

BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ❖ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE VE KUŞAK YOL ÜLKELERİ ARASINDAKİ ULUSLARARASI
TİCARET HACMİNİN ANALİZİ: PANEL ÇEKİM MODELİ YAKLAŞIMI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Muzaffer KOÇPINAR

Uluslararası Ekonomi Politikası Anabilim Dalı

Uluslararası Ekonomi Politikası Programı

OCAK 2022

BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ❖ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE VE KUŞAK YOL ÜLKELERİ ARASINDAKİ ULUSLARARASI
TİCARET HACMİNİN ANALİZİ: PANEL ÇEKİM MODELİ YAKLAŞIMI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Muzaffer KOÇPINAR

Uluslararası Ekonomi Politikası Anabilim Dalı

Uluslararası Ekonomi Politikası Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi Ayberk ŞEKER

OCAK 2022

BTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 19297531078 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Muzaffer KOÇPINAR, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**TÜRKİYE VE KUŞAK YOL ÜLKELERİ ARASINDAKİ ULUSLARARASI TİCARET HACMİNİN ANALİZİ: PANEL ÇEKİM MODELİ YAKLAŞIMI**” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Dr. Öğretim Üyesi Ayberk ŞEKER**
Bursa Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Adı SOYADI**
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Adı SOYADI
Boğaziçi Üniversitesi

Prof. Dr. Adı SOYADI
Orta Doğu Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : 31 Aralık 2021
Savunma Tarihi : ... Ocak 2022

İNTİHAL BEYANI

Bu tezde görsel, işitsel ve yazılı biçimde sunulan tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uyularak tarafımdan elde edildiğini, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm sonuç ve bilgileri tezde kaynak göstererek belgelediğimi, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı: Muzaffer KOÇPINAR

İmzası :

X



Eşime ve Kızıma,

ÖNSÖZ

Bu çalışmada bana manevi olarak desteğini hiçbir zaman esirgemeyen eşime ve aileme, çalışma konumun belirlenmesi ve tezimin hazırlanması sırasında, değerli bilgi ve tecrübelerini ve sabrını benden esirgemeyen çok kıymetli danışman hocam Dr. Öğretim Üyesi Ayberk ŞEKER'e ve Bursa Teknik Üniversitesinde Yüksek Lisans eğitim programındaki tüm hocalarıma sonsuz teşekkür ediyorum.

Ocak 2022

Muzaffer KOÇPINAR



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	x
ŞEKİL LİSTESİ.....	xi
ÖZET.....	xii
SUMMARY	xiii
1. GİRİŞ	1
2. BÖLÜM: KUŞAK YOL PROJESİ'NİN TARİHSEL ARKA PLANI.....	4
2.1. Mao Zedong Dönemi	4
2.2. Deng Xiaoping Dönemi	8
2.3. Jiang Zemin Dönemi	12
2.4. Hu Jintao Dönemi.....	14
2.5. Xi Jinping Dönemi	16
2.6. Reformların Sonuçları	20
2.6.1. Dış ticaret	20
2.6.2. Yabancı yatırımlar.....	21
2.6.3. Özel ekonomik bölgeler	22
2.6.4. Tasarruf ve yatırımlar.....	23
2.6.5. Dünya Ticaret Örgütü'nün etkisi	23
3.BÖLÜM: KUŞAK YOL PROJESİNİN GELİŞİMİ	25
3.1. İpek Yolu'ndan Kuşak Yol Projesi'ne Geçiş	25
3.2. Kuşak Yol Projesi'nin Tanımı ve Kazanımları	28
3.3. Kuşak Yol Projesi Kapsamında Çin'in Kullandığı Araçlar	31
3.4. Kuşak Yol Projesi'nin İlke ve Hedefleri	33
3.5. Kuşak Yol Projesi'nin Engelleri ve Zorlukları.....	37
3.6. Kuşak Yol Projesi Kapsamında Çin ile Bölgeler Düzeyinde Ülkeler Arası İlişkiler	39
3.6.1. Çin-ABD ilişkileri.....	39
3.6.2. Çin - Avrupa Birliği ilişkileri.....	41
3.6.3. Çin-Rusya ilişkileri	45
3.6.4. Kafkasya Bölgesi-Çin ilişkileri	47
3.6.5. Orta Asya Türki Cumhuriyetleri-Çin ilişkileri.....	50
3.6.6. Hindistan-Çin ilişkileri.....	52

3.6.7. İran-Çin ilişkileri.....	53
3.6.8. Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında Afrika Kıtasındaki ilişkileri.....	55
3.6.9. Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında Türkiye ile ilişkileri.....	58
3.6.9.1. Kuşak Yol Projesi kapsamında Türkiye'de gerçekleştirilen projeler	63
3.6.9.2. Kuşak Yol Projesi ve Türkiye'nin enerji ihtiyacı	64
3.6.9.3. KuşakYol Projesinin Türkiye'ye sağlayacağı faydalar.....	68
3.6.9.4. Kuşak Yol Projesinin Türkiye açısından zorlukları.....	71
4. BÖLÜM: TÜRKİYE'NİN KUŞAK YOL PROJESİ ÜLKELERİNE İHRACATININ EKONOMETRİK ANALİZİ	75
4.1. Literatür Araştırması	75
4.2. Araştırma Modeli ve Veri Seti	79
4.3. Ekonometrik Metodoloji	81
4.4. Ampirik Bulgular	82
4.4.1. Panel Çekim Modeli varsayım testleri	84
4.4.2. Panel Çekim Modeli tahmini	85
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	88
KAYNAKLAR	93
EKLER.....	107
ÖZGEÇMİŞ.....	108

KISALTMALAR

AIIB	: Asya Altyapı Yatırım Bankası
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletler
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
BCIM	: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Koridoru
BM	: Birleşmiş Milletler
COSCO	: Çinli Gemicilik ve Lojistik Hizmet Şirketi
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
G-20	: Gelişmiş 20 Ülke
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
IMF	: Uluslararası Para Fonu
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
ŞİÖ	: Şanghay İş Birliği Örgütü
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TRACECA	: Trans – Hazar – Orta Koridor Projesi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
USD	: Amerikan Doları

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1. : Çin'in 1981-2008 yıllarına ait dış ticaretine yönelik göstergeler.....	21
Çizelge 3.1. : AIIB Kurucu üyeleri.....	32
Çizelge 3.2. : ABD'nin Ülkelere Göre 2020 Yılına Ait Dış Ticaret Verileri.....	40-41
Çizelge 3.3. : Azerbaycan-Çin Ticaret Hacmi.....	48
Çizelge 3.4. : 2008-2018 yılları arası Türkiye gelen Çinli turist sayıları.....	61
Çizelge 3.5. : Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarının Sektörel Dağılımı.....	62
Çizelge 3.6. : Türkiye-Çin Dış Ticaret Göstergesi.....	69
Çizelge 4.1. : Tanımlayıcı İstatistikler	83
Çizelge 4.2. : Panel Birim Kök Test Sonuçları	83-84
Çizelge 4.3. : Panel Veri Analizi Varsayım Testleri Sonuçları.....	84-85
Çizelge 4.4. : Türkiye-Çin Dış Ticaret Göstergesi.....	86
Çizelge A.1. : Analiz Kapsamındaki Kuşak Yol Projesi Ülkeleri.....	107

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1. : Çin'in 1952-1978 yılları arası Gsyih ve kişi başına düşen gelir dağılımı..	7
Şekil 3.1. : 1.Yüzyılda İpek Yolu.....	26
Şekil 3.2. : Kuşak Yol Projesi	31
Şekil 3.3. : AB ve Çin Arasında Gerçekleşen 2009-2019 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri.....	45
Şekil 3.4. : Rusya ve Çin'in 2007-2020 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri.....	47
Şekil 3.5. : Güney Kafkasya Haritası.....	50
Şekil 3.6. : İran'ın 2019 Yılında Gerçekleşen İhracat Oranlarının Ülkelere Göre Dağılımı.....	54
Şekil 3.7. : İran'ın 2019 Yılında Gerçekleşen İthalat Oranlarının Ülkelere Göre Dağılımı.....	55
Şekil 3.8. : Çin'in Afrika Kıtasına 2000-20019 Yılları Arasında Yaptığı İhracata Ait Veriler	58
Şekil 3.9. : 2019 Yılında Türkiye'nin Doğalgaz İthalatını Gerçekleştirdiği Ülkelerin Dağılımı.....	66
Şekil 3.10. : 2019 Yılında Türkiye'nin Petrol İthalatının Ülkeler Bazında Dağılımı.....	66
Şekil 3.11. : Türkiye'nin Karadeniz'deki Kıta Sahaneliği.....	67

TÜRKİYE VE KUŞAK YOL ÜLKELERİ ARASINDAKİ ULUSLARARASI TİCARET HACMİNİN ANALİZİ: PANEL ÇEKİM MODELİ YAKLAŞIMI

ÖZET

Yüzyıllardır ticaretin devam ettiği, kültürlerin etkileşim halinde olduğu bir güzergâh olan tarihi ipek yolu, Çin lideri Xi Jinping'in 2013 yılında ilan ettiği üzere daha modernize edilerek Kuşak Yol Projesi'ne dönüştürülmüştür. Kuşak Yol Projesi, Çin'den Afrika kıtası da dahil olmak üzere Avrupa'ya kadar yoğun bir nüfusun yaşadığı güzergâh üzerinde yer almaktadır. Hem denizden hem de karadan belirlenmiş olan güzergahta ticaretin gelişmesi ve aksamadan devam etmesi için projede yer alan ülkelere Çin tarafından; ulaştırma ve iletişim altyapılarının kurulmasının yanı sıra finansman desteği de sağlanmaktadır. Kuşak Yol Projesi'ne, Çin'in özellikle enerji ve hammadde ihtiyacını karşılamaya yönelik oluşturduğu bir proje olarak görüp karşı çıkan ülkeler bulunmaktadır. Kuşak Yol Projesi, bazı ülkelerin ekonomik ve siyasi çıkarlarına ters düştüğünden ve bu ülkelerin sahip oldukları nüfuz alanlarını kaybetme endişesinden dolayı Çin'e karşı farklı oluşumlar kurmaya çalışmaktadır.

Her ne kadar kazançları ve zorlukları olsa da Kuşak Yol Projesi ekonomik entegrasyon temelinde işleyen bir proje olarak görülmektedir. Kuşak Yol Projesi'nin ülkelerin kazan kazan mantığıyla, ekonomik kalkınmalarına yarar sağlaması beklenmektedir. Türkiye gelişen bir ekonomiye sahip bir ülke konumundadır. Türkiye ekonomide sürekliliği sağlamak ve nüfusun artmasıyla beraber artan enerji ihtiyacını karşılamak için alternatiflere ihtiyacı bulunmaktadır. Bu noktada Kuşak Yol Projesi, Türkiye'ye hedeflerini gerçekleştirme noktasında önemli fırsatlar sunmaktadır. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelerle ilişkilerini geliştirerek ihracatını artırarak cari açığını düşürebilme potansiyeli bulunmaktadır.

Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere gerçekleştirdiği ihracat rakamları, Türkiye'nin GSYİH'sı, projede yer alan ülkelerin GSYİH'ları, Türkiye'nin nüfusu, projede yer alan ülkelerin nüfusu, Türkiye'nin projede yer alan ülkelere olan mesafesi ve bu ülkelerin uyguladığı gümrük tarifelerinin etkisi analiz edilmektedir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ihracat yaptığı ülkeleri kapsayan ve 2000–2019 yılları arası dönemi içeren panel veri seti oluşturularak çekim modeli kurulmuştur.

Analiz sonuçlarına göre, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları ve nüfus hacimlerinin Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir. Buna karşın, Türkiye ile Kuşak Yol Projesi ülkeleri arasındaki mesafenin, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasının Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını negatif yönde etkilediği görülmüştür.

Anahtar kelimeler: Kuşak Yol Projesi, Çin, Uluslararası Ticaret, Ekonomik Entegrasyon, Panel Çekim Modeli.

THE ANALYSIS OF INTERNATIONAL TRADE BETWEEN TURKEY AND BELT ROAD COUNTRIES: THE PANEL GRAVITY MODEL APPROACH

SUMMARY

The historical silk road, a route where trade has continued for centuries and where cultures interact, has been transformed into the Belt Road Project by being more modernized as Chinese leader Xi Jinping announced in 2013. The Belt Road Project is located on the route where a dense population lives from China to Europe, including the African continent. In order for the trade to develop and continue uninterruptedly on the route determined both by sea and by land, the countries involved in the project; In addition to the establishment of transportation and communication infrastructures, financial support is also provided. There are countries that oppose the Belt and Road Project, seeing it as a project created by China specifically to meet its energy and raw material needs. The Belt and Road Project is trying to establish different formations against China because it is against the economic and political interests of some countries and because of the concern of losing the spheres of influence of these countries.

Although it has gains and difficulties, the Belt and Road Project is seen as a project that operates on the basis of economic integration. It is expected that the Belt and Road Project will benefit the economic development of the countries with a win-win logic. Turkey is a country with a developing economy. Turkey needs alternatives to ensure continuity in the economy and to meet the increasing energy needs with the increase in population. At this point, the Belt and Road Project offers important opportunities for Turkey to realize its goals. Turkey has the potential to decrease the current account deficit by improving its relations with the countries involved in the Belt and Road Project and increasing its exports.

The export figures of Turkey to the countries involved in the Belt and Road Project, Turkey's GDP, the GDP of the countries involved in the project, the population of Turkey, the population of the countries involved in the project, the distance of Turkey to the countries involved in the project, and The effect of the customs tariffs applied by the countries is analyzed. In this direction, a gravity model was established by creating a panel data set covering the countries that Turkey exports to in the belt road project and covering the period between 2000 and 2019.

According to the results, it is determined that the gross domestic product and population of Turkey and the Belt Road Project countries positively affect Turkey's exports to the Belt Road Project countries. On the other hand, it is observed that the distance between Turkey and the Belt Road Project countries, the average customs tariff rates applied by the Belt and Road countries in their international trade, and landlocked of the Belt and Road countries have a negative effect on Turkey's exports to the Belt Road Project countries.

Keywords: Belt Road Project, China, International Trade, Economic Integration, Panel Gravity Model.

1. GİRİŞ

Milattan önceki yüzyıllardan beri Mısırlıların, sonrasında Romalıların, Çin'den aldıkları ipeğin Batı ülkelerine ticaretinin gerçekleşmesiyle tarihi ipek yolunun temelleri atılmıştır. İpek, yüzyıllardır toplumların yaşantısında önemli bir yer edinmiştir. İpek, Doğu ve Batı arasındaki uluslararası ticarete ve ilişkilerin gelişmesinde önemli bir yer ettiğinden dolayı Çin'den Anadoluya sonrasında deniz yolu ile ve kara yolu ile Avrupaya kadar uzanan güzergaha ipek yolu adı verilmiştir. Bu güzergah üzerinde yüzyıllar boyunca ipek, baharat, porselen, kağıt ticaretinin yanı sıra kültürler arası etkileşim de gerçekleşmiştir. 16. yüzyılın başlarında coğrafi keşiflerle birlikte Portekizliler ve İspanyollar deniz yolu üzerinden Çin'e ulaşmış ve ipek yolu önemini yitirmiştir. Ticaret yollarında hakimiyet karadan deniz yollarına geçmiştir.

Petrol kuyularının keşfi, artan enerji ihtiyacı, Orta Asya Türk topluluklarının bağımsızlarını kazanması tarihi ipek yolunun önemini tekrar ortaya çıkarmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti, 2000'li yıllara gelene kadar gerçekleştirdiği reformlar ve sonrasında Dünya Ticaret Örgütüne üyeliğiyle beraber dünya ekonomik sistemine entegre olmuştur. 2000'li yılların başından itibaren elde etmiş olduğu ekonomik büyüme sayesinde dünyanın en büyük ikinci ekonomisi haline gelmiştir.

Ortaya çıkan sonuç itibarıyla Çin Halk Cumhuriyeti, devasa bir ekonomik yapıya bürünmüştür. Artan enerji ihtiyaçları ve sürdürülebilirlik için yeni ekonomik arayışlara girişmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping, ilk kez 2013 yılında Kazakistan ve Endonezya'da yapmış olduğu konuşmalarda Kuşak Yol Projesi'ni gündeme getirmiştir. Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelerle enerji, iletişim, ulaşım altyapılarını gerçekleştirerek uluslararası alanda ülkelerin entegrasyonu hedeflenmiştir. Tüm bu altyapı projelerinin finansmanı için Asya Altyapı Yatırım Bankasını kurulmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti, olumsuz algıları yıkmak ve projenin başarı elde edebilmesi için ılımlı bir diplomasi yürütmektedir. Karayolu, deniz yolu, demiryolu ve havayolu bağlantılarıyla oluşturmış olduğu koridorlar sayesinde Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere ekonomik kalkınmayı vadetmektedir. 2021 yılı

itibariyle Asya, Avrupa, Afrika ve Amerika kıtasından Kuşak Yol Projesi'ne katılan ülke sayısı 142'ye çıkmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti kuruluşunun 100. Yılı olan 2049 yılına kadar projedeki hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır.

Türkiye ise Kuşak Yol Projesi'nde orta koridorda yer alarak jeopolitik konumunun getirmiş olduğu avantajlarla gelişmiş ekonomiler arasına girmeyi amaçlamaktadır. Türkiye, Kuşak Yol Projesi sayesinde projede yer alan ülkelere gerçekleştireceği ihracatı artırmayı hedeflemiştir. Bu çalışma kapsamında Türkiye'nin 2000 – 2019 yılları arasında Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere ihracatına etki eden ekonomik faktörlerin etkisi panel çekim modeli ile analiz edilecektir. Bu dönem aralığında Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasıllarının, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfuslarının, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki uzaklığının, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının ve sınırları kara ile çevrili olan Kuşak Yol ülkelerinin, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere olan ihracatına etkisi değerlendirilecektir. Çalışma kapsamında Türkiye'nin Kuşak Yol Projesinde yer alan ihracat yaptığı 90 ülke seçilmiştir.

Çalışmanın 2. bölümünde Kuşak Yol Projesi'nin tarihsel arka planına değinilecektir. Bu bölümde Çin'in Kuşak Yol Projesi'ne gelene kadar ki sürecin evrelerine değinilecek olup, Çin Halk Cumhuriyeti kurulduktan sonra ülke yönetiminde bulunan liderlerden; Mao Zedong, Deng Xiaoping, Jiang Zemin, Hu Jintao, Xi Jinping'in uygulamış olduğu politikalara yer verilecektir. Bölümün sonunda ise Çin'in ekonomik büyümeyesinde önemli yer tutan reformlara, dış ticarete, yabancı yatırımlara, özel ekonomik bölgelere, tasarruf ve yatırımlara ve Çin'in Dünya Ticaret Örgütüne üyeliği sonrası ortaya çıkan gelişmelere yer verilecektir.

Çalışmanın 3. bölümünde Kuşak Yol Projesi'nin gelişimine yer verilecektir. Bu bölümde tarihi ipek yolundan Kuşak Yol Projesi'ne geçiş sürecine, Kuşak Yol Projesi'nin tanımı ve kazanımlarına, Kuşak Yol Projesi'nde Çin'in kullandığı araçlara, Kuşak Yol Projesi'nin ilke ve hedeflerine, Kuşak Yol Projesi'nde ortaya çıkabilecek zorluklara ve Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında ekonomik ilişki içerisinde olduğu ülkelere yer verilecektir. Bölümün sonunda Türkiye Çin ilişkilerine, Kuşak yol projesi kapsamında Türkiye'de gerçekleştirilen projelere, Kuşak Yol Projesi ve Türkiye'nin enerji ihtiyacına, KuşakYol Projesi'nin Türkiye'ye sağlayacağı faydalara, Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye açısından zorluklarına değinilecektir.

Çalışmanın 4. bölümünde Türkiye'nin kuşak Yol ülkelerine olan ihracatının panel çekim modeli ile analizi gerçekleştirilecektir. Bölümün birinci kısmında literatür taraması yapılarak, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatında kullanılacak araştırma modeli olan panel çekim modeline yer verilecektir. Sonrasında ekonometrik analizde kullanılacak yöntem açıklanarak modele dâhil edilen veriler hakkında bilgi verilecektir. Verilerin tanıtılmasından sonra, tanımlayıcı istatistikler hesaplanarak değerlendirilecek ve panel veri analizi gerçekleştirilecektir. Yapılan ekonometrik analiz sonucunda elde edilen bulgular sonuç bölümünde değerlendirilerek modele dâhil edilen değişkenlerin Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere olan ihracatına etkisi analiz edilecektir.



2. BÖLÜM: KUŞAK YOL PROJESİ’NİN TARİHSEL ARKA PLANI

Bu bölümde Kuşak yol projesi’nin temelleri atılmadan önceki Çin Halk Cumhuriyeti’nin ekonomik ve siyasi olarak yaşamış olduğu süreç Devlet Başkanlarının yönetim anlayışı, yaptıkları reformlar ve bu reformların sonuçları işlenmeye çalışılmıştır. İkinci dünya savaşı sonrası değişen uluslararası ekonomik ve siyasi konjonktür neticesinde Çin imparatorluğu yıkılmıştır. Uzun süren iktidar mücadelesinden sonra Mao Zedong yönetimi Çin’de hüküm sürmeye başlamıştır. Mao Zedong yönetimi komünizmin ülke geneline yayılması ve benimsenmesi için reformlar düzenlemiştir. Bu dönemde kısıtlı bir başarı elde edilse de Mao yönetiminin baskıcı yönetim anlayışı, ekonomik sıkıntılar ve doğal afetlerin sonucu yaşanan ölümler neticesinde toplumsal hareketlenmeler meydana gelmiştir. Mao’nun ölümünden sonra Deng Xioaping yönetimi devralmıştır. Deng yönetimi, Mao’nun uyguladığı politikaları tamamen terk etmiş, askeri harcamalar azaltılmış, uluslararası ekonomiye entegre olmaya, halkın refah düzeyinin artırılmasına ve kalkınmaya öncelik verilmiştir. Deng dönemi sonrasında yönetime gelen Jiang Zemin, Hu Jintao ve Xi Jinping, Deng’in politikalarını geliştirerek Çin Halk Cumhuriyeti’nin kalkınmasında nasıl bir rol üstlendiklerine değinilmiştir. Bu bölümün sonunda, özellikle Çin’in Dünya Ticaret Örgütüne (DTÖ) üye olduktan sonra yaptığı reformlar, özel ekonomik bölgelerin kurulması ve bu bölgelerde yabancı yatırımcılara verilen teşvikler ve dış ticarete olan katkılarına yer verilmiştir.

2.1. Mao Zedong Dönemi

Çin’de 1911 yılında hanedanlığın sona ermesiyle, 1949 yılına kadar belirsizlik dönemi hakimdir (Gündal, 2015). Mao Zedong yönetimindeki Çin Komünist Partisinin 1949 yılında iktidara gelmesiyle, Çin Halk Cumhuriyeti’nde, Sovyet tipi planlı ekonomi modeline geçiş sağlanmıştır. Çin’de 1950’lerden itibaren uygulamaya konulan yüksek düzeyde merkeziyetçiliğe dayanan planlı ekonomide ülkenin mali ve maddi kaynakları ile teknolojik gücü önemli projelere tahsis edildi ve kaynakların akılcı dağıtımı sağlanmaya çalışılmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda 1949’dan 1956’ya kadar olan dönem içinde sosyalist dönüşüm büyük ölçüde gerçekleştirilmiştir (Altuğ, 1977: 195).

Çin 1953 yılında ilk beş yıllık kalkınma planını yürürlüğe koymuştur. Sovyetlerin öncülüğünde sanayileşmeye yoğunlaşırlarken, mühendislik, mimari, spor ve eğitim alanlarında kurumlarını şekillendirmiştir. Bu dönemde 6000 civarında Sovyet

danışmanın Çin'e hem maddi hem de manevi destek verdiği görülmüştür. Ülkede yoğun bir şekilde Sovyet tipi yönetim tarzı ve Sovyet endüstriyel teknolojisi uygulanmaya başlamıştır. Planlı döneme geçilmesiyle ülkede yatırımların artmaya başlaması ve çiftçilerin üretici birliklerine dönüşmesi ekonomiyi büyük oranda geliştirmiştir (Naughton, 2007: 69).

Çin, yüksek oranlı büyüme ile kalkınmayı hedeflediği bu süreçte başarı elde etmiştir. Altyapı yeniden inşa edilmiş, enflasyon aşağı çekilmiş, Sovyetler Birliği ile olan ilişkilerden dolayı doğu bloğu ülkelerine ihracat artmıştır. Özel sektörü, Kamu kesimi ile ortak çalışmaya ve çiftçileri kooperatifleşmeye mecbur kılmıştır (Özsoylu, 2006: 9-10). Çin ekonomik yapısını yeniden şekillendirmeye çalışırken komşusu Kuzey Kore'nin Güney Kore'ye saldırması sonucu BM güçlerinin Kuzey Kore'ye girmesiyle Çin ülkedeki konumunu korumak adına Kuzey Kore'ye destek vermiştir. Bu durum ABD ile olan zayıf ilişkilerin kopma noktasına gelmesine ve Çin'in batı dünyasından dışlanmasına yol açmıştır. (Ebrey vd., 2009: 280-281).

Mao, 1957 yılına gelindiğinde Yüz Çiçek kampanyası ile feodalizmden komünizme geçişte aydın kesimin görüşlerinden yararlanmayı amaçlamıştır. Mao'nun uygulamaya çalıştığı politikalara eleştiri dozu artınca yüzlerce kişi hapse girmiş ve işlerinden atılmıştır (Sampaolo, 2016). Bu dönemde özel tarım üretimi yasaklanmıştır. Yasağa uymayan tarım işçileri devrime karşı gelmekle suçlanmıştır. Halk devletin zorlamasıyla komünler haline dönüştürülmüştür (Yang, 1996: 35). Çin'in tamamında 24.000 adet komün oluşturulmuştur (Özsoylu, 2006: 10). Komünlerde üretilen ürünlerden otonom ihtiyaçlar dışında kalanlar devlete teslim edilmiştir. Komünlerin içerisinde tarım üretimi ile beraber demir-çelik ocakları bulundurulmuş tarım ekonomisinden sanayi ekonomisine geçiş amaçlanmıştır (Yang, 1996: 35). Bu komünlerde büyük mutfaklar kurularak kadınların üretime katılımı sağlamıştır. Bu çalışmalar sanayi alanında gelişme elde edilmesini sağlamış, tarımda ise beklenen verimlilik ve tarım alanından beklenen vergi gelirleri azalmıştır. İlk kalkınma planıyla Çin çelik üretiminde Amerika ve İngiltere'yi geçerek çelik sektöründe liderliği ele almıştır (Brown, 2012: 29-31)

Mao yönetimi, 1958 yılında ikinci beş yıllık kalkınma planının yürürlüğe girmesiyle feodalizmden komünizme hızlı bir geçiş sağlamayı, halkın refahını arttırmayı hedeflemiştir. Ülkede baş gösteren kuraklık ile 1959-1962 yılları arasında hasat miktarı azalmış ve stoklar eksilmeye başlamıştır. Yerel gıda sorunu 1960'ta bölgesel

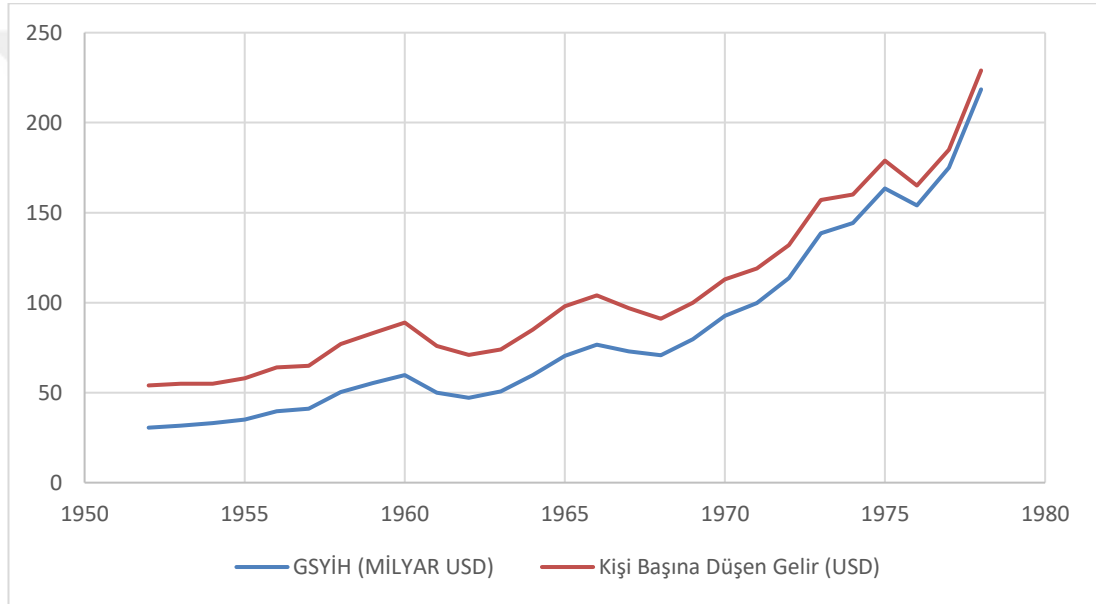
bir soruna dönüşmüş ve Çin büyük bir geçim krizine girmiştir. Bu dönemde kötü hava koşulları gıda krizini tetiklese de tek sebep bu değildir. Mao yönetiminin yanlış politikalarındaki ısrarı neticesinde yaklaşık 25 milyon insan kıtlık sebebiyle ölmüştür. Gerçekleşen bu büyük felaketin Mao yönetimini ve Çin devrimini sekteye uğratmıştır. 1961 sonrası genç kuşakta, bürokrasideki durgunluk, hayal kırıklığı yaratmıştır. Çin devrimi heyecanını yitirmiş, yönetim tarafından daha ılımlı politikalar uygulanmaya koyulmuştur (Timurtaş, 2017: 58). Örnek olarak, İleriye Doğru Büyük Hamle döneminde kapatılmış olan serbest pazarlar köylülerin şehirlere yiyecek sağlayabileceği yeni bir ek kanal aracılığıyla satın alma gücünün emilmesi için yeniden faaliyete başlamıştır (Naughton, 2007:73). Mayıs 1966 ile Ekim 1976 yılları arasında uygulanan Kültür Devrimi dönemi ekonomide ciddi oranda kayıplara yol açmıştır. İktisadi kalkınmaya yönelik gerçekleştirilmeye çalışılan reformlar, iktisadi yapının kusurlarını gözler önüne sermiştir (Shi, 1997).

On yıllık kaos dönemi olarak adlandırılan Kültür Devrimi ile toplumun rejime inancını güçlendirilmesi ve toplumun içinde barınan emperyalist unsurların arındırılması amaçlanmıştı (Eshrich vd., 2006: 96-120). Bu dönemde 1957-1960 yılları arasında Mao yönetiminin yitirilen otoritesinin tekrardan elde etme çabası olarak nitelendirilmiştir. Mao yönetiminde yer alan üst düzey komünist parti yöneticileri 'kapitalist' olmakla suçlanarak saf dışı bırakılmış ve Mao'nun liderliği pekiştirilmeye çalışılmıştır. 1967 yılının ocak ayında Şanghay'da toplumsal hareketlerle başlayan ve iki yıl süren işçi eylemleri ve grevleri gerçekleşmiştir. Toplumsal krizin bastırılması siyasal krizin yayılmasının engellenememesi Mao'nun kültür Devriminden geri adım atmasına yol açmıştır (Aktaş, 2019:49-50).

Çin 1959 yılında Sovyetler ile ilişkilerini durdurmuştur. 1962 yılında Hindistan ile sınır savaşı ve 1969 yılında ise Sovyetlerle çatışmalar gerçekleşmiştir. Bütün bu gerçekleşen olayların neticesinde oluşturulan Üçüncü beş yıllık kalkınma planı daha çok ülkenin askeri gücünü geliştirmeyi ve ülkeyi tarım konusunda kendine yeterli hale getirmeyi amaçlamıştır. 1967 ve 1968 yıllarında %5.7 ve %4.1 oranında daralan ekonomide, sonraki yıllarda %16.9 ve %19.4 oranında büyüme gerçekleşmiştir. (Çalık, 2011: 191). Bu dönemdeki ekonomideki daralmanın sebebi Kültür devriminin yoğun etkisi bulunmaktadır. Sonraki iki yılda gerçekleşen büyümenin sebebi ise ülkede siyasi toplumsal istikrarın sağlanması olarak görülmektedir (Aktaş, 2019:53). 1971-1980 yılları arasında dördüncü ve beşinci kalkınma planları hayata geçirilmiştir.

Mao'nun ölümünden sonra 1978 yılında Çin Halk Cumhuriyetinin kuruluşundan bu yana uygulanan ekonomi politikaları değiştirilmiştir. 1971-1977 yılları arası ekonomide büyüme rakamları dalgalı seyretse de genel olarak artı büyüme gerçekleşmiştir. Bu dönemin tek istisnası 1976 yılında Tangsan şehrinde meydana gelen 7.8 şiddetindeki depremdir. Bu depremde şehirdeki evlerin %95'i ve ticari binaların %78'i kullanılamaz hale gelmiştir. (Çalık, 2011: 193).

Şekil 2.1.'de Mao döneminde GSYİH ve Kişi Başına Düşen Gelir gösterilmiştir. Şekil de görüldüğü gibi 1960 yılına kadar GSYİH'da bir artış olduğu görülse de Kültür devrimi ile birlikte yanlış politikalarda ısrar edilmesi, GSYİH'da dalgalanmaları ortaya çıkarmıştır (Şekil 2.1.)



Şekil 2.1. : Çin'in 1952-1978 yılları arası Gsyih ve kişi başına düşen gelir dağılımı (USD).

Kaynak: en.wikipedia.org

Mao döneminde dış politikada Çin, 1950'li yıllarda komünizm rejiminin sağlıklı bir şekilde ülkede uygulanabilmesi için yardım aldığı Sovyetler Birliğine “yaslanma” politikasını uygulamıştır. Çin yönetimi, ülkede uyguladıkları ekonomik politikalarla Sovyetler örneğine göre hareket etmeseler de, bu yıllarda, rejimin uygulanması konusunda destek aldığı komşularını uluslararası alanda karşısına alacak politikalardan uzak durmuştur. Bu kapsamda, Çin'in 1950'li yılların ortalarında beliren üçüncü dünya söylemi, Sovyet dış politikalarına ters düşen bir durum olmamış aksine tamamlayan bir etken olarak görülmüştür. Bu dönemde, Çin'in sömürge karşıtı eylemlere önemli destekler verdiği görülmüştür. Çin dış politikasını Batı emperyalizmini, üçüncü dünya ülkelere yönelik en büyük tehdit olarak gösterip,

ulusal bağımsızlık mücadelesi veren sömürge ülkelerini yanına çekmeyi hedeflemiştir. Çin, bu dönemde ABD öncülüğündeki batı bloğunun saldırgan tavırlarına karşın, barışçıl ve uzlaşmacı bir tavır sergilemiştir (Zhang, 2007: 509-528). Çin, bu politikasını Kore harbinden sonra bir araya gelen Cenevre Konferansında (1954) ve bağımsızlarını yeni kazanmış Asya-Afrika ülkelerini toplayan Bandung Konferansında (1955) dünya kamuoyuna sunmuştur. Çin, Cenevre konferansında Asya'daki çatışmaların sonlanmasına yardımcı olmuş, Bandung konferansında ise komşu ülkelerle imzaladığı sınır antlaşmalarıyla barıştan ve iş birliğinden yana olduğunu göstermiştir. Çin için Bandung konferansı üçüncü dünya ülkelerinin batıya karşı bağımlılığını azaltmak için iş birliği ve dayanışma açısından önemli bir konferans olmuştur (Üngör, 2009 :29).

Çin'in dış politikada 1960'lı yıllarda üçüncü dünya vurgusunun önem kazanmasıyla, aynı dönemde Çin-Sovyet anlaşmazlığı ortaya çıkmıştır. Çin, Rus yönetimini kapitalistlere ödün vermekle suçlamış ve bu tutumu Sovyetleri destekleyen ülkelerle arasının açılmasına sebep olmuştur. Çin böylece üçüncü dünya ülkelerindeki nüfuzunu artırmak için ABD ile birlikte Sovyetlerle de mücadele içerisinde olmuştur (Rubinstein, 1975). 1960'lı yıllarda Çin dış politikasında üçüncü dünya söyleminin benimsenmesiyle, Asya, Afrika ve Latin Amerika'da ülkelere yönelik propaganda yayınlarında artışlar görülmüştür (Üngör, 2009 :30). Çin üçüncü dünya ülkelerinde nüfuzunu arttırmak adına, ABD ve müttefikleri tarafından sömürüye uğrayan, bağımsızlık mücadelesi veren Vietnam, Filistin ve diğer geri kalmış ülkelere yardımlarda bulunmuştur (Eisanman vd., 2007). Teknoloji açısından geri kalmış Afrika ülkelerinde gerçekleştirdiği altyapı yatırımları Çin'in popülaritesinin artmasına yol açmıştır. (Sutter, 2008). Kültür devrimin sonlanmasıyla üçüncü dünya teorisi de sonlanmıştır.

2.2. Deng Xioaping Dönemi

Mao'nun 1976 yılında ölümünden sonra, yaşanan iktidar mücadelesi sonrası yönetime Deng Xioaping gelmiştir. Deng Xioaping 20.yüzyıl boyunca Çin'de ve dünyada tesiri olan nadir insanlar arsında yer almıştır (Dillion, 2015: 17). Çin Halk Cumhuriyeti kurulduktan sonra Xioaping Mao'nun önünde yer alarak Çin'in en büyük lideri konumuna gelmiştir. Bunun nedeni, çok kısa bir sürede toplumun hayatını olumlu

etkileyecek reformları hayata geçirmiş olmasıdır. Deng Xiaoping, Times dergisinde iki kere yılın adamı olarak seçilmiştir (Elliott, 2008).

Deng Xiaoping, eşitlikçi yaklaşımın, üretici güçlerin gelişmesini engellediğini belirtmiştir. Bu yüzden sosyalizmin asıl amacının üretici güçleri geliştirmek olduğu yönünde görüşlerde bulunmuştur. (Gücüm, 2017). Deng, Çin halkının iyi beslenmesi ve kendi ülkesinde yaşamaktan onur duyması sağlanırsa bu durumun Komünist Partinin geleceğine de olumlu yansıtacağını belirtmiştir. Bu yüzden ekonomik alanda reformlara öncelik verilmesi ve ihtiyaç halinde politik düzenlemelerin yapılması önerilmiştir (Kroeber, 2017: 24). Deng döneminde Maoizm'in başarılı olamamasından yararlanılarak, Mao'nun önceliklerinin dışına çıkılmıştır. Mao'nun siyasette güç kullanımını teşvik eden söylemleri terk edilerek ekonomik refaha ve kalkınmaya öncelik verilmiştir (Overholt, 2011). Deng döneminde Amerika'ya ve Amerikalı şirketlere ziyaretler düzenlenmiş ve Amerikan pragmatizminden etkilenilse de 2500 yıllık Çin devlet yönetme felsefesi terk edilmemiştir (Guoliang, 2016: 12).

Deng yönetime geldiğinde Sovyet temellerine dayalı tarım ve iç üretimdeki sorunlara yönelik düzenlemeleri terk etmiştir. (Öğütçü, 1998: 68). Deng, Çin'in en büyük sorunun ekonomik gelişme olduğunu belirtmiştir. (Sandıklı ve Güllü, 2005: 294). Piyasa ekonomisi için gerekli olan düzenlemeler yapılmıştır. Yabancı sermaye girişlerine ve dış ticarete önem verilmiştir. Devlet kontrolünde güçlü bir bankacılık sistemi oluşturmaya çalışılmıştır. Deng döneminde tarımda, sanayide, bilim ve teknolojide ve savunmada, savunmaya en alt seviyede önem verilerek, modernleşmeye gidilmiştir. Askeri harcamalar %16'dan %3'e düşürülmüştür. Güney Kore'nin kalkınma modeli benimsenmiş ve işine yarayacak ne varsa ithalatını yapmaya başlamıştır (Overholt, 2011). Dış ticaretin ve yatırımların katkılarıyla Çin, Japonya'ya kıyasla daha yüksek seviyede dışa açılmayı başarmıştır. Çin, Merkez Bankasını ve menkul kıymetler piyasasında ABD ve İngiltere'deki eş değer kurumlardaki işleyişleri örnek alarak düzenlemelere gitmiştir. Döviz rezervlerinin yönetimi ile ilgili Singapur'dakine benzer kurumlar kurulmuştur (Overholt, 2011).

Sonraki dönemlerde Çin'in ABD kontrolündeki IMF, Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası gibi tüm kurumlara üyelik süreci tamamlanmıştır. Çin'in kalkınmasında yurtdışı yatırımları önemli bir katkı sağlamıştır. Bu durum ülkenin büyüme sürecini ve teknolojik gelişimini olumlu yönde etkilemiştir. Nitekim Çin, 1979 yılında dış ticarete açık veren bir ekonomiden, 2017 yılına gelindiğinde 500 milyar dolara yakın dış ticaret

fazlası vermeye başlayan bir ekonomiye bürünmüştür. Çin'de yurtdışı yatırımlarla kurulan şirket sayısı 2016 yılında 481,200 seviyelerine gelmiştir (Morrison, 2018: 7). Reform hareketlerinde öncelik kırsal alana verilmiştir. Taşrada sanayi alanını, uzmanlaşmaya ve ticarileşmeye giderek kırsal kesimin gelişimine katkı sağlamıştır. (Karluk, 2001:267).

Mao döneminde kurulan komünlere ait topraklar köylü halka kiralanmaya başlanmış, köylülere devletin belirlediği kotanın üzerinde olan üretimi serbest piyasaya satma imkânı sağlanmıştır (Pomfret, 1997: 425). Belirlenen kota miktarındaki ürün teslimi devletin köylüden tahsil etmiş olduğu bir çeşit götürü vergi sayıldığından, köylüler oluşan fiyatları baz alarak ekonomik kararlar almaya çalışmışlardır. Reformların neticesinde tarımda elde edilen üretim artışı 1984'e kadar olan dönemde ekonomik büyümenin temelini oluşturmuştur. (Sachs ve Woo, 1997) Tarımdaki gelişmeler, ekonomik sistemin geliştirilmesini tetiklemiştir. Tarımdaki gelişmelerin ardından endüstri ve hizmet sektörlerinde devlete ait olmayan işletmelerin kurulması ve işletilmesi ile ilgili sınırlamalar kaldırılmış olup özel sektörün önü açılmış ve bu sayede ekonomik gelişmeye katkı sağlanmıştır. Yabancı yatırımlara izin verilmesi, gümrük tarifelerinin düşürülmesi, devletin dış ticaretteki tekeldi yaklaşımdan uzaklaşması, çoklu döviz kuru politikalarının sonlandırılması gibi dışa açılmaya yönelik uygulamalarla yurtiçinde rekabetçi bir piyasanın oluşmasını sağlamıştır. Çin uyguladığı politikalarla özel sektör sayesinde piyasaya dayanan ekonomik bir yapı oluşturmuştur. Özel sektörle beraber kamu sektörü de yeniden yapılandırılmış olup devlet kuruluşlarına tüzel kişilik kazandırılıp borsada kayıt altına alınmıştır (www.oecd.org, 2005). Kamunun ve özel sektörün geliştirilmesiyle 1978 yılında tarım kesiminde başlayan piyasaya dayalı ekonomik alan günümüzde Çin ekonomisinin büyük bir bölümünü oluşturmuştur (Sachs ve Woo, 1997).

Çin yönetimi 1984 yılında gerçekleştirdiği toplantıda tarımdan sonra sanayi alanında da reformlar uygulayarak (Yılmaz, 2012: 16) ekonomik sistemde yapılandırmaya gitme kararı almıştır (Shi, 1997: 93-94). Ekonomik sistemde kentsel merkezli sisteme geçilmiştir. Mülkiyet alanında reformlar uygulanmış ve piyasa sistemi geliştirilmiştir. Hızlı bir şekilde reformlar hayata geçirilmeye çalışılmıştır: Kamu maliyesinde ve bankacılık sektöründe reformlar uygulanmıştır. Makro ekonomi yönetimine kademeli bir şekilde işlevsellik getirilmiştir. Doğrudan planlamaya dayalı yönetim kapsamı daraltılmış, piyasanın belirleyici rolü buna uygun hale getirilip güçlendirilmiştir.

Çin'in dış ticareti, mevcut şartlarına ve uluslararası uygulamalara göre düzenlenmiştir. ithalatı ve ihracatı kolaylaştıracak politikalara geçilmiştir. Zorunlu ithalat ile ihracat planlaması sona erdirilmiştir. Gelir dağıtım sistemi yerine, herkesin çalışmalarına yönelik belirlenecek gelir dağıtım sistemi kullanılmıştır. Reformlarla birlikte sosyalist piyasa ekonomisi sisteminin oluşturmasının önü açılmıştır (Sandıklı, 2009: 43).

Dört modernleşme programıyla tarımda, sanayide, bilimde ve savunmada elde edilecek gelişmelerle Çin'in gelişimi hedeflenmiştir. Deng, Çin'in geri kalmış ve fakir bir ülke olduğunu kabullenerek, Çin halkının refahını arttırmaya yarayacak yabancı teknolojileri kullanabileceklerini belirtmiştir. Çin bu uygulamalarla Mao devrinde kullanılan kendi kendine yetme politikasını bırakıp küresel ekonomiye kapılarını açmıştır. Çin kıyı kesimlerine yabancı yatırımları çekerek ucuz iş gücü ve vergi avantajı ile ülkeyi yabancı yatırımcılara cazip konuma getirmiştir. Deng döneminde, hukuk sistemi uluslararası hukuka uygun hale getirilmeye çalışılmıştır (Ebrey vd., 2009: 476).

Çin reformların etkisiyle önemli gelişme kaydetmiş, bu gelişmenin sonucunda toplumda gelir adaletsizliği ortaya çıkmıştır. Fakat yönetim kalkınmaya önem verdiğinden bu gelişmeleri göz ardı etmiştir. Çin yönetiminin izlediği politikada bazı bölgelerin daha fazla gelişme kaydetmesi önemli görülmemiştir. Sonuç olarak Çin zenginleştikçe yoksul bölgelerde olumlu yönde etkilenmiştir. Bu dönemde yolsuzluğa karışmış komünist parti üyeleri görevlerinden alınmıştır (Ebrey vd., 2009: 475). Ülkede refah seviyesinin artması ve dünya ile bütünleşmenin etkisiyle toplumda özgürlüklerin artırılması yönünde hareketler başlamıştır. Sovyetler Birliği ve Doğu Bloğunun dağılmasıyla 1989 yılında Tiananmen Meydanında, halkın desteğiyle, geniş katılımlı öğrenci hareketleri başlamıştır. Ordunun devreye girmesiyle yüzlerce insan gösterilerde yaşamını yitirmiştir (Rana, 2008: 66-68).

Kasım 1993'te Çin Komünist Partisinin gerçekleştirdiği toplantıda devletin kontrolünde bir piyasanın gerekliliğine vurgu yapılmıştır. (Shi, 1997: 95). Bu kararlar birlikte:

- Kamu şirketleri anonim şirkete dönüştürülecek,
- Finansal sistemin küresel finans sistemine entegre olmasına dönük çalışmalar yapılacak,
- Mali yapısal reformlara devam edilecek,
- Dış ticaret ve yabancı yatırımlara teşvik sağlanacaktır.

1978-1996 yılları arasında ekonomik kalkınma girişimleri ve reformların uygulandığı bir döneme girilmiştir. Bu dönemde piyasa ekonomisine geçiş sürecine girilmiştir. 1985-1991 yılları arasında kamuya ait işletmelerin modernizasyonu ön planda olmuştur. Kırsal kesimde üretime yönelik politikaların uygulanmasıyla iktisadi büyüme sağlanmıştır. 1992 ile 1996 yılları arasında yurtdışı sermaye girişleri hem ekonomik büyümeye hem de dış ticaretin gelişimine önemli derecede katkı sağlamıştır (Yiğın, 2009: 11-12). Ülke ekonomisine katkı sağlayacak politikaları uygulayarak, ülkenin tamamı yerine her bölgenin kendi ekonomik koşullarına göre programlar uygulamaya koyulmuştur. Dış ticaret ve yabancı sermayenin önem kazandığı bu dönemde mal ve hizmet piyasasında, küresel ekonomiye adapte olmak adına ikili fiyatlandırma sistemine geçilmiştir. Devlet iktisadi teşebbüslerinin anonim şirkete dönüşmesinde gerekli sermaye ihtiyacının karşılanması ve serbest piyasa ekonomisinin artı değerini vergilendirebilmek için bankacılık sisteminde yapılanmaya gidilmiştir. Bu gelişmelerin neticesinde 1990'lı yılların ilk yarısının sonuna gelindiğinde Çin'in dünya üretimindeki payı iki kat artış göstermiş ve %10,9 seviyelerine gelmiştir.

Çin ekonomisinin günümüzdeki seviyelerinde gelmesinde Deng Xiaoping'in önemli etkisi bulunmaktadır. Deng, Mao döneminde uygulanan sınıf çatışması yerine ekonominin canlandırılması üzerine yoğunlaşmıştır. İktisadi sektörlerde yeniden yapılanma ile birlikte bilim ve teknoloji alanında gelişmeler kaydedilmiştir. Sosyalizmi, temel amacı olan sınıf mücadelesi ve eşitlik çizgisinden çıkararak ekonomik kalkınmaya ve toplum refahının arttırılması yönünde katkı sağlayarak geliştirmiştir (Özsoylu, 2006: 9-10).

2.3. Jiang Zemin Dönemi

1989 yılında Xiaoping, Tiananmen'de gerçekleşen halk hareketlerinden sonra ülke yönetimini Jiang Zemin'e devretmiştir. Fakat Xiaoping, devlet başkanlığını bırakmış olsa da 1997 yılında vefat edene kadar yönetimdeki etkisi sürmüştür. Jiang Zemin önderliğindeki yeni yönetim, Deng Xiaoping dönemindeki politikaları sürdürmeye devam etmiştir. Öncelik Deng döneminde olduğu gibi ekonomik kalkınmaya verilmiştir. Dış politikada ise Çin, bir yandan temkinli bir şekilde daha etkili bir rol almaya çalışırken diğer yandan Deng döneminde başlatılan barışçıl biraradalık doktrinine sadık kalmayı sürdürmüştür (Ergenç vd., 2015: 4).

Çin, 1990-2000 yılları arasında hızlı bir büyüme gerçekleştirmiş fakat gerçekleşen büyüme halka eşit bir şekilde dağılmamıştır. Bu dönemde bilimsel çalışmalar ve teknolojik gelişmelere destek verilmiştir. Çin sağladığı avantajlarla dünyanın önemli markalarının üretim merkezi olmayı sürdürürken yerli teknolojinin gelişimine de önem vermiştir. Verim alınamayan kamu iştiraki olan fabrikaların kapatılması ve bu fabrikalarda çalışan insanların işlerini kaybetmesiyle işsizlik oranı yükselmiştir. 1980’lerde büyük sorun olan yolsuzluk katlanarak devam eden bir sorun haline dönüşmüştür. 1990’lı yılların başlarında Tiananmen olayları sonrasında insan haklarını ihlal ettiği için eleştirilere maruz kalan Çin, Batı tarafından izolasyona tabi tutulunca, dış politikada komşularına yönelmiştir. Çin bu dönemde, komşularıyla sınır anlaşmazlıklarını giderme yönünde diplomatik girişimlerde bulunmuştur (Kitano, 2011: 42). Çin ve ABD arasındaki ilişkilerde 1993 yılından sonra yumuşama kaydedilmiştir. Bu yumuşamanın gerçekleşmesindeki ana sebep Çin’in dünya ile etkileşime devam edeceği yönündeki mesajları etkili olmuştur. Aynı zamanda Çin, ekonomisinin büyümesi ile bölgesinde güçlü bir aktör haline dönüşmüş ve ABD ile ilişkiler kaçınılmaz hale gelmiştir (Ahmad vd. 2014). 1997 yılına gelindiğinde İngiltere, Hong Kong’un yönetimini Çin’e devretmiştir. Çin yönetimi, Hong Kong’un sosyal ve siyasal düzenine müdahalede bulunmayacağı garantisinde bulunmuştur (Suner, 1997).

Sovyetler’in dağılmasıyla Rusya ile ilişkilerde yumuşama dönemine girilmiştir. Sovyetler’den ayrılıp bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya’daki devletlerle diplomatik ilişkilerde bulunmuştur. 1996 yılında “Şangay Beşlisi” kurulmuştur. Rusya, Kazakistan, Tacikistan ve Kırgızistan ile bölgesel anlamda ilişkiler ilerletilmeye çalışılmıştır (Ahmad vd. 2014).

Çin 1995 yılından itibaren bölgesinde ekonomik oluşumların içerisinde yer alan ülkelerle ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır. 1997 yılındaki Asya mali krizi ile birlikte bulunmuş olduğu coğrafyada etkinliği belirtmeye başlamıştır. 2001’de Dünya Ticaret Örgütüne katılarak, batı merkezli dünya sistemine entegrasyon sürecini sürdürmüştür (Ahmad vd. 2014). Çin, yabancı yatırımlarla beraber gerçekleşen ekonomik kalkınma sonucu Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi konumuna gelmiştir (Keşvelioğlu, 2019).

Jiang Zemin, 2002 yılında Çin Komünist Partisini’nin 80. yıldönümünde yaptığı konuşmada, Çin kurumlarının Sosyalist sistemden ve Mao ve Xiaoping düşüncesi

tarzlarından yararlanılmasının önemini belirtmiştir. Jiang Zemin döneminde bilim ve teknolojik gelişmelere ağırlık verilmiştir. (Koçakoğlu, 2021: 40).

Yönetim, Tienanmen olaylarından sonra eğitim alanında milliyetçi bir politika izlemiştir. Bu durum ekonomide elde edilen büyüme ile halkın özgüveninin artmasına ve toplumda milliyetçiliğin yükselmesine sebep olmuştur. Jiang döneminde gayri safi milli hasıla on yıl içinde on altı kat artış göstermiş ve bu özgüvenle dış politikada karar almada baş aktör haline gelen kamuoyunda batı aleyhtarlığını ortaya çıkarmıştır. Barışçıl biraradalık politikasının terk edilmesi gerektiğini savunanlar artmıştır. Çin’de oluşan milliyetçilik hareketleri toplumda Japon karşıtlığına yol açmıştır. Çin’in batı ile olan ilişkilerinin normalleşmesi ve ekonomik büyümesindeki Japonya’nın katkısının azalmasıyla Japon-Çin ilişkilerinde soğuma dönemine girilmiştir (Kitano, 2011: 43). Artan milliyetçilik hareketleri Japonya ile ilişkileri etkilemekle kalmamış, toplumda ABD’ye karşı şüpheli bir yaklaşıma sebep olmuştur. 1999 yılında gerçekleşen Kosova savaşında, Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı’nın (NATO), Sırbistan’ a karşı müdahalesinde, Çin büyükelçiliğinin hedef alınması, Amerika’nın casus uçakla Çin’i izlediğinin tespit edilmesi, bu şüpheliği tetiklemiştir. Muhafazakâr çevrelerce ABD’nin Çin’in ekonomik gelişmesini engellemeye yönelik çalışmalar içerisinde olduğuna dair düşünceler ortaya çıkmıştır. Tüm bu gelişmeler Çin ve ABD arasında önemli sorunlara sebebiyet vermese de Çin uluslararası alanda hak ettiği yere gelmesi ile ilgili düşünceler ortaya çıkmıştır (Ergenç, 2015: 4-5).

2.4. Hu Jintao Dönemi

2002 yılına gelindiğinde yönetime Hu Jintao gelmiştir. Yönetim değişikliği her hangi bir soruna yol açmamış Deng döneminden beri uygulanan politikalar uygulanmaya devam etmiştir. Barışçıl biraradalık doktrini yerini barışçıl yükselme dönemine geçilmiştir. (Ergenç, 2015). Hu Jintao, ülke içinde ve dışında izlediği politikalarla ılımlı bir profil çizmiştir. Dünya siyaseti adına önem arz eden konularda çekimser kalmayı tercih etmiştir. Halkın rahatsızlıklarını gidermek adına Hak ve özgürlüklerin sorunsuz bir şekilde işlemesi için yeni kurumların kurulması ve yeni yasaların düzenlenmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır. Hu Jintao, Çin Komünist Partisinin 17. Kongresinde ağırlıklı olarak demokrasi ifadelerinin üzerinde durarak, Xiaoping’den devraldığı söylemin kullanımına devam etmiştir. Bu kongrede “din” kavramı ilk kez parti tüzüğüne girmiştir (Sezen, 2016: 119).

Hu Jintao yönetiminde geçen on yıl içerisinde ülkenin GSMH'sı yaklaşık yedi kat artarak 10 trilyon dolar düzeyine ulaşmıştır. Bu sonuçla Çin; Fransa, Almanya İngiltere ve Japonya gibi ülkeleri geride bırakmıştır. Dünya sıralamasında ABD'den sonra ikinci büyük ekonomi konumuna yükselmiştir (World Bank Data). Hu döneminde Deng ve Jiang dönemindeki ekonomik politikalara devam edilmiş, ekonomik gelişme ile sağlanan refah düzeyinin tabana yayılması ve az gelişmiş bölgeleri ekonomik sisteme entegre edilmesi için çalışmalar yürütülmüştür. Yolsuzluğa karşı önlemler alınamamış ve bu durum ülkede önemli bir sorun haline gelmiştir. Çin'in hızla büyümesi ve bununla beraber uluslararası alanda güçlü bir devlet konumuna gelmesi neticesinde, diğer belirleyici güçlerin Çin'e şüpheyile yaklaşmasına yol açmıştır. Çin kendisine olan önyargıları kırmak adına başka ülkelerin çıkarlarına ters düşmeyecek şekilde büyüme elde edecek politikalara yönelmiştir. (Ahmad vd. 2014). Çin kendini aklamaya çalışırken bir yandan da Çin dil ve kültürünü tanıtmak adına Konfüçyüs enstitüleri açmış ve ülkede 2008 Pekin olimpiyatları ve 2010 Shanghai Expo gibi uluslararası organizasyonları düzenlemiştir. Uygulanan politikalar neticesinde Çin' e karşı oluşan olumsuz düşünceleri değiştirmiş, Çin'in yumuşak gücünün artmasını sağlamıştır (Ergenç, 2015: 5).

Çin dış politikada Latin Amerika ve Afrika ile hem ekonomik ilişkilerini güçlendirmeye çalışmış hem de medya alanında ve öğrenci değişim programları ile bu bölgelerde etkinliğini arttırmak için çalışmalar yürütmüştür. Batı'nın Afrika ve Latin Amerika'nın kaynaklarını sömürdüğü söylemiyle nüfuzunu arttırmaya çalışmıştır. Çin bu bölgeye gelişinin batı tarzı sömürgeciliğe karşı işbirliği geliştirme amacıyla olduğunu belirtmiştir (Üngör, 2009).

Çin 2000'li yıllarda kendi coğrafyasında yer alan ülkelerle siyasi ve ekonomik işbirliğini geliştirmeye çalışmıştır. Bölgede Şangay İşbirliği Örgütünü kurarak bölge ülkeleri arasında güçlü bir işbirliği oluşturmuştur (Ahmad vd. 2014). 2003 yılından itibaren ASEAN ülkeleri, Japonya ve Güney Kore ile olan ilişkilerini geliştirmek için görüşmelerde bulunulmuştur. Dostluk ve İşbirliği Anlaşmasının imzalanması neticesinde Çin, ASEAN üyeleriyle işbirliğini artırmış, bu anlaşmadan ötürü Güney Kore ve Japonya'dan daha fazla fayda sağlamıştır (Ahmad vd. 2014).

1999 yılında büyükelçiliğin bombalanması ve casus uçak krizinden sonra, 2000 yılında ABD'de başkanlığa Bush yönetimi gelmiş ve Çin'i stratejik rakip olarak gördüğünü

belirtmesiyle iki ülke arasındaki ilişkilerde yeniden sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Fakat 11 Eylül 2001'deki terör saldırılarından sonra ABD Ortadoğu politikalarında değişikliğe gitmiş ve terörle mücadelede Çin ile beraber çalışma isteği Çin ile ilişkilerin düzelmesine yol açmıştır. ABD ile ilişkileri düzeltmek ekonomik büyümeyi sürdürmek isteyen Çin yönetimi için önemli bir fırsat olmuştur. 2005 yılında Çin-ABD Stratejik Diyalogu sonrasında ise 2009 yılında Çin-ABD Stratejik ve Ekonomik Diyalogu görüşmeleri olmuştur (Ahmad vd. 2014). Çin 2000'li yıllara gelindiğinde aktif bir dış politika izlemiş dengeli politikalarla barışçıl yükselme ve uyumlu dünya doktrinlerini uygulamayı sürdürmüştür (Ergenç, 2015:5).

2.5. Xi Jinping Dönemi

Xi Jinping, Hu Jintao'nun görev süresinin dolmasından sonra yönetime geçmiştir. 2012 yılından beri ülkenin başında olan Xi yönetimi baskın bir rol izlemektedir. Xi Jinping, göreve geldiği ilk beş yıllık dönemde devlet üzerinde ve partideki gücünü arttıran Mao Zedong ve Deng Xiaoping'den sonra üçüncü büyük lider konumuna gelmiştir. Xi, Jiang Zemin ve Hu Jintao dönemlerinde uygulanan, on yıllık devlet başkanlığı görev süresi ile ilgili teamüllerde değişikliğe gitmiş ve 2022 sonrası yönetime devam etme sürecini garantiye almıştır (Calamur, 2017). Xi Jinping'in, Komünist Parti politikalarını devlet politikasına dönüştürmeyi amaçlaması, Devlet Başkanının diktatör olarak algılanmasına sebep olmuştur (Kroeber, 2017: 309).

Xi Jinping yönetime geldiğinde yapmış olduğu konuşmalarda Mao'ya bağlılığını belirtmiştir (Blanchette, 2019: 171). Xi Jinping, ülkenin güneyinde yer alan Shenzen bölgesini ziyaretinde reformların ve şeffaflık politikasının sürdürüleceğini ilan etmiştir. Ekonomi politikası çerçevesinde serbest piyasa koşullarının uygulanacağını belirtilmiştir (Kazer, 2015). Xi Jinping reform ve açıklık konularında istekli olsa da, demokrasi ve düşük profile kalma konularında kendinden önceki liderlerden farklı düşünmektedir. Xi Jinping, ülkesini sosyal ve ekonomik anlamda geliştirmeye ve küresel sisteme entegre etmeye çalışırken; özellikle yolsuzlukla mücadele konusunda sert önlemler almıştır (Koçakoğlu, 2021: 42).

Xi Jinping, Çin' e özgü bir sosyalizmi geliştirerek, Çin'i 2050 yılı itibarıyla "büyük modern sosyalist ülke" haline getirmeyi hedeflemiştir. 2020-2035 yıllarını kapsayan dönemde "ılımlı zengin bir toplum" oluşturmayı, 2035-2050 yıllarını kapsayan

dönemde lider ülke konuma gelerek güçlü bir ekonomiye sahip, refah seviyesi yüksek, kültürel açıdan gelişmiş bir ülkeye dönüştürmeyi planlamıştır (Bougon, 2018: 197).

Xi Jinping, bu planın gerçekleşmesi için 14 temel prensip belirlemiştir. Bunlar;

- Devlet Başkanının ülkede yönetimin her aşamasında karar merci olarak görev yapması;
- İnsan odaklı bir yaklaşımla hareket edilmesi;
- Her kesimi kapsayacak reformların uygulanması;
- Gelişim için hedeflerin ortaya konulması;
- Halkın yönetime katılımının teşvik edilmesi;
- Yönetimin içinde yer alan mekanizmaların kanunlara uygun bir şekilde işleyişin içinde yer alıp almadıklarının kontrolü;
- Temel sosyalist değerlerin muhafaza edilmesi;
- Halkın refah düzeyinin artırılması;
- İnsan ve doğa arasındaki etkileşimin korunması;
- Ulusal güvenliği sağlamak için bütünsel politikaların uygulanması;
- Askeri birliklerde yönetimin korunmasında kullanılması;
- “Tek Devlet İki Sistem” politikasının ve ulusal bütünlüğün muhafaza edilmesi;
- Merkezinde birlikte yaşama düşüncesinin yer aldığı bir toplum yapısının oluşturulması;
- Parti politikaları çerçevesinde aktif bir yönetim faaliyetleri içerisinde bulunmak (Vasmani, 2017).

Xi Jinping belirlemiş olduğu 14 temel prensibi Çin anayasasına ekleyerek Çin’in gelecekteki yol haritasını belirlemiştir (Monitoring, B. B. C. (2017). Xi’nin göreve geldiğinde dile getirdiği Çin rüyası bu 14 temel prensip ile şekillenmiştir. Bu dönemde Çin, Batı tarafından aşağılanmayı aşmış, içişlerinde bağımsız, özgüveni yüksek ekonomik açıdan dinamik süper güç haline dönüşmüş ve uluslararası alanda daha aktif rol almaya çalışmıştır (Ergenç, 2015: 5).

Xi yönetimindeki yeni dönemde Komünist partinin toplum üzerindeki etkisini artırmaya yönelik kararları önemli yer tutmuştur. Komünist partinin toplum üzerindeki etkisini artırarak yeniden Tianenmen Meydanı benzeri olayları çıkması ihtimalini engellemeye çalışılmıştır. Xi devrim lideri Mao’dan ve Konfüçyüs’ten gelen öğreti

geleneğini öne sürerek, Konfüçyüs felsefesinin istikrara, düzene ve itaate önem verdiği belirtmiştir. Bu sebeple Çin halkında, koşulsuz bir şekilde liderin desteklemesi gerekliliği oluşmuştur (Buckley, 2018). Xi Jinping göreve geldikten sonra, aktif bir siyaset yürütmüştür. Rusya ve ABD gibi küresel ve bölgesel anlamda önemli birçok ülkeye ziyaretler düzenlemiştir. Ülke içinde rüşvete karşı sert önlemler almış ve parti içinde suça karışan parti üyelerine cezalar verilmiştir. (Westcott, 2019).

Xi Jinping'in yönetimi devraldığında oluşturduğu "Çin Rüyası" kavramı ile, ülkede toplumun güven ve huzurunu bozacak rüşvet, yolsuzluk gibi sorunları ortadan kaldırarak sosyal ve ekonomik alanlarda ülkeyi geliştirmeyi amaçlamıştır. Çin Rüyasının temelinde Çin ulusunu gençleştirilmesi fikri yatmaktadır. Kuşak Yol Projesi Çin rüyasını gerçekleştirecek en önemli çalışmalarından biri olarak görülmektedir. Çin Rüyası kavramı Amerikan Rüyası ile benzerlikler gösterse de Çin'in ulus olarak yeniden gençleşmesi ve yapılanmasını amaçlamaktadır. Çin Rüyası kavramı 2012 yılından itibaren ülkenin büyük şehirlerine yayıldığı görülmüştür. Bu kavram ülkede Xi Jinping kültürü oluşturmaya çalışmıştır (Hart, 2016: 4).

Xi Jinping 2012 yılında yönetime geldiğinde, Çin istikrarlı bir şekilde devam eden büyüme rakamlarına sahip, büyük ölçekte kamu ve özel sektör borçları, bine yakın devlet destekli şirketler ve ekonomik refahın topluma yayılmasını isteyen halk ile karşılaşmıştır. Jinping bu beklentileri göz önüne alarak Çin ekonomisi için yeni düzenlemelere gitmiştir. Xi Jinping Çin ekonomisini, ihracatı artırmaya yönelik sürekli üretim yapan ekonomik yapıdan çıkarıp, ülke içerisinde tüketicinin canlandırılmasına ve teknolojinin geliştirilmesine yönlendirmiştir. Küresel talebin azalmasının yanında, doğal kaynakların ve doğal ortamın korunmasının neden olduğu baskılar günden güne çoğaldığı için büyüme modelinde değişikliğe gidilmesi ve nitelikli kalkınmaya Çin ekonomisinin gelecek dönemlerde önem vermesi gerekmektedir. Bu dönemde çift haneli büyüme rakamlarının yerine daha küçük fakat daha nitelikli üretim hedeflenmiştir (Koçakoğlu, 2021: 45).

Xi Jinping, 2018 yılında gerçekleştirilen Boao Forumu'nda, Çin ekonomik reformların genişletileceğini, yurtdışından gelecek olan yatırımcılar için teşviklerin artırılacağını belirtmiştir. İthalatta gümrük tarifelerini düşürmeyi ve ülke ithalatını yükseltmeyi planlamıştır. Xi Jinping, ayrıca tüm ülkeleri küreselleşmeye ve çok taraflılığa bağlı kalmayı önermiştir. Çin'in Tarihi İpek Yolunu yeniden canlandırma girişimi olan Kuşak Yol Projesi'nin Çin için önemine değinmiştir. Bu projesinin

ekonominin yeniden dengelenmesi için en önemli parça olduğunu belirtmiştir (Babones, 2019). Xi Jinping, iktidara geldiğinden bu yana, Çin'in temel çıkarlarının neler olduğu konusunda tartışmalar yapılmaktadır. Çin'in ülke içinde ve bölgesinde çıkarlarını korumaya yönelik yedi madde belirlenmiştir:

- Yönetim şeklini ve Çin Komünist Partisinin mevcut konumunu muhafaza etmek;
- Çin'de ve özerk yönetimlerin hakim olduğu bölgelerde, ulusal bütünlüğü muhafaza etmek;
- Ekonomide istikrarlı büyüme elde etmek.
- Çin'in komşusu olan 14 ülke ile işbirliğini geliştirmek
- Ülkenin güneyinde ve doğusunda deniz hâkimiyet alanını Çin Denizi ve Doğu Çin Denizi'ni de içine alacak şekilde genişletmek;
- Gelişmekte olan ülkelerle kazan-kazan politikası çerçevesinde ilişkileri artırmak;
- ABD'nin liderliğini yaptığı küresel liberal sistemin içerisinde bulunmak (Rudd, 2018).

Yedi maddeden oluşan temel çıkarlar ile ilgili Çin'in komşu ülkelere ve Dünya'ya karşı tehditkar bir siyaset içerisinde bulunduğu görüşü hakimdir (Pekcan, 2021: 55). Jinghao Zhou'ya göre, Çin'in temel çıkarlarının Çin Komünist Partisinin temel çıkarları olduğu ve bu temel çıkarların halkın çoğunluğunun menfaatine ters düşmekte ve küresel ekonomik sistemin politik normlarıyla uyuşmamaktadır (Zhou, 2019: 53).

Çin'in, dış politikada uyguladığı etkin politika ve gelişen ekonomisi ile dünyanın en büyük ikinci ekonomisi haline gelmesi, ABD ile olan rekabeti ortaya çıkarmıştır. ABD'nin dış politikasını yönlendirenler arasında, Avrupa ve Orta Doğu'ya verilen önemi azaltması, ABD'nin Pasifik bölgesi ve Çin'in çevresine yoğunlaşması gerektiği yönünde görüşler ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda ABD, müttefiki olan Avusturalya, Güney Kore, Japonya ve Vietnam ile ilişkilerini artırmış ve bu ülkelerdeki askeri mevcudiyetini artırma yoluna gitmiştir. Çin ise hem bölgesel hem küresel kapsamda ilişkilerini geliştirerek, Kuşak Yol Projesi gibi büyük projelerini geliştirecek politikalara yönelmiştir (Tüysüzoğlu, 2017). Bölgedeki en büyük problemlerin başında Çin'in güney ve doğu Çin denizlerindeki komşularıyla yaşadığı münhasır ekonomik bölge sorunudur. Çin bölgede büyük bir alanı kendi münhasır ekonomik

bölgesi olarak görmekte ve bölgede yer alan kayalıkları adaya dönüştürerek askeri üsler haline getirmektedir. ABD ise bu durumdan etkilenen Japonya ve Vietnam'ı yanında yer alarak Çin'in karşısında yer almıştır (O'Rourke, 2019).

Çin ve ABD arasındaki problemler arasında bir de ticaret savaşları yer almaktadır. ABD başkanlığına Donald Trump'ın seçilmesiyle ABD'nin Çin ile ticaretinde dış ticaret açığı vermesi ABD ve Çin arasındaki sorunların temelini oluşturmuştur. Bu kapsamda ABD, Çin'den ithal ettiği çelik ve alüminyumun gümrük vergisi oranlarını artırması, aynı şekilde Çin'in ABD'den ithal ettiği mallara yönelik gümrük vergilerinde artırma yoluna gitmesi, iki ülke arasındaki hem siyasi hem ticari ilişkileri durma noktasına getirmiştir. ABD, Çin'i siber suç ve casuslukla suçlamasıyla iki ülke arasında devam eden uzlaşmazlıklar olsa da hem ABD hem de Çin anlaşma sağlayabilmek için görüşmelere devam etmiştir (Havrenekova, 2019).

2.6. Reformların Sonuçları

Çin, Mao döneminden itibaren ekonomide canlılığı artırmak için bir dizi reform hareketleri düzenlemiştir. Dış ticaretin geliştirilmesi, yabancı yatırımlara teşvik getirilmesi, özel ekonomik bölgelerin kurulması, tasarrufların ve yatırımların artırılması ve Dünya Ticaret Örgütüne üye olunması gibi reformlar Çin'in gelişiminde önemli katkılar sağlamıştır.

2.6.1. Dış ticaret

Çin'in dış ticaretindeki hareketlilik 1957-1978 yılları arasında başlamıştır. Bu yıllar arasında dış ticaret hacmi 6,7 kat artmıştır. 1978-1997 yılları arasında dış ticaret hacmi 16 kat daha artmıştır. Çin, 1997 yılında 326 milyar dolarlık dış ticaret hacmine ulaşarak, dünya ticaretinde en büyük on ülke arasında yerini almıştır (Sükan, 2000). Çin, 2001 yılında dünya ticaret örgütüne girerek, ABD ve Almanya'dan sonra en büyük dış ticaret hacmine sahip ülke konumuna gelmiştir. Çin'in dış ticaretini arttıran faktörlerden biri ucuz iş gücüdür. Ucuz iş gücü maliyetleri düşürmüş ve uluslararası alanda rekabet gücünü artırmıştır. Çin para birimini devalüe ederek ihracatını arttırmış ve dış ticaret açıklarını kapatmıştır. Yabancı yatırımlar ülkenin refah düzeyini arttırmış. Ülkede yapılan reformlarla teknoloji transferleri yapılmıştır. 2005 yılında tekstilde kotaların kalkması ile Çin mallarına önemli bir pazar alanı oluşmuştur. Dünya Ticaret Örgütüne üye olunmasından ötürü haksız yaptırımlarla

karşılaşmamıştır. Çin halkın tüketimini arttırmak için ithalat vergilerini azaltma yoluna gitmiştir. Dünya ticaret örgütüne üyelikten sonra tarım sektörünün payı azalmış, sanayi ve hizmet sektöründe artış görülmüştür. Yabancı yatırımların ülkeye gelmesiyle gerçekleşen teknoloji transferleri ülkedeki verimlilik oranını yükseltmiştir.(İnançlı ve Kamacı, 2010). Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne girmesiyle beraber ihracatına ve ithalatına yönelik artışlar olduğu gözlemlenmektedir (Çizelge 2.1.).

Çizelge 2.1. : Çin'in 1981-2008 yıllarına ait ithalat ve ihracatına yönelik göstergeler.

Dönem	İki Yönlü Ticaret	İhracat	İthalat
1981-1985	+12.8%	+8.6%	+16.1%
1986-1990	+10.6%	+17.8%	+4.8%
1991-1995	+19.5%	+19.1%	+19.9%
1996-2000	+11%	+10.9%	+11.3%
2006	+27.2%	+19.9%	+23.8%
2007	+25.6%	+20.8%	+23.4%
2008	+17.9%	+17.4%	+18.5%

Kaynak: en.wikipedia.org

2.6.2. Yabancı yatırımlar

Günümüzde en çok yabancı yatırım çeken ülkelere bakıldığında üst sıralarda Çin görülmektedir. Çin, yüksek orandaki büyüme rakamlarını yabancı yatırımlar ve ihracat sayesinde elde etmiştir. Çin'in verdiği destek neticesinde doğrudan yatırımlar 1992 yılında 12 milyar Dolar seviyelerinde iken 2008 yılında 92.4 milyar Dolar seviyelerinde gerçekleşmiştir. Doğrudan yatırımların %90'ı Çin'in doğu ve güney bölgelerindeki zengin kıyı kesimlerinde ve büyükşehirlerde yoğunlaşmıştır. Bu yüzden Çin'de coğrafi bölgeler arasında ekonomik eşitsizlik söz konusudur. Çin'in batısı ve iç kesimleri yatırımlardan yararlanamadığı ve kalkınamadığından, doğu ve güney kesimlere yüksek oranda göç gerçekleşmiştir. GSYİH'sı en yüksek olan beş şehir Şangay, Beijing, Tianjin, Zhejiang, Jiangsu güney-doğu kıyı kentleri ve başkentte yer almaktadır. GSYİH'sı en düşük olan Guizhou, Gansu, Yunnan, Tibet şehirleri iç bölgelerde yer almaktadır. Şangay şehrinin Guizhou şehrine göre kişi başına düşen GSYİH'sı 8 kat daha fazladır. Çin'in komşuları olan Hong Kong, Tayvan, Japonya, Singapur Çin'e yapılan yatırımlarda üst sıralarda yer almaktadır. Bu ülkelerde Çin diasporasının etkin çalışmalarının etkisi görülmektedir. Bölgeye yatırım yapan ülkelerde Çin kökenli nüfusun yoğun olması dikkat çekmektedir. İngiltere'den

devralındığından beri politik durumu tartışmalı olan ve Çin ekonomisi ile entegre olmuş durumda olan Hong Kong, İleri teknolojiye sahip Tayvan, çok uluslu şirketlerin merkezi ve çoğunluğu Çinli olan Singapur'da ve Güneydoğu Asya'da Çin diasporasının büyük etkisi görülmektedir (Shenkar, 2007: 23-24).

2.6.3. Özel ekonomik bölgeler

Yapılan Reformların bir parçası olan özel ekonomik bölgeler Çin'in güneyindeki iki kıyı eyaletinde kurulmuştur. Özel ekonomik bölgelerin kurulmasındaki en önemli amaç yabancı yatırımları çekmiştir. Bunun için teşvik paketleri geliştirmişlerdir. Özel ekonomik bölgelerin içerisinde yurt içi ve yabancı firmaların bir arada yer alması sağlanmıştır. Yabancı yatırımlar özel ekonomik bölgelerin gelişmesi ve teknoloji transferine önemli katkı sağlamıştır. Özel ekonomik bölgelerin ülkenin diğer bölgelerindeki teması ile ülkenin tamamının teknolojik gelişmelerden ve ekonomik büyümeden faydalanması hedeflenmiştir. Bu bölgede üretilen bölgelerin ihracat oranları takip edilmiş ve dış ticaret fazlası verilmesi için hedefler koyulmuştur. Bu bölgelerde dış ticaret fazlası verilmesi zorunlu hale getirilmiştir.

Özel ekonomik bölgelerin kuruluş amaçlarından birisi de yabancı yatırımları çekmek olduğundan bu bölgelerde yatırımcılar için özel teşvik politikaları sunulmuştur. Gümrük vergileri muafiyeti, düşük vergi oranları, vergi muafiyetleri, teşviklerin yanında özel ekonomik bölgelerde altyapı yatırımlarına öncelik tanınmıştır. Düşük ücretli işgücü avantajı ve yüksek kar potansiyeli yabancı yatırımcıları bu bölgelere çekmek için yeterli olmuştur. Shenzhen'de kurulan özel ekonomik bölgesinde 1980 yılında yabancı sermaye girişi 26.57 milyon ABD doları seviyelerinde seyrederken, 1993 yılında 1 milyar ABD doları seviyelerine ulaşmıştır.

Özel ekonomik bölgelerdeki hızlı gelişim bölgelerin kalkınmasını sağlarken bu gelişme iç bölgelerinde gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu bölgelere sermaye girişi ile yeni teknolojilerin ülkeye girmesine yardımcı olmuştur. Çin, özel ekonomik bölgeler ile dış ticaret alanında oldukça başarılı bir konuma gelmiştir. Ülkenin diğer bölgelerinde üretilen ürünler dahi özel ekonomik bölgelerden yurt dışına ihracı sağlanmıştır (Ge, 1999: 1267-1280).

2.6.4. Tasarruf ve yatırımlar

Çin toplumu, ekonomisinin temellerinde geleneksel Konfüçyüs öğretisi yer aldığından tarih boyunca tasarruflara önem veren bir toplum olmuştur. Reform döneminde ve öncesinde yatırımlardan çok yüksek tasarruf oranlarına ulaşmışlardır. Çin toplumunun tasarruf yapma tutumu tüketimin artmasını engellemiştir. Gelirlerdeki artış, tüketici kredilerine olan talebin azlığı ve işsizlik sorunu, geçmişte yaşanan kıtlık ve doğal afetler, Çin halkının tasarruf yapmasına neden olmuştur.

Çin ucuz iş gücü ve yatırım teşvikleri sayesinde yabancı yatırımcıların odak noktası olmuştur. Özellikle Çinli bankaların uzun vadeli kredileri yatırımların artmasında öncülük etmiştir. Ucuz iş gücü düşük maliyet ve ödeme kolaylıkları ile üretilen ürünler, yüksek oranda tüketici talebi barındıran Çin'e ve dünyadaki diğer ülkelere satılarak maksimum oranda kar elde edilmiştir. (İnançlı ve Kamacı, 2010).

2.6.5. Dünya Ticaret Örgütü'nün etkisi

Çin, 1980 yılında IMF'ye üye olduktan sonra 1986 yılında Dünya Ticaret Örgütüne (DTÖ) üyelik başvurusunda bulunmuştur. Böylece Çin milli gelirindeki artışta sürekliliği, ülkeye gelecek yabancı sermayenin kalıcı olmasını amaçlamıştır. 2001 yılında Çin'in DTÖ'ye üyelik süreci tamamlanmış ve Çin, ticaret rejiminde yapısal reformlar uygulayacağı ve uluslararası ticaret kurallarına uyacağı taahhüdünde bulunmuştur. Sonraki yıllarda Çin yüksek büyüme oranlarına ulaşmış ve ticaret hacimlerinde rekorlar kırmıştır. Çin kısa sürede yatırımcıların cazibe merkezi haline dönüşmüştür (DTM, 2001). Çin DTÖ'ye üye olmasıyla birlikte:

- Çin ihracatını artırmıştır. DTÖ'ye üye olan ülkeler Çin'e ticarete en çok kayırlan ülke statüsünde yer almıştır.
- Çin'in küresel ekonominin başını çeken ülkelerle rekabette eşit konuma gelmiştir. DTÖ üyeliği Çin'in yatırım koşullarını iyileştirmesine ve yabancı yatırımların artmasına katkı sağlamıştır.
- Çin DTÖ bünyesinde yer alarak uluslararası ticarete hem kendi haklarını koruma hem de haksız yaptırımlara karşı korunma imkanı bulmuştur.
- DTÖ üyeleri arasında yer alan güçlü ekonomilere sahip ülkelerin Çin ürünlerine uygulamış olduğu kısıtlamalar azalmıştır.

- İthalat ürünlerine yönelik gümrük tarifeleri azaltılarak toplumun refah düzeyi artırılmıştır. DTÖ'ye üyeliğin neticesinde ekonomik ve ticari alanda serbestlik oluşmuştur (Arısoy vd., 2004).

Çin'in Dünya Ticaret Örgütüne dahil olmasından sonra ülke ekonomisinde 2001 yılı itibariyle her yıl yaklaşık olarak %10 dolaylarında büyüme kaydetmiştir (Narin,2015). Büyümede elde edilen bu başarının maliyeti olarak Çin'de kalkınmada geride kalmış bölgeler ve işsizlik gibi sorunlar ortaya çıkarmıştır (Şimşek, 2005: 89).



3.BÖLÜM: KUŞAK YOL PROJESİNİN GELİŞİMİ

Bu bölümde Tarihi İpek Yolu'ndan Kuşak Yol Projesi'ne geçiş süreci, Kuşak Yol Projesi'nin tanımı ve kazanımları, Kuşak Yol Projesinin ilke ve hedefleri, Kuşak Yol Projesi kapsamında Çin'in kullandığı araçlar, Kuşak Yol Projesi'ne dahil olan ülkeler, projenin getirmiş olduğu olduğu avantajlara, risklere, Türkiye için Kuşak Yol Projesi'nin önemine ve olası etkilerine yer verilmiştir.

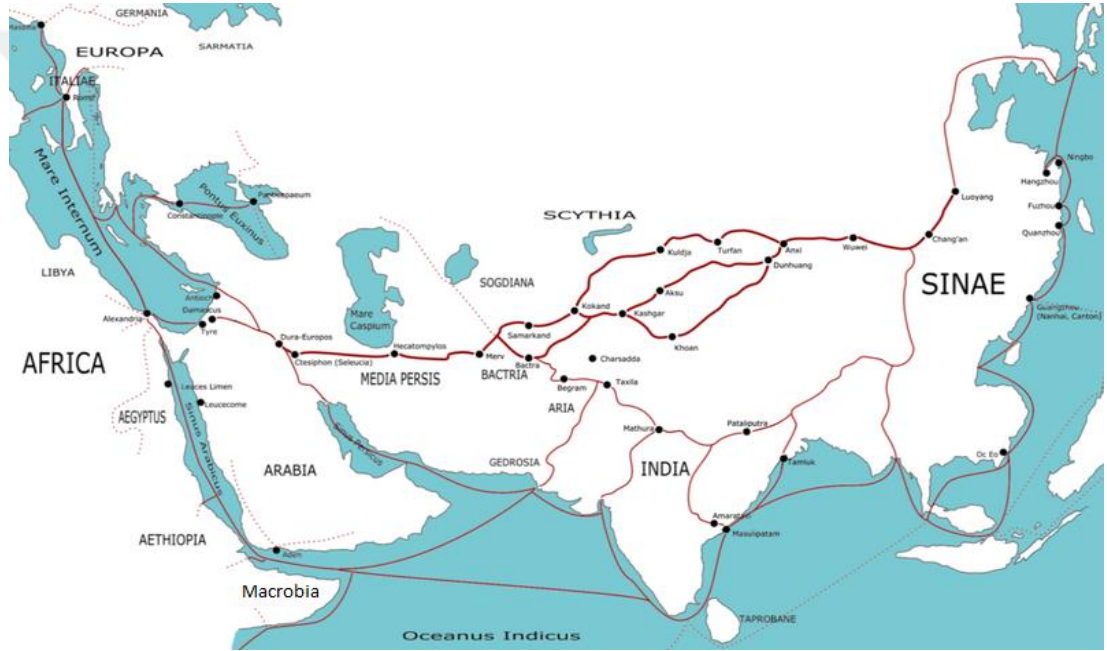
3.1. İpek Yolu'ndan Kuşak Yol Projesi'ne Geçiş

İpek yolu, ismini ipek üretimi ve ticaretinden almaktadır. Çin'de ipek yalnızca iplik ve kumaş olarak yut dışına çıkabilmekte, ipek böceklerinin ülke dışına çıkarılması kesinlikle yasak ve cezası ölüm olarak belirlenmiştir. İpek yolu milattan önce 4. asrın ilk yarısında İskender'in doğu seferleri neticesinde Hindistan'a kadar ulaşması, Arabistan, Hindistan, Anadolu ve Akdeniz bölgelerini de kapsayan bir coğrafyada ortak bir Pazar alanı oluşturmuştur. İpek yolu güzergâhında ticaret hacmindeki hareketlilik farklı kıtalarda yer alan iki büyük ülke Çin ve Roma'nın yayılmacı politikalarıyla ortaya çıkmıştır. İpek yolunun kontrol altında tutmayı başarabilen ülkeler ekonomik olarak bir güç haline dönüşmüşlerdir (Hastürk, 2019: 3).

İpek yolu yüzyıllardır Dünyanın doğusu ve batısı arasında insanların, malların ve fikirlerin karşılıklı aktarıldığı bir güzergâhtır. Fikirlerin karşılıklı aktarımıyla, kültürler arası etkileşim meydana gelmiştir. Hristiyanlık, Yahudilik gibi Batı dinleri Doğu medeniyetlerini etkilemiştir. Hindistan'da da ortaya çıkan Budizm, Çin ve Japonya'ya kadar yayılma imkânı bulmuştur. Mani dini, Şamanlık ve İslamiyet gibi dinler de ipek yolu boyunca kendine yayılma alanı elde etmişlerdir (Karaca, 2008).

Nesiller arasında barış iş birliği karşılıklı öğrenme güzergâhı üzerinde yer alan ülkelerin refahını artmasına ve uygarlığın gelişmesine katkıda bulunmuştur. İpek yolu kavramı ilk olarak 1877 de Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen tarafından kullanılmıştır (Chin, 2013). Bu döneme kadar Semerkant yolu, Kaşgar yolu, Tebriz yolu ya da yön belirten Kuzey yolu, Güney yolu gibi isimler kullanılmıştır (turkish.china.com, 2014). Çin'in Xian şehrinden başlayıp Orta Asya, Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'yı da içine alan büyük bir coğrafyayı kapsayan kadim ticaret ağı, 2. Yüzyıl ve 16. Yüzyıl arasında ekonomik güç merkezi konumundaydı

(Aktaş, 2019: 84-85). İpek yolu, Asya'nın kültürel ve etnik zenginliklerinin yanı sıra yer altı ve yer üstü kaynaklarını da içine alan; Çin, Hint, Roma ve Pers medeniyetlerine yurt olmuş önemli bir güzergâh olmuştur. Doğu ile Batı arasında teknoloji, kültür ve sanat aktarımı İpek yolu aracılığıyla gerçekleşmiştir. Çinliler tarafından icat edilen ipek, parşömen kâğıdı, matbaa, barut, pusula, rüzgârgülü ve porselen vb. materyaller günümüz İslam coğrafyası üzerinden kara ve deniz taşımacılığıyla Avrupa'ya taşınmış ve Batıda Aydınlanma Çağı ve Coğrafi keşiflerin başlamasını tetiklemiştir. (Mukhopadhyaya ve Ghosh, 2014). Şekil 3.1.'de 1.yüzyılda Tarihi İpek Yolunun, Çin'den Avrupa'ya kadar olan hem kara ulaşımına hem de deniz ulaşımına ait güzergâhlara yer verilmiştir (Şekil 3.1.).



Şekil 3.1. : 1.Yüzyılda İpek Yolu
Kaynak:<https://tr.wikipedia.org>

Tarihi ipek yolu 15. Yüzyılda deniz ticaret yolları keşfedilene kadar ticaretin en önemli rotası olmuştur. Eskiden statüyü belirleyen ipek gibi çok değerli mallar farklı coğrafyalarda hiç bulunmayan ya da az bulunan mallar ipek yolu güzergâhında taşınmıştır. Batılı toplumlar Müslümanların ve Doğu'nun ipek yolu üzerindeki hâkimiyetini kırmak için deniz üzerinden yeni ticaret yolları bulmaya çalışmışlardır. (Günay vd, 2019: 158-159). 15. Yüzyılın sonlarına doğru Ümit Burnu rotasının geliştirilmesi, pusula vb. icatlar ve coğrafi keşifler sonucunda deniz yolunun bulunması ile ticaret, karayoluna kıyasla daha güvenli ve daha kolay olan deniz yolu ile gerçekleştirilmeye başlanmıştır. 16. yy 'da Orta Asya'da bulunan Moğol

topluluklarının kendi aralarındaki savaşlarla Osmanlı ve İran'ın ticaret hacimlerinde daralma gözlemlenmiştir. İpek yetiştiriciliğinin yaygınlaşması, ticaretin gelişmesi için yeni ticaret yollarının keşfiyle ipek yolu önemini yitirmiştir. Denizyolu ticaret yollarının keşfiyle ekonominin merkezi doğudan batıya geçmiştir. (Hastürk, 2019: 4).

Tarihi ipek yolu gibi kara ticaretinin yer aldığı yollar ile coğrafi keşifler sonrası açılan yeni deniz ticaret yolları ekonomik kazançların yanında sosyo ekonomik ve politik dönüşümlere katkı sağlamıştır. Karayolunda hayvan gücüne dayalı ticaretin zaman açısından uzun sürmesi, taşınabilir yük kapasitesinin sınırlı olması, güvenlik ve kötü hava koşullarından ötürü riskli ve pahalı taşınabilen mal miktarı kısıtlı olmuştur. Fakat büyük kapasiteli ve rüzgar gücünden yararlanan, pusula ve harita sayesinde kaybolmadan daha fazla yükü daha kısa zamanda taşıyan gemiler sayesinde ticaret gelişmiştir. Mal çeşitliliği ve dış talebin artmasıyla Avrupa coğrafi keşifler ile birlikte dünya ticaretine katılarak zenginleşmiştir. Coğrafi keşifler ile birlikte denizleri ticaret yolu olarak kullanan Avrupalılar ticari karlarla yetinmeyip sömürgeciliğe yönelmişler ve büyük bir ticari gelir elde etmişlerdir. Elde edilen ticari büyüme Avrupa toplumlarında ekonomik kalkınma ile beraber sosyal ve siyasi dönüşüme yol açmıştır. Ticaretle uğraşan ve zenginleşen alt sınıf soylulara karşı ekonomik üstünlük elde etmişlerdir. Daha önceleri askeri ekonomik ve siyasal güçlerini feodal soylulara kaptıran Monarşiler, gücü yeniden kazanmak için tüccar ve ticareti destekleyen müdahaleci iktisat politikalarına yönelmişlerdir. Monarşilerden imtiyaz elde eden tüccarlar elde ettikleri gelirlerle hem kendilerine hem de elde ettikleri gelirlerden ödemiş oldukları vergilerle ve diğer kaynaklarla Monarşilere güç kazandırmıştır. Feodalizm ve aristokrasi zayıflamıştır. Batı Avrupa toplumu Coğrafi keşifler sonrası açılan yeni ticaret yolları sayesinde gelişmiş ve Modern çağ boyunca gelişimini sürdürmüştür.

Sanayi devrimine kadar dünya ticareti deniz yollarından gerçekleştirilmiştir. 19. Yy.'ın başlarında sanayide makinenin kullanımı ile birlikte üretim artmış ve hızlı bir kalkınma dönemine girilmiştir. Mekanik gücü kullanan demir yolları ile kara ticareti yeniden canlanmıştır. Ulaşım alanında teknolojinin ilerlemesi ile iktisadi alan genişleyerek, üretilen ürünler dış pazarlara ulaştırılmıştır. Sanayinin gelişmesi ile oluşan hammadde ihtiyacı sömürgeciliğe yol açmış ve batı toplumu bu sayede zenginleşmiştir. Demiryolu taşımacılığıyla elde edilen ekonomik başarı sayesinde toplumsal dönüşüm gerçekleşmiştir. Demiryollarının ulaşımı ucuzlatmasıyla kentlerin

gıda ihtiyaçları karşılanmış, kıtlık problem olmaktan çıkmıştır (Günay vd., 2019: 158-159).

3.2. Kuşak Yol Projesi'nin Tanımı ve Kazanımları

İki kutuplu yapının hâkim olduğu Soğuk Savaş dönemi, Sovyetlerin ve Varşova Paktının dağılması, Doğu ve Batı Almanya'nın birleşmesiyle Avrupa'da Sovyet tehdidini sona erdirse de yeni istikrarsızlık ve çatışma alanlarını oluşturmuştur (Sander, 2002: 385). Yeni dönemde istikrardan ve güçten yoksun bölgeler uluslararası sistemde hâkim güçlerin ilgi odağı olmuştur. Avrasya bölgesinde yıllarca Sovyet boyunduruğunda kalmış bağımsızlığını yeni kazanmış ulus devletler ile dünyanın ikinci büyük ekonomisine sahip Çin gibi aktörler bulunmaktadır. Bölgedeki ülkeler, ekonomik entegrasyonlara ve bölgesel işbirliklerine dâhil olmaya çalışmışlardır (Balcı, 2018: 3). Çin'de Kuşak Yol Projesi ile stratejik işbirliğini oluşturmak, ekonomik entegrasyonu sağlamak ve ülkelerin birbirleri ile ilişkilerini geliştirmeyi hedeflemektedir. Kuşak Yol Projesi, Çin'in bölgesinde tarihi, ekonomik yapısı ve siyaseten güçlü konuma sahip olmasından dolayı küresel anlamda genişleme ihtiyacını doğurmuştur (Tutar ve Koçer, 2019: 4/620).

Kuşak yol projesi 2013 yılından itibaren Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan ve Endonezya'da yaptığı konuşmalarla ilan etmiş olduğu ve bu tarihten sonra Çin'in dış politikasına ve ekonomisine yön veren bir proje halini almıştır. Kuşak Yol projesi karayolu, demiryolu, petrol boru hatları, enerji nakil hatları, liman ve diğer altyapı projeleri yer alan bir projeyi içermektedir. Kuşak yol projesi 2021 yılı itibariyle 142 ülke yer almaktadır. Bunların 42'si Sahraaltı Afrika ülkesi, 34'ü Avrupa ve Merkez Asya ülkesi, 25'i Doğu Asya ve Pasifik ülkesi, 18'i Latin Amerika ülkesi, 17'si Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkesi ve 6'sı Güney Asya ülkesidir. Bu durum Kuşak Yol Projesi'nin 5 milyar civarında insan (Bilgin, 2017) dünya gayri safi milli hasılasının yaklaşık %50'sini kapsayacak büyüklükte olduğunu göztermektedir (Güner, 2018: 113). Çin kuşak yol projesi'ni daha iyi anlatabilmek için kongreler ve sempozyumlar düzenlemiştir (Nogayeva, 2019: 30). Kuşak Yol Projesi hedeflendiği gibi işlerse Çin'den Orta Asya, Avrupa ve Afrika'ya ve hatta Amerika kıtasına kadar ekonominin gelişmesine katkı sağlayacak bir projedir. Kuşak Yol projesi, resmi devlet politikası olarak ilan edildikten sonra proje kapsamında içeride Shaanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia, Xinjiang, Sichuan, Chongqin, Yunnan ve Guanxi

eyaletleri öncelikli olmak üzere toplamda on dört eyalet için altyapı ve ekonomik olarak kalkındırma kararı alınmıştır (Durdular, 2016). Ülke dışında ise Güney Kore, Moğolistan, Hindistan, Latin Amerika, Avrupa ve Rusya ile görüşülerek, projede yer almaları için görüşmelerde bulunulmuştur (Durdular, 2016).

Kuşak Yol projesi iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısım “ Bir Kuşak” kısmı olup, karada yer alan “Ekonomik Koridor”dur. Bu koridor Çin’i, Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa ile bağlantısını sağlayacaktır. İkinci kısım “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” kısmı ise denize konumlandırılmıştır. Çin’i Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır. Kuşak Yol Projesi’nde 6 kara ekonomik koridoru ve 1 denizyolu koridoru tavsiye edilmektedir. Kara ekonomik koridorları;

- a) Yeni Avrasya Kara bağlantısı ile Batı Çin, Doğu Rusya’ya
- b) Çin-Moğol-Rusya bağlantısı ile Kuzey Çin Moğolistan üzerinden Doğu Rusya’ya,
- c) Çin-Orta Asya-Batı Asya bağlantısı ile Batı Çin’i Batı Asya üzerinden Türkiye’ye,
- d) Çin-Hindistan Yarımadası bağlantısı ile Güney Çin’i Hindçin yoluyla Singapur’a,
- e) Çin-Pakistan Bağlantısı ile Güneydoğu Çin’i Pakistan’a ve Pakistan dan geçerek Hint Okyanusu’na,
- f) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Bağlantısı ile Güney Çin’i Bangladeş ve Myanmar üzerinden Hindistan’a bağlamaktadır.

Deniz ekonomik koridoru Çin limanlarını, Singapur-Malezya-Hint Okyanusu-Kızıl Deniz-Süveyş Kanalı-Akdeniz yoluyla Afrika ve Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır (Choudhury, 2017).

Çin’in 2018 yılı itibariyle, Kuşak Yol Projesi’nde yer alan ülkelerle 5 trilyon doları aşan ticaret hacmi söz konusudur. Çin’in projede yer alan ülkelerdeki yatırım hacmi 70 milyar dolar olup, girişime dahil olan ülkelerde Çin işletmeleri, 200 bin civarında yeni iş sağlayan 75 ekonomik işbirliği ve ticaret bölgesi açmış bulunmaktadır. (Odin & Odin, 2018). Böylelikle 2030 yılına gelindiğinde kuşak yol projesi’nin küresel ticareti %5 oranında artırması beklenmektedir (Zhai, 2018: 92). Kuşak yol projesi kapsamında oluşturulan bu bağlantılarda kurulacak olan ulaşım, iletişim ve enerji alanında yapılacak altyapı çalışmaların ekonomik kalkınma koridorlarına dönüşmesi beklenmektedir (Rasel vd., 2020).

Çin lideri Xi Jinping Kuşak yol projesi'nde aşağıda yer alan beş maddelik planı hedeflemiştir (Baltensperger ve Dadush 2019).

- 1- Ortak kalkınma projeleri ile bölgesel entegrasyonu gerçekleştirmeye yönelik ortak stratejiler oluşturmak,
 - 2- Yol bağlantılarının birleştirilmesi ve ulaşım altyapısının geliştirilmesiyle ekonomi kuşağı oluşturmak,
 - 3- Ticaret ve yatırım önündeki engelleri azaltmak,
 - 4- Projede yer alan ülkelerle ortak para politikası üzerinden iş birliğini yürütmek ve yerel para birimlerini kullanmak,
 - 5- Ortak bilgiyi artırmak için insan etkileşimini ve dolaşımını artırmak.
- olarak belirlenmiştir.

Kuşak yol projesi ABD ve AB'nin uygulamış olduğu “ekonomik diplomasi” projeleriyle yakınlık göstermektedir. Fakat kuşak yolu projesini Çin için özel kılan altyapı projelerindeki yoğunlaşmadır (Baltensperger ve Dadush 2019). Altyapı projelerinde; karayolu, demiryolu, liman, havalimanı, enerji hattı gibi ticareti kolaylaştıracak; yapılan lokasyonu bölgeye ve dünyaya entegre edecek projeler yer almaktadır. Örneğin Kuşak Yol projesi'nde Çin, Pakistan'da karayolları, demiryolları ve liman inşa edilmesi planlanmakta böylece Pakistan'ın kuzeyi ve güneyi birleştirilerek büyük liman projesi ile ülkenin dünyaya açılımı sağlanması hedeflenmektedir (Gökten, 2018). Projenin Brezilyada 'ki bölümünde yüksek voltajlı elektrik hattı kurulmakta ve Çin ve Brezilya arasındaki ticareti artırmak için tarım altyapısı güçlendirme çalışmaları yürütülmektedir (Camara Da Silveira, 2018). Şekil 3.2.'de Tarihi İpek Yolunun modern hali olan Kuşak Yol Projesi'nde Çin'den Avrupa'ya kadar olan geniş bir coğrafyaya ulaşımı sağlayan güzergahlara yer verilmiştir (Şekil 3.2.).



Şekil 3.2. : Kuşak Yol Projesi
Kaynak: www.lengepartners.com

3.3. Kuşak Yol Projesi Kapsamında Çin'in Kullandığı Araçlar

Kuşak yol projesi kapsamında yürütülen altyapı projeleri, Çin tarafından, projenin yürütüldüğü ülkelere sağlanan uzun vadeli krediler sayesinde gerçekleştirilmektedir. Projelerin finansmanı Çin Exim Bank, Çin Kalkınma Bankası, Çin Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası ve Çin İnşaat Bankası gibi kamu bankaları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Çin bu bağlamda, ABD etkisi altında olan Dünya Bankası ve IMF gibi kurumlara benzer ve hatta onlara rakip sayılacak güçte bir uluslararası banka olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) da kurulmasına katkı sağlamıştır. (Cai, 2017). Özellikle proje, kara kuşağında yer alan ülkelere kredi tahsis etmeyi teşvik etmektedir (Zhang ve Fang, 2020). Japonya'nın ve ABD'nin büyük hissedar konumunda olduğu Asya Kalkınma Bankasının son yıllarda büyük yol kat eden Asya ülkelerine gereken desteği verememesinden dolayı Asya Altyapı Bankası ön plana çıkmış durumdadır (sputniknews.com, 2015).

AIIB'ye başvuru yapan ülkeler arasında İngiltere, Almanya, Fransa gibi Avrupa'nı en önemli ülkelerinin yanında Suudi Arabistan ve Ürdün gibi Ortadoğu ülkeleri yer

almaktadır. Bu tarz ülkelerin AIIB'ye üye olma girişiminde bulunması Çin'in ekonomik gücünün yanı sıra uluslararası alanda önemli bir ülke konumunda olduğunu göstermektedir. Bunun yanında bankaya üye olma girişiminde bulunan ülkelerin büyük çoğunluğunun Kuşak Yol Projesi kapsamında yer alması Çin için umut verici bir gelişme olarak görülmüştür. (Özdaşlı, 2015). Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) bu haliyle çok uluslu bir kuruluş halini almıştır. Projenin sürdürülebilirliği açısından proje kapsamında yer alan ülkelerin AIIB'e sermaye olarak katkıda bulunma zorunluluğu vardır. Çin AIIB'yi kurarak Dünya Bankası'na alternatif oluşturmaya çalıştığı görüşü hakim olmuştur (Hastürk, 2019). Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nda oy oranı %26 iken geri kalan oylar diğer üye ülkeler arasında dağılmış bulunmaktadır. Kuşak yol projesi kapsamında gerçekleştirilen projelerin bir bölümünün finansmanı bu bankadan sağlanmaktadır. (Shepard, 2017). Çizelgede 2020 yılı itibariyle Asya Altyapı ve Yatırım Bankasına kurucu üyesi olan ülkelere yer verilmiştir (Şekil 3.1.).

Çizelge 3.1. : AIIB Kurucu üyeleri.

Afganistan	Etiyopya	İtalya	Pakistan
Almanya	Fiji	İzlanda	Polonya
Avustralya	Fildişi Sahili	Kamboçya	Portekiz
Avusturya	Filipinler	Kanada	Romanya
Azerbaycan	Finlandiya	Katar	Ruanda
Bahreyn	Fransa	Kazakistan	Rusya
Bangladeş	Gana	Kırgızistan	Samoa
Belarus	Gine	Kuveyt	Sırbistan
Belçika	Güney Afrika	Laos	Sudan
Benin	Güney Kıbrıs	Lüksemburg	Suudi Arabistan
Birleşik Arap Emirlikleri	Güney Kore	Macaristan	Singapur
Birleşik Krallık	Gürcistan	Madagaskar	Sri Lanka
Brezilya	Hindistan	Malezya	Tacikistan
Brunei	Hollanda	Maldivler	Tayland
Cezayir	Hong Kong	Malta	Türkiye
Çin	İrlanda	Moğolistan	Uruguay
Danimarka	İsrail	Myanmar	Ürdün
Doğu Timor	İspanya	Nepal	Vanuatu
Ekvador	İsveç	Norveç	Vietnam
Endonezya	İsviçre	Özbekistan	Yeni Zelanda

Kaynak: AIIB, 2020

Asya Kalkınma Bankası'na göre, Asya'da ekonomik ve altyapı yatırımlarının finansmanı için 8.2 trilyon dolar bütçeye ihtiyaç duyulmaktadır. Çin de bu yatırımları, Kuşak Yol projesi kapsamında belirli bir stratejik hedef bağlamında kendisinin

liderliğinde yapacağı ticari ve ekonomik entegrasyona hizmet edecek şekilde yapma düşüncesindedir. Çin'in, Kuşak Yol Projesi kapsamında önümüzdeki yıllarda 750 milyar dolar yatırım yapacağını açıklaması da bu bağlamda değerlendirilmektedir. Ayrıca Çin Devlet Başkanı Xi,'nin Kuşak Yol projesi'ne 14.5 milyar dolar daha katkı yapılacağını, Çin Kalkınma Bankası'nın 38 milyar dolar ve Çin Eximbank'ın da 20 milyar dolarlık Kuşak Yol projesi altyapı yatırımlarını, endüstriyel kapasitesini ve finans alanı için borç fonu oluşturulacağını belirtmiştir. Mevcut ekonomik şartlarda, bu derece büyük yatırımları yapabilecek ve fonları oluşturabilecek tek ekonomik gücün Çin olacağı görülmektedir. Çin liderliğinde gelişen bu proje, İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD'nin Marshall Yardımlarına benzerlik gösterse de ekonomistlerin değerlendirmelerine göre onun 12 katı büyüklüğündedir. ABD'nin kontrolündeki mevcut uluslararası ekonomik sistemde gelişmiş ülkelerde korumacılığa yönelimin tekrardan başlaması, altyapı ve ekonomik yatırıma ihtiyacı olan gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeleri Çin ile işbirliğine yönlendirmektedir. Bu yüzden, gelişen ve gelişmekte olan ülkeler, Batı merkezli ekonomik sistemin kurucuları ve asli unsurları dışında Çin'in öncülüğünde yeni oluşan ve çıkarlarının olacağını düşündükleri bu sistemden mümkün olduğunca daha fazla faydalanma eğilimindedirler. (Alperen, 2017: 2).

3.4. Kuşak Yol Projesi'nin Ülke ve Hedefleri

Kuşak yol projesi Çin'in karşı karşıya kaldığı sorunlara bulmuş olduğu bir çözüm yolu olarak nitelendirilmektedir. 1978'den beri Çin, kıyı bölgelerini ihracat merkezi haline getirmiş ve büyük ölçekli ekonomik reformları hayata geçirmiş, üstelik bu uğurda komünizmi terk etmek zorunda kalmıştır. Burada Çin'in hedefi Batı ülkelerinin çok uluslu firmalarının Çin'de konumlanması sağlamak ve Çin'i dünyanın üretim üssü haline getirmektir. Çin bu hedefine ulaşabilmek için,

- a. Kamu İktisadi Teşebbüsleri aracılığıyla gereken altyapı sistemini oluşturdu.
- b. Kamu baskısı ile ücretler düşürüldü.
- c. Yatırım maliyetlerini düşürmek için, çevre koruma tedbirlerine önem verilmedi.
- d. Çok uluslu şirketler uygulanacak vergi oranları düşük tutulmuştur.

Kısacası Çin'in bu başarısı, çok uluslu şirketlerin off-shore yatırımlarını kendi ülkesine çekmek için devlet tarafından yürütülen ideolojik yönden tartışmalı bu tedbirleri barındırmaktadır.

2008 yılında gerçekleşen küresel kriz sebebiyle Çin mallarına olan küresel ölçekteki talebin azalması ile Çin ekonomisinde duraklama görülmüştür. Duraklamayı önlemek için Pekin bankaları kredi faiz oranlarını düşürmüştür. Çin kamu kuruluşları yeni iş imkanları altyapı projelerine yönelmiştir. Çin'in ekonomik büyümesini sürdürmesinin maliyeti artarken, sermaye birikimini sürdürmek ve Çin mallarına talebi artırmak için Kuşak Yol projesini çözüm olarak üretti (Lee, 2017). Çin'in Kuşak Yol Projesi'nden beklentileri;

- a. Çin Kuşak Yol Projesi'yle küresel bazda ekonomik gücünü arttırmak ve uluslararası alanda olumsuz algıyı dağıtmayı hedeflemiştir. Bu sayede hem bölgesel hem de küresel etkisi artmış olacaktır.
- b. 2008 yılındaki Küresel Finansal Krizini takiben ortaya çıkan küresel durgunlukla beraber, Çin'in GSYİH'sında düşüş gerçekleşmiştir. Çin Kuşak Yol projesi ile yeni pazarlar elde etmek ve mevcut ticaret alanlarını aktif duruma getirerek GSYİH'sını yeniden artırmayı amaçlamıştır.
- c. Çin'in üretmiş olduğu ekonomik büyüme modeli ülkeye yatırımların gelmesiyle elde edilen bir büyüme modeli olduğu için, küresel durgunluk dönemindeki elde edilen çelik, çimento ve alüminyum gibi altyapı endüstrisinde kullanılan aşırı üretim fazlası ürünlerin Kuşak Yol Projesi sayesinde eritileceği hedeflenmiştir.
- d. Kuşak Yol Projesine katılan ülkeler arasında Çin Yuanının kullanılarak, Çin Yuanının rezerv para olması sağlanacaktır.
- e. Çin'in doğu ve batısı arasında ekonomik eşitsizlikler mevcuttur. Özellikle Çin'in Batı ve iç kesimler geri kalmıştır. Kuşak Yol Projesi sayesinde bu bölgelerin dünyaya entegre olması sağlanacaktır.

Çin gelişmiş ekonomisiyle birlikte Kuşak Yol Projesi ile uluslararası alanda da iddialı bir role bürünmüştür. Geçmiş dönemlerde izlemiş olduğu politikaları terk ederek, dünyanın dört bir tarafındaki ülkelerle ilişkilerini geliştirme eğilimindedir. İlgi duyulan bir güç konumuna gelen Çin'in, hem AB hem de NATO üyesi bir ülke olan İtalya ile Kuşak Yol Projesi'ne dahil olmak adına mutabakat imzalaması, almış olduğu mesafeyi gözler önüne sermektedir (Charlotte, 2019).

Kuşak Yol Projesi Çinli firmaların dünyaya açılması için önemli bir fırsat oluşturmaktadır. Çin'in Güneydoğu Asya'da yürüttüğü yüksek teknolojlili hızlı tren projeleri dünyaya açılımının örneklerindendir. Çin, Tayland, Malezya ve Endonezya gibi ülkelerin hızlı tren projelerini üstlenerek hem kendi demiryolu sektörünü canlandırmış hem de bu sektörün dünyaya açılımına katkıda bulunmuştur (Cai, 2017).

Çin, Kuşak Yol Projesi çerçevesindeki altyapı projelerinde birlikte hareket ettiği ülkelerde ya doğrudan ya da iş birliği yaptığı ülkelerdeki şirketlerle ortaklık kurarak projelerini sürdürmektedir (Baltensperger ve Dadush, 2019: 4). Ayrıca bu projelerde Çinli firmaların ürünleri kullanılmakta ve Çinli işçiler çalışmalarda yer almaktadır (Kliman, 2018).

Proje'nin politika koordinasyonu, tesis bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insanlar arası ilişkiler gibi beş işbirliği ele alınarak, ulaşım ve endüstriyel altyapı gibi devam etmekte olan projeler yer almaktadır. Bu projelerden bazıları;

Jakarta-Bandung Yüksek Hızlı Tren Hattı; Endonezya'nın başkenti Cakarta'yı Bandunga'a bağlayan 142 km. uzunluğunda Jakarta-Bandung yüksek hızlı demiryolu hattına 2015'in Ekim aylarında başlanmıştır. Çin demiryolları işletmesi ve Endonezya devletine ait PT Wijaya Karya Tbk öncülüğünde Çin Endonezya konsorsiyumu tarafından inşa edilmekte ve işletilmekte olan proje Çin Kalkınma Bankası kredileriyle finanse edilmektedir. Saatte maksimum 350 km. hıza sahip olacak ve Cakarta ile Bandung arasını 45 dakikada alacak şekilde yolcu ve eşya taşımalarını gerçekleştirebilecektir.

Abuja – Kaduna Railway – Nigeria; Nijerya ve Batı Afrika'daki ilk standart hat demiryolu olan Abvuja-Kaduna demiryolu, 2016 yılında resmi olarak hizmete açılmış ve faaliyete başlamış bulunmaktadır. Çin inşaat Mühendisleri şirketince yapılan demiryolu, Çin demiryolu standartlarını temsil eden ilk denizaşırı demiryoludur. 186,5 kilometrelik alanda iyileştirilmiş bir yatırım ortamı, toplum koordineli bölgesel ekonomi alanı ve güvenli bir güzergah ortamı sunmaktadır.

Colombo Port City – Sri Lanka; Kuşak Yol Projesi'nde Çin ile Sri Lanka arasındaki en büyük proje olan Çin destekli Kolombo limanı 2019 yılının Ocak ayında 269 hektarlık araziye konumlandırılmıştır. Sri Lanka hükümeti tarafından Çin ile ortaklaşa

geliştirilen 1,4 milyar dolarlık projenin 20 yıl içerisinde yerel halka 83.000 iş imkanı getirmesi beklenmektedir.

Pire Limanı- Yunanistan;Yunanistan'ın en büyük limanı olan Pire limanı 10 Ağustos 2016'dan beri Çinli COSCO Shipping Co. Ltd. tarafından işletilmektedir. Şirket tarafından kurvaziyer terminalinin genişletilmesi, gemi onarım iskelesinin geliştirilmesi ve çok katlı Ro-Ro gemi iskelesi garajı için 290 milyon Euro yatırım yapılması beklenmektedir. Kuşak Yol Projesi'nin hem karadan hem denizden önemli bir kavşak noktası olan liman, son dönemde artan yatırımlarla önemli bir konteyner limanına dönüşmüş durumdadır. Çinli ve Yunan işletmelerin ortak çalışmalarıyla birlikte limanın altyapı ve operasyonel etkinliği arttırılmıştır. Liman noktası çeşitli iş imkânları sağlamakla birlikte yerel ekonomik kalkınmaya da katkı sağlayarak, Kuşak Yol Projesi'nin temel hedeflerinden olan kazan kazan mantığını işlemeye devam etmektedir.

Temburong Bridge – Brunei; Brunei tarihinin en büyük altyapı projesi olan Temburong köprüsü yaklaşık 30 km. uzunluğuyla ülkenin en uzun deniz geçişi köprüsü konumundadır. Çevre korumayı ön planda tutan bu proje 2019 yılının sonlarında faaliyete girmiştir.

Padma Bridge – Bangladesh; Yapımının 2022 yılında tamamlanması beklenen Padma köprüsü, Bangladesh'in üç büyük nehrinden biri olan Padma nehri üzerine 25 metre genişliğinde ve 10 km. uzunluğunda olacaktır. Çin Demiryolu İşletmeleri ile Bangladesh hükümeti arasında imzalanan 1.55 milyar dolarlık sözleşme 2016 yılı Haziran ayında imzalanmıştır. Köprü, Bangladesh'in en büyük altyapı projesi olmasının yanında maliyeti olarak Çinli şirketlerin üstlenmiş olduğu en büyük yabancı köprü projesidir. Proje tamamlandığında başkent Dakka ile ülkenin güneyinde yer alan Khulna şehri arasında seyahat süresi 13 saatten yaklaşık üç saate inmesi beklenmektedir.

Punta Sierra Rüzgar Santrali – Şili; Şili'deki Punta Sierra rüzgar santrali Çin'in Güney Amerika'daki ilk yatırımdır. 2018 yılından beri deniz kenarında faaliyet göstermektedir. Çinli Enerji şirketleri tarafından finanse edilen 150 milyon dolarlık proje, 82 megawatt kurulu güce sahip ve yaklaşık 130.000 hanenin elektrik ihtiyacını karşılamakta ve karbon emisyonlarını yılda 157.000 ton azaltmaktadır.

Yamal LNG Projesi – Rusya; Rusya'nın Kuzey kutbu'ndaki Yamal Yarımadasında yer alan Yamal sıvılaştırılmış doğalgaz projesi, Aralık 2017, Ağustos 2018 ve Aralık

2018’de başlayan faaliyetleriyle her biri yılda 5,5 milyon ton kapasiteli üç üretim hattı ile art arda tam üretim kapasitesine ulaşmıştır. Proje Kuşak Yol Projesi’nde önerildikten sonra Rusya’da uygulanan en büyük enerji işbirliğidir. Rusya’da Novatek (%50,1), Fransa’nın Total (%20), Çin Ulusal Petrol Şirketi (%20), ve Çin İpek Yolu Fonu’na (%9,9) aittir.

Çin-Belarus Endüstriyel Park – Belarus; Çin- Beyaz Rusya Endüstri Parkı, Belarus’taki ilk özel ekonomik bölge ve Çin ile Beyaz Rusya arasındaki hükümetlerarası en büyük işbirliği projesidir. Minsk’ e 25 km. uzaklıkta ve 91,5 kilometrekarelik bir alana konumlandırılan sanayi parkında Çin’den 26, Beyaz Rusya’dan 10, Amerika Birleşik Devletlerinden 7, Rusya gibi diğer ülkelerden toplam 43 şirket yer almaktadır. Şirketler parkta 1 milyar dolardan fazla yatırım için anlaşmalar yapmış bulunmaktadır.

Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Alanı – Cibuti; Çin’in finanse etmiş olduğu Ocak 2017’de inşaatına başlanan Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi, 5 Temmuz 2018 tarihinde faaliyete geçmiştir. Çinli şirketlerin ve Cibuti Limanları ve Serbest Bölge Kurumundan oluşan ortak girişim tarafından yönetilen Serbest Ticaret alanı 6 kilometrekarelik alanda faaliye göstermektedir. Serbest ticaret bölgesinin Kuşak Yol Projesi’ne dahil olan diğer Afrika ülkeleri ile Asya ve Avrupayı birbirine bağlayan önemli bir lojistik merkez haline gelmesi beklenmektedir (en.brnn.com.).

3.5. Kuşak Yol Projesi’nin Engelleri ve Zorlukları

Kuşak Yol Projesi’nin zorluklarından, projede yer alan ülkeler arasında kredi derecelendirmeleri çok düşük seviyelerde yer alan ülkeler bulunmaktadır. Bu ülkelerin bu borçları ödeyebilmelerinin oldukça zor olduğu görülmektedir. Bu durum Çin’i finansal açıdan sıkıntıya sokacak bir durumdur. Proje kapsamında yer alan Ortadoğu ülkelerinde istikrarsızlığın mevcut olması risk teşkil etmektedir. Projede bulunan GSMH’sı oldukça düşük seviyelerde bulunan ülkeler, Çin’in kendilerini sömürdükleri algısına kapıldıkları zaman, bu algı Çin aleyhine politik riskler doğurabilir. Hâlihazırda Myanmar, Sri Lanka ve Afrika ülkelerine ait kredilerin geri ödemesi geldiğinde tepkilerin görülmesi muhtemel bir risk oluşturmaktadır. Bu yüzden Çin’in bu ülkelere yaptığı yatırımlar yeterli seviyede kar getirmemektedir. Ağır borç yükü altındaki bu ülkelerde bu durumun yayılabilme endişesi hakimdir (Choudhury, 2017).

Çin, bulunmuş olduğu bölgenin dışına tarihi boyunca çıkmayan ve küresel emperyal deneyimi olmayan gelişen bir güç olarak görülmektedir. Buna karşılık rekabet ettiği ABD son yıllarda düşüş eğiliminde olmasına karşın küresel bir güç olmaya devam etmektedir. Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından Çin Rüyası olarak nitelendirilen dünya sorunlarına çözüm getirebilecek birkaç büyük güçten biri olma hedefi bulunmaktadır. Çin uzun vadeli hedeflerini gerçekleştirmek için ekonomik, çevresel ve stratejik problemlerle başa çıkmak durumundadır (Leverett ve Bingbing, 2017: 118).

Kuşak Yol Projesi'nde güzergâhın gelişmesi için Doğu Avrupa (Ukrayna) ve Orta Doğu'daki (Irak-Suriye) siyasi gerilimler ve çatışmalar bulunmakta, belirsizlikler devam etmektedir. Aynı zamanda Kuşak Yol Projesi'nde önemli bir konumda yer alan Pakistan ile İran ve Afganistan'da ekonomik ve siyasal problemlerle uğraşmaktadır. Doğu Akdeniz'de yaşanan gerilimler projenin akıbetini etkileyecek derecededir (Tekir ve Demir: 2019: 271-272). Çin, Hindistan, İran ve Afganistan, Güney Asya "Güney İpek Yolu" inşaat projesi ile Deniz Yolu ve Kara Yolu'nu birleştirmeyi hedeflemektedir. Hindistan coğrafi koşullarının avantajından yararlanarak Hint Okyanusundaki hâkimiyetini güçlendirmeye ve dış güçlerin varlığına müdahalesine karşı korunmaya çalışmaktadır. Bu sebeple Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamındaki çalışmalarını kuşatma olarak nitelendirmektedir (Haiguan,2017: 136). Hint okyanusu çevresinde gücünün azalmasına müsaade etmemek adına projenin işlemlerini engelleyecek adımlar atması beklenmektedir (Ergünsü, 2017). Bazı ülkeler kendi çıkarları uğruna farklı kültür, ortak ekonomi, milliyetçilik gibi sebeplerden dolayı ekonomiyi başkalarıyla paylaşmayı reddetmektedirler (Lin, 2014). Bölgede yer alan ülkelere Hindistan ve Japonya, Çin'den Avrupa'ya kadar ulaşan Kuşak Yol Projesi'ne karşı farklı bir proje geliştirme çabası içerisinde. 2017 yılında Afrika Kalkınma Bankasının Gucerat'taki toplantısında Hindistan başbakanı " Asya Afrika Büyüme Koridoru" projesini dile getirmiştir. Koridorda Güney Doğu ve Güney Asya, Okyanusya ve Afrika'dan oluşan bir rotada serbest ticaretin geliştirilmesi ve yeni bir Hint Pasifik bölgesi oluşturmayı amaçlamaktadır (<http://qha.com.ua/tr/siyaset/cin-in-ipek-yolu-projesine-japonya-ve-hindistan-dan-karsiatak/158089/>) Bu durum Çin'in Güney Asya'daki ülkelerle iş birliği açısından olumsuz bir etki yaratmaktadır (Haiguan,2017: 136).

Kuşak Yol Projesi'nin zorluklarından biride finansman sıkıntısı olarak görülmüştür. Projenin gerçekleştirilmesi için gerekli finansman için kaynak oluşturulmuş durumda fakat; bölgesel karmaşıklıklar ve proje kapsamında yer alan ülkelerin iş birliği potansiyellerinin aynı olmaması ve Çin'in bir tehdit olarak algılanması da zorluklardan bazılarıdır (Mahapatra,2018: 185). Çin'in aleyhine gelişen politikalar ve bölgedeki olumsuz imajını düzeltmek için kamu diplomasisi yürütmesi gerekli olduğu belirtilmektedir (Oba, 2019: 35)

3.6. Kuşak Yol Projesi Kapsamında Çin ile Bölgeler Düzeyinde Ülkeler Arası İlişkiler

Bu kısımda Kuşak Yol Projesi Kapsamında Çin'in ABD, AB, Asya kıtasındaki ve Afrika kıtasındaki ülkelerle gerçekleştirmeye çalıştığı işbirliği, kazançlara ve sorunlara değinilmiştir. Son olarak Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında Türkiye ile ilişkilerine, Türkiye'nin projeden beklentilerine, kazançlarına, karşılaşılabileceği sorunlara yer verilmiştir.

3.6.1. Çin-ABD ilişkileri

ABD, Kuşak Yol Projesi'ni Çin' borçlanarak projelerine finansman sağlayan ülkelerin büyük bir kısmının bu borçları geri ödeme kapasiteleri olmadığından sömürgeci bir düzen olarak nitelendirmektedir. ABD, hegemonik güç olarak etkisini azaltacağı riskine karşılık Çin'in çalışmalarında rahatsızlık duymaktadır. Amerikalı yetkililerin büyük çoğunluğu, Çin'in aşırı üretimden kaynaklı kapasite fazlalıklarını Kuşak Yol Projesi aracılığıyla ihracını gerçekleştirmeye çalıştığı görüşünde bulunmuşlardır. Bu nedenden ötürü, Çin'i geliştirmekte olan ülkeleri borçlandırarak etkinliğini artırmaya çalışmakla suçlamaktadırlar. ABD, Kuşak Yol Projesi'ni ekonomik bir fırsat olmadığını ve müttefiklerinin bu projenin içinde yer almamasını ve hatta Kuşak Yol Projesi'ni bir tehdit olarak görmeleri yönünde tavsiyelerde bulunmaktadır. ABD, projeyi şeffaf olmamakla ve çevreye gerekli hassasiyeti göstermemekle eleştirmektedir. ABD'nin projeye dahil olan özel sektör şirketlere yaptırımlar uygulaması ve gelişmiş ekonomilere sahip olan ülkelerin projede yer almasını engelleyeceği beklenmektedir (Zhang ve Fang, 2020). ABD ve Çin daha önceki dönemlerde iş birliği içerisinde bulunmalarına rağmen çıkar çatışmasında dolayı, hem ekonomik hem de stratejik meselelerde anlaşma sağlayamamaktadır. Oluşan durumun

Kuşak Yol Projesi'ni başarısızlığa itme tehlikesi bulunmaktadır. Bütün bu anlaşmazlıklar neticesinde iki ülke arasında ticaret savaşlarını doğurmuştur. Ticaret savaşı ile birlikte Amerikan ve Çin mallarına yönelik gümrük vergilerinde artışlar meydana gelmiştir. Bu durum, küresel ticaret sistemini olumsuz etkilemektedir. ABD'nin ticaret savaşlarını başlatmasının nedenleri arasında Çin'i tehdit olarak görmesi ve dünya ekonomisi liderliğini ele geçirme endişesi yatmaktadır (Bergsten, 2018).

ABD'nin 23 Mart 2018 tarihinde çelik ve alüminyuma sırasıyla %25 ve %10 ek gümrük vergisi uygulamasının ardından Çin'de misilleme olarak %15-%25 arası değişen tarifelerle 128 ABD menşeli ürüne gümrük vergisi uygulamıştır (bloomberght.com). ABD'nin kapsamlı vergilendirmeler uyguladığı Çin ürünleri arasında daha çok (demir-çelik hariç) televizyon, uçak parçaları, tıbbi cihazlar, nükleer reaksiyon parçaları gibi teknik ürünler yer almaktadır. Çünkü Çin ucuz işgücü maliyetinin sağladığı avantajlardan yararlanarak kendisini üretim merkezine dönüştürmek istemesinden ABD rahatsızlık duymaktadır (Bozkurt, 2018). Bu iki ülkenin karşılıklı misillemelerle ekonomilerine zarar vermeye çalışmasına örnek olarak Çin'in soya fasulyesine yaptığı misilleme, ABD'nin 2018'in üçüncü çeyreğinde ihracatının %4,4 oranında azalmasına neden olmuştur (<https://tradingeconomics.com/united-states/gdp-growth>). Çizelge 3.2.'de ABD'nin ticari ilişkilerde bulunduğu ana ihracat ve ana ithalat ülkelerine yer verilmiştir. İhracat oranlarına bakıldığında, Çin 125 milyar dolar ile 3. Sırada yer alırken, İthalatta 457 milyar dolar ile 1. Sırada yer almaktadır (Çizelge 3.2.).

Çizelge 3.2. : ABD'nin Ülkelere Göre 2020 Yılına Ait İthalat ve İhracat Verileri

Ana İhracat Ülkeleri	Tutar	İhracat % olarak	Ana İthalat Ülkeleri	Tutar	İthalat % olarak
Kanada	255 milyar \$	18%	Çin	457 milyar \$	19%
Meksika	213 milyar \$	15%	Meksika	328 milyar \$	14%
Çin	125 milyar \$	9%	Kanada	277 milyar \$	12%
Japonya	64 milyar \$	4%	Japonya	122 milyar \$	5%
İngiltere	59 milyar \$	4%	Almanya	117 milyar \$	5%
Almanya	58 milyar \$	4%	Vietnam	83 milyar \$	3%
G.Kore	51 milyar \$	4%	G.Kore	78 milyar \$	3%
Hollanda	46 milyar \$	3%	İsviçre	75 milyar \$	3%

Çizelge 3.2. Devamı : ABD'nin Ülkelere Göre 2020 Yılına Ait İthalat ve İhracat Verileri

Tayvan	30 milyar \$	2%	İrlanda	65 milyar \$	3%
Brezilya	35 milyar \$	2%	Tayvan	62 milyar \$	3%
Türkiye	10 milyar \$	0,70%	Türkiye	11 milyar \$	0,50%
Diğerleri	486 milyar \$	34%	Diğerleri	727 milyar \$	30%

Kaynak: www.ticaret.gov.tr

ABD'nin Çin'e karşı verdiği dış ticaret açığı ABD'nin ticaret savaşlarına girme nedenlerinden biridir. Çizelge 3.2.'de ABD'nin Çin'den ithalatı Çin'in ABD'den ithalatından daha fazla olduğu görülmektedir. Çin'e olan bağıllık ve dış ticaret açığının tetiklediği sorunlar ticaret savaşlarını mecbur kılmıştır. Çin ekonomik büyüklük açısından ABD'nin gerisinde olsa da, Çin'in mevcut büyüme hızını devam ettirdiği varsayıldığında 2029 yılında ABD'yi geçmesi beklenmektedir (<https://www.bloomberg.com/graphics/2016-us-vs-china-economy/>). Çin henüz ekonomik ve politik bir oluşumla birleşmeyi düşünmemektedir. Çin'in Küresel hegemonik bir güç olarak ABD'nin karşısına çıkmaya henüz hazır olmadığı gözlemlenmektedir. ABD'ye nazaran Çin gerilimi artıracak davranışlardan uzak durmaktadır. Fakat ABD yönetimi Çin ile ilişkiler konusunda isteksiz olduğundan, Çin'in ekonomik ilişkilerinin yoğun olduğu komşu ülkeleri ile işbirliği içerisine girerek mevcut iktidarını kuvvetlendirmeye ve Çin'in hedeflerini engellemeye çalışmaktadır. ABD, sadece Uzak Doğu ülkeleri ile değil Hindistan ile Orta Doğu ülkelerinden Mısır, Suudi Arabistan ve Türkiye ile ilişkilerini geliştirme yönünde çalışmalar yürütmektedir. ABD, Çin'in küresel pazar üzerindeki tekeli yayılmasını Çin'in mal ve hizmetler üzerindeki tedarik zincirini önlemeye yönelik politikalar üretmektedir. ABD'nin Çin'e karşı bu yaklaşımının temelinde, küresel ekonomi ve uluslararası siyaset üzerindeki hegemonik etkisini devam ettirme çabası yatmaktadır.

3.6.2. Çin - Avrupa Birliği ilişkileri

Avrupa Birliği kıta Avrupa'sında kurulduğundan beri tıpkı Çin'in Kuşak Yol Projesi'nde yaptığı gibi lojistik, ulaşım altyapı, temiz şehir ulaşımı gibi projelere öncelik vermiştir (Kuşçu, 2011). AB-Çin arasında 1975 yılında başlayan diplomatik ilişkiler, zaman geçtikçe geniş kapsamlı stratejik bir ortaklığa dönüşmüştür. 2007 yılında meydana gelen kriz sonucunda Avrupa ülkelerinde yatırımlar azalmış, bu durağanlığın neticesinde Brüksel ile Çin arasında ilişkilerde artış görülmüştür (Sarvari

ve Szeidovitz, 2016). Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2015 yılında Avrupa ziyareti mevcut ilişkilerin gelişmesine katkı sağlamıştır (Şahin, 2016).

Çin'in Avrupa ile oluşturduğu stratejik ortaklık, ortak çıkarlara dayanan yeni küresel siyasi sistemin uzantıları olarak nitelendirilmektedir. Çin'in gerçekleştirmeye çalıştığı altyapı projeleri, limanları ve demiryollarını bağlamaya çalışması, Çin- Avrupa ilişkilerinde Çin'in jeopolitik politikalarının örneklerindendir (Sarvari ve Szeidovitz, 2016).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in; "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın geliştirilmesi ile Çin-AB işbirliğinin nasıl birleştirilebileceğini de incelemeliyiz" önerisinden sonra, ikili görüşmeler sonucunda, AB'li liderler, AB nakliye politikaları ile Çin'in Kuşak Yol Projesi'nin Ekonomik Kuşağı arasında ortaklık geliştirmeyi onaylamışlardır (Makocki, 2016).

Çin ve Avrupa, yaptıkları ve planladıkları altyapı yatırımları ile gelir artışı ile birlikte uluslararası piyasalara ulaşmayı hedeflemektedirler. Bu bakımdan AB, rekabet gücünü artırmak için Çin'in Kuşak Yol Projesi'ni onaylamıştır (Sarvari ve Szeidovitz, 2016). Avrupa Birliği'nin projeye onay vermesindeki sebeplerden biri 1990'lı yıllarda, Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) olarak adlandırdığı, bölgesel bağlantıların güçlendirilmesi ve yoksulluğun azaltılması ile geliştirdiği projeye katkı sağlayacağı düşüncesidir. Doğu ile Batı arasında 14 ülkeyi içine alan proje, deniz, hava, kara ve demir yollarıyla ulaşımın güvenliğini sağlayan bağlantıları kapsamaktadır. Avrupalı uzmanlar göre, uygulanan politikalar sonucunda, AB'nin Orta Asya'da yer alan Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan'da nüfuzunu artırması beklenmektedir (Mori, 2016). Bölgenin ticaret alanında ikinci büyük ortağı olan AB, Kazakistan'ın önemli enerji müşterisi konumundadır (Ghiasy ve Zhou, 2017). 2015'in Aralık ayında AB, Kazakistan ile Arttırılmış Ortaklık ve İşbirliği Anlaşması imzalamıştır (Murpy, 2016). Kırgızistan ve Tacikistan'ın AB'ye yardım fonları nedeniyle ilgisi bulunmaktadır. Özbekistan ile AB arasında sınırlı bir ilişki bulunmaktadır. Türkmenistan'da ise AB heyeti bulunmamaktadır (Okur ve Aydın, 2018: 4, 318).

Avrupa Birliği, Orta Asya'daki ülkelerin gelişmesine katkı sağlayarak ileriki dönemlerde söz sahibi olmayı beklemektedir. Bunun için Brüksel yönetiminin bu ilkelerle diyalog kurması gerekmektedir. Orta Asya Türk cumhuriyetlerinde Avrupa

birliğinin yatırımlarına rağmen güvensizlik mevcuttur. AB'nin enerji alanında işbirliği bulunsa da, ÷lke halkaları, AB'nin doğal kaynaklar ile ilgili stratejilerinin farkındadır (Mori, 2016).

Avrupa ile Çin arasındaki küresel ilişki kıtalararası ekonomik iş birliği için birleştirici bir unsur olarak gör÷lmekte ve uzun vadede bazı Avrupa ÷lkelerine cazip fırsatlar yaratmaktadır. Avrupa'nın Çin ile birlikte projede yer alması ile birlikte tarihi bir fırsat elde edeceği, Avrasya'da oluşacak hareketlilik ile dünyanın merkezinin Asya'ya dönmesi ve bunun sonucunda Kuşak Yol Projesi'nin batısında yer alan Avrupa'ya olumlu katkılar sağlayacağı beklenmektedir (Okur ve Aydın, 2018).

Bir diğer fırsat Avrasya'dan ayrı olarak, Avrupa'da entegrasyonun güçlendirilmesi konusudur. Kuşak Yol Projesi ile Çin ile işbirliği içerisinde yer alan 16+1 platformundaki Orta ve Doğu Avrupa'daki ÷lkeleri içine alan genişleme hedefi bulunmaktadır (Yiwei, 2015). Bu durum AB'nin de Doğu ile Avrupa'yı bir araya getirme stratejisi içerisinde yer aldığından AB tarafından olumlu karşılanmaktadır (Pascha, 2020). Kuşak Yol Projesi'nin sağlayacağı faydalardan biriside Rusya ile Avrupa arasındaki uzlaşmaya yardımcı olması fikridir. Halihazırda Ukrayna ile Rusya'nın yaşadığı kriz ele alındığında Brüksel-Moskova hattı üzerinde yakınlaşma Avrupa'daki istikrara katkı sağlayacaktır (Yiwei, 2015).

Bu kapsamda Çin Yönetiminin Kuşak Yol Projesi'nin deniz ayağındaki çalışmalarında deniz ticaretini örgütlemek ve bir dizi satın almalar gerçekleştirmektedir (Johnson, 2018). Avrupa'yı etkileyen finansal krizden derin bir şekilde etkilenen Yunanistan'ın Pire limanını satın alarak bu limanı Avrupa, Güney Avrupa ve Orta Doğu'nun merkezine konumlanacak şekilde bir lokasyon haline getirmiştir. Bu satın alma ile Çin limanının iş kapasitesini artırmış durumdadır (Röhr, 2018). Çin yönetimi Süveyş kanalı aracılığıyla Pire limanına gelen ürünlerin kesintisiz bir şekilde Orta ve Kuzey Avrupa'ya ulaşımını sağlamak için Güney ve Doğu Avrupa'daki demiryollarının yenilenmesi için büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir (Makocki, 2016).

Çin, önemli liman şehirlerine sahip olan Portekiz ile Kuşak Yol Projesi'nin deniz bağlantısı ile ilgili önemli iş birlikleri içerisinde bulunmaktadır. Portekiz'in jeopolitik konumunu kullanarak Atlas okyanusuna açılma ve Portekiz'in deniz ticareti potansiyelinden yararlanma düşüncesindedir.

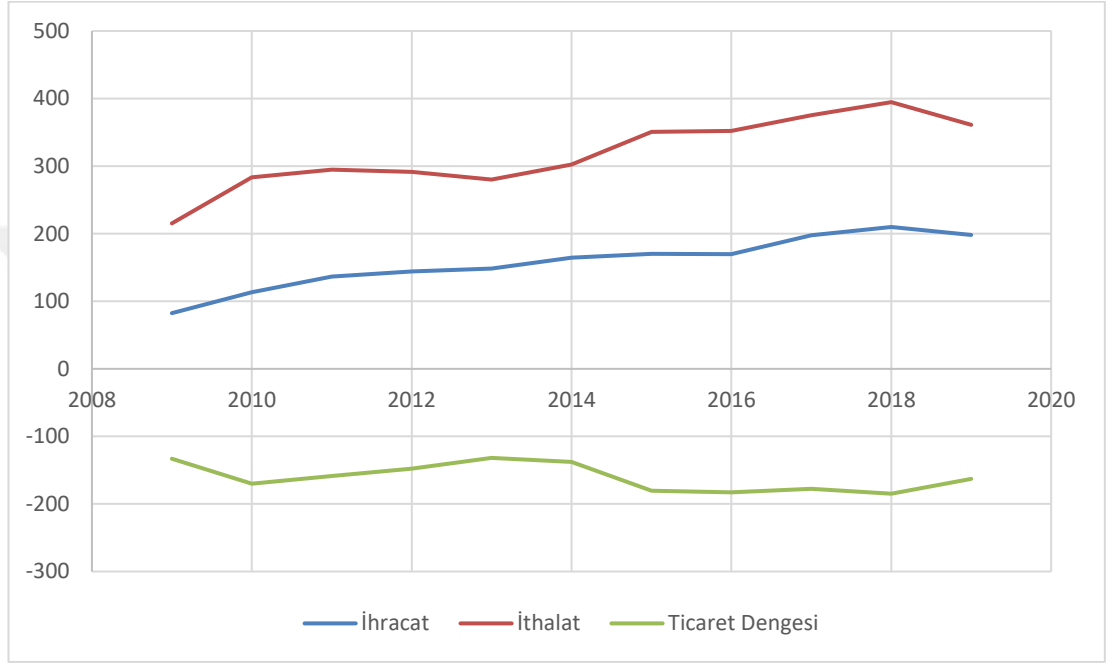
Güney Avrupa Ülkesi olan İtalya ile anlaşmalar yapan Çin yönetimi, “ Beş Limanlı İttifak” ortaklığını kurmuştur. Bu ortaklık İtalya’da üç limanı (Venedik, Trieste, Ravenna), Slovenya’nın Koper (Capodistria) limanını ve Hırvatistan’ın Fiume limanını kapsadığından “Beşli Liman İttifakı” olarak adlandırılmıştır. Bu proje ile Yunanistan’ın Pire limanını entegre edilecek olup, Süveyş kanalı kullanılarak Güney Avrupa’da Çinli Nakliye gemilerinin karşılanarak malların Orta ve Kuzey Avrupa’ya ulaşımının sağlanması hedeflenmektedir.

İşbirliği kapsamında Venedik şehrinde büyük kargo gemilerinin yanaşabilmesi için dev bir platform inşa edilmesi planlanmaktadır. İtalyan hükümeti ise Kuzey Adriyatik bölgesine gelecek malların Avrupa’nın kuzeyine ve iç kesimlerine nakliyatının sağlanması için demiryolu bağlantılarını kuvvetlendirmektedir. Beşli liman ittifakı demiryolu bağlantısının sağlanması ile Zürih’ten Milano’ya iki buçuk saat içinde tamamlanması planlanmaktadır (Makocki, 2016).

Çin yönetimi, Batı Akdeniz’de İspanyanın Valensiya limanı ve Belçika’nın Zeebrugge limanını büyük ölçekli kargo lokasyonlarına dönüştürmeye çalışmaktadır. Belçikanın ikinci büyük limanı olan Zeebrugge’yi 2018 yılında kullanım hakkını almıştır. Uzmanlar Çin devlet firmalarının Avrupa’daki limanların onda birini işlettiğini bildirmektedir (Johnson, 2018). 2020 yılı geride kaldığında Çin, ABD’yi geride bırakıp AB’nin en büyük ticaret ortağı konumuna gelmiştir. Çin ile AB arasındaki ithalat ve ihracatın toplam değeri 2020 yılında 709 milyar dolara ulaşmıştır. AB ile ABD arasındaki ticaret 671 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. AB ile Çin arasındaki ticaret açığı 2020 yılında Çin lehine artarak 199 milyar dolardan 219 milyar dolara yükselmiştir. Çin’in ABD ‘yi geride bırakarak Avrupanın en büyük ticari ortağı konumuna gelmesi 2019 yılının Aralık ayına başlayan Covid-19 vakasını ABD’ ye ve diğer ülkelere göre daha çabuk atlatması olarak görülmektedir (www.bbc.com).

Karşı düşüncede olan uzmanlar, Çin’in proje kapsamındaki faaliyetlerinin AB’nin siyasi ve ekonomik gücünü zayıflatabileceği düşüncesindedirler (Sarvari ve Szeido, 2016). Çin’in önemli projelerini ve yatırımlarını AB’nin katılımı olmadan gerçekleştirmekte ve bu durumun önemli ortaklık niteliğinden uzak olduğunu belirtmişlerdir (Makocki, 2016). 2018 yılında 27 AB büyükelçisinin düzenlemiş olduğu raporda, Kuşak Yol Projesi kapsamında ticari serbestleşmenin Çinli şirketlerin lehine olduğunu ve güç dengelerini değiştirme ihtimalinin AB politikalarına ters düştüğü belirtilmiştir. Büyükelçiler, raporlarında Çin’in küreselleşme çabalarının

kendi çıkarlarına hizmet ettiğine değinmişlerdir. Yapılan eleştirilere, Çin lideri Jinping; Projenin bir Çin komplosu olmadığını ve Çin'in jeopolitik bir oyun içerisinde olmadığını belirtmiştir. (Heide vd., 2018). Aşağıdaki şekilde AB ile Çin arasındaki 2009-2019 yılları arasında gerçekleşen dış ticaret verilerine yer verilmiştir. İlgili dönem aralığında AB'nin Çin'e karşı dış ticaret açığı verdiği görülmektedir (Şekil 3.3.).



Şekil 3.3. : AB ve Çin Arasında Gerçekleşen 2009-2019 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri (Milyar Euro)

Kaynak: www.statista.com

3.6.3. Çin-Rusya ilişkileri

Rusya Kuşak Yol Projesi ile ilgili çekinceleri bulunmaktadır. Üretim çeşitliliği açısından kısıtlı bir ekonomiye sahip olmakla birlikte, geniş topraklara sınırsız petrol doğal gaz ve hammadde kaynaklarını elinde bulundurmaktadır. Nüfusundaki gerileme ile uzun dönemde Çin hegemonyasının hedefinde olan Rusya, hem proje içerisinde yer almakta hem de projeyi engelleyecek alternatifler arayışına girmiştir (Bocutoğlu,2017: 269).

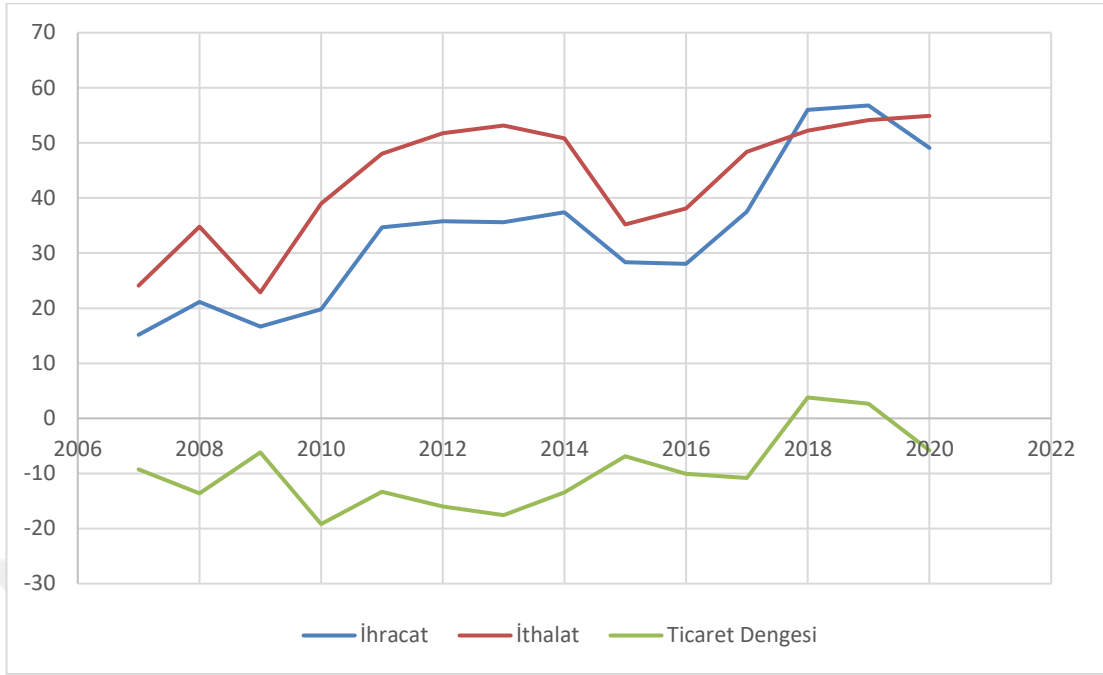
Rusya'nın oluşturmaya çalıştığı Avrasya Ekonomik Birliğine engel olarak gördüğü Kuşak Yol Projesi ile ilgili 2014 yılı itibariyle farklı bir tutum sergilemeye başladığı görülmüştür. Rusya'nın tutumunun değişmesinde, ABD ve AB'nin Kırım meselesi ile ilgili Rusya'ya yapılan yaptırımlar yer almaktadır. ABD ile Çin arasında yaşanan

gerilimler Çin ve Rusya'yı dış politikada ortak hareket etmeye yönlendirmiştir (Filippova ve Veleva, 2015).

Şimdilerde, Rusya'nın Kuşak Yol Projesi içinde yer alarak Avrasya'daki hedeflerini ulaşmak ve bölgedeki etkinliğini korumak adına bir görüş oluşmaya başlamıştır. Rusya Çin'in Orta Asya'ya coğrafi olarak yakınlığından dolayı ve Orta Asya ülkelerinin ekonomik gerekliliklerinden dolayı bölge ülkeleri için önemli bir yatırımcı olduğunu kabullenmiş durumdadır (Gabuev, 2015). Bu iki ülkenin ortak hareket etmesinden en çok faydalanan olanın Orta Asya ülkeleri olması beklenmektedir (Mammadzada, 2019: 112-113)

2015 yılının Ocak ayı ile birlikte Rusya Avrasya Ekonomik Birliği'ni kurmuştur. 2015 yılının Mayıs ayında Rusya ve Çin devlet başkanları Kuşak Yol Projesi ile Avrasya Ekonomik İşbirliği'nin geliştirilmesi ile ilgili ortak hareket edeceklerini belirtmişlerdir (Ziguo, 2016). İki taraf arasındaki anlaşmanın temelinde kazan kazan mantığı yatmaktadır (Denisov, 2015: 136). Rusya'nın Büyük Avrasya Ortaklığı ile Kuşak Yol Projesi'ndeki çıkarları birbiriyle örtüşmektedir (Guo vd., 2020). Rusya, Kuşak Yol Projesi'nin hayata geçirilmesi ile ilgili kendi çıkarlarını iki temele oturtmuştur. Birinci husus, Çin'in Avrasya'da yatırım yapabilme kapasitesinin artması ile oluşacak yatırım hareketliliği sayesinde Avrasya'nın rekabetçi bir görünüme sahip olma ihtimalidir. Rusya'nın Kuşak Yol Projesi'ne dahil olması ile birlikte Avrasya Ekonomik Birliği'nin yanı sıra farklı ülkelerle ve bölgelerle ortaklıklar kurabileceği düşüncesi bulunmaktadır. (Timofeev vd., 2017: 63).

İkinci husus, Kuşak Yol Projesi Rusya için önemli ekonomik imkânlar ve fırsatlar yaratmaktadır. Söz konusu proje Rusya'ya daha önce maliyetten dolayı gerçekleştiremediği altyapı ve ulaşım projelerinin faaliyete geçmesi için fon katkısı oluşturmaktadır. Böylece, Kuşak Yol Projesi daha az politik ve ekonomik maliyetle bölgesel entegrasyonu oluşturmada Rusya'ya katkı sağlamaktadır. Kuşak Yol Projesi, Avrasya Ekonomik Birliği'nin Asya ve Avrupa arasındaki ekonomik etkileşimde aracı olarak Rusya'nın pozisyonunu kuvvetlendirmekte ve bölgesel ekonomik entegrasyonun olumsuz etkilerini dengelemektedir (Timofeev vd., 2017: 63). Şekil 3.4.'de Rusya ve Çin arasındaki ithalat-ihracat ve dış ticaret dengesine ait veriler yer almaktadır. Tabloda, Rusya'nın Çin karşısında 2018 ve 2019 yılları haricinde dış ticaret açığı verdiği görülmektedir (Şekil 3.4.).



Şekil 3.4. : Rusya ve Çin'in 2007-2020 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri (Milyar Dolar)
Kaynak: www.statista.com

3.6.4. Kafkasya Bölgesi-Çin ilişkileri

Kuşak Yol Projesi'nin Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridorunda yer alan Güney Kafkasya bölümü; Hazar denizi ve Karadeniz'in arasında stratejik ve önemli geçiş noktalarına sahiptir (Şahin, 2018). Güney Kafkasya ülkeleri Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan'dan oluşmaktadır. Bu ülkeler Çin ile önemli bir ticari ortaklık kurmakta ve Çin'in yatırımlarına ihtiyaç duymaktadır fakat Çin'in bölgede yayılma ihtimaline karşı tepkiler gösterilmektedir (Öğütçü, 2015).

Önemli derecede petrol ve gaz rezervlerine sahip olan Azerbaycan, bölgede yatırım potansiyeli yüksek olan bir ülkedir (İnan ve Yayloyan, 2018: 10). Azerbaycan coğrafi konumu itibariyle Asya ve Avrupa arasında köprü vazifesinde olması ve güvenilir bir ülke görünümü sergilemesi, ülkeyi ön plana çıkarmıştır (Küresel Proje, 2019). Kuşak Yol Projesi ile birlikte Azerbaycan'ın, deniz limanları, kara yolları, demir yolu ve hava yolları ile doğu ile batı arasındaki dengeyi sağlayacak bir ülke olması itibariyle hem fırsatların hem de bazı tehditlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Kuşak Yol Projesi kapsamında Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Avrupa ile karadan ve denizden bağlantısı olmayan Azerbaycan için önem arz etmektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Azerbaycan, petrol ürünlerinin haricinde diğer ürünler ile ticaret

yapabilecek, dünyaya açılacak ve milli gelirini artıracaktır (Mammadzade, 2019).Çin'in Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ağının faaliyete geçmesiyle Avrupa'ya bağlantı yolu Trans-Sibirya Demir Yolu projesine kıyasla 7 bin kilometre azalmıştır. Siyasi açıdan bakıldığında Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ağı Rusya ve Ermenistan'ın ulusal sınırlarından geçmediğinden, her iki devletin bölgedeki etkisini azaltmakla beraber Rusya ile politik sıkıntıları bulunan ülkelerin pek çok konuda tek başlarına karar alabilmelerine destek olması beklenmektedir. Azerbaycan'ın askeri ve ekonomik gücü yüksek olan Çin ile Kuşak Yol Projesi kapsamında yer alması ekonomik çeşitliliğe katkı sağlamasının yanı sıra Batı ile olan ilişkilerinde kutuplaşma ve eksen kaymasına neden olabilir (Naghiyeva, 2019).

Azerbaycan'ın petrol geliri haricinde, ekonomisinin gelişmesine yönelik ve mal ve hizmet üretimini artıracak politikalar uygulaması ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilere katkı sağlamıştır. Proje, hem Azerbaycan'ın bölgesel etkinliğini artırmasına katkı sağlayacak hem de küresel ekonomiye katılımını hızlandıracaktır. İki ülke arasındaki ilişkilerin sadece Azerbaycan'ın enerji kaynakları üzerine yoğunlaşmayıp; kültür, güvenlik, eğitim ve bilim gibi alanlarda iki ülke arasındaki ortaklıkların geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Çizelge 3.3.'de 2000-2018 yılları arasında Azerbaycan ve Çin arasındaki ticaret hacmi görülmektedir. Çizelgede görüldüğü üzere 2008 yılı hariç diğer dönemlerde Çin' e karşı dış açık verdiği görülmektedir (Çizelge 3.3.).

Çizelge 3.3. : Azerbaycan-Çin Ticaret Hacmi (2000-2018/Dolar/my;milyon-mr;milyar)

Yıllar	2000	2004	2008	2012	2014	2016	2018
İthalat	23.090	145.485	478.834	631.856	697.082	703.805	1.196 mr
İhracat	4.878	31.718	498.968	183.768	63.862	382.027	113.573

Kaynak: Azerbaycan İstatistik Ajansı

Gürcistan, Güney Kafkasya'da ticaretin devamlılığı ve enerji projeleri için transit ülke konumundadır (İnan ve Yayloyan, 2018). Çin ve Avrupa arasındaki ticarete ulaşım süresini azaltma açısından stratejik bir konuma sahiptir (Şahin, 2018). Çin'in Gürcistan'da hammadde, elektrik ve altyapı yatırımları bulunmaktadır (Öğütçü,2015). Gürcistan'ın stratejik konumu sayesinde Çin'in, Avrupa ile ticaretinde Rusya'yı saf dışı bırakabilme şansı bulunmaktadır. Çin, Gürcistan'ın konumundan yararlanmak için yapmış olduğu serbest ticaret anlaşmaları ile Gürcistan malları %94 oranla vergi

muafiyetiyle Çin pazarında yer almıştır. İki ülke arasındaki ilişkiler bu sayede gelişmiştir (Şahin, 2018).

Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın tersine ticaret ve ulaşım açısından kısıtlı bir coğrafi konuma sahip bir ülkedir. Ermenistan'ın Azerbaycan ve Türkiye sınır kapıları kapalı olduğundan Güney Kafkasya bölgesinde ekonomik etkinliği zayıf bir ülke konumunu almıştır. Ermenistan'ın Güneyinde İran ile ve Kuzeyinde Gürcistan ile iki açık sınırı bulunmaktadır (İnan ve Yayloyan, 2018). Ermenistan, bölgede GSYİH açısından en zayıf ülkedir (Öğütçü, 2015). Ermenistan bölge içerisinde tek başına kaldığından Rusya ya olan bağımlılığın azaltılması için Çin ile ilişkilerini artırmıştır hatta Bölgede Çin ile ilişkiler konusunda lider konumdadır. Son dönemlerde Çin ve Ermenistan ekonomi, savunma ve eğitim alanlarında ilişkilerini artırmışlardır. Kuşak Yol Projesi ile birlikte Çin'de Ermeni dilini öğrenmeye çalışanlarda artış görülmüştür. Aynı dönemde Ermenistan'da Çinli öğrenci sayısı artı görülmüştür. Çinli firmaların yatırım yaptıkları ülkelerde, o ülkelerin geleneklerini ve dilini bilen Çinli çalışanlara ihtiyacında artış olmuştur (Tulun, 2017).

Bölgede Azerbaycan ve Ermenistan arasında yaşanan huzursuzluktan dolayı güvensizlik hakimdir. 27 Eylül 2020 tarihinde iki ülke arasında yaşanan çatışmalar 10 Kasım 2020 tarihinde Azerbaycan'ın askeri ve diplomatik zaferi ile sonuçlanmıştır (www.wikipedia.org). Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan, savaş sonrası yaptığı açıklamada Rusya, Azerbaycan, İran ve Gürcistan kabul ederlerse Ermenistan'ı da dahil ederek bölgesel barışı sağlamak için altılı platform oluşturulabileceğini ve olumlu sonuçlanması durumunda Ermenistan ile sınırların açılabilceğini belirtmiştir (www.cnnturk.com). Bölgede barışın sağlanması Kuşak Yol Projesi bağlamında yatırımların ve ticaretin aksamaması için önem arz etmektedir. Şekil 3.5.'de Azerbaycan ile Ermenistan arasında savaşın gerçekleştiği Dağlık Karabağ bölgesini gösteren Kafkasya bölgesine yer verilmiştir (Şekil 3.5.).



Şekil 3.5. : Güney Kafkasya Haritası
Kaynak: www.timeturk.com

3.6.5. Orta Asya Türki Cumhuriyetleri-Çin ilişkileri

Orta Asya ülkeleri ile Çin arasındaki ticaret hacmi 2000 yılında 1 milyar dolar seviyelerinde seyrederken, 2011 yılında Rusya ve Orta Asya'nın toplam ticaret hacmi 27,3 milyar dolar seviyelerindedir. 2013 yılında Kazakistan'da Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Kuşak Yol Projesi'ni açıklamasından sonra ticaret hacmi 50 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. Böylece Çin yönetimi, Orta Asya'daki bütün eski Sovyetler Birliğine dahil bulunmuş olan devletlerin ana ticari ortağı konumuna gelmiştir. Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra Çin'in Orta Asya'da siyasi ve ekonomik etkinliğinde artış ortaya çıkmıştır (Ghiasy ve Zhou, 2017). Fakat, Çin'in hammadde ve doğal kaynaklara ihtiyacının artması Orta Asya'da ekonomik hareketliliğin yanında korkuyu da beraberinde getirmektedir. Çin; Kazakistan'dan petrol, doğalgaz, uranyum, Türkmenistan ve Özbekistan'dan doğalgaz ithalatını gerçekleştirmektedir. Çin Kırgızistan'da ise altın madenlerini çalıştırmaktadır (Kalybekova ve Gullette, 2014). Çin'in Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'a yatırımları 70 milyar doları geçmektedir (Sarvari ve Szeidovitz, 2016).

Çin yönetimi, Orta Asya'da altyapı projelerinin çoğunu finanse etmesine rağmen bu durum Orta Asya'da şüphe ile karşılanmıştır. Örnek vermek gerekirse, Kırgızistan'da altın madenlerini işleten Çinli şirketlere karşı yerel halktan tepki gösterilmiştir

(Kalybekova ve Gullette, 2014: 18). Kırgızistan'da gerçekleştirilen yol çalışmalarında Çinli işçilerin çalıştırılması ve Kırgız işçilere Çinli İşçilerden daha az ücret ödenmektedir. Kırgız pazarında Kırgız malları yerine Çin'den gelen ucuz mallar yer almaktadır. Kırgız tüccarların pazardan atıldığı ve bu durum ile ilgili Kırgız hükümeti tarafından rapor düzenlenmiştir (Putz, 2015: 1-3). Çin, Kazakistan'ın önemli yatırımcıları arasındadır. Çin, Kazakistan'dan petrol ve doğalgaz ihtiyacını karşılarken, Kazakistan ise Çin'den nihai ürünleri temin etmektedir (Razumovskaya vd., 2020). Stratejik birliktelikte sorunlardan biri de Çin'den gelecek göç dalgasıdır (Bekcan, 2013: 201). Bütün bu sebeplerden dolayı Orta Asya ülkeleri Çin' e karşı belirsiz duygular barındırmaktadır (Kodaman ve Gonca 2016: 1258).

Çin açısından durumu ele alacak olursak; Çin'in önceliği ülkenin egemenliği ve toprak bütünlüğünü korumak, çevre ülkelere barış ve istikrarı getirmek, çevre ülkelerle diyalog ve iş birliğini ilerletmektir. Çin'in izlediği bu politika, ülkenin ekonomik kalkınmasına katkı sağlamaktadır. Çin, Rusya, Kazakistan, Tacikistan ve Kırgızistan ile uzunluğu 7000 km'yi bulan sınıra sahiptir. Orta Asya'nın güvenliği, Çin'in bölgesel güvenliği anlamına gelmektedir. Çin sınır bölgelerinde enerji kaynağı elde etmekte ve bu kaynaklar Çin'in kalkınmasına büyük katkı sağlamaktadır. Çin'in enerjiye ihtiyacı yıldan yıla artmakta olduğundan Orta Asya'da bulunan petrol ve doğalgaz Çin için önem arz etmektedir (Ekrem, 2011). Çin nüfusunun ve ekonomisinin büyüklüğünden dolayı enerji ihtiyacı fazladır. Çin'in enerji ihtiyacının yanı sıra kullandığı kömür yüzünden hava kirliliği hakimdir. Bundan dolayı Çin'in doğalgaza ihtiyacı bulunmaktadır. Orta Asya devletlerinde bulunan doğal gaz ve petrolün Çin'e ulaşması önem arz etmektedir. Çin bu yüzden Kazakistan ile petrol boru hattı, Kırgızistan ile doğal gaz boru hattı inşa ederek enerji ihtiyacını karşılamaya çalışmıştır. Kuşak Yol Projesi boru hatlarının yanı sıra ticaret yollarını da içerdiğinden ticaretin kesintiye uğramaması adına karayolları ve demiryolları inşasını tamamlamaya çalışmaktadır. Burada amaç, ticari yollar ile üretilen ürünlerin Rusya'ya ihtiyaç duyulmadan Batıya ulaştırılmasıdır. Bunun sebebi, Batı ile Rusya arasındaki gerginliklerde Rusya'ya uygulanan ambargo ticaretin aksamasına sebep olmaktadır. Orta Asya'da kurulan ticari yollarla bu sorun ortadan kalkmış olacaktır. Orta Asya ülkeleri bu proje sayesinde Rusya bağımlılığından kurtulabilecek fakat bu sefer Çin'e bağımlı olmaları söz konusu olacaktır (Kodaman ve Gonca, 2016).

3.6.6. Hindistan-Çin ilişkileri

Çin'in Güney Asya'daki en büyük rakibi olan Hindistan, Kuşak Yol Projesi'nin hem deniz hem de kara güzergâhından etkilenmektedir. Hindistan, coğrafi konumunun sağladığı avantajlardan dolayı projenin deniz ayağı için önemli bir konuma sahiptir. Projenin kara bağlantısında ise çeşitli alt yapı projeleri bulunan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) koridoru ön plandadır. 1999 yılında temeli atılan koridorun, 2013 yılında Kuşak Yol Projesi'nin ilanından sonra önemi artmıştır (Uberoi, 2016). Proje Çin ve Hindistan'ın çıkarına olmasına rağmen, iki ülke arasında sınır anlaşmazlıklarının ve güvenlik kaygılarının çözüme ulaşması, Bangladeş- Çin-Hindistan-Myanmar koridorunun gelişimi açısından önem arz etmektedir (Yu, 2017).

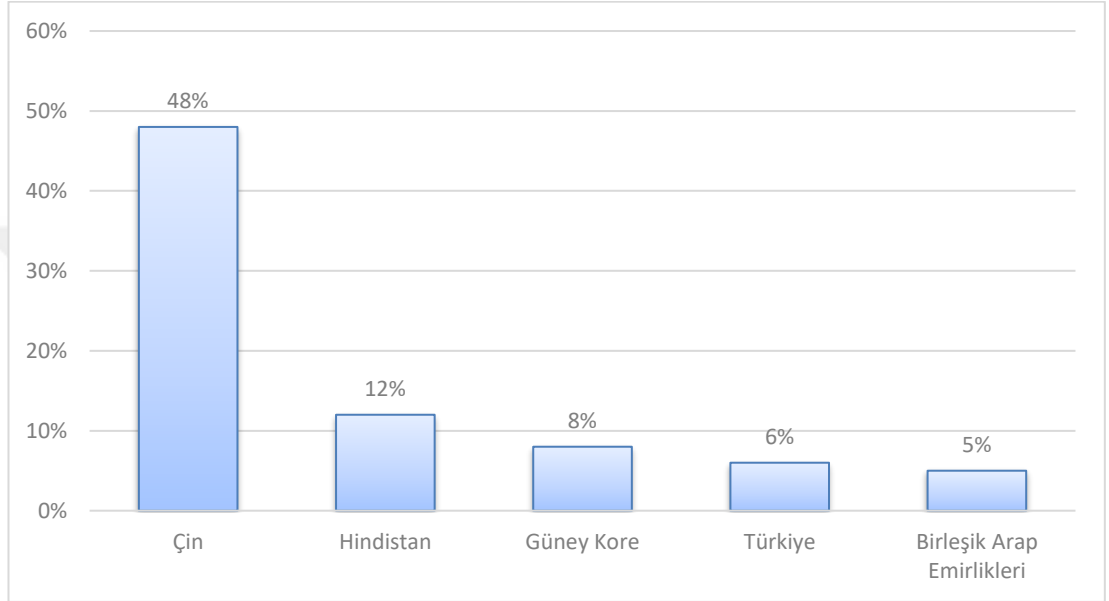
Çin'in son zamanlarda geliştirmiş olduğu en önemli proje ile Güney Asya'da etkisini artırma ihtimali, Hindistan ve Japonya gibi güçlü ülkeleri rahatsız etmektedir. Hindistan Kuşak yol Projesi'nin cazibesine kapılmadan projeyi derinlemesine incelemektedir (Ploberger, 2017:299). Hindistan'ın Kuşak Yol Projesi'ne katılmasıyla, proje Çin merkezli görünümünden ayrılacaktır. Hindistan'ın Projeye dahil edilmesiyle projenin uzun dönemli olabilmesi ve politik kredibilitesinin artması açısından önem arz etmektedir. Fakat Hindistan projeye pek de ılımlı yaklaşmamaktadır (Palit, 2017). Hindistan projeye ekonomik kazançlarına bakmadan sadece bölgesel sebepler ve güvenlik endişelerinden dolayı temkinli yaklaşmaktadır (Bilal, 2017). Kuşak Yol Projesi'nin en önemli koridoru olan Çin- Pakistan koridorunun güzergâhı Hindistan'ı rahatsız etmektedir. Hindistan'ın Pakistan ile ilişkilerinin kötü olmasından dolayı komşusunun ekonomik anlamda güçlenmesinden ve enerji hatları üzerinde hak sahibi olmasında endişe duymaktadır (Gökten, 2018). Projede Hindistan ve Pakistan arasındaki tartışmalı alan olarak göze çarpan Keşmir bölgesinden ziyade projenin denize açılan kapısı olarak görülen, Hint okyanusu ile Hürmüz boğazı arasında yer alan Gwadar limanı büyük sorun oluşturmaktadır. Çin'in kontrolündeki Gwadar limanı, Asya'nın doğusu ile Ortadoğu'yu birbirine yakınlaştıracaktır. Ayrıca Gwadar limanının Çin deniz kuvvetlerine ait gemilerin uğrak noktası haline gelmesi bölgede güvenlik endişelerine yol açmaktadır (Thorne ve Spevack, 2017:43, Banerjee, 2016, Pant, 2017). Hindistan ve ABD açısından Çin-Pakistan ekonomik koridoru Hint okyanusunu geri plana atmaktadır. Bu koridor sayesinde Çin Hint okyanusuna ve Malakka Boğazına bağlı kalmayacak ve enerji rotasını 10.000 km kısaltması beklenmektedir (Thorne ve Spevack , 2017: 40).

Malakka boğazı Kuşak Yol Projesi'nin amiral gemisi olarak görülmekte ve Çin'in kendi limanlarından başlayıp Güney Akdeniz'e kadar uzanan bir ağda söz sahibi iken Hindistan bu alanda küresel oyuncu olma rolünü aktifleştirememiştir. Çin'in Kuşak Yol Projesi'nin deniz ağı ile Hindistan'ın bölgesel ekonomik hedeflerini ve denizcilik sektöründe ilerleme kaydetmesi için bir fırsat olarak görülmektedir. Hindistan'ın doğusundaki ve batısındaki limanları Çin'den gelecek olan finansman sayesinde gelişim kaydetmesi beklenmektedir. Hindistan'ın doğusunda yer alan Kalküta limanı, Çin'in açıkladığı planlamalarda yer almaktadır. Fakat Çin'in agresif yatırım politikaları ve Hindistan yönetiminin milliyetçi söylemleri her iki ülke arasındaki ilişkileri istenen düzeye getirememiştir (Palit, 2017: 302). Çin ile Hindistan hükümeti arasındaki ilişkiler jeostratejik kaygıların önüne geçememektedir. Çin'in bölgedeki ülkelere olan ekonomik vaatleri cazip gelmektedir. Bu durum Hindistan'ın Güney Asya'dan izole edilmesine sebep olabilir (Banerjee, 2016 ve Ploberger, 2017). Bu durumda her iki ülkenin de birbirlerine karşı güveni artıracak yaklaşımlarda bulunması menfaatlerine olacaktır. Asya kıtasını iki büyük gücü arasında kendi çıkarlarını gözeterek ortak bir noktada buluşmaları Kuşak Yol Projesi'nin hedeflerine ulaşması açısından önemlidir.

3.6.7. İran-Çin ilişkileri

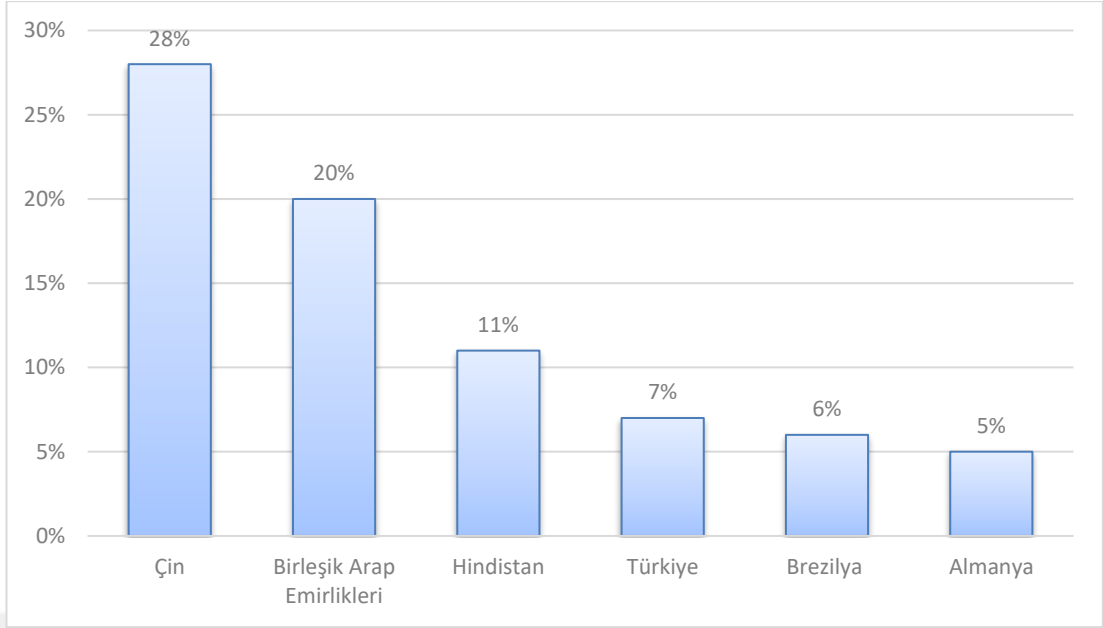
İran bulunduğu coğrafya açısından Orta Asya, Ortadoğu, Kafkasya ve Anadolu coğrafyasının kilit ülkelerinden biri konumundadır. İran toprakları kuzey ve güney ticaret yollarının bağlantı noktasında yer alıp doğu ve batı ticaret yollarının önemli geçiş yollarına sahiptir. İran hem İç Avrasya'da yer alan ülkelerin ülkenin güneyinde bulunan uluslararası sulara erişiminde ve Hazar denizindeki enerji kaynakları ve bu denizin taşımacılık açısından önemi ele alındığında jeopolitik konum açısından önemli bir coğrafya da yer almaktadır (Ametbek, 2017). Kuşak Yol Projesi kapsamında İran üzerinden üç hat belirlenmiştir. Birinci hat İran'ın güney kesiminde yer alan toprakları içerisinde bulunmaktadır. İkinci hat İran'ın kuzeyinden geçerek Rusya'ya bağlanmaktadır. Üçüncü hat ise İran ile Türkiye arasında bağlantı kurulacak şekilde oluşturulmaktadır (Çelik ve Erol, 2019). Çin'in Kuşak Yol Projesi bünyesinde endüstri ve sanayi ihtiyacının karşılanması için İran ve Türkmen gazına ihtiyacı bulunmaktadır. Bu sayede Çin'in Orta Asya, Kafkasya ve Akdeniz'de ekonomik etkisini artırmış olacaktır (Keyvan, 2019).

Bu durum İran açısından önemli olmasının sebebi enerji kaynakları uluslararası ticaret kapsamına girecek ve Çin hükümeti ile karşılıklı işbirliği süreci içerisinde bulunacaktır. İran'ın ekonomik anlamda güçlenmesiyle Avrasya'da etkin bir konuma gelecektir (Çelik ve Erol, 2019). Şekil 3.6.'da İran'ın 2019 yılında ihracat yapmış olduğu ülkelerin yüzdelik dağılımlarına yer verilmiştir. Çin %48'lik oran ile İran'ın en çok ihracat yapmış olduğu ülke konumundadır (Şekil 3.6.).



Şekil 3.6. : İran'ın 2019 Yılında Gerçekleşen İhracat Oranlarının Ülkelere Göre Dağılımı
Kaynak: www.statista.com

Şekil 3.7.'de İran'ın 2019 yılında ithalat yapmış olduğu ülkelerin yüzdelik dağılımlarına yer verilmiştir. Çin %28'lik oran ile İran'ın en çok ithalat yapmış olduğu ülke konumundadır. Çin, İran ile ithalatta ve ihracatta ilk sıralarda yer almaktadır. Bu durum hem Çin'in hem de İran'ın birbirlerine verdikleri önemi açıkça ortaya koymaktadır (Şekil 3.7.).



Şekil 3.7. : İran'ın 2019 Yılında Gerçekleşen İthalat Oranlarının Ülkelere Göre Dağılımı
Kaynak: www.statista.com

Mart 2021 de Çin ile İran arasında 25 yıllık stratejik bir anlaşmaya varılmıştır. Bu anlaşma ile Çin, gelecek 25 yıl içerisinde bankacılık, telekomünikasyon, limanlar, demiryolları, sağlık hizmetleri ve bilgi teknolojisi gibi altyapı gelişimi için İran'a 400 milyar dolarlık yatırım yapması beklenmektedir. Bunun karşılığında Çin, İran'dan büyük miktarda ucuz petrol alabilecektir. İranlı yetkililer ABD'nin getirdiği yaptırımların kırılması açısından önemli bir diplomasi başarısı olarak görmekte, muhalif uzmanlar ise Çin ile yapılan anlaşmaların bağlayıcı olduğunu ve geri dönüşün oldukça zor olduğunu belirtmişleridir (tr.euronews.com). Yapılan son anlaşmadan da görüldüğü üzere Çin hükümetinin Kuşak Yol Projesi'nin gerçekleşmesi için İran hattına verdiği önemi açıkça ortaya koymaktadır. Anlaşma sayesinde İran ABD'nin yaptırımlarına karşılık hem ekonomisini ayakta tutabilecek hem de ülke içinde gerçekleşecek altyapı yatırımları ile ülkesinin refah düzeyini artırmış olacaktır.

3.6.8. Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında Afrika Kıtasındaki ilişkileri

Çin ve Afrika arasındaki ilişkiler ilk olarak 10. Yy 'a kadar dayanmaktadır (Dent, 2010). Çin, Mao döneminde Afrika ülkeleri ile ilişkilerinde diğer Batı ülkelerinin yapmış olduğu gibi Afrika ülkelerinin iç işlerine karışma ve müdahalede bulunma gibi davranışlardan uzak durmuştur. Bu sayede Afrika ülkelerinin Çin'e bakış açısı olumlu yönde olmuştur (Bayram, 2018). Çin 1971 yılında Birleşmiş Milletlere dahil olması,

Afrika'daki ülkelerin oylarıyla gerçekleşmiştir (Güder ve Pekcan ,2020). Çin 1960'lar ve 1970'lerde geri kalmış ülkelerle ideolojik işbirliği batı emperyalizmine karşı mücadele çerçevesinde olmuştur (Brooks ve Shin, 2006). Çin, Afrika'yı "fırsat kıtası" olarak görmüştür (Yang ve Dai, 2020). Sonraki yıllarda ilişkiler ekonomik temel üzerinde yoğunlaşmıştır. Çin, Kıta ülkeleri ile genelde enerji ihtiyaçlarını karşılama noktasında ilişkilerini geliştirmeye çalışmıştır. Ülkelerin iç meselelerine karışmama politikası sayesinde Afrika ülkelerinin kendisine olan desteğini artırmıştır. Çin kıta ülkeleriyle ilişkilerin geliştirilmesine yönelik ortak işbirliği forumunu kurmuşlardır (www.focac.org).

Çin ile Afrika arasındaki ticari ilişkiler 1995 - 2005 yılları arasında 10 kat artarak 40 milyar dolar seviyelerine gelmiştir. Çin ile kıta ülkeleri arasındaki ilişkilerin başlamasının 50. Yılı olmasından dolayı 2006 yılında Pekinde önemli bir işbirliği zirvesi düzenlenmiştir. 48 Afrika ülkesinin katıldığı görüşmelerde, Çin Afrika kıtasının gelişimi için bölgesel barışın sağlanması, bölgesel işbirliğinin artırılması, ekonomik ve sosyal kalkınmayı hızlandırmanın gerekliliğine vurgu yapmıştır. Çin uluslararası toplumu bölgesel çatışmaların sonlanması ve bölgenin yeniden inşası için çağrıda bulunmuştur (Shelton ve Paruk, 2008). Çin, Afrika'ya eğitim ve sağlık alanında yardımları artıracığını belirtmiştir (Zhu, 2010). Çin'in Afrika'ya yatırımlarının temelinde enerji kaynaklarına ve ulaşım ağlarına yönelik projeler yer almaktadır. Bu projeler ağırlıklı olarak Çin'in devlet bankalarının finansmanı ile gerçekleştirildiğinden bankalar önemli bir rol üstlenmiştir (Brooks ve Shin, 2006).

Çin yapmış olduğu yardım ve yatırımlarla yalnızca enerji ihtiyacını karşılamayı ve böylece bu durumu Amerika karşısında dengeleyici bir unsur olarak kullanmayı amaçlamıştır. Örneğin, Çin, Sudan petrollerinin büyük bir bölümünü kontrolünü elinde bulundururken; Angola'da çıkartılan petrolde ise ABD'nin rakibi konumundadır. Çin, kereste, pamuk ihtiyacının yanı sıra platinyum gibi değerli element ihtiyaçlarını Afrika ülkelerinden karşılamaktadır. Çin ise bu ülkelerin temel tüketici ürünlerine yönelik ihtiyaçlarını karşılamaktadır (Enuka, 2010).

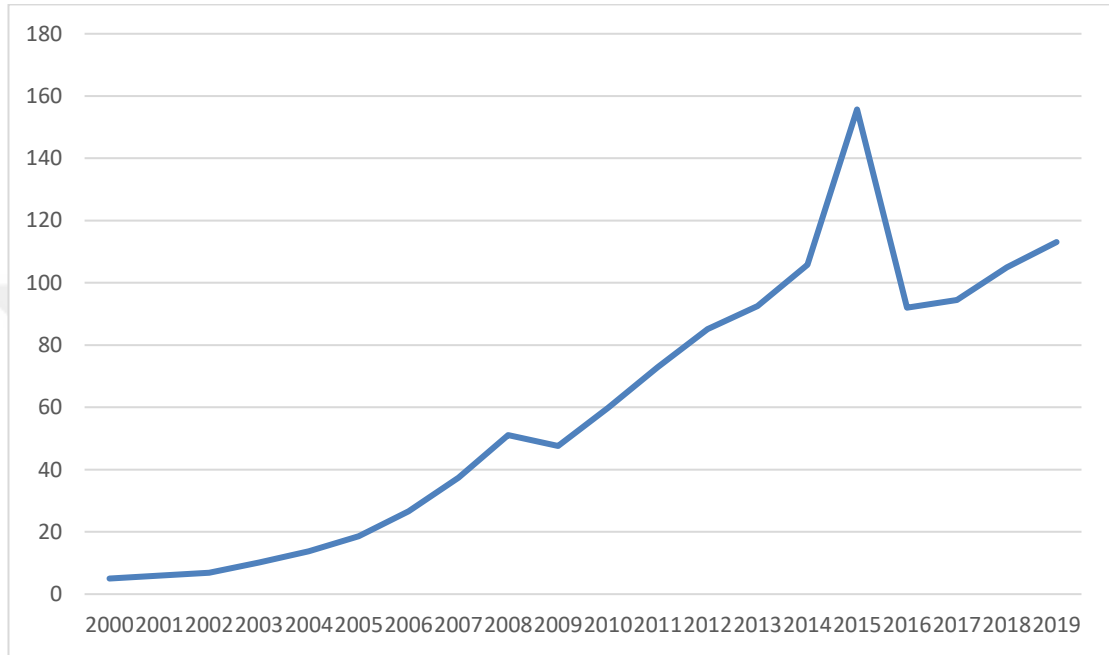
Kuşak Yol Projesi kapsamında 38 Sahra-altı Afrika ülkesi yer almaktadır. Kuşak Yol Projesi Afrika kıtasını dünyaya entegre ederken bir yandan da kıtadaki ülkeleri birbiri ile olan ilişkilerini artırmaya çalışmaktadır. Çin, kıtada yer alan ülkeleri hızlı tren ağlarıyla birbirine bağlamayı planlamıştır (Breuer, 2017). 2013-2019 yılları arasında Çin, Kuşak Yol Projesi kapsamında yer alan ülkelere başta enerji ve ulaşım sektörü

alanında yapmış olduğu yatırımların 730 milyar dolarlık kısmını Sahra-altı Afrika ülkelerine yapmıştır. Bu rakam toplam yatırımların %22'sine tekabül etmektedir (www.green-bri.org).

Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamındaki Afrika'da yatırımlarının büyük kısmını Kenya ve Etiyopya'da gerçekleştirmektedir. Proje kapsamında Etiyopya ve Kenya'nın stratejik konumlarından dolayı Çin'in ilişkilerde önem verdiği ülkelerdir. İki ülkede de demiryolu hattı oluşturulmuştur. Projedeki yatırımlardan bir tanesi de Tanzania'da bulunan Bagamoyo limanının Afrika'nın en büyük limanı haline getirilmesi projesidir (Mead, 2020). Kuzey Afrika'da Süveyş Kanalının kontrolüne sahip olan Mısır ile Çin arasında 2016 yılında mutabakat anlaşması imzalanmıştır (Ziromwatela ve Changfeng, 2016: 13). Cibuti yüzölçümünün küçük olmasına rağmen konumundan dolayı kıtada askeri unsurlarını bulunduran ülkelerin olması sebebiyle Kuşak Yol Projesi çerçevesinde önemli bir ülke konumundadır. Cibuti'ye demiryolu hattının kurulması ve içme suyu getirilmesi projeleri Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında Afrika kıtasına yapmış olduğu yatırımlara verilecek örneklerden bazılarıdır (Githaiga vd., 2019).

Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında yapmış olduğu projelerle, Afrika'daki ülkeleri borçlandığı yönünde tartışmalara yol açmıştır. Çin altyapı yatırımlarını gerçekleştirmek için Afrika ülkelerini borçlandırarak stratejik etkinliğini artırmak adına ilgili ülkeleri borç tuzağına sürüklediğinden, bu kavram “borç tuzağı diplomasisi” olarak adlandırılmıştır. Borç tuzağı diplomasisi kavramı 2017 yılında Hindistan'ın kuzeyinde yer alan bir düşünce kuruluşu tarafından ortaya atılmış ve uluslararası basın yayın organlarında hızla kullanılmaya başlamıştır (Brautigam, 2019). Örnek vermek gerekirse, Sri Lanka hükümeti Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında sağladığı finansmanın ödemelerinde yaşanan sorunlardan dolayı Hambantota Limanını 99 yıllığına Çin'e devretmek zorunda kalmıştır (Herskovitz ve Marlow, 2019). Bazı kesimler Çin'in ülkeleri borçlandırarak kontrol altına almasını yeni bir sömürgecilik kavramı olarak tanımlarken (Kleven, 2019), bir diğer kesim ise bu yoruma karşı çıkıp Çin'in sömürgecilik faaliyetinde olmadığını, Çin'in hamlelerinin kalkınmanın bir parçası olduğunu belirtmişlerdir (Smith, 2019). Afrika ülkelerini borç tuzağı diplomasisine çekmekle suçlanan Çin yönetimi, Kuşak Yol Projesi'nin borç tuzağı oluşturmadığını, projede yer alan ülkelerin ekonomik çıkarlarını güden bir oluşum olduğunu belirtmişlerdir (Jiangtao, 2019). 2019 yılında

kıtada yer alan ülkelerin 3,4 milyar dolar tutarındaki geçmiş dönemlere ait borcu silinmiş olsa bu tutar toplam borcun küçük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu durum Çin'in borç tuzağını kabul etmeyen söylemlerini destelemektedir. Şekil 3.8.'de görüldüğü üzere Çin'in Afrika kıtasına yapmış olduğu ihracat rakamları 2016 yılı hariç sürekli bir artış içerisinde (Şekil 3.8.)



Şekil 3.8. : Çin'in Afrika Kıtasına 2000-2019 Yılları Arasında Yaptığı İhracata Ait Veriler (Milyar Dolar)

Kaynak: www.statista.com

3.6.9. Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında Türkiye ile ilişkileri

Kuşak Yol Projesi kapsamında ekonomik anlamda büyümeyi ve kalkınmayı amaçlayan Türkiye, Projenin ana aktörü Çin ile ilk resmi ilişkisine 1920 yılında gerçekleştirmiştir. Çin, 1940 yılında Türkiye'de bir diplomatik misyon kurmuştur (İkiz, 2019). Çin Halk Cumhuriyeti kurulduktan sonra, 1949-1971 yılları arasında ilişkiler olumlu seyretnemiştir. Bu durumda her iki ülkenin Soğuk Savaş Döneminde farklı oluşumlarda bulunması, Türkiye'nin NATO üyeliği kapsamında 1950'de Kore'deki Savaşa silahlı kuvvetleri ile destek vermesi gibi sebepler etkili olmuştur.

Çin'de, İkinci Dünya Savaşından sonra ülke içinde iç savaş ortaya çıkmıştır. Milliyetçi ve Komünist kesimin aralarında çıkan savaşı Komünistler kazanmıştır. Komünistler 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyetini kurmuşlardır. Milliyetçiler ise kaçarak Tayvan'da Çin Cumhuriyetini kurmuşlardır. Kurulan her iki hükümette Çin'in kanuni

temsilcileri olduklarını ve tüm Çin'in tamamını temsil ettiklerini ilan etmişlerdir. BM Güvenlik Konseyi'nde Çin'in tümünü temsilen Batı'nın desteklediği Tayvan'daki Çin Cumhuriyetine yer verilmiştir (Pekcan, 2021).

2. Dünya Savaşından sonra Türkiye NATO'ya dahil olmuş ve Milliyetçi Çin batı ittifakı arasında yer aldığından, Türkiye tarafından tanınmıştır. Henry Kissinger'ın 1970 yılındaki girişimlerine kadar ABD ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ilişkiler oldukça zayıf seyretmiştir. 1971 yılında ABD, Çin halk Cumhuriyetini resmi olarak tanımasının ardından Türkiye Paris'te yapılan bir görüşmeyle birlikte Çin ile ilk resmi diyalogunu gerçekleştirmiştir. Soğuk savaş döneminde Dünya'da iki kutuplu ABD-Sovyetler temelinde bir sistem hakimdi. Çin bu dönemde Rusya ile yaşadığı sorunlardan dolayı ABD tarafında yer almış ve önemli kazanımlar elde etmiştir. Türkiye, NATO üyeliğinin güvenlik kriterlerinden dolayı Çin ile sınırlı ölçüde ekonomik ve siyasi ilişkiler içerisinde bulunmuştur. Bu dönemde Çin, Dünya siyasetinde aktif bir rol izlemezken bölgesel bir güç olmayı amaçlıyordu.

Çin, Deng Xiaoping dönemiyle birlikte ekonomi alanında dış pazarlara açılmış ve hızlı bir büyüme elde etmiştir. Çin, bu dönemde Türkiye ile ilişkileri geliştirmeye başlamıştır. 1980 sonrası Türkiye Avrupa Birliği'nin dışlayıcı politikalarına karşılık Çin ile ilişkilerini geliştirmeye yönelik adımlar atmıştır. 1981'de ilk olarak Dışişleri bakanı İlder Türkmen ardından bir sonraki sene Cumhurbaşkanı Kenan Evren Çin'e resmi ziyaretlerde bulunmuştur. 1985 yılında Başbakan Turgut Özal beraberindeki işadamları heyetiyle Çin pazarına yönelik ziyaret gerçekleştirmiştir (Akçay, 2017: 76).

Çin ve Türkiye ilişkilerini olumsuz etkileyen sorunların başında Uygur sorunu gelmektedir. 1950 ve 1970 yılları arasında, Çin ile henüz diplomatik ilişkiler gelişmeden ve Çin dışı açılım sürecini başlatmadan önce, Uygurlu göçmenlere sadece Türkiye destekte bulunmuştur (Eliküçük Yıldırım, 2020: 7). 1950 yılından itibaren binlerce Uygur Türkü Türkiye'ye göç etmiştir (Söylemez, 2017: 88).

Uygur sorununun temelinde, ülkede Uygurların yoğun olduğu yerleşim bölgelerine Han Çinlilerini yerleştirilmesi, Uygurların asimilasyona uğratılmaya çalışılması ve bölgede terörizm faaliyetlerinin yürütülmesinden dolayı Uygurların ibadet haklarının engellenmesi yönünde iddialar bulunmaktadır. Uygur halkının bulunduğu bölgede 1944-1949 yılları arasında Doğu Türkistan Devletini ilan etmişlerdir; ancak 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti yönetimine bağlanmışlardır. Uygur Sorununun 1990'lı

yıllarda gündeme gelmesinde Sovyetler Birliği'nin dağılmasında sonra Müslüman devletlerin ortaya çıkmasının etkisi bulunmaktadır (www.bbc.com).

1990'lı yıllarda, Türkiye'de Uygur faaliyetlerinin artması ve diğer ülkelerinde desteğiyle Uygur Sorunu uluslararası mecraya taşınmıştır. 1990'lı yıllarda Türkiye'nin Uygurları destekleyen açıklamalardan dolayı, Çin ile karşı karşıya gelmiştir (Furtun, 2010: 5). Sonraki yıllarda değişen hükümetlerle Türkiye'nin Uygur politikasında değişikliğe gidilmiştir. Türkiye'de faaliyet alanı daralan Uygurlar diaspora faaliyetlerini Almanya ve ABD'ye kaydırmıştır (Söylemez, 2017: 98-100).

Türkiye, politika değişikliğine giderek Çin ile ilişkileri stratejik iş birliğine çevirmiştir (Sommerville, 2009). Çin ile Türkiye'nin ticaret hacmi özellikle 1999 yılından itibaren artmaya başlamıştır (Adıgüzel, 2017). İki ülke arasındaki toplam ithalat ve ihracatın 2000 yılı itibariyle 1 milyar ABD dolar seviyelerini geçmesiyle birlikte ilişkilerde ilerleme kaydedilmiştir (Çatal, 2019). Türkiye ile Çin arasındaki Uygur sorunu dönem dönem ülkeler arsındaki gerilimi artırmaktadır. 2009 yılında, Uygurların yoğun yaşadığı Çin'deki Sincan Özerk Bölgesinde Uygurlar ile Han Çinlileri arasında çıkan olaylarda 184 kişi ölmüş ve 100'den fazla kişi yaralanmıştır. Meydana gelen olaylardan sonra Türk yetkililer Çin'i soykırım yaptığına yönelik açıklamalarda bulunmuştur. Çin bu açıklamalara resmi olarak cevap vermemiş ve ölen 184 kişinin 137'sinin Han Çinlisi olduğu yönünde açıklama yapmakla yetinmiştir (Sommerville, 2009). İki ülkenin gelecekte refah toplumu oluşturulması yönündeki hedefleri örtüşmektedir. Türkiye'nin başta Çin'e karşı vermiş olduğu dış ticaret açığını azaltılmasına, diplomasinin geliştirilmesine ve toplumlar arasındaki diyalogun artırılmasına yönelik çalışmalarda bulunması gerekmektedir (Yıldırımçakar, 2018: 164).

Kuşak Yol Projesi kapsamında yer ülkelerle turistlerin vize başvurularını kolaylaştırmaya, eğitim ve siyaset alanında işbirliğine yönelik hedefler belirlenmiştir (Durdular,2016). Bu hedefler doğrultusunda İki ülke arasında kültürel ilişkileri artırmaya yönelik çalışmalar yürütülmüştür. Ayrıca iki ülke arsındaki uçuş seferleri artırılmış ve Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısı artmıştır. Türkiye'yi ziyaret edecek olan Çinli Turist sayısını 1 milyona çıkarılması hedeflenmiştir (www.hurriyet.com.tr, 2019). Son yıllarda Türkiye'yi ziyaret eden Çinli turist sayısının arttığı görülmektedir. Önümüzdeki yıllarda bir milyon Çinli turist hedefi yakalanabilir olmakla beraber

Çin'in bir milyarı aşan nüfusu ele alındığında ülkemizi ziyaret eden Çinli turist sayısı oldukça düşük seviyelerde bulunmaktadır (Çizelge 3.4.).

Çizelge 3.4. : 2008-2018 yılları arası Türkiye gelen Çinli turist sayıları.

Yıllar	Çinli Turist Sayısı	Yıllık Değişim
2008	61.882	-3,13
2009	69.336	12,05
2010	77.142	11,26
2011	96.701	25,35
2012	114.582	18,49
2013	138.876	21,2
2014	199.746	43,3
2015	313.704	5,05
2016	167.570	-46,58
2017	247.277	47,57
2018	394.109	59,38

Kaynak: www.bloomberght.com

2016 yılında Çin, Türkiye'nin ikinci büyük ticaret ortağı ve en büyük ithalat ortağı konumundadır. Fakat Türkiye ile Çin arasında ticari ve ekonomik dengesizlik mevcuttur. 2016 yılında Türkiye'nin Çin'e ihracatı 2,3 milyar ABD doları iken bu ülkeden ithalatı 24,8 milyar ABD doları seviyelerinde oluşmuştur (TÜİK). Başka bir ifadeyle, 2016 yılı içerisinde Türkiye Çin'e ihraç ettiği her bir ABD doları değerindeki ürün için bu ülkeden yaklaşık 11 ABD doları değerinde ürün ithalatı gerçekleştirmiştir. Çin, Türkiye'nin en fazla dış ticaret açığı verdiği ülkedir. İki ülke arasındaki ticaret açığı her geçen yıl artmaktadır (Tuncel, 2017). Türkiye'nin dış ticaret ilişkilerinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin payı yüksek olmasına rağmen, Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyetindeki payı oldukça düşüktür (Atlı ve Ünay, 2014: 21-22). Türkiye, 730 milyar dolar (tuik.gov.tr) civarındaki GSYİH ve 388 milyar doları (ticaret.gov.tr) geçen ticaret hacmiyle dünyanın en büyük 20 ekonomisi arasındadır. Çin Halk Cumhuriyeti ise 14 trilyon dolarlık (statista.com) GSYİH'sı ile ve 5 trilyon dolara yakın dış ticaret hacmi ile dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahiptir. Aradaki ticaret açığının fazla olmasının sebebi Türkiye'nin Çin pazarına yönelik üretim yapmamış olması ve Çin'in kendi bölgesinde ticaret önem vermesinden kaynaklanmaktadır. Türkiye'nin başlıca ihraç ettiği ürünler, mermer ve traverten, krom, bakır, kuşun, demir, çinko, tabii borat cevherleri, bor oksitleri ve borik asitlerden oluşmaktadır. İthal ettiği başlıca ürünler ise otomatik bilgi işlem makinaları ve üniteleri, hücresel/diğer kablolu ağlar için telefonlar, oyuncaklar, ses- görüntü ve

diğer bilgileri almaya, çevirmeye ve vermeye yarayan araçlar, yük ve insan taşıma amaçlı gemilerden oluşmaktadır.

Kuşak Yol Projesi'ne finansman sağlamak için 100 milyar dolar sermaye ile kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası 2015 yılında kurulmuştur. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın en büyük pay ortağı Çin, sermayenin %30'una katkı sağlamıştır (Yıldırım, 2019). 102 üyesi bulunan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (www.aiib.org) kurucu üyeleri arasında Türkiye'de yer almaktadır.

2019 yılı itibariyle Türkiye; Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın (AIIB) Hindistan ve Endonezya'dan sonra en fazla yatırım yaptığı 3. Ülke konumundadır (www.hurriyet.com.tr). Çin ve Türkiye Devlet Başkanları, 20 Temmuz 2019 tarihinde Pekin'de görüşmelerde bulunmuşlardır. Görüşmelerde Çin Devlet Başkanı; Çin ve Türkiye'nin stratejik ortaklığının gerekliliğine ve Türkiye'nin önemli bir ortak olduğuna vurgu yapmıştır (www.xinhuanet.com). Cumhurbaşkanı Erdoğan ise Çin ile işbirliğinin stratejik açıdan önemine değinerek, iki ülke arasındaki ilişkilerin artırılmasının ortak çıkarlara fayda sağlayacağını belirtmiştir (Beyaz ve Kabakçı, 2017). Çizelge 3.5.'de görüldüğü üzere Çin'in Türkiye'de enerji ve ulaşım başta olmak üzere bir çok alanda yapmış olduğu yatırımlara ve sektör paylarına yer verilmiştir (Çizelge 3.5.).

Çizelge 3.5. : Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2005-2018).

Sektör	Alt Sektörler	Miktar (Milyar \$)	Sektör Payları (%)
Enerji	Kömür, Gaz, Hidro vd.	9,46	63,1
Ulaşım	Demiryolları	2,31	15,4
Emlak	Yapı	1,15	7,6
İlaç	-	1,1	7,3
Deniz Ulaşımı	Limanlar ve Gemi	0,92	6,1
Metal	Çelik	0,44	2,9
Finans	Bankacılık	0,43	2,8
Teknoloji	Telekomünikasyon	0,1	0,6
Toplam Yatırım	-	14,99	100

Kaynak: Dilek vd. , 2019: 45

Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin Kuşak Yol Projesi'nin hayata geçirilmesiyle artması beklenmektedir. Bu açıdan Çin tarafı Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde aktif olarak yer almasına projenin verimliliği için önem vermektedir (Yong, 2015: 72). Bunun en önemli nedeni Türkiye'nin coğrafi konumu; Avrupa, Orta Doğu, Kafkasya, Afrika ülkeleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile olan tarihi, siyasi ve kültürel

bağları; halkının çoğunluğunun Müslüman olan modern bir ülke olması, NATO, AGİT gibi uluslararası kuruluşlara üyeliğinden dolayı Kuşak Yol Projesi'nde aktif bir rol izleyebilecek olmasıdır. Türkiye'nin projede yer almasının nedenleri arasında Çin ile yapılacak işbirliğinin, ticari ilişkilerdeki açığın düşürülmesi, Çin'den yatırım ve turist çekilmesi, büyük kapsamlı altyapı projelerinde Çin ile ortaklıklar oluşturulması, teknoloji transferi, Orta Asya Türk Cumhuriyetleriyle ilişkilerin geliştirilmesi (Çolakoğlu, 2012: 123) yer almaktadır. Turgut Özal'ın Cumhurbaşkanlığı döneminden başlayarak, Orta Asya Türk toplumlarıyla geniş kapsamlı işbirliğine girilmiştir (Toprak, 2020: 21). Türkiye'nin Orta Asya Türk Cumhuriyetleriyle bir çok alanda karşılıklı işbirliğine varılmış olsa da bu durumu ekonomik entegrasyona dönüştürememiştir (Çakmak, 2017). Türkiye'nin gelişmekte olan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile gerçekleştireceği ticari faaliyetlerin ileriki dönemlerdeki getirisinin AB ülkeleri ile ilişkilerine yakın olması beklenilmektedir (İncekara ve Savrul, 2011).

3.6.9.1. Kuşak Yol Projesi kapsamında Türkiye'de gerçekleştirilen projeler

Türkiye Asya'dan ve Avrupa'ya geçişi sağlayan Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridor Hattındaki güzergah üzerinde önemli bir paya sahiptir. Bu hat üzerinde ticaretin kesintiye uğramadan devam etmesi için faaliyete geçen projeler aşağıda sıralanmıştır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı 2017 yılında Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Gürcistan devlet başkanlarının katıldığı törenle faaliyete geçmiştir. Uzunluğu 838 kilometre olan demiryolu hattının, 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarından geçmektedir. Taşıma kapasitesinin 2034 yılına kadar 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yüke çıkartılması hedeflenmektedir (Güder, 2017: 23). Türkiye'de Edirne ve Kars illeri arasında yapılması planlanan demiryolu hattı'nın Bakü-Tiflis-Kars demiryolu bağlantısı ile birleşmesiyle kesintisiz ulaşım imkânlarına erişilecektir. Türkiye'nin Doğuyla Batıyı birbirine bağlayan transit ülke konumunu daha da güçlendirmesi beklenmektedir (Akdağ, 2019:83).

Marmaray Projesi, İstanbul tarihi boyunca ulaşım problemleri yaşamıştır. İki kıtayı birbirinden ayıran boğaz bu sorunu temel nedenidir. Yapımı yaklaşık 1,5 asır önce planlanan Marmaray Projesi (Yılmaz, 2012), Avrupa yakasında yer alan halkalı ile Asya kıtasındaki Gebze'yi kesintisiz bir şekilde ulaşım açan yüksek kaliteli demiryolu hattıdır. Yaklaşık 76 km. uzunluğunda olan Marmaray'ın 13,4 km'si yer

altında bulunmaktadır ve 1,4 km'si batırma t p tünelden oluşmaktadır (Lykke ve Belkaya, 2005).

Boğaz Köprüsü ve Demiryolu bağlantısı yapımına 2013 yılında başlanan İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakasını birbirine bağlayan 3. Boğaz Köprüsü olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü 2016 yılında faaliyete geçmiştir. Kuzey Marmara Otoyolu bünyesinde yer alan 3. Köprü, Marmaray ve İstanbul metro hattı ile birleştirilerek bu hat üzerinden İstanbul'daki havalimanlarına bağlanması çalışmaları devam etmektedir ( evik vd., 2018). Türkiye; yapımı tamamlanmış olan havalimanları, köprüler ve demiryolu hatlarıyla Kuşak Yol Projesi'nde önemli bir rol üstlenmektedir.

3.6.9.2. Kuşak Yol Projesi ve Türkiye'nin enerji ihtiya ı

Çin için, yoğun nüfusunun ihtiya ını karşılamak ve ekonomideki istikrarın sürdürülebilirliği için enerji ihtiya ının karşılayabilmek çok önemlidir. Fakat Çin enerji ihtiya ının önemli bir kısmını Malakka Boğazından sağlamaktadır. İhtimaller arasında bulunan bir çatışma durumunda ABD etkisindeki boğaz Çin'in enerji arz güvenliğini tehlikeye sokacaktır. Bu yüzden Çin, Orta Asya  zerinden İran'ın ve Orta Doğunun enerji kaynaklarına ulaşabilmek için enerji hattı kurmaya çalışmaktadır. Böylece Çin enerji ihtiya ının karşılanması noktasında hem alternatif bir yol bulmuş olacak hem de enerji arzına yönelik tehditleri ortadan kaldırmış olacaktır. Çin'in oluşturacağı Orta Asya koridoru üzerinde Çin ile rekabet edecek bir unsur olmaması, Çin için bir avantaj oluşurmaktadır (Aydın, 2018: 43). Bu sayede Çin geçmiş dönemlerde sergilediği yüksek büyüme oranlarını gelecekte de yakalayabilmek için ihtiya ı olan enerjiyi garanti altında tutabilecektir (Algül, 2020: 47).

Çin için Türkiye, oluşturulacak enerji nakil hatlarının Avrupa'ya ulaşımı noktasında önem arz etmektedir. Avrupa  lkeleri enerji ihtiya ının önemli bir kısmını Rusya'dan karşılamaktadır. Çin ve Türkiye ortaklığıyla enerji nakil hatlarının kurulmasıyla Avrupa'nın Rusya'ya olan enerji bağımlılığının azalması beklenmektedir. Türkiye'nin istikrarsız bir bölgede istikrarlı yapısıyla ve Çin'in yoğun iş birliği içerisinde olduğu İran ile sınırının bulunması, Çin'in enerji politikası kapsamındaki hedeflerinin gerçekleşmesine katkı sağlayacaktır (Guo vd., 2019: 829).

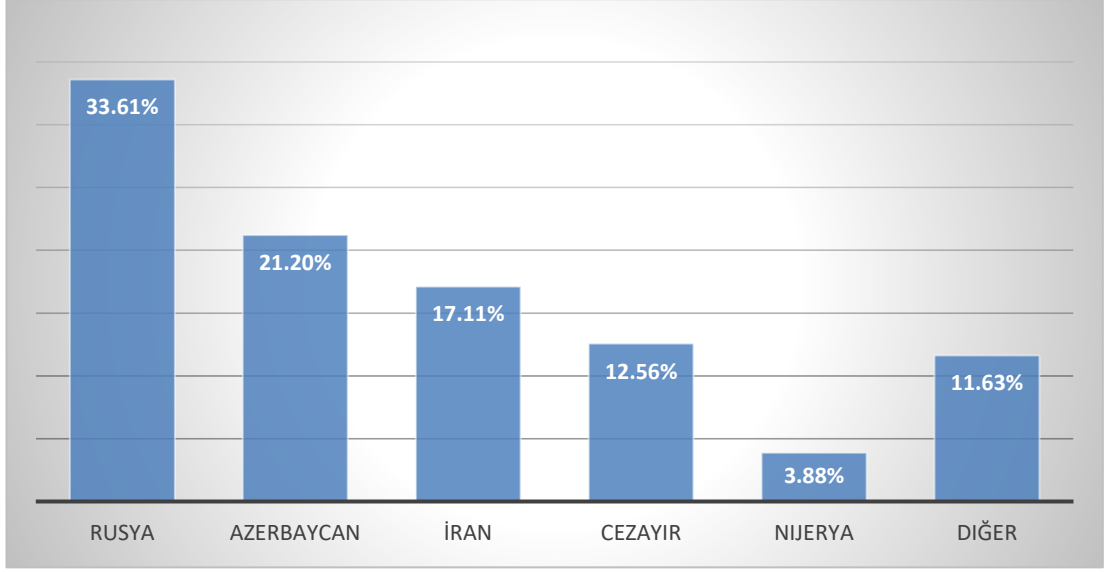
Yapılacak olan enerji nakil hattı Türkiye'ye de enerji alanında önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatlardan biri, oluşturulması planlanan enerji koridoru sayesinde gelecek yıllardaki enerji ihtiya ını garanti altına alabilecektir. İkincisi ise Türkiye'nin

enerji ihtiyacının karşılanması noktasında enerji bağımlılığı olduğu ülkelere karşı riskini azaltıp enerji ihtiyacı çeşitliliğini artırabilecektir. Bu durum Türkiye'nin hem bölgesel hem de küresel enerji merkezine dönüşmesine katkı sağlayacaktır (Algül, 2020: 48).

Türkiye artan genç nüfusu ve son yıllarda elde ettiği büyüme oranlarıyla dünya ekonomisinde önemli bir konumdadır. Ülke ekonomisindeki gelişmeler enerji ihtiyacını da belirgin bir şekilde artırmaktadır. Türkiye'nin son yıllarda nüfus artış hızında azalma görülse de nüfus artış hızı birçok dünya devletlerinin üzerinde seyretmektedir. Dolayısıyla artan nüfusla birlikte ekonomik büyümenin gerçekleşmesi ile enerji ihtiyacı da artacaktır (Algül, 2020:48). Türkiye nüfus artış hızından dolayı oluşan enerji ihtiyacındaki artış dünya ortalamalarının üzerinde seyretmektedir. Türkiye'nin enerjide yıllık talep artışı %5 seviyelerindeyken, elektrik enerjisindeki talep artışı %7 seviyelerindedir. Dolayısıyla Türkiye'nin enerji talebindeki artış hızı, Dünya ortalamasının dört katı seviyesindedir (Bilgin, 2009: 65).

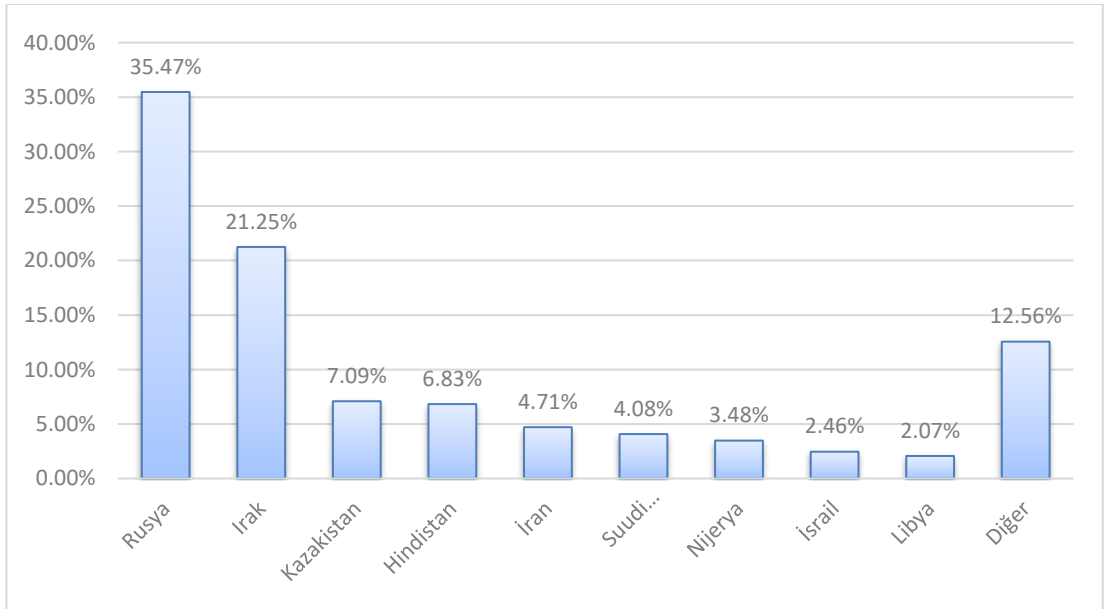
Türkiye'nin gelecek yıllarda ithal edecek olduğu enerjinin maliyetlerine yönelik artış beklenmektedir. Nitekim Çin, Hindistan ve Pakistan gibi gelişen ekonomilerin enerji taleplerinin artmasıyla fiyatlarda baskı yaratma riski bulunmaktadır. Özellikle kısıtlı olan fosil enerji kaynaklarının arzında yaşanacak düşüş ve gelişen ekonomilerin taleplerindeki artış bir araya geldiğinde enerji fiyatlarında yaşanacak yükselişler Türkiye ekonomisini zor duruma düşürecektir. Bu yüzden Türkiye'nin artan enerji talebini karşılayabilmesi için Kuşak Yol Projesi'nin kara bağlantısında Orta Asya'nın enerji kaynaklarına ulaşabilme imkanına ulaşacaktır (Algül, 2020: 50-51).

Türkmenistan ve Kazakistan zengin enerji kaynaklarına sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Türkmenistan doğalgaz rezervinde, Kazakistan ise hem petrol hem de doğalgaz rezervlerinde önemli paylara sahip ülkelerdir (Furuncu, 2018). Türkiye, Orta Asya ülkelerinden temin edeceği enerji kaynaklarının yanı sıra Afrika ülkelerinden gelecek enerji kaynaklarıyla arz çeşitliliğini artırabilecektir (Algül, 2020: 51). Şekil 3.9.'da Türkiye'nin doğalgaz ithalatını gerçekleştirdiği ülkelere yer verilmiştir. En çok doğalgaz ithalatının gerçekleştirildiği ülke Rusya olduğu görülmektedir (Şekil 3.9.).



Şekil 3.9. : 2019 Yılında Türkiye'nin Doğalgaz İthalatını Gerçekleştirdiği Ülkelerin Dağılımı
Kaynak: epdk.gov.tr

Şekil 3.10.'de Türkiye'nin petrol ithalatını gerçekleştirdiği ülkelere yer verilmiştir. En çok petrol ithalatının gerçekleştirildiği ülke Rusya olduğu görülmektedir. Elde edilen verilerden anlaşıldığı üzere hem doğalgaz hem de Petrol ithalatında Rusya birinci sırada yer almaktadır (Şekil 3.10.).



Şekil 3.10. : 2019 Yılında Türkiye'nin Petrol İthalatının Ülkeler Bazında Dağılımı
Kaynak: epdk.gov.tr

Bu durum 2014 yılında Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan kriz sonrası enerji ihtiyacının karşılanması noktasında sıkıntılara sebep olmuştur. Bu ve buna benzer

sebeplerden ötürü Türkiye Kuşak Yol Projesi sayesinde gelecek yıllara ait enerji arz çeşitliliğini artırabilecek ve enerji ihtiyacını bu bölgelerden karşılayabilecektir.

Türkiye'nin enerji alanında mevcut sorunlarından birincisi; Rusya'dan sağladığı enerji oranının yüksek olması ve yapılan anlaşmada “al ya da öde” maddesinden dolayı kullanmadığı enerji miktarının önceden belirlenen ücretini ödeme zorunluluğu bulunmaktadır. İkinci sorun ise yapılan doğalgaz alımına yönelik anlaşmalarda Türkiye'ye gelen gazın üçüncü ülkelere satışına izin verilmemesidir. Eğer Türkiye elde ettiği enerjiyi üçüncü ülkeler satabilirse enerji merkezine dönüşebilme imkânına erişebilir (Bilgin, 2009). Türkiye coğrafi konumu itibarıyla enerji kaynaklarının yoğun olduğu bir bölgede transit ülke konumunda yer almaktadır. Rusya'ya alternatif olarak Kuşak Yol Projesi'ne dahil olan Orta Asya Ülkelerinden enerji ihtiyacını temin edebilecektir. Türkiye satın aldığı enerjiyi satabilirse maddi gelir elde etmenin yanında enerji piyasasında önemli bir konuma gelecektir (Algül, 2020: 57). Türkiye artan enerji ihtiyacını karşılayabilmek için Şekil 3.11.'de gösterilen Karadeniz'de Kıta sahanlığı içerisinde yer alan Tuna-1 bölgesinde Fatih sondaj gemisinin çalışmaları neticesinde (Şekil 3.11.), toplam 405 milyar m³ doğalgaz rezervine ulaşmıştır (www.bbc.com) et: 18.05.2021) Türkiye Karadeniz'in yanı sıra Akdeniz'de münhasır ekonomik bölgesi içerisinde enerji kaynaklarına ulaşmayı hedeflemektedir. Bu alanda Avrupa Birliği'nin engellemeleri söz konusudur. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde aktif rolünü artırması gerekmektedir (Algül, 2020: 57).



Şekil 3.11. : Türkiye'nin Karadeniz'deki Kıta Sahanlığı.

Kaynak: www.bbc.com

Türkiye enerji çeşitliliğini artırmak ve enerji bağımlılığını azaltmak için bölgesinde yapmış olduğu araştırmaların yanı sıra gelişmiş ülkelerde olduğu gibi yenilenebilir

enerji kaynaklarını artırması gerekmektedir. Türkiye, Çin hükümeti ile nükleer enerji alanında işbirliği içerisinde (Zengin, 2016).

Türkiye ile Çin arasında rüzgâr ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji alanlarında da iş birliği imkânları bulunmaktadır. Çin, Dünyanın en büyük solar modül ve rüzgar türbini üreticisi konumundadır. Çin'in 2016 yılında yurt dışında 32 milyar dolarlık yenilenebilir enerji yatırımı bulunmaktadır (Ünlü, 2017).

3.6.9.3. KuşakYol Projesinin Türkiye'ye sağlayacağı faydalar

Kuşak Yol Projesi'nin önemli bir kısmı Türkiye sınırları içerisinde geçmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin katkısı proje için önemlidir. Türkiye projede yer alarak Çin ve Asya ülkeleriyle ekonomi ve ticaret alanında ilişkilerini geliştirmeye yoğunlaşmaktadır. Çin, Orta Kuşak koridoru ile Türkiye sınırlarından geçecek olan projelerle Avrupa ile bağlantı kurmaya çalışmaktadır. Bu sebeple Çin'in Türkiye ile ilişkileri gelişime açıktır. Bunun yanı sıra Türkiye'nin de bulunduğu koridor üzerinde bulunan ülkelerin birbirleriyle ticaretin artmasını ve ekonomik entegrasyonun gelişmesini sağlayacaktır. Proje ile birlikte Çin mallarını Avrupa'ya ulaşmasında Türkiye önemli bir role sahiptir (Akdağ, 2019:90). Türkiye coğrafi konumu itibarıyla Kuşak Yol Projesi'nin kara ve demir yollarının bağlantı noktasında yer almaktadır. Proje kapsamında Güneydoğu Asya pazarı ile ticaret hacmini artırabilecektir. Türkiye, Asya kıtasındaki enerji kaynaklarının Avrupa'ya aktarımı konusunda jeostratejik öneme sahip olduğundan önemli bir konumdadır (Özdaşlı, 2015). Türkiye Çin'in sağladığı finansal kaynaklarla projelerini hayata geçirerek Kuşak Yol Projesi'ni daha anlamlı hale getirebilecektir. Proje iki ülke arasındaki yatırım ve iş birliği fırsatları yaratmakta ve mevcut ilişkilerin daha ileri taşınmasına imkan tanımaktadır (Akdağ, 2019:90).

Çizelge 3.6.'de Türkiye-Çin'in 2013-2019 yılları arasındaki dış ticaret verilerine yer verilmiştir. Çizelgeden'de görüldüğü üzere ihracat ve ithalatta dengesizlik söz konusudur. Türkiye'nin Çin'e karşı oluşan ticaret açığının ticari yollardan telafi edebilmesi kolay görülmemektedir (Çizelge 3.6.). Türkiye'nin mevcut dış ticaret açığının düşmesi için Çin pazarına hitap edecek ürün ve hizmetlere öncelik vermesi gerekmektedir. Proje ile birlikte Pekin'den İstanbul'a deniz yoluyla gelen ürünlerin teslim sürelerinin iki aydan iki haftaya düşmesi, Türkiye'nin projedeki rolünün önemi ortaya koymaktadır (Karagöl, 2017: 5).

Çizelge 3.6. : Türkiye-Çin Dış Ticaret Göstergesi (Milyar USD).

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2013	3,6	24,68	28,29	-21,08
2014	2,86	24,92	27,78	-22,05
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2017	2,93	23,37	26,3	-20,43
2018	2,91	20,71	23,63	-17,8
2019	2,58	18,49	21,08	-15,9

Kaynak: TÜİK

Çinli firmaların ilerleyen dönemlerde Türkiye’deki yatırımlarını artırması beklenmektedir. Özellikle Türkiye’de istihdam ve katma değer yaratan, teknoloji transferi gerçekleştirebilecek ve Türkiye’de üretimin artmasına katkı sağlayacak sektörlerde faaliyet göstermesi Türkiye’nin ilerleme kaydetmesine katkı sağlayacaktır (T.C. Ekonomi Bakanlığı, “ÇHC Ülke Raporu”, 2013).

Çin’in Kuşak Yol Projesi çerçevesinde 20 trilyon doları bulan bütçeyle 2026 yılında tamamlanması planlanan yatırım projelerinden, Türkiye’de faydalanmak istemektedir. Çin, projede bulunan bir çok ülkeye yenilenebilir enerji yatırımları gerçekleştirmektedir (Işık, 2018). Türkiye Konya Karapınar ilçesinde iki yıl içerisinde 1000 megawatt kurulu güce ulaşması hedeflenen dünyanın en büyük güneş enerji santralini inşa etmektedir (www.enerjiportali.com). Türkiye, son yıllarda ABD ve AB tarafından yaptırım tehditlerine maruz kalmıştır. Bu yüzden tamamlanan birçok projenin finansmanını Çin’den karşılanmıştır (Işık, 2018). Avrupa Birliği ile gümrük birliği anlaşması bulunan Türkiye’ye yatırım yapan Çinli firmaların Türkiye’de uygun fiyatlı imalat sanayinin ve yetişmiş genç işgücü fırsatlarıyla rekabetçi ürünlerle Avrupa Birliği ülkelerine girmelerine katkıda bulunacaktır (Ergünsü, 2017).

Finans alanında Çinli Industrial & Commercial Banf of China (ICBC) 2014 yılında ve Bank of China 2017 yılında Türkiye pazarına giriş yapmıştır. Çin’in iki köklü bankasının Türkiye pazarında yer alması iki ülke arasındaki finansal altyapının güçlendirilmesine, iki ülke ulusal para birimleri ile ticaretin gelişmesine, verecekleri krediler ile iki ülke firmalarının ortak gerçekleştireceği projelerde sermaye desteği sağlaması beklenmektedir. Bu iki bankanın Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, İpek yolu Fonu vasıtasıyla da projelere yatırım ve finansman desteği sağlamaktadır (Ergünsü, 2017).

Halklar arası kültürel ve sosyal bağların güçlendirilmesi için akademik, insan kaynakları, bilim, teknoloji ve basın alanlarında iş birliği çalışmaları yapılmalıdır.

Diğer ülkenin dilini de öğrenmelerine kolaylaştıran öğrenci değişim programlarının çeşitlendirilmesi ve akademisyenler arasında iş birliğinin artırılması önem arz etmektedir. Bu doğrultuda 2016 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Eğitim Bakanlığı, 5 sene boyunca her sene Kuşak Yol Projesi'ne dahil olan ülkelerden gelen 10.000 yabancı öğrenciye burs vereceğini, 3 yıllık süre ile her sene 2500 Çinli öğrencinin Kuşak Yol Projesi'ne dahil olan ülkelerde eğitim görmeleri için katkıda bulunacağını belirtmiştir (He, 2016).

Çin ile Türkiye arasındaki diplomatik ilişkilerin 50. Yıl dönümü münasebetiyle 2021 yılında iş birliğini artırmaya yönelik hedef ortaya koyulmuştur. Türkiye'nin Çin'e olan ihracatını 8 milyar dolar seviyelerine yükseltmek, Çin'in Türkiye'ye olan yatırım stokunun 6 milyar dolar seviyelerine getirmek ve Türkiye'yi ziyaret edecek olan Çinli turist sayısını 1 milyona çıkarılması hedeflenmiştir (<https://tr.sputniknews.com>).

Kuşak yol Projesi'nin Türkiye açısından önemli faktörlerinden biri de kazan kazan politikasıdır. Bu proje Türkiye ile Çin arasında stratejik ortaklık anlaşmalarının imzalanmasına katkı sağlamıştır (Balcı, 2018). Kuşak Yol Projesi ile Edirne-Kars Demiryolu hattı ve Mersin, Çandarlı ve Filyos liman projeleri Türkiye'nin köprü pozisyonunu daha da güçlendirmekte ve bu sayede Avrupa ile Asya arasındaki ticaret hacminde artış sağlamaktadır (Özdaşlı, 2015).

Türkiye, Kuşak Yol Projesi'nde en uzun güzergâha sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Bu yüzden, Türkiye'nin Çin'e ihracatında ve güzergahta yer alan ülkeler ile olan ticaretin çeşitlenmesi açısından ilişkilerinde artış görülmesi beklenmektedir (Rona, 2018).

Türkiye, proje kapsamında güzergâh üzerinde yer alan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile ilişkilerini geliştirebilecektir. Güzergâh üzerindeki diğer ülkelerle altyapı projeleri ve ticari etkileşim ile birlikte sermaye hareketliliğinin artacağı belirtilmektedir (Balcı, 2018). Kuşak Yol Projesi aynı zamanda Türkiye'nin Doğu Asya ile ilişkilerinin gelişmesine imkan sağlayacaktır. Dünyanın en hızlı gelişim gösteren ekonomilerini barındıran Doğu Asya pazarına daha kolay erişim sağlanması beklenmektedir. Türkiye'nin gelişmiş ekonomiye sahip ülkeler kategorisine dahil olabilmesi için Çin ve gelişim gösteren Asya ülkeleri ile sürdürülebilirliği olan ilişkiler kurması önemlidir. Bu ilişkilerin oluşturulmasında Kuşak Yol Projesi önemli fırsatlar sunmaktadır (Akdağ, 2019:90-91).

Türkiye, coğrafi konumu itibariyle, enerji alanında Asya ile Avrupa arasında enerji merkezinde yer almaktadır. Türkiye, Avrupa'ya doğalgaz enerji transferini sağlayacak olan Türk akımı ve TANAP gibi enerji projeleri ile arz güvenliğine katkı sağlayacaktır (Karagöl, 2017). Genel olarak bakıldığında, Türkiye bölgesinde yer alan ülkelere öncülük edebilecek finansal kapasitesi bulunmaktadır. Türkiye'nin, bölgede yer alan ülkelerin kültürel, ekonomik ve coğrafi açıdan Batıya açılmalarında köprü pozisyonu avantajı bulunmaktadır. Türkiye'nin Çin ile yürüteceği Kuşak Yol Projesi ya da projeyi geliştirerek kendisinin öncülük edebileceği oluşumlarda yer alması pazar alanının genişlemesine, teknoloji seviyesinin ilerlemesine ve rekabet içerisinde olduğu ülkelere karşı üstün konuma gelmesine katkı sağlaması beklenmektedir (Noyan, 2015: 26).

3.6.9.4. Kuşak Yol Projesinin Türkiye açısından zorlukları

Kuşak Yol Projesi kapsamında yaşanacak sıkıntılardan biri Çin'e bağımlılık sorunudur. Türkiye'nin Çin'e olan dış borcu 2017 yılında GSYİH'sinin % 0,5'i dolaylarındadır. Çin'den yapılan ithalat Türkiye'nin GSYİH'sinin %2,1'i seviyelerinde gerçekleşmiştir. Çin'in Türkiye'ye yapmış olduğu yatırımlar ise Türkiye'de gerçekleşen yabancı yatırımların %0,7'sine tekabül etmiştir. Kuşak Yol Projesi'nde aynı güzergâhta yer alan Kırgızistan'ın Çin'e dış borcu GSYİH'sinin %42,3, Çin'den yapılan ithalat Kırgızistan'ın GSYİH'sinin %74,6 ve Çin'den yapılan yatırımlar Kırgızistan'a yapılan doğrudan yabancı yatırımların %26,2 seviyelerinde gerçekleşmiştir (Steil ve Rocca, 2019). Bu rakamlar, Türkiye'nin Çin'e bağımlı ülkeler arasında yer almadığını gösterirken Kırgızistan'ın ise Çin'e oldukça bağımlı olduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye'nin yakın zamanda Çin'e karşı borç tuzağına düşmesi beklenmese de uzun vadede temkinli davranılması gerekmektedir (Akdağ, 2019:88). Türkiye'nin Çin'e bağımlı olmamak için alternatif projelere yönelmesi gerekmektedir. Tarihi Baharat Yolu'nun geliştirilmesi alternatiflerden biridir. Türkiye'den Hindistan'a kadar uzanacak demiryolu hattı ile "Çağdaş Baharat Yolu" nu aktif hale getirmelidir. Türkiye-İran-Pakistan arasında kurulan demiryolu hattına Hindistan'ı da dahil edip alternatif girişimler oluşturmalıdır (Çolakoğlu, 2013: 263).

Orta Asya dışında Çin ve Türkiye'nin politikalarının uyuşmayacağı bir diğer bölge Orta Doğu'dur. Son yıllarda Çin'in Orta Doğu ülkeleri ile ilişkilerinde hızlı bir ilerleme kaydettiği görülmektedir. Çin fosil yakıt ihtiyacının büyük bir kısmını bu

bölgeden karşılamaktadır. Çin bu konuda ABD'yi geçerek bölgenin en büyük fosil yakıt ithalatçısı konumundadır (Xinhua, 2016). Orta Doğu'da büyük projeleri ve yatırımları bulunan Çin'in, bölgede tarihi, kültürel, ekonomik ilişkilere ve bölgesel güce sahip Türkiye ile Orta Doğu'da barış ve istikrarın sağlanması hususunda ortak menfaatleri bulunmaktadır. Ancak Suriye'de olduğu gibi iki ülkenin bölgede çıkan sorunlara karşı yaklaşım tarzlarında farklılıklar bulunmaktadır (Ergünsü, 2017).

Türkiye, bölgesel güvenlik örgütü olan ve 2001 yılında kurulan Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Hindistan ve Pakistan'dan oluşan Şangay İşbirliği Örgütüne diyalog ortağı statüsünde katılım sağlamıştır. Türkiye'nin NATO üyesi olmasından dolayı ŞİÖ'ye katılması tartışmalı bir konu olarak görülmektedir. Türkiye ŞİÖ'ye NATO ve AB'ye alternatif yaratmak arzusundadır. Bu doğrultuda 2013 yılında Türkiye uzun menzilli füze tedariki için Çin ile anlaşmıştır. NATO üyesi olan Türkiye ile Çin arasındaki işbirliği NATO'da söz sahibi olan ABD ve AB tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Türkiye'nin satın alacağı Füze sistemlerinin NATO sistemine entegre edilemeyeceği belirtilmiştir. 2015 yılında ise Türkiye, G-20 Zirvesi öncesi füze alım ihalesini teknoloji transferi sırasında yaşanan anlaşmazlıklarda dolayı iptal ettiğini duyurmuştur (Onuş, 2015). Son yıllarda AB ile uzlaşamamanın yanı sıra NATO'nun ve ABD'nin tepkilerine karşılık Rusya'dan temin ettiği S-400 füze savunma sisteminden dolayı Doğu'yu kendine alternatif bir unsur olarak görmektedir (Pekcan, 2021).

14 Haziran 2021'de Brüksel'de düzenlenen NATO zirvesinin sonuç bildirgesinde Çin'in davranışlarının “sisteme meydan okuma” olarak nitelendirildi. NATO Genel Sekreteri Jens Stoltenberg, ittifak üyelerinin Çin'in yükselişine ortak bir yanıt verilmesi gerektiğini belirtmiştir (www.bbc.com). Zirve sonrası oluşan durum neticesinde Çin ile işbirliği yapan NATO üyelerinin, ilişkilere ara vermesine ya da son vermesine neden olabilir. Çin ile gerçekleştirilen projeler ve devam eden işbirliklerinden dolayı Türkiye'nin de bu durumdan olumsuz etkilenmesi beklenmektedir.

Türkiye ve Çin ilişkilerindeki siyasi belirsizlikler, Kuşak Yol Projesi'nin işleyişinde sorunlar çıkartabilir. İki ülkenin Ortadoğu politikalarındaki siyasi ve güvenlik farklılaşmaları projenin sonraki aşamalarında problemler teşkil edebilir. Uygur Türkleri ile ilgili sorunlar, Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerde sıkıntılar oluşturmaktadır. İki ülke arasındaki Uygur Türklerine bakış açısı oluşturulacak iş

birliklerine engel oluşturmaktadır. Türk toplumunun büyük kısmı, Çin'in Sincan Özerk Bölgesi'nde yaşanan insan hakları ihlalleri ve din ve ibadet özgürlüklerinin kısıtlanması ile ilgili endişelenmektedir (Öztürk, 2013: 67-79). Çin açısından ise Uygur meselesi, kimlik siyaseti, uluslararası imaj ve ulusal güvenlik bakımından ülke iç politikasında önemli bir yer teşkil etmektedir (Kanat, 2016: 191-218). Türkiye ve farklı yollardan Suriye'de bulunan Uygurların, çoğunlukla radikal gruplarla ilişkileri bulunmaktadır. Bu sebepten dolayı Uygurları destekleyen Türkiye'nin Çin ile ilişkilerinde sorunlara sebep olmaktadır. Suriye'de bulunan Uygurlar girişmiş olduğu eylemler sonucunda, uluslararası toplum tarafından verilen desteğin azalmasına sebep olmuştur. Bu durum aynı şekilde Türkiye kamuoyunun da Uygur hareketlerine desteğini azaltmakla beraber Çin'in sunduğu argümanlara yönelmesine sebep olmuştur (Işık, 2021: 83-84). Suriye'de bulunan Uygurlar ile ilgili Türk akademisi ve devlet birimleri tarafından yeteri kadar önem verilmediği, Çin medyası ve akademisinin bu durumu abartılı bir şekilde kullandığı görüşü hakimdir. Nitekim Çin ve Türkiye Dışişleri bakanları tarafından gerçekleşen görüşme sonrasında, Çin'in terörizm ve aşırılıkla suçladığı Uygur gruplarına karşı mücadele ile ilgili Türkiye ve Çin'in aynı görüşte olduğunu belirtilmiştir. Türkiye'nin Uygurlu radikal grupları terör unsuru olarak tanımlamasına rağmen Çin medyasında Türkiye'nin bu konuda gerekli hassasiyeti göstermediğine yönelik eleştiriler yer almıştır (www.chinadaily.com). Bu durum her iki ülke arasındaki ilişkilerde karşılıklı güvenin oluşturulamadığının bir göstergesidir.

İki ülke arasındaki Uygur meselesi gibi farklı görüşlerin önümüzdeki yıllarda Türkiye ve Çin ilişkilerinde sorun teşkil etmesi muhtemeldir. Türkiye ve Çin ilişkilerinin kötü olduğu dönemlerde bu durumdan en fazla Uygurlar etkilenmektedir. Türkiye ve Çin "Uygur meselesini" iki ülke ilişkilerine zarar vermeden, karşılıklı ilişkilere katkı sağlayacak şekilde gayret göstermesinde yarar vardır. Her iki ülkenin politikacıları, akademisyenleri, basın mensupları ve halkları birbirlerini tanıma konusunda eksiklikleri bulunmaktadır. Birbirlerinin hangi konularda hassas olduğunu, hangi alanlarda iş birliği yapılabileceği ve bu işbirliklerinde hangi hususlara dikkat edilmesi gerektiğiyle ilgili karşılıklı bilgi eksikliği mevcuttur. İki ülke arasındaki en hassas konulardan biri de devlet adamlarının birbirleriyle ilişkilerinde siyasi güven eksikliğidir. Bu güven eksikliğinin giderilmesi için politik unsurlar arasında karşılıklı ziyaretlerin artırılması ve birbirleri hakkında araştırma yapıp daha kapsayıcı bilgilere

sahip olunması gerekmektedir. İki ÷lke dilini bilen devlet görevlisi, akademisyen, araştırmacı, gazeteci, öğrenci sayısının artırılması, ortak k÷lt÷rel aktiviteler d÷zenlenmesi ve ortak projelerin artırılması sağlanmalıdır (Erguns÷, 2017).



4. BÖLÜM: TÜRKİYE’NİN KUŞAK YOL PROJESİ ÜLKELERİNE İHRACATININ EKONOMETRİK ANALİZİ

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye’nin Kuşak Yol Projesi’nde yer alan ülkelere gerçekleştirdiği ihracat ekonometrik olarak analiz edilecektir. Bu kapsamda öncelikle literatür araştırması sonucunda elde edilen bilgiler paylaşılacak, daha sonra ise Türkiye’nin Kuşak Yol Projesi’nde yer alan ülkelere gerçekleştirdiği ihracat üzerinde Türkiye’nin GSYİH’sı, projede yer alan ülkelerin GSYİH’ları, Türkiye’nin nüfusu, projede yer alan ülkelerin nüfusu, Türkiye’nin projede yer alan ülkelere olan mesafesi ve bu ülkelerin uyguladığı gümrük tarifelerinin etkisi panel çekim modeli ile analiz edilecektir.

4.1. Literatür Araştırması

Kuşak Yol Projesi’nin planlanan güzergâhın Çin’den İngiltere’ye kadar geniş bir coğrafyayı kapsamı dolayısıyla birçok ülkeyi ilgilendirmektedir. Projenin ülke ekonomilerine sağlayacağı katkı göz önünde bulundurulduğunda, bu konu ile ilgili literatürde birçok çalışmalar yapıldığı gözlemlenmiştir. Kuşak Yol Projesi’nin ele alan çalışmalar ile ilgili gerçekleştirilen literatür taraması doğrultusunda, Türkiye’nin proje kapsamında oluşturduğu koridorlarda bulunan ülkelerle ilişkileri ve Türkiye’nin Kuşak Yol Projesi’nin içinde yer alarak elde edeceği kazanımlar ile oluşabilecek riskler değerlendirilecektir.

Literatürde Çin’in özellikle Çin Komünist Partisinin kuruluşundan, Kuşak Yol Projesi’ne gelene kadar ki süreçte Çin Devlet başkanlığı görevini yürüten, Mao Zedong, Deng Xiaoping, Jiang Zemin, Hu Jintao ve Xi Jinping’in ülke yönetiminde gerçekleştirmiş oldukları reformlara değinilmiş olup Devlet başkanlarının uyguladıkları tarım alanında, iş gücü alanında ve dış ticaretin gelişmesi için gerçekleştirdikleri reformların ülke ekonomisine olumlu ve olumsuz yansımalarına değinen (Sandıklı, 2009; Üngör, 2009; Yılmaz, 2012; Deniz, 2014; Ergenç vd., 2015; Gündal, 2015; Timurtaş, 2018; Keşvelioğlu, 2019) ve Çin’in ekonomik gelişimine katkı sağlayan emek piyasası ve yabancı yatırımların önemi ile Çin’in Dünya Ticaret Örgütüne üye olduktan sonraki ekonomik gelişimine odaklanılan çalışmalara rastlanılmıştır (Çalık, 2011; Narin, 2015; Hastürk, 2019).

Çalık (2011), Çin Halk Cumhuriyetinin ekonomik gelişimini Mao dönemi ve Mao sonrası dönem olarak ikiye ayırmış olup, Mao döneminde dışa kapalı bir ekonomi modeli benimsenirken Mao sonrası dönemde dışa açık ekonomi politikaları yürütüldüğüne değinmiştir. Timurtaş (2018), Mao döneminde tarım reformlarından istenen gelişmenin elde edilemediğine fakat 1970’li yıllarda uygulanmaya başlanan yeni politikalar ile tarım ve ekonomik reformların temelini oluşturulduğunu belirtmiştir. Gündal (2015) ise Çin’in 1980’li yıllardan sonra Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Ticaret Örgütü’ne (DTÖ) üyeliğinden sonra milli gelirindeki artışın sürekliliğini ve yabancı sermayenin ülkeye girişini kolaylaştırmayı amaçladığına değinmiş ve ucuz işgücü, tasarruflar, yatırımlar, doğal kaynaklar, döviz kuru rejimi ve DTÖ üyeliği gibi faktörler Çin’in hızlı bir şekilde büyümesini tetiklediğini belirtmiştir.

Özdaşlı (2015), Tutar ve Koçer (2019), Nogayevo (2019) ve Güner (2018), Kuşak Yol Projesi’nin belirlenmiş olan kara ve deniz güzergâhları ile kıtaları birbirine yakınlaştırması üzerine değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Böylelikle hem kültürel anlamda hem de ekonomik etkileşim içerisine girilerek ülkelerin kalkınmasına katkı sağlayacağını belirtmişlerdir. Projenin finansmanının karşılanabilmesi için Çin’in kullandığı araçlara ve kazanımlara ve projeye ait güzergahlarda çıkarı olan Rusya, A.B.D., Hindistan ve Avrupa Birliği gibi bölgesel güçlerle oluşabilecek olası sorunlara değinmişlerdir.

Çin’in ekonomik gelişim sürecinde Dünya Ticaret örgütüne üye olmasının önemine vurgu yapan Şimşek (2005), hegemonik güç olma yolunda ABD ile karşı karşıya gelme olasılığını ele almıştır. Cai (2017), Çin’in ekonomik bir güç olarak projede yer alan ülkelere enerji, hızlı tren, telekomünikasyon gibi altyapı alanlarında sağlayacağı katkılar ile projeye ortak olan ülkelerinde kalkınma süreçlerinin hızlanacağı ve yüksek kaliteli endüstriyel mallar üretimi konusunda ilerleme kaydettiği tespitinde bulunmuştur. Şahbudak ve Şahin (2016) ise Çin’in ekonomik olarak geldiği konum itibarıyla düşük ve orta teknoloji sektörlerde bariz üstünlüğünün yüksek teknoloji ürünlerde de gösterebilecek kapasitede olduğunu ileri sürmüştür.

Noyan (2015), Rasel vd. (2020), Razumovskaya vd. (2020) ve Sikder (2020), Kuşak Yol Projesi ile oluşacak ekonomik entegrasyonlar ve ülkeler arasında gerçekleşecek altyapı yatırımları ile birlikte ortaya çıkacak ekonomik gelişmelerin yanı sıra politik ve sosyal gelişmelerin de kaydedileceğini ileri sürmüşlerdir. Buna ek olarak Zhai

(2018), Kuşak Yol Projesinde yer alan ortakların 2030 yılına gelindiğinde küresel ticaretin %5 oranında artıracağı tespitinde bulunmuştur.

Çin'in Kuşak Yol Projesi'nde karşı karşıya geldiği ülkelerin başında ABD gelmektedir. Çelik ve Erol (2019), Oba (2019), Tekir ve Demir (2019) ve Yıldırım (2019), ABD'nin kurmuş olduğu uluslararası ekonomik ve politik sistemin Çin tarafından sekteye uğratılmaması için özellikle Asya pasifik bölgesindeki ülkelerle yakın ilişkiler içerisinde olduğunu, Çin'in komşu ve çevresinde yer alan ülkelerle yaşadığı sınır problemleri ve ortak alanların kendi hâkimiyet alanı olarak görmesi sebebiyle suistimallerde bulunması neticesinde bölgede yer alan ülkelerin ABD ile ortak askeri ve politik ilişkilere girmesini sebep olduğunu belirtmişlerdir. ABD'nin özellikle müttefiki olan ülkelerin kendisine rakip ya da tehdit olarak gördüğü ülkelerle yakınlaşmalarını engellemeye çalıştığı ifade edilmektedir.

Pacha (2020), Çin'in Kuşak Yol Projesi ile Avrupa'da 16+1 platformu, Yunanistan ve İtalya ile iş birliğine girmesi Avrupa Birliği'ni (AB) konumu itibariyle yakından ilgilendirmektedir. Çin'in iş birliğine girmiş olduğu bölgeler içerisinde hedeflerine dialog yöntemiyle çözmeye çalıştığını belirtmiştir. Şahin (2016) ile Okur ve Aydın (2018), projenin Çin'den Afrika kıtasına ve oradan Avrupa'ya kadar olan güzergâhta AB'nin de faydalanabileceği bir ticari sistem oluşturduğunu belirtmişlerdir. Mammadzada (2019) ise Çin'in özellikle 2008 krizinden sonra AB ülkeleriyle yakın ilişkiye girmesi ve devam eden projelerle iş birliğinde olduğu ülkelere kalkınma ve istikrarı getirmesinin AB'nin kuruluş amacına hizmet ettiğini, proje ile AB'nin Asya bölgesi ile işbirliğini geliştirme fırsatı yarattığı görüşündedir.

Erkan ve Eminoğlu (2019) ile Wang vd. (2020), Çin'in kazan-kazan politikası çerçevesinde Rusya ile girdiği ticari ortaklıklarının ve Çin Rusya Serbest Ticaret Bölgesi'nin kurulmasının, her iki ülkenin ticaret hacimlerini artırmakta ve bölgelerinde ticari etkileşimde bulundukları ülkelerin ekonomik kalkınmasına yardımcı olduğunu belirtmişlerdir. Proje kapsamında özellikle enerji alanında gerçekleşen işbirliklerinin Rusya'yı Çin'e daha fazla yaklaştırdığına değinmişlerdir.

Bozkurt (2019) ve Naghiveya (2019) Kuşak Yol Projesi'nin güzergâhı üzerinde bulunan Kafkasya bölgesindeki ülkelere ve konumları itibariyle önemli bir coğrafyaya sahip olan Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan ile ilgili tespitlere yer verdiği çalışmalarında, projenin bölge ülkelerinin Rusya'ya olan bağımlılıklarını

azaltacağını ve projenin bölge ülkelerinin kalkınmasına yardımcı olacağı tespitinde bulunmuşlardır.

Kodaman ve Gonca (2016), Çin'in Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile ilgili işbirliğinin sebepleri arasında Çin'in artan enerji ihtiyacını karşılamak için geliştirdiği bir politika olduğu yönünde tespitinde bulunmuşlardır. Bocutoğlu (2017), Kuşak Yol Projesi'nin başarısızlığa uğraması durumunda en çok Orta Asya Türk Cumhuriyeti ülkelerinin etkileneceğini belirtmiştir. Bununla birlikte Çakmak (2017) ve Toprak (2020) ise proje ile birlikte Türkiye'nin Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile ilişkilerinin geliştirmesine katkı sağlayacağına değinmişlerdir.

Kılıç (2019), Çin'in Afrika ülkeleri ile ilişkilerinde ABD ve AB ülkelerine kıyasla Afrika ülkelerinin iç işlerine müdahale etmediğini, bu durumun Afrika ülkelerinin Çin ile ilişkilerini geliştirmesine sebep olduğunu belirtmiştir. Çin ile ticari ilişkilerini artıran Afrika ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasıllarında artışlar olduğu tespitinde bulunmuştur.

Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerini değerlendiren İkiz (2019), dünya gayrisafi yurtiçi hasılasının yarısına hakim olan ülkelerin yer aldığı projenin Türkiye'ye önemli katkılar sağlayacağına değinmiştir. Durdular (2016), Türkiye'nin projede ulusal çıkarlarını gözетerek Çin ile askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanda ilişkilerin geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ergünsü (2017) ise Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi Türkiye'nin finansal altyapısının güçlenmesine yardımcı olacağını ifade etmiştir. Projenin kazan kazan ilkesi ile hareket edilmesi gerektiğine fakat bu durumda en çok kazananın Çin olacağına dikkat çeken Akdağ (2019), Türkiye'nin Çin'e bağımlı olmamak adına alternatif güzergâhlara yönelik arayışlarda bulunmasının gerekliliğine vurgu yapmıştır. Yıldırımçakar (2018), Türkiye'nin Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyesi ve Şangay İşbirliği Örgütü'nün diyalog ortakları arasında olmasından dolayı Orta Asya, Avrasya ve Orta Doğu'da önemli bir konuma sahip olduğuna ve Kuşak Yol Projesi'nin Çin ve Türkiye arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin geliştirilmesiyle Türkiye'nin hedeflerine yaklaşmasına yardımcı olacağını belirtmiştir.

Türkiye'nin hâlihazırda projede orta koridorda yer alarak Kars- Edirne yüksek hızlı tren hattı gibi önemli altyapı projelerini hayata geçirmesiyle Pekin-Londra hattının bağlanmasına katkı sağladığına değinen Karagöl (2017) ve Günay (2019), Marmaray,

Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) projenin etkinliğini artırdığına, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında arabuluculuk yaparak ticaretin geliştirilmesine, ihracat pazarlarını artırması gerektiğine vurgu yapmışlardır. Buna ek olarak Hastürk (2019), projede yer alan ülkelerin birbirine entegre olması ile ticaret hacmi ve ülkelere döviz girişinin artacağını, istihdam, tarım, gıda, sanayi turizm alanlarında ülkelerin ilerleme kaydedeceğine değinmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin ülkeler arası farklı uygulamalardan ötürü çıkan problemlerden dolayı yasal mevzuat ile ilgili sorunların giderilmesi için girişimlerini artırması ve Uygur sorunun çözümü ile ilgili diyalogların geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Literatür araştırması sonucunda, Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelerin birbirleriyle ilişkilerinin ekonomik veriler üzerinden analizinin yapıldığı çalışmaların sınırlı sayıda olduğu ve Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracat potansiyeli üzerine gerçekleştirilen çalışmalara rastlanılmadığı görülmektedir. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatına ilişkin sonuçların elde edileceği bu çalışmamının literatüre önemli katkılar sağlaması beklenmektedir.

4.2. Araştırma Modeli ve Veri Seti

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere ihracatına etki eden ekonomik faktörlerin ekonometrik analizleri gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda analizlerde, verilerine ulaşılabilen ve Kuşak Yol Projesi kapsamında olan 90 ülkenin 2000-2019 yılları arasındaki verilerine yer verilmiştir (EK A). Araştırma modeli kapsamında bağımlı değişken olarak Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatı ele alınmıştır. Modelde yer alan bağımsız değişkenler ise Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki uzaklık ve Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarıdır.

Modelde yer alan Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatına ilişkin veriler Türkiye İstatistik Kurumu'ndan elde edilirken, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları ve Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları verileri ile ilgili verilere Dünya Bankası istatistik veri tabanından ulaşılmıştır. Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki uzaklık verileri ise

CEPII (Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales) istatistik veri tabanından temin edilmiştir.

Araştırma modelinde yer alan değişkenlerin açıklamaları aşağıdaki gibidir:

$\ln(ihracat)_{tr}$: Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı

$\ln(gsyih)_{tr}$: Türkiye'nin gayri safi yurtiçi hasılası

$\ln(gsyih)_{kyü}$: Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayri safi yurtiçi hasılası

$\ln(nüfus)_{tr}$: Türkiye'nin nüfusu

$\ln(nüfus)_{kyü}$: Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusu

$\ln(mesafe)$: Türkiye ile Kuşak Yol Projesi ülkeleri arasındaki mesafe

$\ln(tarife)_{kyü}$: Kuşak yol projesi kapsamındaki karşı ülkelerin tarife oranları

$\ln(kara)_{kyü}$: Kuşak yol projesi kapsamındaki karşı ülkelerin kara ile çevrili olması

Yukarıdaki bilgiler doğrultusunda Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatını analiz etmek için oluşturulan panel veri analizi modeli aşağıdaki gibidir:

$$\ln(ihrtr)_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln(gsyihtr)_{it} + \beta_2 \ln(gsyih)_{jt} + \beta_3 \ln(nüfus)_{it} + \beta_4 \ln(nüfus)_{jt} + \beta_5 \ln(mesafe)_{ij} + \beta_6 \ln(tarife)_{jt} + \beta_7 \ln(kara)_j + \varepsilon \quad (4.1)$$

Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere olan ihracatını değerlendirdiğimiz analizde i Türkiye'yi, j Türkiye'nin ihracat yaptığı Kuşak Yol ülkelerini, t zaman kavramını ifade etmektedir. Modelde yer alan β katsayısı ise, gayri safi yurt içi hasıla, nüfus, mesafe ve tarife oranlarının katsayılarını göstermektedir.

Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere ihracatını ortaya koymak amacıyla kurulan model doğrultusunda oluşturulan hipotezler aşağıdaki gibidir;

h_1 : Türkiye'nin GSYİH'sı, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve pozitif yönde etkilemektedir.

h_2 : Kuşak yol Ülkelerinin GSYİH'sı, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve pozitif yönde etkilemektedir..

h₃: Türkiye'nin nüfus hacmi, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve pozitif yönde etkilemektedir.

h₄: Kuşak Yol ülkelerinin nüfus hacmi, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve pozitif yönde etkilemektedir.

h₅: Türkiye ile Kuşak Yol ülkeleri arasındaki mesafe artışı, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını istatistiksel olarak anlamlı ve negatif yönde etkilemektedir.

h₆: Kuşak Yol ülkelerinin uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının artışı, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve negatif yönde etkilemektedir.

h₇: Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olması, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve negatif yönde etkilemektedir.

4.3. Ekonometrik Metodoloji

Uluslararası ticaret alanında belirlenen ülkelere ait ticaret verilerinin ve bu ülkelere ait uluslararası ticarete belirleyici unsurların ortaya çıkarılmasına katkı sağlaması dolayısıyla çekim modeli literatürde sıklıkla tercih edilmektedir. Bunun en temel sebebi, ülkeler arası ticarete belirleyici faktörlerin ortaya konmasında panel veri analizinin başarılı sonuçlar elde etmesidir.

Uluslararası ticaret alanında panel çekim modelini ilk kez 1962 yılında Tinbergen'in kullandığı bilinmektedir. Panel çekim modelinde, ülkelerin birbirleriyle olan ticaret hacimleri, ekonomi alanındaki gelişmişlik düzeyleri ve ülkelerin nüfusu doğru orantılıdır. Panel çekim modelinde, ülkeler arasındaki mesafe uzadıkça maliyetler de artacağından mesafe ile ters orantı göstermektedir. Çekim modelindeki eşitlik aşağıda gösterildiği gibi ifade edilmektedir.

$$T_{ij} = \alpha_0 Y_i^{\alpha_1} Y_j^{\alpha_2} D_{ij}^{\alpha_3} \quad (4.2)$$

Panel çekim modelinde ülke ekonomileri büyüdükçe uluslararası ticaretin artması, ülkeler arası mesafe arttıkça uluslararası ticaretin azalması beklenmektedir. Geleneksel çekim modelinde mesafelerin artması uluslararası ticaretin artmasına engel görünse de günümüzde ülkelerin birbirleriyle serbest ticaret anlaşmalarına varması

veya ekonomik birliklerin kurulmasıyla tarife oranlarının düşürülerek ticaretin kolaylaştırılması sağlanabilmektedir.

Panel veri analizi bir çok avantaja sahiptir. Panel veri analizinde birden çok dönem ve birim ile değerlendirme yapılabilmektedir. Modelde kullanılan değişkenlerin birbirleriyle etkileşimi panel veri analizi sayesinde kontrol edilebilmektedir. Bu sayede analizde yer alan tahmin sapmalarının azaltılması beklenmektedir. Buna ek olarak panel veri analizlerinde gözlem sayısı artmakta ve analiz için gerekli olan yeterli bilgiye ulaşılmaktadır. Çalışmamızda panel veri analizi yöntemi kullanılarak, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine gerçekleştirmiş olduğu ihracat ile ilgili oluşturulacak model ile zaman ve kesit etkilerinin birlikte değerlendirilmesiyle güvenilirliği ve geçerliliği olan analizler ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

4.4. Ampirik Bulgular

Çalışmanın analiz bölümünde ilk olarak tanımlayıcılar istatistikler incelenecektir. Çalışma kapsamında Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki mesafe, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasına ilişkin değişkenler yer almaktadır. Analizler kapsamında değişkenlere ait 1800 gözlem bulunmaktadır.

Çalışma doğrultusunda kullanılan değişkenlerden Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı bağımlı değişken olarak ele alınırken, diğer değişkenler bağımsız değişken olarak modelde yer almıştır. Çizelge 4.1'den anlaşıldığı üzere, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı, Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki mesafe, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasına ilişkin serilerin ortalamalarının medyanlarından yüksek olması ve çarpıklık değerinin sıfırdan büyük olması dolayısıyla sağa yatık; Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasıllarına ilişkin serinin medyanlarının ortalamalarından yüksek olması ve çarpıklık değerinin sıfırdan küçük olması nedeniyle sola yatık olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.1: Tanımlayıcı İstatistikler

	$(ihracat)_{tr}$	$(gsyih)_{tr}$	$(gsyih)_{kyü}$	$(nüfus)_{tr}$	$(nüfus)_{kyü}$	$(mesafe)$	$(tarife)_{kyü}$	$(kara)_{kyü}$
Ortalama	4.72E+08	2.23E+11	6.57E+11	53211875	72623985	5112.564	8.108	0.211
Medyan	1.05E+08	3.94E+10	7.66E+11	9875629.	71824199	4674.93	7.451	0.000
Maksimum	9.56E+09	1.43E+13	9.58E+11	1.40E+09	83429607	16823.81	40.911	1.000
Minimum	4036	5.20E+08	2.02E+11	76007.00	63240196	712.0091	0.000	0.000
S. Sapma	1.00E+09	8.84E+11	2.42E+11	1.90E+08	6122865	3610.207	5.353	0.408
Çarpıklık	4.337	10.696	-0.637	6.072546	0.221	0.804818	0.982	1.416
Basıklık	27.209	139.056	1.982	39.749	1.846	3.031	4.497	3.005
Jarque-Bera	49598.6	1422656	199.224	112352.3	114.447	194.388	457.165	601.34
Olasılık	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gözlem	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800

Değişkenlere ait serilerin basıklıklarının analiz ettiğimizde, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı, Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılası, Türkiye'nin nüfusu, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki mesafe, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasına ilişkin serilere ait basıklık değerinin 3'ten büyük olması nedeniyle sivri olduğu; Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılası ve nüfuslarına ait serilerin basıklık değerlerinin ise 3'ten küçük olması sebebiyle basık oldukları gözlemlenmektedir.

Panel veri analizi sonuçlarının daha tutarlı olması amacıyla öncelikle değişkenlere ait serilerin durağanlığının test edilmesi gerekmektedir. Analizler doğrultusunda serilen birim kök içermesi durumunda, sahte regresyon problemi ortaya çıkabilmekte ve analiz sonuçları değişkenler arasındaki ilişkiyi doğru bir şekilde yansıtmayabilmektedir. Bu nedenle, ilk olarak değişkenlerin durağanlığı panel birim kök testleri vasıtasıyla test edilerek Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi kapsamındaki ülkelere ihracatına etki eden ekonomik faktörlerin ekonometrik analizleri gerçekleştirilecektir.

Çizelge 4.2: Panel Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	Im, Pesaran & Shin		Levin, Lin & Chu	
	Düzey		Düzey	
	Sabit	Sabit+Trend	Sabit	Sabit+Trend
$\ln(ihracat)_{tr}$	-3.509***	-6.637***	-13.227***	-8.504***
$\ln(gsyih)_{tr}$	-1.635**	-25.709***	-42.837***	-2.901***
$\ln(gsyih)_{kyü}$	-1.967**	-17.503***	-13.819***	-5.274***
$\ln(nüfus)_{tr}$	-8.331***	-10.053***	-3.003***	-3.002***

Çizelge 4.2 Devamı : Panel Birim Kök Test Sonuçları

$\ln(nüfus)_{kyü}$	-1.967**	-17.503***	-22.416***	-22.618***
$\ln(tarife)_{kyü}$	-6.206***	-9.687***	-14.971***	-15.836***

Not: ***, ** ve * sırası ile %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Panel birim kök analizlerinden, Im, Pesaran ve Shin (2003) ile Levin, Lin ve Chu (2002) tarafından oluşturulan birim kök testleri uygulanmıştır. Test sonuçları Çizelge 4.2’de gösterilmektedir. Analiz sonuçları doğrultusunda, bütün değişkenlerin birim kök içermedikleri, başka bir deyişle düzeylerinde durağan oldukları görülmüştür.

4.4.1. Panel Çekim Modeli varsayım testleri

Panel veri analizinde hata teriminin birimler içerisinde ve arasında homoskedastik (eşit varyansın) olduğu varsayılmaktadır. Buna ek olarak, serilerin hata terimlerinde dönemsel ve uzamsal olarak korelasyon bulunmadığı kabul edilmektedir (Tatoğlu, 2013: 197). Bu varsayımların panel veri analizlerinde sınanması önem arz etmektedir.

Tesadüfi etkiler modelinde eşit varyansın olmaması ve hata terimleri arasında korelasyon bulunması halinde heteroskedasite ve otokorelasyon problemleri ortaya çıkabilmektedir. Bununla birlikte birimler arası korelasyon da görülebilmektedir Bu doğrultuda, tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasite varlığının test edilmesi için Levene (1960), Brown ve Forsythe (1974) testi gerçekleştirilmiştir. Otokorelasyon varlığının sınaması için Bhargava vd.’nin Durbin-Watson (1982), Baltagi ve Wu (1999) ile Lagrange Çarpımı testleri yapılmıştır. Birimler arası korelasyon testi için ise Pesaran’ın (2004) analizi gerçekleştirilmiştir.

Çizelge 4.3: Panel Veri Analizi Varsayım Testleri Sonuçları

Heteroskedasite Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
w0	6.688	0.000
w50	5.431	0.000
w10	6.019	0.000
Otokorelasyon Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
Bhargava vd.’nin	0.831	<2
Durbin-Watson	0.985	<2
Baltagi-Wu LBI	1563.09	0.000
LM(lambda=0)	97.62	0.000
ALM(lambda=0)	9195.45	0.000
LM(Var(u)=0,lambda=0)		

Çizelge 4.3 Devamı : Panel Veri Analizi Varsayım Testleri Sonuçları

Birimler Arası Korelasyon Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
Pesaran'ın Testi	10.116	0.000

Çizelge 4.3'te panel veri analizi doğrultusunda tutarlı tahmin tekniğini tespit etmek için gerçekleştirilen varsayım testlerine ait sonuçlar bulunmaktadır. Öncelikle, tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasite varlığını test eden Levene (1960), Brown ve Forsythe (1974) testi sonuçları yer almaktadır. Elde edilen bulgular incelendiğinde, sabit varyans durumunun gerçekleştiğini ortaya koyan ifade eden sıfır hipotezi reddedilmektedir. Bu doğrultuda, tesadüfi etkiler modeli ile gerçekleştirilen tahminlerde heteroskedasite bulunduğu görülmüştür.

Tesadüfi etkiler modelinin bir diğer temel varsayımı, hata terimleri arasında otokorelasyonun olmamasıdır. Ekonomik verilerin test edildiği modellerde, ekonomilerde oluşan şokların etkileri sebebiyle hata terimleri arasında korelasyon bulunmasına neden olmaktadır. Bu sebeple, tesadüfi etkiler modellerinin hata terimlerinde zamana göre korelasyon sıklıkla tespit edilmektedir (Tatoğlu, 2013: 225). Bu kapsamda, tesadüfi etkiler modelinde otokorelasyon probleminin var olup olmadığı sınanmalı ve tespit edilmesi durumunda tutarlı tahmin yöntemi seçilmelidir. Bhargava vd.'nin Durbin-Watson (1982), Baltagi ve Wu (1999) ile Lagrange Çarpımı testlerine ait sonuçlar Çizelge 4.3'te bulunmaktadır. Sonuçlar doğrultusunda, tesadüfi etkiler modeli için otokorelasyon bulunmadığını belirten sıfır hipotezi reddedilmiş ve modelde otokorelasyon olduğu tespit edilmiştir.

Bir diğer panel veri analizi temel varsayımı da hata terimlerinin birbirlerinden bağımsız olmalarıdır. Bu doğrultuda, birimler arası korelasyon varlığını test etmek için Pesaran (2004)'ın geliştirdiği analiz gerçekleştirilmiştir. Birimler arası korelasyon durumunu analiz eden Pesaran (2004) CD testinin sonuçları Çizelge 4.3'te yer almaktadır. Sonuçlara göre, birimler arasında korelasyonun olmadığını ifade eden sıfır hipotezi reddedilmiş ve birimler arası korelasyon olduğu tespit edilmiştir.

4.4.2. Panel Çekim Modeli tahmini

Panel veri analizi varsayım testleri sonucunda tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon probleminin olduğu ortaya koyulmuştur. Panel veri analizlerinde temel varsayımlardan sapmalar tespit edilmesi

halinde, panel veri analizi neticesinde tutarlı sonuçlar alınmasını sağlayan dirençli tahmincilerle başvurulması gerekmektedir.

Panel veri analizlerinde heteroskedasite, dönemsel ve uzamsal korelasyonu dikkate alarak analizler gerçekleştiren Parks (1967), Kmenta (1986) tarafından önerilen esnek genelleştirilmiş en küçük kareler tekniğini temel alan bir algoritma ortaya koymuştur. Parks-Kmenta dirençli tahmincisi, modelde birim sayısının zaman boyutundan daha fazla olması halinde ($T < N$) daha tutarlı sonuçlar elde edilmesini sağlamaktadır (Tatoğlu, 2013: 253). Bu doğrultuda, çalışmada tesadüfi etkiler modeli ile analiz edilen araştırma modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon sorunlarının oluşması sebebiyle bu sapmalar altında tutarlı tahminler gerçekleştirilmesini sağlayan Parks-Kmenta dirençli tahmincisine başvurulmuştur.

Çizelge 4.4: Parks-Kmenta Dirençli Tahminci Sonuçları

Bağımlı Değişken: $\ln(ihracat)_{tr}$		
Bağımsız Değişkenler	Katsayılar	Olasılık
$\ln(gsyih)_{tr}$	0.425	0.000
$\ln(gsyih)_{kyü}$	0.686	0.000
$\ln(nüfus)_{tr}$	4.829	0.000
$\ln(nüfus)_{kyü}$	0.115	0.004
$\ln(mesafe)$	-1.537	0.000
$\ln(tarife)_{kyü}$	-0.161	0.020
$\ln(kara)_{kyü}$	-0.877	0.000
<i>Sabit</i>	-86.255	0.000
Wald chi2(7)		1117.82
Prob > chi2		0.000

Çizelge 4.4'te, otokorelasyon, heteroskedasite ve birimler arası korelasyon problemi altında tutarlı sonuçlar alınmasına imkan veren Parks-Kmenta dirençli tahmincisine ait sonuçlar yer almaktadır. Analiz sonuçlarına göre, Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılası %1 arttığında Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.43 arttığı, Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılası %1 arttığında ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.69 arttığı görülmektedir. Türkiye'nin nüfusunun %1 düzeyinde artması halinde Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %4.83 arttığı görülürken, Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusu %1 arttığında ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.12 arttığı tespit edilmiştir. Buna karşın Türkiye ile Kuşak Yol Projesi ülkeleri arasındaki mesafenin %1 artması, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını %1.54 azaltmaktadır.

Bununla birlikte, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarındaki %1 artışın Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını %0.16 azalttığı görülmektedir. Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olması halinde ise Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatının %0.88 azaldığı tespit edilmiştir.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Tarihi ipek yolu yüzyıllardır ticaretin aktif bir güzergahı olmasının yanı sıra, kültürlerin, dinlerin toplumlara nesilden nesille aktarıldığı zengin bir güzergah olarak günümüze kadar ulaşmıştır. Coğrafi keşifler ile bir dönem önemini yitirmiş gibi görünsede hala önemini korumaktadır. Özellikle Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping'in tarihi ipek yolunun modern versiyonu olan Kuşak Yol Projesi'ni ilan ettiği 2013 yılından sonra önemi giderek artmaktadır.

Çin Kuşak Yol Projesi'ni gerçekleştirebilecek yeterliliğe 1980'li yıllarda hayata geçirmiş olduğu reformlar sayesinde gelebilmiştir. Özellikle Mao dönemi sonrası Deng Xiaoping'in ekonomik refah düzeyinin artırılmasına ve kalkınmaya yönelik hamleleri bunda etkili olmuştur. Deng döneminde ekonomik sistemin içinde yer alan kurumlarda ABD ve İngilteredeki eş değer kurumlardaki işleyişleri örnek alınmış, yatırımları ülkeye çekmek için teşvikler geliştirilmiş ve Çin'in uluslararası ekonomik sisteme entegre olması için küresel sistemde yer alan kurumlara üyelik işlemleri tamamlanmıştır. Deng sonrası Jiang Zemin ve Hu Jintao dönemlerinde de Deng'in izlediği politikalara devam edilmiş ve kalkınmaya öncelik verilmiştir. Dış ticaret, yabancı yatırımlar tasarruflar, özel ekonomik bölgeler ve Dünya Ticaret Örgütüne üyelik, Çin'in Kuşak Yol Projesi'ne gelene kadarki sürecin ana unsurlarını oluşturmuştur.

Kuşak Yol Projesi ile güzergah dahilinde karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu bağlantıları ve bunları destekleyen enerji nakil hatları ve altyapı projeleriyle ikili ve bölgesel anlaşmalarla ülkelerin entegrasyonunu sağlamayı amaçlanmıştır. Çin, Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere ulaşım ve iletişim altyapılarının gerçekleştirilmesinde finansman kolaylığı sağlamıştır. Finansmanın sağlanması için Asya Yatırım Kalkınma Bankası kurulmuştur. Bu durum Çin'in ülkeleri borçlandırarak, borçlu ülkelerin liman, havayolları gibi ülkelerin önemli birimlerinin işletme hakkını devralmaya, politikalarını uygulamaya zorlamaya çalıştığı yönünde eleştirilere yol açmıştır. Çin ise iddaları redderek Kuşak Yol Projesi'nin ülkelerin ekonomik çıkarlarına hizmet ettiği görüşünü beyan etmiştir. Her ne kadar Kuşak Yol Projesi ülkelerin ekonomik çıkarlarını gözetse de, projenin maliyeti altında ezilen ülkelerde yaşanan borç sorunu, Kuşak Yol Porejesi güzergahı üzerinde yer alan ve bölgelerinde istikrarsızlık yaşayan ülkelerin varlığı ve Çin'in hegemonyası altına

girmek istemeyen ülkelerin endişeleri ve son olarak Çin ile ABD arasındaki gerilimler Çin'in Kuşak Yol Projesinde başarılı olmasının önündeki zorluklardır.

Çin'in, Kuşak Yol Projesi'nde yer alan kalkınma projesinin ülkeler tarafından benimsenmesi durumunda, projenin önündeki zorlukların ve engellerin ortadan kalkacağı öngörülmektedir. Çin, Kuşak Yol Projesi kapsamında enerji merkezi konumundaki Orta Asya ülkeleri ile olan ilişkilerine enerji ihtiyacının karşılanması noktasında önem vermektedir. Orta Asya ülkeleri Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Rusya'ya bağımlı kalmak istememesi, altyapı ve yatırım yetersizliklerinden dolayı Kuşak Yol Projesi'ne olumlu yaklaşmaktadır. Rusyanın, Avrasya Ekonomik İş Birliği projesi ve Avrupa Birliği'nin Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru projesi, Çin'in Kuşak Yol Projesi ile örtüşmektedir. Çin'in iki önemli güç ile birlikte hareket etmesi projenin akıbetini olumlu yönde etkileyecektir.

Kuşak Yol Projesi sadece bir altyapı projesi değildir. Proje dahilinde olan ülkelerin ticaret hacmini artırmayı hedeflemiştir. Kuşak Yol Projesi'ndeki potansiyeli gören ülkeler, kazan kazan politikasıyla projeye dahil olmuştur. 2021 yılı itibariyle Kuşak Yol Projesi'nde 142 ülke yer almaktadır. Türkiye'de Kuşak Yol Projesi'nde yer alarak diğer ülkeler gibi küresel ekonomik sistemden daha fazla pay almayı, hem bölgesinde hem de Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkelere ihracatını artırmayı ve böylelikle üretim ve istihdamda artış sağlamayı hedeflemektedir. Kuşak Yol Projesi'nin kesintisiz bir şekilde hedefine ulaşması için Türkiye'de hızlı tren hatları, köprüler ve birçok proje hayata geçirilmiştir. Kuşak Yol Projesi Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılama noktasında önemli bir yere sahiptir. Enerji arzını çeşitlendirilmesi noktasında enerji arzının güvenliğine katkı sağlaması beklenmektedir. Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye açısından dezavantajları arasında; Türkiye'nin Çin'e karşı dış açık vermesi, Çin'e bağımlılık ve Uygur sorunu yer almaktadır. Türkiye'nin Çin'e karşı dış açığını azaltabilmesi için ihracat politikalarında değişikliğe gitmesi ve Çin'e olan bağımlılığı azaltmak için Kuşak Yol Projesi'ne alternatif projelere öncülük etmesi gerekmektedir. Uygur sorunu ile alakalı karşılıklı diplomasinin geliştirilmesi, politikacıların problemlerin çözümü için karşılıklı diyalogları geliştirmesi, üniversitelerin, medyanın ve toplumların yakınlaşması adına karşılıklı eksiklerinin giderilmesi gerekmektedir.

Bu doğrultuda çalışmamızda Kuşak Yol Projesi'nde yer alan Türkiye ve Kuşak Yol Projesi'nde yer alan ülkeler arasındaki uluslararası ticaret hacminin panel çekim modeli yaklaşımı ile analizi yapılmaya çalışılmıştır. Analizde, Kuşak Yol Projesi'nde

yer alan 90 ülkenin 2000-2019 yılları arasındaki verileri kullanılmıştır. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatı ele alındığı araştırma modelinde, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gsyih'larına, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfuslarına, Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki mesafelerine, Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarına ve Kuşak Yol ülkelerinin etrafının kara ile çevrili olmasına ilişkin değişkenlere yer verilmiştir. Analizler kapsamında değişkenlere ait 1800 gözleme yer verilerek Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine gerçekleştirdiği ihracat yorumlanmıştır.

Modelde yer alan Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatına ilişkin verilere Türkiye İstatistik Kurumu'ndan ulaşılırken, Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılları, Türkiye'nin ve Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusları ve Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranları ile ilgili veriler Dünya Bankası istatistik veri tabanından elde edilmiştir. Türkiye ve Kuşak Yol ülkeleri arasındaki uzaklık verileri ise CEPPII (Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales) istatistik veri tabanından temin edilmiştir.

Türkiye'nin gsyih'sının Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Dolayısıyla Türkiye'nin gsyih'sını artırmasının ihracatını artırdığını ve gsyih'sını artırıcı politikaların geliştirilmesiyle ve desteklenmesi Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını artıracaktır.

Kuşak Yol ülkelerinin gsyih'sının Türkiye'nin ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Bu kapsamda Kuşak Yol ülkelerinin tüketim tercihlerine yönelik stratejilerin geliştirilmesi Kuşak Yol ülkelerinin gsyih'ları artıkça Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını artıracaktır.

Türkiye'nin nüfusunun artması Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Analiz sonuçlarına göre nüfusun artması ihracatı önemli ölçüde artırdığı görülmektedir. Bu yüzden nüfusun ve istihdamın

artmasını sağlayacak politikaların desteklenmesi Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını artıracaktır.

Kuşak Yol Projesi ülkelerinin nüfusunun artması Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Analiz sonuçlarına göre Kuşak Yol Projesinde yer alan ülkelerin nüfusun artması sonucunda o nüfusu etkileyecek pazarlama stratejilerini geliştirilmesi Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere ihracatını artıracaktır.

Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere olan mesafesinin artması Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkelere ihracatını negatif yönde etkilediği ve istatistiki olarak anlamlı sonuçlar elde edildiği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Analiz sonucuna göre, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi ülkeleriyle ticaret yolları konusunda navlun miktarının düşük olacağı, ticaret engellerin daha az olacağı sistemlerin kurulması Türkiye'nin ihracatını artıracaktır.

Kuşak Yol ülkelerinin uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının artışı, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve negatif yönde etkilediği görülmüştür. Bu doğrultuda hipotez reddedilememiştir. Kuşak Yol ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde uyguladıkları ortalama gümrük tarife oranlarının artırılması ticareti genel olarak kısıtlamaktadır. Kuşak Yol Projesi ülkeleri ile ticari süreçlerin artarak devam etmesi için tarife indirimine gitmesi ve ayrıca Türkiye'nin bu ülkelerle serbest ticaret anlaşması yapması bu ülkelere ihracatını olumlu yönde etkileyecektir.

Kuşak Yol Projesi'nde yer alan etrafı kara ile çevrili olan ülkelerin, Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan etrafı kara ile çevrili olan ülkelere ihracatını istatistiki olarak anlamlı ve negatif yönde etkilemektedir. Analiz sonucunda hipotez reddedilememiştir. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nde yer alan kara ile çevrili olan ülkelere ziyade deniz bağlantısı olan ülkelere ticaret hacminin artırılması ve geliştirilmesi ihracata daha olumlu yansıyacaktır.

Çalışma kapsamında, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere olan ihracatı analiz edilmiş olup, Türkiye'nin ihracatını artırmak için nüfus, istihdam, üretim ve gsyih'nı artırıcı politikalar uygulaması gerektiği sonucuna varılmıştır. Çalışma sonucunda, Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelere mesafeleri uzadıkça ve tarife oranları arttıkça

negatif sonuçlar elde edilmektedir. Bu yüzden tarife oranlarının düşürülmesine yönelik politika geliştiricilerinin ikili, bölgesel veya serbest ticaret anlaşmaları yapması Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracatını pozitif yönde etkileyeceği düşünülmektedir.



KAYNAKLAR

AB ve Çin Arasında Gerçekleşen 2009-2019 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri. *Ticaret Bakanlığı.* Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://www.statista.com/statistics/257155/eu-trade-with-china/>

ABD'nin Ülkelere Göre 2020 Yılına Ait İthalat ve İhracat Verileri. *Ticaret Bakanlığı.* Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://ticaret.gov.tr/data/5f0d8c1313b8769ff0574a81/ABD%20%C3%9Clke%20Profil.pdf>

Adıgüzel, M. (2017). Türkiye Çin Dış Ticaretinin İncelenmesi. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi.

Ahmad, R., Khan, K.S., Shoaib, M. (2014)., “The Changing Dynamics of the Foreign Policy of China in Contemporary Time”, The Turkish Yearbook of International Relations, C. 45.

AIIB, Asian Infrastructure Investment Bank, Erişim 24.01.2020. <https://www.aiib.org/en/aboutaiib/index.html>

Akçay, N. (2017). Turkey-China Relations Within The Concept Of The New Silk Road Project. *Ankasam*, 73-96.

Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişiminin Önemi, *Birey ve Toplum*, 9 (17), 65-95.

Aktaş, S. (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Özelinde Çin'in Yeni Süper Güç Olabilme Kapasitesi.* (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara.

Algül, Y. (2020). Çin'in Kuşak ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları, *Anasay*, 11, 37 – 62.

Alperen, Ü. (2017). Bir Kuşak Bir Yol Çin Karakteristiği ile Küreselleşme, *Karar Gazetesi*, 20 Mayıs 2017.

Altuğ, Y. (1977). *Çin Sorunu*, Otağ Yayınları, İstanbul.

Ametbek, D. (2017). İran Dış Politikasının Jeopolitik Kodları, Balgat Çalışmaları, Sayı: 3, *Ankasam*.

Arısoy, E., Bayar, G. ve Soranlar, B. (2004), “Asya'nın Devi: Çin Halk Cumhuriyeti”, *Dış Ticaret Dergisi*, 9(32), 1-42.

Asya Altyapı Yatırım Bankası, Türkiye'ye yatırıma devam ediyor. *Hürriyet.* Erişim: 24 Ocak 2020, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/asya-altyapi-yatirim-bankasiturkiyeye-yatirima-devam-ediyor-41097275>

Athı, A., Ünay, S. (2014). Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri, *Seta Analiz*, Sayı 96, Haziran.

Aydın, F. (2018), *Kuşak ve Yol Projesinin Ekonomi Politikası Ve Türkistan.* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Azerbaycan-Çin Ticaret Hacmi. *Azerbaycan İstatistik Ajansı.* Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://www.stat.gov.az/source/trade/>.

- Babones, S.** (2019). China's Accidental Belt and Road Turns Six, <https://foreignpolicy.com/2019/09/06/chinas-accidental-belt-and-road-turnssix/>
- Balcı, Z.** (2018), Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi, *İnsamer*, Ocak.
- Baltagi, B. H., & Wu, P. X.** (1999). Unequally spaced panel data regressions with AR(1) disturbances. *Econometric Theory*, 15(6), 814–823.
- Baltensperger, M ve Dadush, U.** (2019). The Belt and Road turns five, Bruegel. 136-153.
- Banerjee D.** (2016) China's One Belt one Road Initiative-An Indian Perspective, *Perspective*, 14, 31 March.
- Bayram, M.** (2018). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Afrika Politikası. The USA: Create Space Independent Publishing.
- Bekcan, U.** (2013). *Yeni Dünya Düzeninde Rusya – Çin İlişkileri*, Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Bergsten, C.F.** (2018). “China and the United States: The Contest For Global Economic Leadership”, *China And World Economy*, 26(5), 12-37.
- Beyaz, Z.F., Kabakçı, F.** AA News. Erişim: 09 Ocak, 2020, Turkey, China Ties to Support Global Stability: Erdoğan, <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/turkeychina-ties-to-support-global-stability-erdogan/1521245>
- Bhargava, A., Sosa-Escuderi, W., & Narendranathan, W.** (1982). Serial correlation and fixed effects models. *The Review of Economic Studies*, 49(4), 533–549.
- Bilal S. H.** (2017) India Has Nothing to Fear From China's 'Belt and Road, *The Diplomat*.
- Bilgin, M.** (2009), Fosil, Yenilenebilir ve Nükleer Yakıtların Neopolitik Anlamı–Türkiye'nin Durumu ve Gelecek Alternatifleri. *Uluslararası İlişkiler Dergisi* 5.20: 57-88.
- Bilgin, C.** *itohaber.com*. Erişim: 11 Aralık, 2020, Küresel Ticarete Modern İpekyolu, https://www.itohaber.com/haber/dunya/206176/kuresel_ticarete_modern_ipek_yolu.html
- Birinci Yüzyılda İpek Yolu.** *Vikipedi*. Erişim: 06 Aralık, 2021, https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0pek_Yolu#/media/Dosya:Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png
- Blanchette, J. R.** (2019). China's New Red Guards. *Oxford University Press*: New York.
- Bocutoğlu, E.** (2017). Çin'in “Bir Kuşak-Bir Yol” Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler, *International Conference On Eurasian Economies*, (265-270).
- Bougon, F.** (2018). Inside the Mind of Xi Jinping. Hurst & Company: London.
- Bozkurt, R.** (2019). Kuşak ve Yol Projesi'nin Kafkasya Ülkelerine Etkisi, https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/61107025/Kusak_ve_Yol_Projesinin_Kafkasya_Ulkelerine_Etkisi20191102-4672
- Brautigam, D.** (2019). A Critical Look at Chinese 'Debt-trap Diplomacy: The Rise of a Meme. *Area Development and Policy* 5, no. 1 , 1-14.

- Breuer, J.** (2017). Two Belts, One Road? The Role of Africa in China's Belt & Road Initiative. *Blickwechsel*, Stiftung Asienhaus, 2017. <https://www.asienhaus.de> , 1-8.
- Brooks, P. & Shin, J.H.** (2006). China's Influence in Africa: Implications for the United States." the Heritage Foundation: 1, <https://www.heritage.org> , 1-9.
- Brown. C.D.** (2012). China's Great Leap Forward, *Education About Asia*, C. 17, S. 3.
- Brown, M. B. & Forsythe, A. B.** (1974). The small sample behavior of some statistic which test the equality of several means. *Technometrics*, 16(1), 129-132.
- Buckley C.** (2018). Xi Jinping Thought Explained: A New Ideology for a New Era, *The New York Times*, 26.
- Cai, P.** (2017). Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute, Erişim: 30 Nisan 2020, <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>
- Camara Da Silveira, J.** (2018). "Belt and Road Initiative Embraces Brazil", *China Daily*, <https://www.chinadaily.com.cn/a/201808/09/WS5b6b98e8a310add14f384c51.html>.
- Calamur K.** (2017). "China's Xi Jinping Era", *The Atlantic*.
- Charlotte, M.** (2019) "Italy joins China's Belt and Road Initiative", *Al Jazeera*, <https://www.aljazeera.com/news/2019/03/italy-joins-china-beltroad-initiative-190321170015949.html>.
- Chin, T.** (2013). The Invention of the Silk Road, *Chicago Journal*, 2013, Vol. 40, No. 1, Autumn, 196.
- Choudhury, M.,** (2017), "What is One Belt One Road China?", quora, Erişim: 16 Temmuz, 2021, www.quora.com/Whatis-One-belt-one-road-china ,
- Çakmak, Ö. A.** (2017). Orta Asya: Bölgesel Entegrasyon Gırısımları ve Öneriler. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 17(33), 116-134.
- Çalık, Ü.** (2011). Çin Ekonomisi (Mao ve Mao Sonrası Dönem). *Liberal Düşünce Dergisi*, (64), 185-206.
- Çatal, S.** (2019). Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19 (15 Temmuz Özel Sayı), 101-124.
- Çelik, K.E. ve Erol, M.S.** (2019). Kuşak Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi, *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3 (2) , 11-41
- Çevik, V.A., Durukan, T., & Kartal, C.** (2018). Kuşak Ve Yol Projesinde Türkiye'nin Konumu, *International Congress of Business, Economics and Marketing*, (18-23). Kiev: Ekim 11-14.
- Çin, ABD'yi geçerek AB'nin en büyük ticaret ortağı oldu.** Erişim: 21 Kasım, 2021 <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-56095919>
- Çin'in Afrika Kıtasına 2000-20019 Yılları Arasında Yaptığı İhracata Ait Veriler.** *Ticaret Bakanlığı.* Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://www.statista.com/statistics/1222683/value-of-chinese-exports-to-africa/>

Çin İran Anlaşması. *Euronews*. Erişim 24 Nisan, 2021
<https://tr.euronews.com/2021/03/27/cin-den-iran-a-petrol-kars-l-g-400-milyar-dolarl-k-yat-r-m-anlasmas>

Çin'in 70. Yılı Kutlandı. *Sputniknews*. Erişim: 06 Aralık, 2021,
<https://tr.sputniknews.com/20190926/cinin-70-kurulus-yil-donumu-ankarada-kutlandi-1040267412.html>

Çolakoğlu, S. (2012). Dünya Düzeninde Çin ve Türkiye-Çin İlişkileri, *USAK*, 123.

Çolakoğlu, S. (2013). Türkiye-Çin İlişkilerinin Son On Yılı (2000- 2010): Fırsatlar Ülkesi Çin'den Türkiye Pazarına Dönüşüm. (Ed.) Selçuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, Türkiye'de Çin'i Düşünmek, 248-272. İstanbul: *Boğaziçi Üniversitesi Yayınları*.

Denisov I. (2015). "China Going West: The Silk Road to Bring Beijing out of the Shadow", *Russian Global Affairs*, C. 13, S. 1, 135-142.

Dent, C. M. (2010). *China and Africa Development Relations*. London: Routledge.

Dilek, Ş. V., Özdemir, Z. B., & İstikbal, D. (2019), *Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri* İstanbul: SETA Yayınları, 37-62

Dillion, M. (2015). *Deng Xiaoping The Man who Made Modern China*. IB Tauris: New York.

Doğal Gaz Piyasası 2019 Yılı Sektör Raporu. *Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu*
Erişim: 06 Aralık, 2021
<https://www.epdk.gov.tr/Detay/DownloadDocument?id=Sbf8i4dRZHw=>

Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77-97.

Dünyanın En Büyük Güneş Enerjisi Santrali Konya'da. *enerjiportali.com*. Erişim: 21 Kasım, 2021 <https://www.enerjiportali.com/dunyanin-en-buyuk-gunes-enerjisi-santrali-konyada/>

Ebrey, P.B., Walthall, A., Palais, J. (2009). *Modern East Asia: A Cultural, Social, and Political History*, Second Edition., New York: *Haughton Mifflin Company*, 2009.

Eisenman, J., Heginbotham, E. & Mitchell, D. (2007). eds., *China and the developing world: Beijing's strategy for the Twenty-first century*, Armonk, NY: M.E. Sharpe , 2007

Eliküçük Yıldırım, N. (2020). "Rigid Boundaries between Turkey and China: is political mobility possible?", *Turkish Studies*, DOI: 10.1080/14683849.2020.1716191. 28-48.

Elliott, M. (2008). "Thirty years after Deng: The man who changed China", (<http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1865539,00.html> , 10.

Enuka, C. (2010). "The Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC): A Framework for China's Re Engagement with Africa in the 21st Century." *Pakistan Journal of Social Sciences* 30, no. 2 (2010): 209-218.

Ergenç, C., Giriş, U. İ., Kardaş, Ş., & Balcı, A. (2015). Çin'in Yükselişi. *Uluslararası İlişkilere Giriş*, 655-669.

Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *Bilim Kurulu*, 97.

Esherich, J., Pickowicz, P., Walder, A., (2006). The Chinese Cultural Revolution as History, Stanford University Press, 96-120.

Filippova, L. & Veleva, I. (2015) “How Europe Should Approach the EEU (and Russia)”, The Diplomat, 16.10.2015, <https://thediplomat.com/2015/10/howeurope-should-approach-the-eeu-and-russia/>, (e.t. 07.04.2019). 16.

Forum on China Africa Cooperation, FOCAC. https://www.focac.org/eng/ltjj_3/ltjz/

Furtun, F. (2010). “Turkish-Chinese Relations in the Shadow of the Uyghur Problem”, Global Political Trends Center, <https://www.files.ethz.ch/isn/114567/Turkish-Chinese-Relations-in-theShadow-of-the-Uyghur-Problem.pdf>

Furuncu, Y. (2018), “Tanap’ın Orta Asya Ve Avrupa Enerji Pazarlarına Etkisi.” Yönetim ve Ekonomi: *Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 25.2: 543-561.

Gabuev, A. (2015) “Eurasian Silk Road Union: Towards a Russia-China Consensus?”, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2015/06/eurasian-silk-road-union-towards-a-russia-chinaconsensus/> 5.

Ge, W. (1999) Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Liberalization, *World Development*, Vol. 27, No. 7, 1267-1285

Ghiasy, R. ve Zhou, J. (2017), The Silk Road Considering security implications and EU–China cooperation prospects, Stockholm International Peace Research Institute.

Githaiga, N. M., Burimaso, A., Bing W. and Ahmed, S.M. (2019). “The Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks for Africa’s Connectivity.” *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5, no. 1 (2019): 117–141.

Gökten, K. (2018). Hindistan’ın “Bir Kuşak, Bir Yol” Girişimine Ekonomik Ve Stratejik Yaklaşım Üzerine, *Fsecon International Congress on Social Sciences*, 38-43. Ankara: Eylül 9.

Green Belt and Road Initiative Center. Erişim: 04 Mayıs, 2020. <https://green-bri.org>

Guo, F. F., Huang, C. F., & Wu, X. L. (2019), “Strategic Analysis on the Construction of New Energy Corridor China–Pakistan–Iran–Turkey.” *Energy Reports* 5: 828-841.

Guoliang, P. (2016). Çağdaş Çin’in Mimarı Deng Xiaoping. Çev. D. Kızılgeç İstanbul: *Canut Yayın Evi*.

Gücüm, K. (2017). “Mao dönemi ve Deng Xiaoping teorisi”, (<https://www.aydinlik.com.tr/teori/2017-nisan/mao-donemi-ve-deng-xiaopingteorisi>

Güder. İ. (2017), “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nda ilk tren yola çıktı”, Anadolu Ajansı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643>, (13.03.2019).

Güder, B. E., & Pekcan, C. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Çerçevesinde Çin’in Afrika Politikası ve Çatışma Çözümü Yaklaşımı. *International Journal of Politics and Security*, 2(4 (Çin Özel Sayısı)), 173-196.

- İnan, F. Ve Yayloyan, D.** (2018) New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road. *Tepav*, https://www.tepav.org.tr/upload/files/1523615843-0.New_Economic_Corridors_in_the_South_Caucasus_and_the_Chinese_One_Belt_One_Road.pdf , 1-89.
- İnançlı, S. ve Kamacı, A.** (2010). “Küreselleşme Sürecinde Çin Ekonomisi ve Türkiye ile Dış Ticaretin Yapısal ve sektörel Analizi”, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, 1(2), 135-162.
- İncekara, A., & Savrul, A. G. M.** (2011). Küreselleşme, Büyüme Ve Ekonomik Entegrasyonlar: Türkiye Açısından Bir Değerlendirme. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 61(2), 3-22.
- İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin-Türkiye İlişkilerini Canlandırıyor,** (2014). Erişim: 20 Ocak, 2021, China.com, http://turkish.china.com/home/comment/1441/20141022/190059_3.html,
- İran'ın 2019 Yılında Gerçekleşen İhracat Oranlarının Ülkelere Göre Dağılımı.** *Ticaret Bakanlığı.* Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://www.statista.com/statistics/294379/iran-main-export-partners/>
- İran'ın 2019 Yılında Gerçekleşen İthalat Oranlarının Ülkelere Göre Dağılımı.** *Ticaret Bakanlığı.* Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://www.statista.com/statistics/294389/iran-main-import-partners/>
- Jiangtao, S.** (2019). et al., “Chinese President Xi Jinping tries to stem rising chorus of doubts over Belt and Road Initiative”, *South China Morning Post*, (2019), <https://www.scmp.com>
- Johnson, K.** (2018), “Why Is China Buying Up Europe’s Ports?”, *Foreign Policy*, <https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-upeuropes-ports/#> , 2.
- Kalybekova, A. ve Gullette, D.** (2014). “Agreement Under Pressure: Gold Mining and Protests in the Kyrgyz Republic”, *Friedrich-EbertStiftung*,: 1-32.
- Kanat, K.B.** (2016). The Securitization of the Uyghur Question and Its Challenges, *Insight Turkey*, Cilt. 18 No.1, 191-218.
- Karaca, R. K.** (2018), Güç Olma Stratejisi Çin, *IQ Kültür Sanat Yayıncılık*, İstanbul.
- Karagöl, E. T.** (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Seta Perspektif*, 174, 1-7.
- Karluk, A.C.** (2001). ÇHC’de Sosyoekonomik Kalkınma Girişimleri ve Reformlar, *KÖK Araştırmalar Dergisi*, 266-267.
- Kazer, W.** (2015). “A Guide to China’s ‘New Normal’ of Slogans and Clichés”.
- Keşvelioğlu, K.T.** (2019). *Realist ve Liberal Yaklaşımlar Işığında.* ((Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul
- Keyvan, Ö.Z.** (2019). “İran’ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimindeki Yeri”, *Ankasam*, <https://ankasam.org/iranin-bir-kusak-bir-yolgirisimindeki-yeri/>
- Kitano, M.** (2011), “China’s Foreign Strategy”, *Asia-Pacific Review*, C. 18, 2 .
- Kleven, A.** (2019). “Belt and Road: Colonialism with Chinese Characteristics.” *The Interpreter*, <https://www.lowyinstitute.org> , 6.

- Kliman, D.** (2018). Abigail GRACE, “Power Play: Adressing China’s Belt and Road Strategy”, Center for a New American Security, 1-44.
- Kmenta, J.** (1986). *Elements of econometrics*. MacMillan.
- Koçakoğlu, M. A.** (2021). Kuşak Ve Yol Girişimi’nin Avrupa-Çin İlişkilerine Etkisi Üzerine Bir Analiz. *Avrasya Dosyası*, 12(1), 40-59.
- Kodaman, T. ve Gonca, İ.B.** (2016). Jeoekonomik Hayaller: Çin’in Yeni İpek Yolu Girişimi’nin Orta Asya’da Algısı. *Itobiad: Journal of the Human & Social Science Researches*, 5(5). 1251-1261.
- Kroeber, A. R.** (2017). Çin Ekonomisi Herkesin Bilmesi Gerekenler. Çev. M. Mazı. Ankara: *Buzdağı Yayınevi*.
- Küresel proje.** *Newtimes*. Çin’in "Bir Kuşak, Bir Yol" girişiminde Azerbaycan'ın iştirakinin üç özelliği (2019, 01 Mayıs)
<http://newtimes.az/tr/search/?keywords=%C3%87in%27in+%22Bir+Ku%C5%9Fak%2C+Bir+Yol%22> (27.10.2019).
- Lee, A.,** (2017), “A Brilliant Project: One Belt, One Road”, CLSA, www.clsa.com/special/onebeltoneroad. 265-270.
- Leverett, F., & Bingbing, W.** (2017). The New Silk Road and China's Evolving Gran Strategy. *The China Journal*, 77, 110-132.
- Levin, A., Lin, C.F. ve Chu, C.S.J.** (2002) “Unit root tests in panel data: asymptotic and finite-sample properties”, *Journal of Econometrics*, 108, 1-24.
- Levene, H.** (1960). Robust Tests for Equality of Variances. in Olkin, I., Ghurye, G., Hoedding, W., Madow, W. G. and Mann, H. B. (eds), *Contributions to Probability and Statistics*, Stanford, California: Stanford University Press, 278-292.
- Lykke, S. ve Belkaya, H.** (2005). Marmaray project: The project and its management. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 20(6), 600–603. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0886779805000684>
- Mahapatra, C.** (2018). "One Belt, One Road": China, US and the Emerging Hegemonic Struggle in Asia, B. Deepak (Dü.) içinde, *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* (s. 181- 190), Edit: B.R. Deepak, Springer, Singapur.
- Makocki, M.** (2016), “The EU Level: ‘Belt and Road’ Initiative Slowly Coming to Terms with the EU Rules-based Approach”, *Europa and China New Silk Road*, (ed. Frans-Pau van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman ve Miguel Otero-Iglesias.), European Think-tank Network on China (ETNC), 67-71.
- Mammadzada, A.** (2019). *Kuşak-Yol İnisiyatifi Açısından Karadeniz*. (Yüksek Lisans Tezi). Bursa Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Bursa
- Mead, N. V.** (2018). “China in Africa: Win-Win Development, or a New Colonialism?.” *The Guardian*, (2018). <https://www.theguardian.com> , 31.
- Mori, S.** (2016), “The New Great Game: An Opportunity for the EU’s Common Foreign and Security Policy”, *European Institute for Asian Studies*, 1-29.
- Morrison, W.M.** (2018) *China’s Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States*, Specialist in Asian Trade and Finance, 40.

- Mukhopadhyaya RC, Ghosh M.** (2014) Silk Road- A Glance At Archaic Globalization, 2014, Istanbul Sabahattin Zaim University Publications, 63.
- Murpy, P.** (2016), The Silk Road, XXI Century: “One Belt One Road”, The Institute of International and European Affairs, 6.
- Naghiyeva, T.** (2019). Tek Yol Tek Kuşak İnisiyatifinin Azerbaycan Ekonomisini Çeşitlendirmesi Üzerinde Etkisi”, *Göller Bölgesi Aylık Hakemli Ekonomi ve Kültür Dergisi*, 7 (7), 1-5.
- Narin, M.** (2015). Çin Ekonomisindeki Büyümenin Dünya Ve Türkiye Üzerine Etkileri. 223-248.
- NATO zirvesi sonuç bildirgesi: Çin’in davranışları sisteme meydan okuma.** *bbc.com*. Erişim: 30 Haziran, 2021. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57471476>
- Naughton, B.** (2007) The Chinese Economy Transitions and Growth, Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 70-73.
- Nogayeva, A.** (2019). Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Orta Asya, II. Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim, *Ekonomi Ve Siyaset Kongresi*, 26-37. Kahramanmaraş: Nisan 11-12.
- Noyan, S. (2015).** *Ekonomik entegrasyon ve büyüme: Türkiye ve seçilmiş bazı ülke grupları açısından çekim modeli analizi* (Master's thesis), Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Aydın.
- Oba, A.E.** (2019). Geleceğin Güvenliği ve Asya, Erişim tarihi 3 Mayıs 2020, http://tasam.org/tr-TR/Icerik/52508/gelecegin_guvenligi_ve_asya , 1-11.
- Odin P. & Odin P.** (2018) Blagodatnyj Dozhd' V Bukval'nom Smysle”, *Nezavisimaya Gazeta*, 16 Ağustos 2018, http://www.ng.ru/kartblansh/2018-08-16/3_7290_kartblansh.html (11.12.2018)
- OECD** (2005) Economic Survey of China (Summary).
- Okur, M.A. ve Aydın, F.** (2018). Kuşak Yol Projesi ve Avrupa’nın Türkistan Politikası, *21. Yüzyılda Eğitim Ve Toplum Eğitim Bilimleri Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(20), 315-327.
- O’rourke R.** (2019), “China’s Actions in South and East China Seas: Implications for U.S. Interests”, Congressional Research Service, 1-104.
- Overholt, W. H.** (2011) Asya, Amerika ve Jeopolitiğin Dönüşümü, Efil Yayınevi, Ankara.
- Öğütçü, M.** (1998) Yükselen Asya, İmge Kitabevi Yayıncılık, İstanbul, 1998, 1-68.
- Özdaşlı, E.** (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri, *Electronic Turkish Studies*, 10(14), 579-596
- Özsoylu, A.F.** (2006) Çin Bir Devrin Uyanışı, Adana: Nobel Kitabevi, 9-10.
- Öztürk, G. A.** (2013). “Uluslararası Çatışma Bölgeleri: Doğu Türkistan Ve İnsan Hakları İhlalleri”, *Barış Araştırmaları Ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, Cilt.1, No.1, 2013, 67 - 79.
- Palit, A.** (2017) “India’s Economic and Strategic Perceptions of China’s Maritime Silk Road Initiative”, *Geopolitics*, 22 (2), 292-309.

- Pant, H.V.** (2017) “India challenges China’s intentions on One Belt, One Road initiative”, Observer Research Foundation, Jun 22, <https://www.orfonline.org/research/india-challenges-china-intentions-one-belt-one-roadinitiative/>
- Parks, R.** (1967). Efficient estimation of a system of regression equations when disturbances are both serially and contemporaneously correlated. *Journal of the American Statistical Association*, 62(318), 500–509.
- Pekcan, C.** (2021). Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası Ve Türkiye İle İlişkileri. *Apam Çin Çalışmaları-I*, 53.
- Pesaran, M. H.** (2004). *General diagnostic test for cross section dependence in panels*. University of Cambridge, Faculty of Economics, Cambridge Working Papers in Economics, No. 0435.
- Ploberger C.** (2017) “One Belt, One Road – China’s New grand strategy”, *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15 (3), 289-305.
- Pomfret, R.** (1997) Growth and Transition: Why Has China’s Performance Been So Different?, *Journal of Comparative Economics* 25, 422-440.
- Putz, C.** (2015). “Will All Roads in Central Asia Eventually Lead to China?”, *The Diplomat*, 1-2.
- Pascha, W.** (2020). Belts, Roads, and Regions: The Dynamics of Chinese and Japanese Infrastructure Connectivity Initiatives and Europe’s Responses. 1-24.
- Rana, M.** (2008). *Modern China: A Short Introduction*, Oxford: Oxford University Press.
- Rasel, M., Jiao, G., Yusufzada, S., Chanthamith, B., & Sultana, A.** (2020). Belt and Road Initiative (BRI) of China: Connecting the World for Sustainable Economic Development. *Open Journal of Social Sciences*, 8(01), 109.
- Razumovskaya, M. I., Kazak, I. I., & Burov, V. Y.** (2020, March). China’s Economic Integration in Central Asia in the Context of the Proclaimed “One Belt, One Road” Initiative. In *International Scientific Conference "Far East Con"(ISCFEC 2020)* 2791-2796. Atlantis Press.
- Röhr, W.** (2018), “Berlin Looking Eastward: German Views of and Expectation from the New silk Road”, *Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, (ed. Maximillian Mayer), Palgrave Macmillan, 227-246.
- Rubinstein, A. Z.** (1975)., *Soviet and Chinese Influence in the Third World*, Praeger: New York. 1-22
- Rudd, K.** (2018). “How Xi Jinping Views the World: The Core Interests That Shape China’s Behavior,” *Foreign Affairs*, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-05-10/how-xi-jinpingviews-world>
- Rusya ve Çin’in 2007-2020 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri.** *Ticaret Bakanlığı*. Erişim: 06 Aralık, 2021, <https://www.statista.com/statistics/1003171/russia-value-of-trade-in-goods-with-china/>.

- Sachs, J. D., Woo, W.T.** (1997) Understanding China's Economic Performance [Internet], NBER Working Paper Series.
- Sampaolo, M.** (2016). Hundred Flowers Campaign, Chinese History, 2016 <https://www.Britannica.Com/Event/Hundred-FlowersCampaign>
- Sander, O.** (2002), Siyasi Tarih 1918-1994, *İmge Kitabevi*, Ankara.
- Sandıklı, A.** (2009). Geleceğin Süper Gücü Çin. *Bilge Strateji*, 1(1), 40-50.
- Sandıklı, A. ve Güllü, İ.** (2005). Gelişen Çin Ekonomisi ve Türk Dış Ticaretine Etkileri", Geleceğin Süper Gücü Çin, Editör: Atilla Sandıklı-İlhan Güllü, *Tasam Yayınları*, İstanbul, Mayıs 2005, 294.
- Sarvari, B., Szeidovitz, A.** (2016). "The Political Economics of the New Silk Road". *Baltic Journal of European Studies*, 6(1): 3-27.
- Sezen, S.** (2016). Çin'in İkinci Uzun Yürüyüşü. Ankara: *Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü*.
- Shelton, G. & Paruk, F.**(2008). "The Forum on China Africa Cooperation: A Strategic Opportunity." Institute for Security Studies, (2008). <https://www.files.ethz.ch> , 156, 222.
- Shenkar, O.** (2007). Çin Yüzyılı, İstanbul: *Truva Yayınları*, 23-24.
- Shepard, W.** (2017). "The Real Role Of The AIIB In China's New Silk Road", Forbes, 15.07.2017, <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/15/the-realrole-of-the-aiib-in-chinas-new-silk-road/>.
- Shi, Q.** (1997). Çin, *Yeni Yıldız Yayınevi*, Pekin.
- Smith, N.** (2019). "Africa Isn't Being Recolonized." Bloomberg, <https://www.bloomberg.com>
- Sommerville, Q.** (2009). "Turkey Attacks China 'Genocide'", BBC News, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8145451.stm>
- Söylemez, M.** (2017). "Turkey-China Relations in the 21st Century: From Enhanced to Strategic Partnership", Hong Kong Baptist University, PhD Thesis.
- Steil, B & Rocca, B.** (2019). Belt and Road Tracker, Council on Foreign Relations, 08.05.2019, <https://www.cfr.org/article/belt-and-road-tracker>
- Suner A.** (1997). "Hong Kong: Sömürgecilik Tarihinde Bir Sayfa Kapanırken", *Birikim*,
- Sutter, R. G.** (2008)., Chinese Foreign Relations: Power and Policy since the Cold War, New York: Rowman and Littlefield Publishers, Inc., 2008
- Sükan, Ö.** (2000). Çin Halk Cumhuriyeti tarihi, kurulması, gelişmesi Türkiye ve diğer devletlerle olan ilişkileri, İstanbul: *Harp Akademileri Komutanlığı*
- Şahin, Ç.** (2016). Çin Ve Avrupa Birliği'nin Yeni İpek Yolu Girişimleri Ve Orta Asya'ya Yansımaları. III. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Sempozyumu Bildiri Kitabı, 25-27.
- Şimşek, M.** (2005). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) Üyelığının Ekonomik Etkileri ve Çin'in Geleceğine ilişkin Senaryolar. *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(2), 77-90.

- Tatoğlu, F. Y.** (2013). *Panel Veri Ekonometrisi*, 2. Baskı, *Beta Yayıncılık*, İstanbul.
- Tekir, O., ve Demir, N.** (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı. *Yönetim ve Ekonomi*, 26(1), 263-276.
- Ten Amazing Belt and Road Initiative Projects.** *The Belt and Road News Network*
Erişim: 06 Aralık, 2021, <http://en.brnn.com/n3/2019/0404/c414872-9563850-6.html>
- T.C. Ekonomi ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı.** (2013). “ÇHC Ülke Raporu”, Ocak 2013, Ankara, 20.
- Timofeev, I., Lissovolik, Y., Filippova, L.** (2017). “Russia’s Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia”, *China & World Economy*, C. 25, S. 5, 2017, 63.
- Timurtaş, M. E.** (2018). Çin Halk Cumhuriyetinin Ekonomik Ve Siyasi Geçmişinin Bugünkü Gelişim Sürecindeki Rolü. *Sakarya İktisat Dergisi*, 7(1), 52-69.
- The Silk Road Belt. One Belt, One Road Initiative (OBOR)** (2018).<https://www.lengapartners.com/post/the-silk-road-economic-belt-one-belt-one-road-initiative-obor>. Erişim tarihi: 22.12.2021.
- Thorne D. & Spevack B.** (2017) *Harboured Ambitions*, Washington: C4ADS.
- Tinbergen, J.** (1962). *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*, The Twentieth Century Fund, New York, 195-311.
- Toprak, N. G.** (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye’nin Orta Asya’ya Yönelik Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32.
- Tulun, T. E.** (2017), Kafkasya Dağlarında İpek'in Dayanıklılığı: Çin ve Ermenistan. AVİM, https://avim.org.tr/tr/Analiz/Kafkasya_Daglarinda-Ipek-In-Dayanikligi-Cin-Ve-Ermenistan
- Tuncel, C. O.** (2017). “Çin-Türkiye Ticaretinin Gelişimi ve Yerli Para İle Dış Ticaretin Olanakları”, *CRI Türk*, 4 Ocak 2017, <http://www.criturk.com/haber/ozel-haber/cin-turkiye-ticaretinin-gelisimi-ve-yerli-para-ile-dis-ticaretin-olanaklari-80> 47
- Turkey declares ETIM a terror group** (2017), (http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-08/04/content_30346769.htm,
- Tutar, F. K., ve Koçer, F. Ş. B.** (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Sciences*, 5(17), 618-626.
- Türkiye ile Çin Arasındaki 2016 Yılı Dış Ticaret Hacmi.** <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104&dil=1> Erişim: 06 Aralık, 2021.
- Türkiye'nin Doğalgaz İthalatının Gerçekleştirdiği Ülkelerin Dağılımı.** *Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu*. Erişim: 06 Aralık, 2021.
- Türkiye'nin Petrol İthalatının Gerçekleştirdiği Ülkelerin Dağılımı.** *Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu*. Erişim: 06 Aralık, 2021.
- Türkiye'nin Karadeniz'deki Kıta Sahaneliği.** *bbc.com*. Erişim: 06 Aralık, 2021. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-53857417>

Türkiye'ye 2008-2018 Yılları Arasında Gelen Çinli Turist Sayısı. *Bloomberght.com*. Erişim: 06 Aralık, 2021. <https://www.bloomberght.com/turkiye-ye-gelen-cinli-turist-sayisi-147-bin-artti-2222380>

Tüysüzoğlu, G. (2017). Asya'da Dügümlenen Gelecek - 30.10.2017 <https://ankasam.org/asyada-dugumlenen-gelecek/>

Uberoi, P. (2016) “Problems and Prospects of the BCIM Economic Corridor”, *China Report*, 52 (1), 19-44.

Üngör, Ç. (2009). Çin ve Üçüncü Dünya. *İÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 41(1), 27-38.

Ünlü, D.E.(2017), “Karşınızda Çin'in küresel 'yenilenebilir' büyümesi”, *Dünya*, 11 Ocak 2017, <http://www.dunya.com/surdurulebilir-dunya/karsinizda-cinin-kuresel-yenilenebilir-buyumesi-haberi-345221>

Vasmani, K. (2017). “Follow the Leader: Xi Jinping vs Deng Xiaoping” (<https://www.bbc.com/news/business-41746705> 06.11.2019'da erişildi), 25.

Guo, X., Li, X., & Wang, F. (2020). Study on the Establishment of China-Russia Free Trade Zone under the One Belt And One Road Initiative. Available at SSRN 3574533. 1-6.

Westcott, B. (2019). “Xi Jinping says anti-corruption campaign is no excuse to be 'lazy’”, *CNN News*, <https://edition.cnn.com/2019/07/10/asia/xi-jinpingcorruption-campaign-intl-hnk/index.html> (Erişim: 23.01.2020).

Xi, Turkish president hold talks, agreeing to deepen strategic cooperation, *Xinhua News*, 02.07.2019, http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/02/c_138193186.htm

Yang, D.L. (1996). Calamity and Reform in China: State, Rural Society, and Institutional Change Since the Great Leap Famine, Stanford: Stanford University Press, 35.

Yang, M.C. & Dai, S.W. (2020). Research on International Cooperation between China and African Countries under the Background of the Belt and Road Initiative. *DEStech Transactions on Social Science, Education and Human Science*, (icesd).

Yeni Oyun Kurucu: Asya Altyapı Yatırım Bankası. Yayın Tarihi: 26.03.2015. <http://tr.sputniknews.com/ekonomi/20150326/1014652688.html>.

Yıldırım, S. (2019). Trump İktidarı, Kuşak-Yol Projesi ve ŞİÖ Genişlemesi Sonrası Asya Pasifikte Değişen Güvenlik İklimi, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/51408/trump_iktidari_kusakyol_projesi_ve_sio_genislemesi_sonrasi_asya-pasifikte_degisen_guvenlik_iklimi , 1-26.

Yıldırımçakar, E. (2018). Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin'in Normatif Güç İnşası ve Türkiye-Çin İlişkileri. *Ulusa: Uluslararası Çalışmalar Dergisi*, 3(2), 145-169.

Yılmaz, I. (2012). *Çin Ekonomisi nde Büyümenin Dinamikleri* (No. 2012/77). Discussion Paper, 1-17.

Yiwei, W. (2015), ”China’s “New Silk Road”: A Case Study in EU-China Relations”, *Xi’s Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*, (ed. Alessia Amighini ve Axel Berkofsky), ISPI-Istituto per gli studi di politica internazionale, 93-109.

- Yiğın, S.** (2009). Çin Ekonomisi Ve Dış Ticaret İlişkileri, Çukurova Üniversitesi SBE, Adana, 2009, 11-12.
- Yong, W.** (2015). Umut Ergünsü, Luo Yang, “Kuşak ve Yol Girişimi Çerçevesinde ÇHC-Türkiye Stratejik İşbirliği , Batı Asya Afrika, sayı: 6, 72.
- 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
- Zengin, D.** (2016). “Türkiye-Çin nükleer enerji işbirliği anlaşması Resmi Gazete’de”, Anadolu Ajansı, 25 Ağustos 2016, <http://aa.com.tr/tr/turkiye/turkiye-cin-nukleer-enerji-isbirligi-anlasmasi-resmi-gazetede/634938>
- Zhang, S.G.** (2007). "Constructing 'Peaceful coexistence': China's Diplomacy toward the Geneva and Bandung conferences, 1954-1955", *Cold War History*, Vol. 7, No. 4 November 2007, 509-528
- Zhang, Y., & Fang, H.** (2020). Does China's Overseas Lending Favor the One Belt One Road Countries?. *Available at SSRN 3508589*, 1-8.
- Zhai, F.** (2018). China’s belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. *Journal of Asian Economics*, 55, 84-92.
- Zhou, J.** (2019). “China’s Core Interests and Dilemma in ForeignPolicy Practice”, *Pacific Focus*, Vol 34, No 1, 31-54.
- Zhu, Z. (2010).** China’s New Diplomacy: Rationale, Strategies and Significance. UK: *Ashgate Publishing Company*, 2010.
- Ziguo, L.** (1995). “Eurasian Economic Union: Achievements, Problems and Prospects”, *China Institute of International Studies*, 19.08.1995, 129.
- ZiroMwatela, R. & Changfeng Z.** (2016). “Africa in China’s ‘One Belt, One Road’ Initiative: A Critical Analysis.” *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)* 21, no. 12, ver. 1 (2016): 10-21.

EKLER

EK A.1. : Analiz Kapsamındaki Kuşak Yol Projesi Ülkeleri

Çizelge A.1. : Analiz Kapsamındaki Kuşak Yol Projesi Ülkeleri.

Arnavutluk	Malezya	Burundi	Mali
Bangladeş	Nepal	Kamerun	Malta
Bulgaristan	Umman	Şili	Fas
Bahreyn	Filipinler	Çin	Mozambik
Bosna Hersek	Polonya	Kosta Rika	Namibya
Belarus	Katar	Küba	Yeni Zelanda
Brunei Darüsaleml	Romanya	Dominik Cumhuriyeti	Nijer
Çekya	Rusya	Ekvador	Nijerya
Estonya	Suudi Arabistan	Mısır	Pakistan
Gürcistan	Singapur	El Salvador	Peru
Hırvatistan	Slovakya	Gabon	Portekiz
Macaristan	Slovenya	Gana	Ruanda
Endonezya	Tayland	Yunanistan	Senegal
Hindistan	Ukrayna	Grenada	Sırbistan
İsrail	Vietnam	Guyana	Güney Afrika
Ürdün	Cezayir	İtalya	Sri Lanka
Kırgızistan	Angola	Jamaika	Tanzanya
Kuveyt	Antigua ve Barbuda	Kenya	Togo
Litvanya	Avusturya	Güney Kore	Uganda
Letonya	Azerbaycan	Lesoto	Uruguay
Moldova	Benin	Lüksemburg	Zambiya
Kuzey Makedonya	Bolivya	Madagaskar	
Moğolistan	Bostvana	Maldivler	

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Muzaffer KOÇPINAR

Doğum Tarihi ve Yeri :

E-posta :

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2006, Gaziantep Üniversitesi,İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi-İktisat Bölümü

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- Türkiye İş Bankası (2006-2012)
- Ticaret Bakanlığı (2012- Devam Ediyor)