



**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK
LİSANS
TEZİ**

"BİR KUŞAK BİR YOL" PROJESİ İLE TÜRKİYE

CONGCONG SHANG

**İKTİSAT ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İKTİSAT BİLİM DALI**

EKİM 2017



“BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİ İLE TÜRKİYE

Congcong SHANG

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İKTİSAT BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

EKİM 2017

CONGCONG SHANG tarafından hazırlanan “ ‘Bir Kuşak Bir Yol’ Projesi ile Türkiye” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞU ile Gazi Üniversitesi İktisat Anabilim Dalında Uluslararası İktisat Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Umut ÇAKMAK

İktisat, Gazi Üniversitesi

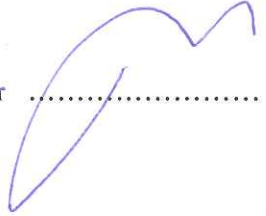
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum



Başkan : Prof. Dr. Aziz KONUKMAN

İktisat, Gazi Üniversitesi

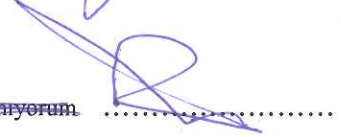
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum



Üye : Yrd. Doç. Dr. Akın USUPBEYLİ

İktisat, Ankara Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum



Tez Savunma Tarihi: 24/10/2017

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Prof. Dr. Hilmi ÜNSAL

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.


Congcong SHANG

24.10.2017

“Bir Kuşak Bir Yol” Projesi ile Türkiye
(Yüksek Lisans Tezi)

Congcong SHANG

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EKİM 2017

ÖZET

Tarihi İpek Yolu, toplumların gelişimine ve iletişimine büyük katkılarda bulunmuştur. Geçmiş yıllarda İpek Yolu'nu canlandırmak için birçok proje tasarlanmasına rağmen "Modern İpek Yolu" rüya gibi düşünülüyordu. 2013 yılında Çin başkanı Xi Jinping, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlaması beklenen "One Belt One Road" adlı bir girişim öne sürmüştür. Bu girişim tüm katılımcı ülkeler için ekonomi, politika ve kültür değişimi açısından çeşitli avantajlar içermektedir. Çin'de başlayan bu girişim, kısa süre içinde büyük bir ilgi görmüştür. Türkiye de dahil olmak üzere bir çok ülke bu projeye olumlu ve destekleyici gözle bakmaktadır. Türkiye, İpek Yolu'nun doğal aynı zamanda önemli bir parçası olarak görülmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin ilerleyişini araştırmak ve bu bağlamda Çin-Türkiye ilişkisini daha çok ekonomi işbirlikleri açısından analiz etmektir. Sonuç olarak, "Bir Kuşak Bir Yol" projesiyle ilgili olarak Çin ve Türkiye arasındaki işbirliğinde bazı risklerin olması ihtimaline rağmen ortak kazançların oluşağı bu hedefe, iki ülke arasındaki siyasi koordinasyon ve iyi bir anlaşma yoluyla ulaşılabilecektir. Çünkü bu iki ülke arasında köklü çıkar çatışmaları yoktur.

Bilim Kodu : 117405
Anahtar Kelimler : Çin, Türkiye, Yeni İpek Yolu, “Bir Kuşak Bir Yol” projesi, Sino-Türkiye ilişkiler, İşbirliği, Fırsatlar, Riskler
Sayfa Adeli : 83
Danışman : Yrd. Doç. Dr. Umut ÇAKMAK

“ One Belt One Road” Project and Turkey
(M.S.Thesis)

Congcong SHANG

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF EDUCATIONAL SCIENCES

OCTOBER 2017

ABSTRACT

The ancient Silk Road has made great contribution to the development and communication of human society in history. During the past years many projects have been designed to revitalize the Silk Road but still a “Modern Silk Road” looked like a dream. In 2013 the president of China Xi Jinping, put forward an initiative called “One Belt One Road” which is expected to connected Europe and Asia. It contains various benefits for all participant countries in terms of economy, politics and culture exchange. Within a short time this initiative brought up by China has gained high focus of the world. Most of the responses are positive and supportive, including Turkey. Turkey is regarded as a natural part in the historical Silk Road and also a key partener in the modern Silk Road project.

The main purpose of this study is to research the progress of “One Belt One Road” project and in this context to analyze the Sino-Turkey relationship mostly in the aspect of economy cooperations. As the conclusion although there are some hidden risks in the cooperation between China and Turkey in regards of “One Belt One Road” project, the win-win objective could be achieved through policy coordination and better understanding between two people, as no root conflicts of interest exist between the two countries.

Science Code : 117405
Key Words : China, Turkey, New Silk Road, “One Belt One Road” project, Sino-Turkey relations, Cooperation, Oppotunities and Risks
Page Number : 83
Supervisor : Yrd. Doç. Dr. Umut ÇAKMAK

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde, kendisine ne zaman danışsam bana kıymetli zamanını ayıran, hep bana güven ve güç veren, güler yüzünü ve samimiyetini benden esirgemeyen kıymetli danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Umut ÇAKMAK'a teşekkürü bir borç biliyor ve şükranlarımı sunuyorum. Ayrıca tezimi dilbilgisi kurallarına göre düzeltmemde bana kıymetli zamanını ayırıp yardım eden canım dostum, Türkçe danışmanım Elif Kökçel'e ve Türkiye'deki yaşadığım süre boyunca her konuda bana destek olan İsbah, Nasihah, Sunru, Tian, Gülmire, Ebubekir, Shareefa, Zeyneb, Denada, Zuzu, Betul ve diğer tüm arkadaşlara teşekkürü bir borç bilirim. Çalışma sürecinde bana hep sabrını ve desteğini gösteren, bana olan güvenini benden esirgemeyen ruh ikizim Reda El Gacham'a teşekkürleri sunarım.

Son olarak da; beni bu günlere sevgi ve saygı kelimelerinin anlamlarını bilecek şekilde yetiştirerek getiren ve benden hiçbir zaman desteğini esirgemeyen bu hayattaki en büyük şansım olan aileme sonsuz teşekkürler.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	x
HARİTALARIN LİSTESİ.....	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xii
1. GİRİŞ.....	1
2. “BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİNİN TANITIMI, KAPSAMI VE ÖNEMİ.....	5
2.1. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı’nın” Tanıtımı ve Kapsamı.....	6
2.1.1. Tarihsel arka plan.....	7
2.1.2. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı.....	7
2.2. “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” nun Tanıtımı ve Kapsamı	8
2.2.1. Tarihsel arka plan.....	8
2.2.2. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu	9
2.3. “Bir Kuşak Bir Yol”Projesinin İlkeleri, Çerçevesi ile İşbirliği Ana Alanları ve Mekanizmaları	10
2.3.1. “Bir Kuşak Bir Yol”projesinin ilkeleri	14
2.3.2. “Bir Kuşak Bir Yol”projesinin çerçevesi.....	14
2.3.3. “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde işbirliği öncelikleri.....	16
2.3.4. “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde işbirliği mekanizmaları.....	20
2.4. Bugüne Kadar “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi’nin Ulaştığı Başarılar	21

3. “BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİNİN DÜNYA EKONOMSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ	25
3.1. Çin’nin “Bir Kuşak Bir Yol” Projesini Ortaya Çıkarmasının Sebepleri.....	25
3.1.1. Yurtiçi ekonomi stratejisi	25
3.1.2. Diplomatik stratejisi	30
3.2. Proje Kapsamındaki Kilit Ülkelerin Projeye Ekonomik ve Politik Bakış Açısı ve Tepkileri	33
3.3. Projenin Uygulanmasından Önce ve Uygulama Sırasında Ortaya Çıkabilecek Olası Sorunlar	35
3.3.1. Sosyal istikrarsızlık	35
3.3.2. Proje dışındaki güçlerin karışması	37
3.3.3. Sınır anlaşmazlıkları	40
4. “BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN ÖNEMİ VE TÜRKİYE ÜZERİNDEKİ OLASI EKONOMİK VE POLİTİK YANSIMALARI.....	43
4.1. Türkiye’nin “Bir Kuşak Bir Yol” Projesindeki Rolü ve Projeye Olacak Katkıları	43
4.2. “Bir Kuşak Bir Yol” Projesine Türkiye’nin Bakış Açısı ve Ana Sebepler.....	45
4.3. “Bir Kuşak Bir Yol” Projesinde Türkiye ve Çin Arasında Geliştirilebilir İşbirliği	49
4.3.1. Ekonomik ve ticari ilişkilerin yoğunlaştırılması	49
4.3.2. Ulaşım altyapısının inşa edilmesi	50
4.3.3. Enerji üzerindeki işbirliği.....	51
4.3.4. Güvenlik anlaşmasının geliştirilmesi	53
4.3.5. Kültür alışverişi ve turizm işbirliğini derinleştirmek.....	55
4.4. Çin ve Türkiye “Bir Kuşak Bir Yol” Projesinde Karşılaşılabilecek Ekonomik ve Politik Problemler	59
4.4.1. Türkiye aleyhine ticaret açığı.....	60

Sayfa

4.4.2. “Doğu Türkistan” meselesi	64
4.4.3. Çin ve Türkiye’nin birbiri ile ilgili bilişsel farklılığı	66
4.4.4. Diğer güçlerin etkileri: ABD ve NATO.....	68
5. SONUÇ	71
KAYNAKLAR	75
ÖZGEÇMİŞ	83



ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. “Bir Kuşak Bir Yol” projesine dahil olan ülkeler (Çin hariç).....	11
Çizelge 2.2. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi kapsamındaki ülkelerin 2015 yılında GSYH ve nüfüsü (Çin hariç)	12
Çizelge 4.1(a). Türkiye’nin Çin ile yaptığı ticaret hacmi	62
Çizelge 4.1(b). Türkiye’nin Çin ile yaptığı ticaret hacmi	63



HARİTALARIN LİSTESİ

Harita	Sayfa
Harita 2.1. Yeni İpek Yolu rotaları.....	6
Harita 3.1. Ekonomik güç sıralaması	26
Harita 3.2. Güney Çin Dezini'ndeki anlaşmazlıkları	41
Harita 3.3. Orta Asya ülkelerindeki enklav meseleleri	42



SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIIB	Asya Altyapı Yatırım Bankası
AKP	Adalet ve Kalkınma Partisi
ASEAN	Güneydoğu Asya Milletleri Birliği
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
BCIM	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BRICS	Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika
CEO	Yönetim Kurulu Başkanı
CICA	Asya'da Etkileşim ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EGİAD	Ege Genç İşdamları Derneği
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
FED	ABD'nin Merkez Bankası
FTA	Serbest Ticaret Anlaşması
GSYH	Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
ISIS	Irak Şam İslam Devleti
IMF	Uluslararası Para Fonu
MOU	Mutakabat Anlaşması
NATO	Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
OPEC	Petro İhraç Eden Ülkeler Örgütü
RMB	Ren Min Bi
SDR	Özel Çekme Hakkı
SEZ	Özel Ekonomik Bölge

STK	Sivil Toplum Kuruluşu
ŞİÖ	Şanghay İşbirliği Örgütü
TEM	Trans-Avrupa Otoyolları
TRACECA	Ulaşım Koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya
TTIP	Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı
USAK	Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu



1. GİRİŞ

Tarihde İpek Yolu Çin'den başlayarak Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bir ticaret yolu olarak tanınmıştır. Ancak bu yol sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. Söz konusu İpek Yolu M.Ö. 200 yıllarında oluşmaya başlamış ancak rejim ve doğal çevre değişiklikleri gibi birçok sebepten dolayı zamanla fonksiyonunu kaybetmiştir. Bu bağlantı medeniyet tarihinde önemli bir rol oynamış ve tüm dünyanın ekonomik ve kültürel gelişimine büyük katkılar sağlamıştır.

İpek Yolu'nu canlandırma girişimi, hem orta Asya ülkeleri hem de Rusya ve Amerika gibi gelişmiş ülkeler tarafından defalarca önerilmiştir. 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping, "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun" inşa edilmesini teklif etmiştir. Bu fikir dünya çapında büyük ilgi çekmiştir. Çünkü bu proje 65 ülkeyi ve 21 trilyon dolarlık bir ekonomiyi kapsayan karşılıklı yarar ve kazançları hedefleyen etkili bir strateji niteliğindedir. Fakat Çin'in, "Bir Kuşak Bir Yol" girişimini başlatan ülke olmasına rağmen, bu projeyi tek başına gerçekleştirmesi mümkün değildir. Bu projenin uygulanması, İpek Yolu üzerindeki tüm ülkelerin ortak çalışması ve işbirliği ile mümkün görünmektedir.

Asya ve Avrupa kıtasında toprağı bulunan Türkiye, eski İpek Yolu'nun Avrupa'ya açılan kapısı olarak yer almakta ve günümüzdeki Batı Asya ve Orta Doğu bölgelerinin kara, deniz ve hava yollarının merkezinde bulunmaktadır. Gerek tarihi İpek Yolu, gerekse Yeni İpek Yolu Türkiye'den mutlaka geçecektir. Ayrıca Türkiye'nin politik vizyonu ile "Bir Kuşak Bir Yol" projesi örtüşmektedir. Nitekim 2011 ve 2012 yıllarında Çin Başkanı Xi Jinping ile dönemin Türkiye Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın görüşmesinde antik İpek Yolunun canlandırılma projesi, üzerinde önemle durulan konuların başında gelmiştir.

Bu çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde araştırılacak konumu tanıtımı yapılacak ve araştırmanın amacı, önemi, yöntemleri ve sınırlıkları bahsedilmiştir. İkinci bölümde "Bir Kuşak Bir Yol" projesi anlatılmıştır. İpek Yolu'nun geçmişi ve yeni projenin ilkeleri, işbirliği çerçevesi ve öncelikleri, mekanizmaları resmi belgelere dayanarak açıklanmıştır. Üçüncü bölümde, Çin'in bu girişiminin hem iç hem de dış

evreler açısından önemi ve altında yatan nedenler analiz edilmiş, merkez ülkelerin bu projeye olan tutum ve tepkileri tartişılmıştır. Bu bölümün son kısmında bu projenin uygulanmasını etkileyecek ana faktörlerden bahsedilmiştir. Tezin dördüncü bölümünde ise "Bir Kuşak Bir Yol" projesi için Türkiye'nin önemi ve Türkiye'nin bu projeye karşı tutumu irdelenmiştir. Projenin siyasi ve ekonomik bağlamda getireceği potansiyel işbirliği fırsatları ve zorluklar tartişılmıştır. Sonuç bölümünde ise bu proje suretiyle Çin ve Türkiye arasındaki ilişkiler daha da glendirileceğini umut edilmiştir.

Araştırmanın Amacı

Tarihi İpek Yolu zerindeki en önemli merkezlerden biri olan Türkiye, Çin tarafından önerilmiş "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin ekseni olarak dünyada bilinmektedir. Mevcut uluslararası çevrede Türkiye ile Çin arasındaki ilişkinin güçlendirilmesi rasyonel ve pragmatik bir yoldur. Bir yandan ekonomi konusunda Çin'deki dev pazar Türkiye'ye destek olacak ve politika konusunda Birleşmiş Milletlerde daimi yesi olarak Çin yine Türkiye'ye destek verebilecektir. Diğer yandan da Türkiye'nin benzersiz coğrafi avantajları Çin'in gelişme strajesini hayata geçirmesi için oldukça önemlidir. şüphesiz ki Türkiye "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin inşa edimesinde önemli bir rol oynayacaktır. Ancak Çin hangi amaçlarla bu inisiyatifi dünyaya çıkarmış ve uygulanmasında hangi faktrlerler etkili olacaktır? Türkiye'nin ekonomik ve politik yapısı, Çin tarafından uygulanmak istenen bu projeye ne kadar uyum sağlayabilecektir? Bu bağlamda, Türkiye ile Çin hangi alanlarda işbirliğini güçlendirebilir? İşbirliği kurulmayınca hangi riskler ile karşılaşılabilir? Bu riskler hangi yollarla çözülebilir? Özetle, bu işbirliğinin ekonomik ve politik sonuçları Türkiye açısından neler olabilir, gibi soruların cevapları bu tezin temel konusu olacaktır.

Araştırmanın nemi

"Bir Kuşak Bir Yol" inisiyatifi henüz 2013 yılında önerilmesine rağmen, bugüne kadar Çin'in İpek Yolu güzergahındaki ülkeler ile birlikte gelişim planı kısa sürede dünyanın dikkati çekmiştir. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi ve işbirliği suretiyle hem ilgili ülkeler ekonomi üzerinde büyük bir canlanma yaşayacak hem de Çin'in ihracatı daha kısa ve ekonomik bir yol ile Avrasya'ya ulaşabilecektir. Çin ile Türkiye arasındaki ilişkilerin gnbeğn daha iyi ve samimi olduğu görünmektedir. Ancak bu dostluğu daha yüksek bir

seviyeye çıkarmak için birçok konuda yapılabilir işbirliği vardır. Türkiye, son derece önemli jeopolitik avantajlara sahip olan bir ülke olarak, Çin tarafından başlanmış bu proje için çok önemlidir. Çin ise Türkiye'nin ekonomik kalkınması için gereken teknik veya yatırım yardımları sağlayabilir. İki ülkenin birbirinden farklı beklentileri vardır. Ancak iki ülke arasındaki mevcut fırsatlar ve risklerin bilinmesi ile bu işbirliği daha uyumlu bir şekilde sürdürülebilir. Günümüzdeki “Bir Kuşak Bir Yol” projesi ile ilgili yapılmış araştırmaların çoğu Çince olup Çin'in bakış açısından projenin nasıl faydalı veya riskli olduğunun analizini içermektedir. Bu tez ise söz konusu bu dev projenin tanıtımından bu yana ilerleyişi ve dünyanın tepkilerinden Sino-Türkiye ilişkisine kadar ki konular dikkate alınarak hazırlanmıştır. Ayrıca tezimin bu konudaki sınırlı Türkçe kaynaklara yeni katkılar sağlayacaktır.

Araştırma Yöntemleri

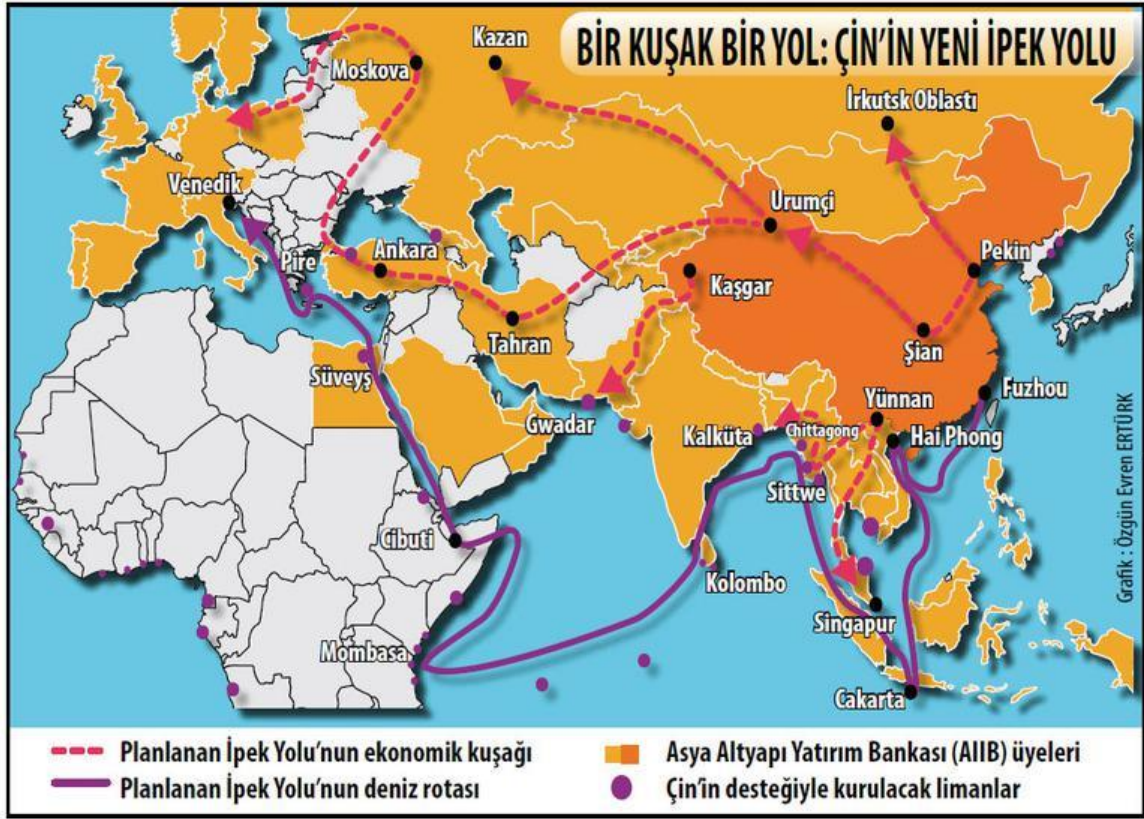
Tezimde kullandığım ana araştırma yöntemi literatür taramasıdır. Çince, İngilizce ve Türkçe olmak üzere üç dilde Çin milli kütüphanesi ve Gazi Üniversitesi elektronik veritabanlarında konumla ilgili kaynakları araştırdım. Buna ek olarak, Çin Halk Cumhuriyeti devlet web sayfası, Çin Dışişleri web sayfası, People's Daily, Xinhuanet, TÜBİTAK vb. Web sayfalarından elde ettiğim verilere de çalışmamda yer verdim.

Sınırlılıklar

“Bir Kuşak Bir Yol” stratejisi Çin'in herhangi bir sektör için hiç yabancı olmamasına rağmen, yararlanılacak ilgili Çince kitap, makale ve diğer kaynaklar açısından pek zengin değildir. Ayrıca Sino-Türkiye ilişkileri üzerine yapılan çalışmaların çoğu ekonomi işbirliği yerine daha çok siyasi alana odaklanmıştır. Bu sebeplerden dolayı tezim çok detaylı veriler sunmadan sadece geniş çerçevede “Bir Kuşak Bir Yol” projesi kapsamında Türkiye ile Çin arasında oluşacak işbirliği ve bu süreçte karşılaşılabilecek risklerin nasıl çözülebileceği üzerinde durmaktadır.

2. “BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİ TANITIMI, KAPSAMI VE ÖNEMİ

"Bir Kuşak Bir Yol"projesi "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projelerini bir çatı altında toplamış bir projedir. Söz konusu proje batıda Avrupa ekonomik bölgesinin içine girerken ve doğuda da Avrasya ile Asya-Pasifik ekonomik dairesini kapsamaktadır. Mevcut istatistiklere göre, proje kapsamındaki ülkelerin çoğu gelişmekte olan ekonomiler veya ülkelerdir. Yaklaşık olarak 4.4 milyar nüfusu kapsayan bu proje dünya nüfusunun % 63'ünü ve 21,000 milyar dolarlık ekonomik hasıla ile de dünya gelirinin %21'lik payını içinde barındırmaktadır (Gao, 2014). Birçok ülke ile Çin halk cumhuriyeti'nin yaşam koşullarının iyileştirilmesi, kalkınma, ekonomik krizlerle başa çıkma, reformu hızlandırma gibi konularda ortak mefaatleri vardır. “Bir Kuşak Bir Yol ” projesinin güçlendirilmesi; sadece Çin'in dışı açılma stratejisini genişletmek ve derinleştirmek için değil, aynı zamanda Asya, Avrupa, Afrika ülkelerive hatta dünyadaki diğer ülkelerarasındaki karşılıklı işbirliğini güçlendirmek için de gerekmektedir. Çin ekonomisi ile dünya ekonomisi son derece tutarlıdır. Çin bu projeyle dünya ekonomik sistemine daha fazla entegre olmayı ve sistemde ağırlık kazanmayı hedeflemektedir. Bu yüzden Çin daima dışı açılmayı temel devlet politikası olarak sürdürecektir.



Harita 2.1. Yeni İpek Yolu rotaları (Ertürk, 2017)

2.1. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı’nın” Tanıtımı ve Kapsamı

2.1.1. Tarihsel arka plan

"İpek Yolu" kavramı 19. yüzyıl Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından adlandırılmış ve milattan önce Çin'den başlayan Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine kara üzerinden bağlayan bir antik ticaret rotasından bahsetmektedir. Aslında, işlevsellik açısından "Porselen Yolu" ve "Çay Yolu" olarak da isimlendirilmiş olup coğrafi rotası ise birden fazladır. Ancak bu yoldan geçen malların çoğu ipek olduğu için ona "İpek Yolu" adı verilmiştir. Bu terim halk arasında hızla yaygınlaşmış ve akademik çevrede de bu şekilde kabul edilmiştir.

Geleneksel İpek Yolu Çin'in Batı Han Hanedanlığı kökenlidir. O zamanlarda Batı Han İmparatoru, Zhang Qian'i Çin elçisi olarak batı bölgelerine gönderdi. İpek Yolu antik Çin'in başkenti Chang'an (şimdiki Xi'an)'dan başlayarak Orta Asya, Afganistan, İran, Irak, Suriye ve Akdeniz'den geçerek Roma'ya kadar toplam 6440 km uzunluktadır. Bu yol antik

doğu ve batı uygarlıklarını birbirine kavuşturan Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlaması bakımından çok derin bir anlama sahiptir.

Binlerce yıl boyunca, göçebe kabileler, tüccarlar, misyonerler, diplomatlar, askerler ve akademik araştırmacılar İpek Yolu'nu kullanarak faaliyetlerde bulunmuşlardır. Onlar Çin'den renkli ipek, baharat, porselen gibi Çin'e özgü ürünleri diğer ülkelere taşıyarak ülkeler arasındaki değişim ve kültür alışverişini arttırmıştır. Avrupa'da coğrafi keşiflerle yeni yollar açılmadan önce, tarihi İpek Yolu dünyanın ekonomik, politik, kültürel değişimlerinin çoğunda rol oynamış ve sonra da Avrupa Sanayi Devrimi ve modern teknolojinin gelişmesine katkı sağlamıştır. İpek Yolu bu gelişmelerde önemli bir rol oynadığından dolayı dünyaca tanınan, "dünyanın en önemli ticaret arteri" unvanını kazanmıştır. Ancak teknik şartlar, doğal koşullar ve siyasi kısıtlamalar nedeniyle büyük ölçekli toplu taşıma görevlerini bu yol üzerinden yürütmek zordu. Deniz yolu ulaşımındaki gelişmeler sayesinde daha avantajlı olmasından dolayı deniz İpek Yolu'nun önemi artmış ve gün gidikçe geleneksel İpek Yolu yerini almıştır. İpek Yolu, Doğu medeniyeti ile Batı arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel değişimlerde rol oynamış tüm kanalların derli toplu bir adıdır.

2.1.2. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan Nazarbayev Üniversitesinde yaptığı konuşmada ilk defa "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" kavramı ortaya çıkarıldı. Xi; Orta Asya ülkeleri ile birlikte "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı"nı oluşturma girişimiyle belli bağlantı noktaları ile çalışmaya başlayacak ve zamanla bütün bölgeyi kapsayacak büyük bir bölgesel işbirliği oluşturmayı önerdi. Söz konusu proje bu rotada yer alan tüm ülkelerin insanların yararlandığı büyük bir girişim olacaktır.

“İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” antik İpek Yolu temelinde genişleyerek yapılmış yeni bir ekonomik kalkınma alanıdır. Özünde modern, entegre ulaşım ve bilgi kanalları ile İpek Yolu; bu yol üzerindeki ülkeleri bağlamakta ve engelsiz politika, ulaşım, ticaret, para dolaşımı, halk ilişkilerini hedefleyerek hem bölge merkezlerinin kendi içindeki hem de bu merkezler arasındaki ulaşım altyapısını temel alarak bölge içi ticaret ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımı ve verimli dağılımına dayalı, bu kuşaktaki ülkeler için eşitlik ve karşılıklı yararlanmanın geliştiği yeni bir ekonomik işbirliğidir.

Bu ekonomi kuşağı Avrupa ve Asya'nın merkezi alanlarını bağlayarak bin kilometreden fazla uzunlukta ve dünyanın yüzölçümünün dörtte birini yani yaklaşık kırk milyon kilometre karelik bir alanı kapsamaktadır. Çin'in güneybatısında dört il (Sichuan, Yunnan, Chongqing ve Guangxi) kuzey batısında da dört il (Ningxia, Qinghai, Gansu, Shaanxi, Xinjiang) dahildir. Proje kapsamındaki ülkeler ulaşım, finans, enerji, telekomünikasyon, tarım ve turizm gibi önemli alanlarda birbirini tamamlayıcı nitelikte bulunduğundan dolayı ulusal ekonomilerin karşılıklı yararlı işbirliği içineşsiz, küresel bir potansiyel pazar büyüklüğüne sahiptir. Doğu tarafında canlı Asya-Pasifik ekonomik çemberi ve batı tarafında ise gelişmiş Avrupa ekonomik dairesi ile "Dünyanın en uzun, gelişme potansiyeli en yüksek olan ekonomik koridoru" olarak ifade edilmektedir.

“İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” üç rotadan oluşmaktadır: İlk olarak Çin'den başlayıp Orta Asya ve Rusya'dan geçerek Avrupa'ya, ikinci olarak da Orta Asya ve Batı Asya'dan geçerek Basra Körfezi ve Akdeniz'e, üçüncü olarak ise Çin'den Güney doğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'na uzanmaktadır (Liang, 2015). Söz konusu üç rotanın ikisi Orta Asya'yı içermektedir. Bundan dolayı Orta Asya'nın, İpek Yolu ekonomi kuşağının inşa edilmesinde çekirdek alanı oluşturduğunu söyleyebiliriz. Orta Asya ülkeleri bağımsızlık kazandıktan sonra ekonomik reformu ve uyum politikalarını desteklemektedir. Zengin doğal kaynaklarından dolayı da ekonomi hızlı bir büyüme sürecine girmiştir. Çin ile çoğu Orta Asya ülkesi sınır komşusu olduğu için coğrafi avantajları bulunmaktadır. Ekonomik yapılarının farklı olması dolayısı ile de tamamlayıcı avantajlara sahiptirler. O yüzden gelecekte Çin; tarım, enerji, sanayi, hizmetler vb. alanlarında Orta Asya ülkeleri ile işbirliğini derinleştirmeyi ve daha yüksek bir seviyede ikili ekonomik ve kültürel ilişkileri geliştirmeyi amaçlamaktadır.

2.2. “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” nun Tanıtımı ve Kapsamı

2.2.1. Tarihsel arka plan

Tarihi deniz İpek Yolu, belirli siyasi ve ekonomik arka plan altında geliştirilen ve doğu ile batı halklarının ortak çabasının bir sonucudur. Deniz İpek Yolu proto tipi zaten Qin ve Han hanedanları tarafından oluşturulmuş olup bu vasıta ile malların taşınması iki bin yıllık geçmişe uzanır. Orta-Tang Hanedanlığından önce Çin'den yurtdışına anayol kara üzerindeki İpek Yolu idi. Ancak ekonomik merkezin değişmesi ve savaşlar gibi nedenlerle

deniz İpek Yolu onun yerini almış ve ticaret alışverişinin ana kanalı olmuştur. Song ve Yuan hanedanları zamanında bunların yanı sıra gemi inşa teknolojisi ve navigasyon teknolojisi büyük ölçüde geliştirildiği için Çinli ticaret gemileri daha uzun bir yolculuk yeteneğini kazanmıştır. Bu dönemde Çin'in dünyadaki 50~60 ülke ile ticari ilişkisi vardı (Eski Çin, 2017). Ünlü Ming Hanedanlı kaşif Zheng He, 1405 yılında 27,800 denizciye öncülük ederek 62 gemi ile ilk yolculuk başlamış ve ondan itibaren toplamda yedi sefer yola çıkıp Güney ve Güneydoğu Asya üzerinden Basra Körfezi'ne kadar ulaşmıştır. Asya ile Afrika'daki 30dan fazla ülke ve bölgeye varmıştı (Lo, 2017). Böylece, Han Hanedanından başlayıp Tang, Song ve Yuan Hanedanlarında giderek geliştirilen deniz üzerindeki İpek Yolu Ming Hanedanı zamanda zirveye ulaşmıştır. Zheng He'nin başardığı bu yolculuk Deniz İpek Yolunun gelişiminin en yüksek seviyeye çıktığına işaret etmektedir.

Deniz İpek Yolu, tarihi insan faaliyetlerinin ve Doğu-Batı kültürel ve ekonomik değişiminin önemli bir taşıyıcısı olarak yerkürenin yarısını kapsamaktadır. Kendi kara İpek Yolu'nun bir uzantısıdır.

2.2.2. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

3 Ekim 2013'te Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping Endonezya Kongre konuşmasında şunlardan bahsetti: "Güneydoğu Asya eski zamanlardan beri 'Deniz İpek Yolu'nun önemli bir parçasıdır. Ortak bir 21.yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu inşa etmek için Çin hükümeti iyi bir şekilde kurulmuş Çin-ASEAN deniz işbirliği fonu kullanarak ASEAN ülkeleri ile deniz üzerindeki işbirliğini güçlendirmek hedefindedir. Çin'in gelişmesi komşu ülkelerle huzur ve istikrar içinde bir işbirliği ortamına ihtiyaç duymaktadır. Aynı zamanda etrafındaki ülkelere de önemli işbirliği fırsatları getirecektir.

"21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu", ekonomik ve politik küreselleşme sürecinde bir gereksinimdir. Ayrıca Çin ve Orta Asya ülkeleri, dünya ile iletişim köprüsü sayılmaktadır. Çin için, onun temel değerleri kanal işlevi ve stratejik güvenlik konusudur. Kanal değeri Deniz İpek Yolunu inşaat etmek yoluyla Çin ve diğer ülkelerin ortak çıkarlarını birlikte genişleterek mevcut işbirlikleri birbirleriyle bağlantı ve birbirlerini teşvik ederek "bir artı bir ikiden fazla olur " etkileri sağlamaktır. Stratejik güvenlik ise Çin'in dünyanın ikinci büyük ekonomisi haline geldiği ve küresel siyasi ve ekonomik yapısı örgütlü arka planda

şüphesiz ki "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"nu açmak ve genişletmek büyük ölçüde Çin'in stratejik güvenliğini artıracaktır.

"21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu", Güneydoğu Asya çekirdek alanı ve Güney Asya alt kıtası ana alan olarak Kuzeydoğu Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Batı Asya, Afrika, Avrupa ve diğer bölgelerde dahil olmak üzere geniş bir alanını kapsıyor. Coğrafi açıdan bakıldığında "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"nun iki güzergahı vardır: Batı hattı Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Atlantik kıyısındaki ülkeler ile oluşturulmakta ve Güneydoğu Asya, Güney Asya, Batı Asya, Doğu Afrika ve Avrupa'daki bölgeleri içermektedir. Güney hattı ise Güney Çin Denizinden Güney Pasifik ada ülkelerine kadar çizilmekte ve Güneydoğu Asya, Avustralya, Pasifik Adaları'nı kapsamaktadır (Liang, 2015).

2.3. "Bir Kuşak Bir Yol" Projesinin İlkeleri, Çerçevesi ile İşbirliği Ana Alanları ve Mekanizmaları

2015 yılının Mart ayında Çin; Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı ortaklaşa "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetle" bildirgesini yayınladı ve bu belgeyi diplomatik çalışmalarının odak noktası olarak belirledi. Bu "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin fikir ve girişim aşamasından uygulama sürecine geçildiğinin resmi bir işaretidir. Çok detaylı olmasına rağmen bu tasarı; İpek Yolu stratejisinin açık bir göstergesi olmakla birlikte Çin'in büyük vizyonunu hayata geçirme yönündeki ciddi girişimini göstermektedir. Proje 65 ülkeyi ve 21 trilyon dolarlık bir ekonomiyi kapsayan karşılıklı yarar ve kazançları hedefleyen etkili bir strateji niteliğindedir (Çizelge 2.1). Kaba hesaba göre, 2015 yılında "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin güzergahında yer alan ülkelerin (Çin hariç) nüfusu dünya nüfusunun beşte ikiden fazladır ve toplam GSYH dünyanın GSYH toplamında yaklaşık beşte bir hesaplanmaktadır (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.1. “Bir Kuşak Bir Yol” projesine dahil olan ülkeler (Çin hariç)

BÖLGE	ÜLKE	TANE
Kuzey Doğu Asya	Rusya, Moğolistan	2
Orta Asya	Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Kırgızistan	5
Güney Doğu Asya	Singapur, Malezya, Endonezya, Myanmar, Tayland, Laos, Kamboçya, Vietnam, Brunei, Filipinler, Doğu Timor	11
Güney Asya	Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Sri Lanka, Maldivler, Nepal, Bhutan	7
Batı Asya ve Kuzey Afrika	İran, Irak, Türkiye, Suriye, Ürdün, Lübnan, İsrail, Filistin, Suadiah, Yemen, Umman, BAE, Katar, Kuveyt, Azerbaycan, Gürcistan, Armenistan, Afganistan, Bahreyn, Mısır	20
Orta ve Doğu Avrupa	Polonya, Litvanya, Estonya, Letonya, Çek, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Karadağ, Sırbistan, Arnavutluk, Makedonya, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova	19
Toplam		64

Kaynak: (Devlet Enformasyon Merkezi, 2016)

Çizelge 2.2. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi kapsamındaki ülkelerin 2015 yılında GSYH ve nüfüsü (Çin hariç)

Bölge	Ülke	GSYH (birim:milyar dolar)	Nüfus (birim:milyon)
Kuzey Doğu Asya	Rusya	1,331.21	144.10
	Molistan	11.74	2.96
Orta Asya	Kazakistan	184.39	17.54
	Özbekistan	66.73	31.30
	Türkmenistan	35.86	5.37
	Tajikistan	7.85	8.48
	Kırgızistan	6.57	5.96
Güney Doğu Asya	Singapur	292.74	5.54
	Malezya	296.28	30.33
	Endonezya	861.93	257.56
	Myanmar	62.60	53.90
	Tayland	395.17	67.96
	Laos	12.37	6.80
	Kamboçya	18.05	15.58
	Vietnam	193.60	91.71
	Brunei	12.93	0.42
	Filipinler	292.45	100.70
	Doğu Timor	1.44	1.19
Güney Asya	Hindistan	2,088.84	1311.05
	Pakistan	271.05	188.93
	Bangladeş	195.08	161.00
	Sri Lanka	82.32	20.97
	Maldivler	3.44	0.41
	Nepal	21.20	28.51
	Bhutan	2.06	0.78
Batı Asya ve Kuzey Afrika	İran	425.33	79.12
	İrak	180.07	36.42
	Türkiye	717.88	78.67
	Suriye	**	18.50
	Ürdün	37.52	7.60
	Lübnan	47.09	5.85
	İsrail	299.42	8.38
	Filistin	12.68	4.42
	Suudi Arabistan	646.00	31.54
	Yemen	37.73	26.83
	Umman	69.83	4.49

	BAE	370.30	9.16
	Katar	164.64	2.24
	Kuveyt	114.04	3.89
	Azerbaycan	53.05	9.65
	Gürcistan	13.97	3.72
	Armenistan	10.53	3.12
	Afganistan	19.33	32.53
	Bahreyn	31.13	1.38
	Mısır	330.78	91.51
Orta ve Doğu Avrupa	Polonya	477.07	37.99
	Litvanya	41.40	1.98
	Estonya	22.46	1.32
	Letonya	27.00	2.91
	Çek	185.16	10.55
	Slovakya	87.26	5.42
	Macaristan	121.72	9.84
	Slovenya	42.78	2.06
	Hırvatistan	48.73	4.20
	Bosna Hersek	16.19	3.81
	Karadağ	3.99	0.62
	Sırbistan	37.16	7.10
	Arnavutluk	11.40	2.89
	Makedonya	10.09	2.78
	Bulgaristan	50.20	7.18
	Romanya	177.95	19.82
	Ukranya	90.62	45.15
	Beyaz Rusya	54.61	9.49
	Moldova	6.57	3.55
Toplam		11,841.58	3196.73

Kaynak: (Dünya Bankası, 2017)

<http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>

2.3.1 “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin ilkeleri

a) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin amaçları ve ilkeleri ile uyumludur. Özellikle Çin’in programlı dış politikası olan “Barış içinde Yaşamının Beş Prensipleri”¹ni barındırır.

b) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi açıklığı ve işbirliğini desteklemektedir. Proje öncelikle tarihi İpek Yolu’nu kapsar; ama yine de bütün ülkelerin uluslararası ve bölgesel örgütlerin katılımına açıktır. Böylece birlikte çalışmanın sonuçları daha geniş alanlarda fayda sağlayacaktır.

c) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi uyumlu ve kapsayıcıdır. Proje; medeniyetler arasındaki hoşgörüyü savunmakta, farklı ülkelerin seçtiği yollara ve gelişim biçimlerine saygı duymakta ve farklı uygarlıklar arasındaki diyalogları desteklemektedir. Farklılıkları rafa kaldırırken ve birbirlerinin güçlü yönlerini ortaya çıkaran ortak bir zemin aranmaktadır. Böylelikle bütün ülkeler barış ve ortak refah içinde var olabileceklerdir.

d) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi piyasa işlemlerini desteklemektedir. Proje; piyasa kurallarına ve uluslararası normlara uymakta, piyasanın kaynak tahsisinde belirleyici rolünü ve işletmelerin temel rollerini azami halde sürdürmekte ve hükümetlerin beklenen işlevlerini yerine getirmelerine olanak sağlamaktadır.

e) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi karşılıklı faydaya önem vermektedir. Proje, ilgili tarafların menfaatlerini ve endişelerini barındırmakta ve tarafların çıkarlarının bir araya getirilmesi ve işbirliği için taraf ülkelerin bilgeliğine, yaratıcılığına, güç ve potansiyellerine güçlü bir şekilde odaklanmaktadır (Ulusal Kalkınma, 2015).

2.3.2 “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin çerçevesi

a) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi ortak gelişme ve refahı, karşılıklı anlayışı ve güveni arttırarak ve birçok alanda paylaşımı güçlendirerek barış ve dostluğu teşvik eden bir projedir. Çin hükümeti barışı ve işbirliği, açıklığı ve kapsayıcılığı, karşılıklı öğrenme ve

¹Birbirlerinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne karşılıklı saygı, karşılıklı sarsılmazlık, birbirlerinin iç meselelerinde karşılıklı müdahale etmeme, eşitlik ve karşılıklı yarar ve barış içinde bir arada kalma.

karşılıklı menfaatleri savunmaktadır. Her alanda pratik işbirliğini teşvik ederek; karşılıklı siyasi güvenin olduğu, ekonomik entegrasyon ve kültürel kapsayıcı özelliklere sahip olan ortak çıkarların, kaderin ve sorumluluğun paylaşıldığı bir topluluk oluşturmak için çalışmaktadır.

b) “Bir Kuşak Bir Yol”projesiAsya, Avrupa ve Afrika kıtalarından geçmektedir. Bir uçta hareketli Doğu Asya ekonomi çevresi yer alırken diğer uçta gelişmiş Avrupa ekonomiçevresi yer almaktadır. Bu projenin uçları arasında kalan ülkeler, büyük bir kalkınma potansiyeline sahiptir. İpek Yolu Ekonomi Kuşağı Orta Asya ve Rusya yoluyla Çin ile Avrupa (Baltık Denizi), Orta Asya ve Batı Asya yoluyla Çin ile Basra Körfezi ve Akdenizi bir araya getirmek ve Çin ile Güneydoğu Asya, Güney Asya, Hint Okyanusu bağlamak hedeflidir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nuniki ana rotası vardır. Biri Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu yoluyla Çin kıyılarından Avrupa’ya diğeri ise Çin kıyılarından Güney Çin Denizi’ni geçip Güney Pasifik’e gitmek üzere tasarlanmaktadır.

c) “Bir Kuşak Bir Yol”projesi kara üzerinde uluslararası nakliye güzergahları veönemli merkezi şehirlerdenyararlanarak, kilitticaret-sanayi parkları işbirliği platformları kullanarak proje kapsamında olan ülkelerle birlikte yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta Asya-Batı Asya, Çin-Çin Hindistan yarımadası gibi uluslararası ekonomi koridorları inşa etmeye odaklanmaktadır. Deniz üzerinde ise güzergahlardaki önemli limanları birbirine bağlayarak engelsiz, güvenli ve verimli ulaşım yolları inşa etmeye odaklanmaktadır. Ayrıca, Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru ile “Bir Kuşak Bir Yol” projesi yakından ilişkilidir. Bu nedenle daha yakın bir iş birliği ve daha fazla ilerleme gerekmektedir.

d) “Bir Kuşak Bir Yol” projesi projeye dahil olan tüm ülkeler arasında açılım ve işbirliğine dayalı bir ekonomi vizyonudur. Ülkeler dayanışma halinde çalışmalı, karşılıklı fayda ve ortak güvenlik hedeflerine doğru hareket etmelidir. Daha detaylı olarak ülkeler arasında daha yüksek seviyeli bağlantılar kurmak için altyapı iyileştirilmesi ve güvenli, verimli bir kara, deniz ve hava geçidi ağı kurulması gerekmektedir. Ekonomik ilişkileri yakından takip etmek ve siyasi güveni derinleştirmek için ticaret ve yatırım kolaylığının arttırılması ve yüksek standartlara sahip serbest ticaret ağları kurulması lazımdır. Bütün

lkelerdeki insanlar arasında karşılıklı anlayış, barış ve dostluğu gerçekleştirmek için kültürel değişimin artırılması ve farklı uygarlıkların bilgi alışverişinin ve birlikte gelişmesinin teşvik edilmesi bu proje ayrı bir öneme sahiptir (Ulusal Kalkınma, 2015).

2.3.3 “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde işbirliği ncelikleri

Projeye dahil olan ülkeler doğal kaynaklarındandolayı avantajlara sahiptir ve ekonomileri birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Bu nedenle, işbirliği için büyük bir potansiyel alan bulunmaktadır. Resmi bildirgeye göre öncelikle politika, altyapı, ticaret, finans ve ülke halkları arasındaki bağ olmak üzere beş ana alanda teşvik edilmeli ve işbirliği güçlendirilmelidir.

a) Politika koordinasyonu

Politika koordinasyonunun geliştirilmesi, projeyi gerçekleştirmek için en önemli adımı oluşturmaktadır. Hkmetler arasında iş birliği teşvik edilmeli, yüksek düzeyli bir hükümetler arası makro politika değişimi ve iletişim mekanizması inşa edilmeli, ortak menfaatler arttırılmalı, karşılıklı politik güveni arttıracak yeni bir işbirliği uzlaşması sağlanmalıdır. Ancak bu şekilde proje kapsamındaki ülkeler; ekonomik kalkınma stratejilerini ve politikalarını derin bir şekilde koordine edebilir, bölgesel işbirliğine yönelik plan ve önlemler uygulayabilir, işbirliği ile ilgili konuları çözmek için müzakerelerde bulunabilir ve ortaklaşa pratik işbirliği ve büyük ölçekli projelerin uygulanması için politika desteği sağlayabilirler.

b) Altyapı bağlantısı

Altyapı bağlantısı, projenin hayata geçirilmesi için öncelikli bir alandır. lkeler birbirlerinin egemenliğine ve güvenlik kaygılarına saygı göstererek; “Bir Kuşak Bir Yol” güzergahında altyapı inşaat planlarını ve teknik standart sistemlerinin bağlantısını iyileştirmeli, birlikte uluslararası geçiş yollarının yapımını ilerletmeli ve Asya’daki tüm alt bölgelerin ve Asya-Avrupa-Afrika bağlantılı bir altyapı ağını adım adım oluşturmalıdır. Aynı zamanda, iklim değişikliğinin yapı üzerindeki etkisini bütünüyle dikkate alarak, yeşil ve düşük karbonlu altyapı inşası ve işletme yönetimini teşvik etmek için gayret göstermelidirler.

Kara taşımacılığı altyapısının inşaatı ile ilgili olarak, kilit geçiş yollarına, bağlantı noktalarına ve projelere odaklanılmalı ve bağlı olmayan yol bölümleri birbirine bağlanmalı, ulaşım darboğazları ortadan kaldırılmalı, yol güvenliği ve trafik yönetim tesis ve teçhizatlarını ilerletmek ve yol ağı bağlantısını artırmaya öncelik verilmelidir. Uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmak ve standartlara uyumlu nakliye kurallarını aşamalı olarak formüle etme için birleşik bir nakliye eşgüdüm mekanizması inşa edilmeli, gümrük tasfiyesi ve ülkeler arasında yeniden yükleme ve çoklu taşıma bağlantısı arttırılmalıdır. Deniz güzergahları için iseliman altyapı inşaatları ilerletilmeli, kara taşımacılığından engelsiz bir biçimde deniz taşımacılığına geçiş için kanallar inşa edilmeli ve liman iş birliği ilerletilmelidir. Bununla birlikte deniz yolları ve sefer sayıları arttırılmalı ve deniz lojistiğinde bilgi teknolojilerinin kullanımı geliştirilmelidir. Hava yolları konusunda kapsamlı sivil havacılık işbirliği için platformlar ve mekanizmalar inşa edilmeli ve havacılık altyapısında iyileştirmeler hızlandırılmalıdır.

Enerji altyapılarının bağlantısında işbirliği güçlendirilmeli, petrol ve doğal gaz boru hatlarının ve diğer ulaşım yollarının güvenliği sağlanmalı, sınır ötesi elektrik kaynağı şebekeleri ve enerji iletim güzergahlarının inşası teşvik edilmeli ve bölgesel enerji şebekelerinin iyileştirilmesi ve dönüştürülmesinde işbirliğine aktif bir şekilde başlanmalıdır.

Sınır ötesi optik kabloların ve diğer iletişim merkezlerinin hat ve ağlarının yapımı birlikte ilerletilmeli, uluslararası iletişim bağlantıları geliştirilmeli ve bir Bilgi İpek Yolu oluşturulmalıdır. Bilgi alışverişini ve işbirliğini genişletmek için daha hızlı bir şekilde karşılıklı sınır ötesi optik kablo ağı kurulmalı, kıtalararası deniz altı optik kablo projeleri planlanmalı ve uzamsal (uydu) bilgi geçiş yolları geliştirilmelidir.

c) Yatırım ve ticaret işbirliği “Bir Kuşak Bir Yol” projesini inşa etmede önemli adımlardan bir diğeridir. Bölgeler ve ilgili tüm ülkelerde kolay ve sağlam bir ticaret ortamı yaratmak için yatırım ve ticaret engellerini ortadan kaldırmaya çalışılmalıdır. İşbirliği potansiyelini ortaya çıkarmak için Serbest Ticaret Alanları açma konusunda proje kapsamındaki ülkeler ve bölgelerle görüşmeler yapılması gerekmektedir.

DTÖ Ticareti Kolaylaştırma Anlaşmasının yürürlüğe girmesini ve uygulanmasını sağlamak için projeye dahil olan ülkeler; bilgi alışverişi, düzenlemelerin karşılıklı

tanınması ve güvenlik konusunda karşılıklı yardım gibi gümrük işbirliğini geliştirmelidir. Sınır kapılarındaki gümrük izin tesisleri iyileştirilmeli, bu kapılarda "tek pencere" oluşturulmalı, gümrük masrafları düşürülmeli ve gümrük tazminatları iyileştirilmelidir. Tedarik zinciri güvenliği ve erişim kolaylığı hususunda işbirliğini arttırılmalı, sınır ötesi denetim prosedürlerinin koordinasyonunu geliştirerek yetkili ekonomi operatörlerinin karşılıklı tanınması sağlanmalıdır. Tarife dışı engeller azaltılmalı, teknik ticaret önlemlerinin şeffaflığı birlikte geliştirilmeli ve ticaret liberalizasyonu kolaylaştırılmalıdır.

Ticaret alanları genişletilmeli, ticaret yapısı geliştirilmeli, ticarete yeni büyüme alanları keşfedilmeli ve ticaret dengesi oluşturmaya çabalanmalıdır. Ticaret biçimimizde yenilikler olmalı ve sınır ötesi e-ticaret ve diğer modern iş modelleri geliştirilmelidir. Yatırım yoluyla ticareti geliştirmek için yatırım ve ticaret entegre edilmelidir. Yatırımların kolaylaştırılmasını hızlandırmak ve yatırım engellerini ortadan kaldırmak için yatırım koruma anlaşmaları ve çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları üzerine müzakereler yapılmalıdır.

Ülkeler işbirliği yatırım alanlarını genişletmelidir. Özellikle hayvancılık, balıkçılık, tarım makineleri ve tarım ürünleri işleme, deniz endüstrisi, geleneksel ve yenilenebilir enerji kaynaklarının keşfi gibi alanlarda işbirliği geliştirilmelidir. Ayrıca enerji kaynağı işleme teknolojisi, ekipman ve mühendislik hizmetlerinde de işbirliği güçlendirilmelidir.

Yatırım ve ticareti gerçekleştirirken eko-çevreyi, biyolojik çeşitliliği korumak için iklim değişikliği ile mücadele etme üzerine işbirliği temeline dayanan çalışmalar arttırılmalıdır. İpek Yolu'nu çevre dostu bir ticaret yolu haline getirmek için el ele verilmelidir.

Çin, dünyadaki ülkelerin Çin'de yatırım yapması konusunda isteklidir. Çinli işletmeler projeye dahil olan ülkelerdeki altyapı inşaatlarına katılmaya ve sanayi yatırımları yapmaya teşvik edilmektedir. Ayrıca yerel ekonomiyi canlandırmak, yerel istihdamı arttırmak, yerel geçim kaynaklarını geliştirmek ve yerel biyo-çeşitlilik ve eko-çevreyi korumak için Çinli şirketlerin sosyal sorumluluk olarak yerelleştirilmiş işletme ve yönetimi desteklenmektedir.

d) Mali entegrasyon

“Bir Kuşak Bir Yol” projesinin uygulanmasında önemli adımlardan bir diğeri de mali entegrasyondur. Bu anlamda mali işbirliği derinleştirilmeli ve Asya'daki para birimlerinde istikrar, yatırım, finansman ve kredi bilgi sistemi kurmaya daha fazla gayret gösterilmelidir. Proje güzergahındaki diğer ülkelerle ikili para birimi takas ve ödeme uygulamalarının genişletilmesi, Asya'da tahvil piyasasını açılarak geliştirilmesi, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve BRICS Yeni Kalkınma Bankası'nın kurulması için ortak bir çaba gösterilmelidir. Şanghay İşbirliği Teşkilatı (SCO) finansman kurumu kurma ve mümkün olan en kısa sürede İpek Yolu Fonu oluşturup faaliyete geçirme konusunda görüşmeler yapılmalıdır. Mali düzenleme işbirliğini güçlendirmelidir. İkili mali düzenleme işbirliği konusunda mutakabat anlaşmasını imzalamayı teşvik edilmeli ve bölgede etkili bir düzenleme koordinasyon mekanizması kurulmalıdır. İpek Yolu Fonu'nun ve proje kapsamındaki egemen servet fonlarının fonksyonu tamamen kullanılmalı ve ticari sermayesinin yatırım fonları ve özel fonları kilit projelerinin inşasına katılmaya teşvik edilmeli.

e) Halklar arasındaki dostluk

Farklı milletler arasındaki bağlar bu projenin uygulanmasında önemli bir halk desteği sağlar. İkili ve çok taraflı işbirliğinin derinleştirilmesi ve halk desteğinin kazanılması için İpek Yolu'nun dostluk ruhuna dayanan geniş kültürel ve akademik değişimler, personel değişimleri ve işbirliği, medya işbirliği gibi alanlarda çalışmalar yapılmalı ve teşvik edilerek sürdürülmelidir. Ülkelerarası öğrenci değişim programları geliştirilmeli ve ortak okullar inşa edilerek iş birliği geliştirilmelidir. Kültür yılları, sanat ve film festivalleri, TV haftaları ve kitap fuarları gibi faaliyetler ülkelerarası dayanışmayı geliştirmesi açısından farklı ülkelerde yapılmalıdır. Filmlerin, radyo ve televizyon programlarının üretimi ve tercümesi konusunda işbirliği yapılmalıdır.

Dünya Kültür Mirası alanları ile ilgili ortaklaşa koruma planları hazırlayarak İpek Yolu ülkeleri bu mirasları korumalıdır. Turizmde işbirliği arttırılmalı ve turizm ölçeği genişletilmelidir. Bu anlamda söz konusu ülkeler birbirlerinin ülkelerinde turizm tanıtımı haftaları veya ayları düzenleyerek kültür paylaşımına katkı sağlamalıdır. İpek Yolu özellikleri ile rekabetçi uluslararası turist rotaları ve ürünleri ortaklaşa oluşturulmalıdır.

“Bir Kuşak Bir Yol” güzergahındaki ülkelerin turist vizesi işlemlerini birbirleri için kolaylaştırmaları sağlanmalıdır.

Bilim ve teknolojiadaki iş birliği artırılmalıdır. Mesela ortak laboratuvarlar veya araştırma merkezleri, uluslararası teknoloji transfer merkezleri ve deniz işbirliği merkezleri gibi teknolojik gelişime katkı sağlayacak merkezler kurulmalıdır.

Kültür ve medya ile ilgili uluslararası değişimler gerçekleştirilerek işbirliği geliştirilmeli ve uyumlu ve dostça bir kültürel çevre oluşturmak ve kamuoyunu beslemek için İnternet ve yeni medya araçları aktif bir şekilde kullanılmalıdır.

2.3.4 “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde işbirliği mekanizmaları

Dünya ekonomisinde entegrasyon hızlanmaktave bölgesel iş birliği de giderek artmaktadır. Proje inşaatını ilerletmek ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesini teşvik etmek için var olan ikili ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarından ipek yolu ülkeleri yararlanmalıdır.

İkili işbirliği güçlendirilmeli, çok düzeyli ve çok kanallı iletişim ve dayanışma yoluyla ikili ilişkilerin kapsamlı bir biçimde gelişmesi teşvik edilmelidir. İşbirliği MOU'larının veya planlarının imzalanması teşvik edilerek ikili işbirliği pilot projeleri geliştirilmelidir. İkili ortak çalışma mekanizmaları kurulmalı ve geliştirilmelidir. Bu projeyi ilerletmek için uygulama planları ve yol haritaları hazırlanmalıdır. Buna ek olarak, işbirliği projelerinin koordinasyonunu sağlamak için ortak komite, koordinasyon komitesi, yönlendirme komitesi ve yönetim komitesi gibi mevcut ikili mekanizmalara odaklanılmalıdır.

Çok taraflı işbirliği mekanizmalarına baktığımızda Şanghay İşbirliği Örgütü (SCO), ASEAN Plus Çin (10 + 1), Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC), Asya-Avrupa Toplantısı (ASEM), Asya İşbirliği Diyaloğu (ACD), Asya'da Etkileşim ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı (CICA), Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu (CASCF), Çin-Körfez İşbirliği Konseyi Stratejik Diyaloğu, Büyük Mekong Alt Bölge (GMS) Ekonomik İşbirliği, ve Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği (CAREC) gibi mevcut mekanizmaların oynadığı rolün öneminin farkına vararak İpek Yolu Projesi'yle ilgili ülkeler birbirleriyle olan iletişimini güçlendirmelidir.

Asya için Boao Forum, Çin-ASEAN Expo, Çin-Avrasya Expo, Euro Asya Ekonomik Forumu, Çin Yatırım ve Ticaret Fuarı, Çin-Güney Asya Fuarı, Çin-Arap Devletleri Fuarı, Batı Çin Uluslararası Fuarı, Çin-Rusya Expo ve Qianhai İşbirliği Forumu gibi projelere dahil olan ülkeler tarafından barındırılan bölgesel ve alt-bölgesel uluslararası forumların ve sergilerin yapıcı rolüne odaklanılmalıdır. Projenin tarihsel ve kültürel mirasını keşfetmek, müşterek yatırım, ticaret ve kültür alışverişi faaliyetleri gerçekleştirmek için yerel yetkililer ve halk desteklenmelidir (Ulusal Kalkınma, 2015).

2.4. Bugüne Kadar “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi’nin Ulaştığı Başarılar

“Bir Kuşak Bir Yol” Projesinin fikir olarak ortaya koyulmasının üzerinden sadece 4 yıl geçti. Yüzden fazla ülke ve uluslararası örgüt projeyi destekleyeceğini ve bu projeye katılım konusunda istekli olduğunu ifade etmişti. Çin proje kapsamında yer alan 34 ülke ile “Bir Kuşak Bir Yol” Projesini birlikte inşa etme üzerine işbirliği anlaşması imzalamıştı.

28 Ekim 2016 tarihinde Çin Devlet Enformasyon Merkezi tarafından yayınlanan “Bir Kuşak Bir Yol ” Büyük Veri Raporun’daki geliştirme etkinliği endeksi anket sonuçlarına göre, ülke işbirliği endeksi puan ortalaması 43.55 (100 üzerinden) çıkmış ve Rusya, Kazakistan, Tayland, Pakistan, Endonezya ilk beş sırada yer almıştır. Söz konusu 64 katılımcı ülkelerinden, 2 ülke "derin kooperatif tipi", 13 ülke "hızlı ileri tipi", 17 ülke "yavaşça genişletmekte tipi ", 32 ülke "güçlendirilmesi gerekmekte tipi"dir. Çin’in yurtiçi illerinin katılım endeksi ortalama puanı 59.6 puan (100 üzerinden) olmuş. Bu 31 tane katılımcı iller arasında, Guangdong, Zhejiang, Shanghai, Tianjin, Fujian, Jiangsu, Shandong, Henan, Yunnan Pekin ilk on yeri almışlar (Devlet Enformasyon Merkezi, 2016).

Mali destek konusunda Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve İpek Yolu Fonu gibi finansman kuruluşlarıgün geçtikçe daha da etkili ve etkin olmaktadır. 25 Aralık 2015 tarihinde Çin tarafından kurulan AIIB, Asya-Pasifik bölgesinde enerji, ulaşım, iletişim, tarım temel tesisleri, su koruma, çevre koruma, kentsel gelişim dahil olmak üzere altyapı inşasını desteklemeyi hedefleyen uluslararası bir finans kuruluşu olarak faaliyet göstermektedir.16 Ocak 2016 tarihinde faaliyete geçmiş ve bölgesel altyapı gelişiminde etkin bir rol oynamaya başlamıştır. Çin, Güney Kore, İngiltere, Almanya, Fransa ve İtalya’nın kurucusu olduğu AIIB 37 bölge içi ve 20 bölge dışı olmak üzere 57 ülkeyi kapsamaktadır. Bu banka birliğine Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN)’nden on

ülke ve BRICS ülkelerinin tamamı-5 ülke- katılırken Avrupa Birliği(AB)'nin 28 üye ülkesinden 14 ve G20 Grubundan ise 14 ülke katıldı. G7 Grubundan katılmayan ülkeler Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya'dır. AIIB Başkanı Liqun Jin, bankanın kuruluşundan 2016 Eylül'üne kadar geçen ilk on aylık sürede AIIB Yönetim Kurulu'nun enerji, kentsel gelişim ve ulaşım alanlarını kapsayan Bangladeş, Endonezya, Pakistan, Tacikistan ve Myanmar'da yapılacak altı proje için toplam 829 milyon dolar tutarındaki kredinin onaylandığını belirtmiştir (Chen, 2016).

8 Ekim 2014 tarihinde Çin devlet başkanı Xi Jinping, APEC Bağlantı ortaklığını güçlendirme konulu diyaloga katılırken Çin'in 40 milyarABD doları ile İpek Yolu Fonu kuracağını ilan etmiştir. 29 Aralık 2014'te 10 milyar dolarlık başlangıç sermayesi ile Çin Yatırım Anonim Şirketi, Çin İthalat ve İhracat Bankası ve Devlet Kalkınma Bankası'nın ortaklığı ile İpek Yolu Fonu kurulup resmen faaliyete başlamıştır (İpek Yolu Fonu, 2015). İpek Yolu Fonu'nun ana amacı; İpek Yolu güzergahındaki ülkelerin altyapılarını geliştirme, doğal kaynaklarını keşfetme, endüstriyel ve mali işbirliklerini güçlendirmeleri için mali destek sağlamaktır. Uzun vadeli açık işbirliği platformu olarak İpek Yolu Fonu diğer ülkelerin katılmak isteyen yatırımcılarını da aktif bir şekilde beklemektedir. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi Çin tarafından önerilmesine rağmen İpek Yolu Fonu projeye dahil olan tüm ülkelerin refahı ve gelişimi için mali destek sağlamaktadır. Bugüne kadar İpek Yolu Fonu; Yamal LNG² projesinin yüzde 9,9'luk hissesini ve Rusya'nın en büyük doğalgaz işleme ve petro-kimya şirketi Sibur'un yüzde 10'luk hissesini satın aldığı birçok projeye başlamıştır (Çin, Rus enerji, 2016).

Yatırım konusuna bakacak olursak 2015 yılında Çinli işletmelerin projeye dahil olan ülkelere doğrudan yatırımları 14,8 milyar dolara ulaşmış ve geçen seneye göre %18,2 artış sağlamıştır. Çin ile diğer ülkelerin sözleşmeleri ise %7,4'lük yani 92,6 milyar dolarlık bir artış göstermiştir (Mao,2016). 2016 yılında ise Çinli işletmelerin yaptığı gayri mali doğrudan yatırım 14,53 milyar dolar olarak gerçekleşmiş ve bunun büyük bir kısmı Singapur, Endonezya, Tayland, Malezya gibi ülkelere akmıştır. Onaylanmış projelerden Macaristan-Sırbistan demiryolu, Çin'in doğu doğal gaz boru hattı, Gwadar Limanı, Çin-

²YAMAL LNG, kuzey Rusya'da yer alan doğal gaz üretimi, sıvılaştırma ve nakliye kapsayan entegre bir projedir.

Kazakistan işbirliği için Lianyungang lojistik üssü gibi birçok proje bunun kanıtı olmakta ve birçok proje de aktif olarak devam etmektedir.

2016 yılında Çin'in, proje kapsamındaki 53 ülkede yaptığı doğrudan yatırımlar 14.5 milyar dolardır ve toplam yurtdışı yatırımların %8.5'ini oluşturmaktadır. Yeni imzalanmış sözleşmeler ise 126 milyar doları aşmakta olup tüm yurtdışı sözleşmelerin %51.6'sını oluşturmaktadır. Aynı sürede tamamlanmış projeler yaklaşık 76 milyar dolarlık gibi bir rakama ulaşmış olup ve tüm projeler içinde %47.7'ye tekabül etmektedir. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi güzergahındaki ülkeler ile yeni yapılan sözleşmeler tamamlanmış olanlardan daha fazla olduğu sürece bu pazarın altyapı ve diğer alanlarda işbirliği potansiyelinin hala büyümekte olduğunu söyleyebiliriz (Pang, 2017).

Çin şimdiye kadar, kurumsallaşmış üretim kapasitesiyle işbirliği yürütmek için 20'den fazla ülke ile anlaşma imzalamıştır. Çin tarafından kurulan çeşitli ikili veya çok taraflı işbirliği fonları 100 milyar ABD dolarını aşmıştır. Çin ve Kazakistan'ın üretim kapasitesi uluslararası işbirliğinde öncü konumda olup toplam 27 milyar dolar ile 52 erken hasat yatırım projesi kurmuşlardır³.

Çin-Moğolistan-Rusya, yeni Avrasya Kıta Köprüsü, Çin-Orta Asya-Batı Asya, Çin-Çin-Hint yarımadası, Çin-Pakistan, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) olmak üzere 6 ekonomik koridorun inşa edilmesi “Bir Kuşak Bir Yol” Projesinin en önemli parçalarından biri olup projeye örnek olarak yol göstermektedir. Günümüze kadar ekonomik koridor alanındaki inşaatlar önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Çin-Pakistan ekonomik koridoru erken başladığı için çok daha hızlı ilerlemekte ve çok sayıda büyük ve önemli projelerin uygulamasına adım atılmaktadır. Çin'de Kaşgar'dan başlayarak Pakistan'da Gwadar limanına kadar uzanan ve toplam 3000 km uzunlukta olan bu ekonomi koridoru iki ülke arasında ortak kalkınmayı teşvik etmek ve daha da güçlendirmek için karayolları demiryolları, petrol ve doğalgaz boru hatları ile fiber kablo hatları dahil olmak üzere ticaret yolları açmayı hedeflemektedir. İmzalanan bu iş birliklerinin hacmi toplamda 46 milyar dolara yaklaşmaktadır. Çin, Moğolistan ve Rusya ekonomik koridor konusunda fikir birliğine ulaşır koridorun kuruluş planına hız kazandırmaktadırlar. Yeni Avrasya Kıta Köprüsü ve BCIM Ekonomi Koridorlarının inşaatlarında da ilerlemeler kaydedilmiştir.

³Erken hasat projesi: İki ülke arasında imzalanan FTAda bazı ürünler diğerine göre daha erken gümrük vergilerinden muafiyet olacağını diye projeler.

Projeye dahil olan ülkelerin çoğu sanayileşme ve kentleşmenin en önemli aşamasında olduğu için proje girişimi ortaya konulduktan sonra bölgesel ticaret ve yatırım hızlı bir şekilde büyümeye başlamış ve yıllık büyüme oranı küresel ortalamaya göre neredeyse iki katına çıkmıştır. Çin 17 ülkede 46 denizaşırı iş birliği bölgesi oluşturmuştur. 2015 yılında Çin ile katılımcı ülkelerin ikili ticaret hacmi 1 trilyon doları aşmıştır. Katılımcı ülkelerin tamamı ticaret ve yatırımı kolaylaştırmak için çalışmakta ve FTA veya entegrasyon sürecinin her türünü araştırmaktadır.

Buna ek olarak, 2016 yılının haziran ayı sonu itibariyle Çin'den Avrupa'ya hızlı kargo trenleri 1881 sefer yapmış ve bu sayede ithalat ve ihracattaki ticaret hacmi yaklaşık 17 milyar dolara ulaşmıştır. Söz konusu bu kargo trenleri şimdi 7 katılımcı ülkeye ve yurt içinde 10 şehire ulaşabilmektedir. Böylece normalleşmiş taşıma mekanizması oluşmaya başlamıştır. Uluslararası kargo trenleri katılımcı ülkelerin ekonomik gelişimi ve ticari ilişkilerinin canlandırılması için çok önemli bir rol oynayacaktır.

14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Pekin Olimpiyat Merkezi'nde yer alan Çin Ulusal Kongre Merkezi'nde ilk defa “Bir Kuşak Bir Yol” Zirvesi Pekin'de düzenlenmiş. 29 ülkeden devlet ve hükümet başkanları, 130'dan fazla ülkeden gelen temsilciler ve 60'dan fazla uluslararası kuruluşların temsilcisi de dahil olmak üzere yaklaşık 1500 kişi zirveye katılmıştır (Geng, 2017). Zirve “Bir Kuşak Bir Yol: Ortak Refah İçin İşbirliği” başlığı ile modern İpek Yolu projesinin en önemli buluşması olarak görülmüş. Çin ile işbirliği anlaşmasını imzalayan ülke sayısı 68'e çıkmıştır. İpek Yolu Fonuna 100 milyar renminbi daha eklenmesi kararı alınmıştır. Proje sağladığı işbirliğine destek vermek için Çin Kalkınma Bankası 250 milyar ve İhracat-İthalat Bankası 130 milyar renminbi özel kredi sağlayacaktır. Ayrıca 2018 yılından itibaren Çin'de her yıl ithal ürün EXPO düzenlenmesi kararı onaylanmıştır (Qian, 2017).

3. “BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİNİN DÜNYA EKONOMSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

3.1. Çin’in “Bir Kuşak Bir Yol” Projesini Ortaya Çıkarmasının Sebepleri

Çin’in kendi bakış açısına göre bu projeyi ortaya atmasının nedenlerini ulusal ve uluslararası olmak üzere ikiye ayırarak inceleyebiliriz. Ulusal anlamda Çin "Bir Kuşak Bir Yol" projesi vesilesiyle ekonomik kalkınma aşamasında darboğazdan kurtulmayı amaçlamaktadır. Uluslararası anlamda ise Çin söz konusu projeyi jeopolitik strateji olarak ele almakta ve komşu ülkelerle uluslararası ilişkilerini güçlendirmeyi ve kendi siyasi ve ekonomik güvenliğini sağlamayı planlamaktadır.

3.1.1. Yurtiçi ekonomi stratejisi

1978 yılında Deng Xiaoping "reform ve açılım" stratejisini önerdiğinden bu yana Çin'in tüm bölgelerinde ekonomik büyüme hızlı bir şekilde devam etmektedir. 40 yıldan daha az bir sürede Çin, üst ve orta gelirli ülkeler arasına girmiştir. 2009 yılında Çin dünyanın en büyük ihracatçı ülkesi haline girmiştir. 2010 yılında, Çin'in GSYH ölçeği ilk kez Japonya'yı geçerek dünyanın en büyük ticaret ülkesi ve ikinci büyük ekonomisi haline gelmiştir. 2012 yılında Çin, toplam 3.87 trilyon dolar ticaret miktarıyla ABD'nin 3.83 trilyon dolarlık ticaret miktarını aşarak dünyanın en büyük mal üreten ticaret ülkesi olmuştur. Aynı zamanda insanların genel yaşam standartları büyük ölçüde iyileştirilmiştir ve uluslararası arenada bu durum Çin açısından önemli bir gelişme olarak kaydedilmiştir.

Ancak, Çin geniş topraklara sahiptir. Çin'in en erken dünyaya açılması güneydoğu kıyı bölgelerinin coğrafi avantajları vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Güneydoğu bölgeler yerel anlamda ekonomik olarak kalkındıktan sonra batı bölgelere yayılarak gelişmesi planlanmıştır. Bu sebeple otuz yıldan fazla süren bu “reform ve açılım” sürecinde Çin’de ekonomik kalkınmanın mekansal dağılımı dengeli gerçekleşmemiştir. Harita 3.1’deki harita gösterdiği gibi özellikle Çin’in ekonomik ve ticari çoğunluğu güneydoğu kıyı bölgelerinde bulunmaktadır. Dış ticaret iş modeli basit ve deniz taşımacılığına aşırı derecede bağımlıdır. Toplam ürün ticareti içinde, toplam ithalat ve ihracatın % 87.4’ü, ihracatın % 86.8’i ve ithalatın % 88’i doğu kıyı bölgelerinde (Liaoning’den Guangdong’a kıyı bölgeleri) yoğunlaşmıştır. Özellikle Şanghay, Jiangsu, Zhejiang, Fujian, Guangdong bu beş belediye veya eyalet toplam ithalat ve ihracatın % 68.1’ninin, ihracatın %

62.4'ünün ve ithalatın % 73.1'inin yapıldığı şehirlerdir. Böylece, geniş alana sahip olan batı iç bölgelerin dışa açılımı kıyı bölgelerine göre çok yavaştır.



Harita 3.1. Ekonomik güç sıralaması (Wang, 2016)

1992 yılında Çin devleti 13 tane sınır şehrini dışa açmıştır. Daha sonra orta ve batı bölgelerinin kalkınmasını desteklemek için orta yükseliş stratejisi ve batı bölgelerinin gelişmesini de sağlayamak üzere bir çok politika sürdürmesine rağmen, Çin'in kıyı bölgeleri ile iç bölgeleri arasındaki dışa açılım ortamlarının farkları ve dengesizlik yine de büyük olmuştur. Çin'in iç bölgeleri özellikle de batı alanlarının geliştirilmesi hala pek çok kısıtlamalara tabidir. Doğu kesimlerinin dışa açılması batıya göre daha erken ve düzey olarak çok daha yüksektir. Bu iki uç ekonomik gelişme konusunda ciddi degesizliklere sahiptir ve zenginlik ile yoksulluk arasındaki fark nispeten büyüktür. Ekonomik durgunluk Çin'in batı bölgesinde özellikle kuzeybatı sınır kesiminde istikrarsızlığın sebebi olmuştur.

İpek Yolu Ekonomi Kuşağı Çin'in batı bölgelerinin dışa açılımını teşvik edecek ve Çin ile Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ekonomi işbirliğini derinleştirecektir. Böylece tüm ülke içinde kapsamlı yeni bir model oluşturulmaktadır. İpek Yolu Ekonomi Kuşağı çerçevesinde artık kuzeybatı geleneksel anlamda yoksul ve desteklenecek bir nesne olmayacak ve büyük bir stratejik öneme sahip olan açılımın öncü ve sosyal bir çekirdek alanı haline gelecektir. Bazı uzmanlar Çin'in bölgesel ekonomisinin yeni normal olacağını ifade etmektedirler: Çin'in iç ve batı bölgelerinde büyüme hızı artacak ve uzun bir süre içinde doğu bölgesinin büyüme hızını aşacaktır. İç ve batı bölgelerindeki ekonomik gelişim Çin ekonomik büyümesinin belkemiği olacaktır (Xv ve Liu, 2016). Böyle bir rol değişimi sadece kuzeybatı ekonomik kalkınmaya büyük fırsatları getirecek kalmayıp aynı zamanda Orta ve Batı Asya ile de yakınlaştırarak siyasi ve ekonomik güvenlik konusunda "kader topluluğu" ve "çıkar topluluğu" oluşturacaktır.

Buna ek olarak İpek Yolu Ekonomi Kuşağının inşa edilmesi kültür açısından ülkelerin halkları arasında birebir bağ kurulmasını destekleyecektir. Böylece "Üç Kuvvet"⁴in zemini kaldırılarakülkeye daha istikrarlı ve güvenli bir sınır sağlanacaktır. Bu nedenle, Çin Uluslararası Ekonomik Değişim Merkezi müdür yardımcısı, Ticaret Bakanlığı eski bakan yardımcısı Wei Jianguo "Bir Kuşak Bir Yol " projesini Çin'in "Üçüncü açılımı"olarak övmüştür. Çin'in birinci açılımının Deng Xiaoping'in SEZ kurması ikincisinin ise Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) katılmak olduğunu söylemiştir. Önceki iki açılım bu üçüncü "açılım"ın temelini inşa etmiştir. Üçüncü açılım diğerlerine göre çok daha yüksek seviyede ve daha büyük boyuttadır (Zhao, 2016).

Uluslararası ticaret açısından bakıldığında, Çin reformlar ve açılım sonrasında neredeyse hep gelişmiş ülkelerle ekonomik işbirliğine odaklanmaktadır. Gelişmiş ülkelere gelen sermaye ve teknoloji sayesinde Çin'de çok sayıda ortak girişimler kurulmuştur. Üretilen ürünler de ana pazar olarak batı ve çevresindeki ülkelere ihraç edilmiştir. 1999 yılından 2012 yılına kadar Çin'in en büyük yedi ticaret ortağı hep Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Japonya, ASEAN, Hong Kong, Kore ve Tayvan olmuştur. Küresel mali krizin patlak vermesiyle, Çin'in dış ticareti Avrupa Birliği ve diğer gelişmiş ülkelerde büyüme zorluklarıyla karşılaşmıştır. Bir yandan gelişmiş ülkelerde

⁴Şiddetli terörizm, etnik bölücülük, dini aşırılık

ekonomik büyüme zayıflamıştır. Diğer yandan Çin ve bu ülkeler arasındaki ticaret ölçeği zaten büyüktür ve işbirliğini daha da derinleştirmek için yeni fikirlere ihtiyaç vardır. Tarihsel deneyimlere göre ekonomik büyümenin en umut verici alanları genellikle en az gelişmiş bölgelerde gerçekleşmektedir. Avrasya'nın orta bölgesi ekonomik açıdan dünyanın en az gelişmiş bölgelerinden biridir. Bu bölgeler dünyanın en bol doğal kaynaklarına sahip olmasına rağmen ekonomik performans bakımından hep istikrarsız olmuştur. Özellikle altyapı eksiklikleri nedeniyle kendi avantajların fırsata dönüştürememektedir. Söz konusu bu bölge Çin'in batı bölgesi ile sınırdır. Çin'in ekonomik geleceğinin anahtarı batı bölgesinin geliştirilmesinde yatmaktadır. Batı bölgesi geliştirilirken ilk olarak dışa açılım esnasında orta asya ülkeleri ile karşılaşılacaktır. Böylece Çin bu yönde bir strateji tercih etmektedir. Son yıllarda, Çin ile Hindistan, Suudi Arabistan, İran, Türkiye, Kazakistan ve Rusya gibi gelişmekte olan ülkelerin ticaret hacmi hızlı bir şekilde yükselmektedir ve bu ülkeler büyük bir potansiyele sahiptir.

Çin'in dışa açılım politikasının sürdürüldüğü 30 yıl boyunca büyük ölçekte artan ihracat ve gelişmiş olan ülkeler tarafından yapılan DYY neticesinde Çin yüksek bir büyüme hızına kavuşmuştur. Günümüzde Çin ekonomisi yeni normal bir sürece girmiştir. Artık devlet sadece GSYH ve kişi başına düşen GSYH'nın büyümesine veya ekonomi ölçeğinin maksimizasyonuna odaklanmayacak olup yerine daha simetrik bir ekonomik yapıya ve bu temelde sürdürülebilir kalkınmaya odaklanacaktır. Bu yüzden Çin'in büyüme hızı yavaşlamıştır. Bu sebeple Çin ekonomik büyüme sürecindeki darboğazdan kurtulmak için "Bir Kuşak Bir Yol" projesine ihtiyaç duymaktadır.

Uluslararası mali krizin Çin'in ihracatında yarattığı olumsuzlukları bertaraf etmek için Çin hükümeti 4 trilyonluk bir yurtiçi talebi canlandırma paketi çıkarmıştır (Jun, 2008). Ancak söz konusu paket Çin ekonomisindeki fırtınanın geçmesine yardım etmekle birlikte aşırı üretim kapasitesiyi oluşturmuştur. Dolayısıyla Çin ekonomisinin daha faazla gelişmesi ciddi biçimde engellenmiştir. Çin'in yurtiçinde büyük ölçekli altyapı inşaatı neredeyse mükemmel seviyeye gelmiştir. Fakat ihracat modeli yetersiz kaldığı için geleneksel ihracatın yapıldığı pazarlar ancak küçük artışlarla genişletilebilir. İç pazar bu fazla üretim kapasitesini yeterince emememektedir. Çoğunlukla demir-çelik, çimento ve benzeri sanayi ve altyapı alanlarında arz talepten çok daha fazladır. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi güzergahındaki ülkelerin çoğu gelişmekte olan eknomilerdir ve karayolu,

demiryolu gibi altyapı inşaat malzemelerine ihtiyaçları fazladır. Bunlar ise Çin'in avantajlı olduğu sektörlerdir. Böylece Çin kendi avantajlarını kullanarak diğer ülkelere ilgili sektörlerde yatırım yapabilir ve ticaretini arttırabilir.

"Bir Kuşak Bir Yol" stratejisi Çin'in yeni ihracat pazarları keşfetmesi açısından önemlidir. Yurtdışına yatırım yaparak hem aşırı yerli sermaye sorunu çözmüş olacak hem de yurtiçi kapasite fazlasının tükenmesini teşvik olacaktır. Pekin Üniversitesi'nden profesör Lin Yifu, gelecekte Çin'in ekonomik büyümesinin devamı için hala yatırım yapılması gerektiğini, ancak yeni bir yatırım için krediden değil daha çok fazla mali harcamalara dayanacağını söylemiştir. Bu yüzden, Çin'in, ABD'nin "Marshall Planı"nı deneyimini örnek alarak kendi güçlü döviz rezervleri ile yabancı kaynakları satın almasını, dış altyapıya yatırım yapmasını ve yerli üretim kapasitesinin fazlasını ihraç etmesini önermiştir. Gelişmekte olan ülkeler kalkınmak için altyapı konusunda halen çok sayıda engelle karşılaşmaktadır. Eğer Çin altyapı inşaatı ile ilgili kapsamlı bir küresel plan oluşturursabu hem Çin'de hem de ortak ülkelerde ihracat ve istihdamın iyileşmesine yardımcı olacaktır. Lin Yifu'nun görüşlerine benzer, tanınmış ekonomist Wu Jinglian, Çin'in ekonomik gelişmesinin içinde olduğu mevcut darboğazdan kurtulmak amacıyla yatırım ile iç büyüme yaratmasının bir çıkış yolu olmadığına inanmaktadır. Yalnız dış yatırımlar yoluyla aşırı kapasite, kaynak israfı, ev fiyatlarının aşırı yükselmesi, yerel borçlar gibi Çin ekonomisini rahatsız eden diğer sorunlardan kurtulabilir.

Ayrıca, "Bir Kuşak Bir Yol" projesi Çin'in sınırlı kaynak sorununu çözmesine yardım edecektir. Ekonominin gelişmesi ve yaşam standartlarının iyileştirilmesiyle birlikte Çin'in enerji talebi de yükselmektedir. Çin Enerji Araştırmaları Derneği tarafından yayınlanmış "Çin Enerji Gelişim Raporu"na göre 2013 yılında Çin'de toplam enerji tüketimi 3.76 milyar ton standart kömür iken 2015 yılında bu miktar 4,3 milyar tona çıkmış ve kişi başı enerji tüketimi 3.14 ton olmuştur. Aynı zamanda yükselen toplam enerji tüketimi sebebiyle Çin'in enerjideki dışa bağımlılığı her yıl gittikçe artmaktadır. Enerji dışa bağımlılığı ulusal enerji tüketiminde net ithalat enerji oranı ifade ediyor ve bu da bir ülkenin enerji arz güvenliği ölçmek için önemli bir göstergedir. 2000 yılından bu yana Çin'in enerjide dışa bağımlılığı sürekli artmaktadır. 2005 yılından 2015 yılına kadar geçen on sene içinde enerji dışa bağımlılığı % 6 dan % 16.3'e yükselmiş ve 2012 yılından bu yana da hep %15'in üzerinde kalmıştır. Özellikle petrol talebinde dışa bağımlılık en yüksek olup 2005 yılında %

39,5 iken 2015 yılında %60.69'a yükselmiştir (Miu, 2016). 2015 yılında doğalgazdaki dışa bağımlılığı da %31.89'a ulaşmıştır. Son yıllarda Çin hükümeti düşük karbonlu ve çevre dostu ekonomi uygulayıp petrol, doğal gaz ve diğer enerji kaynaklarının geliştirilmesine çok önem verse de ekonomik büyüme için petrol ve doğalgaz gibi kaynaklara yine de ihtiyacı fazladır. Çin kendi sınırlı rezervleri ile gerçek talep arasındaki boşluk sorununu ancak ithalat yoluyla çözebilir.

Gözardı edilmemesi gereken önemli bir konu da Çin'in ham petrol ithalatının çoğunluğunun Malacca boğazlarından taşınmaktadır. Bu yüzden Çin'in kaynak elde etme konusunda "Malacca ikilemi" diye bir problemi vardır. Bu kaynaklar çoğunlukla deniz yoluyla taşındığından ve sadece bu kanal kullanıldığından dolayı doğrudan dış tehditlere maruz kalmaktadır. Günümüzde uluslararası ilişkiler değişken olduğu için kaynak güvenliği de risk altında kalmaktadır. Enerji taşıma amacıyla yeni kanallar geliştirmek enerji güvenliğini sağlamak için önemli bir stratejik konudur. İpek Yolu Ekonomi Kuşağı projesi sayesinde diğer ülkelerle yapılacak güçlü işbirliği bu sorunu ortadan kaldırabilir.

"Bir Kuşak Bir Yol " projesi güzergahındaki zengin enerji kaynaklarına sahip olan ülkeler Çin için önemli bir tedarik kaynağıdır. Orta Asya bol miktardaki petrol ve doğalgaz kaynak rezervlerinden dolayı "21. yüzyıl enerji üssü" olarak bilinmektedir. Petrol ve doğalgaz kaynaklarının dağılımına göre Orta Asya'da Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan en fazla enerji kaynaklarına sahip ülkelerdir. Kazakistan'ın petrol rezervleri açısından oldukça zengin olduğu ve dünyada yedinci sırada yer aldığı kanıtlanmıştır. Türkmenistan resmi verilere göre, kendi doğalgaz potansiyel rezervleri bakımından dünyada dördüncü sırada yer almaktadır (Ding, 2014). "Bir Kuşak Bir Yol" projesi ile Çin'e karadan enerji taşıma kanalları eklenerek Çin'in enerji sağlamadaki seçeneği artacaktır.

3.1.2. Diplomatik stratejisi

Çin dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, en çok ticaret yapan ülkesi ve en büyük döviz rezervleri sahibidir. Fakat bununla birlikte Çin hala dünya gücü yerine sadece bölgesel bir güçtür. Çin nadiren sınır ötesinde etkin bir uluslararası ekonomik rol oynamaktadır. Çin reform sürecinin büyük bir kısmında ve uluslararası ilişkilerde düşük profilini sürdürmüştür. Çin'in, sıkıntılı iç meseleler ve sınırlı finansal kaynaklara sahip ve

gelişmekte olan fakir bir ülke olması nedeniyle dış politikada düşük profili, pasif bir yaklaşım benimsemek zorunda kaldığını anlaşılabılır bir gerçektir. Ancak şimdi gelişmekte olan önemli bir güç olarak fil ağaçların arkasında saklanmamalıdır. Çin'e yükselen küresel gücüyle kendine düşen rolü yerine getirmesi için proaktif bir ön politika gerekmektedir.

Ekonomi reformu ve dışa açılım politikasının sürdürüldüğü otuz yılda Çin, Deng Xiaoping döneminden daha güçlü hale gelerek gücünü Asya ve ötesinde gösterebilmektedir. Çin, iç gelişmeyi korumak ve yurtdışında ulusal stratejik ve ekonomik çıkarlarını geliştirmek için daha proaktif bir dış politika tutumu göstermeye başlamıştır. Geçmiş dönemle karşılaştırıldığında, Çin'in dış politika yönü son yıllarda, özellikle de 2008'den sonra önemli ölçüde değişerek daha proaktif, iddialı ve küresel odaklı hale gelmiştir. "Bir Kuşak Bir Yol" girişimi muhtemelen Çin tarihinde en iddialı uluslararası politika girişimidir. Çin, söz konusu proje vasıtasıyla ülkenin ekonomik gücü ile uluslararası bir etki yaratmak, uluslararası arenada daha fazla söz sahibi olmak ve sorumlu büyük bir ülke imajını güçlendirmek istemektedir. Uluslararası toplum da Çin'i uluslararası ekonomi sisteminde sürekli daha büyük sorumluluklar almaya çağırmaktadır. Bu proje kapsamındaki ülkeler çoğunlukla düşük gelirli ekonomilerdir. Altyapı gelişimini vurgulayan Çin tecrübesi muhtemelen gelişmekte olan bu ülkeler için yararlı bir örnektir.

Mevcut uluslararası ekonomik sistem için reform gerekmektedir. Günümüzdeki uluslararası ekonomik sistem başta gelişmiş ülkelerin (özellikle ABD'nin) ekonomi sistemlerine göre modellenmiştir. Amacı ise serbest ticaret, serbest yatırım, serbest piyasa ve piyasa disiplini yaygınlaştırmaktır. Gerek Bretton Woods sistemi zamanında gerekse sonrasındaki Jamaika sistemi ⁵ zamanında, Amerika Birleşik Devletleri uluslararası ekonomi kurallarının tasarlanması ve uygulanmasında güçlü bir liderdir. ABD doları, Jamaika sisteminde artık tek uluslararası para birimi olmamasına rağmen yine de en önemli fiyatlandırma ve rezerv para birimidir. ABD dolarının standart para birimi olduğu bir para sisteminde başta Amerika gibi gelişmiş ülkelere merkez ülke, diğerlerine çevre ülkeler denmektedir. Çevre ülkelerden Amerika'ya çok miktarda emtia ve kaynak aktığı için çevre ülkelerde büyük bir dış ticaret fazlası ve döviz rezervi toplanmıştır. Bu ülkeler,

⁵ Bretton Woods sisteminin yıkılmasının ardından kurulan Jamaika sistemi, özeksiz bir uluslararası para sistemi olduğu için "sistem dışı" da denilebilir. Jamaika sistemi çeşitlendirilmiş uluslararası rezerv varlıkları ve ödeme ayarlama mekanizmasından çok şekilli dengesi ile esnek kur politikası yönetimi uygular.

döviz rezervlerini Amerika hazine tahvilleri gibi finansal varlıklara yatırmışlardır. Böylece ABD doları yeniden Amerika'ya gelmiştir. Bu durum uluslararası ticarete ciddi bir dengesizliğine yol açmaktadır. Çin ve Çin dışındaki diğer Asya ülkelerinin her biri yaklaşık 1.2 trilyon dolarlık varlığa sahiptir. OPEC devletleri 600 milyar dolarlık ve büyüyen enerji ihracatı ile Rusya 400 milyar dolarlık varlık tutmaktaydı (H.COHN, 2012:157). Artmakta olan ABD mali açığı yabancılar tarafından finanse edilmiştir. Mevcut uluslararası para sisteminin asimetrik yapısı sebebiyle para gücüne sahip olan ülkelerin para politikası döviz kurunun istikrarsızlık riskinin olduğu borçlu ülkelerde olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Ayrıca borçlu ülkelerin hegemon para biriminin ülkesine kredi açma hakları da yoktur. Bu adaletsizliğin ortaya çıkmasıyla birlikte, uluslararası para sisteminde reform için çağrılar yükselişe geçmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde subprime krizinin patlak vermesinden ve dünyanın dört bir yanına yayılmasından bu yana dolar ve dolar merkezli uluslararası ekonomi sisteminin endişeleri ve soruları tetikleniyor. Gün geçtikçe daha fazla çevre ülke, tek para birimiyle yönetilen uluslararası ekonomi sisteminin kırılganlığını fark etmeye başlamıştır. Mevcut uluslararası ekonomi sistemi, yükselen piyasa ekonomilerinin önemli bir rol oynadığı dünya ekonomisi için artık uygun değildir. Fakat uluslararası örgütlerin reformları oldukça yavaş ve zordur.

Uluslararası örgütler tarafından takip edilen konvansiyonel politika doktrini "Bir Kuşak Bir Yol" projesi kapsamındaki bölgeler de dahil olmak üzere gelişmekte olan ülkelerde pek başarılı olamamıştır. Bugünlerde yükselen piyasa ekonomileri dünya ekonomi sahnesinde önemli bir rol oynamaktadır. Dünyadaki en büyük 20 ekonomi içinde gelişmekte olan ülkelerin sayısı 10'dan fazladır. Örneğin "BRICS" - Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika hep birlikte dünya nüfusun % 42'ini oluşturmakta ve dünya GSYH'sından % 18 pay almaktadır (Huang ve diğerleri, 2012). Gelişmiş ekonomiler ile yükselen piyasa ekonomilerinin birlikte uluslararası ekonominin bazı kurallarını değiştirmesinin zamanı gelmiştir. Dünyanın ikinci büyük ekonomisi olarak Çin söz konusu bu uluslararası ekonomik düzen reformunda ihmal edilemez bir etki bırakacaktır. Çin ekonomisinin dünyanın diğer bölgeleriyle giderek bütünleşmesiyle birlikte RMB de ticaret ve yatırım faaliyetlerinde daha yaygın bir şekilde kullanılmaya başlamıştır. Çin hükümetinin RMB'nin uluslararasılaşmasını ilerlemek için de güçlü bir isteği vardır. 2016 yılında IMF resmen Çin para birimi olan RMB'yi SDR sepetine eklemiştir. SDR sepetindeki para ağırlığını %10.92 olarak Japon yeni ve İngiliz sterlinini aşip dünyanın

üçüncü en büyük uluslararası para birimi haline gelmiştir. Ancak Çin hükümeti RMB'nin uluslararasılaşmasına teşvik etmek için döviz kontrollerini gevşetmiş olsa da, uluslararası piyasada RMB'nin kullanımı yine de tahmin ettiği kadar çok değildir. Bu yüzden Çin yine Amerika'nın para politikasını takip etmek zorundadır. FED faiz oranlarını yükseltirse, iç büyüme üzerinde olumsuz bir etkisi olacağından dolayı sermaye çıkışlarının önlenmesi için Çin de faiz oranlarını yükseltmelidir. Mevcut uluslararası ticaret kurallarında bazı serbest ticaret anlaşmaları Çinli işletmelerin giriş engellerini arttırarak Çin ihracatının genişlemesini sınırlama amacı taşımaktadır. Buna göre, Çin'in ekonomik büyümesi mevcut uluslararası sistemde sürdürülemez görünmektedir. Ekonomik güç olarak tutarlı bir rol oynaması için Çin çok büyük zorluklarla mücadele etmelidir. Bu koşullar Çin hükümetinin "Bir Kuşak Bir Yol" girişimini ortaya çıkarmasının ve Asya Altyapı Yatırım Bankasını kurmasının sebeplerinden bazılarıdır (Zhang, 2015). Çin kendi durumuna göre, özellikle para ve ticaret sistemlerinde, dünya düzenini yeniden şekillendirmeye çalışmaktadır.

3.2. Proje Kapsamındaki Kilit Ülkelerin Projeye Ekonomik ve Politik Bakış Açısı ve Tepkileri

Tarihsel olarak, antik İpek Yolu sadece ekonomik değişim, kültürel alışveriş yolu değil, birçok durumda savaş ve fetih yolu da olmuştur. Günümüzde proje güzergahındaki bazı Orta Asya ülkeleri eski çağlarda sadece Çin'in altında yaşayan derebeylikler olup eşit statüye sahip değildiler. Bu nedenle, antik İpek Yolu farklı anlamlar barındırmaktadır. Büyük ihtimalle "Bir Kuşak Bir Yol" projesi diğer ülkeler tarafından Çin'in genişleme stratejisi olarak görülmektedir. Bu stratejinin kendi milli çıkarlarını zedeleyeceğini düşünebilirler. Bu yüzden, "Bir Kuşak Bir Yol" stratejisi yürütülürken diğer ülkelere yeterince propaganda yapmanın kibirli bir tavrın oluşmasını önlemek ve etkin bir şekilde bu ülkelerin endişelerini ortadan kaldırmak gerekmektedir. Projenin İpek Yolu'nu çağdaş bir biçimde yeniden inşa edeceğinin, bu güzergahtaki halkların yararına olacağının ve bu ülkelerin gelecekteki gelişimini teşvik edeceğinin daha çok belirtilmesi lazımdır. “ Bir Kuşak Bir Yol” projesi inşa edildiğinde Çin sadece inisiyatif alan ve teşvik eden bir rol oynamış olacaktır.

Şimdiye kadar yapılan çalışmaların çoğunda Çin'in durumu temel alınmıştır. Çin'in faydaları veya gereksinimleri bakış açısından düşünülerek projenin stratejik anlamı analiz edilmiştir. Mesela Çin'in endüstrilerinin dışa yerleşmesinin gerektiği, Çin'in diğer ülkeler

ile enerji konusunda acil işbirliğine ihtiyacı olduğu, Çin ekonomisinin devamlı ilerlemesi için milli savunmanın güçlendirilmesi gerektiği gibi ifadeler belirtilmiştir. Ancak proje kapsamındaki ülkelerin bu projenin strateji önemine kendi faydaları açısından bakması, ekonomik kalkınmadaki eksikliklerinin nasıl giderebileceğini ve bu konuda nasıl politik bir işbirliği kurabileceğini de aynı önem derecesinde incelemek lazımdır. Çin tarafından ortaya atılan “Bir Kuşak Bir Yol” inisiyatifi oldukça yeni bir girişim olup başka ülkelerin benzer girişimleri gibi özgün bir planlama ve içeriğe henüz sahip değildir. Şu anda dış devletler sadece spekülasyon olarak projenin amaçlarını tahmin etmektedir. Bazı ilgili faktörlerin eksikliğinden dolayı henüz kapsamlı bir değerlendirme yapılamamaktadır. Diğer ülkeler "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin siyasi çerçevesinin, güvenlik mekanizmasının veya ekonomik işbirliği çerçevesinin olup olmadığını bilmedikleri için Çin'den daha güvenilir ve kapsamlı bir açıklama beklemektedirler. "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin çerçevesi ve uygulama yöntemleri hakkında farklı ülkeler farklı görüşlere sahiptir. Bazı temel noktalar üzerinde tamamen farklı anlayışlar vardır. Ülkeler arasında ilgili kavramlar ve politikalar hakkında Çin'in danışmanlığını güçlendirerek anlaşmaya ulaşması bu projesinin gerçekleştirilmesi için esastır.

Uluslararası toplum bu projeye ilgili farklı bakış açılarına sahiptir. Kimileri projeyi Amerika'nın Marshall Planı karşılaştırırken kimileri projeye uluslararası yardım değil de ekonomi işbirliği mekanizması olarak bakmaktadır. Kimileri ise bu proje ile Çin'in yurtdışına “Çin modeli”ni ihraç ederek Amerika'nın uluslararası ekonomik yapısında önderliliğini alma amacını kanıtladığını düşünmektedir. Kimileri de mevcut uluslararası ekonomik düzende bu girişim ile işbirliği fırsatları bulmuştur. Genel olarak “Bir Kuşak Bir Yol” projesi güzergahındaki ülkelerin çoğu kalkınma ve işbirliği için Çin tarafından ortaya atılmış bu girişime olumlu tepkiler vermektedirler. Fakat yine de kendilerine getirilebileceği olumsuz etkileri merak etmektedirler. Birçok gözlemci ve araştırmacı “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin ASEAN ve Orta Asya'ya yatırım planı amacı olduğu için projeye “Marshall Planı”⁶nın Çin versiyonu olarak bakmaktadır. Özellikle BRICS Bankası, AIIB ve İpek Yolu Fonu gibi finansal stratejik planlar yapıldıktan sonra bu kıyaslama daha popüler olmuştur. Aslında Çin'in “Bir Kuşak Bir Yol” projesi ile ABD'nin “Marshall Planı”nın özünde farklılık vardır. Öncelikle coğrafi açıdan farklı olup “Marshall Planı”

⁶İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa ülkelerinin imarına yardım etmek için ABD tarafından verilen krediler ve yapılan yatırımlar.

sadece Avrupa için tasarlanmışken yeni İpek Yolu projesi ise küresel yönelimlidir: Asya, Orta Doğu, Avrupa ve hatta Afrika'ya uzanan yollarla 65 ülkeyi dolaşmakta ve potansiyel olarak daha büyük bir uluslararası etki yaratabilecek niteliktedir. Ayrıca bu iki stratejinin arka planlarında farklı dünya desenleri vardır. Amerika'nın projesinin amacı Avrupa'da derinleşecek bir yoksulluk sebebiyle oluşacak yeni bir dünya savaşını önlemektir. Çin'in projesinin hedefi ise, AB ile yeni küresel düzene uyan güçlü bir ortaklık kurmak, ipek yolu rotasındaki çatışma bölgelerinin piyasasını canlandırmak ve kendisinin yoksul batı bölgelerini dünya ekonomisine bağlayarak geliştirmektir. Bunun temel özellikleri açık ve kapsayıcı bir şekilde beraberce kalkınmaya çalışmaktır. Çünkü günümüzde dünya ekonomi entegrasyonu derinleşmektedir ve ülkeler birbirlerine bağımlıdır. Bu proje uzun vadeli ve sürdürülebilir kalkınma ve halkların yararlanması için diğer ülkelerin işbirliği ile yakından ilgilidir. Proje hiçbir ülkeyi dışlamamakta olup rota üstündeki ülkelerin herhangi biri katılmak istediği takdirde projeye katılabilmektedir.

3.3. Projenin Uygulanmasından Önce ve Uygulama Sırasında Ortaya Çıkabilecek Olası Sorunlar

3.3.1. Sosyal istikrarsızlık

“Bir Kuşak Bir Yol”projesine dahil olan Pakistan Ekonomik Koridoru, Asya Altyapı Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu gibi programların uygulanmasının büyük miktarda sermaye yatırımlarına ihtiyacı vardır. Siyasi, ekonomik ve güvenlik açısından bakılınca proje birçok yatırım riski ile karşı karşıya kalmaktadır.

Çin'in batıya uzanan rotaları gerek Orta Asya ve Rusya'dan geçip Avrupa'ya gerekse Pakistan'dan geçip Orta Doğu'ya mesafe olarak hep uzun ve bu coğrafi alanlar genelde yoksuldur. Birçok bölge seyrek nüfusludur. Nitelikli nüfusa sahip ülkelerde bile, düşük ekonomik kalkınma ve sınırlı piyasa büyüklüğü kazanç fırsatlarını azaltabilmektedir. İpek yolu rotası üzerinde bulunan birçok ülke, yolsuzluk ve düşük idari verimlilik sorunlarıyla dolu azgelişmiş piyasa ekonomilerine sahiptir. Genelde bu gibi ülkelerde işletme maliyeti yüksek ve gümrük işlemleri yavaştır. Bu pazarların olgunlaşmamışlığı muhtemelen projeyi uygulamaya çalışan Çinli şirketleri olumsuz bir şekilde etkileyecektir.

Proje güzergahında yer alan ülkeler proje hakkında neredeyse yüksek coşku bir göstermiş olsa da ne yazık ki çoğu ülke ekonomik gelişim konusunda yetersizdir ve istikrarsız bir politik ortama sahiptir. Ülkelerin mevcut ekonomik veya sosyal politikalarının birbirinden farklı olması projesinin tutarlılığını etkilemektedir. Başka bir ifade ile, “Bir Kuşak Bir Yol” projesinde yer alan ülkeler çoğunlukla sosyal olarak geçiş aşamasında ve ekonomileri gelişmekte olan ülkelerdir. Bazı ülkeler yerli sosyal sınıf çelişkileri, etnik ve dini sorunlar gibi karmaşık ve çeşitli faktörlerden etkilenecek şekilde genelde partili politika sistemini uygulamaktadır. Fakat iktidar ve muhalefet partilerinin mücadeleleri nedeniyle bazı ülkelerde güvenlik açığı ve politik belirsizlikler olması sebebiyle insanlar aidiyet ve sağduyu eksikliği yaşamaktadır. Bu da ülkenin önemli iç ve dış politikalarının sürekliliğinde eksiklikler meydana getirmektedir (Liu, 2015). Hükümetlerin sık sık değişmesinin "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin inşaatına etkisi kaçınılmazdır. Bir yandan iktidar değiştikten sonra uygulanan politikaların devamlılığının korunup korunmayacağı sorgulanmaktadır. Bazı bölgelerde hükümet değişikliği nedeniyle mevcut politikaların uygulanmasında sınırlamalar olma ihtimali vardır. Öte yandan, yeni bir hükümet iktidara geldikten uzun bir süre sonra güven kazanıp istikrar sağlayabilir. Bu süreçte "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin inşaatı büyük bir belirsizlik yaşayacaktır. Örneğin, Sri Lanka 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergahında önemli bir düğümdür. Çin Ulaşım Yapı Grubu ile Sri Lanka Limanlar Kurumu'nun birlikte inşa etmekte olduğu Colombo liman kenti, "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projesinde bir önemli bir adımdır. 2014 yılında Çin devlet başkanı Xi Jinping Sri Lanka'yı ziyaret ettiği dönemdeki Cumhurbaşkanı Mahinda Rajapaksa ile beraber liman kenti açılış töreniyle temelini atmışlardır. Ancak 8 Ocak 2015 tarihinde Sirisena'nın başkanlık seçimlerini kazanarak cumhurbaşkanı olması yeni bir dönüm noktası olmuştur. Eski cumhurbaşkanına karşı Sirisena liman kenti programının iptal edileceğinden duyurmuştur. Program bugüne kadar Sri Lanka'da yapılmış en büyük ölçekli doğrudan yabancı yatırım projesi olup tamamlandıktan sonra yaklaşık 270 bin kişilik bir liman şehri ve 83.000 iş fırsatı yaratacak olmasına rağmen Sri Lanka yine de çevre sorunlarını bahane ederek projeyi yeniden değerlendirme kararı almıştır (Chen, 2015).

Ancak Sri Lanka'daki siyasi istikrarsızlık nedeniyle ortaya çıkan yatırım riskleri hala diplomatik yollarla çözülebilir. Fakat terörizm tehdidini öngörmek ve bu tehditten kurtulmak oldukça zordur. Özellikle Orta Asya ve Orta Doğu zengin doğal kaynaklarına

sahip olmasına rağmen, aynı zamanda şiddetli derecede bölgesel silahlı çatışmanın, bozuk kanunların ve düzensizliklerin olduğu uluslararası terörün en çok ortaya çıktığı alandır. Bu gibi istikrarsızlıklar ticaret ve yatırımları yüksek risklerle karşı karşıya bırakmaktadır. Mesela Afganistan, Irak ve Suriye’de teröre karşı savaşlar şiddetli bir biçimde devam etmektedir. Ekonomik kalkınma ve altyapı yatırımının bu ülkelerin gündemine dahil edilip edilmeyeceğini kimse bilememektedir. ISIS gibi çeşitli yeni terör örgütleri ile başa çıkmak için uluslararası toplum bu güne kadar hala etkili bir yol bulamamıştır. Büyük ihtimalle teröre karşı verilen mücadele nedeniyle şiddet ve savaş ortamı proje ilgili ülkelerde oluşması muhtemeldir. Bu durumda yabancı yatırım için sadece sermayenin boşa gitmesiyle kalmayıp can güvenliğinin bile garantisi olmayacaktır. “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin yapım çalışmaları ilerlediğinde Çin ile bölgesel terörist grupları veya aşırı güçler arasında çarpışma kaçınılmaz olacaktır. Bu sebeple Çin’in temel altyapı inşaatı ve geliştirme maliyetleri beklenilenin üstünde olacaktır. Gelecekte bu konuda ortaya çıkabilecek sorunlar "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin ilerlemesini kısıtlayacak önemli bir faktördür. Gelecekte projeye dahil olan ülkelere kesinlikle daha çok yatırım yapılacak, ithalat ve ihracat genişleyecek ve personel değişimi çoğalacaktır. Bu ülkelerdeki meydana gelecek bir huzursuzluk ekonomik olarak girdi maliyetlerini artıracak, işbirliğinin ortak çıkarlarını ve verimliliğini azaltacaktır.

3.3.2. Proje dışındaki güçlerin karışması

"Bir Kuşak Bir Yol"projesi birçok zengin doğal kaynak ve jeopolitik öneme sahip olan alanları kapsamaktadır. Bu nedenle söz konusu alanlar rekabetin yaşandığı önemli bir yer haline gelmiştir. Bu alanda bulunan ülkelerin diğer güçlü ülkelerin ulusal politikalarından etkilenme olasılığı yüksektir. Bu nedenle “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin inşasındaki anlaşmalar da kolayca bozulabilir. Rusya, Hindistan, ABD, Japonya ve AB gibi güçlerin hepsi proje konusunda kendi lehine farklı tutumlar sergilemektedir.

Soğuk Savaş sonrası Putin Orta Asya’yı kendi etkisi altında tutmaya çalışmıştır. 2002 yılında Rusya geçmişte sahip olduğu bu alanda etkisini korumak için Hindistan ve İran ile ortaklaşa Hindistan’dan başlayıp İran, Kafkasya ve Rusya’dan geçtikten sonra Avrupa’ya doğrudan erişim sağlayan "Kuzey-Güney Koridoru Planı" girişimini ortaya koymuştur. Son yıllarda Rusya, BDT arasındaki ekonomik bütünleşme sürecini hızlandırmak için

"Avrasya Ekonomi İttifakı"⁷ni yani Orta Asya'da entegrasyon girişimlerini önermiştir (Eurasian Economic Union, 2017). Ana amacı ise Avrupa Birliği ve diğer Batı ülkelerinin ekonomik ve siyasi etkilerine karşı kendini korumaktır. Araştırmacılar söz konusu bu ittifığa katılmayla ilgilenen ülkelerin bir zamanlar Sovyetler Birliği'nin parçası olduklarını ve bu ekonomik birliğin siyasi birliğe dönüşebileceğini kaydetmiştir. Mayıs 2014 CICA zirvesinde Rusya devlet liderleri "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" programına desteklerini göstermesine rağmen, Rusya Çin'e ihtiyaç duyduğundan dolayı Çin'in diğer Orta Asya ülkeleri ile kapsamlı işbirliğinin olması Rusya açısından sorun olarak görülebilir.

Hindistan'ın projeye meydan okuyacağı düşünülmektedir. Mevcut durumda Hindistan projeye destek vereceğine dair belli bir tavır göstermemiştir. Hindistan coğrafi avantajına dayanarak, Hint Okyanusunu kendi etki alanı olarak kabul etmekte ve Hint Okyanusu civarında herhangi bir dış kuvvetin varlığına şüpheyle bakmakta ve direniş göstermektedir. Dolayısıyla Hindistan "Bir Kuşak Bir Yol" projesine faydalanabileceği bir fırsat olarak değil daha çok bir tehdit veya yarışma olarak bakmaktadır. Hatta Hindistan Başbakanı Narendra Modi, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" projesi ile rekabet etmek için Mausam Projesi olarak bilinen yeni bir girişim başlatmıştır. Eski ticaret ortaklarıyla olan bağlarını yeniden kurmayı sağlayan söz konusu bu proje Çin ile mücadele etmeyi tasarlayan Modi hükümetinin en önemli dış politika girişimi olarak düşünülmektedir (Pillalamarri, 2014). Şu anda Hindistan olumlu bir tutum göstermeksizin sadece daha derin bir sessizlik içinde beklemektedir. Hindistan, bütün bölge ekonomileri için bir nimet olan "Bir Kuşak Bir Yol" projesine potansiyel olarak katılmakla ilgilenmeyebilir. Bununla birlikte, Hindistan'ın stratejik çıkarlarına hizmet edip etmeyeceği konusu da şüphelidir (Tang, 2015).

ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton, Temmuz 2011 yılında Hindistan'da yaptığı konuşmada "Büyük Orta Asya" ve "Yeni İpek Yolu" kavramlarını ortaya atmıştır. ABD Afganistan'ı merkez alarak Orta ve Güney Asya'da siyasi, enerji, ulaşım ve güvenlik üzerindeki işbirliğini güçlendirmek istemektedir. Böylece Amerikan yanlısı ülkeler tarafından piyasa ekonomisi ve laik siyasi sistemin uygulandığı yeni jeopolitik plakalar kurulacak ki bu da ABD'nin Avrasya'daki hakimiyetinin devam etmesini ve Orta ve

⁷ 2014 yılında Rusya, Kazakistan ve Beyaz Rusya'nın imzalandığı ve 2015 yılında yürürlüğe girmiş bir ekonomi birliği antlaşması.

Güney Asya'daki stratejik çıkarlarının korunmasını sağlayacaktır (Li Y. , 2016). Aynı zamandan ABD aktif bir şekilde “Hint-Pasifik” birleşik kavramını vurgulamakla birlikte “Asya-Pasifik’in yeniden dengelemesi” stratejini uygulamaktadır. Buradaki ana amacı ise Asya-Pasifik bölgesinde Rusya ve Çin etkisini kırarak, Çin'in hızlı gelişimini ve Orta Asya ülkeleri ile Çin arasındaki ekonomik işbirliğini dengelemek ve ŞİÖ uyumu azaltmaktır. ABD Asya-Pasifik bölgesinde kendi askeri gücünü güçlendirmeye devam etmekle birlikte Çin ile etrafındaki ülkeler arasındaki karasuları konusundaki anlaşmazlıkları kullanarak uzaktan kışkırtmaktadır (Jin, 2013). Ayrıca şu anda Doğu Asya ülkelerinin "ekonomisi Çin'e, güvenliği ABD'ye dayanma" durumu söz konusu olduğundan dolayı bu ülkeler kolay kolay ABD'nin kışkırtmalarından etkilenerek “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin doğasını yanlış algılayabilmekte ve işbirliği konusunda olumsuz davranma ihtimalleri vardır.

Hem enerji arz güvenliğini sağlanmak hem de Orta Asya'da etkilerini artırmak için AB 2009 yılında “Güney Koridoru-Yeni İpek Yolu” girişimini öne sürmüştür. “Nabucco doğal gaz boru hattı”nın yapımı suretiyle Orta Asya ve etrafındaki ülkelere büyük ölçüde yatırım yapıp onlarla enerji, ticaret, personel, bilgi vb alanlardaki bağlarını güçlendirmeyi hedeflemektedir (Huang, 2009). AB, "AB ve Orta Asya, Yeni Ortaklık Stratejisi"ni önermiş ve Orta Asya ülkelerinin içişlerine aktif olarak katılma ihtiyacı duymuştur. Orta Asya ülkelerinin gelişim yönünün yeniden şekillendirilmesi yoluyla" Daha güvenli bir dünyadaki Avrupa" sloganıyla belirlediği hedefe ulaşmaya çalışmaktadır.

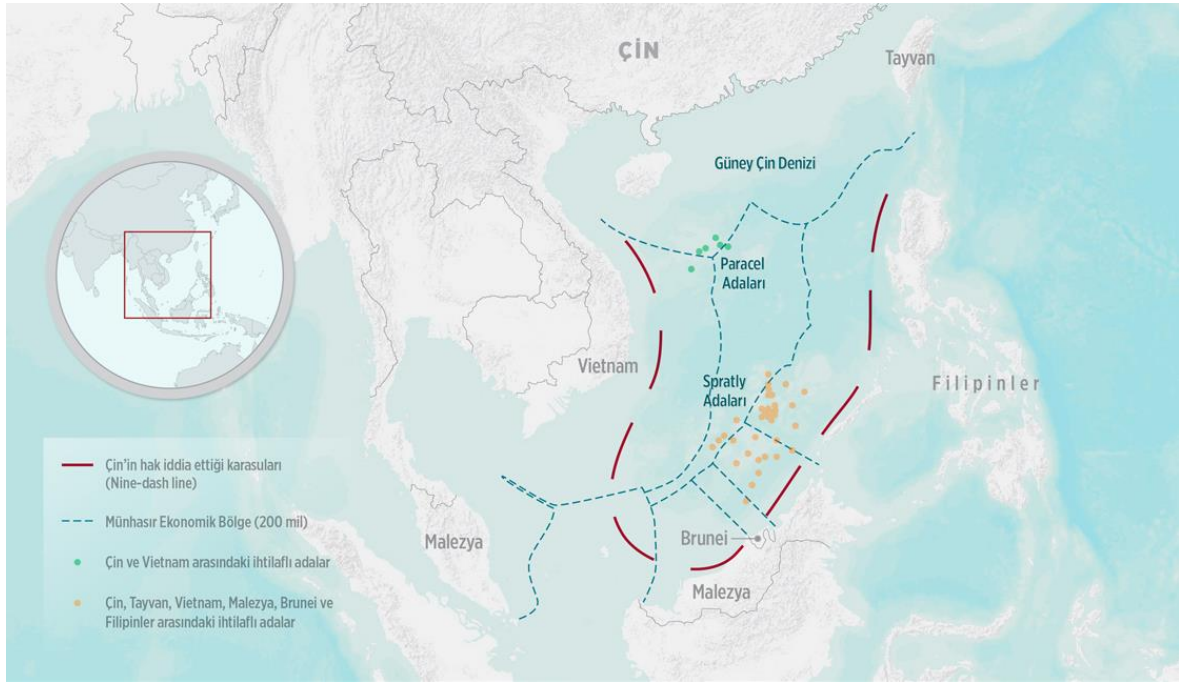
Japonya 2004 yılında "Orta Asya artı Japonya" diyalog mekanizmasının ve 2006 yılında da "özgürlük ve refah yayı" projesinin kurulmasını önermiştir. Japonya'nın amacı Orta Asya ülkeleri ile arasındaki ekonomik işbirliğini güçlendirerek Orta Asya'nın gelişme hızını ve ekonomisinin uluslararası düzeyini arttırırken, kendisinin de bu bölgelerdeki siyasi ve ekonomik etkilerini arttırmaktır. Orta Asya'daki zengin petrol ve doğal gaz kaynakları Japonya'nın enerji arz güvenliğini sağlayabilir. Ekim 2013'te Shinzo Abe Avrasya bölgelerine odaklanmayı vurgulamıştır. Buradan da Japonya'nın Tokyo'dan başlayıp İstanbul'dan geçtikten sonra Londra'ya ulaşan yeni Avrasya İpek Yolu'nun başlangıç noktası ve jeopolitik tüccarı haline gelmek istediği anlaşılmaktadır (Pang Z. , 2013).

Dünyanın tüm ülkeleri "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin paydaşlarıdır. Projeye karşı belirgin bir dış muhalefet olmayıp her ülkenin projeden farklı beklentileri vardır. Genel olarak devletler bu projeye karşı olmamakla birlikte bu durum onların mutlaka aktif olarak işbirliği yapacakları anlamına da gelmemektedir. Bu yüzden “Bir Kuşak Bir Yol” projesi çerçevesinde bölgesel işbirliği sürecindeki bazı ülkelerin farklılaşması ve engellemelerle uğraşması tabiidir. Çin, girişim sahibi olarak diyalog formu yoluyla siyasi olarak karşılıklı güveni derinleştirmeli, farklı ülkelerin ulusal politikalarının çıkarıyla uyum noktasını bulup korumalı ve ortaklaşa bir şekilde bölgenin refahını teşvik etmelidir. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi büyük bir uluslararası işbirliği stratejisidir. Bunun hayata geçirilmesi için sadece güzergah üzerindeki ülkelerin desteği değil aynı zamanda proje dışı ülkelerin ki özellikle büyük gelişmiş ülkelerin aktif olarak bu programa katılması gerekmektedir.

3.3.3. Sınır anlaşmazlıkları

Tarihsel nedenlerden dolayı "Bir Kuşak Bir Yol" güzergahındaki bölgelerde çeşitli toprak veya ada anlaşmazlıkları vardır. Bu çatışmaların çözülerek bir sonuca bağlanması projenin güvenliğini ve uygulanmasını doğrudan etkilemektedir.

Günümüzde deniz üzerindeki anlaşmazlıklara bakıldığında, Çin ile bazı Güneydoğu ülkeleri arasındaki “Güney Çin Denizi anlaşmazlığı”, Mayıs 2014 tarihinde “CNOOC 981” sondaj platformu yüzünden başlatılmış olan "Paracel Adaları egemenliği" ihtilafı, Çin ile Filipinler ve Vietnam arasında yoğunlaşmış "Nansha egemenliği" anlaşmazlığı vb. durumlar mevcuttur (Harita 3.2). Buna ek olarak, Çin ile Japonya arasında Diaoyu Adaları ve Doğu Çin Denizi münhasır ekonomik bölgesine dair anlaşmazlıklar da vardır. Doğu ve Güney Çin Denizi, petrol, doğalgaz ve balıkçılık açısından zengin kaynaklara sahiptir ve aynı zamanda dünyanın en önemli uluslararası nakliye güzergahları arasında yer almaktadır. Bu yüzden bölge ülkeleri hak iddia etme konusundan elinden geleni yapmaktadır. Bu sebeple bu alan yeni bir küresel çatışma alanı haline gelme olasılığı taşımaktadır. Kısa sürede bu anlaşmazlıkların tamamen çözülmesi mümkün görünmemektedir. Çin etrafındaki deniz anlaşmazlıklarının temelini bölgesel düzenin liderleri ve onların takipçileri ile Çin’inyükselişi arasındaki çıkar uyumsuzlukları oluşturmaktadır. Bu durumlar Çin ve ASEAN arasındaki çok yönlü bir işbirliğini derinleştirmek için elverişli değildir.



Harita 3.2. Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıkları (Atanur, 2016)

Kara üzerinde ise, Hindistan ve Pakistan arasındaki Keşmir anlaşmazlığı, Çin-Hint sınır anlaşmazlığı, İsrail-Filistin toprak anlaşmazlıkları hâlâ çözülememiştir. Soğuk Savaş sonrasında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" bölgesinde bir dizi egemen devlet ortaya çıkmış ve bu ülkeler arasındaki sınır çizme çalışmaları tamamlanmamıştır. Bu belirsiz sınır problemleri sık sık meydana çıkan çatışmaların nedeni olmaktadır. Mesela 11 Ocak 2014 tarihinde Kırgızistan ve Tacikistan sınır bölgesinde silahlı çatışmalar olmuştur. Kırgızistan'ın içinde Tacikistan'a ait olan Vorukh enklavı yer almaktadır. İki ülke arasında 911 km sınır bulunmakta olup belirlenmiş olan kısım ise 567 km uzunluktadır. Tartışmalı yerler 70 noktadan fazladır. Bu sorunlara çözüm bulmak oldukça zordur ve çatışmaların olması kaçınılmazdır. Tacikistan ve Özbekistan arasında da % 20 oranında sınırlar çizilmemiştir. Kırgızistan ve Özbekistan arasında Fergana sınırı belirlenmemiştir (Zuo, 2014). Kırgızistan'ın Barak adlı enklavı Özbekistan'da ve Özbekistan'ın Sokh ve Shakhimardan diye iki enklavı da Kırgızistan içinde yer almaktadır (Harita 3.3). Bunun gibi enklavlarda yaşayan halklar arasında sık sık çatışmalar yaşanmaktadır. Su kaynaklarının paylaşımı konusunda, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan kılıçlarını kınında tutmakta ve hiç kimseye taviz vermemektedir. Bu gibi sınır sorunları, enklav ve kaynak anlaşmazlıkları bölgede kötüleşen durumun önemli nedenleri haline gelmiştir. Orta Asya'daki uyuşmazlık, Şanghay İşbirliği Örgütü kapsamında

gelecekteki siyasi ilişki karşılıklı güven ile emniyet ve ekonomik işbirliği üzerinde doğrudan etkisi olacaktır.



Harita 3.3. Orta Asya ülkelerindeki enklav meseleleri (Krogh, 2010)

4. BİR KUŞAK BİR YOL” PROJESİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN ÖNEMİ VE TÜRKİYE ÜZERİNDEKİ OLASI EKONOMİK VE POLİTİK YANSIMALARI

4.1. Türkiye’nin “Bir Kuşak Bir Yol” Projesindeki Rolü ve Projeye Olacak Katkıları

Günümüzde Türkiye; "BRICS ülkeleri" olan Çin, Rusya, Hindistan, Brezilya, Güney Afrika ülkelerinden sonra dikkat çekici derecede gelişmekte olan bir başka ekonomi haline gelmiştir. Avrupa Birliğine girdiği takdirde Türkiye sırayla Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya ve İspanya'dan sonra altıncı büyük Avrupa ekonomisi sayılacaktır. Ayrıca Türkiye Batı Asya ve hatta Ortadoğu'nun en büyük ekonomisidir.

Asya ve Avrupa kıtasında toprağı bulunan Türkiye, eski İpek Yolu’nun Avrupa’ya açılan kapısı olarak yer almakta ve günümüzdeki Batı Asya ve Orta Doğu bölgelerinin kara, deniz ve hava yollarının merkezinde bulunmaktadır. Gerek tarihi İpek Yolu gerekse Yeni İpek Yolu Türkiye’den mutlaka geçecektir. Türkiye’nin “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin inşa çalışmalarına katılımı bu girişimin hayata getirilmesi için çok önemlidir.

Birinci olarak, Türkiye’nin konumu özel ve önemlidir. Türkiye kara yolu ile Avrupa ve Asya’ya bağlanmakta ve üç tarafı da Karadeniz, Marmara Denizi ve Akdeniz olmak üzere denizlerle çevrilidir. Karadeniz ve Akdeniz arasındaki tek ulaşım yolu olarak Boğazlarçı Kanal stratejik konumundan dolayı eski çağlardan beri savaşlarda ele geçirilmek istenen tutulmalı bir yer, olmuşken bugün ticaret ve iş merkezidir. Kısa vadede, Çin hala ihraç eden bir ülke durumunda kalacaktır. Pazarı çeşitlendirmek ve riski azaltmak için sadece Avrupa ve Amerika’ya değil Orta Asya bölgesine de ihraç etmek çok önemlidir. Yani Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki iyi bir iletişim ve değişim özellikle önemlidir. Şu anda Çin’in gözünde Türkiye’nin içinde barındırdığı potansiyel, mevcut önemiden çok daha büyüktür. Türkiye batı ile doğu arasında bir köprü olması hasebiyle Orta Asya’da hayati bir rol oynayabilir.

Çoğunluğu Asya kıtasına ait olmasına rağmen Türkiye, politika olarak hem NATO üyesi hem de Avrupa Birliğine eklenmeye hazır olan bir ülkedir. Coğrafya olarak Türkiye’nin Orta Doğu ülkelerine dahil olduğu sayılmaktadır. Kültür ve dil olarak ise Türkiye Orta Asya ülkelerinin yakın bir akrabasıdır. Orta Doğu yıllarca uluslararası

ilişkilerde tartışmalı bir yer olmuştur. Ayrıca Orta Asya enerji rezervleri açısından zengindir. Bu yüzden Türkiye gerek politika gerekse ekonomi konusunda “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin inşa edilmesi için oldukça önemli bir ülkedir.

İkincisi ise, Türkiye G20 üyelerinden biridir ve BRICS ülkelerinin peşinden gelen gelişmekte olan bir ülke olarak dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri haline gelmiştir. Türkiye’nin nüfusu 80 milyon ve bu nüfusun ortalama yaşı yaklaşık 30dur. Nüfus yapısına göre Türkiye gayet genç bir ülkedir. Geçmiş yıllarda yaşadığı küresel ekonomik krizin olumsuz etkilerine rağmen Türkiye ekonomisi güçlü ve devamlı bir şekilde ilerlemektedir. 2002-2015 döneminde yıllık ortalama reel GSYH büyüme hızı % 4.7’tür. 2015 yılında GSYH’nin 720 milyar Amerikan dolarına ulaşması ile Türkiye; Suudi Arabistan, İran ve Mısır’ı geçip dünyanın en büyük 18’nci ekonomisi olmuştur. Diğer Batı Asya ve Kuzey Afrika ülkeleri ile mukayese edildiğinde Türkiye ekonomisi ilk sırada yer almaktadır. Türkiye henüz AB’ye tam üye olmamasına rağmen AB ile arasında gümrük birliği anlaşmaları imzalanmıştır. Bu anlaşmalara göre, 1992 yılından itibaren Türkiye ve AB arasında endüstriyel ürünler (temel tarım ürünleri ve Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu ürünleri hariç, işlenmiş tarım ürünleri dahil olmak üzere) tarife ve gayri tarife engellerinde kısıtlama olmadan serbestçe dolaşabilmektedir. 1996’dan itibaren Türkiye’nin gıda ürünleri de gittikçe AB pazarına gümrüksüz girebilir olmuştur. Bunun gibi politikalar Türkiye’de yatırım yapmak isteyen firmalar için eşsiz bir avantajdır. Yükselen bir ekonomi olarak Türkiye “Bir Kuşak Bir Yol” projesine mutlaka önemli katkıları sunacaktır.

Ayrıca Türkiye’nin ekonomi vizyonu ile “Bir Kuşak Bir Yol” projesi örtüşmektedir. Bugün hem Çin hem de Türkiye milli kalkınmayı sağlayacak asırlık bir hayale sahiptir ve İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması bu planlara güçlü bir ivme kazanıracaktır. Çin tarafında, Cumhurbaşkanı Xi “İki Yüzyıl⁸” kalkınma vizyonunu önermiştir (Tang, 2012). “Bir Kuşak Bir Yol” projesi Çin’in kapsamlı bir dışa açılım politikası oluşturması ve doğu ve orta bölgelerinin uyumlu bir şekilde gelişmesi için önemli bir stratejik girişimdir. Aynı zamanda sözkonusu “İki Yüzyıl” vizyonunun gerçekleştirilmesini teşvik etmektedir. Türkiye ise “Yeni Bir Türkiye” kurmaya çabalamaktadır. 2011 yılında iktidardaki Adalet

⁸2021 yılı Komünist Partisinin kuruluşunun 100. yıldönümü ve 2049 yılı ise Devletin kuruluşunun 100. Yıldönümüdür.

ve Kalkınma Partisi (AKP) Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. Yıldönümü olan 2023 için ulaşılması planlanan bir hükümet "vizyon"u veya "Türkiye hayali" ortaya koymuştur. Ortaya konulan bu "2023 Vizyonu"nın ana hedefleri; AB'ye üye olmak, GSYH'yı 2 trilyon ABD doları ve kişi başına geliri 25.000 ABD dolarına çıkararak dünyanın on yedinci ekonomisinden ilk on ekonomisi içine girmek, dış ticaret hacmini 1 trilyon dolara ve ihracatı 500 milyar dolara ulaştırmaktır (Zan, 2016). Yüzyılı kapsayan böyle bir vizyonu gerçekleştirmek için Türkiye'nin dış ekonomiler ile işbirliğinin güçlendirilmesi özellikle Asya ülkeleri gibi yeni güçlerle ortak çalışması önemli unsurlardan biridir. Çin'e göre "Batı kalkınması" stratejisi uzun vadeli bir politika seçimidir ve "Bir Kuşak Bir Yol" projesi ise doğu ve batı bölgelerinin dengeli kalkınmasını sağlamak için çok önemli bir çözümdür. Benzer şekilde Türkiye de doğu bölgesinin kalkınma problemi ile karşı karşıyadır. Çin'in tam tersine Türkiye'nin Avrupa'ya yakın olan batı tarafı daha gelişmiş ve büyük bir kısmı oluşturan doğu bölgeleri az gelişmiştir. Birbiri ardına gelen hükümetler doğunun kalkınması konusunda oldukça ilgilenmişler ve hala ilgilenmektedir.

Türkiye henüz Şanghay İşbirliği Örgütü'nün tam üyesi olmasa da Türkiye'nin önemi göz ardı edilmemelidir. Türkçe konuşan en kalabalık ülkelerden biri olan Türkiye'nin; Şanghay İşbirliği Örgütüne katılması sadece Türkiye ve Orta Asya'daki Türkçe konuşan diğer ülkeler arasındaki ilişkileri kolaylaştırmakla kalmayıp aynı zamanda Çin ile tüm Türk dünyası arasındaki ilişkileri de arttıracaktır. Son yıllarda, Türkiye'nin çağdaş demokratik hükümeti ve ana akım dinin ılımlı İslam kavramı, elit kesim ve genel kamuoyu tarafından kabul edilmiş ve destek kazanmıştır. İlerde Türkiye'nin Ortadoğu'daki siyasi çekişmelerde koordinatör rolü üstleneceği öngörülmektedir. Dini ve kültürel çekişmeleri en aza indirmede büyük bir rol potansiyeline sahiptir.

4.2. "Bir Kuşak Bir Yol" Projesine Türkiye'nin Bakış Açısı ve Ana Sebepler

Türkiye'deki resmi taraflar "Bir Kuşak Bir Yol" projesine oldukça pozitif bakmaktadır. Türkiye 2023 yılında bu proje vesilesiyle Doğu ve Batı arasında stratejik geçit olmayı ve "Türk rüyası"nı gerçekleştirmeyi ummaktadır. 2008 yılında Türkiye, zaten Azerbaycan, İran, Gürcistan, Kazakistan ve Kırgızistan ortaklaşa "Yeni İpek Yolu" girişimini başlatmışlardı. Amaçları gümrük işlemlerini basitleştirerek ve uyumlaştırarak İpek Yolu üzerindeki ticaret engellerini kaldırmaktır. Böylece İpek Yolu'nun geçtiği

lkeler için sınır kapılarındaki ticaret kolaylaştırılacak ve ulusal ekonomik gelişme potansiyeli teşvik edilecektir. Birinci İpek Yolu Forumu 2008 yılında Antalya'da gerçekleştirilmiştir. Sonraki süreçte ise katılımcı ülkeler bu foruma sırayla ev sahipliği yapacaktır. Bunlar arasındaki "Kervansaray Projesi" Türkiye’de "Yeni İpek Yolu" girişiminin uygulanacağı belirli bir programdır. Bu projenin amacı, güvenli ve verimli bölgesel ticaret gerçekleştirmek için güzergah boyunca gümrük idareleri ve işletmeler arasındaki işbirliğini güçlendirme yoluyla gümrük işlemleri verimliliğini artırmak ve suçlarla mücadele etmektir. Şu anda bu projenin ilk aşaması olarak Pilot Proje tamamlanmıştır. Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında 6 tane sınır geçiş noktasının da dahil olduğu fizibilite çalışmaları yapılmıştır. İkinci aşaması olan “Kuzey Rotası Çalışmaları” Kazakistan ve Kırgızistan sınır geçiş noktalarına yapılan ziyaretlerle başlatılmış olup araştırmalar devam etmektedir (İpek Yolu Girişimi, 2013).

Ağustos 2013’te, 3.Türk Milli İşbirliği Komitesi zirvesinde Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, yeni bir İpek Yolu inşa etmesi stratejik bir fikir öne sürmüştür. İpek Yolu’nun yeniden yapılmasını ekonomik kalkınmayı teşvik etmek ve siyasi etkileri artırmak için önemli bir önlem olarak kabul etmiştir. 2009 yılında Abdullah Gül Çin’i ziyareti sırasında Devlet Başkanı Hu Jintao ile yaptığı görüşmede "İki hükümetin çabaları ile antik İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasını umuyoruz" ifadesini kullanmıştır. Şubat 2012’de, o dönemin Çin Cumhurbaşkanı Yardımcısı Xi Jinping Türkiye’ye yaptığı ziyarette iki ülkenin liderlerinin İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması fikrini önerdiğini belirtmiştir. Şubat 2014’te dönemin Türkiye Başbakanı Erdoğan Çin’e ziyaretinde tarihi İpek Yolu’nu yeniden canlandırmak için Çin liderleri ile konuşmuş ve iki tarafın ortaklaşa yapacağı demiryolları ile antik ipek yolu üzerinden iki ülkeyi birbirine bağlamayı önermiştir. Ekim 2013’te Avrupa ve Asya arasında ilk denizaltı tüneli Marmaray tamamlandığında, Türkiye Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan açılış törenine katılmıştır. Yaptığı konuşmada Marmaray tünelinin açılışının Pekin ve Londra’nın artık birbirine bağlandığına işaret etmiş ve İpek Yolu’nun batıya uzatıldığını söylemiştir (Xv, 2014). Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve beraberindeki yüz kişiden fazla Türk iş adamı Temmuz 2015’te Pekin’de düzenlenen “Çin - Türkiye İş Forumu”na katılmıştır. Türkiye ikili ticaret ve işbirliği içinde yatırım düzeyini artırmak için istekli olduğunu göstermiştir. Türkiye, Çin’in üretim ve lojistik üssü olmaya isteklidir (Chuan, 2015). 14 Kasım 2015 tarihinde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Antalya’da düzenlenen G20

toplantısı esnasında Türkiye ile İpek Yolu kuşağı üzerinde stratejik perspektif üzerine bir anlaşma imzalamıştır. “İpek Yolu Ekonomi Kuşağının 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı Tasarısı” ile “Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşma Tasarısı” TBMM onayından geçmiştir. Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türkiye’nin "Bir Kuşak Bir Yol" girişimi çerçevesinde aktif bir şekilde işbirliğine katılmaya hazır olduğunu ve Çinli işletmelerin Türkiye’de altyapı ve diğer alanlarda yatırımı artırmasını vurgulamıştır (Yang, 2015). 2016 yılında dönemin Türkiye Başbakanı Ahmet Davutoğlu, Kazakistan’da yaptığı konuşmada ipek yolu üzerine yeni bir kitap yazdığını açıklamıştır. Eski İpek Yolu’nun yeniden inşa edilmesi gerektiğini düşündüğünü ve Çin’den başlayıp Türkiye’ye, Türkiye’den de Avrupa’ya kadar ulaşacak olan orta koridor hattına önem vereceğini söylemiştir. Bu yolun bir barış yolu olacağına inandığını vurgulamıştır (Davutoğlu, 2016). Cumhurbaşkanı Erdoğan, 14 Mayıs 2017 tarihinde Çin’de düzenlenen “Bir Kuşak Bir Yol” zirvesinde yaptığı konuşmada şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bu girişim 60 ülke, 40 milyon kilometrekare ve 4.5 milyar insanı kapsayan bir çalışma. Önümüzde barışa ve istikrara hizmet edecek bir kazan-kazan projesinin bulunduğu inanıyorum. Özellikle dünyada gelişmekte olan teröre karşı; bu girişim, terörü adeta yerle yeksan edecek bir girişim olacaktır” (Teröre karşı, 2017).

Genel olarak bazı olumsuz olaylara rağmen Türkiye hükümeti Çin tarafından başlatılmış olan “Bir Kuşak Bir Yol” projesine oldukça destek vermekte ve ilgi göstermektedir.

Türkiye’de araştırmacı, akademisyen ve gazetecilerin de dahil olduğu akademik alanda çalışma yapan pek çok kişi “Bir Kuşak Bir Yol” projesi hakkında olumlu düşünmektedir. Mesela Türkiye Stratejik Araştırmalar Merkezi’nde görev alan ve aynı zamanda Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu (USAK) Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Selçuk Çolakoğlu bir Çin bir gazetesine verdiği röportajda “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin Avrasya topraklarının entegrasyonunu ileri dereceye hızlandırmak için önemli bir proje olduğunu ve bütün ülkelerin bu projede yer alması halinde, ekonomik, kültürel ve sosyal değişim ve bütünleşmenin hızlanacağını söylemiştir. Bu proje serbest ticaret anlaşmaları sayesinde, insanların yaşam standartları büyük ölçüde artacak ve aynı zamanda insanlar

arasındaki engelleri ortadan kaldıracaktır (Li S. , 2014). Ayrıca, Prof. Dr. Selçuk Çolakoğlu'na göre, projeye en fazla destek veren ve katılım yönünde istekli olan ülkelerden birisi de Türkiye'dir. 1990'lardan bu yana Ankara'nın Kafkasya ve Orta Asya ülkeleriyle güvenilir ve etkili bir kara ulaşım sistemi kuramamış olması Türkiye'nin bölge ülkeleriyle ekonomik ve ticari işbirliğine olumsuz etkileri olmuştur. Bugün ise Çin 40 milyardan fazla bir bütçe ile yeni bir İpek Yolu kurmak istiyor. Bu da Türkiye'nin Güney Asya pazarına ulaşmasını rahatlatacaktır (Gönültaş, 2015). İstanbul Politikalar Merkezi Araştırma Akademisi üyesi ve Boğaziçi Üniversitesi Asya Çalışmaları Öğretim Üyesi Dr. Altay Atlı, bu proje için "Burada amaç sadece Çin mallarını Avrupa pazarlarına daha uygun şartlarla taşımak değil. Projenin geçtiği hat üzerinde bir refah kuşağı yaratması öngörülüyor. Bu da sadece Çin için değil tüm bölge için fayda sağlayacak. Örneğin Orta Asya, Pakistan, Afganistan, Ortadoğu. Buralarda ortak bir proje ve ortak finansman ile ekonomik kalkınmayı sağlayacak yatırımların yapılması herkes için bir kazanım sağlayacak. Çin için bu ülkelerde nüfuzunu artırmak önemli ama bölge ülkeleri için de kalkınma finansmanı lazım. İpek Yolu bunu sağlayabilirse, başarı kazanacak, işte o zaman İpek Yolu'nun canlandığını söyleyebileceğiz." ifadelerini kullanmıştır (Gönültaş, 2015). Elbette farklı düşünceler de bulunmaktadır. Kimileri Çin'in Gürcistan ve Kıbrıs'ın güneyindeki liman çalışmalarını dikkate alarak Türkiye'nin bu projeden dışlanıp dışlanmayacağını etmektedirler. Dr. Altay Atlı bu gibi yorumlara "bunun için sebep yok, anlamı da yok, resmi açıklama da yok" diye yanıt vermiş ve Çin'in seçeneklerini çeşitlendirip Avrupa'ya birkaç yoldan ulaşmayı hedeflediğini söylemiştir (İpek Yolu Tek, 2016).

Türkiye'deki iş çevreleri ise, Türkiye ve Çin'in tekstil sektöründe rekabete dayalı bir ilişkisi olmasına karşın, Çin Türkiye'nin devasa emtia piyasası ve yatırımın kaynağı olduğundan dolayı "Bir Kuşak Bir Yol" projesi neticesinde iki ülke arasında çok fazla işbirliği ve iş fırsatlarının üretileceğine inanmaktadır. Ege Genç İşadamları Derneği (EGİAD) Başkanı Aydın Buğra İlter, Çin'in günümüzde küresel ekonomide etkili olan güçlü bir ekonomi olduğunu, Türkiye ve Çin'in birlikte hareket etmesi halinde 21. Yüzyılda büyük bir küresel pazar fırsatına sahip olabileceğini belirtmiştir. Mazars Denge, Türkiye'deki Çin kökenli yatırımcılara ve Çin'de faaliyetleri bulunan Türkiye kökenli yatırımcılara hizmet veren bir firmadır. Global Çin Hizmetleri Türkiye Koordinatörü Halil İbrahim Topal ise Çin ile Türkiye arasındaki işbirlikleri arttıkça kültürel ve politik

işbirliklerinin de artacağından, iki kültürün aslında birbirine çok da uzak olmadığından bahsetmiştir (Çin'e yeni, 2017). Türkiye Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), yurt içinde ve dışında iş fırsatları aramak ve Türkiye'nin ihracatını artırmak için 1986 yılında kurulmuştur. Türkiye küçük elektrikli ev aletleri şirketi Arzum'un Başkanı ve DEİK İcra Direktörü Murat Kobaşı, "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin Çin ile Türkiye'nin ticaret açığı problemini çözmeye yardımcı olacağını ve Türkiye'nin turizm ve gıda sektörlerine ivme kazandıracağını söylemiştir (Dearsley, 2015). Türkiye FİBA Grup ve Türk Mall şirketi 2014 yılında Çin'in Shenyang şehrinde yaklaşık 300 milyon ABD doları ile Star Mall projesini hayata geçirmiştir. Türkiye FİBA Grubunun CEO'su Bülent Ulusoy Çin'de yaşayan birçok Türk ile "Bir Kuşak Bir Yol" projesi üzerine konuştuğunu ve hepsinin proje kapsamındaki ülkelerin projeye önem verip aktifçe katılımını umduğunu ifade etmiştir. Türkiye ERCİYAS çelik şirketi başkan yardımcısı Emre Erciyas ise iş ortakları ile proje güzergahındaki ülkeler arasında vize politikasının kolaylaştırılması, belirli ticari anlaşmaların ve koordinasyon rolüne sahip olan toplantı mekanizmasının kurulmasını beklediğini söylemiştir (Gao Z. , 2014).

4.3. "Bir Kuşak Bir Yol" Projesinde Türkiye ve Çin Arasında Geliştirilebilir İşbirliği

4.3.1. Ekonomik ve ticari ilişkilerin yoğunlaştırılması

Türk ve Çin ulusları arasındaki ticari ilişkiler binlerce yıl öncesine kadar gitmektedir. Modern zamanlarda Çin ile Türkiye arasındaki doğrudan ticari ilişkiler 1965 yılında başlamış ve 1971'de diplomatik ilişki kurulduktan sonra gelişmeye başlamıştır (Wu, 2011). 1975 yılında bir ticaret paketi imzalanmasından bu yana Çin ile Türkiye arasındaki ikili ekonomik ve ticari ilişkiler, özellikle 90'lı yıllar boyunca Çin'in "ekonomik patlaması" ile birlikte önemli ölçüde gelişmiştir. Örneğin, 2000 yılında Çin ile Türkiye arasındaki ticaret hacmi yaklaşık 1.24 milyar dolar olmuş, 2012'de 24 milyar doları aşmıştır (KIZILCA, 2014). 2015 yılı sonu itibariyle Çin, Türkiye'nin ilk sırada yer alan en büyük ithalat kaynağı ve on sekizinci sıradaki ihracat ülkesi haline gelmiştir. 2020 yılına gelindiğinde Çin ve Türkiye'nin ikili ticaret hacimlerinin yüz milyar dolara çıkması hedeflenmektedir (Türk-Çin, 2017).

Ancak, Çin'in Türkiye'ye toplam ihracat hacmi hızlı bir şekilde artmasına karşın Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihraç oldukça düşüktür. Çin ile Türkiye üretim yapısı, hedef

pazar veya ürün çeşitleri konusunda birbirine benzemektedir. İki ülke arasında ticari tamamlayıcılık eksikliği vardır. Özellikle Türkiye'nin tarım ülkesi olarak ihraç edilebileceği ürünler ile Çin'in ithal ettiği ürünler uyuşmamaktadır. Bundan dolayı Türkiye'nin Çin'deki pazar potansiyeli oldukça yüksektir. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi çerçevesinde Çin ve Türkiye arsında karşılıklı serbest ticaret anlaşmasının imzalanması hızlandırılacaktır. Karşılıklı serbest ticaret anlaşması sayesinde yüksek ticaret maliyetine yol açan olumsuz faktörlerin etkisi ortadan kaldırılacak veya olabildiğince küçültülecektir. Yüksek gümrük tarifelerinden başarı bir şekilde kurtularak ve yazılı olmayan erişim kurallarını bypass ederek iki ülkenin ürünleri daha serbest dolaşabilecek ve ticaret ilişkisi daha da iyileşecektir. Ayrıca, Türkiye aleyhine ticaret açığı uzun vadeli, gittikçe büyüyen ve sırf ticaret ile çözülemeyecek bir problemdir. Çin tarafından Türkiye'ye yapılan yatırımların ivme kazanması bu problemin etkili çarelerinden biridir. 2015 yılında Türkiye ve AB arasındaki gümrük birliği anlaşması geliştirilmiştir. Çinli işletmeler Türkiye'de yatırım yapıp Türkiye'deki üretim faktörlerinin nispeten ucuz olmasının avantajından faydalanarak daha rekabetçi bir şekilde Avrupa pazarını hedefleyebilir. İki ülke birlikte Türkiye içinde ekonomik ve ticari işbirliği özel bölgesi oluşturabilir. Böylece Çinli ve Türk şirketler ortak menfaatler sağlayabilir ve çatışmayı azaltmak için ortaklık kurabilirler. Türkiye ise kendi üretim teknolojisini geliştirmesi ve Türkiye'deki yerel tarım ürünleri, sanayi ürünleri ve kültür ürünlerini Çin'e pazarlaması suretiyle Çin'e olan ihracatını genişletebilir.

Son yıllarda, Türkiye Çin için ticaret, yatırım, proje taahhüt konusunda stratejik öneme sahip bir ülke haline gelmiştir. Çin, GK-2 Dünya gözlem uydusu fırlatma, Tuz Gölü yeraltı doğalgaz deposu, Eren'deki 600,000 kilovat süperkritik kömür yakıtlı enerji santrali, Huawei Ar-Ge Merkezi, Csun solar enerji fabrikası ve diğer projeler dahil olmak üzere Türkiye'de birçok yüksek teknolojiye sahip projeler için sözleşmeler imzalamıştır. “Çin malı”nın bu yeni görünümü olumlu olmuştur.

4.3.2. Ulaşım altyapısının inşa edilmesi

“Bir Kuşak Bir Yol” projesinde en önemli alan ulaşım altyapısının inşa edilmesidir. Türkiye'nin yurtiçi altyapı için sermaye ve teknolojiye olan ihtiyacı büyüktür. Çinli şirketler Türkiye'de bu büyük pazarın çok iyi bir iş fırsatı olduğunu düşünmektedirler. Eğer “Bir Kuşak Bir Yol” sayesinde Türkiye içindeki doğu ve batı bölgeleri hızlı tren ile

bağlanırsa Çin ile Orta Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika ve Doğu Avrupa arasındaki ulaşım engelleri tamamen ortadan kalkacaktır. Böylece Pasifik Okyanusu'ndan Baltık Denizi'ne kadar bir ulaşım koridoru oluşacaktır.

Şu an Türkiye'de mevcut karayolu 65.382 km olup bunun 12.573 km'si uluslararası karayolu ağının parçasını oluşturmaktadır. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BM/AEK - UN/ECE) teknik ve idari desteğiyle yapılmakta olan Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi ve Avrupa Birliği ile Doğu Avrupa, Kafkaslar ve Orta Asya'dan 14 ülkenin dahil olduğu hükümetlerarası çok modlu ulaşım programı TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) gibi programlar Türkiye'yi dünya ulaşım ağıyla birleştirdikçe ticaret, lojistik ve turizm sektörleri daha da gelişmiş olacaktır.

25 Temmuz 2014'te Çinli şirketler tarafından inşaat edilmiş olan Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolu hattı tamamlanmış ve kullanıma açılmıştır. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı toplam 533 kilometre uzunlukta olup trenler 250km/h hızla çalışmaktadır. Bu proje Çinli bir şirketin yurtdışında yaptığı ilk yüksek hızlı demiryolu olarak sayılmaktadır ve Çin'in hızlı tren sanayisinin dünyaya ihraç edilmeye başlamasının işaretidir. Çinli hızlı tren firmalarının ekipman, teknoloji, tasarım yeteneği bu proje ile müthiş bir örnek sunmaktadır. Açılış töreninde Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan, Çin hükümeti ve Çinli işletmelerin Türkiye'nin gelişmesi için gösterdiği çabalara teşekkür etmiştir. Demiryolu İdaresi Başkanı da Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolunun bugüne kadar iki ülke arasındaki en büyük altyapı inşa projesi olduğunu ve bunun Sino-Türkiye işbirliği için çok önemli bir anlama sahip olduğunu belirtmiştir. Pekin'i Londra'ya bağlayacak demiryolu projesinin en önemli kısımlarından olan 2000 km uzunluktaki ve milyar dolarlık Edirne-Kars hızlı tren hattının ihalesini Eylül 2016'da Çinli bir şirket almıştır. Bu proje Uzakdoğu ile Avrupa'yı birbirine bağlarken büyük bir jeopolitik öneme sahip olan Türkiye için çok daha fazla gelişme fırsatları getirecektir.

Ayrıca, Ankara Büyükşehir Belediyesi şehir içi ulaşımında taşıma kapasitesini yükselterek halkın yaşamını kolaylaştırmak için monorail hatları hazırlamaktadır. İhalesini Ankara'nın topografyasına benzeyen Çin şehri Chongqing'den güçlü bir firmanın alması beklenmektedir. Chongqing şehri dağlık ve kalabalık olduğu için dünyanın en büyük

monorail sistemi yapılmış ve bu teknoloji üzerine birçok deneyim kazanmıştır. Gelecekte bu proje Ankara’da başarıyla tamamlanabilirse, diğer şehirler için de müthiş bir örnek olacaktır.

4.3.3. Enerji üzerindeki işbirliği

Türkiye plato üzerinde yer alan dağlık bir ülkedir. Ülkenin petrol ve gaz kaynakları az olup rezervleri düşüktür. Türkiye'nin petrol ve gaz iç üretimi toplam tüketimin %10'undan daha azdır. Bu yüzden yabancı petrole bağımlılığı % 92'ye ve doğal gaz bağımlılığı ise %98'e kadar ulaşmıştır (TÜSİAD, 2012). Kendi enerji tüketimi ithalata dayanmakta ve ağırlıklı olarak Rusya, Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri ve bölgelerinden bu kaynağı bulmaktadır. Türkiye etrafındaki Hazar bölgesi, Ortadoğu ve Rusya küresel petrol rezervlerinin % 73'üne, doğal gaz rezervlerinin % 72'sine sahiptir (Wang L. , 2015).

Türkiye; Orta Asya, Hazar Denizi ve Ortadoğu'nun Batı pazarlarına petrol ve gaz kaynaklarının nakledilmesi için önemli bir transit ve dağıtım merkezi olma hedefindedir. Bir yandan Türkiye aktif bir şekilde uluslararası işbirliğini güçlendirmeye çalışmakta ve uluslararası stratejik konumunu yükseltmek için coğrafi avantajını kullanarak petrol ve gaz taşımacılığı projeleri suretiyle uluslararası bir enerji dağıtım ağı oluşturmaya çalışmaktadır. Şu anda Türkiye, ulus ötesi beş gaz boru hattı projesini inşasını tamamlamıştır. Ayrıca planlanan veya yapılmakta olan 9 proje daha bunlara eklenecektir. Son yıllarda, Türkiye ile Azerbaycan, İran ve Rusya birçok büyük gaz taşıma projeleri için imza atmış ve uluslararası doğalgaz işbirliğini şekillendirmeye başlamıştır. Önümüzdeki yıllarda Türkiye'nin bölgesel bir enerji merkezi ve önemli bir enerji geçiş ülkesi olması beklenmektedir. Öte yandan, Türkiye hızla artan iç talebi karşılamak ve rezervlerini artırmak için yerli petrol ve doğalgaz kaynağı arama çalışmalarını da güçlendirmektedir. Türkiye, yıllık doğalgaz tüketimi 40 milyar metreküpten fazla ve yıllık ortalama artışı % 10'dan hızlı olan önemli ve büyük potansiyele sahip bir doğalgaz piyasasıdır (Wang L. , 2015). Her ne kadar komşu ülkeleri ile karşılaştırıldığında Türkiye'nin petrol ve gaz rezervleri sınırlı olsa da uzun süreli ve istikrarlı enerji arzı için alışılmamış petrol ve gaz kaynakları keşfetme dahil olmak üzere Türkiye daha çok yerli petrol ve gaz kaynakları arama projeleri yürütmektedir.

Yukarıda bahsettiğimiz enerji politikaları hususunda Çin ve Türkiye pek çok noktalarda işbirliği yapmakta ve bu işbirliğini daha yüksek seviyeye çıkararak güçlendirebilir. Örnek olarak, 10 Şubat 2017 tarihinde Çinli şirket Tian Chen'in yardımlarıyla Türkiye dünyanın en büyük doğalgaz depolama projesini tamamlamıştır. Söz konusu bu projenin ihale sürecinde Çinli şirket gelişmiş teknolojisi ve güçlü deneyimleriyle Almanya, Rusya ve Hindistan'dan gelen birçok uluslararası ünlü firmalarla girdiği rekabet sonucunda bu ihaleyi almayı başarmıştır.

Türkiye'nin petrol ve doğalgaz kaynaklarının zengin, enerji üretiminde de büyük bir ülke olmamasına rağmen Türkiye doğusu petrol ve doğalgaz zengini ülkelerle sınır olup, batısı ise petrol ve doğalgaz tüketen ülkelere yakındır. Konumu enerji koridorunun kilit noktası olduğu için Türkiye petrol ve gaz taşımacılığında önemli bir transit ülkedir. Aynı zamanda bir enerji tüketicisi ve transit ülke olarak dünya enerji pazarında Türkiye'nin önemi artmakta ve dünya doğalgaz ticaretinin deseninde coğrafi avantajları giderek daha belirgin hale gelmektedir. Uluslararası doğalgaz boru hatlarının inşaatı ve iç doğalgaz tüketimindeki artış Türkiye'ye tarihi bir fırsat getirmiştir. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi, Türkiye'nin enerji stratejisi ile birbirine uymakta ve birçok planlamada Türkiye'nin aktif katılımını gerektirmektedir. Çin, Türkiye'nin dünya petrol ve doğalgaz desenindeki stratejik konumuna önem vermeli ve Türkiye'ye "Bir Kuşak Bir Yol" projesi bağlamında doğu - batı enerji kanallarının inşaatında katkısı sağlamalıdır.

Elektrik noktasında enerji verimliliğini artırmak için Türkiye nükleer santral geliştirmeye çalışmaktadır. Nükleer enerjinin geliştirilmesi, Türkiye'nin ithal petrol, gaz ve kömür bağımlılığını azaltabilir. Bu arada, Çin'in nükleer enerji teknolojisinin belirgin avantajları vardır. "Bir Kuşak Bir Yol" güzergahında nükleer enerji talep eden Türkiye dışında pek çok ülke vardır. Çin'in nükleer enerji teknolojisi çoktan başarı bir şekilde Pakistan, Kazakistan ve Güneydoğu Asya ülkelerine ithal edilmiştir. 2016 Haziran ayı sonunda Türkiye'nin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Berat Albayrak Çin'de Enerji işbirliği anlaşması imzalamıştır. Türkiye üçüncü nükleer santralin inşa edilmesi için Çin ile işbirliğini adım adım ilerletmektedir (TRT, 2016).

Türkiye ve Çin arasında, kömür madenciliği, baraj, hidroelektrik santral yapımı ve içme suyu alanında teknik işbirliği kurulabilir. Buna ek olarak, iki ülke arasındaki son üst

düzey ziyaretler ve toplantılarda yenilenebilir enerji (rüzgâr, güneş vb.) alanlarında da işbirliği yapma planlanmaktadır.

4.3.4. Güvenlik anlaşmasının geliştirilmesi

Güvenlik anlaşmasının geliştirilmesi, politik iletişimin güçlendirilmesi ve "Üç güç"e karşı mücadele edilmesi "Bir Kuşak Bir Yol" girişimi bağlamında Çin ve Türkiye arasındaki ilişkilerin önemli garantileridir. Birlikte gelişmek ve refaha ulaşmak iki ülke halkının ortak talebidir. Orta Asya'da barış ve istikrarı korumak Çin ve Türkiye'nin genel gelişimi ile ilgilidir. Ne Çin ne de Türkiye Orta Asya'daki olası bir kargaşa ve kaos dışında kalabilecektir. Eğer Orta Asya uluslararası terörizm ve etnik bölücülük kaynağına dönüşürse, Çin ve Türkiye'nin güvenliği ve istikrarı, enerji güvenliği ve iki ülkenin ekonomik çıkarları tehlikeye girecektir. "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin amacı barışın ve gelişmenin bir yolunu bulmaktır. Bölgedeki istikrar "Bir Kuşak Bir Yol" projesini hayata geçirmenin önkoşuludur. Bu amaçla, Çin ve Türkiye'nin terörizm, bölücülük ve aşırılık ile mücadele etmek için güvenlik alanında birleşmesi ve politika iletişimini güçlendirmesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde bu iki devletin ekonomi simbiyotiği ve politik farklılıkları arasındaki ilişki düzgün bir şekilde yürütülebilir.

Türkiye'nin Şanghay İşbirliği Örgütü'nde diyalog ortağı ülke olması göz önüne alındığında, Çin ve Türkiye Şanghay İşbirliği Örgütü çerçevesinde ortaklaşa terörle mücadele politikası hazırlayabilir ve güvenlik işbirliğini güçlendirebilir. Böylece birlikte bilgi arabağlatı geliştirilenecektir. Bu arada, ikili ya da çok taraflı işbirliği anlayışını geliştirmek için Orta Asya'da ortak askeri tatbikatlar yapılması da gerekli görünmektedir. NATO üyesi bir ülke olarak Türkiye'nin Çin ile yapacağı askeri bir işbirliği gelecekte Çin ve NATO üyesi ülkeler arasındaki işbirliği için yeni model sunacaktır. Son yıllarda Çin ve Türkiye bir dizi ortak askeri tatbikat yapmıştır. Örneğin 2010 yılında Türkiye liderliğindeki "Anadolu Kartalı" adlı ortak hava tatbikatlarında Çin Hava Kuvvetleri davet edilmiştir. Bu tatbikat Çin Hava Kuvvetlerinin NATO modu askeri tatbikatına ilk defa katılımı olmuştur. Bunun gibi askeri tatbikatlar iki ülke arasındaki karşılıklı güveni artırmış ve ikili ilişkileri yeni bir seviyeye taşımıştır. Askeri alandaki işbirliği ülkelerin jeopolitikleri ve jeoekonomileri çok önemlidir. Buna ek olarak, Çin ve Türkiye arasındaki askeri işbirliği Çin ve NATO üyesi diğer devletler arasındaki işbirliği için yeni bir model ve iyi bir örnek oluşturmıştır.

"Bir Kuşak Bir Yol" projesi başarıyla gerçekleştirmek için Çin ve Türkiye arasında daha fazla güvenlik işbirliğinin sağlanmasına ihtiyaç vardır. Hem Çin hem de Türkiye ulusal güvenlik konusunda terör tehdidiyle karşı karşıya kalmaktadır. Yasadışı göç, sınır güvenliği, yasadışı silah kaçakçılığı ve uyuşturucu ticareti ile mücadelede Türkiye ve Çin'in ortak çıkarları bulunmaktadır. İki ülke daha derin, daha sağlam ve terörizme karşı daha verimli bir işbirliği yapmalıdır. Terörle mücadele mekanizmasının kuruluşu, terörle mücadelede istihbarat alışverişi ve anti-terörist darbe üzerinde daha belirgin düzenlemeler ve daha detaylı planlamalar olmalıdır. İkili güvenlik anlaşması uluslararası toplumun anti-terörizm yönetişimini geliştirmeye yardımcı olacaktır.

4.3.5. Kültür alışverişi ve turizm işbirliğini derinleştirmek

Kültür alışverişi ülkelerin birbiriyle uyumlu ve huzurlu ortamda yaşamlarının temel unsurlarından biridir. Modern Türkiye'deki Çin ile kültürel değişimlerde Çinli Müslümanlar önemli bir rol oynamaktadır. Mesela Modern eğitim reformcusu imam Wang Kuan ve Anti-Japon Savaşı döneminde Wang Zengshan'ın liderliği altında "Çinli Müslüman Yakın Doğu Misyonu" hep Türkiye'ye ziyaret etmişler ve etkin bir şekilde Sino-Türkiye halkları arasındaki dostluğun gelişmesine ivme kazandırmışlardır (Min J. , 2015). Çin ve Türkiye Asya kıtasının iki ucunda kalmasına rağmen kültür konusunda bu iki milletin birçok benzerliği de mevcuttur. Mesela, Çin'in Han hanedanlığında (M.Ö.206-M.S.8) keşfedilmiş geleneksel sanatlarından biri olan "gölge oyunu" ile Türkiye'deki karagöz oyunu aynı özellikleri paylaşmaktadır. Müzik üzerinde Türkiye'deki ney ve Çin'in bambu flütü üfleme yöntemleri ve ses olarak benzemektedir. Edebiyat konusunda Nasrettin Hoca'nın hikâyeleri Çin'de yaygın bir şekilde bilinmektedir. Çin tarihini anlatan diziler de Türkiye'de gün gittikçe daha çok popüler olmaya başlamıştır. Bunların hepsi olumlu yönde iki halkın kalbini yakınlaştırmasının yanı sıra yine de yetersiz kalmaktadır.

"Bir Kuşak Bir Yol" projesi Çin ve Türkiye'nin kültür alışverişinin ve turizm işbirliğinin geliştirilmesine oldukça faydalı olacaktır. Halklar arasında birebir bağ kurulması, Çin ve Türkiye halklarının ortak vizyon ve özlemleridir. Şu anda, iki hükümet aktif bir biçimde "Çin ve Türkiye karşılıklı olarak öğrenim geçmişi doğrulamasına dair anlaşma", "Çin ile Türkiye karşılıklı olarak kültür merkezlerinin kurulmasına dair anlaşma" ve diğer işbirliği anlaşmalarının imzalanmasına çalışmaktadır (Gao, 2014). Bunun gibi anlaşmalar kapsamlı ve çok seviyeli bir şekilde kültür, sanat, eğitim, bilim ve

teknoloji, medya, gençlik ve spor alanlarındaki değişimi derinleştirerek ikili işbirliğini teşvik edecek ve bir sonraki aşama için güzel bir plan gösterecektir.

2012 yılında Türkiye’de ana teması "İpek Yolu'nun Başlangıcı: Büyüleyici Çin" olan “Çin Kültür Yılı” yapılmıştır. 2013 yılında ise Çin’de “Türkiye Kültür Yılı” kapsamında bir sürü etkinlik başarıyla düzenlenmiştir. Bu kültür yılları iki tarafın diplomatik ilişkiler kurulduğundan beri yapılan en büyük boyutlu, en uzun süreli ve en etkili kültürel değişim programlarıdır. Bunların devamı niteliğinde, Kasım 2016’da Çin Devlet Konseyi Başbakan Yardımcısı Wang Yang Ankara’yı ziyaret ettiğinde Türkiye Cumhuriyeti Başbakan Yardımcısı Mehmet Şimşek ile görüşmüş ve 2018 yılında Çin’de "Türk Turizm Yılı" olacağını belirtmişlerdir (Gao, 2016).

2013 ve 2014 yılında Çin ile Türkiye sırasıyla 32. Uluslararası İstanbul Kitap Fuarı ve 21. Pekin Uluslararası Kitap Fuarı’nın onur konuğu olarak görev almıştır. Çin ve Türkiye arasındaki kitap yayıncılığı konusundaki değişim ve işbirliği büyük ölçüde teşvik edilmiştir. Bunun sayede iki ülkenin hem geleneksel hem de çağdaş kültürü bir arada, farklı açılardan ve yoğun bir şekilde halkın önüne sunulmuştur.

2014 yılında Türk Kültür Bakanlığı yazarlar, profesörler, sanatçılar, gazetecilerin dahil olduğu Çinli aydınlardan oluşan yüz kişilik heyeti Türkiye’yi ziyaret etmeye davet etmiştir. Bu davetin tüm masrafları Türkiye Hükümeti tarafından karşılanmıştır. Bu program ilk Nobel Edebiyat Ödülünü kazanan Çinli yazar Mo Yan’ın ziyareti ile sona ermiştir. Dönemin Türkiye Cumhurbaşkanı ile görüşmesinde Mo Yan iki ülke arasındaki kültürel değişimin derinleştirmesi için Çin ve Türkiye hükümetinin edebi eserlerin çevirisini aktif bir şekilde teşvik etmesini tavsiye etmiştir (Yu, 2014).

Türkiye’de mevcut Çinli edebi eserleri sayısı çok azdır. Çin’de ise sadece Nobel Ödülüne sahip olan yazar Orhan Pamuk bilinen bir Türk yazardır. Edebi alanda yapılacak bir değişim iki ülkenin kültürel alışverişinin kilit parçasıdır. İnsanlar genellikle yurtdışına çıkıp seyahat ederek o ülkeyle ilgili birçok bilgiyi ele edebilmektedir. Fakat yabancı bir edebi kitap okunduğu zaman o ülkede yaşayan milletin yaşamı ve iç dünyası da öğrenebilir. Bugüne kadar *Analects*, *Tao Te Ching* ve *Savaş Sanatı* dahil olmak üzere yaklaşık 50 tane Çince edebi eser Türkiye’deki okuyuculara ulaşmıştır. Ayrıca birçok Çin edebi eseri Türkiye’deki kütüphaneler, okullar veya arşivler tarafından koleksiyonlarına eklenmiştir.

İki hükümetin anlaşmalarına bakarsak ilerde daha çok edebi eser hem Çin’de hem de Türkiye’de yayınlanacaktır.

Türkiye’de Çince dil öğretimine yardımcı olmak için Çin tarafı Türkiye'deki Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Boğaziçi Üniversitesi ve Okan Üniversitesi ile ortaklaşa Konfüçyüs Enstitüsü kurmuşlar. Her yıl Çince kursuna katılan onlarca Türk öğrenciye Çin’de eğitim almaları için burs verilmektedir. Aynı zamanda Türkiye devleti de uluslararası öğrencilerin Türkiye’de eğitim almasını teşvik etmek için birçok burs programı açmıştır. Geçmiş senelerde Çin’de düzenlemiş olan uluslararası eğitim fuarına Türkiye üniversiteleri katılmıştır. Yurtdışında eğitim için Türkiye’yi tercih eden Çinli öğrenciler her geçen sene daha fazla olmuştur. Eğitimde işbirliği, Çin ve Türkiye arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi için sağlam bir temel atma adına en iyi yoldur. Çin’in hızlı gelişen ekonomisi dünya sahnesinde ilgi topladıkça Çin’i tanımak ve Çince’yi öğrenmek isteyen Türk sayısı da çoğalmaktadır. Günümüzde Türkiye’de üç tane Konfüçyüs Enstitüsü ve beş üniversitede sinoloji bölümü mevcut olup en az 15 ilkokul veya orta okulda Çince dersi verilmektedir. Ama bunlar toplumun Çince öğrenme talebini karşılamada yetersiz kalmaktadır. Çin devleti ve Türk yüksek eğitim kurulları birlikte Türkiye içinde daha çok dil okulunu kurmalıdır. Hükümet ve iş grupları Türk öğrenciler ile araştırmacıların Çin’de eğitim almasına destek vermek için daha çok sermaye yatırımı yapmalıdır. Aynı şekilde, Çinli öğrencilerin de dünyanın en zengin uygarlıklarından biri olan Türkiye’yi daha kapsamlı tanınması gerekmektedir. Ancak Türklerin Çinceyi öğrenme coşkusu ile karşılaştırıldığında Çin’deki Türkçe öğretimi hiç proaktif ve yeterli değildir. Türkiye devleti tarafından kurulan Yunus Emre Enstitüsü Türk dili, tarihi, kültürü ve sanatı gibi alanlarda dünyanın 40 ülkesinde 50’den fazla merkezde eğitim ve öğretimi faaliyet yürütülmektedir ancak kocaman Çin’de bir tane Yunus Emre Merkezi yoktur. Çin’in yüzlerce üniversitesi arasında sadece beş altı üniversitede Türk dili bölümü açılmış ve dört senede sadece bir kez öğrenci almaktadır. Türkçe kursunu açan üniversite sayısı ise bir elin parmaklarını geçmez. Çin ve Türkiye ortaklaşa uluslararası bir konferans düzenlediğinde Türkiye tarafında Çince öğrenmiş birçok araştırmacı katılım sağlarken Çinli araştırmacıların Türkçe ile ilgili hiçbir fikri yoktur. Ancak Türkiye’de eğitim gören Çinli öğrencilerin sayısını ve iki ülke arasındaki akademisyen veya araştırmacı değişimini artırmak daha çok Çinli akademisyen, gazeteci, işadamı ve bireylerin Türk kültürünü tanınmasını teşvik edecektir. Böylece gelecekte akademik değişim, haber toplama, iş

faaliyetleri ve Türkiye'ye turlar gibi sosyal iletişim sayesinde daha etkili bir şekilde Türk toplumuyla tanışılabilir. Bu durumda iki devlet öncelikle eğitim işbirliğine daha fazla önem vermelidir. Bazı Türk akademisyenlere göre de İpek Yolu güzergahındaki ülkeler arasında AB'nin Erasmus projesi gibi projelerle öğrencilerin yurtdışında eğitim alması veya staj yapması sağlanabilir (Çolakoğlu, 2014).

Turizm işbirliği "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin inşa edilmesinin önemli kısımlarından biridir. Bugün Çin ve Türkiye hem dünyanın gelişmekte olan ekonomilerinin önemli temsilcilerinden hemde en büyük turizm pazarlarındandır. Turizm her iki ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasında çok önemli bir rol oynamaktadır. Turizmde Çin ve Türkiye sırayla dünyanın üçüncü ve altıncı sırasında yer alan hedef ülkelerdir. 2015 yılında vize işlemi kolaylaştırıldığından dolayı ve Türkiye'de çekilmiş bazı popüler televizyon programlarının etkileri sayesinde Türkiye'yi ziyaret eden Çinli turist sayısı 313 bin 700 kişi olmuştur. 2014 yılında Türkiye'ye gelen Çinli ziyaretçi sayısına göre %57 oranında bir artış yaşanmıştır (TÜRSAB, 2017). Ancak 2015 yılında yurtdışına seyahat eden Çinli turist sayısı 117 milyon iken Türkiye'nin bu kocaman pazarda aldığı pay sadece %0.26'dır (Wang, 2016). Türkiye'ye gelen tüm yabancı turistler arasında Çinli turist sayısı yüzde birden az olup %0.87 olarak kaydedilmiştir. Buna göre Türkiye ve Çin arasındaki turizm pazarının potansiyeli gayet yüksektir. Aslında Türkiye hükümeti zengin turizm kaynaklarını değerlendirmek için elinden geleni yapmaktadır. Hükümet politikaları ve stratejik yönelimi turizmin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Mart 2007 yılında Türkiye Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından *Türkiye Turizm Stratejisi: Cumhuriyetimiz 100. Kuruluş Yıldönümüne Armağan* yayınlanmıştır. Bu strateji turizm kaynakları, turizm planlaması, turizm yatırımı, ulaşım ve altyapı, turizm geliştirme bölgeleri, turizm koridoru, ekoturizm gibi onaltı başlıkta Türkiye turizminin gelişmesinde turizm marka stratejisi ve stratejik hedeflerini kapsamlı bir şekilde izah etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yıldönümü olan 2023'te Türkiye, 60 milyon yabancı ziyaretçi sayısı ve 80 milyarlık turizm geliri ile dünyanın seyahat ettiği en popüler beş ülke arasına girmiş olmayı amaçlamıştır. 2013 yılından itibaren turizm sektörü, otomobil üretimi, iletişim hizmetleri, finansal hizmetler, madencilik, eğitim ve kimya mühendisliği ötesine geçerek Türkiye'nin en büyük sanayi sektörü haline gelmiştir. Ayrıca Türkiye'nin turizm sektörü de 1.9 milyon iş fırsatı sağlayarak Türkiye'de kamu sektöründen sonra ikinci büyük istihdam sağlayan sektörü konumundadır (Min W. , 2015).

Turizm sektörü günümüzdeki en hızlı gelişen ve en karlı sektörlerinden biridir. Turizm kendi sektörü dışındaki sanayi, tarım, eğitim, sağlık, bilim ve teknoloji, ekoloji, çevre, inşaat, denizcilik gibi diğer alanlara da güçlü bir ivme kazandırmaktadır. Birleşmiş Milletler İstatistik Bölümünün tespitine göre, turizm ile ilgili sanayi 110'dan fazladır. Dünya Turizm Örgütü istatistiklerine göre, turimde meydana gelen her 1 dolarlık gelir, söz konusu endüstrilerde 4.3 dolarlık bir gelir artışı sağlamaktadır. Son yıllarda Çin ve Türkiye arasında vize işlemleri kolaylaştırılınca *Sisters Over Flowers* gibi bazı televizyon programlarından dolayı özellikle Türkiye'yi ziyaret etmeye gelen Çinli turistler günbegün daha fazla olmuştur. Bu yüzden Çinli turistlerin ihtiyaçlarını karşılamak için turist otelleri ve restoranlara yatırım veya inşaatta Sino-Türkiye işbirliği önemli ve yeni bir alan olacaktır.

Buna ek olarak, diziler ve filmler bir ülkenin kültürünü sezgisel bir şekilde yansıtmaktadır. Örneğin Kore pembe dizileriyle birçok Türk gençinin dikkatini çekmiştir. Sonuçta genç kuşaklar yurtdışına çıkmamasına rağmen dizileri izleyerek o ülkenin kültürünü öğrenmiş olacaktır. Kore ile Türkiye arasındaki samimi ilişkilerin arkasındaki önemli bir sebep de Kore dizilerinin ihraç edilmesidir. Çin ise dünyanın en fazla film üreten üçüncü ülkesi ve ikinci film gişe pazarıdır. Türkiye de bir sürü kaliteli dizi ve filme sahiptir. Fakat dil ve diğer engellerden dolayı günümüzde mevcut çevrilmiş dizi ve filmler ciddi anlamda yetersizdir. “Bir Kuşak Bir Yol” projesi arka planında iki ülke televizyon kültürü konusunda da birlikte program hazırlama veya iyi yapılmış dizi ve filmlere altıyazı ekleme suretiyle halkların birbirini daha iyi tanıması için güzel fırsatlar yaratılabilir.

Çin Büyükelçisi Yu Hongyang projenin, Çin'den Türkiye'ye kadar uzanan hattaki tüm ülkeleri olumlu etkileyeceğini ve bu ülkeler arasında işbirliği sağlayacağını belirtmiştir:

“5 başlık öngörülüyor. Politika bağlantısı; güzergâhtaki ülkelerin bölgesel işbirliği tedbirleri almasını, tesis bağlantısı; güzergâhtaki ülkelerin altyapı planları ve standartlarının oluşturularak, ana ulaşım yolunun inşa edilmesini, ticaret bağlantısı; ülkelerin yatırım ve ticaret kolaylaştırıcı tedbirler almalarını, sermaye bağlantısı; finansal işbirliğini, yürek bağlantısı; kültürel, akademik, insan kaynakları, turizm, bilim, teknoloji

basın işbirliğini hedefliyor. Türkiye ile Çin arasındaki işbirliğinin büyük gelişme potansiyeli var.”(Tahincioğlu, 2015)

4.4. Çin ve Türkiye “Bir Kuşak Bir Yol” Projesinde Karşılaşılacak Ekonomik ve Politik Problemler

“Bir Kuşak Bir Yol” projesiyle Çin ve Türkiye arasındaki işbirliği birçok gelişme fırsatı sağlamaktadır. Fakat iki ülke arasındaki ilişkilerin derinleşmesi sürecinde iki tarafın da kendi ulusal çıkarlarını temsil etmesi ve bölgesel veya uluslararası politik durumlar incelendiğinde bu fırsatların arkasında yine de riskler bulunmaktadır. İki ülkenin stratejik işbirliği ilişkilerinde belirsizlikler yaşanmaktadır.

4.4.1. Türkiye aleyhine ticaret açığı

Türk ve Çin halkları arasındaki ticaret ilişkileri binlerce yıl öncesine uzanmaktadır. Modern zamanlarda Çin ile Türkiye arasındaki doğrudan ticari ilişkiler 1965'ten itibaren başlamış ve 1971 yılında diplomatik ilişki kurulduktan sonra gelişmiştir (Wu, 2011). 1975 yılında imzalanan bir ticaret paketiyle Çin ile Türkiye arasındaki ikili ekonomik ve ticari ilişkiler, özellikle 90'lı yıllar boyunca Çin'in "ekonomik patlaması" ile birlikte önemli ölçüde gelişmiştir. İki ülke arasındaki toplam ticaret hacminin artması kesinlikle övgüye değer bir konudur ancak dengesiz ticaretin genişlemesi sürdürülebilir bir ticaret ilişkisi oluşturmak için bir tehdittir. Özellikle Çin DTÖ'ye girdikten sonra, Çin ürünleri bir bütün olarak Türkiye pazarına ve dünyaya akıtılmaya başlamıştır. Türkiye'de, Çin ürünleri, tekstilden oyuncığa, bahçecilikten inşaata, bilgisayar aksesuarlarından otomobil yedek parçalarına kadar pek çok sektörde mevcuttur. Türkiye'nin Çin'e ihracat ettiği ürünlerin büyük kısmını krom cevheri, bakır cevheri ve mermer gibi hammadde ürünler oluşturmaktadır.

Türkiye her zaman ticaret açığı probleminden şikâyetçi olmuştur. Neredeyse her üst düzey Türk yetkili Çin'i ziyaretinde ticaret açığı problemini vurgulamakta ve ticari dengeye ulaşmak için Çin'in tedbir almasını beklemektedir. 2006 yılının başında dönemin Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen Çin'e yaptığı ziyarette, Türkiye'nin büyük bir ortakla ticaret açığının olmasını istemediklerini ancak sorunun, ikili ticaret hacminin nispeten düşük olmasından kaynaklandığını söylemiştir (Xv, 2006). Haziran 2009 yılında Türkiye

Cumhurbaşkanı Abdullah Gül Çin'e yaptığı altı günlük resmi ziyaretinde şu konuşmayı yapmıştır: “Türkiye ve Çin arasındaki ticarete büyük dengesizlik vardır. ... Yatırımlar söz konusu olduğunda Çin'in dünyanın her tarafında milyarlarca dolarlık yatırımları var. Ama Çin'in Türkiye'deki yatırımları sadece 60 milyon dolar civarında. Türkiye'nin Çin'de yatırımları daha büyük (Gül, 2009).” Temmuz 2015 yılında Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Çin'i ziyaret etmiş ve bu ticaret dengesizliğiyle mücadele etme isteğini tekrar vurgulamıştır. Çin mallarının daha fazla karşılaştırmalı avantaja ve rekabet gücüne sahip olmasının yanı sıra, Türkiye aleyhine bu kadar büyük bir ticaret açığına yola açan iki önemli neden vardır. Birincisi, Çin ve Türkiye'nin sanayi yapısının birbirine yakın olmasıdır. Mesela hazır giyim sanayi, mekanik ve elektrik endüstrisi iki ülke için de çok önemlidir. Çin ve Türkiye'nin malları arasındaki rekabet tamamlayıcılıktan daha büyüktür. İkinci ise, hem Çin hem de Türkiye AB'yi hedef pazarı olarak görmektedir. Türkiye 1996 yılında AB ile gümrük birliği anlaşmasını imzalamıştır. Bazı ticari şirketler Çin'den ithal ettikleri ürünleri Türkiye'den üzerinden Avrupa pazarına satarak fiyat farkı üzerinden kar elde etmişlerdir. Bu da Çin ve Türkiye arasındaki ticari dengesizliğin artmasına sebep olmuştur.

Neredeyse on sene boyunca her iki taraf da açığı azaltmak için çaba sarf etmesine rağmen sorun hala çözülememiştir. 2014 yılı bakıldığında, Türkiye 242,2 milyar dolarlık ithalat yapmasına karşın 157,7 milyar dolarlık ihracat yapmıştır. Toplam ticaret açığı 84,5 milyar dolara çıkmıştır. Aynı sene Çin'den ithalat ve Çin'e ihracat sırasıyla 24.9 ve 2.9 milyar dolardır (Çizelge 3.1a). Türkiye'nin Çin ile olan 22 milyar dolarlık ticaret açığı toplam ticaret açığının % 26'sını oluşturmaktadır. Ancak Çin'e göre, Türkiye ile yapılmış ekonomik ve ticari işbirliği ölçekleri o kadar büyük değildir. İkili ticari ilişkilerin geliştirilmesi için hala geniş bir alan vardır. Çin Türkiye'nin ikinci büyük ticaret paritesi olmasına rağmen, Çin'in Türkiye ile ticaret hacmi, dış ticaret hacminin genelinde çok fazla bir ağırlığa sahip değildir. Örneğin 2014'ü ele alırsak, Çin'in Türkiye'ye ihracatı ve Türkiye'den ithalatı toplam ihracat ve ithalatında sadece % 0.82 ve % 0.19'dur.

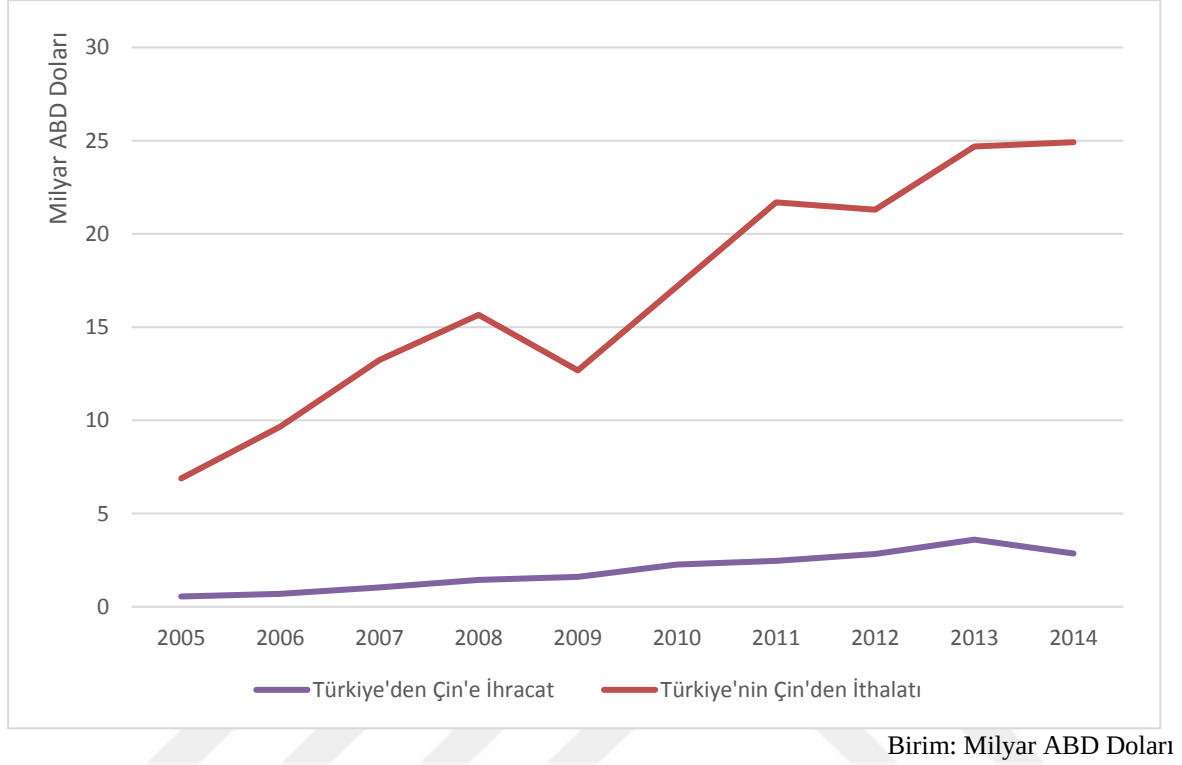
Çizelge 4.1(a). Türkiye'nin Çin İle Yaptığı Ticaret Hacmi

Birim: Milyar ABD Doları

Yıl	Çin'e İhracat	Çin'den İthalat	Ticaret Açığı
2005	0.550	6.885	-6.335
2006	0.693	9.669	-8.976
2007	1.040	13.234	-12.194
2008	1.437	15.658	-14.221
2009	1.600	12.677	-11.077
2010	2.269	17.181	-14.912
2011	2.466	21.693	-19.227
2012	2.833	21.295	-18.462
2013	3.601	24.686	-21.085
2014	2.861	24.918	-22.057

Kaynak : Türkiye İstatistik Kurumu (<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>)

Çizelge 4.1(b). Türkiye'nin Çin İle Yaptığı Ticaret Hacmi



Kaynak : Türkiye İstatistik Kurumu (<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>)

Bu ciddi dengesizlik, özellikle Çin'den gelen yüksek teknoloji ürünlerinin giderek Türkiye'nin pazar payını kapladığını fark ettiğinde Türkiye'yi baskı altında hissettirmiştir. Çin ile ticaret açığını daraltmak için Türkiye Çin'den gelen ithalatı engellemede dahil olmak üzere bir dizi koruyucu politika (ör. Çin mallarının anti-dökümünü soruşturma, yüksek tarife) uygulayarak reaktif ve pasif bir strateji benimsemiştir. Ancak bu önlemlerin etkisinin çok az olduğu kanıtlanmıştır. Kapalı politikanın ticaret açığı sorununu çözmek için doğru bir yol olmadığı fark edilmiştir.

Ekonomik küreselleşmenin arka planında yer alan daha pratik çözüm, iki ülke arasındaki işbirliği ilişkilerini güçlendirmek ve çok boyutlu planlar aracılığıyla sürdürülebilir bir dengeye ulaşmaya çalışmaktır. Çin ürünlerinin Türkiye pazarına ani girişi Türk yerel üreticilerinde olumsuz bir hava yaratmasına rağmen, Çin'in geniş satın alma gücü ve hızlı büyüme oranı nedeniyle Türkiye yine Çin'i kocaman bir fırsat kaynağı olarak görmektedir. Çin dünya nüfusunun beşte birini barındırmaktadır. 80'lerin başında

dönemin Türkiye Cumhurbaşkanı Kenan Evren şunu ifade etmiştir: " Çin halkından her kişi bizden bir turunç alsa zaten iyi durumda olacağız ..." (Zan, 2010). Bahçeşehir Üniversitesi'nde görev yapan bir profesörün Türkiye sadece "neden biz Çin'den bu kadar çok ithalat yapıyoruz" diye hayıflanmayı bırakıp "neden Çin'e yaptığımız ihracat bu kadar az" diyerek bu sorununa çözüm bulmalıdır şeklindeki ifadeleri oldukça doğrudur (He, 2008).

Çin ile Türkiye tekstil, gıda ve hafif sanayi gibi bazı sektörlerde yarışma içindedir. Birbirine benzeyen ekonomik yapıları ve ticari tamamlayıcılığın düşük olmasından dolayı kısa vadede mevcut rekabet durumunun azalması kolay olmayacaktır. Türkiye'in sırf ticari korumacılığını sürdürmesi veya Çin'i "kurban" olarak seçip suçlaması ticari ilişkileri dengeye getirmenin etkili bir ilacı değildir. Türkiye kendi ticari yapısı ve ürün kalitesi konusunda daha avantajlı olduğu sektörleri iyi şekilde keşfetmelidir. Fakat çoğu Türk işadamı sadece Avrupa ile Rusya pazarına odaklamakta ve Çin pazarına araştırma yapmadan girmenin mümkün olmadığını, aksi takdirde başarılı olunamayacağını düşünmektedir. Aslında, Türkiye'de Çin pazarıyla ilgili ciddi bir yanlış kanı vardır. Öncelikle bu düşünce engeli kaldırılmalıdır. Türk ticari kuruluşları başarılı bir şekilde Çin pazarına girmiş büyük şirketlerin tecrübelerinden faydalanarak ve Çin'e satılacak ürün çeşitlerini zenginleştirerek Çin'de pazar payını kazanma noktasında geniş fırsatlara sahip olabilecektir.

4.4.2 "Doğu Türkistan" Meselesi

Eskiden Avrupa, Asya ve Afrika olmak üzere üç kıtada yer alan Osmanlı İmparatorluğu varisi Türkiye, Osmanlı dönemindeki refahı yeniden hayata geçirmenin hayalini kurmaktadır. Pan-Türkizm ilk olarak 19. Yüzyılın sonunda Tataristan'da Rusya'nın Pan-Slavizmine karşı ayakta kalmak için ortaya çıkmıştır. Pan-Türkizm, bir bütün olarak birlik içinde Türkiye, Rusya, Afganistan, Çin ve Orta Asya ülkelerinde yaşayan Türk halklarını birleştirerek büyük ve güçlü bir Türkistan inşa etme amacı olan çok uluslu bir ideolojidir (Zhang Y. , 2005). 20. yüzyılın başlarında, diğer güçler ayağa kalktığı ve Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalandığı dönemde bazı elitler Türk halklarının milliyetçi bilincini canlandırmak amacıyla Pan-Türkizmi övmeye başlamışlardır. İmparatorluğun yıkıntıları üzerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan sonra bile

kültür konusunda hala Pan-Türkizmin etkilerinden çıkamamıştır ve bu durumun derin bir sosyal temeli vardır.

Bilinenlere göre birçok Türk halkının ataları Xinjiang'dan Türkiye'ye göç etmişlerdir. Bu yüzden onlar Uygurlara "kültürel kardeş" olarak bakmaktadır. Modern zamanlarda, Türkiye ve Xinjiang karışık tarihi kökenleri vardır. Pan-Türkizm Türkiye'den Xinjiang'a yayıldıktan sonra etnik ayrılıkçı güçlerin dayandığı bir kaynak olmuştur. "Doğu Türkistan"da ayrılıkçı örgütler meydana gelip büyümeye başlamıştır. Dünyanın dört bir yanını dikkate alırsak "Doğu Türkistan" bölücü güçleri en uzun süre Türkiye'de faaliyet göstermiştir (Lu, 2012). Uygurlar kardeş millet olarak Türkiye'de yaygın bir şekilde kabul edilmektedir. Türkiye'nin neredeyse her şehrinde Uygur mahalleleri bulunmaktadır. Sayılarının Türkiye'nin toplam nüfusundaki oranı büyük olmamasına rağmen yine de yurt içinde ihmal edilemez bir etkileri vardır. Bazı bölücü örgütler sadece yürüyüş, medya ve yayın araçları vasıtasıyla düşüncelerini aktarmakta ve hatta Türkiye devlet ve yerel kurumlarını da etkileyebilmektedir. Türkiye muhteşem bir tarihe sahiptir ve ulusal güç kompleksi vardır. Son yıllarda hızlı ekonomik gelişmeyle birlikte milli birlikteli ve ulusal özgüven de artmıştır ve halk yurtdışındaki Türk etnik gruplarının yaşam durumlarıyla oldukça ilgilemektedir. Bu sebeple Türkiye'deki bazı kesimlerin "Doğu Türkistan" bölücü örgütlerine gösterdiği sempati daima Türkiye devletini baskı altına sokacaktır. "Doğu Türkistan" güçlerine karşı Çin ile işbirliği içinde olmak sosyal ve politik faktörler ne kadar hafif olsa da projenin uygulanmasının sonuçlarını etkileyecektir. Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerin radikallerin yapacağı kısıktırmalar sebebiyle kolayca zarar görmesi muhtemeldir.

Tarihi ve jeopolitik nedenlerden dolayı "Doğu Türkistan" konusunda Çin ile Türkiye arasındaki ilişkilerde uyuşmazlıklar olmasına rağmen, bu iki ülkenin çıkarlarında herhangi bir temel çatışma yoktur. Uzun yıllar boyunca Çin daima Türkiye'nin oynadığı role endişe ile bakmıştır ve bu konuda Türkiye ile Türkistan veya Türkçülüğü birbirinden ayrı tutarak değerlendirmiştir. Xinjiang Uygur Özerk Bölgesinde ikamet edip yurtdışında eğitim gören tüm etnik gruplardan öğrencilerin başarılarını teşvik etmek için, 2010 yılında Xinjiang hükümeti Mısır, Suriye, Türkiye ve Suudi Arabistan olmak üzere dört ülkede kendi finansmanı ile okuyan öğrencilere burs programı kurmuştur. 2011 yılından itibaren söz konusu bu burs programı Almanya, Rusya, Kore, ABD, İsveç, Malezya, Kazakistan, Özbekistan v.b. ülkeler için de geçerli olmuştur. Kişi başı ortalama burs tutarı RMB

50,000'e⁹ ulaşmıştır (Lu, 2012). Türkiye resmîyetinde Çin'in "Doğu Türkistan" ayrılıkçı güçleriyle mücadelesi konusunda daha olumlu bir tutum almıştır. Türk memurların "Doğu Türkistan" örgütlerinin çeşitli etkinlik ve toplantılarına katılması veya onlara finansal destek sağlaması yasaklanmıştır. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi sayesinde iki ülkenin bu gibi tarihi konularda daha anlayışlı ve hoşgörülü bir şekilde düşünmesi umulmaktadır. Böylece birbirlerinin ana çıkarlarını dikkate alarak zamanla eski sorunların giderilmesi ve bu sayede ülkelerin geliştirilmesine çabalanmalıdır.

4.4.3. Çin ve Türkiye'nin birbiri ile ilgili bilişsel farklılığı

Ne Çince bilen Türkiye vatandaşları ne de Türkçe bilen Çin vatandaşları yeterince mevcuttur. Dilini bilmediği için Çin halkı Türkiye medyalarından Türkiye ile ilgili bilgilere doğrudan erişememektedir. Türk halkı ise Avrupa veya komşu ülkelerin haberleriyle daha fazla ilgilenmektedir. Genelde Çin ile ilgili bilgiler Batı medyalarından veya Türkiye'de yaşayan sınırlı sayıdaki Uygurlar vasıtasıyla elde edilmekte ve bu bilgilerin çoğu da siyasi önyargılar taşımaktadır. Bu yüzden Türkiye'de "Bir Kuşak Bir Yol" projesi veya onun Türkiye ekonomisine getirebileceği potansiyel menfaatler hakkında bilinç düzeyi oldukça sınırlıdır. Ayrıca, kimi Türkler Çin'de yaşayan Uygur halkına kültürel bağdan dolayı "kardeş" olarak bakmakta ve olayları objektif ve kapsamlı bir şekilde öğrenmeden aşırı tepkiler vermektedir. "Doğu Türkistan" bölücü güçlerine sempati gösteren bir sürü yerel Uygur örgütü Türkiye'de faaliyet göstermektedir. Çin ve Türkiye kamuoyu çoğunluğunun birbirlerinin ülkesine düşmanlığı olmasa da, Türkiye'de yer alan Çin'e karşı örgütlerin tahrik ve propogandaları iki ülkenin birbirleri hakkındaki izlenimlerine zarar verecektir.

Türk akademisyen R. Kutay Karaca Türkiye ile Çin arasında bilişsel bir analiz yapmıştır. Araştırmasına göre Çin'de Türkiye ile ilgili kamu algısı ağırlıklı olarak Xinjiang sorunundan etkilenmektedir. Çin halkının aklında "Doğu Türkistan İslam Hareketi Kampı" ve "Osmanlı İmparatorluğu " en hassas iki anahtar kelime olarak yer almaktadır. Genel olarak, Çin halkının gözünde Çin ve Türkiye birbiriyle ortaklığı düşük seviyede olan iki ülkedir. Bunun yanı sıra Dr. Karaca 2015 Temmuz ayında World Wide Websitesi tarafından yapılmış Çin halkının Türkiye hakkındaki düşünceleri üzerine yapılmış bir

⁹Yaklaşık 26,000 Türk lirası.

anket sonucu da alıntılanarak incelemiştir. Çinli katılımcıların %60'dan fazlası Türkiye'nin olumsuz bir tutumu olduğunu desteklemektedir. Söz konusu "Doğu Türkistan" meselesi Çin vatandaşlarının çoğunun Türkiye'den hoşlanmamasının başlıca nedenidir. Diğer birkaç sebep ise yine bu konuyla ilgilidir. Çinliler Türkiye hükümetinin ve STK'ların her zaman açık veya örtük bir şekilde Xinjiang'daki ayrılıkçı güçlere destek verdiğine inanmaktadır. Böylece Pan-Türkizm güçlerinin Xinjiang'a bulaşmasının teşvik edildiği düşünülmektedir. Ayrıca birçok nedenin arasında tarih boyunca oluşturulmuş güvensizlik d başta yer almaktadır. Soğuk Savaş döneminde Çin ve Türkiye birbirine düşman kamplarda yer almış ve Kore Savaşı'nda birbiriyle savaşmıştır. Çinliler Türkiye'ye ABD emperyalizminin ortağı olarak bakmakta ve Türk medyalarının Batının aşırı etkisi altında kaldığı şeklinde bilinmektedir (Karaca, 2014).

Türk halkının gözünde de Çin'in görüntüsü hiç hoş değildir. İnternet, gazete ve televizyon aracılığıyla Türk halkının gözünde Çin sadece yüzeysel bir izlenim oluşturmuştur. Türk medyalarındaki Çin ile ilgili haberlerin %99'luk kısmını Çin'in ekonomik büyümesi ve bunun Türkiye üzerindeki etkileri oluşturmaktadır. Türkiye'de gerek Çince öğrenen insan sayısı gerekse Çin'i anlatan kitaplar çok azdır. Türkler genelde Batı kitaplarını ve çalışmalarını okuyarak Çin algısı oluşturmuşlardır. Bu nedenle Türklerin Çin hakkında bilişsel analizleri oldukça sınırlıdır. Türk halkının aklındaki Çin görüntüsü hiç de iyi değildir. Türkiye'deki beş yıllık gözlemlerime dayanarak ifade edecek olursak, Türkiye içindeki Çin'e karşı güçlerin etkisi ve medyanın asılsız veya çarpıtılmış haberlerinden dolayı Çin hakkında Türk halkına ulaşan bilgilerin çoğu olumsuz nitelikte ve aşırı abartılmıştır. Türklerin Çin'in kültürü veya coğrafyası ile ilgili bilgileri dar ve önyargılıdır. Mesela, birçok Türkiye vatandaşı tüm Çinlilerin çekik gözlü, kısa boylu ve budizm inanan insanlar olduklarını düşünmektedir. Onlara göre böcekler, köpek eti ve hatta cenin Çin mutfağında yer almaktadır. Çin'de 25 milyon Müslümanın yaşadığı bilgisini öğrenince ise oldukça şok olmaktadırlar. Tanınmış Amerikalı anket firması Pew Araştırma Merkezi'nin anket verilerine göre Türklerin gözünde Çin'in izlenimi Hintlilerin izleniminden daha kötü olduğunu göstermektedir. G20 üyesi ülkeler arasında Çin Türkiye'nin en az favori ülkesi sayılmaktadır (Karaca, 2014). Genel olarak, kapsamlı bir anlama ve nesnel bir kılavuz eksikliğinden dolayı Çin ve Türkiye halkları birbirini pek iyi tanımamakta ve birbirlerine olumlu bakmamaktadırlar.

Enerji, altyapı inşaatı gibi belli konular üzerinde Çin ve Türkiye işbirliğinin ortak çıkarları çatışmalarından daha büyük olsa da, etnik ve dini problemler "Bir Kuşak Bir Yol" projesi gerçekleştirildiğinde iki ülke arasındaki işbirliğine engel olma olasılığı taşımaktadır. İki ülke arasındaki sivil toplum değişimleriyle gelişme sağlanmazsa, projenin beş ana hedefinden biri olan "halklar arasındaki dostluk" kurulmasına ulaşmak için zor olacak ve diğer hedeflerin gerçekleştirilmesi de bu durumdan etkilenecektir. İnsanlar arasında karşılıklı anlayışı artırmak ve kendi ülkeleri hakkında daha fazla ve doğru bilgi alışverişi sağlamak için, Çin ve Türkiye'nin birbirine medya ekipleri göndermesi gerekmektedir. Eğer her iki tarafın da medyaları doğrudan haberleri ulaştırırsa, halk zihninde yanlış izlenim oluşumunu önlenabilir. Günümüzde Sinoloji alanında Türk araştırmacılar için en büyük engel dil bilmiyor olmalarıdır. İngilizce uluslararası akademik topluluğun ortak dili olduğu için çoğu araştırmacının aldığı bilgiler Batı kaynaklarından devşirilmiştir. İki ülke hakkında İngilizce yayının daha fazla olması, yabancı bilim adamlarının bu İngilizce eserlerden etkilenmesi söz konusu olabilir. Öyleyse onların bilgileri Batılı kaynaklara tam olarak tabi olamazdır. Buna ek olarak, Çin tarafından Uygur, Hui, Kazak veya diğer Müslüman azınlık etnik gruplardan kimilerine özel eğitim verilerek hem Çince hem de Türkçe'yi iyi bilen çok yönlü ve yetenekli kişiler üzerine odaklanılabilir. Böylece bu kişiler "Bir Kuşak Bir Yol" projesinde etkili bir köprü vazifesi üstlenecektir.

4.4.4. Diğer güçlerin etkileri: ABD ve NATO

NATO üyelerinden biri ve Batı'nın stratejik müttefiki olarak Türkiye de diğer güçlerin jeopolitik rekabetçi stratejilerinin baskısı altında kalmaktadır. Türkiye'nin artan diplomatik bağımsızlık yönündeki eğilimi ve Çin ile kurduğu stratejik işbirliğine dayalı ilişkiler Batı'yı huzursuz etmiştir. Bu yüzden Batı, Çin ve Türkiye arasındaki ilişkileri engellemek veya yok etmek için mümkün olan her şekilde hareket etmektedir. Bunun en tipik örnekleri ise ABD Çin tarafından alınmış Varyag uçak gemisinin Türk Boğazlarından geçişine engel koymuş ve Türkiye'nin Çin'den HQ-9 füze sistemi satın almasına karşı bir tutum sergilemiştir. 5 Kasım 2015 tarihinde Türkiye HQ-9 uzun menzilli hava savunma sistemini satın almaktan vazgeçtiğini bildirmiştir. Çin ve Türkiye arasındaki bu 3,4 milyar dolarlık değere sahip askeri satın alma sözleşmesi dolayısıyla boşa girmiştir. ABD sadece ticari çıkarlar için Türkiye üzerinde güçlü bir baskı kurarak Çin füzelerinin satın alınmasından caydırmış değildir. Gerçek amacı Çin'in Yeni İpek Yolu girişimiyle odaklandığı küresel

stratejisini sabotaj etmektir. Çin ile karşılaştırıldığında, elbette ABD Türkiye'nin stratejik konumunun öneminin farkına daha erken varmıştır. ABD Ortadoğu stratejisi yaparken Türkiye'yi diğer Ortadoğu ülkelerinden özellikle ayrı değerlendirmekte ve aktif bir biçimde Türkiye için bölgenin en güçlü hava kuvvetlerini oluşturmuştur. ABD dışında Türkiye dünyada en fazla F16 savaş uçağına sahip olan ülkedir. ABD için Türkiye'nin NATO'nun çekirdek müttefiklerinden biri olmasına rağmen, Ortadoğu'da meydana gelen her olayda Türkiye her zaman önemli bir rol oynamıştır.

AB ile ABD kendi yönetimindeki "Trans-Atlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı Anlaşması (TTIP)" ile ilgili müzakereler yapmaktadır. Söz konusu bu müzakereler tamamlandığı takdirde dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşması olacaktır. ABD ve AB dünyanın en büyük iki ekonomisi olarak en sonunda serbest bir ticaret alanı oluşturacaktır. TTIP günümüzde dünyanın ekonomi konusunda en gelişmiş olan Orta Atlantik bölgesindeki birçok ülkeyi kapsarken; iyi bir gelişme trendine giren Çin, zengin kaynaklara sahip olan Rusya ve en kalabalık ülkelerden biri olan Hindistan ve diğer ülkeleri kapsamamaktadır. Bu nedenle TTIP Çin'e karşı büyük bir stratejik "sıkma" etkisi olduğu düşünülebilir (Jiang ve Wang, 2014). Eğer bu proje hayata geçerse yeni uluslararası ticaret ve yatırım kurallarının temeli haline gelecek ve böylece tüm küresel kuralların gelişimini etkileyecektir. Ayrıca bu proje Çin'in küreselleşmeye katılımının maliyetini büyük ölçüde arttıracaktır. Ancak Türk işadamlarının isteğı Türkiye'nin TTIP'e katılması yönündedir. Çünkü Türkiye ile AB arasında 1996 yılında gümrük birliğı anlaşması imzalanmıştır. AB ile üçüncü bir taraf yeni bir FTA anlaşması halinde Türkiye'nin de aynı şartları kabul etmesi gerekmektedir. Eğer Türkiye TTIP'e girmeyi başaramaz ve gelecekte ABD ile AB arasında TTIP imzalanırsa, birçok TTIP üye ülkelerinden gelen mallar gümrüksüzce Türkiye pazarına girebilecek ancak Türkiye ABD gibi AB üyesi olmayan ülkelere yapacağı ihracat gümrüğü tabi olacaktır. Böyle bir durumda Türkiye'nin çok zarar görmesi büyük bir olasılıktır (Wang ve diğerleri, 2015). Tam tersine Türkiye TTIP'e başarılı bir şekilde katılırsa Çin ile arasındaki ticari veya yatırım üzerindeki işbirliğininin şartları ve zorlukları artacaktır.



5. SONUÇ

2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping, Orta Asya ve Güneydoğu Asya ülkelerini ziyaret ettiğinde “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ve “21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun” inşa edilmesini teklif etmiştir. Bu fikir dünya çapında büyük ilgi çekmiştir. 2015 yılının Mart ayında Çin; Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı ortaklaşa “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun Ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetler” bildirgesini yayınlamış ve bu belgeyi diplomatik çalışmalarının odak noktası olarak belirlemiştir. Bu proje 65 ülkeyi ve 21 trilyon dolarlık bir ekonomiyi kapsayan karşılıklı yarar ve kazançları hedefleyen etkili bir strateji niteliğindedir. Bugüne kadar yüzden fazla ülke ve uluslararası örgüt projeyi destekleyeceğini ve bu projeye katılım konusunda istekli olduğunu ifade etmiştir. Çin proje kapsamında yer alan 34 ülke ile “Bir Kuşak Bir Yol” Projesini birlikte inşa etme üzerine işbirliği anlaşması imzalamıştır. Ayrıca, projeye mali destek sağlaması amacıyla İpek Yolu Fonu ve AIIB da kurulmuştur.

Gerek Çin’in gelişimi gerekse tüm dünyanın ilerlemesi için “Bir Kuşak Bir Yol” projesi oldukça önemli stratejik bir anlama sahiptir. Çin’e göre “Bir Kuşak Bir Yol” projesi vesilesiyle bir yandan ekonomik kalkınma aşamasında oluşan darboğazdan çıkılabilecekken; diğer yandan ise söz konusu projeyi jeopolitik bir strateji olarak ele alıp komşu ülkelerle uluslararası ilişkilerini güçlendirerek kendi siyasi ve ekonomik güvenliğini sağlayabilecektir. Dünya’nın gelişimine bakıldığında gelişmekte olan ülkelerin kamu mallarının eksikliği dünya ekonomisini kısıtlamıştır. Bütün kamu malları arasında altyapılar geliştirmekte olan ülkeler için kilit öneme sahiptir. "Bir Kuşak Bir Yol" projesi yoluyla Çin, diğer ülkelerde kamu mallarının elde edilmesine yardımcı olarak dünyadaki ekonomik gelişmeyi teşvik edecektir.

Ancak Çin bu projenin sadece savunucusu ve destekleyicisi, tekeli veya lideri değildir. Bu projenin gerçekleşmesi sürecinde mutlaka sosyal istikrarsızlıklar ve bazı ülkelerin karışması gibi sorunlarla karşı karşıya kalacaktır. Bunları çözmek için tüm katılımcıların gayret göstermesi gerekmektedir. Artık proje üzerine yapılan araştırmalar sadece projeye Çin’in ne katabileceği veya Çin sanayisinin nasıl dönüşeceği konusuna değil, aynı zamanda diğer ülkelerin ihtiyaçlarının analizini de gerektirmektedir. Mesela diğer ülkeler projenin inşa edilmesinde nasıl bir fonksiyon oynayacak veya nasıl fayda sağlayacaktır.

Farklı ülkelerin farklı milletlerin projeye olan pozisyonları, endişeleri ve beklentileri dikkate alınmalıdır.

Türkiye “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin hayata geçirilmesinde kaçınılmaz bir parçasıdır. Konumuna bakıldığında Türkiye toprakları Asya ve Avrupa kıtasında ve Batı Asya ve Orta Doğu bölgelerinin kara, deniz ve hava yollarının merkezinde bulunmaktadır. Hem tarihi İpek Yolu, hem de Yeni İpek Yolu Türkiye’den mutlaka geçecektir. Çoğu bölgesi Asya kıtasında kalmasına rağmen, politika olarak Türkiye NATO ülkesi ve Avrupa Birliği’ne eklenmeye hazır olan bir ülkedir. Böyle özel bir konumda olan Türkiye politik anlamda Batı dünyası ve Uzak Doğunun arasında iletişim ve ulaşımında doğal bir köprüdür. Ayrıca kültür ve dil olarak da Türkiye Orta Asya ülkelerinin yakın bir akrabasıdır. Bu da proje yürütülürken Orta Asya ülkeleriyle anlaşmayı kolaylaştıracak bir sebeptir. Türkiye’de “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin güçlü bir halk dayanağı vardır. Yıllardan beri, Türkiye’deki farklı alanlardan pek çok insanın Çin ile müzakereler yapılırken kullandığı ilk cümle ise “Çin ve Türkiye, İpek Yolu’nun başlangıç ve bitiş noktalarında bulunan iki ülkedir” olmuştur. Çoğu Türk için, İpek Yolu ulusal bir gurur kazandıran önemli bir konudur. Türkiye’de birçok ünlü giyim markası, restoran, karayolu gibi yerler İpek Yolu olarak adlandırılmıştır. Bu anlamda, Türk halkı arasında “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin anlaşılması ve kabul edilmesi için doğal bir kolaylık mevcuttur. İpek yolu projesi kapsamında, Çin ve Türkiye arasındaki ilişki günbegün yakınlaşmaktadır. Türk yetkililerin açıklamaları bu konuda her fırsatta Çin ile işbirliği yapmak yönündedir. Türkiye, Pekin’e en çok destek veren ve proje uygulanınca kilit noktadaki ülkelere biridir.

Doğal olarak Türk halkı bu projenin İpek Yolu Ekonomi Kuşağı hakkındaki kısmıyla daha çok ilgilenmektedir. Türkiye’nin yükselişi için İpek Yolu önemli bir rol oynamıştır. Gerek tarihi dönemlerde gerekse günümüzde İpek Yolu Türkiye için mühtiş bir anlam taşımaktadır. Uluslararası sistemin güç merkezi, atlantik eksenin tekelinden çok kutuplu bölgeye doğru dönmüştür. Dünyanın ekonomik gücü Asya tarafına özellikle Doğu ve Güney Asya’ya geçmektedir. Türkiye’nin bu bölgelerde ticaret yapması diğer yerlere kıyasla daha çok zorluk ve eksiklik barındırmaktadır. Bu durumu etkileyen faktör çok olsa da, en büyük engel ise ulaştırma sorununda yatmaktadır. Türkiye ile söz konusu Uzak Doğu ülkeleri arasındaki ekonomik ilişkiler lojistik açısından gayet masraflı ve güvenlik açısından da risklidir. Yeni İpek Yolu projesi suretiyle Türkiye daha hızlı ve ekonomik bir

şekilde ürünlerini Asya'nın diğer taraflarına taşıyabilir. Projeye yaptığı katkılar kendisinin yeni gelişen piyasalarda pay almasını sağlayacaktır. Ayrıca, "Bir Kuşak Bir Yol" projesi sayesinde Çin'in Türkiye'ye yapacağı yatırımların da çoğalacağı öngörülmektedir. Proje kapsamında tarımdan sanayiye, enerjiden ulaşım, eğitimden turizme, ekonomiden askeriye birçok alanda işbirliği gerçekleştirilebilir. Dolayısıyla iki ülke arasındaki uzun zamandan beri çözülemeyen ticari dengesizliğin hafifletileceği beklenmektedir.

Ancak Çin ve Türkiye hükümetlerinin politik iletişimi eksik olup halklar arasında birçok anlamda alışveriş yetersizdir. Bir de Türkiye'nin özel jeopolitik durumlarından dolayı diğer güçlerin tarafından yurtiçinde istikrarsızlık ve karışıklıklar kolayca meydana gelebilir. Bu gibi sorunlar iki ülke ilişkilerinde zorluklar meydana getirecektir. Bu bağlamda, şu an için Türkiye'nin "Bir Kuşak Bir Yol" projesine katılmasının ne ölçüde ne kadar fayda sağlayacağı konusunda belli bir hüküm verilemez. Fakat bu iki ülke her zaman pragmatik bir diplomasi uygulamaktadır ve aralarında temel bir çıkar çatışması yoktur. Kapsamlı bir iletişim sağlanıp güçlendirildiği ve ortak kazanç ve çıkarlar olduğu sürece Çin ve Türkiye, işbirliğindeki risklerden kurtulabilir. Sonuçta iki ülke anlaşamadığı meseleler hakkında dikkatli ve sabırlı şekilde birlikte çözüm bulmaya gayret göstermelidir. Böylece ortak refahı gerçekleştirecek ve güçlü birer ülke olmayı başaracaklardır.



KAYNAKLAR

- Devlet Enformasyon Merkezi. (2016). “一带一路”大数据报告 2016 (2016 “Bir Kuşak Bir Yol” Büyük Veri Raporu). 北京(Pekin): 商务印书馆 (Ticaret Yayınevi). 23-52.
- Ding, X. (2014). 丝绸之路经济带的战略性与可行性分析 (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Stratejik ve Fizibilite Analizi). 人民论坛(Halk Formu), 4, 71-78.
- Gao, H. (2014). 深化经贸合作 共创新的辉煌 (Ekonomik ve ticari işbirliğini derinleştirerek yeni zafer kazanalım). 国际商务财会 (Finance and Accounting for International Commerce), 6, 5-7.
- H.COHN, T. (2012). *Global Political Economy: Theory and Practice*. The United States: Pearson Education Inc., 157.
- He, W. (2008). 土耳其地缘外交战略及当前中土、中非关系的现状和走向 (Türkiye'nin jeopolitik diplomasi ve Çin- Türkiye,Çin-Afrika ilişkilerinin mevcut durumu). 西亚非洲杂志(Batı Asya ve Afrika Dergisi), 5 ,54-60.
- Huang, Y., Dang W., Wang, J. (2012). 国际经济秩序改革：中国想要什么？ (Uluslararası Ekononî Düzeni Reformu: Çin neyi istiyor?). Golley, J., Song L.(Eds) 崛起的中国：全球机遇与挑战 (Rising China: Global Challenges and Opportunities) içinde, ANU Press, 29-45
- İpek Yolu Fonu (2015). 黑龙江金融(Heilongjiang Finans) , 3, 79.
- Jiang, Y. ve Wang, Y. (2014). TTIP 的经济与战略效应 (TTIP'nin ekonomik ve stratejik etkisi). 国际问题研究(Uluslararası problem araştırmaları), 6, 116-123.
- Jin, C. (2013). “印太”概念背后的美国动机("Hint-Pacific" kavramının arkasında ABD'nin motivasyonu). 环球(Global), 2.
- Karaca, R. (2014). 土耳其与中国间的认知分析(Türkiye ile Çin arasındaki bilişsel analizi). 阿拉伯世界研究(Arab World Studies) , 3, 101-110.
- Li, Y. (2016). “新丝绸之路”计划与美国中亚战略走向探析("Yeni İpek Yolu" programı ile ABD'nin Orta Asya Stratejisi Analizi). 北华大学学报(Journal of Beihua University), 10, 71-75.
- Liu, H. (2015). ”一带一路“战略的安全挑战与中国的选择 (Bir Kuşak ve Bir Yol Stratejisinin Güvenliği Konusunda Meydan Okuma ve Çin'in Seçimleri). 太平洋学报(Pacific Journal), 2, 72-79.
- Mao, J. (2016). “一带一路“建设取得阶段性成果 (“Bir Kuşak Bir Yol” yapısı ilk sonuçlarını elde etti) .财政监督 (Mali Denetim), 16, 110.
- Min, W. (2015). 丝绸之路经济带：中土旅游合作的战略思考 (İpek Yolu Ekonomi Kuşağı:Çin ile Türkiye Turizm Üzerindeki İşbirliği). 亚非纵横 (Asia&Africa Review), 1, 81-92.

- Tang, Y. (2015). "一带一路"的投资风险 ("Bir Kuşak Bir Yol" projesindeki yatırım riskleri). *国际金融报(Uluslararası finans)*, 2, 24.
- Wang, L. (2015). "一带一路"视角下的土耳其天然气战略地位 ("Bir Kuşak Bir Yol" bakış açısından Türkiye'nin doğalgaz stratejik konumu). *国际石油经济(Uluslararası Petrol Ekonomisi)*, 12, 66-72.
- Wang, Y., Umut, ve Luo, Y. (2015). "一带一路"倡议下中国与土耳其的战略合作 ("Bir Kuşak Bir Yol" inisiyatifin çerçevesinde Çin ile Türkiye'nin strateji işbirliği). *西亚非洲(Batı Asya ve Afrika)*, 6, 70-86.
- Wu, M. (2011). 论中国与土耳其经济贸易合作(Çin İle Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari işbirliğine bakıldığında). *企业家天地(Girişimci dünyası)*, 1, 6
- Xv W., Liu M. (2016). 浅谈一带一路的成果与展望 ("Bir Kuşak Bir Yol" projesinin başarılar ve görünümleri hakkında kısa bir tartışma). *经营管理者(Manager's Journal)*, 3, 211.
- Zan, T. (2010). 中土关系土耳其对中国崛起的看法 (Sino-Türkiye ilişkileri ve Türkiye'nin Çin Kalkınmasına Düşünceleri). *阿拉伯世界研究(Arap Dünyası Araştırmaları)*, 7(4)
- Zan, T. (2016). 历史视野下的“土耳其梦”(Tarihi Bakış Açısından "Türkiye Hayali"). *西亚非洲(Batı Asya ve Afrika)*, 2, 65-90.
- Zhang, J. (2015). 中国寻求世界经济新秩序 (Çin Yeni Uluslararası Ekonomi Düzeni Aramaktadır). *商业周刊(Ticaret Haftalık)*, 7, 74.
- Zhang, Y. (2005). 论冷战后泛突厥主义的复苏及其未来走向 (Soğuk Savaştan sonra Pan-Türkizm'in kurtarması ve geleceği). *贵州师范大学学报(Journal of Guizhou Normal University)*, 4, 76-80.
- Zhao, K. (2016). "一带一路"的中国方略研究 ("Bir Kuşak Bir Yol" hakkında Çin'in strateji araştırması). *新疆师范大学学报(Journal of Xinjiang Normal University)*, 1, 22-33.
- Zuo, F. (2014). 共建“丝绸之路经济带”面临的机遇与挑战 (Ortaklaşa "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nı inşa etmesinde karşılanacak fırsatlar ve zorluklar). *当代世界(Contemporary World)*, 5, 12-15.
- İnternet: Atanur, M. (2016, 12 Temmuz). "Doğu ve Güney Çin Denizi'nde sular durulmuyor". Web: <http://aa.com.tr/tr/dunya/dogu-ve-guney-cin-denizinde-sular-durulmuyor/606154> adresinden 7 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Chen, Q. (2015, 6 Şubat). 避免误解，斯里兰卡新政府批准中资港口城项目继续建设(Yanlış anlamaları önlemek için Sri Lanka yeni hükümeti liman kenti inşaatı devam etmeyi onayladı). *澎湃网(The Paper)*. Web:http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1301562 adresinden 11 Nisan 2017' de alınmıştır.

- İnternet: Chen, Y. (2016, 4 Kasım). 亚洲金融 (Asya Ekonomisi). *REUTERS*. Web: <http://cn.reuters.com/article/idCNL4S1D52BV?feedType=RSS&feedName=currenci esNews> adresinden 26 Mars 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Chuan, J. (2015, 30 Temmuz). 土耳其总统埃尔多安继续中国经贸之旅 (Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan Ticaret Yoluda Çin ile Devam etmektedir). Web: http://www.bbc.com/zhongwen/simp/china/2015/07/150730_china_turkey adresinden 13 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Jun, Y. (2008, 10 Kasım). 中国决定投资 4 万亿元人民币以刺激经济 (Çin ekonomiyi canlandırmak için 4 trilyon yuan yatırım yapmaya karar verdi). Web: <http://www.ftchinese.com/story/001022989> adresinden 13 Nisan 2017 alınmıştır.
- İnternet: Çin, Rus enerji şirketi Sibur'dan hisse aldı. (2016, 14 Aralık). Web: <http://www.ulusalkanal.com.tr/ekonomi/cin-rus-enerji-sirketi-sibur-dan-hisse-aldi-h133578.html> adresinden 17 Şubat 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Çin'e yeni bir bakış: Çin'i Anlamak ve Çin ile İş Yapmak. (2017, 2 Kasım). *Türkiye Gazetesi*. Web: <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/ekonomi/446269.aspx> adresinden 25 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Çolakoğlu, S. (2014, 31 Aralık). The Silk Road Project And Opportunities To Improve Sino-Turkish Relations. *Turkish Weekly*. Web: <https://emergingequity.org/2014/12/31/the-silk-road-project-and-opportunities-to-improve-sino-turkish-relations/> adresinden 28 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Davutoğlu: Yeni bir kitap yazıyorum. (2016, 6 Şubat). Web: http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/siyaset/476721/Davutoglu__Yeni_bir_kitap_ya_ziyorum.html adresinden 16 Nisan 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Dearsley, G. (2015, 26 Ağustos). 土耳其商界和學者歡迎一帶一路計劃 (Türk iş çevrelerinin ve akademisyenler "Bir Kuşak Bir Yol" projesini kabul etmektedir). *HK TDC Research*. Web: <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/%E5%9B%BD%E9%99%85%E5%B8%82%E5%9C%BA%E7%AE%80%E8%AE%AF%E5%9C%9F%E8%80%B3%E5%85%B6%E5%95%86%E7%95%8C%E5%92%8C%E5%AD%A6%E8%80%85%E6%AC%A2%E8%BF%8E%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E8%AE%A1%E5%88%92/ imn/sc/1/1X000000/1X0A3H4H.htm> adresinden 18 Nisan 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Ertürk, Ö. (2017). Web: <http://www.hurriyet.com.tr/terore-karsi-ekonomi-yolu-40457922> adresinden 2 Ocak 2017' de alınmıştır.
- İnternet: "Eski Çin Yurtdışı Ticaret" (2017). Web: <http://www.baike.com/wiki/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%8F%A4%E4%BB%A3%E6%B5%B7%E5%A4%96%E8%B4%B8%E6%98%93> adresinden 10 Şubat 2017 alınmıştır.
- İnternet: Eurasian Economic Union. Web: <http://www.investopedia.com/terms/e/eurasian-economic-union-eeu.asp> adresinden 12 Ağustos 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Gao, L. (2016, 5 Kasım). 汪洋与土耳其副总理希姆谢克共同主持中土副总理级政府间合作委员会首次会议 (Wang Yang ile Türk Başbakan Yardımcısı

- Mehmet Şimşek yaptığı toplantı). *中国共产党新闻网* (Çin Komünist Party Haberleri). Web: <http://cpc.people.com.cn/n1/2016/1105/c64094-28837200.html> adresinden 19 Haziran 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Gao, Z. (2014, 18 Eylül). 两国可探索打造“四大走廊”(İki devlet dört tane koridor birlikte inşa edebilir). Web: <http://finance.people.com.cn/n/2014/0918/c387602-25687428.html> adresinden 28 Haziran 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Gao, Z. (2014, 20 Eylül). “希望在中国再待 10 年”(Çin'de 10 sene daha kalmak istiyorum). Web: <http://finance.people.com.cn/n/2014/0920/c387602-25700228.html> adresinden 17 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Geng, S. (2017, 11 Mayıs). 外交部：29 位外国元首、政府首脑确认出席“一带一路”国际合作高峰论坛 (Dışişler bakanlığı: 29 yabancı devlet lideri “Bir Kuşak Bir Yol” zirvesine katılacağını onayladı). Web: http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/11/c_1120957675.htm adresinden 27 Şubat 2017'de alınmıştır.
- İnternet: Gönültaş, B. (2015, 11 Mayıs). İpek Yolu "Refah Kuşağı"na Dönüşecek. Web: <http://aa.com.tr/tr/dunya/ipek-yolu-refah-kusagina-donusecek/48633> adresinden 16 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Gül, A. (2009, 25 Haziran). Cumhurbaşkanı Gül'ün Pekin Temasları. Web: <https://www.izlesene.com/video/cumhurbaskani-gulun-pekin-temaslari/7629668> adresinden 5 Haziran 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Huang, P. (2009, 8 Mayıs). 欧盟召开"南部走廊"能源峰会 要建"新丝绸之路" (AB "Güney Koridoru" enerji zirvesini düzenleyerek "Yeni İpek Yolu" inşa etmeyi planlamaktadır). Web: <http://www.chinanews.com/gj/ywdd2/news/2009/05-08/1684059.shtml> adresinden 16 Mart 2017' de alınmıştır.
- İnternet: İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi. (2013, 21 Kasım). Web: <http://ab.gtb.gov.tr/uluslararasi-projeler/ipek-yolu-girisimi-ve-kervansaray-projesi> adresinden 24 Nisan 2017' de alınmıştır.
- İnternet: “İpek Yolu Tek Bir Yol Değil”. (2016, 8 Aralık). Web: <http://www.criturk.com/haber/ozel-haber/ipek-yolu-tek-bir-yol-degil-3807> adresinden 13 Ocak 2017' de alınmıştır.
- İnternet: KIZILCA, İ. (2014, Mart). Türkiye'nin Çin ile Dış Ticaretinde Bilinmesi Gereken 3 Şey. Web: <http://www.ebso.org.tr/ebsomedia/usefullink/4870929tepav-cin-ile-dis-ticaretpdf.pdf> adresinden 30 Nisan 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Krogh, J. (2010, 6 Haziran). "Concerns over tension in Uzbek enclave border areas". Web: <http://www.irinnews.org/report/89380/kyrgyzstan-uzbekistan-concerns-over-tension-uzbek-enclave-border-areas> adresinden 7 Mayıs 2017' de alınmıştır.
- İnternet: Li, S. (2014). 中国经济准备步入新常态 (Çin ekonomisi yeni normal döneme girmek için hazırdır). *法制晚报* (Yasal Akşam Haberleri). Web:

http://news.ifeng.com/a/20141209/42677093_0.shtml adresinden 29 Nisan 2017' de alınmıştır.

İnternet: Liang, F. (2015, 13 Nisan). 央视发布权威“一带一路”版图 ("Bir Kuşak Bir Yol" resmi haritası açıklandı). Web: http://www.guancha.cn/Neighbors/2015_04_13_315767_1.shtml adresinden 17 Kasım 2016' da alınmıştır.

İnternet: Lo, J.-p. (2017, 9 Ağustos). Zheng He. Web: <https://www.britannica.com/biography/Zheng-He> adresinden 17 Kasım 2016' da alınmıştır.

İnternet: Lu, Y. (2012, 27 Nisan). 中国土耳其合作反“东突”玄机(Çin ile Türkiye "Doğu Türkistan" güçlere karşı mücadele işbirliği). 凤凰周刊(Phoenix Weekly). Web: <http://www.51fenghuang.com/news/fengmianangushi/974.html> adresinden 19 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: Qian, J. (2017, 16 Mayıs). “一带一路”峰会闭幕，世界和中国获得哪些成果？ ("Bir Kuşak Bir Yol" Zirvesi kapanış: Dünya ve Çin ne sonuçlar alacak). 央视网 (CCTV News). Web: <http://news.cctv.com/2017/05/16/ARTIUjdeGzG2uyi2yT7MfnUI170516.shtml> adresinden 18 Mayıs 2017' de alınmıştır.

İnternet: Tang, H. (2012,16 Kasım). 满怀信心迈向两个“百年目标” (Öz Güvenle iki "yüzyıl hedefleri"ne Yönünde). Web: http://opinion.china.com.cn/opinion_99_59399.html adresinden 2 Nisan 2017' de alınmıştır.

İnternet: Wang, Y. (2016, 26 Ekim). 《2015 年中国旅游业统计公报》发布 (" 2015 yılında Çin'nin Turizm İstatistikler" yayımlandı). Web: <http://www.ccn.com.cn/348/918642.html> adresinden 12 Mayıs 2017' de alınmıştır.

İnternet: Wang, Y. (2016, 26 Ekim). Blue book reveals unbalanced regional growth. Web: http://english.gov.cn/news/top_news/2016/02/26/content_281475296764007.htm adresinden 4 Mart 2017' de alınmıştır.

İnternet: Yu, X. (2014, 23 Şubat). 莫言访土耳其：中土应加强对对方文学作品的翻译 (Mo Yan Türkiye'yi ziyaret etti: Çin ile Türkiye daha çok edebi eserleri çevirmeli). Web: <http://www.chinanews.com/cul/2014/02-23/5870927.shtml> adresinden 28 Mayıs 2017' de alınmıştır.

İnternet: Min, J. (2015, 10 Kasım). 对“一带一路”框架下中国与土耳其关系的展望("Bir Kuşak Bir Yol" çerçevesinde Çin ve Türkiye İlişkileri Beklentiler). Web: <http://comment.cfnisnet.com/2015/1110/1303041.html> adresinden 20 Mayıs 2017' de alınmıştır.

İnternet: Miu, Q. (2016, 11 Nisan). 中国能源对外依存度近 10 年翻倍上升 (10 yıl boyunca Çin'in enerji dışa bağımlılığı iki katıya artırmış). Web: <http://www.yicai.com/news/5160871.html> adresinden 6 Mart 2017' de alınmıştır.

İnternet: Pang, C. (2017, 25 Nisan). 合作逆势升温一带一路沿线国家发展潜力需深挖 ("Bir Kuşak Bir Yol" projesi ülkelerin potansiyeli derince kazılması lazım). *中国经济时报* (China Economic Times). Web: <http://business.sohu.com/20170425/n490585824.shtml> adresinden 8 Nisan 2017' de alınmıştır.

İnternet: Pang, Z. (2013, 8 Kasım). 日本“亚欧新丝绸之路”的不可能性 (Japonya'nın "Asya - Avrupa Yeni İpek Yolu" İmkansızlığı). Web: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-11/4545624.html adresinden 9 Nisan 2017' de alınmıştır.

İnternet: Pillalamarri, A. (2014, 18 Eylül). Project Mausam: India's Answer to China's 'Maritime Silk Road'. *The Diplomat*. Web: <http://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/> adresinden 9 Mayıs 2017' de alınmıştır.

İnternet: Tahincioğlu, G.(2015, 27 Nisan).Yeni İpek Yolu için Türkiye kilit olacak. Web: <http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit/ekonomi/detay/2050114/default.htm> adresinden 24 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: Teröre karşı ekonomi yolu. (2017, 14 Mayıs). Web: <http://www.hurriyet.com.tr/terore-karsi-ekonomi-yolu-40457922> adresinden 6 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: TRT. (2016, 11 Ağustos). 土耳其就第三座核电站将和中国开展合作 (Türkiye üçüncü nükleer enerji santralinde Çin ile işbirliği yapacak). Web: <http://www.trt.net.tr/chinese/tu-er-qi/2016/08/11/tu-er-qi-jiu-di-san-zuo-he-dian-zhan-jiang-he-zhong-guo-kai-zhan-he-zuo-549810> adresinden 10 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: Türk-Çin Dostluk Vakfı. (2017, 12 Mart). Web: <http://www.turkcindostlukvakfi.org.tr/cn/menu-sayfa.php?id=16> adresinden 10 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: Türkiye İstatistik Kurumu. (2015). Web: http://www.turkstat.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 adresinden 27 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: TÜRSAB. (2017, 12 Mart). Milliyetlerine Göre Gelen Yabancı Ziyaretçiler. Web: <http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/milliyetlerine-gore-gelen-yabanci-ziyaretci> adresinden 25 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: TÜSİAD (2012). 土耳其能源规划简介 (Türkiye Enerji Planı). Web: http://tusiad.org.tr/tum/item/download/5029_b6f27c0ac9beb768f76ef6cb7f36f700 adresinden 18 Mayıs 2017'de alınmıştır.

İnternet: Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı. (2015, Mart). 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》 (İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun ortaklaşa İnşa Edilmesinin Teşvikinde Vizyon ve Faaliyetler). Web:

<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dx fw/jlyd/201601/20160101243342.shtml> adresinden 9 Aralık 2016' da alınmıştır.

İnternet: Xv, J. (2006, 7 Ekim). 土耳其国务部长:公平贸易不应该是一个标签 (Türkiye Devlet Bakanı : Adil Ticaret Etiket Olmamalı). Web: <http://business.sohu.com/20061007/n245659154.shtml> adresinden 12 Temmuz 2017' de alınmıştır.

İnternet: Yang, J. (2015, 15 Kasım). 习近平会见土耳其总统埃尔多安 (Xi Jinping Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Görüştü). Web: <http://news.cntv.cn/2015/11/15/ARTI1447541337983766.shtml> adresinden 19 Haziran 2017' de alınmıştır.

İnternet: Xv, Y. (2014, 5 Ağustos). 高铁海外 “零突破” 台前幕后 (Hızlı demiryolunun yurtdışına ilk adımı). Web: <http://tr.mofcom.gov.cn/sys/print.shtml?/jmxw/201408/20140800687168> adresinden 31 Mayıs 2017'de alınmıştır.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Congcong SHANG
 Uyruğu : Çin
 Doğum tarihi ve yeri : 19/7/1987 HENAN
 Medeni hali : Bekar
 Telefon : (90)539 208 9668
 e-mail : sophia.scc87@gmail.com



Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi	2017.10
Lisans	Sias Uluslararası Üniversitesi	2009.6
Lise	Henan Üniversitesi'ye Bağlı Lise	2005.6

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2010-2012	Shanghai	Yabancı Yönetmen Asistanı

Yabancı Dil

İngilizce
 Çince

Hobiler

Gezmek, Fotoğrafçılık, Ebru sanatı



GAZİLİ OLMAK AYRICALIKTIR..



Garîbî olmak ayrılmak demektir

