rastlanmamış bir bilgi, fikir, inanç, gelenek ve görenek aktarımı ile sonuçlanarak , İpek Yolu'nu yalnızca ticari anlamda değil, kültürel anlamda da değerli kılmıştır (Beşer, 2018:1). İpek yolunun oluşmasıyla birlikte ülkeler hem birbirilerinin kültürlerini tanıyor hem de ticaret ağlarını genişletmeye devam ediyordu.

Antik İpek Yolu tam olarak kuzey, güney ve deniz kıyısına doğru olan konumuyla tarif edilebilir. Böylece rotaya bağlı olarak yol üzerinden ticaretin ne yöne doğru olduğu ve bu ticaretle aktarılan mal ve hizmetler adına da fikir sahibi olunabilir. Antik İpek Yolu rotası şu şekilde tasvir edilebilir: (Sherrif& Akeje, 2021: 74)

Kuzey Yönlü Rota: Kuzeybatıyı Shaanxi Eyaletinden Çin'deki Gansu Eyaleti üzerinden geçen kuzey rotası üç bölüme ayrıldı; bunlardan ikisi Kaşgar'a yeniden katılmadan önce Taklamakan Çölü'nün kuzey ve güneyindeki dağ sıralarını takip etti ve

diğeri de Kaşgar'ın kuzeyine gitti. Kaşgar'ın batısında, rotalardan biri Alai Vadisi'nden Termez'e (modern Özbekistan) ve Balkh'a (Afganistan) ve diğeri Fergana Vadisi'ndeki Kokand'dan Termez'e (modern Özbekistan) ve ardından Batı'ya Karakum üzerinden ilerleyerek tekrar ayrıldı.

Güney Yönlü Rota: Güney rotası olarak da bilinen Karakoram rotası, öncelikle Çin'den Karakoram Dağları boyunca uzanan tek rotaydı. Daha sonra, insanların deniz yoluyla çeşitli yerlerden deniz yolculuğunu tamamlamalarına izin vermek için güneyli mahmuzlarla Batı'ya doğru genişletilmiştir.

Deniz Kıyısına Göre Konum: Tarihi İpek Yolu'nun deniz bölümü, Çin'i Güneydoğu Asya'ya, Endonezya takımadalarına, Hindistan alt kıtasına, Arap Yarımadası'na, Mısır'a ve sonunda da Avrupa'ya bağlar. Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Bengal Körfezi, Arap Denizi, Basra Körfezi ve Kızıldeniz ticaret yoluna dâhil edilmiştir. Bunun yanı sıra Çin'i Kore Yarımadası ve Japon takımadalarına bağlamak için ağ doğuya doğru Doğu Çin Denizi ve Sarı Deniz'e kadar genişletilmiştir (Zhang, 2017: 2).

İpek Yolu'nun coğrafi ve ekolojik olarak tanımlanmasına ilişkin kaynaklarda maalesef yeterince bilgi yoktur. Zira ilk yapımından itibaren geçen süreç ele alındığında zamanla değişen iklim, hidroloji ve ekoloji ile ilgili çarpıcı bilgiler ele alınabilir. Bununla birlikte kaynaklarda bu konuda kesin olan bir konu vardır ki İpek Yolu'nun doğrudan yaşamı sürdürmek hem de popülasyonların gelişimini desteklemek için suya yakın alanlara kurulmuş olmasıdır. Hem otlaklarda dağınık bir biçimde hem de vahalarda, nehir vadilerinde ve deltalarda yerleşik konsantrasyonlarda önemli popülasyonlar oluşması bu konuda geçmiş dönemlerdeki ekoloji hakkında ortalama bilgiler sunmaktadır. Topoğrafyası hakkında ise söylenebilecek olan; Pamirler, Altaylar ve Tian Shan gibi yüksek dağlar ve yollar boyunca uzanan geniş çöller sahip olduğu ve Anxi'den Kaşgar'a Turfan çöküntüsünden geçen rotanın önemli yükselti farklarına sahip olmasıydı. Orta Asya, bozkırlar ve dağlar, çöl taşkın yatakları (Turania) ve çevre sınırları (Hazar Denizi ve Kopet-Dag, Pamir ve Tian Shan dağ sıraları) ile bir iç drenaj bölgesidir. Bölgenin ilk dönemlerinde de ara sıra küçük daha yağışlı evrelerle devam eden ilerleyici bir kuraklaşma süreci yaşadığı tahmin edilmektedir (Beşer, 2018: 1).

İpek Yolu, hatta kaynaklarda geçen adıyla Antik İpek Yolu'nun tarihine, ne zaman yapıldığına, ilk nasıl keşfedildiğine, ne amaçla kullanıldığına dair birçok araştırma yapılmakta ve bu araştırmalar halen günümüzde de devam etmektedir. Bu çalışmada ele alınan “Bir Kuşak Bir Yol” girişimi çerçevesinde İpek Yolu'nu canlandırma girişimi ele alınırken Antik İpek Yolu'nun neden mühim olduğuna değinilmeli, bu önem üzerinden yeni girişimin ne noktaya varacağı kestirilmelidir. Literatürde en yaygın olarak bilinen bilgi bu yolun Han Hanedanlığı (M.Ö. 206 - M.S. 220) döneminde keşfedilmiş olduğudur. Hanedanın imparatoru Wu-ti (M.Ö. 156 - M.Ö. 87) M.Ö.138 senesinde elçisini siyasi bir sebeple Yüceçilere gönderdiğinde bu yol üzerindeki iletişim başlamıştır. Elçi yaklaşık 12 sene boyunca Yüceçilerle iletişim kurarken bölgeyi tanımış ve imparatora rapor etmiştir. Kaynaklar bu noktada genellikle, yolun Han Hanedanlığı döneminde keşfedildiğini yazmaktadır (Yılmaz, 2017: 673). Yine benzer savlar ileri süren kaynaklar ipeğin Han Hanedanlığı döneminde İpek Yolu üzerinden Roma İmparatorluğu'na girdiğini, bu ticaretin o kadar büyük ölçekte olduğunu ve Roma ekonomisinin değerli metallerin doğuya doğru akışının bir sonucu olarak zarar gördüğünü iddia etmektedir. İpeğin Roma'da imparatorluğun ilk günlerinde lüks bir giyim eşyası olduğunu gösteren kayda değer kanıtlar bulunmakla birlikte bu kanıtlar ithalatın ödenmesinin Roma ekonomisine önemli zarar verdiğini ileri sürmektedir. Nishijima Sadao, “İpek o sıralarda Roma'da o kadar çok talep görüyordu ki, kelimenin tam anlamıyla altın cinsinden ağırlığına değdiği söyleniyordu” şeklinde bir anekdot vermiş, ipek ticaretinin Roma'ya pahalıya mal olduğunu vurgulamıştır (Church, 2018: 6).

İpek Yolu'nda yapılan ticarete ilişkin birçok tarihsel bulgu bulunmaktadır. Örneğin, Kral Wu Ding'in (MÖ 1250–1192) eşi olan Fu Hao'nun Anyang'daki (ö. yaklaşık M.Ö.1200) mezar kalıntılarında yeşim taşı bulunmuş, 755 parça olan bu taşın neolitik döneme ait olduğu ön görülmektedir. Mezar kazısının arkeolojik raporu yeşim taşının günümüz Xinjiang eyaletinin batısındaki önemli İpek Yolu şehri olan Khotan'dan olduğunu göstermektedir. Bu da yol üzerinde yeşim taşı ticareti yapıldığına da kanıttır. Han İmparatorluğu döneminde ise ticarete yönelik bulgular daha da artmaktadır. İlk olarak, Batı Han hükümeti, haraç ilişkilerinden ekonomik kâr elde etmek adına bu yolu kullanmış, ardından bu yol üzerinden imparatorlara ipek gibi çeşitli kıymetli ürünler haraç olarak alınmıştır. Batı ve Doğu Han İmparatorlukları (MS 23-

220) döneminde yaklaşık imparatorluk ömrü devam ettikçe hükümdarlar için bu usul kullanılmış, hatta ipeğin bu yol üzerindeki hareketliliğine bağlı olarak yolun adının bu şekilde kaldığı düşünülmüştür (Zhang, 2017: 2).

İpek Yolu, Çin için sadece ticarete önemli olmamış, Çin'in stratejik olarak kültürüne, tarihine, yaşam biçimine de etki ederek onun her anlamda büyümesine ve gelişmesine imkan sağlamıştır. Bu konuda uzun yıllar çalışmalar ve araştırmalar yapılmıştır. Bu çalışmalardan birkaç örnek sunulabilir. Yale Üniversitesi'nden Valerie Hansen "The Impact of the Silk Road Trade on a Local Community: The Turfan Oasis, 500-800" başlıklı çalışmasında Çin'in Turfan bölgesini konu almış ve tarihsel süreçte 500-800 seneleri arasında burada yaşayan Turfanlıların İpek Yolu'ndan ne denli etkilendiklerini makalesinde konu olarak ele almıştır. Tang yönetimi yüzyılındaki İpek Yolu ticaretinin, yüksek oranda parasallaştırılmış ve tüm işlemlerin yüksek faiz oranlarına tabi olduğu Turfan ekonomisi üzerinde açıkça görünür bir yayılma politikası uyguladığı, bu noktada Tang'ın İpek Yolu üzerindeki Altın Çağı olan 640- 755 arasında bile, İpek Yolu'nda ticaret yapmaktan daha zor şartlara yöneldikleri, topraktan geçimini sağladıkları görülmüştür. İpek Yolu, Turfan ekonomisinin toprağa bağlı kılınmasını sağlarken, onu sadece kültürel anlamda etkilemiş, bu da topraktan geçinenlerin dahi o dönemde kültürel faaliyetlere katkı sağladıklarını ortaya çıkarmıştır (Hansen, 2005).

İpek Yolu, Çin, Avrupa ve Batı Asya'yı birbirine bağlayan en büyük ve en kapsamlı ticaret yollarından biri olarak işlev görürken, beraberinde kültürel etkileşimi sağlayarak dünya üzerinde çok önemli bir kültür aktarımının oluşmasına da yardımcı olmuştur. İpek Yolu zamanla bir rotadan bir konsepte evrilerek kültürün her formunu içine dâhil etmiştir. Bu sebepten dolayı, çalışmanın ilerleyen başlıklarında da ele alacağımız üzere Çin'in siyasetine sağladığı çok katmanlı katkıyla birlikte tekrar canlandırılması adına çalışmalar yapılmıştır. Din, sanat, felsefe, teknoloji, dil, bilim, mimari ve uygarlığın diğer tüm unsurları ipek yolu boyunca değiş tokuş edilmiş, tüccarların ticaret yaptığı ticari mallarla ülkeden ülkeye taşınmasına katkı sağlamıştır. Tarihte hiçbir şekilde örneği olmayan bu kültürel aracılık, bugün imkanların giderek arttığı dünyada arzu edilen yaşamın en zor şartlarda gerçekleşmiş halini simgelemekte, bu nedenle de Çin tarihi açısından büyük bir öneme sahip olmaktadır (Sherrif & Akeje, 2021: 79)

1.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ortaya Çıkışı

Eylül 2013'te Kazakistan ziyareti sırasında Çin'in devlet başkanı Xi, ortaklaşa "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" inşa edilerek yeni bir bölgesel iş birliği modeli kurulması çağrısında bulunmuştur. Bir ay sonra Başkan Xi, Endonezya'da bir kez daha Asya Altyapı Geliştirme Bankası'nın (AIIB) kurulması ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"nun inşasını savunmuştur (Huang, 2016: 314).

Pek çok gözlemciyi şaşırtacak şekilde, Çin devlet başkanının girişimi, Kazakistanlı ev sahibine muhtemelen sadece tarihi İpek Yolu boyunca binlerce yıl öncesine uzanan ortak ticari bağlarının bir hatırlatması gibi gelmiş olmalıdır. Bu konuşma, diplomatik bir vesileyle tipik bir konuşma gibi gelmiş ve bu nedenle uluslararası medyanın yeterince ilgisini çekmeyi maalesef başaramamıştır (Du, 2016: 31).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kavramları, Asya ve Avrupa pazarlarını birbirine bağlayan ve son derece bütünleşmiş olan, iş birliğine dayalı ve karşılıklı fayda sağlayan bir deniz ve kara temelli ekonomi koridorlar kümesinin yapılmasını hedeflemektedir (Swaine, 2015: 2).

2015 mart ayında BKBY projesi hakkında ilk resmi kapsamlı bildirme, Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı tarafından "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetler" adıyla yayınlanmış bulunmaktadır. Bu bildirme, projenin ilgili çerçevelerinin, ilkelerinin ve eylem planlarının ana hatlarını çizmiştir. Bildirmede bazı kısımlar çok detaylı olmamakla birlikte BKBY projesinin fikir sürecinden uygulama aşamasına geçtiğinin ve projenin şimdiye kadarki en net genel çerçeveyi sunduğunun resmi bir işaretidir.

Mart 2021 itibariyle 142 ülke ve 32 uluslararası kuruluş, ortaklaşa BKBY projesi inşa etmek için Çin ile iş birliği anlaşmaları imzalamış bulunmaktadır.

1.3. Genel Çerçeve ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Çin'in BKBY projesi tarihe dayanmaktadır ve bir zamanlar Çin'i Asya, Orta Doğu ve Afrika ülkeleriyle Avrupa'ya bağlanmasını sağlayan ticaret, iletişim ve kültürel alışverişler için geniş bir deniz ve kara yolu ağı olan tarihi İpek Yolu'ndan esinlenmiştir. Tarihi İpek yolu, görkemli birkaç yüzyıldan sonra 1600'lerde kullanılmaz hale gelmiştir. Bu proje, Güneydoğu Asya'yı deniz İpek Yolu güzergâhı boyunca önemli bir ticaret merkezi olarak tanımlamakta ve Çin'in dış dünya ile dış ticaretini büyütmesinde vazgeçilmez bir rol oynamaktadır. Çin ile bölgedeki komşu kıyı devletleri arasındaki ticaret bağları eski zamanlarda kurulmuştur. Çin artık bu antik İpek Yolu'nun tekrardan canlanmasını sabırsızlıkla beklemektedir.

Özellikle, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetler" projenin çerçevesini oluşturmaktadır. "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı bir araya getirmeye; Çin'i Orta Asya ve Batı Asya boyunca Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlamaya ve Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu ile bağlamayı hedeflemektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun asıl güzergâhları; bir güzergâhta Güney Çin Denizi ile Hint Okyanusu yoluyla Çin kıyısından Avrupa ve diğer bir güzergâhta Güney Çin Denizi yoluyla Çin kıyısından Güney Pasifik şeklindedir" (Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015).

BKBY projesi yalnızca bir yol olmuş olsaydı, bu geleneksel bir kara gücü stratejisinden kesinlikle biraz daha fazlası olmuş olurdu. Ancak BKBY projesi ülkenin kara kütesinin engin genişliğiyle desteklenen, Çin kıyılarında ikincil denizcilik gücünü açmaktadır (Wong vd., 2017: 36). Bu modern İpek Yolu, Batı Çin'deki eski imparatorluk başkenti ve tarihi İpek Yolu'nun başlangıcı olan Xian'dan başlayıp 142 ülkeyi ve milyarlarca insanı da dahil ederek Orta Asya'dan; Orta Doğu, Rusya ve Avrupa'yı birbirine bağlayacaktır. Deniz yolunu ele alacak olursak da Güney Çin Denizi'ni Hint Okyanusu, Doğu Afrika, Kızıldeniz ve Akdeniz'e bağlamak için tasarlandığını söylemek mümkündür.

Sonuç olarak baktığımızda iki ana bileşenden oluşan bu proje, kara üzerinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı esas olmak üzere Orta Asya ve Avrupa'yı hedef alırken,

Deniz İpek Yolu projesi esas olarak Güneydoğu, Güney ve Kuzey Asya'yı hedef almış olmaktadır. Her iki projenin merkezi BKBY projesinde Çin olacak şekilde birleştirilmiştir.

1.3.1. Temel Amacı

Projenin hedefine giriş yapmadan evvel Çin'in tarihi ipek yolunu yeniden canlandırma fikrine götüren sebepleri ele almak ve Çin'in asıl hedefinin ne olduğunu ortaya koymak gerekmektedir. Öncelikle 20.Yüzyılda Qing Hanedanlığı ortadan kalkmış ve Çin devleti küresel sistemde yer edinmiştir. Küresel sistemdeki yeri onu bölgedeki problemlerden kurtaramamıştır. Özellikle Japonya ile olan sömürge savaşı Çin'i siyasi ve ekonomik açıdan ciddi bir şekilde etkilemiştir. Bu süreç içerisinde Çin izolasyon politikaları ile kendini muhafaza etmeye çalışmıştır. Fakat 1970'ler itibariyle ABD ile gelişen diyalogu sayesinde yavaş yavaş izolasyon devrini geride bırakmıştır (Ergenç, 2015).

İzolasyon fikrinden vazgeçen Çin, değişen mevcut küresel düzende Soğuk Savaş'ın sona erışı, Sovyetler Birliği'nin çöküşü, ekonomik liberalizmin galibiyeti, ABD'nin tek taraflılığının etkisinin azalması ile yükselişe geçmeye zamanla birlikte değişmeye başlamıştır. Özellikle küreselleşme dalgası ile birlikte dünya ekonomisi de gelişmiş ve serbest ekonomik sistem pek çok ülke tarafından kabul görmüştür. Serbest Pazar ekonomisi ile birlikte sınırlar yavaş yavaş ortadan kalmış ve ülkeler birbirleriyle daha fazla etkileşim halinde bulunarak iş birliği ve ticari yatırımlar yapmışlardır. Tüm bu gelişmelerin sonucunda dünya ekonomisi önemli oranda büyümeye geçmiştir. Bu süreç içerisinde hızla yükselen diğer devletlerin yanında Çin'in benimsemiş olduğu dışa kapalı ekonomik sistemini değiştirmesi planlanmıştır.

Çin ekonomisi 1990'lı yıllar itibariyle dönüşüm yaşamaya başlamıştır. İlerleyen yıllarda da ekonomik büyümeyle beraber dünya ekonomileri sıralamasında üst sıralara yükselerek büyük bir başarı elde etmiştir. Bu yükselişi korumak adına göreve gelen yöneticiler tarım alanında ve özellikle sanayi alanında faaliyet göstermişlerdir. O dönem teknolojik gelişmeleri yakından takip eden iktidar sahipleri alt yapı alanına da yoğunlaşmışlardır (Xing, 2019).

Yükselen Çin ekonomisi dönüşüm yaşarken Çin'in asıl hedefi tek kutuplu sistemi değiştirmektir. Bunun için gerekli gücü elde etmek için ekonomik ve politik dönüşüm yaşayarak iç ve dış politikalar üretmeyi hedeflemiş ve bu doğrultuda ilerlemişlerdir. Özellikle askeri alanda elde edeceği bu güç Çin'in hedefine ulaşmasını biraz daha kolaylaştıracaktı. Ancak sadece politika hamlelerini geliştiren Çin değil ABD tarafında da Çin'in bu hamlelerine karşı politikalar geliştiriliyordu (Karrar, 2009).

Çin dışı dönük stratejik planlamalar yaparak Çin'in çıkarlarını korumayı ve ekonomik büyümeyi hedeflemiştir. Temel olarak aldığı bu stratejilerine hizmet edecek üç proje geliştirmiştir; "Çin Rüyası, Yeni Normal ve Kuşak Yol." Bu projelerden beklenen Çin'in ABD ile rekabet edecek ekonomik ve politik gücü elde edebilmesidir (Karamutlu, 2020).

Dünya ekonomisinde süper güç olmayı hedefleyen Çin günümüze kadar gelen yükselişini dış ticaretindeki başarısına borçludur. 1990'lı yıllardan itibaren Çin benimsenen dışa açılma politikaları ile küresel sisteme entegre olmaya başlamıştır. Öncelikle dış ticaretin önündeki engeller kaldırılmış, uluslararası lojistik daha ucuz hale getirilmiştir. Düşük maliyetli üretimle birlikte Çin ihracat oranlı giderek artmış ve ticarete büyük oranda rakiplerine fark atarak yükselişe geçmiştir. Büyümedeki istikrarı Çin'in yükselişinin en önemli sebeplerinden biridir. Dönem dönem meydana gelen finansal krizlerden Batılı ülkeler kadar etkilenmeyen Çin büyüme oranında çok büyük düşüş yaşamamıştır (Ünay & Atlı, 2014).

Çin'in yükselişinin arkasında temel etken dış ticaretinde yakaladığı başarıdır. Son bir yıl içerisindeki dış ticaret verilerine baktığımızda Çin'in ihracat oranı diğer ülkelere kıyasla daha yüksektir. İthalat oranları ihracatın gerisinde kalarak dış ticaretinde olumlu bir ivme yakalanmıştır. Bu ivmeyle beraber devamında büyümede istikrarı da sağlamıştır. Genelde de ülke ekonomisi dengeli bir artış ile yükselmektedir. Dönem dönem meydana gelen bazı küresel krizler Çin'in gerilemesine neden olmamıştır. Tam tersi Çin bu dönemlerde bazı ülkeler düşüş yaşarken ekonomik istikrarını koruyabilmiştir. Bu büyüme ile birlikte dünya ekonomisi sıralamasında 2.sırada olan Çin'in ABD ile olan rekabetinde BKBY projesi bir araç olarak görülmüştür.

Çin Rüyası kavramı ile Çin'in doğuşu ifade edilmiş ve küresel sistemdeki gücünün artması planlanmıştır. BKBY projesi de bu noktada önemli bir rekabet unsuru olarak ortaya çıkmıştır. Çin sağladığı bu büyük ekonomik başarıyı dahada ilerletmek istemektedir. Çin'in koruduğu ve istikrarlı bir şekilde devam ettirdiği ekonomik kalkınma ve büyümeye hizmet edecek bu girişim kazan-kazan mantığı ile hem Çin hem de diğer ülkeler için yeni bir araç olacağı öngörülmektedir.

İpek yolunu tekrar canlandırma fikrinin çıkış noktasında ipek yolunun jeopolitik önemi yatmaktadır. Asya ve Avrupa bölgelerinin birleştiği Avrasya bölgesi küresel ekonominin merkezinde konumlanmaktadır. Bu konum üzerinde bulunan ipek yolu güzergâhı jeopolitik açıdan çok ciddi önem taşımaktadır. Yıllar boyunca ticari, dini, kültürel ve siyasi fikirlerin yolculuk yaptığı ülkeden ülkeye taşındığı bir yol olmuştur. Doğu ile batı arasında ticareti, iş birliğini sağlamıştır (Shepard, 2016). İpek yoluna alternatif yolların keşfi, deniz ticaretinin doğuşu ile birlikte bu yol zamanla önemini kaybetmeye başlamıştır. Ticaret yollarına olan ihtiyacın azalması, özellikle coğrafi keşiflerle denizyolu taşımacılığında yaşanan gelişmelerin ipek yolunun geri plana atılmasına sebep olmuştur. Ancak 2013 yılında Çin'in yapmış olduğu açıklamayla tarihi ipek yolunun ne kadar önemli olduğunu vurgulanmış yeniden böyle bir ticari hareketlenmeye ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Özellikle soğuk savaş döneminin bitmesiyle birlikte Çin ekonomisi dönüşüm yaşamış ve serbest piyasa kurallarına geçilmişti ve bu değişim ile birlikte Çin ekonomisi yükselmeye başlamıştı. Yükseliş beraberinde yeni ticaret ağlarını da gerekli kılmıştır ve tıpkı eski ticaret yolu gibi yeni bir oluşuma ihtiyaç duyulmuştur (Düğen, 2011).

Çin yönetiminde esas alınan politika dışa dönük stratejik planlamadan oluşmaktadır. Bu plan içerisinde Çin'in çıkarlarını korumak ve ekonomik büyümenin devamlılığını sağlamak yer alır. Özellikle 2017 yılı itibariyle ABD'den sonra dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olması ile bölgede ki üstünlüğü de göz ardı edilemeyecek derecede artmıştır. Aynı zamanda ABD ile rekabeti pozitif tutup ikili ilişkileri geliştirmek ABD ile çatışma halinde olmamak Çin'in önemli hedefleri arasında yer almaktadır. Ancak BKBY projesinde ABD karşıt konumdadır. Bölge içerisinde de Japonya projeye karşı olan ülkeler arasında yer almaktadır.

Çin devleti BKBY projesiyle sadece kendi ekonomik çıkarlarını gözetmemektedir. Modern ipek yolunda da tarihi ipek yolunda olduğu gibi yalnızca Çin'in çıkarlarının gözetilmediği ve uluslararası ekonomiye hizmet edecek bir proje olduğunu açıklayarak kuşkuları ortadan kaldırmaya çalışmaktadır. Başkan tarihi ipek yolunu canlandırarak Asya bölgesi için önemli bir pazar oluşacağı yeni bir ticaret yolunun açılacağı fikrinin öne sürmüştür. Projenin hayata geçirilmesiyle kara ve deniz yolu taşımacılığında yeni bir lojistik ağın ortaya çıkacağı ifade edilmiştir (Chhibber, 2017).

Çin tarihi İpek Yolunun katkılarını temel alarak Çin günümüzde dünya ticaretinin akış hızını engelleyen bazı kısıtlamaların olduğunu öne sürüyor. Dünya ticaretinin önündeki engelleri kaldırarak açıklık getirmenin ülkelerin refah seviyelerini olumlu yönde etkileyeceğini savunuyor. Tarihi perspektiften ele alındığında ipek yolu sayesinde yakalanan olanakların tekrar gündeme gelmesi ile bölgeler arası ticari hayatın ve yine ülke içindeki ekonomilerin canlılık kazanacağı düşünülüyor (OECD, 2018). Bunun sebebi üretim alanında öncü ülke olan Çin bu ürünlerin sevkiyatında deniz yolunu kullanıyor. Limanların kısıtlı oluşu beraberinde ek taşıma maliyetleri, gecikmeler gibi sorunları beraberinde getiriyor. Bu sebepten dolayı kara ülkelerinin ticaretinde ciddi düşüşler meydana gelmektedir.

Modern ipek yolu projesinin temelinde de Avrupa'nın Uzak Doğu'ya bağlanması yer almaktadır. Bu sayede ekonominin yeniden canlanması hedef alınmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Jinping'in 2013 yılında yapmış olduğu açıklama deniz yolu taşımacılığında gecikmelerin olduğu, ek giderlerin ortaya çıktığını ve hammadde tedarikinde zorlukların olduğunu bu sebeple ipek yolunu canlandırmanın gerekli olduğunu vurgulamıştır. Aynı zamanda bu proje enerji taşınması konusunda büyük adımlar atılacağına altını çizmiştir (Brugier, 2014).

BKBY projesinin hayata geçmesiyle birlikte kara ve deniz ticareti tekrar şekillenecek ticari faaliyetlere farklı bir yenilik katılacaktır. Çin'in projede ki temel hedefi inşa edilecek yeni yollar ile küresel ticareti canlandırmak ve ticaret akışında belli bir denge oluşturmaktır. İpek yolunun tekrar canlanmasıyla beraber turizmin de gelişmesi bekleniyor. Turizmin küresel pazarın yanı sıra küresel bir diyalogun

kurulmasına ön ayak sağlayacağı düşünülüyor. BKBY ile sınır ötesi turizmin yalnızca ekonomik değil aynı zamanda kültürel etkileri de olacaktır (Winter, 2016).

Çin'in tekrar gündeme getirdiği genelde "Barışçıl Yükseliş" fikri özelde ise ipek yolunu canlandırma fikri komşu ülkeler tarafından beklenildiği gibi çok da olumlu karşılanmamıştır. Çin ile diğer Asya eyaletleri arasında ikili gerilimler yaşanmıştır. Projenin tamamlanmasının uzun yıllar alacak olması, yüklü miktarda yatırımlara olan ihtiyaç ülkelerin projeye mesafeli durmasında büyük sebep oluyor (Pop, 2016). Aynı zamanda çoğu ülkede teknolojik alt yapının yetersiz oluşu da bu sebepler arasında bulunmaktadır. Tüm bu olumsuz eleştirilerin yanında Türkiye gibi projeyi destekleyen ve proje ile ilgili olumlu düşünceye sahip pek çok ülkede bulunmaktadır. Çin olumsuz eleştirileri ortadan kaldıracak açıklamalarda bulunarak projenin hayata geçirilmesiyle birlikte ekonomik hayatta küresel ticarete yeni bir dönemin başlayacağını savunmuş ve savunmaya da devam etmektedir. Özellikle bu proje Çin ile Batılı devletler arasında ticaret ve iş birliğini artırma da önemli bir aracı olarak görülmektedir. Ticaret merkezinin Asya kıtasına doğru çekmek isteyen Çin serbest ticaretin önündeki engelleri kaldırarak, ek masrafların en aza indiği, taşımacılıkta aksaklıkların olmadığı bir düzende ikili ve çoklu ilişkilerin daha sağlıklı ilerleyeceği savunmaktadır (Chhibber, 2017).

BKBY projesine dâhil olan ülkelerin sayısı dünyanın yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Projenin hayata geçirilmesiyle beraber bu ülkelerin birbirine bağlanması hedef alınmaktadır. Projenin temel amacı da bu ülkeler arasında serbest ticaret köprüsünü sağlayarak uluslararası pazarlara ulaşımı kolaylaştırmaktır. Planlandığı üzere karayolu, demiryolu, limanlar, enerji tesisleri vb. gerekli alt yapı çalışmaları hayata geçirildiği takdirde ülkeleri birbirine ekonomik ve politik açıdan entegre etmek daha kolay olacaktır (The Belt and Road Initiative, t.y.).

Asya ve Avrupa ülkelerini birbirine bağlayan bu yeni yapının kültürel, ekonomik ve ticari ilişkilerin artmasında önemli bir öge olacağı ileri sürülmüştür. Bunların yanı sıra Asya-Avrupa ülkelerinin hammadde kaynaklarına ulaşması da bu proje ile daha kolay olacaktır. Üretimde önde gelen ülkeler bu proje sayesinde farklı birçok dağıtım kanalı yardımıyla ihracat oranlarını artıracaklardır. Temelde de projeye dâhil olan ülkeler ihracat ve yeni yatırımcıları ülkelerine çekmek üzerine planlamalar yapılmaktadır (Szcudlik Tatar, 2013).

Tarihi İpek Yolunun kazanımları göz önüne alındığında bu proje hayata geçirildiği zaman güzergâh üzerinde bulunan ülkeler ticari hayatta yeni bir ivme yakalayacak, refah seviyelerinde gözle görülür olumlu bir artış gözlemlenecek ve farklı istihdam kapıları açılacaktır. Projenin temel amacının da BKBY projesinde yer alan, güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin ekonomilerine canlılık katmak olduğu Çin tarafından dile getirilmiştir (Karagöl, 2017)

Projenin en önemli ve en temel amaçlarından biri taşımacılıkta ki yüksek maliyetlerdir. Lojistik sistemlerin geliştirilmesiyle birlikte maliyetlerde düşüş yaşanması beklenmektedir. Kurulacak bu yeni ağın içerisinde yer alan taşımacılık modlarından demir-deniz-hava-karayolları, alt yapı bağlantıları ve yeraltı kaynakları ile ülkelerarası mesafe kısılacak lojistik için ayrılan finansman da azalmalar olacaktır. Mesafenin kısılmasının bir diğer önemli etkisi ise ticari faaliyetlere ayrılan sürenin azalmasıdır (Beşer, 2018). Çin ve diğer devletler için önemli bir fırsat olan proje yeni pazar arayışında olan ülkelere ticaret yapabilecekleri yeni alanları erişmelerine yardımcı olacaktır. Özellikle hammadde kaynaklarına ulaşmada çeşitli engeller ile karşılaşan ülkelere ve Çin gibi yeni sermaye arayışında olan ülkelere de yeni fırsatlar sağlamaktadır.

Çin tarafından belirlenen BKBY projesinin bir diğer amacı; Çin'in güzergâhta bulunan fakat ekonomik ilişkiler tesis edemediği birçok ülkeyle bu proje sayesinde diplomatik ilişkiler kurması ya da var olan zayıf ilişkilerini güçlendirerek sistemdeki gücünü ve etki alanını artırması için fırsatlar sunması olacaktır (Çakan, 2017). BKBY projesi tarihi ipek yolunu modernize ederek bir sistem kurmayı hedeflemektedir. Bu noktada önemli olan projenin açık, anlaşılabilir ve katılan tüm ülkelerin faydasına olmasıdır. Dâhil olan ya da olacak ülkelerin soru işaretlerini giderebilmesi ve lojistik alanda yeni bir bakış getirmesi gerekir. Proje ile altyapı, teknoloji, enerji vb. çalışmalarının yürütülmesi ile küresel pazara entegre olmayı vadetmektedir (OECD, 2018).

1.3.2. Hedefleri

BKBY projesi bildirisinde projenin hedefleri beş madde şeklinde açıklanmıştır. Projeye dâhil olan ülkelerin bu hedefleri destekleyerek bahsedilen alanlarda iş birliği

yapmaları gerekmektedir. BKBY Projesinin kurulmasının en temel amacı dâhil olan ülkelerin ekonomik gelişmelerine katkı sağlayarak bölgeler arası ticareti geliştirmektir. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için ülkelerin birbirleri ile uyum içerisinde çalışması söz konusu hedeflere bağlı kalarak iş birliği taraftarı olmaları gerekir. Bu sebeple hedeflere uyum ve iş birliği konusu oldukça önemlidir. “Bildiride hedefler; politika koordinasyonu, olanakların birbirine bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal bütünlük ve insanlar arasında birebir bağların kurulması şeklinde 5 başlıkta açıklanmıştır” (Durdular, 2016).

Politika bütünlüğü

Projeye dâhil olan ülkelerin birbirleri ile sağlayacakları etkileşimleri projenin hayata geçirilmesi açısından oldukça önemlidir. Proje içerisinde yer alan ülkelerin ekonomi politikaları, siyasi stratejileri uyum içerisinde sürdürülmeli, ortak paydada buluşarak yeni oluşumlar için iş birliği yapılmalı, olası problemlerin çözümü için karşılıklı görüşmelerde bulunulabilmelidir. Katılım sağlayan ülkelerin ortak çıkarları üzerinde yoğunlaşarak aralarındaki iş birliği mümkün kılınarak karşılıklı güven ortamı oluşturulmalıdır. Söz konusu bu planlar gerçekleştiğinde ülkeler ekonomik ve politik anlamda koordine olabilirler, bölgeler arası iş birliği artırılabilir ve var olan projeler ülkelerin iş birliği ve uyumu ile politik anlamda destek görebilir. BKBY projesinin politik koordinasyona bu kadar önem vermesinin sebebi kazan-kazan mantığı ile karşılıklı kazanç üzerine kurulmasıdır. Bu mantık ülkeleri projeye dahil olmak konusunda olumlu etkilemektedir.

Bağlanabilirlik

BKBY projesi Asya, Avrupa ve Afrika’yı birbirine bağlamayı hedefleyen oldukça geniş ağ üzerine kurulacak önemli alt yapı çalışmaları gerektiren bir projedir. Proje kara yolu, deniz yolu bağlantıları ile bölgeleri 6 koridora bölerek ticaretin önündeki engelleri kaldırmayı hedeflemektedir. Bu noktada önemli olan alt yapı çalışmalarının sorunsuz bir şekilde yapılması ve ülkelerin bu noktada konsorsiyum içerisinde olmalarıdır. Bağlantı yolları inşası ile birlikte birbiri arasında ulaşım olmayan

bölgelere odaklanılacaktır. Lojistik bağlantılar ile birlikte küresel sistemde sınırların engellerinden söz edilmeden yatırım, ticari iş birlikleri ve tedarik konusunda daha kolay ve ucuz maliyetlerde ülkeler arası etkileşim sağlanacaktır.

Engelsiz ticaret

BKBY projesi taraf ülkeler arasında iş birliğini artırmak, yeni yatırımlara teşvik etmek ve ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırmayı hedef almıştır. Taraf olan ülkelerden de bu hedefleri gerçekleştirmek için karşılıklı güven ortamını sağlamaları ve konsorsiyum içinde olmaları beklenmektedir. BKBY projesinin ilan edildiği dönemde Çin hükümeti engelsiz ticaret konusunda yeni adımlar attığı ve serbest ekonomiyi desteklediğini açıklamıştır. Engelsiz ticaret için ülkeler karşılıklı olarak ticari mevzuat ve gümrük ile ilgili bilgi alışverişinde bulunmalıdırlar. Aynı zamanda tarife dışı engeller konusunda ortak karar alınmalıdır. Ticari faaliyet alanları genişletilmeli, yeni pazarlar keşfedilmeli, e-ticaret üzerine çalışmalar yapılmalıdır. Geleneksel ticaret modellerin yanında daha modern modeller geliştirilmelidir. Yatırımın önünde olan engeller aşılarak yatırımın kolay ve daha hızlı yapılmasını sağlamak gerekmektedir.

Mali entegrasyon

Projenin uygulanabilirliği açısından önemli olan bir diğer hedef finansal bütünlük ilkesidir. Diğer alanlarda olduğu gibi finansal sistemlerde entegrasyon ile finansal iş birliği sağlanmalıdır. Asya Altyapı Yatırım Bankası, BRICS Yeni Kalkınma Bankası kurumları kurularak proje için gerekli olan fon için çalışmalar yapılması gerekmektedir. Mali entegrasyon için gerekli anlaşmalar hazırlanarak taraflar imzalamalıdır. Taraflar finans alanında destek vermelidir. Böylelikle üyeler arasında mali iş birliği artırılmalıdır.

İnsanlar arası bağlantı

Halkın desteğini almakta projenin uygulanabilirliği açısından önem taşımaktadır. Taraf ülkelerin halkları arasından kültürel çalışmaların artırılması, iletişimin sağlanması, halkları bir arada tutabilecek projelerin teşviki ile insanlar arası bağların güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktada çok taraflı iş birlikleri ile proje için gerekli olan sosyal hizmet alanının etkisi artırılmalıdır. Bu noktada BKBY projesi turizmin önemi üzerinde

durmaktadır. Turizm alanında yapılacak çalışmaların ve seyahatlerin önündeki vize engellerinin iyileştirilmesi için adımlar atılmalıdır. Proje sanat alanında yapılacak çalışmaları ve öğrencilerin yurt dışında eğitim alabilmelerini desteklemektedir. Öte yandan proje ülkelerin sağlık, teknoloji alanlarında iş birliğini destekleyerek bu alanlarda iş birliğini artırarak ar-ge merkezlerinin kurulmasını teşvik etmektedir (Targay, 2017)

BKBY projesi ticaret, alt yapı ve teknoloji bağlantıları ile kıtaları birbirine bağlamayı ticaretin önündeki engelleri kaldırmayı hedef almaktadır. Çin bu sebeple projeye taraf ülkelerle 50'den fazla serbest ticaret anlaşması imzalamayı hedeflemektedir. İşbirliğinin artırılmasıyla dışa dönük ekonomiler benimsenecek ve taraf ülkeler istikrarlı bir şekilde büyüyecektir (Chhibber, 2017). Özetlemek gerekirse projenin hedefi doğal kaynaklara ulaşımının külfetsiz hale getirilmesi, serbest ticarete geçişin sağlanması ve lojistik ağların geliştirilmesidir. Projenin büyük engellerinden biri olan sınır problemi bu noktada karşımıza çıkmaktadır. Proje taraf ülkelerin tamamının çıkarını gözetmediği için siyasi meselelerin kenara bırakılarak istikrarlı büyümenin yollarının aranması gerektiğini vurgular (Arduino, 2016). Dünya ekonomileri sıralamasında Japonya'yı geride bırakarak 2.sıraya yerleşen Çin bu proje ile ekonomik ve politik çıkarlarına hizmet edecektir. Küresel sistemde lider konumda olan ABD'nin konumunu elde etmek isteyen Çin BKBY projesi ile birlikte uluslararası düzende değişiklik yapacağına inanmaktadır. Temel hedefi mevcut düzeni değiştirmek ve bu düzende kendini planladığı seviyeye taşımaktır (Leverett & Binbing, 2017).

1.3.3. Temel Koridorları

1.3.3.1. Kara Güzergâhı

BKBY projesi kara ve deniz olmak üzere iki hattan oluşmaktadır. Kara kısmı kuşak kavramı ile deniz kısmı ise yol kavramı tanımlanmıştır. Aslında "Bir Kuşak Bir Yol Projesi" başlığı altında iki alt başlıktan oluşan bir projedir. Karasal anlamda yapılan tüm çalışmalar kuşak kavramı altında yapılmaktadır. Bu çalışmalar; karayolu, demiryolu, telekomünikasyon çalışmaları, alt yapı çalışmaları ve enerji nakil hatlarından oluşmaktadır. Kara güzergâhındaki bu çalışmalar altı farklı güzergâh üzerinden planlanmıştır. Bu güzergâhlar ekonomi koridorları olarak adlandırılmaktadır. Temelde Çin'de üretilen malların ekonomi koridorları vasıtasıyla küresel piyasaya sürülmesi

amacı yer almaktadır. Bu başlık altında projenin kara kuşağını oluşturan altı ekonomi koridoru incelenecektir.

Çin-Hint için Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

Projenin Çin başkanı Xi tarafından ilan edildiği tarihlerde şekillenmeye başlayan ilk koridorlardan biri Çin ile Hindçin Yarımadası arasındaki rotadır. Hindçin bölgesi Hindistan'ın doğusu ve Çin'in güneyinde bulunan bir bölgedir. Bu yarımada üzerinde planlanan rota; Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Taylan ve Laos'tan oluşmaktadır. (Bkz. EK:1) Çin'in bu bölgelerle arasında imzaladığı anlaşmalar bu koridorun resmileşmesine ve çeşitli alanlarda planlanan projelerin faaliyete geçmesine olanak sağlamıştır. Bu çalışmalardan ilki Mekong Nehir kanalının revize edilmesidir. Bu bölgede yüksek hızlı tren çalışmaları, petrol ve doğalgaz boru hatları, demiryolu ve otoyol çalışmaları yer almaktadır. Projelerin çoğu neredeyse tamamlanmıştır. Bu koridor sayesinde Çin; Endonezya, Malezya, Tayland, Filipinler, Singapur, Vietnam, Laos, Myanmar ve Kamboçya ülkeleri ile karşılıklı ticareti geliştirecektir

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru projede yer alan altı ekonomi koridoru arasında en iyisi olarak anılan, en fazla yatırım yapılan koridor olarak bilinmektedir. Diğer koridorlara göre inşası uzun yıllar sürecek koridorun bitişi 2030 olarak hedeflenmiştir. BKBY projesinin bitiş tarihi de 2049'dir. Koridor Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yer alan Kaşgar ile Pakistan'ın Gwadar Limanı arasında bir hat oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazına yakın olan limanın ticarete büyük kazanç sağlaması hedeflenmektedir. Çin bu limanın ticari faaliyetler için kullanılması gerektiğinin altını çizmiştir. Borç diplomasisi uygulayarak elde ettiği limanları askeri üsse çevirse de bu liman için böyle bir planının olmadığını ileri sürmüştür. Bu liman BKBY projesinin yol kısmını ifade eden denizyolu bağlantıları için oldukça önemlidir. Bu koridor sayesinde kullanılan liman Çin'in denize kıyısının olmadığı daha az gelişmiş bölgelerine hareketlilik katacaktır. Gwadar Limanının, denizyolu bağlantısının yanı sıra bu koridor için önemli olan diğer projeler Gwadar Havalimanı ve Çin ile Pakistan arasındaki demiryolu, enerji boru hatları çalışmalarıdır.

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorunun güzergâhı Çin'den itibaren Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içinde barındırmaktadır. Güzergâhı Türkiye'den itibaren alternatif kara ve demir yolu çalışmaları ile Gürcistan, Azerbaycan ardı sıra Hazar Denizi üzerinden Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan'a buradan itibaren de Çin'e kadar devam etmektedir. Yeraltı kaynakları bakımından oldukça zengin olan ülkelerin yer aldığı koridordan beklenti bu kaynaklara rağmen ekonomik sorunlar yaşayan iç politikada gerekli istikrarı gösteremeyen ülkelere küresel pazara açılma ve ticari faaliyetlerini artırma imkânı sunmaktır. Türkiye'de bu koridorda önem taşıyan bir konumda yer almaktadır. Orta Koridor olarak adlandırılan bu koridor kapsamında Türkiye'de çeşitli projeler yürütülmektedir. Bunların çoğu neredeyse tamamlanmıştır. Bu kapsamda Türkiye'de yapımı tamamlanan 3.Köprü, Marmaray, Hızlı Tren projeleri, Bakü- Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı ve henüz tamamlanmayan Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu projeleri yer almaktadır. Aynı zamanda bu koridorda Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında demiryolu projesi ve Çin, Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır.

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)

BKBY projesinin tanıtıldığı dönemden itibaren ortaya atılan ekonomi koridorlarından biri olan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Çin'in güneybatısından bir irtibat sağlamayı amaçlamaktadır. Çin'den Myanmar'a buradan Hindistan'a ve Bangladeş'e devam eden güzergâh bu bölgeler ile Çin arasında ticari alışveriş sağlamayı amaç edinmektedir. Çin'in asıl amacı ekonomik olarak çok gelişmemiş olan bu ülkelere mal ticareti sağlayarak kendine yeni pazar alanı kurmaktır. Bu koridor diğer koridorlara göre lojistik alanda daha fazla çalışma gerektirmektedir.

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

BKBY projesinin önemli ekonomi koridorlarından olan Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru bu koridorda bulunan üç ülkenin başkanlarının desteği ile karşılıklı iş birliği anlaşmaları imzalanmıştır. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunda iki

rota bulunmaktadır. Bu iki rota Trans Sibirya Demiryoluna bağlanarak Rusya'ya ulaşmaktadır. Rotalardan ilki Çin'den Moğolistan'a diğeri Çin'den Rusya'ya doğru devam etmektedir. Koridor kapsamında hayata geçirilen projelerden ilki Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryoludur.

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELB)

BKBY projesinin altıncı ekonomi koridoru ve en önemlisi Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridorudur. Koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı takdim etmektedir. Çin'den Avrupa'ya engelsiz lojistik ağ imkânı barındıran koridor diğer koridorlara göre daha fazla ülke üzerinden oluşturulmuş bir ağa sahiptir. Yüklü miktarda yatırım harcaması yapılması beklenen bu koridor oldukça maliyetli bir koridordur. Okyanusları birbirine bağlayacak olan koridor kapsamında Pire Limanı yenilenmiş ve Macar-Sırp Hızlı tren projesi tamamlanmıştır. Çin'in projedeki temel amacı da ürettiği malları farklı kanallar sayesinde küresel pazara sunmaktır. Bu koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı ile bu amaca hizmet edecek en önemli koridordur.

1.3.3.2. Denizyolu Güzergahı

BKBY projesinin “yol” kısmını oluşturan deniz ipek yolu projesi Çin'in Endonezya ziyareti sırasında bildirilmiştir. Karasal kısmı oluşturan Kuşak projesi yine aynı yıl Kazakistan ziyaretinde ilan edilmişti. Kuşak kısmını oluşturan altı ekonomi koridoru bulunurken yol kısmını oluşturan denizyolu bağlantısı için iki rota belirlenmiştir. Ekonomi koridorları denizyolu bağlantıları için çok önemlidir.

Denizyolu rotasının ilki Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz bağlantısıdır. Bu bağlantı Çin-Hindiçin Yarımadası ekonomi koridoru, Çin-Pakistan ekonomi koridoru, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar ekonomi koridoru ile senkronize planlanmıştır. İkinci rota Çin denizi ile Okyanusya arasında belirlenmiştir

Deniz ipek yolu rotaları sayesinde Çin limanları aktif olarak kullanacak, deniz ticaretindeki masraflar minimuma düşürecek, deniz ticaretini hareketlendirecektir. ABD'nin okyanuslardaki hâkimiyeti göz önüne bulundurulduğunda denizler Çin için risk arz etmektedir. ABD'nin limanlarını çeşitli sorunlar sebebiyle kapatma ihtimali

Çin'i ticari anlamda zora sokacaktır. Çin'de Deniz İpek Yolu projesi ile deniz ticaretinde aktif olmanın yollarını aramaktadır. Daha öncede ifade edildiği üzere borç diplomasisi adı altında ülkeleri finansal olarak kendine bağımlı hale getirip liman işletmelerini uzun yıllar boyunca elinde tutmak için satın almaktadır. Bu sayede Çin denizlerde kendine hinterlant oluşturma çabası içerisinde.

1.4. Bir Kuşak Bir Yol Girişimine Bağlı Olarak Kurulan Kuruluşlar

OBOR girişimi devasa çapta alt ve üstyapı yatırımlarını gerektirmektedir. Bu yatırımların finansmanının sağlanması oldukça önemlidir. OBOR'a dâhil olan ülkeler yoğunluk olarak gelişmekte olan ülkelerdir. Bahsi geçen bu ülkelerin böylesine büyük yatırımları kendi kaynakları ile gerçekleştirebilmeleri imkansızdır. Mayıs 2017'de Çin Devlet Başkanı Şi Jinping, girişimin finansmanı için 124 milyar dolar bütçe ayrıldığını bildirmiştir. Bu bütçenin 14,5 milyar doları İpek Yolu Fonu, 36 milyar doları Çin Kalkınma Bankası, 19 milyar dolarlık kısmının ise Çin İhracat-İthalat Bankası bünyesinde olduğu bildirmiştir. Buna ek olarak 43 milyar dolar bütçeli OBOR Fonunun kurulacağı belirtilmiştir (Deloitte Insights, 2018: 16). OBOR'un finansmanı için Çin'in toplamda takribî 1 trilyon dolar kadar bütçe ayırdığı belirtilmektedir. Girişimin finansmanının sağlanması için oluşturulan kuruluşlar şunlardır;

Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)

AIIB, ilk kez Xi Jinping (Şi Ciping) tarafından 2013 yılı ekim ayında Asya'nın altyapı projelerinin finansmanı amacıyla önerilmiştir. AIIB, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 57 kurucu ülke tarafından 2016 yılında kurulmuştur. Bankanın merkezi Çin'in Şangay şehrinde yer almaktadır. Bankanın Nisan 2023 itibariyle 106 katılımcısı bulunmaktadır ve kuruluş sermayesi 100 milyar dolardır (Saleh Shahriar, 2018: 5). Bankanın sermayesinin yaklaşık yüzde 31'i Çin tarafından sağlanmıştır. Bu Çin'i bankanın en büyük sermayedarı yapmakta ayrıca yüzde 26,6'lık bir oy gücüne sahip olmasına da neden olmaktadır. Bunun dışında; Hindistan yüzde 7,5, Rusya yüzde 5,9, Almanya yüzde 4,1, Güney Kore yüzde 3,5 ve Avustralya yüzde 3,5'lik paylara sahip olan ülkelerdir. Çin yüzde 26,6'lık oy hakkı ile bankanın yatırım kararlarında tek söz sahibidir denilebilir. Çünkü bir projeye finansman sağlanıp sağlanmayacağı kararı yüzde 75'lik olumlu oy ile alınmaktadır (European Parliament, 2016: 6)

Banka bununla birlikte birçok projeye kaynak sağlamıştır. Nisan 2023 itibariyle, AIIB'nin toplam 206 projeye kredi finansmanı sağlanması kabul edilmiş, 46 projenin ise değerlendirilme süreçleri halen devam etmektedir. Türkiye'den ise; 19 finansman talebi onaylanmış, 3 tanesi ise henüz değerlendirilme aşamasında bulunmaktadır.

Bankanın ABD ve Japonya'nın sermayedarı oldukları Asya Kalkınma Bankasına (ADB) alternatif olarak kurulduğu tahmin edilmektedir. Bankanın asıl kuruluş amacının; IMF ve Dünya Bankası öncülüğünde oluşturulmuş olan Bretton Woods sistemine, bir alternatif olma isteği olduğu öne sürülmektedir. Bunun yanı sıra AIIB'nin kuruluş amacının; elektrik, su, ulaşım, sağlık gibi temel hizmetlerin kalitesini artırmak ve OBOR kapsamındaki projelere maddi destek sağlamak olduğu söylenebilir (Yiğenoğlu, 2018: 21).

İpek Yolu Fonu

İpek Yolu Fonu, 29 Aralık 2014 tarihinde 40 milyar dolar bütçe ile kurulmuştur (Yıldırım, 2019: 239). Fon, 16 Şubat 2015 itibariyle çalışmalarına başlamıştır. Fonun temel amacı OBOR projesinin alt ve üstyapı yatırımlarının finansmanını sağlamaktır. 14- 15 Mayıs 2017'de gerçekleştirilen 1. OBOR Zirvesinde, 14,5 milyar dolarlık kaynağın fon sermayesine eklendiği duyurulmuştur. Önceden kurulmuş olan; ASEAN Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği-ASEAN) Vakfı, Avrasya Vakfı ve Central and Eastern European (Orta ve Doğu Avrupa-CEE) Vakfı, İpek yolu fonu üzerinden OBOR projelerini finanse etmektedirler.

İpek Yolu Fonununun 4 hissedarı bulunmaktadır. Bunlar; Devlet Kambiyo İdaresi (State Administration of Foreign Exchange- yüzde 65), Çin Yatırım Şirketi (China Investment Corporation- yüzde 15), Çin İhracat-İthalat Bankası (yüzde 15) ve Çin Kalkınma Bankası'ndan (yüzde 5) oluşmaktadır.

Çin Kalkınma Bankası

Banka 1994 yılında kurulmuştur. Banka aslında Çin'in kalkınması için hizmet vermektedir. Mayıs 2015'te bankanın, OBOR girişimine de finansman sağlayacağı açıklanmıştır. 14-15 Mayıs 2017'de gerçekleştirilen 1. OBOR Zirvesinde bankanın 36,2 milyar dolarlık kaynağını, OBOR kapsamındaki yatırımların finansmanı için ayırdığı

duyurulmuştur. Çin Kalkınma Bankası, OBOR kapsamındaki projelerin ana finansman kaynağı durumundadır. Banka, 2018 yılında projelere 196 milyar dolarlık finansman desteği sağlamıştır bu da yaklaşık toplam finansmanın yüzde 26'sını denkleştirmektedir.

Çin İhracat- İthalat Bankası (Exim Bank)

Banka 1994 yılında kurulmuştur. Bankanın merkezi Çin'in Pekin şehrinde yer almaktadır. Banka, Çinli ihracat ve ithalat firmalarına finansal destek sağlamak amacıyla kurulmuştur. Daha sonra bankanın, OBOR girişimine de finansman sağlayacağı belirlenmiştir. 14-15 Mayıs 2017'de gerçekleştirilen 1. OBOR Zirvesinde bankanın 18,8 milyar dolarlık kaynağını, OBOR kapsamındaki yatırımların finansmanı için ayırdığı açıklanmıştır. Exim Bank, 2018 yılı sonuna kadar 1.800 projeye 145 milyar dolardan fazla yatırım yapmıştır ve bu yatırım toplam OBOR finansmanının yüzde 19'unu temsil etmektedir (He A. , 2019: 13).

Çin Tarım Kalkınma Bankası

Banka 1951 yılında kurulmuştur. Merkezi Pekin de yer almaktadır. Banka tarımsal faaliyetleri geliştirmek amacıyla kurulmuştur. Fakat OBOR girişimi sonrasında, girişim kapsamındaki projelere finansman sağlamaya başlamıştır. Çin Tarım Bankası, Çin işletmelerinin yurtdışındaki tahvillerini sigortalamak ve ihraç etmek için kredi verilmesi şeklinde, finanse edilmesine yardımcı olmaktadır. OBOR ülkelerine yatırım yapmak için sağladığı toplam finansman miktarı 2014 yılından 2018 yılının ilk yarısına kadar 12,6 milyar dolar seviyesindedir

Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (ICBC)

ICBC (Çin Endüstri ve Ticaret Bankası), toplam varlıklar ve piyasa değerine göre dünyanın en büyük bankasıdır. Banka 1 Ocak 1984 yılında kurulmuştur. ICBC, 2015 yılından itibaren Türkiye'de de faaliyet göstermeye başlamıştır. Banka özellikle OBOR ülkelerinde faaliyet göstererek, OBOR kapsamındaki çeşitli yatırımlara finansman desteği sağlamaktadır. ICBC, 2018 yılı sonuna kadar OBOR kapsamındaki 441 projeye 114 milyar dolarlık kaynak sağlamış bulunmaktadır.

Yeni Kalkınma Bankası

Banka, BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) ülkeleri tarafından kurulmuş ve Temmuz 2015 tarihinde faaliyete geçmiş bulunmaktadır. Bankanın merkezi Çin'in Şangay şehrinde bulunmaktadır. Bankanın toplam sermayesi yaklaşık 100 milyar dolar civarında olmakla birlikte, OBOR girişimi kapsamındaki yatırımların finansmanı için 10 milyar dolar kadar bir bütçe ayrılmıştır.

Çin İhracat ve Kredi Garanti Kuruluşu

Kuruluşun temel amacı, Çinli ihracat firmalarına finansal destek sağlamaktır. Daha sonra bankanın, OBOR girişimine de finansman sağlayacağı açıklanmıştır. Kuruluşun OBOR yatırımları için, 320 milyar dolarlık ihracat ve yatırım bütçesi ayırdığı açıklanmıştır. Bu kuruluşlara ek olarak; Çin Bankası, Çin Yatırım Birliği (CIC) ve Çin Yapı Bankaları da girişime finansman sağlamaktadırlar. 2018 yılı sonuna kadar, Çin Bankası, 600 projeye toplam 130 milyar dolarlık kredi kaynağı sağlamıştır. Çin Yapı Bankası ise, 29 ülkede 29 projeye finansal destek sağlamış ve 20,6 milyar dolarlık kredi anlaşmaları imzalamıştır. Ayrıca; Huawei, ZTE, Alibaba, Tencent, Geely, San Heavy Industry gibi bazı özel firmaların, OBOR girişimlerini finanse edecekleri ve yatırımlara danışmanlık hizmeti sunacakları belirtilmektedir. Bazı devlet sahipliğindeki şirketlerinde girişim kapsamındaki projelere destek verdikleri görülmektedir

2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ İLE ALAKALI JEOPOLİTİK TARTIŞMALAR VE ALTERNATİFLERİ

2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesini ile İlgili Tartışmalar

2.1.1. Borç Odaklı Çin Politikası

Kuşak ve Yol Girişimi'nin sürdürülebilirliği noktasında büyük handikaplara neden olan sorunların başında Çin hükümeti tarafından girişim dahilinde bulunan ilişkilerin az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere yönelik uygulanan ve borçlandırma politikası yoluyla ekonomik ve siyasi olarak egemenlik kurma amacı taşıyan “borç tuzağı diplomasisi” gelmektedir. ABD tarzı kredilendirme sisteminin demokrasi, insan hakları, hukukun üstünlüğü ve paranın yönetimi gibi konularda kredi talep eden ülkenin çeşitli ön koşullara sahip olması gerektiği gerçeğinin aksine Çin sermaye sahipleri tarafından kredi sağlama sisteminin, herhangi bir siyasi ve ekonomik ön koşula bağlı olmaksızın düşük faizli ve uzun vadeli geri ödeme olanağı sunmaktadır. Bu sayede ülkeler açısından Çin'in “iyi bir alacaklı” imajı dahada güçlendirmektedir. Fakat ortaya çıkan sonuç bakımından durum sanıldığı kadar iç açıcı değildir. Çin hükümeti tarafından borcunu ödemedi acze düşmüş olan ülkelerin liman, havaalanı, telekomünikasyon gibi stratejik açıdan önemli kurumlarının 49 yahut 99 yıllık süre için devralınması (Vural ve Aydın, 2019) akıllara borç tuzağı diplomasisi yoluyla “Çin tarzı emperyalizmin” uygulandığı ihtimalini düşürmektedir.

Sri Lanka Çin'in borç tuzağı diplomasisini eyleme döktüğü ülkelerin başında bulunmaktadır. Çin'in Sri Lanka ile ekonomik yönlü ilişkilerinin başlangıcı 2007 yılında son bulmuş olan iç savaş sonrasında Sri Lanka hükümeti tarafından yapımı gerçekleştirilmek istenen liman inşasının finansmanı için Japonya, Hindistan, IMF, Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası'na başvurulmasına rağmen insan hakları ve ticari uygulanabilirlik ile ilgili endişeler gerekçesiyle projenin reddedilmesinin akabinde 2009 yılında Sri Lanka'da liman inşaatının bitirilmesi ve yeni bir hava limanı yapımı için Çin devleti tarafından projeye 1,9 milyar dolarlık bir finansman sağlanmasına dayanmaktadır (Parker ve Chefitz, 2018) Çin hükümeti ve Çin kaynaklı şirketlere 8 milyar dolarlık borcu olan Sri Lanka hükümetinin borçlarını ödeyememesi sonucu 2017 yılında Hambantota limanının kullanım ve tasarruf haklarının %70'ini 99 yıllığına ve 1,12 milyar dolar karşılığında Çinli bir şirketçe kiralanması (Tandoğan, 2018) Çin'in

borç tuzağı diplomasi yoluyla post kolonyal politikalar izlediği kanısını güçlendirmiş bulunmaktadır. Konuya bağlı olarak ABD Başkan Yardımcısı Mike Pence, Hudson Enstitüsünde yaptığı konuşmada Çin'in borç diplomasisi aracılığıyla Hambantota limanını 99 yıllığına kiralamasının Çin'in büyüyen donanması için askeri bir üs arayışına girmesinin sonucu olduğunun altını çizmiş ve bu durumun aslında borç tuzağı diplomasisi olabileceğinin sinyallerini vermiştir.

Sri Lanka'nın Çin hükümeti tarafından uygulanan borç tuzağı diplomasisine mağlup düşmesi Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında Çin ile ekonomik yönlü ilişkiler ağı içerisinde olan ülkelerin daha temkinli politikalar izlemesinin gerekliliğini ortaya koymuş bulunmaktadır. İş bu doğrultuda Malezya'da 2018 yılında yapılan seçimler sonucu görevi Necip Rezak'tan devralan Manathir Muhammed'in ilk iş olarak Rezak tarafından Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında başlatılan ve toplam 22 milyar dolarlık bir maliyete sahip doğu kıyı şeridi boyunca 688 kilometrelik bir demiryolu bağlantısı projesi ve 2016'da yapımına başlanan gaz boru hattı projelerini "Bu iki projeye ihtiyacımız olduğunu düşünmüyoruz. Uygun olduklarını düşünmüyoruz. Yani eğer yapabilirsek, projeleri bırakmak istiyoruz" şeklinde bir açıklamayla durdurma kararını vermesi konuya ilişkin önemli bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Sri Lanka'nın limanlarını 99 yıllığına kiralamasının sonucunda diğer gelişmekte olan ülkeler daha verilen örnekteki gibi temkinli davranmaya başlamış bulunmaktadır.

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında borç tuzağı diplomasisi yoluyla ekonomik ve siyasi çıkarlarını maksimize etmek istediği bir diğer ülke ise Afrika Boynuzu'nda, Orta Doğu ve enerji nakil güzergahlarına yakın noktada bulunan, ABD başta olmak üzere Çin, İtalya, Fransa, Almanya, Uganda, İspanya ve Suudi Arabistan'ın da birer askeri üssünün bulunduğu Cibuti'dir. Küresel Kalkınma Merkezi'nin 2018 yılı mart ayında yayınlamış olduğu rapora göre Cibuti'nin 2017 sonu itibarıyla Çin'e olan borcunun 1,72 milyar dolar seviyesine artarak Cibuti'nin toplam GSYH'sinin % 88'ine tekabül etmesi durumun ciddiyetini ortaya koymaktadır. 396 ABD'nin yaklaşık 4 bin askeri ile konuşlandığı ve Yemen ve Somali'deki nüfuzunun garantörü olarak gördüğü stratejik öneme sahip Lemonnier üssünün, Çin'in 2017 yılında ülkede askeri üs kurmuş olmasıyla birlikte Çin tehdidi altında olduğuna yönelik algının üzerine Çin'in Cibuti'de Sri Lanka örneğine benzer şekilde borç tuzağı (Muradoğlu, 2019) diplomasisini

uygulamaya koyarak bölge üzerinde egemenlik kuracağına yönelik düşünce ABD'yi oldukça korku içine düşürmektedir (Yılmaz, 2020).

Benzer bir şekilde Kenya'nın 2013 yılı itibarıyla ülkenin en büyük yatırım projesi olan Standard Gauge Railway (SGR) inşası için Çin'den 5 milyar doları aşkın kredi almasının akabinde projenin 98 milyon dolarlık bir zarara uğraması sonucu Kenya hükümetinin kredileri ödeme noktasında zora düşmesine neden olmuş ve dolayısıyla Kenya'nın Mombasa limanı gibi bazı önemli varlıklarının üzerinde Çin'in borç tuzağı diplomasisi yoluyla hakimiyet sağlayacağı yönünde bir algı hakim olmuştur. Zambiya'nın Kenneth Kaunda Uluslararası Havaalanı'nı benzer sebeplerle Çin'e devretmesi yine Sri Lanka örneğinin Zambiya'da da yaşanması problemine sebep olmaktadır.

Türkistan Cumhuriyetleri'nde de ne yazık ki durum farklı değildir. Tacikistan'ın 2,3 milyar dolarlık dış borcunun 1,2 milyar dolarının Çin'e olması üzerine 2018 yılında 30 milyon dolarlık bir maliyete sahip Duşanbe hidroelektrik istasyonuna mukabil Yukarı Kumarg altın maden ocağının Çinli bir şirkete devredilmesi (Genç, 2019) ve bunun yanı sıra Cumhurbaşkanlığına bağlı Stratejik Araştırmalar Merkezi Başkanı Suhrob Sharipov'un belirttiği üzere 2011 yılında Çin'in, Tacikistan'ın bir miktar borcuna karşılık 28 bin 500 km² 'lik bir toprak parçasını egemenliği altına almak istemesi sonucu yürütülen gizli görüşmelerde Tacikistan'ın toplam yüz ölçümünün % 1'ne tekabül eden topraklarının Çin'e bırakılması, Çin'in borç tuzağı diplomasisi yoluyla Çin tarzı emperyalizm uyguladığının önemli bir örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. (Omonkulov, 2020). Türkistan'da Çin'in uyguladığı borç diplomasisinin tuzağına düşen başka bir ülke ise Kırgızistan olmaktadır. 2018 yılı itibarıyla toplam dış borcunun %44'ünün Çin'e ödenecek tutardan oluşması ve Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında gerçekleşmesi öngörülen yatırımlar için Çin'den 4,5 milyar dolarlık bir tutar karşılığında borçlanması Kırgızistan'ı dünya üzerinde aşırı borçlanma riskine maruz kalan sekiz ülkeden biri haline getirmiş bulunmaktadır (Omonkulov, 2020). Amerikan Ulusal Ekonomik Araştırmalar Bürosu'nun "Çin'in Yurtdışına Borç Vermesi" başlığını taşıyan raporunda, Kırgızistan'ın Çin'e borçlu ülkeler arasında ilk beşte yer aldığı belirtilirken söz konusu raporda aynı zamanda Kırgızistan GSYH'nin %30'unun Çin'den alınan borçlardan meydana geldiğinin altı çizilmiştir.

IMF'nin verilerine göre artan borçları sebebiyle Cibuti, Laos, Maldivler ve Tacikistan “yüksek risk grubundaki ülkeler arasında yer alırken, Çin'in, yörüngesini Yunanistan'ın Pire, İsrail'in Aşdod, Mısır'ın Ebu Kir Limanı'ndaki yatırımları sonrası büyük bir patlamayla zarar görmüş olan Lübnan'daki Beyrut Limanı'na çevirmesi konuya ilişkin olarak tepkilerin odağı haline gelmiş bulunmaktadır (Varan ve Kabakçı, 2020). ABD Uluslararası Kalkınma Ajansı Genel Müdür Yardımcısı Bonnie Glick, The Epoch Times'ın Amerikan Düşünce Liderleri (American Thought Leaders) programına yaptığı açıklamada konuya ilişkin olarak “Çin dünya haritasına oldukça stratejik yaklaşarak, ilk önce en değerli limanlara bakıyor ve bu ülkelere yaklaşıyor.” ifadelerini kullanarak ilgi çekmeyi başarmıştır. Glick, Kuşak ve Yol Girişimi için yaptığı yorumda ise girişimin “kazan kazan” prensibinin aksine “çözülemez borçlara tek yönlü bir yolculuk” olduğunun altını çizmiştir. Dünya Bankası ve IMF'nin, COVID-19 pandemisi nedeniyle Çin'in de içinde bulunduğu G- 20 ülkelerini dünyanın en fakir 76 ülkesinin talepleri halinde kredi ödemelerinin 1 Mayıs'tan 2020 yılının sonuna kadar dondurulmasını esas alan borç dondurma sözleşmesine davet etmesi üzerine imzalanan sözleşmeye Çin ilk etapta olumlu yaklaşırsa da sonrasında yaptığı açıklamada “borcu affetmek için ne tür bir borcun dikkate alınacağına dair her türlü koşulu koymaya başladığını, borç sahiplerini borçlu tutmak için şartları dikkatli bir şekilde oluşturmaya çalıştığını” ifade ederek dondurma şartlarını düzenlediğini beyan etmiştir (Atmaca, 2020).

2.1.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesine Muhalif Ülkeler

Kuşak ve Yol Girişimi'nin sürdürülebilirliği bakımından sorun teşkil eden başka bir durum ise ABD, Japonya ve Hindistan gibi ülkelerin Çin ile ilişkilerindeki negatif havanın girişime yansması sonucu ortaya çıkan sorunlardan oluşmaktadır. Daha önceki bölümlerde zikredilen ABD ve Çin arasındaki küresel ve bölgesel çaplı gelişen hakimiyet ve rekabete dayalı ilişkiler genel olarak ABD'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ne mesafeli yaklaşmasına sebep olurken benzer şekilde Japonya'da Çin ile yaşadığı adalar sorunu ve Doğu ve Güney Çin Denizi'ndeki hakimiyet mücadelesinin sonucu olarak girişime soğuk bakan başka bir diğer ülkedir. Hindistan ise Çin ile yaşadığı sınır çatışmalarının neticesi olarak girişime taraf ülke olmasına nazaran aynı zamanda çeşitli sebeplerle girişime karşı mesafesini korunmuş bulunmaktadır. İşbu bağlamda Çin'in

Kuşak ve Yol Girişimi nüfuz ve manevra alanı bakımından sekteye uğrama riskiyle karşı karşıya kalmaktadır.

Hindistan, gerek Hint Okyanusuna olan kıyısıyla uluslararası deniz ticareti güzergahlarından birini oluşturması nedeniyle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu açısından gerekse karada İpek Yolu Ekonomi Kuşağı kapsamında Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) ekonomi koridorunda kilit öneme sahip bir ülke konumunda bulunmaktadır (Gökten, 2018). Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında sahip olduğu stratejik potansiyele karşı girişime yönelik mesafeli duruşunun bazı farklı nedenleri de mevcuttur. Bu nedenlerin başında Hindistan hükümetinin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin iyi yönetim, hukukun üstünlüğü, şeffaflık gibi ilkelerden yoksun olduğuna ilişkin kanaatinin yanında girişimin taraf ülkeleri sürdürülemez borç yükü altına soktuğu kanısı da gelmektedir. Sri Lanka'nın, Çin'in uyguladığı borç tuzağı diplomasisi nedeniyle Hint Okyanusu üzerinde stratejik öneme haiz Hambantota limanını devralması Hindistan'ın girişime dair kaygılarını dahada güçlendirmiştir. İşbu gerekçeye dayanarak Haziran 2017 tarihinde Hindistan ve ABD bölgedeki ekonomik faaliyetlerde egemenlik, toprak bütünlüğü, çevre duyarlılığı, alt yapı ve borç finansmanı uygulamalarında şeffaflığın geliştirilmesine yönelik ortak bir bildiri yayınlamışlardır (Baruah, 2018).

Hindistan'ın girişime karşı mesafeli olmasındaki bir diğer gerekçeyi ise Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun güzergahı oluşturmaktadır. Pakistan'ın Çin ile tek bağlantı noktasının Hindistan ve Pakistan arasında yıllarca süregelen çatışmaların kaynağı olarak bilinen Keşmir üzerinden sağlanması sorunun en büyük kaynağıdır. 1962 yılında Çin ve Hindistan arasında vuku bulan savaş sonrası Keşmir'in Aksai bölgesinin Çin'in kontrolüne geçmesi ve 1963 yılında Çin ve Pakistan arasında Keşmir'in bazı kuzeydoğu bölgelerinin Çin egemenliğine geçmesini onaylayan bir antlaşmanın imza edilmesi Hindistan'ın tepkisine neden olmuştur (Türker, 2019). İşbu nedenle Hindistan, Kuşak ve Yol Girişimi'ni Çin'in kendisini çevreleme politikasının argümanı olarak görme eğilimindedir. Çin'in özellikle Kuşak ve Yol Girişimi ile Hint Okyanusu ve Güney Asya'da konumunu güçlendirerek Hindistan'ın komşuları olan Bangladeş, Myanmar ve Nepal ile ve deniz rotası boyunca Maldivler ve Sri Lanka ile

ikili ilişkilerini geliştirmesi Yeni Delhi'nin hem deniz hem de kıtasal düzlemde manevra alanını kısıtlamaktadır (Baruah, 2018).

21. yüzyılın hızla gelişen ülkelerinden biri olan Hindistan'ın doğuya ilerlemesine karşın Çin'in son yıllarda özellikle Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla batıya ilerlemesi iki ülkeyi pragmatik hedefleri noktasında karşı karşıya getirmiş bulunmaktadır. 2005 yılında ABD merkezli Booz Allen Hamilton danışmanlık şirketinin ABD Savunma Bakanlığı için hazırladığı raporda Çin'in Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'ya ulaşmasını sağlayan Hint Okyanusu üzerindeki enerji ve ticaret yollarını garantiye alma stratejisi "İnci Dizisi" teorisi olarak isimlendirilerek söz konusu stratejinin "önemli geçit noktaları Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Bab'ül Mendep Boğazı olmakla beraber; potansiyel incileri de, Myanmar (Kyaukphyu ve Sittwe limanları), Bangladeş (Chittagong Limanı), Sri Lanka (Hambantota ve Colombo limanları), Maldivler (Marao Adası-denizaltı üssü), Pakistan (Gwadar Limanı) ve Cibuti (Djibouti-ilk denizaşırı askeri üssü) olarak sıralanmaktadır. Görüldüğü üzere, çok sayıda kritik ülke ve limanı kapsayan "İnci Dizisi"nin sacayaklarını Pakistan, Myanmar ve Sri Lanka oluşturmaktadır. Myanmar kapsamında ayrıca Myitsone Barajı, Trans-Myanmar Gaz- Petrol Boru Hattı (2009-2011) ve Kyaukphyu Serbest Bölgesi projeleri de içerisinde bulunmaktadır" (Bayram ve Arafat, 2018).

Çin'in Hint Okyanusu üzerinde Yeni İpek Yolu çerçevesinde egemenliğini artırma girişimleri Hindistan kadar küresel siyasetin merkezinin Orta Doğu'dan Asya'ya kaydığının farkına varan ABD'nin de tepkisini çekmektedir. 2010'lu yıllardan beri öncelikle "Asya'ya Dönüş" sonrasında "Asya'yı Yeniden Dengeleme" stratejileri yürüten ABD, son olarak "Hint Pasifik" adıyla Asya'daki politikalarını şekillendirmektedir. Aralık 2017 tarihinde ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi'nin "Hint Pasifik'e yönelik Çin tehdidi" söyleminin üzerine ABD, 2018 yılında Pasifik Komutanlığı'nın adını Hint Pasifik Komutanlığı olarak değiştirmiş Japonya, Hindistan ve Avustralya'yı da kapsayacak olan bir "Hint Pasifik Konsepti" dizayn etmiştir. İşbu stratejiyle bölgedeki ekonomik ve siyasal düzeni sağlamanın yanı sıra Kuşak ve Yol Girişimi ile manevra alanını genişleten Çin'i dengeleme saiki güdülmektedir.

2.1.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Coğrafyasında Yaşanan Sorunlar

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin devam edilebilirliği açısından sorun oluşturabilecek diğer önemli mesele ise girişimin içerdiği coğrafyalarda yaşanan uluslararası çaplı krizler, siyasi istikrarsızlıklar, terör faaliyetleri, etnik ve dini farklılıkların oluşturduğu ve oluşturabileceği sorunlar, sınır problemleri ve finansal handikaplar teşkil ediyor olmaktadır.

Çin'in 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergahı için önemli bir coğrafyayı teşkil eden Güney Çin Denizi, uzun yıllardan beri Çin ile kıyıdaş devletler arasında süregelen karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sorunlarına sahne olmaktadır. İşbu sorunların devam ettiği bir konjonktürde Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında bölge ülkeleriyle iş birliği yaptığı göz önünde bulundurulduğunda ekonomik çıkarların bölgedeki sükunete olanak tanıyabileceği beklentisi mevcutken Çin'in son zamanlarda sürekli olarak Güney Çin Denizi'ne donanma gemisi indirmesi ve askeri anlamda teknolojik hamleler yapıyor olması (Doğan ve Gürkaynak, 2019) bölge ülkeleri açısından Çin tehdidinin arttığı algısını oluştururken öte yandan Kuşak ve Yol Girişimi'nin güvenliğinin sorgulanmasına yol açmak suretiyle geleceği bakımından da sorun teşkil etmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin devam edilebilirliğini zor duruma sokan bir diğer engel ise Afrika kıtasında yaşanan iç savaşlar ve terörizm faaliyetleri bulunmaktadır. Girişim kapsamında kıtaya olan ilgisini ve yatırımlarını artıran Çin'in koşulsuz kredi olanağı sağlıyor olması, halihazırda sömürge sonrası dönemde sınırları küresel güçler tarafından yapay şekilde belirlenen ve kıtadaki iç savaşların ve terör faaliyetlerinin desteklenmesi suretiyle bu küresel güçlerin bölgeye konuşlanıp emperyalist amaçlarını gerçekleştirdikleri ortamda (Işık, 2019), Afrika'daki demokratikleşme sürecini sekteye uğratma ve kıtadaki otoriter rejimlerin silah satın alıp sivil halk üzerinde kullanması gibi olumsuz durumlar ortaya çıkararak (Dağlı, 2018), Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin'in kıtadaki faaliyetlerini sekteye uğratma potansiyelini barındırmaktadır. Benzer şekilde Kuşak ve Yol Girişimi'nin iki paydaşı olan Hindistan ve Pakistan arasındaki çözilemeyen Keşmir sorunu, Orta Koridor Girişimi coğrafyasında yer alan Güney Kafkasya'da Ermenistan ve Azerbaycan arasında süregelen Dağlık Karabağ meselesi, Orta Doğu'da Suriye İç Savaşı, iç istikrarsızlıklar

ve DAESH, YPG, PYD gibi terör örgütlerinin varlığı Kuşak ve Yol Girişimi'nin güvenliği açısından tehlike arz eden durumların sadece bazılarıdır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin akıbeti noktasında kilit öneme sahip diğer bir mesele ise ilk olarak 2019 yılı aralık ayında Çin'in Wuhan kentinden tüm dünyaya yayılan ve çok sayıda can kaybı ve ekonomik yıkımlara yol açan COVID 19 pandemisinin girişimin geleceği açısından ortaya çıkardığı olumsuz durumdur. Girişimle birlikte Çin'in küresel bir güç olması ihtimalinin güçlendiği bir konjonktürde pandeminin ortaya giriş yapmış olması ekonomisinde ihracatın kilit öneme sahip olduğu bir ülke olan Çin'in büyüme hızında düşüslere neden olurken diğer yandan girişime yönelik yatırımlarını sekteye uğratmış bulunmaktadır. Çinli işçilerin salgın nedeniyle projelerin olduğu ülkelere dönememesi ve Çin'deki fabrikaların uzun bir süredir çalışmaması nedeniyle tedarik zincirinin kesintiye uğraması gibi nedenlerle Bangladeş, Endonezya, Nepal, Sri Lanka gibi ülkelerdeki altyapı projelerinde koronavirüs nedeniyle bir gecikme yaşanmış olması (İncekaya, 2020) pandeminin kaynağı olarak görülen Çin'in uluslararası imajını büyük ölçüde sarsarken girişimin mahiyetinin sorgulanmasına neden olmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi'nin, gerek siyasi rejimleri ve iktisadi kalkınma modelleri gerekse hukuki ve toplumsal gelişmişlik ve mali durumları birbirinden farklı çok sayıda ülkeyi kapsamaması girişimin koordine edilmesinde ana finansör konumunda bulunan Çin hükümeti ve Çinli şirketleri zora sokan bir sorun olarak görülmektedir. Girişim kapsamında sorumluluk alması gereken denetleyici bir mekanizmanın halihazırda bulunmaması ve girişimin uygulanmasında ortaya çıkacak sorunların çözümüne ilişkin bir yargı sisteminin olmaması girişimin sağlıklı bir şekilde yürütülmesinin önünde engel teşkil etmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik yatırımlarla ekonomik olarak sendeleyeyen Çin, KİT'ler yoluyla finansman arayışına girmenin yanında girişimin mali sorumluluklarını taraf ülkelerin de almasını arzulamaktadır (Aybars, 2017). Ancak Kuşak ve Yol Girişimi'nin coğrafyasına genel itibarıyla bakıldığında çoğu ülkenin ekonomisinin az gelişmiş veya gelişmekte olması Çin'in bu beklentisinin kısa vadede olumlu bir şekilde sonuçlanmasını engellemektedir.

2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesine Alternatif Diğer Projeler

İç zorluklara bakıldığında, Çin henüz BKBY projesi ile ilgili faaliyetleri koordine etmek için etkili bir merkezi liderlik yapısı kurmayı başaramamıştır. Çeşitli

hükümet birimleri, BKBY tekliflerini yurtdışında uygulamak için birleşik bir strateji geliştirmede başarısız olmuştur. Örneğin, Ticaret Bakanlığı öncelikle ikili ticaret ve yatırımla ilgilenirken, Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu öncelikle bölgeler arası altyapı inşaatı projeleriyle ilgilenmektedir. Yerel rekabetin yoğunlaşması, Çin için ek bir endişeyi ortaya çıkarmaktadır. Yunnan ve Guangxi, iki güneybatı Çin eyaleti, Çin'in Güneydoğu Asya'ya açılan kapısı olduklarını iddia etmiş ve Çin merkezi hükümetinin tercihli politikaları karşısında yoğun bir rekabet içine girmişlerdir (Yu, 2017: 363).

BKBY projesi için oluşan başka risk ise, iç perspektiften ortaya çıkabilecek kamuoyudur. Çin toplumu genel itibariyle bu konuda yeterli bilgiye sahip değildir veya BKBY projesini anlama noktasında bir çaba sarf etmemektedir. Toplumun geri kalan bilgili kısmı ikiye bölünmüştür. İyimser çoğunluk, BKBY projesinin Çin için faydalı olduğuna inanmakta ve onu desteklemektedir. Geriye kalan ve giderek artan kötümser azınlık, BKBY projesinin Çin için şu anda gerekli olmadığını düşünmektedir. Risklerle dolu bazı gelişmekte olan ülkelerde harcama yapmak yerine, Çin'in çözmesi ve para harcaması gereken birçok sorunu olduğunu düşünmektedir. Çin ile ilgili bir başka risk de Çin'in bu tür büyük ölçekli uluslararası projeler ve çeşitli ülkelerle anlaşmalar konusunda deneyim sahibi olmamasıdır (Wang, 2018: 80).

Son olarak, özellikle de henüz başlangıç aşamasında olduğu için büyük ölçekli bölgeler arası altyapı projelerine yatırım yapmak hem politik hem de ekonomik açıdan oldukça riskli bir iştir. Bölgedeki pek çok ülkenin gelişmemiş ve ekonomik olarak geri kalmış olması göz önünde bulundurulduğunda, bankadan alacakları herhangi bir krediyi geri ödeme kapasitelerini tespit etmek oldukça büyük öneme sahiptir. Bölgedeki potansiyel birbirine bağlanabilir olan altyapı projelerinin çoğu, endüstri odaklı olmaktan çok hükümet tarafından yürütülmektedir yani siyasi odaklıdır. Bu nedenle, herhangi bir potansiyel ekonomik geri dönüşün gerçekleşmesi için çok uzun süre geçmesi gerekmekte ve bu durum projelerin mali sürdürülebilirliği konusunda ciddi sorunlar ortaya çıkarabilmektedir. Bu risk, Çin'in sahip olduğu müthiş kaynakları bölgesel altyapı geliştirmeye kanalize etme kapasitesinin ve istekliliğinin bir testi olacaktır. Örneğin, Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru, hayati önem taşıyan Gwadar Limanı projesi, Pakistan'ın en güvensiz ve değişken bölgelerinden biri olan Belucistan bu riskli yerlerden bazılarıdır. Bu nedenle Çin, BKBY projesinin uygulanmasında Pakistan'da ve

terörizmle boğuşan diğer ülkelerde karşılaştığı potansiyel güvenlik sorunlarını hafife almamalıdır (Yu, 2017: 367).

21.yy'da Asya kıtasında ki ekonomik hareketlilik tüm dünyanın dikkatini çekmektedir. Asya ülkeleri bölgeyi yeni düzende parasal sistemlerin ve yeni pazarların ekonomik üssü haline getirmek istemektedirler. Bu amaç doğrultusunda bölgede liderlik yapan Çin çeşitli politikaları ile Asya kıtasına ekonomik canlılık katmak ve iş birliği merkezi haline getirmeyi hedeflemektedir. Çin bu hamleleri ile hem kendi bölgesinde hem de uluslararası alanda yetkinliğini göstermek istemektedir. Çin hükümeti siyasal ve parasal sistemlerdeki gücünü artırmak için pek çok projeye liderlik yapmıştır. Bu projeler ona diğer ülkelerle bağlantı kurmayı kolaylaştıracak niteliktedirler. Aslında BKBY projesi de tam da bu amaç doğrultusunda ortaya çıkmış olan bir girişimdir. Çin gerek uluslararası sistemde gerek kuruluşlarda istediği konumu elde edememiştir. Çeşitli konularda söz hakkının olmayışı, ABD'nin buna müdahale edişi Çin'i yeni arayışlara itmştir. Bu sebeple BKBY projesi için öngörülen akış bu müdahaleleri bertaraf edecek niteliktedir. BKBY projesi için tasarlanan finansal hat kotaların, engellerin önüne geçecek şekilde tasarlanmıştır. Çin projeye dâhil olacak ülke sayısını artırmak ve özellikle projenin finans ayağına destek verecek ülkeleri kazanmak adına çalışmalar yürütmeye devam etmektedir (Yavilioğlu, 2016).

Çin 2013 yılından bu yana dışa açılma politikaları ile hareket edeceğini ve bu stratejisine hizmet edecek üç projeyi ileri sürmüştür. "Çin Rüyası, Yeni Normal ve Kuşak Yol" olarak adlandırılan bu projelerden sonuncusu Çin'in bölgesel ve uluslararası hedeflerini gerçekleştirmede birer araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple BKBY Projesinin Çin açısından önemini bölgesel ve uluslararası olmak üzere iki başlık altında inceleyebiliriz. Bölgesel olarak Çin'in beklentisi proje sayesinde refah seviyesi artırmak ve ekonomisini geliştirmek ve aynı zamanda BKBY projesi ile birlikte Avrasya, Ortadoğu ve Afrika'yı karadan birbirine bağlayarak uluslararası lojistiği daha kolay bir forma ulaştırmak istemektedir. Uluslararası arenada ki hedefi ise diğer ülkelerle ilişkilerini, iş birliklerini güçlendirerek sistemdeki konumunu korumaktır (Okur, 2017).

BKBY projesi ile Çin ABD ile rekabet edecek gücü elde etmeyi hedeflemektedir. Çünkü dışa açılma politikası ile birlikte kat ettiği yol ekonomisindeki

gelişmeler onu yalnızca bölge de güçlü konuma getirmiştir. Bu proje sayesinde Çin farklı politikalar geliştirerek küresel sistemde daha güçlü konuma gelebileceğini ve parasal sistemi geliştireceğini düşünmektedir (Balcı, 2018). Çin 1990'lı yıllardan itibaren dışa açılma politikalarının bir neticesi olarak ekonomisi istikrarlı bir şekilde büyüme başlamıştır ve bu doğrultuda devam etmektedir. Kısa bir süre içerisinde bölgede en büyük rakibi Japonya'yı geride bırakarak dünya ekonomileri sıralamasında ikinci sıraya yükselmeyi başarmıştır. Öte yandan ticarete ABD'yi geçerek en büyük ticaret ülkesi olmuştur. ABD ile rekabeti ve küresel sistemdeki prestiji için yeni politikalar geliştirmiştir. Bu politikalar ile Çin ekonomik diplomatik alanda ki etkinliğini artırmak ve küresel sisteme daha hızlı entegre olmayı planlamaktadır. ABD'nin uluslararası sistemdeki konumu söz hakkı Çin' in üyesi olduğu pek çok kuruluşta geri planda kalmasına, söz hakkının bulunmamasına sebep olmaktadır. Bu durumdan şikâyetçi olan Çin Avrupa ülkelerinde ve uluslararası örgütlerde ki yerini sağlamlaştırmak adına çeşitli stratejiler geliştirmeye devam etmektedir. Tüm bu planlarının gerçekleştirilmesinde ki en önemli aracı 2013 yılı itibariyle sıkça gündeme gelen BKBY projesidir.

BKBY projesi ile Çin sanayi, teknoloji ve alt yapı çalışmaları yaparak ticaretteki başarısını bu alanlarda da göstermeyi hedeflemektedir. Rekabet içinde olduğu ABD'ye karşı kullanacağı bu proje ile birlikte iş birliği içerisinde olacağı yeni yatırımcılar ve müttefikler kazanacaktır. İş birliği fırsatı Çin'in küresel sisteme açılışında önemli bir avantajdır. Bu sayede kendi bünyesinde ki şirketler yatırımcılar tarafından tanınacak ve finansal açıdan atılım yapmaya olanak sağlayabilecektir (Özsümer, t.y.). Yeni yatırımcılar Çin'in geliştirdiği uluslararası etkileri olan projelere taraf, ortak bulmasını kolaylaştıracaktır. Bu durum beraberinde Çin'in ihracatına da etki edecektir. Çin'in ihraç ürünlerini ortaklarına pazarlamasına imkân tanıyacaktır. Özellikle karşılıklı kazanç vaat eden BKBY projesine destek verecek ülkelere bu sayede ulaşabilmek hedeflenmektedir.

Çin Avrupa ülkeleri ile de karşılıklı bağlantı kurarak Avrupa ile olan ekonomik ve siyasi iş birliklerinin artırılması hedeflenmektedir. Sonuç olarak Çin'in Kuşak Yoldan bölgesel anlamda beklentisi ekonomisini ve küresel sistemde ki imajını geliştirmektir. Çin Rüyası olarak adlandırdıkları Çin'in ulusal yükselişini sağlamak,

bölgesel olarak etkinliği artırmaktır. Yurt genelindeki gelir dağılımındaki ve yaşam standartlarındaki farkı en aza indirerek GSYİH'yi artırmaktır (Bocutoğlu, 2017).

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın oğlu Irak'ın ziyaretinde Kalkınma Planı'na açıklanan kalkınma yolu projesi, Irak, Türkiye, Katar ve BAE arasında imzalanan dördü anlaşıma kapsamında hayata geçirilen yeni bir ulaşım ve kalkınma projesidir. Projenin İngilizce adı "Kalkınma Yolu" veya "Irak Kalkınma Yolu" olarak ilan edilmiştir (Ylenia Gostol, 2024). Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Dışişleri Bakanı Hakan Fidan, projeyi ilk kez Eylül 2023'te Yeni Delhi'd düzenlenen G20 toplantısında kamuoyuyla paylaşmıştır.

Şekil 2.1. Kalkınma Yolu Projesi'nin Demir ve Karayolu Güzergâhları



K ynak: (Özçubukçu, 2024)

Türkiye ile Irak arasında otoyol ve 1.200 kilometrelik hattı kapsayan proje, Irak'ın Basra şehrinde Khor Abdullah du Basra Körfezi'nden yer almaktadır. Shatt al-Arab'ın ağzında ve Orta Doğu'nun yeni en büyük limanı olacak şekilde ilerleniyor. Büyük Faw'dan başlayarak Nasiriyah, Qadisiya, Necef, Kerbela, Samarra, Tikrit ve Musul gibi bölgelerden geçecek bir kalkınma ve ulaşım paketidir. Türkiye'ye ulaşacak ve Avrupa'ya ve Türkiye üzerindeki mevcut hatlar üzerinden devam edecektir. Büyük önem teşkil eden bir ticari hat projesidir. Proje, Mersin Limanı ve İstanbul gibi

merkezleri Türkiye üzerinden birbirine bağlayacak ve böylece ticaret ve insan hareketliliğini hızlandıracaktır (Mehmet Alaca & Haydar Karaalp, 2023).

Şekil 2.2. Kalkınma Yolu



K ynak: (CNN Türk, 2024)

Bahsi geçen proje Orta Doğu ile Avrupa'yı birbirine bağlayacaktır (CNNTürk, 2024). Türkiye Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Kalkınma Yolu Projesinin büyük bir proje olduğunu belirterek, "Önümüzdeki sene projenin ihalesini yapabilirsek 2025'in sonunda 2026'da başlarsak hani 5-6 sene sürecektir. Demek 2030-2031'leri konuşabiliriz" dedi (Habertürk, 2024). Irak hükümeti başta o mak üzere Türkiye tarafından da güçlü bir şekilde desteklenen proje hem Irak'ı Avrupa'ya bağlayacak hem de Süveyş Kanalı alternatifini sunacağından ülke için büyük bir kazanç

sağlamış olacaktır (Mehmet Alaca & Haydar Karaalp, 2023). Tarihi kara ticaret nedeniyle günümüzdeki "Yeni İpek Yolu" olarak bilinen proje, başlangıçta Çin'in "Tek Kuşak, Tek Yol" girişimi ve Irak'ta "kuru bir kanal" olarak değerlendirilmektedir (Ylenia Gostoli, 2024). Hatta Irak hükümetinin ve yerel yönetimlerin tam desteğini alan bu proje için Bağdat Ticaret Odası Başkanı Firas Hamdani, 17 milyar dolar değerindeki anlaşmanın 200 milyon ABD dolarına mal olacağını söylemektedir (Sabena Siddiqui, 2024).

Irak Başbakanı Muhammed Şii Sudani projeyi desteklerken, diğer önemli destekçileri/ortakları ise Basra Körfezi'ne kıyısı olan BAE ve Katar gibi Körfez ülkeleridir. Projeye en çok heyecan duyan siyasi liderlerden biri olan Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Nisan 2013'te (Daily Sabah, 2024) Irak'ı ziyaret ederek, Türkiye-İrak ilişkilerinin, projenin yeni bir aşamaya girdiğinde, yeni bir aşamaya geçeceğini ifade etmiştir. (TRT World, 2024).

Türkiye, Irak'ın yeniden inşası ve 5 milyar ABD doları tutarında finansman sağlanmasına rağmen (Mehmet Alaca & Haydar Karaalp, 2023), finansmanın hayat kalitesinde ve imzalanmasında Türkiye Dışişleri Bakanı ve eski MİT Başkanı Hakan Fidan yer almamış, kilit rol oynamıştır (Senem Görür Yüce, 2023). Fidan, tüm tarafları ikna etmek ve imzaları hızlandırmak için daha az konuşup daha çok iş yaparak mekik diplomasisi yöntemini kullanmıştır (Mehmet Alaca, 2024).

Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı uzmanlığında görev yapan Doç. Dr. Enes Bayraklı, Irak ile Türkiye arasındaki ilişkilerin yaşam kalitesinin artacağına ve bölgesel dayanışmaların yaygınlaşacağına inanmaktadır (Yusuf Kamadan, 2024). BICC uzmanı Osman Bahadır Dinçer, zor bir coğrafi konumdan kaynaklanan nedenlerle istikrarsızlıkla karşı karşıya kaldığını vurgulamıştır (Ylenia Gostoli, 2024). İran'ın ve İran'a daha yakın olan Bafil Talabani liderliğindeki Kürt koalisyonunun projesine ilişkin tutumda bir diğer risk unsuru olacaktır (K24, 2024)S.

Ankara'nın karayolu projeleri geliştirerek birçok temel jeopolitik hedefe ulaşmaya çalıştığı ve buna güçlü bir destek verdiğinden bahsedilebilir. Öncelikle Türkiye'nin uzun yıllardır Kuzey Irak ve Suriye kökenli PKK, PKK, YPG terör

örgütleriyle ve onların siyasi bölücülük talepleriyle karşı karşıya kaldığına şüphe bulunmamaktadır (Ezgi Akın, 2024).

Aslında Irak Kürdistan Bölgesel Yönetimi Başbakanı Mesrur Barzani de projeyi destekliyor ancak daha ucuz ve ekonomik açıdan daha faydalı olabilecek "Dicle'nin doğusu" seçeneğini önermiş bulunmaktadır (Presidency of the Republic of Türkiye, 2023). Dışişleri Bakanı Hakan Fidan, Milli Savunma Bakanı Güler ve MİT Başkanı İbrahim Kalın, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın ziyareti öncesinde Irak hükümetiyle anlaşmaya varmak ve PKK'ya karşı yeni bir mücadele başlatmak üzere Bağdat'a gitmiştir (Feyzullah Tuna Aygün, 2023).

İkinci olarak, Türkiye, bu proje aracılığıyla Irak'ın ve Kürdistan Bölgesi'nin kalkınmasına yardımcı olarak, federal Irak'ın dağıtımını ve bölgesel olarak bütünleşmiş bir oyuncu haline gelmesini sağlar, böylece terörle mücadelede kendi sorumluluğunu üstlenmiş olmaktadır (Reuters, 2024).

Cumhurbaşkanı Erdoğan, proje ile ilgili yaptığı resmi açıklamalarda Irak'ın toprak bütünlüğüne vurgu yapmış, ulusal anlamda hassas konularda Ankara'nın sözlü savunması/tercümanı olarak hareket etmiştir. Projeyi Ankara için önemli kılan üçüncü faktör, Türkiye'nin yıllık bütçesinin bir kısmını oluşturan enerji (petrol ve gaz) harcamaları konusunda Irak'la yakın iş birliği içinde bulunmak, ekonomik ortamlarda enerji verimliliğini düşürmeyi amaçlayan bir süreçtir. Ankara'nın Musul üzerinden Irak'ın petrol gelirleri üzerinde hakları vardı ancak o dönemde İngiltere ile başarısız bir diplomatik savaş sırasında Musul'daki haklarından vazgeçmek zorunda kalmıştır (Mehmet Alaca, 2022).

Ancak bugün Türkiye'de enerji kesintisi azaltma ve transit ülke olarak enerji sektöründe çalışanlardan ücret almak için Irak merkezi hükümeti ve Kürdistan Bölgesel Yönetimi ile barışçıl konularda bilgi ve dostluklardan yararlanarak yakın iş birliği içinde çalışmayı kabul etmektedirler. (Feyzullah Tuna Aygün, 2024). Bu, Ankara ile Rusya, Azerbaycan ve diğer ülkelerin ortaklaşa geliştirdiği ve Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in özellikle vurguladığı Türkiye'nin doğal gaz aktarma merkezi vizyonuna benzemektedir.

Sonuç itibarıyla Ankara, Kalkınma Projesi Kuşak ve Yol Projesinin Merkezi

Koridor bölümü gibi büyük küresel projelerle birleştirerek bu şekilde hakimiyet ana ticaret rotası olmayı ve dünya ticaretinde ve siyasetindeki rol artırmayı hedefliyor. Ancak, Türkiye'nin 21. yüzyılda barışçıl, terör ve savaşa karşı bölgesel bir güç olma vizyonuna uygun ve uyumludur. Nitekim Hamas -İsrail ve Ukrayna-Rusya çatışmaları gibi başka konularda da , Türkiye, her zaman barışçıl ve tarafları uzlaşmaya ve uluslararası hukuka davet eden yaklaşımlarıyla dünya kamuoyunda takdir toplamakta ve toplamaya devam etmektedir (Ezgi Akın, 2024).

Şekil 2.3. Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)



Kaynak: (Korkmaz, 2023)

9-10, 2023 tarihli G20 Zirvesi'nde Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri , Suudi Arabistan, Almanya, İtalya ve Avrupa Birliği arasında bir mutabakat zaptı imzalanmış bulunmaktadır (Gülperi Güngör, 2023). Koridorun Hindistan limanlarından deniz yoluyla Birleşik Araplara, Arabistan ve Ürdün üzerinden demiryolu ile İsrail'e , deniz

yoluyla da İsrail'den Yunanistan'a bağlanması planlanmaktadır (Gülperi Güngör, 2021). Projenin ülkenin projelerini finanse etmesi amaçlanmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerdeki G7 ülkeleri, bu kurduğu küresel altyapı yatırımı kapsamında duyurulmuştur. 2021 G7 zirvesinde ülkelerin altyapısını iyileştirmeye yönelik Back Better World (B3W) adı altında bir destek planı açıklandığından beri, fiziksel altyapı açısından görünür bir girişim gerçekleşmemiştir (NC Bipindra, 2023).

B3W, gerçekçi olmayan bir şekilde vaat edilen finansman ve tüm G7 üyelerinin tam olarak taahhütte bulunamaması gibi faktörler nedeniyle başarılı olamamıştır. Daha sonra 2022 G7 Zirvesi'nde adı "Küresel Yatırım Ortaklığı" olarak değiştirilen desteğin, kamu ve özel sektörden oluşan ortak bir girişim olarak ele alındığı duyurulmuştur (Shannon Tiezzi, 2023).

Ortaklık tarafından duyurulan ilk büyük proje olan IMEC, diğer ülkelerle birlikte İsrail'i bir şekilde dışlayan ve ön plana çıkaran Kuşak ve Yol Girişimi'ne bir alternatif olarak kurulduğu düşünülmektedir. Böylece ABD bu proje ile bir taşla iki kuş vurmuş olmaktadır. Süveyş'ten geçişe alternatif olarak Birleşik Arap Emirlikleri ve Suudi Arabistan'ın projeye dahil edilmesi, İsrail, Arap ülkeleri ve Bahreyn tarafından imzalanan İbrahim Anlaşmaları İsrail ile Birleşik Arap Emirlikleri arasında 2017'de Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması imzalanmıştır (Memorandum of Understanding on the Principles of an India, 2023). IMEC aynı zamanda ABD'nin Hindistan'ı süper güç statüsünü korumaya teşvik etme stratejisinin bir parçası olarak görülmelidir. Uluslararası yaptırımların etkisiyle Rusya, dikkatini Güney Asya pazarlarına çevirerek Hindistan ile ticaretini artırmış bulunmaktadır (NC Bipindra, 2023).

Rusya Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ile Hint Okyanusu'na açılarak tecritten kurtulmayı planlamaktadır.

Hindistan ise Kuşak ve Yol Projesi'nin önemli bir bileşeni olan Pakistan'ın Gwadar Limanına alternatif olarak kendi limanlarını öne çıkarma peşindedir.

Hindistan'ın Yunanistan, Güney Kıbrıs ve İsrail'den oluşan üçlü platforma dahil edilmesi planı ve Pakistan'a verilen destek nedeniyle Azerbaycan'a karşı Ermenistan'a

askeri teçhizat verilmesi fikrini vermektedir. Türkiye ise Merkez Koridoru'nun tanıtılmasında aktif rol oynamakta ve Kuzey-Güney Koridoru'nun Bakü Tiflis-Kars demiryolunun bağlantısında yer almaktadır. Karadeniz'e bağlanan boğazlar, Avrupa ile ticaretin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Türkiye, IMEC projesinin geliştirilmesine Katar ve Irak'ın dahil edilmesini ve bu proje çerçevesinde Türkiye'ye transit geçiş sağlanmasını teklif etmiştir (Shannon Tiezzi, 2023). Bu doğrultuda Türkiye'nin öne sürdüğü Irak'ın “Kalkınma Yolu Projesi ” Basra ile Türkiye arasında demiryolu bağlantısı sağlayacaktır.

Kuşak ve Yol Girişimi Çin'in iddialı politikalarından biri ve Çin, artan kamu harcamaları ve kalabalık iç pazarı için üretimi artırma işini 2008 krizini aşmıştır. Çin'in birçok Kolombiyalı şirketi bu yatırım projelerine imza atmış ve 1 trilyon ABD dolarını aşmış durumdadır (NC Bipindra, 2023). Eylül 2023 itibarıyla “Tek Kuşak, Tek Yol” girişimi 154 ülke tarafından onaylanmış ve bu rakam Birleşmiş Milletlere üye 193 ülkenin %80'ini oluşturmaktadır (Shannon Tiezzi, 2023).

IMEC şu anda siyasi bir taahhüt olarak sunulmaktadır. Zamanının, Çin Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin 10. yıldönümünü kutlamak üzere geleceğe yönelik bir ev sahipliği yapmayı planladığı Kuşak ve Yol Forumu'yla örtüşmesi de tesadüf değildir. IMEC mutabakat zaptı imzalayan bir eylem planlanarak geliştirilebilir.

Kuşak ve Yol Girişimi dünya genelinde geniş bir coğrafi kapsama sahipken, IMEC projesinin başarılı olabilmesi için dışlayıcı değil küresel düzeyde iş birliğini teşvik edici olması, ayrıca, projenin kapsamı, finansmanı ve teknik detayları gibi önemli konuların açıkça belirlenmesi ve planlanması gerekmektedir (Gülperi Güngör, 2021).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra tasarlanan ekonomik kurumlar küresel ekonomide istenen sonuçları üretememiştir. Ancak 1970'li yıllarda Doğu ile Batı arasındaki güvenlik sorunlarını çözebilmek adına adımlar atılmıştır. Ayrıca Dünya Bankası gelişmekte olan ülkelere kredi sağlayan bir kurum, IMF ise krizleri kontrol altına almaya çalışan bir kurum haline gelmiş bulunmaktadır (Akdağ, Z, 2019). Entegrasyonun yeni bir güç şeklinde Avrupa'da ortaya çıkması, Japonya'nın ekonomik olarak yükselişi, yeni modellerinin ekonomik ve politik performansı gibi gelişmeler ilgi

odağı haline gelmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki şirketler, bu şirketler yatırımlarını küreselleştirmiştir. Ayrıca Çin'in ilkelerini gevşetmesi ve pazarının Batılı yatırımcılara açılması, Batılı tekeli endüstrilerin karşısında yeni rakiplerin ortaya çıkmasına yol açmıştır (Ateş, D., & Samur, G. G, 2013:45-71).

Soğuk Savaş sonrası siyasetin geliştiği döneme bakıldığında Çin'in karşılıklı güven, eşitlik ve iş birliğine dayalı pragmatik politikalar çerçevesinde ilerlediği görülmektedir. Bu yeni politikanın temellerini; Ekonomik kalkınması ve askeri büyüklüğü bölge ve dünya ülkeleri için tehdit oluşturmuyor. Bu kavram, Çin'in kendi gelişimini engellemesi muhtemel uluslararası istikrarsızlıkları engelleme, ekonomik gücünü ve nüfuzunu diğer ülkelere tehdit olarak genişletme ve diğerlerinin yanı sıra dengeyi oluşturma çabalarını içermektedir (Atlı, A, 2014).

Çin, uyguladığı politikalar sayesinde 1990'lı yıllarda ekonomiye bütünleşme sürecinde ihracatını yapmış, yatırımlarına odaklanmış , bu yatırımları yüksek tasarruflu ve yabancı kaynaklarla finanse ederek sanayisini geliştirmiştir. Ancak Çin'in geniş toprakları vardır ve tüm bölgenin kalkınmasını desteklemek için yeni stratejilere ihtiyacı olmaktadır. Bu bağlamda Kuşak ve Yol Girişimi hem Çin'in ekonomik büyümesini destekleyecek hem de ona uluslararası alanda siyasi avantaj oluşturacaktır. “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ve “21. yüzyıl Deniz İpek Projesi ile Kuşak ve Yol Girişiminin birleşiminin Çin'in küresel stratejilerinden biri olduğundan bahsedilebilir (Atlı, A, 2014:74-77).

Pekin 2012 yılında gerçekleştirilen on sekizinci Ulusal Kongre'de Çin'in bölge ülkeleriyle geçmiş on yıllık ilişkileri dikkate alınmış ve tam olarak bir çevre stratejisine sahip olmadığı kanısına varılmıştır. Kongre'de bölge ülkelerinin güvenlik açısından ABD'ye, ekonomik açıdan Çin'e güvenildiği üzerinde durulmuştur.

Bu durumun sonucunda oluşturulacak bölge stratejisinin, ekonomik ve siyasi temelli bir strateji olması kararı alınmış bulunmaktadır (Balcı, M., & Kaya, F, 2018).

Hatta Yeni İpek Yolu projesi 20 Temmuz 2011'de ABD Bakanı Hillary Clinton tarafından duyurulmuştur. Afganistan'ın Kuzey-Güney bölgesinde entegre ticaret yapılması ve ticari koridorun işletilmesi giderek yaygınlaşmaktadır. ABD'nin tarihi

mülkiyetine sahip çıktığına inandığı politik kurallara uyanlar "Kuzey-Güney" sloganıyla Afganistan'ı yeniden düzenliyor ve Afganistan'ı geliştirmeyi amaçlıyor "Doğu-Batı" sloganıyla yönlendirmeyi planlamaktadırlar. Çin Cumhurbaşkanı'nın 2013'te Endonezya Parlamentosu'nda yaptığı konuşmada, 21. yüzyılda Asya, Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Akdeniz'e yönelik baskı olayları dan bahsedilmiştir (Baylins, J., Steve, S., & Owens, P, 2016). Bazıları İpek Yolu'nu inşa etmeye hazırladıklarını, özellikle de Çin'in yeniden canlandırılması girişiminin kara olduğunu söylemektedir. Kara-deniz bağlantısına "Tek Kuşak, Tek Yol" adı verilmiştir (Tekir ve Demir, 2018: 192).

Şekil 2.4. : Kuşak v Yol İnisiyatifinin Kara ve Deniz Rotaları



Kaynak: (Ertürk, 2017).

Bu paralel paralel olarak küreselleşmenin ve yeni dünya düzeninin iktisat biliminde meydana getirdiği değişim, politik iktisat alt disiplininin manevi evrimini doğurmuştur. 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra da devam eden politikalar, özellikle siyasi ve ekonomik çıkarların karmaşık yapılarına dönüştüğü dönemden sonra tüm

lkeler için büyük önem taşımaktadır. Bu süreçte ekonomik ilişkilerde ülkeler arasındaki etkileşim hızlandırılır ve ekonomik entegrasyon süreci hızlandırılır (Yılmaz, 2020: 20-21). Dolayısıyla günümüz dünyasında “Tek Kuşak, Tek Yol” ve buna bağlı konuların ortaya çıkışı temelinde tartışılan ekonomik ve politik açıdan kaçınılmaz bir fayda sağlayacaktır(Bell, J. R. 2015).





3.TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ KATKILARI

2.1. Türkiye-Çin İlişkilerinin Mevcut Durumu

Türkiye ve Çin'in ilişkileri binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Türkiye ve Çin ilişkilerinde, devlet politikalarının gerçekleştirilmesi, çıkarların çokluğu ve karşılıklı algılarla sınırlanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti, özellikle 2000'li yılların ikinci yarısından itibaren niyetini netleştirmiştir. Cumhurbaşkanı Gül ve Başbakan Erdoğan'ın sırasıyla 2009 ve 2011 yıllarında gerçekleştirdiği üst düzey ziyaretler, Çin ile ilişkileri geliştirme yönündeki siyasi iradenin en üst düzeyde olduğunu açıkça gözler önüne sermektedir. 2009 anlaşması, Türkiye ile Çin arasındaki gelişmiş ilişkilerin yasal dayanağını oluşturmuştur. İlişkiler 2000'li yıllardan sonra Stratejik Ortaklık düzeyine yükselmiş olup 2015 yılında Türkiye'nin BKBY projesine katılmasıyla yeni bir devrim yapmıştır. Türkiye'nin BKBY projesindeki ana hedefi Çin ve diğer katılımcı ülkelerle daha yakın ilişkiler geliştirmektir. Türkiye, Doğu ve Batı'nın hem ekonomileri hem kültürleri arasında köprü kurarken Avrupa, Asya ve Afrika ile de bağlantı kurmaktadır. BKBY projesi, Türkiye'nin Doğu ile Batı arasındaki enerji, karayolu ve demiryolu bağlantıları açısından bir merkez olma önemini artırmıştır (Ergenç, 2015: 306).

Siyasi alanda, kamuoyuna egemen olan, görünüşte birbiriyle çelişen iki eğilim mevcuttur. Mevcut hükümet yeni bir dış politika yönelimini güçlü bir şekilde dile getirmiştir. Türkiye'ye 2012 yılında Şangay İş birliği Teşkilatı'nda (ŞİÖ) gözlemci statüsü verilmiş ve o zamandan beri Başbakan Erdoğan ŞİÖ'ye tam üye olma niyetini dile getirmiştir. Avrupa Birliği yerine ŞİÖ üyeliği gerçekleşirse, bu Türkiye- Çin ilişkilerinde yeni bir dönem anlamına gelecektir (Contessi, 2019: 95).

Ancak üst düzey liderlik Çin ile ilişkileri geliştirme kararlılığını gösterse de bu hedefin gerçekleştirilmesine vesile olacak hükümet kurumları farklı kurumsal ve siyasi motivasyonlara sahip olmak gerekmektedir. Farklı gündemlere sahip çok sayıda devlet dairesi bulunmaktadır. Çin'in yükselişi, pek çok ülkeyi, özellikle de Asya'nın kenarında bulunanları, Avustralya'nın 2012 Asya Beyaz Kitabı gibi, Çin ile ilişkilerini nasıl geliştireceklerini özetleyen kapsamlı politikalar formüle etmeye motive etmiştir. Ancak Türkiye'de bu derece tutarlı bir devlet politikası bulunmamaktadır. Dahası, Sincan'daki

artan gerilimler, Uygur diasporası ve Türkiye'deki destekçileri Çin karşıtı duyguları beslemektedir (Ergenc, 2015: 305).

Askeri operasyon alanında Türkiye-Çin askeri ilişkileri, 1990'ların ikinci yarısında azımsanamayacak sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Türkiye, askeri iş birliği konusunda 2000'li yılların başından beri Çin ile temas halindedir (Ersoy, 2008: 141).

Ekonomik alanda, 2010 Stratejik Ortaklığı'nın ekonomik ayağı, kısa vadeli kârlara dayanan bu onlarca yıllık ekonomik ilişkiler mirası nedeniyle olması gereken potansiyelin gerisinde kalmaktadır. Türkiye'nin Çin'le olan ticaret açığı, 1990'lardan bu yana büyüme eğilimi göstermektedir. Şu anda Türkiye'nin ithalatında ilk sırada yer alan ülkenin Çin olduğu görülmektedir. Türkiye ile Çin arasındaki toplam ticaret hacmi 2019 yılında 21,08 milyar ABD dolardır. Türkiye'nin cari açığı ise 15,9 milyar ABD dolarıdır. Çin, düşük maliyetleri göz önüne aldığı anda ticaret hacminde aşılmaz bir avantaja sahiptir. Türkiye'deki artan Çin yatırımını, Türkiye'nin Çin'e karşı açığını daraltmaya yardımcı olacak hoş bir gelişme olarak görmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021).

Yukarıda da görüldüğü gibi, Türkiye-Çin ilişkilerinde ihtilaf alanlar olmasına rağmen, özellikle karşılıklı hedefler nedeniyle ilişkiler yüksek gelişme potansiyeli taşımaktadır. Türkiye Çin ile siyasi ve ekonomik iş birliği açısından daha güçlü ilişkiler kurma konusunda ciddiyetini ortaya koymuştur. Pekin'de düzenlenen BKBY zirvesinde Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı ve Dışişleri Bakanı'nın hazır bulunması, Türkiye'nin girişime dâhil olma isteğinin önemli bir işaretidir. Bu projenin stratejik öneminin ve rolünün farkında olan Türk yetkililer BKBY projesine daha fazla ilgi göstermeye başlamakta ve Batı ile ilişkilerinin bozulması nedeniyle de Çin'e yakınlaşmaya çalışmaktadır (Kadırlar ve Ergüney, 2017: 90).

Duara'nın (2010) belirttiği gibi, bir bölge önceden belirlenmiş kimlikler ve sınırlar dizisi değil, bir etkileşimler ağıdır. Türkiye ile Çin arasındaki ilişkiler, uluslararası dengelerin ve ideolojik söylemlerin yanı sıra elit düzeydeki politika girişimlerinin de ağır etkisi altındadır. Asya'nın iki ucunun birleşmesi, ancak Çin ve Türk halklarının bir bölge oluşturmak için sürdürdüğü sürekli etkileşim sonucunda mümkündür.

Tablo 3.1. Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	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: TÜİK (milyar ABD\$)

Başlıca ihracat ürünlerimizi: Mermer ve traverten, diğer konsantre cevherler değerli metallere, kurşun, krom, bakır, demir, çinko, doğal borat, bor oksitler oluşturmaktadır.

Başlıca ithal ürünlerimiz: hücresel ağlar/diğer kablolu ağlar için telefonlar, makineler ve diğer ses-görüntü bilgilerinin veri işleme, alımı, dönüştürülmesi ve iletilmesi için otomatik birimler, kompresörler, dönüştürücüler. İkili hacmin 2000 yılından bu yana o dönem için 1 milyar doları aştığı dönemdedir. Ticari ilişkilerimiz o zamandan beri önemli bir ivme yakalamış olsa da ticaret açığımız devam etmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti , 2021 yılında dünyadaki ikinci büyük ortağımızdır. Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti 16. Karma Ekonomik Komisyon toplantısı 27 Eylül 2009'da Pekin'de yapılmıştır. Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İş Konseyi 1992 yılında kurulmuştur.

İş Forumu'nun son toplantısı, Cumhurbaşkanımızın 29 ve 30 Temmuz 2015 tarihlerinde resmi ziyareti kapsamında, Başkan Xi Jinping'in katılımıyla Pekin'de gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin Çin'e gıda ve tarım ihracatını artırma çabaları sürmeye devam etmektedir. Şu anda ülkemiz Çin'e ağırlıklı olarak hayvansal ve bitkisel katı ve sıvı yağlar, Antep fıstığı, tahıllar, un, nişasta ve müstahzarları, su ürünleri ve süt ürünleri ihraç etmektedir. Çin'in ülkemizdeki toplam yatırım tutarı 4 milyar doların üzerinde bulunmaktadır. Son dönemde artan yatırımların sektörel dağılımı; enerji, altyapı, finans, madencilik ve telekomünikasyon alanlarındadır.

Tablo 3.1'de görüldüğü üzere 2015 tarihinde ihracat ürünlerimiz 2,41 iken 2021 tarihinde ihracat 3,7'ye yükselmiştir. 2015 tarihinde ithalat ürünlerimiz 24,86 iken 2021 tarihinde bu durum 32.2 ye kadar yükselmiş durumdadır. 2017-2018 tarihlerinde ihracat durumumuz hemen hemen aynı durumdadır.

Türkiye, Çin'in kısaca "Kuşak ve Yol" olarak adlandırılan "Ekonomik İpek Kuşağı " ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu " girişimlerini hayata geçirme çabalarını desteklemekte ve bu girişimde yer almaktadır. Sayın Cumhurbaşkanımız, 14 ve 15 Mayıs 2017 tarihlerinde Xi Jinping tarafından düzenlenen “ Kuşak ve Yol Zirvesi ”ne katılmıştır. Türkiye, Çin'den Avrupa'ya uzanan kuzey hattını tamamlayan ve Çin ile Avrupa arasında ek bir koridor açan Trans-Hazar-Orta Koridor projesini hayata geçirmeyi hedeflemektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nin ülkemizin "Orta" projesiyle uyumlu hale getirilmesi amacıyla ikili arasında 2015 yılında bir mutabakat zaptı imzalanmıştı. Bu, Romanya'daki iş birliğine ilişkin maddi devam anlamına gelmektedir.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı "Merkez Koridor" projesinin oldukça önemli bileşenlerinden biri olup 2017 yılında işletmeye açılmış ve geçen gün itibarıyla işletim yönünden artış hedeflenmektedir.

Aralık 2020'de "Merkez Koridor" güzergahında Türkiye'den Çin'e ilk direkt yük treni seferi başlatılmıştır.

2018 yılı "Çin-Türkiye Turizm Yılı" olarak kutlanmış ve bu amaçla çeşitli etkinlikler düzenlenmiştir. Türkiye'yi ziyaret eden Çinli turist sayısı 2018'de yüzde 60 artarak 394 bin kişiye ulaşırken, 2019'da 565 bini aşmıştır.

3.2. Türkiye'nin Projede Üstlendiği Rol

Küreselleşme çağında Türkiye'nin coğrafi avantajı giderek daha belirgin hale gelmiş bulunmaktadır. Türkiye, Avrasya'da bulunan, son derece benzersiz bir konuma sahip bölgesel bir güç konumundadır. BKBY projesinin güzergâhına bakıldığında zaman Türkiye'nin konumunun ne kadar önemli olduğu açık bir şekilde görülebilir ve bu proje için Türkiye'nin varlığının ne kadar gerekli olduğu anlaşılabilir. Türkiye'nin özel bölgesel konumu, ona birkaç sahada eşzamanlı olarak manevra yapma yeteneği kazandırmaktadır. Bunun için yakın çevresinde etkili bir kontrol alanına sahip olmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin son yıllardaki güçlü yükselişi, Avrasya'nın merkezindeki konumunu güçlendirmiştir.

Türkiye'nin sahip olduğu avantaj, Türkiye- Çin iş birliği ve yatırımı için büyük bir önem arz etmektedir. Gerçekten de Türkiye'nin sorunları, özellikle bölgesel durum, ikili ilişkilerdeki karmaşık halleri ve hassas konulardaki tutumu iş birliği risklerini potansiyel olarak artırmaktadır. Bu nedenle, iki ülke iş birliğine başladığında, dikkate alınması gereken bazı artılar ve eksiler vardır.

Öncelikle Türkiye'nin coğrafi avantajına dikkat edilmesi gerekmektedir. Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika'nın bazı bölgelerine bağlanmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu Rusya'nın güneyi, Kafkasya'nın batısı, Orta Asya ve İran'ın batısı ve Avrupa'nın doğusudur. Arap Kuzey Afrika bölgesi, güney ve güneydoğu kanatlarında yer almaktadır. Türkiye ayrıca Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan Boğaz'ı da kontrol eden bir konumdadır. Böylesine eşsiz bir coğrafi avantaj, Türkiye'yi Doğu ve Batı arasında ekonomi ve kültür iletişimi için bir köprü haline getirmektedir (Zan, 2016: 57).

Ekonomik açıdan bakılırsa, Türkiye şu anda ekonomik yavaşlamanın zorluklarıyla karşı karşıya olmasına rağmen, son on yıl gözden geçirilecek olursa, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmada büyük ilerleme kaydettiği görülmektedir. Türkiye 83 milyon nüfusa sahip ve yaş ortalaması 32 olan çok genç ve dinamik bir potansiyele sahip ülke konumundadır. Türkiye ne yazık ki enerji zengini bir ülke konumunda değildir. Bugünkü başarıyı yakalayabilmesi, ekonomik kalkınma modelinin ve endüstriyel yapısının, ana gelir kaynağı olarak enerjiye güvenen ülkelere göre daha sağlıklı olduğunu göstermektedir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2021).

Siyasi açıdan bakılırsa, Türkiye, demokrasiye geçişi çoktan tamamlamış istikrarlı bir devlettir. Sistem ortamı açısından, Türkiye'nin siyaseti, Avrupa standardını tam olarak karşılamamış olmasına rağmen ekonomisi, yatırımları, sosyal refahı, kültürü, medyası ve diğer yönlerinin tümü Avrupa standartlarına ulaşmış seviyede bulunmaktadır (Zan, 2016: 64).

Türkiye, kültür ve sistem açısından laik bir devlettir. Kemalist laik sistem doktrini Türkiye'deki tüm partiler tarafından kabul edilmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin İslam versiyonu da daha ılımlı ve kapsayıcıdır. Basit bir ifadeyle, içe dönük mistisizm geleneğine daha fazla vurgu yapan ve daha az dogmatik bir anlayışa sahiptir. Aynı zamanda aktif bir rol oynamakta ve etkisini İslam aracılığıyla genişletmektedir (Zan, 2016: 64-65)

Eğitimde, Türkiye nispeten gelişmiş kaynaklara sahiptir. Türkiye göreceli yüksek bir ortaöğretime sahiptir ve seçkin üniversitelerin çoğu İngilizce öğretim yapmaktadır. Türkiye, Çin'in üniversiteye giriş sınavı puanlarını tanımıştır. Bu nedenle Çinli öğrencilerin kabul edilmesinde kurumsal engeller bulunmamaktadır. İlgili alanlarda, Çin ve Türkiye arasında gelecekteki iş birliği için çok sayıda imkân mevcuttur (Zan, 2016: 65).

Türkiye, karmaşık bölgesel bir modelin parçasıdır. Orta Doğu'daki durum uzun süredir istikrarlı değildir. Son yıllarda Irak ve Suriye'deki durum kötüleşmiş, bu durum komşusu olarak Türkiye'yi de etkilemiştir. Şu anda IŞİD sorunları, Kürt sorunları, Türkiye'de kalan 2 milyondan fazla mülteci, ABD ve AB ile ilişkilerin bozulması vb. sorunlarla karşı karşıyadır (Zan, 2016: 65).

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın iç ve dış krizlerin tedavisinde izlediği politika çok sayıda tartışmaya sebep olmuştur. Bu konularla ilgili tartışmalar Türk liderliğinin prestijine ve güvenilirliğine zarar vermiştir. Erdoğan'ın önerdiği başkanlık sistemi de eleştirmenler arasında endişelere yol açmıştır (Zan, 2016: 66).

Türkiye ekonomide yavaş bir büyüme gerçekleştirmiş, büyüyen bir güç eksikliği göstermeye başlamış ve orta gelir tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Türkiye'nin kişi başına GSYİH'si 10.000 doları aşmış ve orta ve yüksek gelirli ülkelerden biri haline gelmiştir. Orta gelir tehlikesinin üstesinden gelmenin çaresi ise çok fazla yetenek gerektiren ve kısa vadeli bir politikayla çözülemeyen endüstriyel iyileştirme ve teknolojik yeniliktir (Zan, 2016: 66).

Türkiye'nin uzun vadeli istikrarı ile beraber, dini ve laik güçler arasında gittikçe artan ciddi bir çatışma da söz konusudur. AKP, iktidara geldiği 2002 yılından bu yana önemli başarılar elde etmesiyle beraber Türkiye'nin muhafazakâr güçlerini temsil etmek ve bu nedenle İslami değerleri canlandırmak istemektedir. Bu durum, Türkiye'de laik gruplar arasında istikrarsızlığın kaynağı yönünde endişelere yol açmıştır (Zan, 2016: 66-67).

Türkiye, aşırı milliyetçilik sorunu nedeniyle uzun vadeli zorluklarla karşı karşıyadır. Terörizm ve Kürt ayrımcılığı korkusu, ana akım Türk toplumunda milliyetçiliğin yükselmesine neden olmuştur. Aşırı milliyetçilik aynı zamanda Çin'in Sincan sorunu hakkında mantıksız görüşlere ve faaliyetlere yol açmıştır. Temmuz 2015'te yaşanan "Anti-Çin" olayı, iki ülke arasında kitle iletişim araçlarına kadar sıçrayan, iki ülke arasındaki ilişkileri ve insanların duygularını farklı derecelerde etkileyen hassas konuları ele almıştır. Sonuç olarak Çin kamuoyundaki Türkiye'nin imajı da kötüleşmiştir. İki ülke arasındaki ikili ilişkilerin normal gelişimi, hiç şüphesiz kamuoyundan, olumsuz izlenim ve ruh halinden etkilenecektir (Zan, 2016: 64-65).

Çin bu konular hakkında ciddi araştırmalara ihtiyaç duymakta ve bu nedenle rasyonel bir tutum sergilemektedir. Kısacası, Türkiye'nin stratejik konumu, kapsamlı gücü, ekonomik, siyasi ve kültürel açılarından Çin ile ilişkisi göz ardı edilemez. BKBY projesinin çerçevesi altında ikili ilişkilerde ilerleme için hâlâ büyük imkânlar yer almaktadır.

Ekonomik kalkınmasını ve refah düzeyini daha da iyileştirmek isteyen Çin'de uygulanan Tek Kuşak Tek Yol projesi, ticaret yolu olan İpek Yolu'nu yeniden canlandıracaktır (<https://globelink-unimar.com/tek-kusak-tek-yol-projesi/>). Asya olmak üzere birçok bölgeyi etkileyecek projenin merkezinde Türkiye yer almaktadır. Kral Yolu, Baharat Yolu ve İpek Yolu... Bu yollar bir zamanlar taşımacılık ticaretinin kalbi olarak faaliyet göstermekteydi. Yüzyıllar boyunca ticaret yollarına hakim olarak iktidarı elinde bulundurmayı başaran Çin, sanayileşmeye kadar Avrupalı rakiplerine kıyasla önemli bir gelişme yaşamıştır. Zaman geçtikçe dünya değişti, yeni ticaret yollarının haritası çıkarılarak bunun sonucunda yeni ticaret yolları ortaya çıkmıştır (Akdağ, Z. 2019:65-95). Bugün lojistik sektöründe bir proje daha gündemde: Tek Kuşak, Tek Yol.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında duyurduğu proje yeni olmasa da henüz tamamlanmadığı için varlığını sürdürmektedir. Çin'in Tek Yol projesi ile temel hedefi, Çin'den başlayıp Batı'ya uzanan Yolu yeniden canlandırmaktır. Aktif bir güzergah olarak bilinen İpek Yolu, son yıllarda gelişerek, değişikliklere uğrayarak farklı kollara ayrılmış bulunmaktadır (Xinhua Spotlight,2019). Endüstriyel, coğrafi keşifler, teknolojik gelişmeler ve yeni tedarik zincirleri ile eski önemini kaybetmiş olsa da günümüzde hala aktif olarak kullanılan ve günümüze kadar ulaşan nadir bir yoldur. Çin'in Teknolojiye Giden Yol hedefleri doğrultusunda ilerleyen projenin başta Orta Asya olmak üzere birçok bölgeye doğrudan etki yaratması beklenmektedir (Alperen, Ü., Ersoy, E 2019).

Gelişimini ve refah düzeyini sürdürmek ve geliştirmek isteyen Çin, sürekli yeni projeler hayata geçirmeye devam etmekte ve etmeye devam etmektedir. Bu projelerin temel amacı ekonomik bölgeyi geliştirmektir. Ülke olarak kendi gelişiminin insanlığın gelişimi olacağına inanan Çin, üst düzey yurtdışına açılma girişimlerini sürdüreceğinin altını zaman zaman çizmeye devam ediyor (An, B.2019). Bir Kuşak Bir Yol projesi her ne kadar büyük altyapı projelerini içermiş olsa da esasen tüm hatlarda Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıları hedef olarak almaktadır. Bu anlamda ticari bağlantıların güçlendirilmesi öncelikli olarak görünmektedir. Proje ilk olarak 2013 yılında Kazakistan'da Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından ilan edilmiş olup, Çin Ulusal Kalkınma Komisyonu Kalkınma ve 2015 reformu tarafından açıklanan eylem planıyla resmîyet kazanmıştır (Ataman, M,2018).

21. yüzyılda şimdiye kadarki en günümüz uluslararası ekonomik planı olarak devam ediyor; girişim, demiryolları, limanlar, dijital yatırım ve enerji altyapısı aracılığıyla Asya ile Avrupa arasındaki ilişkileri iyileştirmeyi amaçlıyor (Chen, Y, 2020:777-787).

Bu projeye, ülkelerin birbirleriyle olan ilişkilerini daha da geliştirerek, karşılıklı ilişkilerin daha da gelişmesini sağlayabilir ve böylece ülkelerin birbirleriyle olan ilişkileri güçlendirilebilir. Bu bölgedeki Çin hükümeti bir siyasi belgesinde; Beş temel unsur vardır: siyasi koordinasyon, bağların güçlendirilmesi, engelli ticaret, finansal entegrasyon ve halklar arası bağlantılar (Çolakoğlu, S, 2019).

Salgın nedeniyle ortaya çıkan Projenin bu ülkelerdeki ekonomik kalkınma ihtiyaçları büyük ölçüde karşıladığı ve ülkenin başlangıçta değişim olmak üzere çeşitli alanlardaki geliştirilmesine yardımcı olduğuna inanılıyor. Çin, 2021 yılı itibarıyla Türkiye'nin de bulunduğu 138 ülke ve 31 uluslararası kuruluşla "Kuşak ve Yol" un ortak inşasına yönelik 202 anlaşma imzalamış bulunmaktadır (Çolakoğlu, S. 2019). Projeye katılan ülkeler çoğu zaman düşük veya orta gelirli ülkelerdir. Dünya Bankası gelişimine göre 2021 yılı itibarıyla Çinli perakende "Kuşak ve Yol Girişimi" kapsamında hayata geçirdiği projeler toplam değeri ile, 138 rakibin 33'ü yüksek ödüller kazanırken, 39'u ise orta gelir kategorisinde yer almaktadır. Yol projelerinin 200 milyar dolara mal olduğu söylenmektedir. Çin kaynaklarına göre proje hazırlandıktan sonra toplam büyüklük 4 ila 8 trilyon ABD dolarına ulaşacağı ön görülmektedir (Doster, B, 2019:1-19).

Örneğin dünya genelinde, devam eden proje ve toplam proje adedi 575 milyar dolar olduğu tahmin ediliyor. Bu projeye koridordaki dönüşüm miktarının yüzde 12 kısılacacağını, ticaret hacminin yüzde 2,7 artarak yüzde 9,7'ye çıkacağını, her ülkenin gelirine ortalama katkının yüzde 3,4 parçacık olduğu söylenmiştir (Egeli, S, 2013). En son projenin veri tabanını bünyesinde barındıran danışmanlık firması Refinitiv'e göre, 2020 yorumları ilk yarısı tamamlanana kadar, devam eden veya kalan proje sayısı 1.821'e ulaşmıştır. Bu, toplam değer 2,3 trilyon dolara ulaştığı anlamına gelmektedir. Proje, hakkında ucu açık bir girişimde bulunarak, açıklamalarda çoğunlukla karşılaştırılan Çin Halk Cumhuriyeti'nin 100'üncü yılı olan 2049'da tamamlanacağı tahmin edilmektedir (Eren, E, 2017: 77-94).

Türkiye, tüm kıtaları kapsayan ortak coğrafi konumuyla Kuşak ve Yol Girişimi'nin önemli isimlerinden biri haline gelmiş bulunmaktadır. Çin, Türkiye ile iş birliğinin güçlendirilmesini umuyor ve Türkiye'nin bu iş birliğiyle doğal ortağı olduğunu ifade etmektedir. Proje, bir yanda sıra, Türkiye'nin ekonomik kalkınma projelerinden birinin finansmanı ve zamanında uygulanmasıyla ilgili bir projedir (Güngörmez, O. 2018).

Aynı zamanda Türkiye'deki ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesine de katkı sağlayan bir kuruluştur. Böylece Türkiye'nin ulaşım ve lojistik bağlantılarının güçlenmesi, bölgenin lojistik merkezi haline gelmesini imkan sunacaktır. Türkiye, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru olarak da bilinen merkezi koridorda yer alıyor ve proje kapsamında Asya ile Avrupa ülkeleri arasındaki mal taşımacılığında kilit rol oynayacaktır. Bu, Türkiye için yeni pazarlar ve büyüyen ihracat hacimleri manasına gelmektedir (Fidan, G. 2011).

Ayrıca Asya ülkeleri ile arasındaki siyasal, ekonomik ve sosyal bağların geliştirilmesine de fırsat tanıyan proje, Türkiye açısından ciddi anlamda bir öneme sahiptir. Proje kapsamında Türkiye'nin Çin ile ticaretinde sevkiyat süresinin de 30 günden 10 güne indirilmesi hedeflenmektedir (Karadeniz, T., Toksabay, 2019).

Bir Kuşak Bir Yol projesi değerlendirilmiş ve mallar için zincir güzergahında bir ihracat hedefi, ihraç edilecek olması gerekmektedir. Bu nedenle Tek Kuşak, Tek Yol olarak adlandırılmış ve Çin merkezli olmuş olsa da karayolları ve demiryollarının inşaatı ve rehabilitasyonu gibi Afrika'dan Avrupa'ya ve merkeze giden güzergahlarda Çin ve limanların satın alınması gerekmektedir. Birçok cephede batıya doğru uzanarak, birçok farklı bölgede altyapı konusunda ciddi yatırımlara imza atmış bulunmaktadır. Her ne kadar her şey beyan edilmiş olsa da özellikle Çin'in emperyalist hedeflerine ulaşmayı amaçlayan bir proje olarak, bu bağlamda çok önemli lojistik yatırımlar yapılmıştır (Lavi, G., Lindenstrauss, G, 2016:119-127).

Projenin kapsadığı ülkelerin altyapı yatırımlarının tamamının Çin tarafından yapılması, bu ülkelerin Çin tarafından borçlu olduğu yönünde eleştirilere yol açmıştır. Ancak projesi öncelikle Çin'e giden ve Çin'den gelen tüm ticaret yollarında yatırımı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Tarihi İpek Yolu , Amerika'nın keşfinden önce Batı

ile Çin arasında ticareti sağladığı gibi, Çinlileri taşıyarak ürün rekabet gücünü artırmayı amaçlayan bir tedarik zinciri projesi olarak da dikkat çekmektedir (Li, Q, 2017).

Çin'deki benzer ürünlerin pazarlanması amacı, dünya ticaretinin kontrolü ve uluslararası ticarete geleneksel anlamda bir rol oynama olanağı sağlamaktadır. Dünyanın küresel lojistik markalarının birçoğu Almanya menşelidir ve bu bağlamda, Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi'nde ilk sırada yer almaktadır. Çünkü lojistik ticarete kaldıraç görevi görmektedir. Almanya ulaşım ve lojistik sektörünün en rahat olduğu, ulaşım olanaklarının en güçlü olduğu ülkelerden biridir. Çin aslında kendi hinterlandında ve hedef pazarlarına giden yollarda gelişmiş bir değişime yatırım yaparak, uluslararası pazarlarda tedarik zincirlerinin önünü açmayı ummaktadır (Liu, X, 2018:13-18).

Özellikle Çin'e özgü olması nedeniyle, Çin'de yoğun nüfusun artışıyla birlikte, Çin'de yoğun üretimin bölgelere bölünmesi ve Çin'de yoğun nüfusun batıya yönelmesi, insanların "Tek Kuşak, Tek Yol" girişimine yönelik beklentilerini azaltmıştır (Liu, Z., Wang T., Jung W. S., Chen W, 2018:1233-1248).

Bunlar dışında bir de hâlâ devam eden konteyner krizi, navlun fiyatlarındaki artış ve Rusya krizi de batının Çin'e alternatif üretim merkezleri arayışına girmesine yol açmıştır. Bu noktada da Türkiye ve Balkan ülkeleri ön plana çıkmaktadır (Ocak, G, 2019).

3.3. Türkiye'de BKBY Projesine Karşı Tutum

BKBY projesi güzergâhına ele aldığımızda, Türkiye'nin konumunun ne kadar önemli olduğunu ve bu proje için Türkiye'nin varlığının çok önemli olduğunu görmek mümkündür. Bu projenin stratejik öneminin ve Türkiye'nin rolünün farkında olan Türk subaylar, BKBY projesine daha fazla ilgi göstermeye başlamış ve son yıllarda batı ile ilişkilerin bozulması nedeniyle Çin'e yakınlaşmaya başlamışlardır.

Türkiye, son zamanlarda Çin ve Rusya ile yakınlaşma eğilimi göstermektedir. Türkiye ve Çin, 2015 yılında Bir Kuşak Bir Yol ve Orta Koridor Girişimi'nin uyumlaştırılmasına ilişkin Mutabakat Zaptını imzalamıştır. Özellikle Türkiye, 15 Mayıs 2017'de Çin'deki Kuşak ve Yol Forumu'na ana aktörleriyle katılarak bu projeye olan

ilgisini göstermiştir. Bu görüşmede Türkiye’yi Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, Türkiye Enerji Bakanı Berat Albayrak ve üst düzey Türk yetkililer temsil etmiş bulunmaktadır. Türkiye hükümetinin katılımı gerçekten oldukça önemlidir çünkü bu katılım Türkiye’nin Çin ile iş birliği yaparak Asya’daki ekonomik payını artırmak istediğini gözler önüne sermektedir (Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 2019).

Forumun açılış töreninde Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan bir açılış konuşması yapmıştır. Erdoğan konuşmasında, BKBY’nin barış ve istikrara hizmet edecek bir kazan-kazan projesi olduğunun altını çizmiştir. Türkiye’nin Çin ile stratejik bir ortaklık kurmak, bunu sürdürmek ve geliştirmek için ciddi anlamda gayret gösterdiğini vurgulamış, BKBY projesini desteklemeye hazır olduğunu ifade etmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2017).

Öte yandan Türkiye Enerji Bakanı Berat Albayrak, BKBY projesini Coğrafi Keşifler ile karşılaştırmıştır. Geleceğin Gücü Girişimciler Forum 2016’da Albayrak, bu projenin yüksek hızlı demiryolu altyapısı ile Pekin’den Londra’ya uzanan modern İpek Yolu’nu yeniden inşa ettiğini ifade etmiştir (T.C. Enerji Ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2016).

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, 826 kilometrelik bu projenin BKBY Orta Koridorunun önemli bir bağlayıcısı olacağını ifade etmiştir. Bu projenin Türkiye’nin demiryolu taşıma kapasitesini de ikiye katlaması muhtemeldir. Hazar Denizi, Ortadoğu, Akdeniz ve Avrupa’nın kavşağında bulunan Türkiye, bu proje sayesinde orta koridorda bir merkez olmayı hedeflemektedir. Böyle bir ulaşım altyapısı, Türkiye’nin Avrasya ülkeleriyle bağlarını güçlendirmesini sağlayacaktır (Amighini, 2017: 90).

Türk hükümeti BKBY projesi konusunda genel olarak olumlu bir tutum sergilerken, Türklerin BKBY ile ilgili spesifik görüşleri kısaca şu şekilde sınıflandırılabilir:

İlk olarak Türkiye, BKBY projesinde çok büyük avantajlara sahiptir. Türkiye’nin mevcut ekonomisi, ekonomik krizin bazı sonuçlarını yansıtmaktadır. Türk

lirasının hızla değer kaybetmiş olması ve enflasyondaki yükseklik toplumu oldukça ekonomik açıdan endişelendirmektedir. Bu nedenle, yeni ekonomik fırsatların elde edilmesi acil bir ihtiyaç haline gelmiş bulunmaktadır. BKBY projesi Türkiye için yeni fırsatlar ve yeni ekonomik anlamda ilerleme demektir (Zan, 2016: 62).

İkinci olarak, İpek Yolu Ekonomik Bölgesi iyi bir fikir olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye, son durağı İstanbul olan İpek Yolu'nun geleneksel bir kanalı olarak kabul edilmektedir. Türkiye topraklarında çok sayıda tarihî İpek Yolu kalıntısı mevcuttur. Türkiye'nin geleneksel İpek Yolu ile yakın bir ilişkisi bulunmaktadır. Tarih felsefesinin böylesine dikkat çekici bir şekilde yeniden canlanması ve Çin'in BKBY projesi ile kenetlenmesiyle çağdaş Türkiye'nin ekonomik ve kültürel refahı için yeni fikirler bulmayı arzulaması ve istemesi kaçınılmazdır (Zan, 2016: 62).

Üçüncü olarak, bazıları BKBY projesi ile ilgili endişelerini dile getirmiştir. Türkiye'nin ekonomik yapısı Çin'inkiyle büyük benzerlik göstermekte ve iki ülkenin ekonomik kalkınma modelleri birbirine benzemektedir. Dolayısıyla bazı Türkler, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı konusunda Çin ile ilgili şüphelerini dile getirmiştir (Zan, 2016: 62).

Dördüncü olarak, Türkler BKBY projesinin sadece ekonomik bir proje değil, aynı zamanda bir kültür ve güvenlik planı olduğunun farkındalığındadır. Türkler, Sincan ile BKBY projesi arasındaki ilişkiyi dolayı çok endişe duymaktadır. Dahası, Sincan'daki artan gerilim, Uygur diasporası ve Türkiye'deki destekçileri arasındaki ilişkiler Çin karşıtı duyguları körükleyebilir ve bu da halkın görüşlerini etkileyebilir (Okur, 2017: 50-53).

Kaynakların çoğu, Türk kamuoyunun Çin algısını şekillendirmektedir. Medya, resmî açıklamalar, ders kitapları ve akran etkileşimleri kamuoyunu şekillendirmektedir. Bu faktörler, fikir oluştururken bilgi yorumlama şemalarını çerçeveler. İki ülkenin dış politikaları uyumlu görünürken, Türk iç siyasal dinamikleri ve kamuoyu bu yeni İpek Yolu'nun iki ucu arasında daha fazla angajmana engel olmaktadır. Çin'e yönelik olumsuz tepkiler medyada yer almakta, protestolar ve lobicilik şeklinde kendini göstermekte ve bu durum bazen ikili ilişkileri bozmaktadır (Ergenç, 2015: 302).

Sonuç olarak, Türk medyasının ve siyasetçilerinin söylemlerine genel olarak bakıldığında, Türkiye'ye ekonomik, siyasi, ticari, sosyal vb. açıdan fayda sağlayabilecek olan BKBY projesine karşı iyimser bir bakış açısına sahip oldukları görülmektedir. Ancak bazı gazeteler bu projenin 'Türkiye'nin ticaret açığının artması, Çin'in sömürgeci amaçları, Türkiye'nin by-passı ve sürecin zorluğu gibi bazı dezavantajlar getirebileceğinden bahsetmiştir. Dolayısıyla bir çelişki vardır. Türk kamuoyunun Çin'e yönelik algısında, Çin'e yönelik genel tutum olumlu görünürken, daha spesifik sorulara yanıt veren Türk halkının bazı kesimleri projeye olumsuz tavır göstermektedir.

3.4. Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesine Dahil Olmasındaki Amaç ve Hedefleri

Türkiye'nin girişime dahil olmasına neden olan bazı amaç ve hedefleri bulunmaktadır. Literatürde bu konuda birçok görüş yer almaktadır. Bu görüşleri ekonomik ve siyasi olarak ikiye ayırmak mümkündür. Ekonomik amaçlar şöyle ifade edilebilir;

1) Türkiye, kendi oluşturmuş olduğu Kervansaray projesiyle OBOR'dan daha önce, eski ipek yolu coğrafyasındaki ülkelerin karşılıklı olarak ticari bağlarını kuvvetlendirmek istemiştir. Türkiye'nin eski ipek yolu coğrafyası ile ilgili vizyonu ile OBOR girişiminin hedefleri birbirine uyum göstermektedir. Bu nedenle Türkiye'nin OBOR girişimine dahil olması, aynı zamanda bu alandaki vizyonuna hizmet etmektedir.

2) Uluslararası iktisat literatüründe bir ülkenin sayıca fazla ülke ile ticaret yapmasının, yaşanabilecek herhangi bir ekonomik, siyasi vb. krizin etkisini minimum hissetmek için önemli olduğu vurgulanmaktadır. Bahsedilen bu kavrama, dış ticarete ülke çeşitlendirilmesi adı verilmektedir. Türkiye, dış ticaretini ağırlıklı olarak Avrupa ülkeleri ile gerçekleştirmektedir. Bu durum, Avrupa ekonomilerini etkileyecek olumsuz bir ekonomik şok ya da Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında yaşanan siyasi krizlerde, Türkiye'nin dış ticaretini etkilemektedir. Bu nedenle, Türkiye'nin dış ticarete ülke çeşitlendirmesi yapması, sürdürülebilir bir dış ticaret politikasına sahip olması açısından önemlidir. Türkiye'nin OBOR'a dahil olması, karşılıklı ticaretin oldukça sınırlı olduğu ülkelerle ticareti artırıcı etki oluşturabilir.

3) Asya kıtasında Türkiye ile ortak dil, tarih ve kültüre sahip ülkeler ve halklar bulunmaktadır. Türkiye'nin eski ipek yolu coğrafyasına ilgi duymasının bir nedeni de bu ülke ve halklarla bağlarını kuvvetlendirmektir diyebiliriz. OBOR girişimi ile Türkiye, bu ülkelerle olan siyasi, ekonomik ve kültürel bağlarını kuvvetlendirme şansı bulacaktır.

4) Türkiye, Çin'e karşı yüksek dış ticaret açıkları vermektedir. Türkiye'nin amaçlarından birisi de girişime dahil olarak ticaret açıklarını düşük seviyeye çekmektir. OBOR girişimi sayesinde Çin ile artacak iş birliğinin, dış ticaret açıklarını azaltıcı etkiye sebep olacağı tahmin edilmektedir.

5) Üretimin küreselleşmesi ve dış pazarlara açılma stratejisi nedeniyle, dış ticarete taşımacılık maliyetleri önemli bir rekabet unsuru oluşturmaktadır. Türkiye en büyük TIR filosuna sahip olmasına rağmen demiryolu ve denizyolu taşımacılıklarını etkin kullanmadığı görülmektedir (Ekonomi Bakanlığı, 2012: 17). OBOR üyesi ülkelerde yapılacak altyapı yatırımlara Çin finansman desteği sağlanmaktadır. Türkiye demiryolu ve denizyolu taşımacılığını daha aktif kullanabilme adına ihtiyaç duyduğu büyük yatırımlarını için Çin finansmanından yararlanmak istemektedir.

Türkiye'nin OBOR'a dahil olmasında siyasi nedenler de bulunmaktadır. Bu nedenler şöyle sayılabilir;

1) Türkiye 1963'te Avrupa Ekonomik Topluluğu ile Ankara Anlaşması'nı imzalamıştır. İlerleyen yıllarda Topluluk, Avrupa Birliği'ne dönüşmüştür. Türkiye, Avrupa Birliği'ne dahil olmak için uzun yıllardır mücadele vermektedir. Türkiye 1996 yılında Avrupa Birliği'nin Gümrük Birliği'ne dahil olmuş, adaylık statüsünü Aralık 1999'da kazanmış ve üyelik müzakereleri Aralık 2004 itibariyle başlamıştır. Fakat müzakereler çeşitli nedenlerle uzamıştır. Bu durumun Türkiye'nin birliğe alınmak istenmediği yönünde bir algının oluşmasına neden olduğu düşünülmektedir. Kimi kaynaklara göre; Türkiye uzun süren üyelik aday adaylığı ve üyelik adaylığı süreçlerinin etkisiyle, OBOR girişimini Avrupa Birliği'nin bir alternatifi olarak görmektedir (Akçay, 2017: 84).

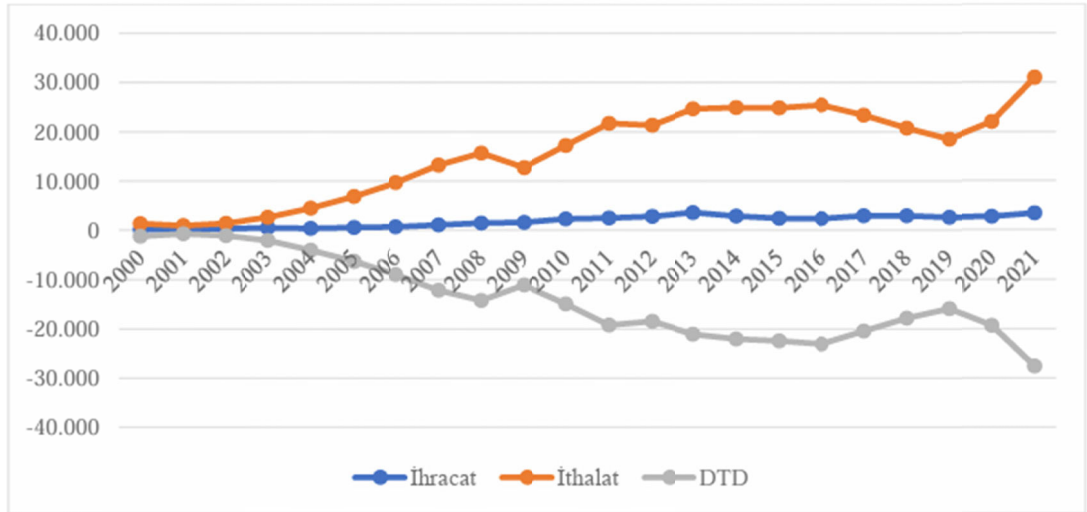
2) 15 Temmuz 2016 tarihinde yaşanan darbe girişimi sonrasında Türkiye özellikle faillerin iade edilmemesi konusunda Batılı ülkeleri eleştirmiştir (Luft, 2017: 34). Daha sonraki dönemlerde Türkiye'nin Rusya ve Çin ile daha sıkı ilişkiler geliştirdiği görülmektedir. Bunun bir yansıması olarak, Türkiye 2012 yılında Şangay İş Birliği Örgütü (ŞİÖ)'ne diyalog ortağı statüsü elde etmesine rağmen iç onay süreçleri tamamlanmamıştır. Darbe girişimin ardından ise, 26.04.2013 tarihinde imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti'ne ŞİÖ'nün Diyalog Ortağı Statüsü Tanınmasına İlişkin Muhtıra" 01.05.2017 tarih ve 2017/10196 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış ve 24.05.2017 tarih ve 30075 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanmıştır. Türkiye'nin ŞİÖ ile yaklaşması ilerleyen dönemlerde ticari ilişkileri de etkileyebilecektir. Türkiye'nin bu tutumu, OBOR girişimini destekleyici bir öge olarak görülebilir.

3) OBOR dünya ekonomik ve siyasi dengelerini etkileyeceği öngörülen bir girişimdir. Türkiye'nin böyle iddialı bir girişimin içinde yer alması, ilerleyen dönemlerde ortaya çıkabilecek yeni oluşumların dışında kalmaması açısından son derece önemlidir.

3.5. Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesine Dahil Olmasının Önündeki Zorluklar

Türkiye'nin OBOR girişimine dahil olması ve OBOR ülkeleriyle uyumlu ilişkiler ile ilerlemesinin önünde bazı engeller ve zorluklar bulunmaktadır. Bunların bir kısmı ekonomik bir kısmı ise siyasi niteliktedir. Ekonomik zorluklar şu şekilde ifade edilebilir;

1) Türkiye özellikle Çin Halk Cumhuriyeti'ne karşı yüksek dış ticaret açığı vermektedir. Bazı görüşlere göre; Türkiye'nin OBOR'a dahil olması bu açıkların daha da artmasına neden olabilecektir (Akyener, 2017: 64). Şekil 3.1'de Türkiye ile Çin arasındaki ihracat, ithalat ve dış ticaret dengesi 2000-2021 dönemi için görülmektedir. Şekil 3.1'den görülebileceği gibi, 2003 yılından itibaren Türkiye- Çin ticaret hacminin hızla artmaya başladığı ve bu artışın kaynağının ağırlıklı olarak ithalat olduğu söylenebilir. İthalat artışını nedeniyle, Türkiye'nin Çin'e karşı vermiş olduğu dış ticaret açığının sürekli arttığı, 2021 yılı itibarıyla ise dış ticaret açığının 27 milyar dolar seviyesinde gerçekleştiği ifade edilebilir.



Şekil 3.1. TÜİK verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

2) Türkiye'nin girişime dahil olması ile iç piyasada ucuz Çin ve Uzakdoğu mallarına talebin artacağı ve bunun yerli üretimi olumsuz etkileyeceği düşüncesi bulunmaktadır.

Türkiye'nin OBOR'a dahil olmasının önünde siyasi zorluklar da bulunmaktadır. Bu zorluklar şu şekilde ifade edilebilir;

1) Çin'in Sincan Bölgesinde, Türklerle akraba bir halk olan Uygurlar yaşamaktadır. Uygurlara uygulanan politikalar konusunda Çin ve Türkiye farklı bakış açılarına sahiptirler. Türkiye'ye göre; Çin Uygurlara karşı baskıcı politikalar uygulamaktadır. Çin ise; bunu bölücü faaliyetlerle mücadele çerçevesinde değerlendirmektedir. Uygulanan politikalara karşı farklı olan bu bakış açıları, geçmişte Çin-Türkiye ilişkilerinde gerileme neden olmuştur. Uygur sorununun, ilerleyen dönemlerde de Çin-Türkiye ilişkilerinde sorunlara neden olabileceği düşünülebilir.

2) Jeopolitik faktörler açısından, Türkiye ve Çin ayrılmaktadır. Türkiye NATO üyesi ve Avrupa Birliği'ne dahil olmak için aday ülke statüsündedir. Türkiye, ABD ile de derin ilişkilere sahip bir ülke konumundadır. Çin ise özellikle ABD ile ekonomik ve siyasi çekişmeler yaşamaktadır. Bu durumun ilerleyen dönemlerde Türkiye ile Çin arasında sorunlara neden olma potansiyeli bulunmaktadır.

3.6. Projenin Türkiye Ekonomisine Etkileri Katkıları

Çin'in BKBY projesi, katılımcı ülkeler arasındaki ekonomik bağları güçlendirecek ve 21. yüzyılın en büyük altyapı yatırımı olacak şekilde şekillenmektedir. Türkiye'nin bariz coğrafi avantajları bulunmaktadır, ancak kilit nokta bu avantajı gerçek ekonomik yansımalara dönüştürmektir. İki ülke arasındaki iş birliğinin daha da geliştirilmesi için geniş bir alan mevzu bahistir. Bu bakımdan, Çin, Türkiye'nin hem avantajlarını hem de sorunlarını objektif bir şekilde anlayarak, BKBY projesine kenetlenmeli ve Türkiye'ye, kazan-kazan ve ortak refah için fayda sağlamalıdır (Durdular, 2016: 94-95).

Türkiye'nin projeye verdiği destek, Türk-Çin ekonomik ve ticari bağlarına önemli ölçüde katkıda bulunabileceği gibi, Ankara ile Pekin arasındaki diplomatik ilişkileri de geliştirebilir. Türk hükümeti tüm süreçte yapıcı bir yaklaşıma sahip olmalı ve gerekirse bölgede liderlik etme isteğini göstermelidir. Türkiye'nin eşsiz bir coğrafi konumda yer aldığı, dolayısıyla Türkiye'yi üç kıta arasında bir köprü yaptığı iyi bilinmektedir. Ayrıca Türkiye'nin demokratik sistemi, siyasi, ekonomik, sosyal ve

kültürel anlamda açıklığı ve kapsayıcılığı, BKBY için diğer bölge ülkeleri arasında Türkiye'yi parlatmaktadır (Kadılar ve Ergüney, 2017: 97).

Türkiye, BKBY projesi aracılığıyla dış ticaret, enerji ve yatırım alanlarında önemli kazanımlar elde edebilecek ve BKBY ülkelerini birbirine bağlayan mega projeler, Türkiye'yi bir transit ülke olarak güçlendirebilecektir. Ayrıca Türkiye, BKBY kapsamındaki anlaşmalarla ihracat tabanını çeşitlendirebilecek ve ürünlerini Uzak Doğu pazarlarına ekonomik ve hızlı bir şekilde girdirebilecektir. Çin, birçok fırsat sunan büyük bir Pazar konumundadır. Türkiye'nin Çin'e ihracatta ürün yelpazesini genişletmesi, Çin pazarına odaklanması ve ilgili stratejiler geliştirmesi gerekmektedir. Türkiye ile Çin arasındaki ikili anlaşmalar, Türk mallarının Çin pazarlarına akışını kolaylaştırarak Türkiye'nin Çin'e karşı ticari açığının azalmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca ikili serbest ticaret anlaşmaları, her iki tarafın da yüksek ticaret maliyetlerini önemli ölçüde düşürecektir. Projedeki ekonomi koridor tam anlamıyla faaliyete geçtiğinde, Çin'in yüksek alım gücü nedeniyle Türkiye'nin Çin'e karşı ticaret açığının azalması öngörülmektedir (İkiz, 2019: 1697-1698).

Öte yandan Türkiye, teşviklerle daha fazla Çin yatırımı çekerek ticaret açığını dengeleyebilir. Ayrıca, Türk Lirası ve Çin parası cinsinden ticari işlemler yapmak, iki ülkenin finansal entegrasyonunu sağlayabilecektir (Kulaksız, 2019: 59)

Bir Kuşak Bir Yol Projesi farklı kara ve deniz güzergâhlarıyla birlikte Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Bu bağlantı demiryolu, karayolu ve teknoloji alt yapı çalışmaları, yeni inşa edilecek köprüler, otoyollar, petrol ve doğal gaz nakil hatları, lojistik üsler, enerji santralleri, yeni hava alanları ve limanlar ile sağlanması mümkün olacaktır. Türkiye bu güzergâhlardan biri olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorunda yer almaktadır. Söz konusu koridor Çin'den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda ise İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içine almaktadır. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru kısaca Orta Koridor olarak adlandırılmaktadır. Türkiye, BKBY projesi için de önemli bir konumdadır. Türkiye projeye olumlu yaklaşan ülkeler arasında yer almaktadır. Atılan resmi adımlar ile birlikte Türkiye projeye dâhil olmuştur. 2016 yılında Çin ile Türkiye arasından iş birliği anlaşması imzalanmıştır. "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek

Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı'' TBMM'de kabul edilmiştir (TBMM, 2016). Mutabakat Zaptının ardından BKBY projesinin genel hatları ve taraf ülkelere kazanımlarının üzerinde durulduğu projenin hayata geçirilmesini sağlayan iki zirve gerçekleşmiştir. İlki 2017 de ikincisi 2019 yılında Pekin'de gerçekleşen zirvelere Türkiye'de katılmıştır.

Türkiye projenin kara güzergâhını oluşturan ekonomi koridorlarından biri olan bilinen adıyla Orta Koridor da yer almaktadır. Çin'den Türkiye'ye uzanan bu koridor Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda bu koridor kapsamında çalışmaları devam eden ve hayata geçirilen pek çok proje mevcuttur. Türkiye'de yapımı tanımlanan 3 Köprü, Marmaray, Hızlı Tren projeleri, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı ve Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu projeleri bu koridor kapsamındaki projelerdir. Bu koridor hattında Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında ve Çin, Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır.

Türkiye'nin bulunduğu konum itibariyle Orta Koridor da yer alması ve aynı zamanda üç kıtayı birbirine bağlayan bir noktada yer alıyor olması, üç tarafının denizle çevrili olması ve Kafkas bölgesine yakınlığı proje açısından oldukça önemlidir. Çin bu proje sayesinde Orta Koridoru kullanarak Azerbaycan, Türkmenistan ve diğer Türkmen ülkelerine, Afganistan'a ulaşarak bu bölgeler ile olan ticaretini geliştirebilecektir. Bu ticari gelişmenin Çin tarafından hedeflendiği şekilde ilerleyebilmesi için Türkiye'nin varlığı oldukça önemlidir.

Türkiye'nin Azerbaycan, Türkmenistan ve diğer Türkmen ülkeleri olan tarihi bağları Çin'in bu ülkeler ile olan ilişkilerinde önemli bir unsur olarak önümüze çıkmaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin projeye dâhil olması, Orta Koridor kapsamında gerçekleşen projelere desteği Çin'in bu güzergâh için yapmış olduğu planları hayata geçirmesinde önemli bir avantajdır. Orta Koridor ile Çin, ülkesinden yola çıkan ticari malların sırasıyla Kazakistan, Türkmenistan ardından Hazar denizi üzerinden Bakü'ye buradan Gürcistan, Türkiye ve nihayetinde Avrupa'ya ulaştırmayı hedeflemektedir. Bu koridorda yer alan Türkiye'nin projeye desteği Çin'in Rusya bağlantılı alternatif yolu tercih etme durumunu ortadan kaldıracaktır. Türkiye Orta Koridorda yer alarak Çin'i bu güzergâhı tercih etmesini istemektedir. Türkiye bu proje ile Çin'in önemli yatırım

projelerini özellikle de üretim alanında ki yatırımları kendisine çekebilmeyi hedeflemektedir. Türkiye bu proje ile birlikte yeni pazarlara açılarak ihracat yaptığı ülkelerin sayısını artırabilir ve diğer ülkelerle ikili ilişkilerini mevcut duruma nispeten daha fazla geliştirme fırsatını yakalayabilir ve aynı zamanda Asya pazarında var olan konumunu daha iyi bir seviyeye taşıyabilir.

2014 yılından 2017'ye kadar ihracat ve ithalatta düşüş yaşanmış fakat 2017 yılı itibariyle artışa geçmiştir. 2019 yılına ait ihracat verilerine bakıldığında 180.833 milyon dolarlık bir değer kaydedilmiştir. Bu değer ile bir önceki yıla (2018) oranla kıyaslandığında ihracat %2,1'lik bir değişim yakalamıştır. 2019 yılında ithalat verilerine bakıldığında 210.345 milyon dolarlık bir değer yer alırken bir önceki yıl 231.152 milyon dolarla 2019 yılında bir önceki yıla göre %-9,0'luk bir değer yakalanmış, ithalat bir önceki yıla göre nispeten azalmıştır. 2020 yılına ait verilere bakıldığında ihracatta 169.482 milyon dolarlık bir değer yer alırken ithalatta 219.397 milyon dolarlık değer yer almıştır. İhracat bir önceki yıla 2019'a göre %-6,3'lük bir düşüş yaşamıştır. İthalat ise 2019 yılı ile kıyaslandığında %4,3'lük bir oranla yükselmiştir. Bu veriler doğrultusunda 2020 yılında bir önceki yıla göre dış ticaret açığı 49.915 milyon dolara yükselmiştir. 2019 yılında dış ticaret açığı 29.512 milyon dolardır. Aradaki açık bir yıl içerisinde %69,1 büyümüştür.

Türkiye'nin toplam ihracatında AB'nin payı %40 iken toplam ithalatındaki pay ise %30'dur. Avrupa pazarı Türkiye'nin dış ticaretinde çok önemlidir. Ticaretin büyük bir bölümü Avrupa Birliği ülkeleri ile yapılmaktadır. Bu noktada önemli olan ise Çin'in proje ile Avrupa pazarına daha kısa sürede ve daha az maliyetle ulaşma hedefi ile karşı karşıya kalınmaktadır. Çin'in Avrupa pazarında ki varlığı Türkiye için bir tehdit unsurudur. Türkiye Çin ile rekabet edebilecek bir konumda bulunmamaktadır ve Türkiye'nin Avrupa pazarına pazarladığı tüm ürünleri Çin üretilip satabilecek bir konumdadır. Proje ile birlikte Avrupa pazarında aktif olan Çin, Türkiye'nin konumunu zedeleyecektir. Türkiye bu noktada Avrupa pazarına göre ve Çin'in Avrupa pazarındaki stratejisini değerlendirerek fizibilite çalışmaları yapmalı ve Avrupa pazarında nasıl etkin olunabilir bunun yollarını araştırmalıdır. Çin ile tam anlamıyla rekabet edemeyecek bir konumda olsa da pazardaki konumunu koruyacak stratejiler belirlemelidir.

2020 yılında özellikle otomotiv endüstri alanında yapılan ihracat diğer ürün grupları ile karşılaştırıldığında önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. Diğer gruplar arasında en az makine ve aksamları ürün grubunda ihracat gerçekleştirilmiştir.

2. sırada yer alan hazır giyim ve konfeksiyon ürün grubu Türkiye'nin yalnızca Avrupa pazarında değil diğer pazarlarda da önemli bir paya sahiptir.

2021 yılında en çok ihraç ettiği ürün grupları ise sırasıyla:

1. Otomotiv Endüstri
2. Çelik
3. Hazır Giyim ve Konfeksiyon
4. Demir ve Demir Dışı Metaller
5. Kimyevi Maddeler ve Mamulleri
6. Madencilik Ürünleri
7. Tekstil ve Hammaddeleri
8. Elektrik ve Elektronik
9. Fındık ve Mamulleri
10. Makine ve Aksamları

2020 ve 2021 yıllarını karşılaştırdığımızda çelik ürün grubu başta olmak üzere demir ve demir dışı metaller, elektrik ve elektronik, fındık ve mamulleri, kimyevi maddeler ve mamulleri, otomotiv endüstri ve madencilik ürün gruplarının ihracatında artış olduğu gözlemlenmektedir.

2020 ve 2021 yıllarında hazır giyim ve konfeksiyon, makine ve aksamları ürün gruplarında düşüş yaşanmıştır. Tekstil ve hammaddeleri ürün grubu ise aynı seviye seyretmiştir. Her iki yılda da otomotiv endüstri, çelik, demir ve demir dışı metaller, kimyevi maddeler ve mamulleri ürün grupları Türkiye'nin Avrupa pazarına ihracatındaki en önemli ürün grupları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dünyada ki yeni gelişmeler hiç şüphesiz projenin gidişatını doğrudan etkileyecektir. Özellikle son dönemde yaşanan Rusya-Ukrayna krizi projeyi doğrudan ilgilendirmektedir. 24 Şubat 2022'de Rusya'nın Ukrayna'ya başlatmış olduğu savaş proje açısından tehdit unsuru oluşturmaktadır. Projedeki güzergahlar denizde ki güzergâhlar ile bağlantılıdır. Rusya'nın içerisinde bulunduğu durum projede yer alan Kuzey koridorlarını olumsuz etkileme ihtimali oldukça yüksektir. Savaş dolayısıyla ABD, AB tarafından gelen kararlar projeyi ve dolaylı yoldan etkilemektedir.

Türkiye'nin içerisinde bulunduğu Orta Koridor hattının diğer koridorlarla kıyaslandığında daha güvenilir olduğu görülmektedir. Orta Koridor hattının önem kazanması ve kuşak ülkelerinin sevkiyatlarını bu hat üzerinden gerçekleştirmesi özellikle dış ticaret ilişkilerini olumlu yönde etkileyecektir. Çünkü 3. Köprü, İstanbul Havalimanı, Bakü Tiflis-Kars Demiryolu, Edirne-Kars Demiryolu Asya-Avrupa arası sevkiyatlarda kilit nokta görevi görmektedir. Türkiye bu sayede bölgesel lojistik üs olma potansiyeli taşımaktadır. Orta Koridor çerçevesinde ki gelişmeler ve bu koridorun kuşak ülkeleri tarafından tercih edilmesi Türkiye'nin lojistik sektörünü, ulaşım alt yapısını olumlu yönde olacak şekilde etkileyecektir. Bu gelişmeler sonucunda Türkiye bölgesel lojistik üssü olacaktır.

Sonuç itibariyle BKBY çerçevesinde Türkiye yalnızca AB ülkeleri ile değil Çin ile olan ticari ve politik ilişkilerini de geliştirdiği gibi güçlendirme etkisine de sahip olmuş olacaktır. Mevcut düzende ikili ilişkilerin Çin lehine sonuçlandığı görmekteyiz. Özellikle iki ülke arasında ihracat ve ithalat verileri incelendiğinde Türkiye'nin dış ticaret açığı verdiği gözlemlenmektedir. Bu oranları Türkiye lehine çevirmek için BKBY bir araç olarak değerlendirilmektedir. Türkiye BKBY projesi özellikle Orta Koridoru kendine mecbur kıldığında BKBY projesinden beklenen sonuç alınabilir. Türkiye BKBY projesi ile ihracat oranlarını arttırmayı, Asya pazarında etkinliğini arttırmayı amaçlamaktadır. Türkiye'nin BKBY projesi çerçevesinde en önemli hedefi mevcut konumunu kullanarak Türkiye üzerinden planlanan güzergâhın aktif bir şekilde kullanılması ve bu doğrultuda Türkiye'de BKBY projesi ile faaliyete geçen köprü, hızlı tren ve otoyolların kullanılmasını sağlamaktadır. Aynı zamanda Türkiye proje ile birlikte Çinli yatırımcıları ülkeye çekerek lojistik alanında yapılması planlanan çalışmalar için finans desteğini sağlamayı hedeflemektedir. Lojistik sektörünün yanında

jeopolitik konumu üzerinden bakıldığında Türkiye aynı zamanda doğusunda petrol ve doğalgazı pazarlayan ülkeler yer alırken batısında bu kaynakları satın alan ülkeler bulunmaktadır. Bu sebeple konumu bir kez daha BKBY için büyük önem arz etmektedir. Doğalgaz ve petrol taşımacılığında geçiş ülkesi olan Türkiye bu konumunu olumlu yönde değerlendirebilir.

Türkiye'nin konumu sebebiyle Orta Koridora önem veren BKBY projesi ve Çin bir noktada esasında Türkiye'ye mecbur kalmaktadır. Çünkü Orta Koridorun mesafesi diğer koridorlara göre daha kısa ve daha düşük maliyetli olmaktadır. Bu sebeple Türkiye üzerinden çizilecek yolun her iki taraf için daha karlı olması Çin'i de Türkiye üzerindeki çalışmalarda daha aktif bir şekilde yer almasını gerekli kılacaktır. BKBY projesi, projeye taraf olan ülkelere yalnızca ekonomik ve politik alanda değil turizm, eğitim ve kültürel alanda da fayda sağlamayı amaçlamaktadır. Bu noktada özellikle turizm alanındaki gelişmeler Türkiye açısından oldukça önemlidir. Halihazırda turistik bir ülke olan dört mevsim turizmin canlı olduğu Türkiye bu sayede daha fazla turistini ülkeye girişini sağlayabilir. Tüm bunlara ek olarak eğitim de bu noktada çok önemlidir. Öğrenci değişim programlarında ortak anlaşmaların olması öğrencilerinde farklı ülkelerde belli aralıklarda eğitim almasının önünü önemli ölçüde açacaktır. Hem turizm hem de eğitim alanında ki bu gelişmeler toplumlararası ilişkilerin gelişmesinde kültürel ilişkilerin gelişmesinde çok önemlidir.

Türkiye, Çin ile serbest ticaret anlaşmaları imzaladığı ve bu konuda uzlaşma sağladığı takdirde uluslararası ticaretin önündeki en önemli engel olarak karşımıza çıkan yüksek maliyet konusu en aza indirgenebilir ya da ortadan kaldırılabilir. Bu noktada gümrük konusunda ki bazı engellerde ortadan kaldırılabilir. Bu iki hususta karşılıklı anlaşma sağlandığı takdirde her iki ülke de dış ticaretinde olumlu dönüşler alacaktır. İki ülkenin ortak çıkar üzerine yoğunlaşarak hareket etmesi hem BKBY projesi çerçevesinde hem de özelde iki ülkenin menfaatine olacaktır. Türkiye buradan hareketle ihracat yapacağı pazarları arttırabilir ve hatta daha rekabetçi bir strateji benimseyebilir. Türkiye'nin üretim alanında gelişme göstermesi ve Türkiye'ye ait yerel ürünlerin pazarlanması konusunda ki gayreti Asya pazarı ve Avrupa pazarında ki rekabetini arttıracaktır.

Şekil 3.2. BKBY Projesinin Deniz ve Kara Yolu Güzergahı ve Ekonomik Bölgeleri



Kaynak: Bocutoğlu, 2017: 266, HSBC, 2017; 2

Şekil 3.2.'de gösterilen güzergâhlar üzerinde 6 koridor oluşturulmuştur. Bu koridorlar şunlardır (Özsümer, 2019: 7);

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru,
- Çin-Merkez ve Batı Asya,
- Çin-Moğolistan-Rusya,
- Çin-Pakistan,
- Çin-Hindi Çini Yarımadası,
- Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar,

Projeye dahil olan ülkeler; Çin, Moğolistan, Afganistan, Bangladeş, Bhutan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste, Vietnam, Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Brunei, Kamboçya, Endonezya, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Türkmenistan, Özbekistan, Arnavutluk,

Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Slovenya, Türkiye, Ukrayna, Karadağ, Polonya, Rusya, Sırbistan ve Slovakya olmak üzere toplam 65 adettir (Çalışkan, 2018).

Bu çok geniş çaplı olan proje aynı zamanda Orta Doğu, Asya, Afrika ve Avrupa'da Çin'in hedeflediği terimler ve hedefler açısından "İpek Yolu Kuşağı" şeklinde adlandırılmaktadır. Avrasya'da uzun vadeli varlığını ve ticari faaliyetini sürdürmek ve rotanın ekonomik kuşağında yer alan Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan ile komşudurlar ve ekonomik ilişkileri sürdürmektedirler. Türkmenistan'da bu ülkeler arasında yer almaktadır. Bir diğer yandan petrol, doğalgaz, tarım ve tarım alanlarında gücünü güçlendirmek istediği İran, Suriye, Suudi Arabistan, Irak ve Türkiye ile son olarak Azerbaycan, Ukrayna, Avrupa ve Asya sınırları arasında yer alan Ev Rusya, Gürcistan, Ermenistan ve Moldova'yı da içermektedir.

Dünyanın en büyüğü olma eğiliminde olan Çin Halk Cumhuriyeti , şirketlerini küresel dünyada uluslararası kalkınmaya hazırlamayı hedefliyor. Bu amaca hizmet etmek hedefiyle geliştirilen BKBY projesi ile Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayarak ulaşım ve hizmetleri geliştirmeye başlamış bulunmaktadır. Çin, 6 koridorlu altyapıyı geliştirmek için önlemler almış ve 65 ülkeyi belirlemiş ve ulaşım süresini ve maliyetlerini azaltmak için çeşitli projeler tasarlamıştır. Bu projelerden bazıları tamamen tek başına yürütülmekte, bazıları ise diğer ülkelerle ortaklaşa yürütülmektedir. BKBY projesi kapsamına giren bazı önemli yatırım projeleri Tablo 3.2'de gösterilmiştir.

Tablo 3.2. BKBY Kapsamında Gerçekleştirilen Projeler

Demir yolu projeleri		
Ülke	Proje	Durum
Endonezya	Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Tren Projesi	Ekim 2015'te Çin ve Endonezya Jakarta, Endonezya'da ve Bandung'u birbirine bağlayan 142 km'lik bir yüksek hızlı demiryolu inşa etme mevzusunda anlaşıldılar. Bu projeyi özel kılan bir diğer özellik ise Çin'in yüksek hızlı demiryolu ekipmanlarının, teknolojisinin ve standartlarının yer aldığı ilk demiryolu projesi olmuş olmasıdır. Proje China Railway Corp ve PT Wijaya Karya Tbk iş birliği ile ilerlemekte ve Çin Kalkınma Ajansı tarafından verilen kredilerle finanse edilmektedir. Bu Güneydoğu Asya'daki yüksek hızlı demiryolu projesinin ilk örneği olarak karşımıza çıkmaktadır ve bu sayede Bandung ile Cakarta arasında bir bağlantı sağlanmaktadır. Bu sayede 45 dakikada insan ve mal taşınabilecektir.
Nijerya	Abuja-Kaduna Demiryolu Projesi	Lagos-Kano Standart Hattı projesinin Batı Afrika ve Nijerya'da uygulanması planlanan etabını oluşturan Abuja ve Kaduna demiryolu projesi, 26 Temmuz 2016 tarihinde ticari faaliyetlere resmen açıldı. Çin'in demir yolları standardına göre hazırlanan proje, China Civil

		Engineering Construction Corporation tarafından gerçekleştirilmiş ve ilk deniz aşırı projesi özelliğini taşımaktadır.
Köprü projeleri		
Brunei	Sultan Haji Omar Ali Saifuddien Köprüsü Projesi	Temburong Köprüsü, en büyük altyapı projesi ve 30 km uzunluğuyla ülkenin en uzun deniz köprüsü görevini görmektedir. Köprü 17 Mart 2020'de açıldı ve 1,6 milyar Brunei dolarına mal oldu. Köprü'nün ilk adı Temburong Köprüsü idi. Ancak 14 Temmuz 2020'den sonra köprüsüne Sultan Hacı Ömer Ali adı verildi. Saifuddian olarak değiştirildi.
Bangladeş	Padma köprüsü	Bangladeş'teki Padma Nehri üzerindeki Padma Köprüsü 25 metrelik bir gökdelen ve 10 kilometre uzunluğundadır. Çin Demiryolu Haziran 2016 Meiqiao Mühendislik Grubu Co, Ltd Bangladeş 1,55 milyar ABD doları değerinde bir eyalettir. Anlaşma imzalanmıştır. Bu yurt dışı seyahatleri ve büyük projelerin yanı sıra projelerin de bir parçasıdır. 2020 yılı için çalışmaları devam ediyor. Köprü'nün ve Dakka'nın gezisinin ardından Güney Khulna şehirleri arasındaki mesafe 13 kilometre, 3 saate düşürüldü.

Liman projeleri		
Sri Lanka	Colombo Limanı Projesi	<p>Bu proje, Çin ile Sri Lanka arasında şimdiye kadar uygulanan en büyük projedir. China Communications Construction Co., Ltd. Bu, şirket ve Sri Lanka hükümeti tarafından ortaklaşa yürütülen bir projedir. Proje yatırımı 1,4 milyar ABD dolarıdır. Bağlantı noktası şu anda aktif. 20 yıl sonraki projenin 83.000 kişiye iş yaratılması bekleniyor. Sri Lanka, Çin'e olan borcundan dolayı limanı Çin'e devretmek mecburiyetinde kalmıştır (Bağ, 2018).</p>
Yunanistan	Pire Limanı Projesi	<p>COSCO Shipping (Hong Kong) Co., Ltd., tesisi 10 Ağustos 2016'da hakim hissedar olarak işletmeye başladı. Proje kapsamında kruvaziyer terminalinin genişletilmesi, yeni çok katlı ro-ro gemi terminali garajı ve gemi onarım terminalinin geliştirilmesi için 290 milyon euro yatırım yapılması planlanmaktadır.</p>
Türkmenistan	Uluslararası Türkmenbaşı Liman Projesi	<p>Hazar Denizi üzerinde yer alan liman, Gap İnşaat tarafından 2018 yılında tamamlanarak faaliyete geçmiş bulunmaktadır. Proje Türkmenistan tarafından işletiliyor ve finanse ediliyor. Proje değeri 1,5 milyar dolardır. Bu proje ile Türkmenistan uluslararası bir ulaşım merkezi haline gelmesi hedeflenmektedir. Bu proje BKBY projesi için oldukça önemli bir noktadır.</p>

Diğer projeler		
Çin-Singapur	Suzhou Endüstri Park	Suzhou Endüstri Park'ı 1994 yılında bu iki ülkenin girişimiyle kurulmuş olsa da bugün BKBY projesinin gelişimine ön ayak olan bilim ve teknoloji parkı olarak görev görmektedir. İçerisinde birçok şirketin faaliyet gösterdiği parkın 2020 itibari ile GSYİH'si 129 milyar Yuan ve GSYİH'sindeki artış %2,1'dir. Bunlara ek olarak 2020'nin ilk yarısında yeni kayıtlı yabancı sermaye yatırımı yıllık bazda %149 artarak 2.07 Milyar dolara ulaşırken, fiili ödenmiş sermaye ise bir önceki yıla göre %196 artarak 1,28 milyar dolara ulaşmış bulunmaktadır (Business Reporting Desk, 2020).
Cibuti	Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi Projesi	Söz konusu projenin inşaatına Ocak 2017'de başlanmış olup, 5 Temmuz 2018'de faaliyete geçmiş bulunmaktadır. China Merchants Holdings ve Dalian Port Co., Ltd. Bu proje Cibuti Limanları ve Serbest Bölge Kurumu ile iş birliği içinde yürütülmeye devam etmektedir. BKBY projesi kapsamında Cibuti'nin Afrika, Asya ve Avrupa'yı birleştiren bir deniz lojistik merkezi haline gelmesi tahmin edilmektedir.

Kaynak: www.gapinsaat.com ve www.beltandroad.news kaynaklarından faydalanarak hazırlanmıştır.

Proje boyutunda uygulanan ve çerçevesinde uygulanması gereken birçok plan ve çalışma hali hazırda devam etmektedir (Hastürk, 2019: 89- 90). Özellikle demiryolları üzerinde yoğunlaşan projelere ağırlık verilmiştir. Tablo 3.2. 'deki projelerden farklı olarak Cibuti, Çin-Laos, Macaristan-Sırbistan, Ankara-İstanbul demiryolu hatları projenin gelişimine katkı sağlayan diğer yatırımlar olarak sayılabilir. Bunlara ek olarak Pekin ve Londra arasında ulaşımın sağlanabilmesi için Bakü – Tiflis – Kars ve Kars-Edirne Demiryolları önemli projelerden biridir. Çin tarafından çıkarılan yüklerin önce Kazakistan ve Türkmenistan'a, Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan Alat limanına, oradan da Gürcistan üzerinden Avrupa'ya teslim edilmesi hedeflenmektedir (Özsümer, 2019:7).

Bu yolların geliştirilmesine yönelik Marmaray Hattı ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü Türkiye BKBY projesinin önemini artıran diğer önemli yollardır. Avrupa ve Çin'i birbirine bağlaması düşünülen bu Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru projesi ile Çin'den Avrupa'ya mal ve insan taşımacılığı demiryoluyla 15 güne indirilmiş hale gelmiştir. Ayrıca Çin, BKBY projesine dahil ülkelerle ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkilerini geliştirmek amacıyla fuarlar, konferanslar düzenlemiş ve düzenlemeye devam etmektedir (Çalışkan, 2017).

Tablo 3.3. Bir Kuşak, Bir Yol Projesi'ne Katılan Ülkeler

BÖLGE	ÜLKE
Doğu Asya	Çin
Kuzey Doğu Asya	Rusya, Moğolistan
Orta Asya	Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Kırgızistan
Orta ve Doğu Avrupa	Polonya, Litvanya, Estonya, Letonya, Çekya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Karadağ, Sırbistan, Arnavutluk, Makedonya, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova
Batı Asya ve Kuzey Afrika	Türkiye, Irak, İran, Suriye, Ürdün, İsrail, Filistin, Suudi Arabistan, Yemen, Umman, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Kuveyt, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Afganistan, Bahreyn, Mısır
Güney Doğu Asya	Singapur, Malezya, Endonezya, Myanmar, Tayland, Kamboçya, Laos, Vietnam, Brunei, Doğu Timor, Filipinler
Güney Asya	Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Sri Lanka, Maldivler, Nepal, Bhutan

Kaynak: Dr. Fahri Atasoy, Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu, 2010 kitabından yararlanarak oluşturulmuştur.

BKBY, Çin'in kalkınma modelini ABD merkezli Batı kalkınma modeliyle rekabet halinde ihraç etmesinin bir yoludur. Çin, bu Avrasya yarışmasında öne çıkacağı, projeye dahil olan ülkelerin kalkınmasına katkıda bulunacağını ve kendisi için yeni pazarlar ve yeni yatırım alanları bulacağını bekliyor. Bu girişimin bütünüyle uygulanabilmesi için Çin'in 900 alt projede 890 milyar dolar harcaması gerektiği hesaplanmaktadır (Osman Kurt, 2015:8-9).





TARTIŞMA SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünyanın globalleşmesi sayesinde yaşadığı değişim ile birlikte Avrupa Birliği örneğinde olduğu gibi entegrasyon süreçleri oluşmaya başlamıştır. Bu süreçlere benzer şekilde üretilmiş olan ürünlerin sevki noktasında taşımacılıktan lojistiğe geçiş, ulaştırma bakımından ise tek modlu taşımacılıktan çok modlu taşımacılığa doğru değişim olmuş; bu yaşanan yenilikler, deniz yolu rotasından yapılan yük taşımacılığının bir kısmının demir ve karayolu ile taşımacılığına ikame olması ile sonuçlanmıştır. Bu durumun gerçekleşmesinde en büyük etken ise; karayolu ve demiryollarının deniz yolu ile karşılaştırıldığında, yüklerin varış noktalarına ulaşmalarında daha hızlı olunması ve bu sayede daha uygun maliyet ile ulaşımın gerçekleştirilebilmesidir. Ayrıca taşımacılıkta sık kullanılan yöntemlerden biri de malın çıkış noktasından demiryolu ile uygun bir limana götürülmesi, standardize edilmiş tren vagonlarının gemiye yüklenmesi ve varılan limandan ise bir kez daha demir ve karayolu ile ulaşımı ile nakliyenin sağlanması şeklinde olmaktadır. Bahsedilen tüm bu süreçler ile birlikte ulaştırma altyapısında Uluslararası Ulaştırma kavramı ortaya çıkmıştır.

Uluslararası ulaştırma kavramının ortaya çıkması ile Çin Halk Cumhuriyeti'nin 21. yüzyıla damgasını vuran oldukça yüksek önem teşkil eden, dış politika girişimi olan ve aynı zamanda resmi devlet stratejisi olarak kabul edilen Bir Kuşak Bir Yol Projesi ortaya çıkan kavramı desteklemiştir. Projenin oluşumundaki en büyük etken tarihi ipek yolunun yeniden canlandırılması fikriyle ortaya çıkmıştır. 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti başkanı Xi Jinping (Şi Cinping) tarafından ilan edilen projenin, Eylül ayında Kazakistan ziyareti sırasında projeyi oluşturan kara güzergahını yani projenin kuşak bölümü ilan edilmiştir. Aynı yılın Ekim ayında ise Endonezya ziyareti sırasında bu defada projenin yol kısmı olarak ifade edilen deniz güzergahı projesi ilan edilmiştir. Her iki ilanının hemen ardından ise iki proje tek çatı altında birleştirilerek Bir Kuşak Bir Yol Projesi kavramı ortaya çıkmıştır. Bir Kuşak Bir Yol projesi, projeye dahil olan ülkeler ile birlikte yapılan anlaşmalar ve çalışmalar doğrultusunda Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Yapılacak olan bu çalışmalar; kara yolu, demiryolu, yeni inşa edilecek köprüler, teknoloji alt yapı çalışmaları, otoyollar, lojistik üsler, enerji santralleri, petrol ve doğal gaz hatları, yeni inşa edilecek liman ve havayolları gibi çalışmaları içermektedir. Tüm bu çalışmaların aksaklık

olmadan yürütülebilmesi adına finanse edilmesi gerekmektedir. Finanse edilmesi için destek verecek kuruluşlar; Çin Kalkınma Bankası, Çin Bankası, İpek Yolu Fonu, Çin İthalat ve İhracat Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Asya Altyapı Yatırım Bankası olarak sayılabilir.

Proje ilan edildikten sonra anlaşmaya dahil olacak olan ülkelerin ilk sorusu “Bu projeye neden ihtiyaç duyuldu?” diğer bir söyleyiş ile tarihi İpek Yolu neden tekrardan canlandırılmak istendi? Çin Cumhuriyeti projenin oluşmasındaki nedenlerin, alternatif yollara duyulan ihtiyaç, ulaştırmadaki yüksek maliyetler, var olan taşıma yollarının kısıtlı oluşu, uluslararası ticaretin önündeki engeller olarak açıkladı. Bu proje ile birlikte Çin kıtaları birbirine bağlayacak ve bahsedilen sorunları ortadan kaldırıp ticaretin yönünü Asya’ya çevirecektir. Projenin büyük bir ağa kurulmuş olması da tüm bu bahsedilen durumları destekler niteliktedir. Proje geliştirmekte olan ülkeleri hedef almaktadır. Bu bağlamda proje sadece Çin yararına değil geliştirmekte olan ülkelerin ekonomilerini de daha iyi bir seviyeye çıkarması için bir fırsattır. Küresel pazarlara açılarak dış ticaret hacimlerini artırabilirler. Dolayısıyla BKBY projesinin hedefleri projeye dahil olan ülkelerin küresel pazara ulaşabilmesi ve kolay bir şekilde uyum sağlamasına yardımcı olmak, uluslararası ticarete ticari iş birliği yapabilmenin önünü açmak, ülkelerin daha kısa sürede ve daha az maliyetle taşımacılık işlemlerini gerçekleştirebilmektir.

Projenin kara güzergahı 6 farklı ekonomik koridordan meydana gelmektedir. İlk ekonomik koridor; Çin- Hindeğin ekonomik koridoru olarak adlandırılmakta ve Çin’den başlayarak sırasıyla Vietnam, Kamboçya, Tayland’a kadar uzanmaktadır. Koridorun asıl hedefi Çin’i Hindeğin yarımadasına bağlamaktır. Koridor için yapılan ilk çalışma ise Mekong nehir kanalının yeniden inşa edilmesidir. Petrol ve doğalgaz boru hatları, demiryolu ve otoyol çalışmaları ve yüksek hızlı tren çalışmaları da bahsedilen koridor için yapılacak olan diğer çalışmalardır. Kara güzergahındaki ikinci koridor ve en büyük yatırım yapılan koridor ise Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru ’dur. Çin devleti tarafından yapılan açıklamalara göre bu koridor için yapılan yatırım miktarı 46 milyar olduğu açıklanmıştır. Koridor Kaşgar ile Pakistan’ın Gwadar limanı arasında bir hat oluşturmaktadır. İnşasının 2030 yılında tamamlanmış olması hedeflenmektedir. Güzergahtaki üçüncü ve Türkiye’yi içerisine alan koridor ise Çin-Orta Asya- Batı Asya

Ekonomi koridorudur. Koridorun bağlantısı Çin'den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içine almaktadır. Türkiye'de bulunan Marmaray, 3. Köprü, Hızlı Tren Projeleri, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı, Çanakkale Köprüsü ve inşası henüz tamamlanmamış olan Edirne-Kars demiryolu projeleri de BKBY projesinde yer almaktadır. Bunlara ek olarak Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında ve Çin, Kazakistan arasında da demiryolu projeleri bulunmaktadır.

Çin'den başlayarak Myanmar'a ve buradan da Hindistan'a son olarak da Bangladeş'e kadar uzanan dördüncü koridor ise Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru olarak adlandırılmaktadır. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru ise beşinci koridor olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu koridor bağlamında 2 rota karşımıza çıkmaktadır. Her iki rotanın da temel hedefi Trans Sibiryaya Demiryoluna bağlanarak Rusya'ya ulaşmaktır. Bu koridor bağlamında hayata geçirilen ilk proje Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryoludur. Altıncı ve son kara güzergahı ekonomi koridoru ise Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridorudur. Asya-Avrupa ve Pasifik Atlantik bağlantısı üzerine kurulan bir rotadır. Bu bağlamda Pire Limanı yenilenerek, Macar- Sırp Hızlı Tren projesi de tamamlanmıştır.

Türkiye projenin Orta Koridorunda yer almaktadır. Orta Koridor sayesinde Avrupa ve Asya arasındaki ticaret yolu halihazırda ticaret ağı olan Trans-Sibiryaya Demiryolu ile karşılaştırıldığında 2.000 km daha kısa olmakta ve bu haliyle daha ekonomik olarak maliyetlerin azaltılması anlamında önemli bir alternatif olarak düşünülmektedir. Bu nedenle güzergâhın merkezi sayılabilecek bir noktada bulunan Türkiye'nin önemi aşikardır.

Kuşak Yol Projesi'nin önemli bir bölümü Türkiye sınırları içinden geçmektedir. Bu çerçevede Türkiye'nin bu projeye katkısının kayda değer olması beklenmektedir. Türkiye'nin bu projeye dahil olmak isteğinin temelinde yatan en önemli nedenlerden biri olarak, Çin ve Asya devletleri ile ekonomi ve ticaret bakımından ilişkilerini ilerletme niyetinde olduğu söylenebilir. Çin Devleti açısından konuya bakıldığında ise, Orta Kuşak Koridoru sayesinde Türkiye' de bulunan sınırlardan geçecek olan projelerle Avrupa ile bağlantı kurmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda ticaret sırasında oluşacak ulaşım maliyetlerini en aza düşürmeyi hedeflemektedir. Tüm oluşun nedenler

doğrultusunda Türkiye ile Çin Devleti arasındaki ilişkilerin gelişime açık olduğunu söylemek mümkündür. Tüm bunların yanı sıra, Orta Koridor sayesinde Türkiye ile diğer koridor ülkeleri arasında halihazırda gerçekleştirilen ticaretin önemli ölçüde artması ve bu sayede ülkeler arasında ekonomik entegrasyonun gelişmesi durumu beklenmektedir. Çin mallarının Avrupa'ya uzanmasının mümkün olması için Orta Koridordan geçmesi gerekmektedir. Dolayısıyla Orta Koridorda ve bu koridorun merkez noktasında bulunan Türkiye bu projede hayati bir role sahiptir. Türkiye coğrafi konumu ile Kuşak Yol Projesi'nin kara ve demir yollarının bağlantı noktasında bulunmaktadır. Bu nedenle yukarıda bahsedilen ekonomik entegrasyonların artması ve Türkiye'nin Güneydoğu Asya pazarı ile ticaret hacminin artması beklenmektedir. Türkiye tüm bunların yanı sıra, Asya kıtasındaki enerji kaynaklarının Avrupa'ya iletimi bakımından da jeostratejik öneme sahip olarak önemli bir konumdadır. Türkiye'nin proje kapsamında merkez ülkelerden olması dolayısıyla potansiyel olarak büyük avantajlara sahip olması durumunun fiiliyatta da gerçekleştirilebilmesi adına, Çin Devleti'nin girişim kapsamında sağladığı finansal kaynaklar sayesinde projelerini tamamlaması ve bu şekilde projenin Orta Koridor güzergahının daha aktif olarak kullanılması halinde herhangi bir aksaklığa mahal verecek özellikle altyapı sorunlarını ortadan kaldırılması gerekmektedir. Kuşak Yol Projesi, Çin ve Türkiye arasında yatırım ve iş birliği fırsatları oluşturmak ve halihazırda olan ilişkilerin gelişimine olanak sağlamak da olması bakımından önem teşkil eden bir projedir.

Bir Kuşak Bir Yol Projesinde “yol” kavramını oluşturan denizyolu bağlantısı ise toplamda iki rotadan meydana gelmektedir. Çin kıyıları rotanın başlangıcını oluşturmaktadır. Bahsi geçen rota Çin kıyılarından Güney Çin denizine ve buradan da Asya Pasifik ülkelerine ulaşmayı amaçlamaktadır. İkinci güzergah Güney Çin Denizinden başlayarak Hint Okyanusu üzerinden Avrupa ülkelerine uzanmaktadır. Çin deniz yolu projeleri ile denizlere hakimiyet kurmayı hedeflemektedir. Çin deniz yolu rotasında bulunan limanları aktif bir şekilde kullanarak deniz yolu ile yapılan taşımacılıkta oluşan maliyetleri minimuma düşürmeyi hedeflemektedir. Çin deniz yolu güzergahında borç diplomasisi taktiğini kullanmaktadır. Bu taktiğe örnek olarak Cibuti'de yaşanan durum ele alınabilir. Proje kapsamında alt yapı projeleri için Çin Cibuti'ye borç vermiştir. Cibuti ilerleyen zamanlarda Çin'in verdiği borcu ödeyemeyince 40 yıllığına limanını Çin'e kiraladı. Cibuti Çin için büyük öneme sahiptir

bunun sebebi ise Babülmendep boğazının girişini kontrol eden ülkelerden biri olmasıdır. Aynı zamanda Aden Körfezi ve Kızıldeniz'in kıyısında bulunmaktadır. Bu demek oluyor ki dünya ticaretinin %20 si buradan geçiyor. Bahsi geçen bölgede Çin'in bir üsse ihtiyacı vardı ve Cibuti verilen borcu ödeyemeyince Çin ilk yurt dışı askeri üssünü 40 yıllığına Aden Körfezine kurmuş oldu. Buna benzer olarak Sri Lanka'da bir borç diplomasisi taktiğine yenik düşmüştür. Sri Lanka limanlarını yenileyebilmek için Çin'den 1,5 milyon dolar borç almıştır. Fakat yenilenen liman deniz ticaretinde aktif kullanılmadığından dolayı batmıştır. Çin borcunu tahsil edemediğinden dolayı Sri Lanka'dan limanı satın almıştır. Keza benzer şekilde Gwadar limanının yenilenmesi için Pakistan devleti de Çin'den borç alarak borcunu ödeyememiş ve bu doğrultuda limanı 43 yıllığına Çin'e kiraya vermek durumunda kalmıştır. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda Çin'in denizler üzerinde ki hakimiyet çabası gözden kaçmamaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, ülkelerin birbirlerine entegre hareket etmesi gereken ve ancak karşılıklı iş birliği zemininde etkinliği mümkün olan bir proje olarak görülmektedir. Bu doğrultuda ülkelerin ortak çıkarları baz alınarak bir politika iş birliği içerisinde olması gerekmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin de Kuşak ve Yol Girişimi'nin amaçları konusunda gerekli faydayı sağlayabilmesi adına plan ve politikalar ortaya koyması elzemdir. Bu çerçevede T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nca 2019 yılında hazırlanan "Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması" başlıklı rapor, konuyla alakalı muhtemel ekonomi stratejilerini oluşturmaktadır. Raporu göz atıldığında; Dünya'nın ekonomik anlamda Batı Eksen'inden Doğu'ya doğru yol aldığı ve bu durumdan Türkiye'nin de faydalanabilmesi adına ihtiyaçlarını koridor ve kutuplardan oluşan karmaşık bir ağ üzerinde haritalandırmasının oldukça önemli olduğu dile getirilmektedir. Tüm bunlara ek olarak Türkiye'nin BKBY projesine katılmasının yeni pazarlara açılmasına ve dış ticaret hacminin artacağına da zemin hazırlayacağı belirtilmektedir. Bu temelde raporda; Türkiye'nin ekonomik ve politik anlamda oluşacak fırsatlardan fayda sağlaması adına Kuşak ve Yol Girişimi'nin aktif bir parçası olması gerektiği sonucu çıkarılmaktadır. Türkiye daha öncede belirtildiği üzere coğrafi konumu sebebiyle önemli bir konuma sahiptir. Rapor doğrultusunda da Türkiye'nin bu avantajı değerlendirmesi lojistik merkez haline getirilmesi amacı üzerinde durulmuştur. 2019 yılında oluşturulan bu

önemli raporda ortaya konulan amaçlardan biri de “Kuşak ve Yol piyasası kaynaklı olanakların fırsata çevrilerek, teknoloji bazlı sektörlerde başta Çinli yatırımcılar olmak üzere yabancı yatırımları Türkiye’ye çekebilmek, koridorda yer alan diğer Kuşak ve Yol üyesi devletler ile ticari bağları artırmak ve Türkiye’yi Avrupa ve Çin arasında bir köprü” haline getirmektir. Rapor doğrultusunda tüm bunların yanı sıra Türkiye’nin halihazırda koridor ülkeleri ile ticaret etkinliğinin artırılması, Kuşak ve Yol kapsamında yeni pazarlara ulaşılması, ihracat pazarını çeşitlendirebilmesi ve bu sayede Avrupa Birliği’ne olan ekonomik bağımlılığın azaltılması hedefleri belirtilmiştir.

Sonuç olarak Bir Kuşak Bir Yol projesi sadece ekonomik etkileri olan bir proje değil küresel sistemde bazı politik etkilerinin de mevcut olduğu bir projedir. Çin’i dünya ticaretinde birinci sıraya ulaştıracak Çin Rüyası olarak adlandırılan devlet stratejisini uygulayabilecek potansiyele sahip gelecek 30 yıl içerisinde dünya dinamiklerine yeniden şekil verebilecek uzun soluklu ve geniş bir ağa sahip olan projenin, Türkiye başta olmak üzere ülkelere etkileri projenin ilerleyişi ile birlikte daha net görülebilecektir.

KAYNAKÇA

- Akdağ, Z. (2019) “Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi,” Hafıza, 1 (1), 40- 57.
- Akdağ, Z. (2019) “Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak e Yol Girişimi’nin Önemi,” Birey ve Toplum, 9 (17), 65-95.
- Akıncı, B. (2019) “Turkey launches Asia Anew initiative to move closer with Asian countries,” Xinhua Spotlight, August 13, 2019. http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/13/c_138304255
- Alperen, Ü., Ersoy, E. (2019) “Turkey and Asia Anew: A Foreign Policy Initiative in Passing,” October 18, 2019. <https://thediplomat.com/2019/10/turkey-and-asia-anew-a-foreign-policyinitiative-in-passing/>
- Akçay, N. (2017). Turkey-China Relations Within the Concept of the New Silk Road Project. ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi, 1(3): 73-96.
- Akyener, O. (2017). The New Silk Road, Global Dynamics&Energy. Turkish Journal of Energy Policy, 2(5) :47-66
- Amighini, A. (2017). China's belt and road: A game changer? : Edizioni Epoké.
- Atmaca, H. “Daha Fazla Ülke COVID-19 nedeniyle Çin’in Borç Tuzağına Düşebilir”, (31 Mayıs 2020). Web:<https://epochtimestr.com/index.php/cinin-borctuzagina-covid-19-nedenivle-daha-fazla- ulke-dusebilir>.
- Balcı,Z. 2018, Çin’in İpek Yolu Projesi, İnsamer, <https://insamer.com/rsm/files/CININİPEKYOLUPROJESI.pdf>
- BAĞ, M. (2018, 9 2). Euronews. www.euronews.com: <https://tr.euronews.com/2018/09/02/cin-in-ipek-yolu-projesi-ticari-mi-zayif-ulkelerekurulan-tuzak-mi- adresinden alındı>.
- BELT&ROAD NEWS. (2019, 4 6). www.beltandroad.news: <https://www.beltandroad.news/2019/04/06/10-amazing-belt-and-road-initiativeprojects/ adresinden alındı>.

BOCUTOĞLU, E. (2017). "Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". International Conference on Eurasian Economis (s. 265-270).

Bishkek: Manas Üniversitesi. BUSINESS REPORTING DESK. (2020, 11 7). Belt & Road News. 11 25, www.beltandroad.news: <https://www.beltandroad.news/2020/11/07/foreigninvestment-growth-increase-worth-us1-28-billion-in-2020/> adresinden alındı.

Baruah, D. M. (2018). India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia. India, Carnegie Endowment for International Peace. Working Paper, New Delhi, s.13

Bayram, D. Ç. ve Arafat M. (2018). "Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint Pasifik" Kavramsallaştırması", ANKASAMBölgesel Araştırmalar Dergisi, 2(2), 69-102, s. 87-88

Beşer, M. E. (2018). Çin'in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol. Boğaziçi Asya Araştırmalar Merkezi Raporu

Bocutoğlu, E. 2017, "Çin'in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler", Bölgesel Çalışmalar, Avrasya Üniversitesi, Türkiye.

Brugier, C. 2014, "China's Way: The New Silk Road", European Union Institute for Security Studies (EUISS), ISSN 2315-1110.

Chhibber, A. 2017, "China's One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India's Options". Intitute for International Economic Policy, Working Paper Series, 7,

Church, S.K. (2018). The Eurasian Silk Road: Its historical roots and the Chinese imagination. Camdge Journal of Eurasian Studies, 2(1): 1-13.

Contessi, N. P. (2019). Turkey and the shanghai cooperation organization: Common values, economics or pure geopolitics? In Turkey's pivot to eurasia (pp. 93-110): Routledge.

CNNTürk (2024), "Kalkınma Yolu Projesi neden önemli? Bölgenin kaderi değişecek...", AA, 24.04.2024, Erişim Adresi: <https://www.cnnturk.com/turkiye/kalkinma-yolu-projesi-neden-onemli-2108537>.

Çakan, V. 2017, "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler, Sorunlar ve Gerçekler", Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 1, 1, ss. 35-52

ÇALIŞKAN, B. (2017, 10 30). "Demir İpek Yolu: Avrasya' nın Yeni Güzergahı". tarihinde insamer.com: https://insamer.com/tr/demir-ipek-yolu-avrasyanın-yeniguzergahi_953.html adresinden alındı.

ÇALIŞKAN, Z. (2018, 1 2). "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi". tarihinde www.insamer.com: https://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi_1111.html adresinden alındı.

Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği. (2019). "Bir kuşak bir yol girişimi" çin ve türkiye halklarına yararlar getiriyor. <http://tr.chinaembassy.org/tur/xwdt/t1660067.htm>, Erişim Tarihi: 3 Mart 2021

Çolakoğlu, S. (2013) "Turkey-China Relations: Rising Partnership," Middle East analyse, 5 (52), 32-43.

Doster, B. (2016) "The Developing Relations between Turkey and China Since 2005," Sociology of Islam, 4 (3), 1-19.

Dağlı O," Afrika'da Çin'in yükselişi ve stratejik hedefleri", (28 Ağustos 2018), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/afrikada-cin-in-vukselisi-ve-strateikhedefleri/1240987> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

- Doğan, D. ve Gürkaynak, M. (2019). “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Güney Çin Denizi’nde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini”, Süleyman Demirel Üniversitesi iktisadi ve idari Bilimler Fakültesi Dergisi 24(4), 921-947., s.940
- Du, M. M. (2016). China’s “one belt, one road” initiative: Context, focus, institutions, and implications. *The Chinese Journal of Global Governance*, 2(1), 30-43.
- Duara, P. (2010). Asia redux: Conceptualizing a region for our times. *The Journal of Asian Studies*, 69(4), 963-983.
- Durdular, A. 2016, “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, *Avrasya Etüdleri*, 49, 1, ss.77-97.
- Düğen, T. 2011, “21. Yüzyılda İpek Yolu”, *21. Yüzyıl Dergisi*, 35. ss. 46-50,
- ehmanbrown.com, The Belt and Road Initiative, (t.y.). Lehman Brown,
- Ergenç, C.(2015) Çin'in Yükselişİ. Kardaş, Ş. & Balcı, A.(ed.) Uluslararası İlişkilere Giriş: Tarih, Teori, Kavram ve Konular. İstanbul: Küre Yayınları, ss.655-669
- Ersoy, E. (2008). Türkiye-çin askerî İlişkileri: Yeni bir analitik çerçeve içinde değerlendirme
- European Parliament. (2016). One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative. Brüksel: European Parliamentary Research Services.
- Egeli, S. (2013) “Turkey’s ballistic missile program,” *Ortadoğu Analiz*, 5 (58), 31–32.
- Eren, E. (2017) “Shanghai Cooperation Organization and Future Perspective in Turkish Foreign Policy,” *Strategic Public Management Journal*, 3 (5), 77- 94
- Ergenç, C. (2015) “Can Two Ends of Asia Meet? An Overview of Contemporary Turkey-China Relations,” *East Asia*, 32 (3), 289-308.
- Ezgi Akın (2024), “Iraq bans PKK as security ties with Turkey gain momentum”, *Al-Monitor*, 14.03.2024, Erişim Adresi: <https://www.al->

[monitor.com/originals/2024/03/iraq-bans-pkk-security-ties-turkey-gain-momentum#ixzz8bQW00zrz](https://www.monitor.com/originals/2024/03/iraq-bans-pkk-security-ties-turkey-gain-momentum#ixzz8bQW00zrz).

Genç, A. (2019) Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin. Yılmaz, S.(ed.) Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar. Ankara: Astana Yayınları, ss.19-39

Gökten, K. (2018). “Hindistan'ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine”, Quo Vadis Social Sciences, Proceedings Books, FSCONGRESS, 38-43, s.39

Gülperi Güngör, “G7 Zirvesi Batı'nın "Daha İyisini" İnşa Edebileceğini Kanıtlıyor Mu?” AVİM, 28 Haziran 2021, <https://avim.org.tr/tr/Yorum/G7-ZIRVESI-BATI-NIN-DAHA-IYISINI-NSA-EDEBILECEGINI-KANITLIYOR-MU>

Gülperi Güngör, “Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ve Bölgesel Etkileri”, AVİM, 28 Temmuz 2023, <https://avim.org.tr/tr/Yorum/ULUSLARARASI-KUZEY-GUNEY-ULASTIRMA-KORIDORU-VE-BOLGESEL-ETKILERI>

Hansen, V. (2005). “The Impact of the Silk Road Trade on a Local Community: The Turfan Oasis, 500-800”. In Les Sogdiens en Chine, edited by Étienne de la Vaissière and Éric Trombert, 283-310. Paris: École française d'Extrême-Orient.

He, A. (2019). The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy. Waterloo, ON, Kanada: CIGI Papers No. 225.

Huang, Y. (2016). Understanding china's belt & road initiative: Motivation, framework and assessment. China Economic Review, 40, 314-321.

Işık M. “Afrika'da Terörizm ve Sessiz Savaşlar”, (18 Nisan 2019),

İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. Electronic Journal of Social Sciences, 18(72).

- İncekaya, G. “Çin'e güvensizlik 'Kuşak ve Yol Girişiminin' askıya alınmasına neden olabilir.”(1Nisan2020), eb:<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/cineguvensizlik-kusak-ve-vol-girisiminin-askiva-alinmasına-neden-olabilir/1787530> (Erişim Tarihi: 02.03.2023)
- Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and challenges for turkey. Turkish Policy Quarterly, 16(2), 87.
- Kalkınma ve Reform Komisyonu, Ç. H. C. U. (2015). İpek yolu ekonomi kuşağı ile 21. Yüzyıl deniz İpek yolunun ortaklaşa İnşa edilmesini teşvik üzerine vizyon ve faaliyetler. In: Dışişleri Bakanlığı Ticaret Bakanlığı. Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu
- Karagöl Tanas, E. 2017, Modern İpek Yolu Projesi, 174, SETA,
- Karamutlu, B. 2020, “Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi”. Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 3, 6, ss. 54-81.
- Karrar, H. H. 2009, The New Silk Road Diplomacy, UBC Press, Canada
- Korkmaz, H. 2023, “Görüş- Kuşak ve Yol Girişimine Karşı IMEC Projesi”, 20.09.2023, Erişim Adresi: [GÖRÜŞ - Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı IMEC projesi](#).
- Köprülü, K. (2009) “Paradigm Shift in Turkey's Foreign Policy,” The Brown Journal of World Affairs, 16 (1), 185-201.
- Kulaksız, S. (2019). Financial integration via belt and road initiative: China–turkey cooperation. Global Journal of Emerging Market Economies, 11(1-2), 48-64.
- K24 (2024), “Başbakan Barzani: Kalkınma Yolu güzergahının Dicle'nin doğusundan geçmesini önerdik”, 12.05.2024, Erişim Adresi: <https://www.kurdistan24.net/tr/story/97579-Ba%C5%9Fbakan-%E2%80%8B%E2%80%8BBarzani:-Kalk%C4%B1nma-Yolu-g%C3%BCzergah%C4%B1n%C4%B1n-Dicle%27nin-do%C4%9Fusundan-ge%C3%A7mesini-%C3%B6nerdik>.

- Lavi, G., Lindenstrauss, G. (2016). China and Turkey: Closer Relations Mixed with Suspicion. *Strategic Assessment*, 19 (2), 119-127.
- Li, Q. (2017) “China, Turkey to Strengthen Cooperation under the Belt and Road Initiative,” CGTN, May 13, 2017
https://news.cgtn.com/news/3d6b7a4d31677a4d/share_p.html
- Liu, F. (柳丰华) (2007) “The New ‘Silk Road’ and the Geopolitics of Contemporary Central Asia,” *International Forum*, 9 (6), 66-71 《新“丝绸之路”与当代中亚的地缘政治》·载《国际论坛》2007年11月, 第9卷, 第6期, 第66-71页
- Liu, X. (刘欣), (2018) Turkey and the “Belt and Road Initiative”, *International Research Reference*, (7), 13-18. 《土耳其与“一带一路”倡议》·载《国际研究参考》2018年第7期, 第13-18页。
- Liu, Z., Wang T., Jung W. S., Chen W. (2018) “The structure and evolution of trade relations between countries along the Belt and Road,” *Journal of Geographical Sciences*, 28 (9), 1233-1248.
- Leverett, F., Bingbing, W. 2017, “The New Silk and China’s Evolving Grand Strategy”. *The China Journal*, 77,), ss.110-132,
- Luft, G. (2017). *Silk Road 2.0: US Strategy toward China's Belt and Road Initiative*. Washington: Atlantic Council Strategy Papers.
- Muradoğlu, A. “Sri Lanka’da neler oluyor?”, (23 Nisan 2019),
 Web:<https://www.venisafak.com/vazarlar/abdullahmuradoglu/sri-lankada-neler-oluyor2050129> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)
- Melissen, J. (2005) *The New Public Diplomacy: Soft Power in International Relations*, New York, Palgrave Macmillan.

Mehmet Alaca & Haydar Karaalp (2023), “Türkiye-Iraq Development Road Project: Enhancing regional connectivity, trade”, 17.09.2023, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkiye-iraq-development-road-project-enhancing-regional-connectivity-trade/2993555>.

Mehmet Alaca & Haydar Karaalp (2023), “Türkiye-Iraq Development Road Project: Enhancing regional connectivity, trade”, 17.09.2023, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkiye-iraq-development-road-project-enhancing-regional-connectivity-trade/2993555>.

Mehmet Alaca (2022), “Orta Doğu’nun en büyük limanlarından Irak’taki Büyük Faw’ın inşası hız kesmeden sürüyor”, *AA*, 09.12.2022, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/orta-dogunun-en-buyuk-limanlarindan-iraktaki-buyuk-fawin-insasi-hiz-kesmeden-suruyor/2759271>.

Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor”, The White House, September 9, 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>

Mehmet Alaca & Haydar Karaalp (2023), “Türkiye-Iraq Development Road Project: Enhancing regional connectivity, trade”, 17.09.2023, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkiye-iraq-development-road-project-enhancing-regional-connectivity-trade/2993555>.

Mehmet Alaca & Haydar Karaalp (2023), “Iraklılar Türkiye’nin liderlik ettiği Kalkınma Yolu Projesi’ni bekliyor”, *AA*, 15.09.2023, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iraklilar-turkiyenin-liderlik-ettigi-kalkinma-yolu-projesini-bekliyor/2992494>.

NC Bipindra, “China Completes 10 Years Of \$1.4 Trillion BRI Project; Puts South Asia, Barring India & Bhutan, In A Bind”, *Eurasian Times*, July 23, 2023,

<https://www.eurasiantimes.com/china-completes-10-years-of-1-4-trillion-bri-project-puts/>

OECD, 2018, "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in OECD Business and Finance Outlook 2018, OECD Publishing, Paris,

Okur, M. A. (2017). "BİR kuşak, bİR yol" projesİ'nİN jeopolİtİĒİ, tÜrk kuşaqİ ve uygurlar. Akademik Hassasiyetler, 4(8), 45-55.

Omonkulov, O. (2020). "Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında ÇİN-Orta Asya İlişkileri", Bölgesel Araştırmalar Dergisi 4(1), 45-115, s.66.

Özçubukçu, M. (2024). "Kalkınma Yolu Projesi: Geleceğe Uzanan Köprü", 29.04.2024, Erişim Adresi: [Kalkınma Yolu Projesi: Geleceğe Uzanan Köprü](#).

Özsümer, S. (t.y). ÇİN Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi, İzmir Ticaret Odası,

Pop, I. I. 2016, "Strengths and challenges of China's "One belt, One road" Initiative", Centre for Geopolitics and Security in Realism Studies.,

Sarwar, L. (2017). The Old Silk Road and the New Silk Road -An Analysis of the Changed Discourse. The Journal of Central Asian Studies, 24(1): 13-22.

Shepard, W. 2016, "The Countries Building The New Silk Road And What They're Winning In The Process", Forbes,

Swaine, M. D. (2015). Chinese views and commentary on the 'one belt, one road' initiative. China Leadership Monitor, 47(2), 3.

Szczudlik Tatar, J. 2013, "China's New Silk Road Diplomacy". Policy Paper, 34, 82, ss.1-8

Shannon Tiezzi, “How China’s Belt and Road Took Over the World”, The Diplomat, September 12, 2023, <https://thediplomat.com/2023/09/how-chinas-belt-and-road-took-over-the-world/>

T.C. Cumhurbaşkanlığı. (2017). “A new era will be heralded in our region based on stability and prosperity”. <https://www.tccb.gov.tr/en/news/542/75199/a-newera-will-be-heralded-in-our-region-based-on-stability-and-prosperity>, Erişim Tarihi: 05 Mart 2021

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2016). Bakan albayrak “geleceğin gücü girişimciler g3” forumuna katıldı. <https://enerji.gov.tr/haber-detay?id=206>, Erişim Tarihi: 15 Mart 2021

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021). Dış ticaret verileri. <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/bakanlik-istatistikleri/gumrukistatistikleri/dis-ticaret-verileri> Erişim Tarihi: 15 Şubat 202

TRT Haber (2024), “Kalkınma Yolu’nu kim, nasıl gördü?”, 26.04.2024, Erişim Adresi: <https://www.trthaber.com/haber/dunya/kalkinma-yolunu-kim-nasil-gordu-853665.html>.

TRT World (2024), “Türkiye, Iraq, Qatar, UAE sign deal to advance Development Road Project”, Erişim Adresi: <https://www.trtworld.com/turkiye/turkiye-iraq-qatar-uae-sign-deal-to-advance-development-road-project-17876699>.

Targay, K. 2017, “21’nci Yüzyılın En Kapsamı Altyapı Hamlesi: Modern İpek Yolu Girişimi”, *Avrasya Dünyası*, 1, ss.60-64.

TBMM, 2016, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/673) ve Dışişleri Komisyonu Raporu, 31853594-101-1219- 561, T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, Ankara,

- Türker, H. (2019). Yeni soğuk savaşa doğru: Yükselen Çin, ABD ve NATO. Cinius Yayınları, 1
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021). Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçları, 2020. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-SistemiSonuclari-2020-37210>, Erişim Tarihi: 15 Şubat 2021
- Ünay, S., Atlı, A. 2014, “Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, SETA,
- Varan, G., Kabakçı, F. “ Uzmanlara göre Çin Orta Doğu'da 'borç diplomasisiyle' etkinliğini artırmak istiyor.”(3 Eylül 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/uzmanlara-gore-cin-orta-doguda-borcdiplomasisivle-etkinligini-artirmak-istiyor/1961689> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)
- Vural, Ç. ve Aydın, H. (2019). “Dolar Diplomasisi ve Borç Tuzağı Diplomasisi: ABD ve Çin Örneklerinin Karşılaştırılması”, Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi, 5(3), 174-194, s.184
- Wang, A. ve Chedjou, A. B. (2018). Logistics Infrastructure Investment and Economic Growth in Africa: China’s Role in the Context of One Belt One Road. European Journal of Business and Management,10(11): 97-117.
- Winter, T. 2016, “One Belt, One Road, One Heritage: Culturel Diplomacy and the Silk Road”. The Diplomat, 29, ss.1-5.
- Wong, E., Kin-Chi, L., Tsui, S., & Tiejun, W. (2017). One belt, one road: China’s strategy for a new global financial order. In
- Xing, L. (Ed). 2019, Mapping China’s ‘One Belt One Road’ Initiative. Palgrave Macmillan, Denmark.
- Yavilioğlu, C. (2016). Çin Öncülüğünde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi. Maliye Dergisi, 170, 9-15

- Yıldırım, N. E. (2019). Silk Road Economic Belt as China's Eurasian Dream: Common Identity or Common Fear? *Bilig*, 91: 235-254.
- Yiğenoğlu, K. (2018). Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Asya Altyapı Kalkınma Bankası. *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 10-28.
- Ylenia Gostoli (2024), "What's behind Turkey and Iraq's 'Development Road' project?", *The New Arab*, 30.04.2024, Erişim Adresi: <https://www.newarab.com/analysis/whats-behind-turkey-and-iraqs-development-road-project>.
- Yu, H. (2017). Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26(105): 353–368.
- Ylenia Gostoli (2024), "What's behind Turkey and Iraq's 'Development Road' project?", *The New Arab*, 30.04.2024, Erişim Adresi: <https://www.newarab.com/analysis/whats-behind-turkey-and-iraqs-development-road-project>.
- Yusuf Kamadan (2024), "Türkiye-Iraq Development Road Project forges new trade path", TRT World, Erişim Adresi: <https://www.trtworld.com/turkiye/turkiye-iraq-development-road-project-forges-new-trade-path-17929034>.
- Feyzullah Tuna Aygün (2023), "The Development Road: Connecting Iraq and Türkiye", ORSAM, 12.05.2023, Erişim Adresi: <https://www.orsam.org.tr/en/the-development-road-connecting-iraq-and-turkiye/>.
- Zan, T. (2016). "Turkey dream" and the china-turkish cooperation under "one belt and one road" initiative. *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 10(3), 50-72. doi:10.1080/19370679.2016.12023287
- Zhang, X. (2017). Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A WorldSystemsPerspective. *Geopolitics*, 22(2): 310-33

John Calabrese (2024), “Iraq’s “Development Road”: Rough Terrain Ahead”, *Modern Diplomacy*, 04.05.2024, Erişim Adresi: <https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead/>.

<https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>

