

**T.C.
MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT
ANABİLİM DALI**



**ÇİN HALK CUMHURİYETİNİN BİR KUŞAK BİR YOL
PROJESİNİN ORTA KORİDOR ÜLKELERİ ÜZERİNE
ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Hazırlayan
Koray KEMANLI**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Ebru ARICIOĞLU**

AĞUSTOS-2023, MERSİN

**T.C.
MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT
ANABİLİM DALI**

**ÇİN HALK CUMHURİYETİNİN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN
ORTA KORİDOR ÜLKELERİ ÜZERİNE ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Hazırlayan
Koray KEMANLI
ORCID No:0009-0008-6096-9979**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Ebru ARICIOĞLU
ORCID No: 0000-0001-8278-0167**

AĞUSTOS-2023, MERSİN

ÖZET

ÇİN HALK CUMHURİYETİNİN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ORTA KORİDOR ÜLKELERİ ÜZERİNE ETKİLERİ

Ekonomik Koridorlar, özünde ticaret bazlı yatırımların yapıldığı ve ülkelerin birbirleri ile ilişkilerinin güçlenmesini sağladığı işbirliği olarak görülmektedir. Bu kapsamda 1992 yılında Büyük Mekong Bölgesi'nde oluşturulan ilk ekonomik koridorların, günümüze kadar geçen 20 yıl içerisinde bölgede bulunan ülkelerin ekonomik gelişimlerine katkı sağladığı görülmüştür. Günümüzde ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin vizyonu olarak düşünülen Kuşak Yol Projesi, içinde barındırdığı 6 kara koridoru ile ekonomik anlamda üye ülkelere katkı sağlamayı vaatmektedir. Yüzyıllar boyu tarihi ipek yolu ile medeniyetin doğu-batı yönünde ilerlemesini sağlayan, ticaretin ve ülkeler arası bağın kurulmasında öncü olan Çin Halk Cumhuriyeti, sanayi devriminin etkisiyle daldığı derin uykudan, 1978 yılında Deng Xiao Ping'in uyguladığı reformist ve dışa açık politikalar sonucunda uyanmaya başlamıştır. 1990'lar itibarıyla Neo-Liberal ekonomiye geçiş politikalarında başarılı olan ve 2000'li yıllara gelindiğinde üretim merkezi haline gelen Çin, 2008 krizine kadar çift haneli büyüme rakamlarına ulaşmış ve böylece dünyanın en büyük ekonomilerinden biri haline gelmiştir. 2008-2011 yılları arasında ise ekonomik büyümede dalgalanmalar yaşayan Çin, Kuşak Yol Projesini ortaya çıkarmıştır. Proje, dünyada ekonomik anlamda büyük bir potansiyel ve aynı zamanda belirli başlı tehditleri beraberinde getirmektedir. Türkiye tarafından ilan edilen Orta Koridor Girişimi'nde yer alan ülkeler OBOR Projesinden genel anlamda olumlu etkilenmektedirler. Orta Koridor ülkelerinin gerekli altyapı yatırımlarını tamamlamaları ve bölgede istikrar sorununun çözülebilmesi halinde projenin Orta Koridor ülkeleri için olumlu etkilerinin artması beklenmektedir. Buna karşın Orta Asya devletlerinin Çin devleti'ne ekonomik bağımlılıklarının arttığı ve Borç diplomasisi tehdidi olarak bilinen bu duruma karşı önleyici adımlar atılması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır. Orta Asya ülkelerinin, Kuşak Yol Projesi sayesinde altyapı sorunlarının çözülmeye başlandığı, bölge ülkelerinin ticarete doğal kaynak ihracatına bağımlılıklarının azalması konusunda projenin önemli bir fırsat sunduğu, ülkelerin birbirleri ile ticari bağların kuvvetlendiği ve bağımsızlıklarını yakın zamanda kazanmış olan devletlerin Rusya hegemonyasından kurtulması bakımından da proje önemlidir. Güney Kafkasya ülkelerinin, özellikle transit geçişten elde edebilecekleri gelir bakımından ve ihracatlarında ekonomik çeşitlilik yaratabilmek konusunda projeyi değerli gördükleri, Türkiye'nin ise Asya-Avrupa arasında köprü görevi görme ve dolayısıyla merkez ülkelerden olabilme potansiyeli, Proje ile birlikte transit geçişten elde edilebilecek potansiyel gelir, Türkiye'ye gelen yabancı yatırımların artışı, doğu ülkeleri ile ticaret hacminin artışı ve Çin devleti ile ikili ticarete Türkiye aleyhine gerçekleşen ticaret dengesini lehine çevirmesi için fırsat olması nedenleri ile projenin ülke için değerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bir Bir Kuşak Bir Yol (OBOR), Çin, Orta Koridor, Türkiye, Ekonomik Koridor

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ebru ARICIOĞLU, İktisadi Gelişme ve Uluslararası İktisat Anabilim Dalı, Mersin Üniversitesi, Mersin

ABSTRACT

THE EFFECTS OF THE PEOPLE OF CHINA ONE BELT ONE ROAD PROJECT ON THE MIDDLE CORRIDOR COUNTRIES

Economic Corridors, in essence, are seen as cooperation where trade-based investments are made and countries strengthen their relations with each other. In this context, it has been observed that the first economic corridors created in the Greater Mekong Region in 1992 contributed to the economic development of the countries in the region in the last 20 years. Today, The Belt and Road Project, which is considered as the vision of the People's Republic of China, promises to contribute to its member countries economically with its 6 land corridors. The People's Republic of China, which has enabled civilization to progress in the east-west direction through the historical Silk Road for centuries, and was a pioneer in the establishment of trade and the establishment of ties between countries, started to wake up from the deep sleep in which it fell under the influence of the Industrial Revolution, as a result of the reformist and open-minded policies implemented by Deng Xiaoping in 1978. China, which was successful in the transition policies to the Neo-Liberal economy in the 1990s and became a production center in the 2000s, reached double-digit growth figures until the 2008 crisis and thus became one of the largest economies in the world. China, which experienced fluctuations in economic growth between 2008 and 2011, revealed the Belt and Road Project. The Project brings with it a great economic potential in the world and at the same time certain threats. Countries involved in the Middle Corridor initiative announced by our country are generally positively affected by the OBOR Project. If the Middle Corridor countries complete the necessary infrastructure investments and the stability problem in the region can be resolved, the positive effects of the project for the Middle Corridor countries are expected to increase. On the other hand, it is concluded that the economic dependence of the Central Asian states on the Chinese State has increased and that preventative steps should be taken against this situation, which is known as the threat of debt diplomacy. The project is also important in terms of solving the infrastructure problems of Central Asian countries thanks to the Belt and Road project, the project offers an important opportunity to reduce the dependence of the countries in the region on natural resource exports in trade, the countries that have strengthened their commercial ties with each other and the countries that have recently gained their independence can save from the hegemony of Russia. The South Caucasus countries, especially in terms of income they can obtain from transit and to create economic diversity in their exports, consider the project valuable, our country's potential to act as a bridge between Asia and Europe and therefore to be one of the central countries, the potential income that can be obtained from transit with the project, because of increasing foreign investment in our country with this project, the increase in our trade volume with eastern countries and the opportunity to turn the trade balance against us in our bilateral trade with the Chinese state.

Keywords: One Belt One Road (OBOR), China, Middle Corridor, Turkey, Economic Corridors

Advisor: Dr. Öğr. Üyesi Ebru ARICIOĞLU, Department of Economic Development and International Economics, Mersin University, Mersin

TEŞEKKÜR

Tez çalışmasının her aşamasındaengin bilgi ve tecrübesi ile vermiş olduğu tavsiyeler doğrultusunda farklı açılardan bakmamı sağlayıp yol haritamı oluşturan, bu zorlu sürecin nihayetlenmesinde en büyük pay sahibi olan ve birlikte çalışmaktan dolayı onur duyduğum değerli danışman hocam Dr. Öğretim Üyesi Ebru ARICIOĞLU'na sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca bu zorlu sürecin tamamlanmasında en büyük destekçim olan biricik eşim hayat arkadaşım Ayça KEMANLI'ya ve hayatım boyunca yaşadığım her zorlukta beni asla yalnız bırakmayan sevgili aileme en kalbi duygularımla teşekkür ederim.



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇ KAPAK	i
ONAY	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	...
ŞEKİLLER DİZİNİ	...
KISALTMALAR ve SİMGELER	...
GİRİŞ	1
1. EKONOMİK KORİDORLAR	4
2. ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN GELİŞİM SÜRECİ	9
2.1. Çin Devletinin Kuşak Yol Projesi'ni İlan Etme Nedenleri	12
3. KUŞAK YOL PROJESİ	18
3.1. Kuşak Yol Projesinin Genel Hedefleri	20
3.2. Kuşak Yol Projesinin Finansmanı	22
3.2.1. Politika Bankaları	23
3.2.1.1. Çin Kalkınma Bankası(China Development Bank(CDB))	23
3.2.1.2. Çin'in İhracat-İthalat Bankası(Exim Bank)	24
3.2.2. Devlete Ait Bankalar	24
3.2.2.1. Çin Sanayi ve Ticaret Bankası(ICBC))	24
3.2.2.2. Çin İnşaat Bankası(China Construction Bank (CCB))	24
3.2.2.3. Çin Ziraat Bankası(ABC)	25
3.2.2.4. Çin Bankası(Bank of China (BOC))	25
3.2.3. Devlet Servet Fonları	25
3.2.3.1. Çin Yatırım İşbirliği(China Investment Corporation(CIC))	25
3.2.3.2. Çin Hayat Sigortası Şirketi(China Life Fund)	25
3.2.3.3. Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu(NSSF)	25
3.2.3.4. İpek Yolu Fonu(Silk Road Fund)	26
3.2.4. Uluslararası Finans Kuruluşları	26
3.2.4.1. Dünya Bankası Grubu	26
3.2.4.2. Asya Kalkınma Bankası(ADB)	26
3.2.4.3. Asya Altyapı Yatırım Bankası(AIIB)	26
3.2.4.4. Yeni Kalkınma Bankası(New Development Bank)	27
3.3. Kuşak Yol Projesi Güzergahları	27
3.3.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru(CMREC)	28
3.3.2. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru(CCWAEC)	29
3.3.3. Çin-Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)	30
3.3.4. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru(NELBEC)	30
3.3.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru(BCIMEC)	31
3.3.6. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru(CPEC)	31
3.4. Kuşak Yol Projesinin Koridorlar Aracılığı ile Ulaşabileceği Etki	32
3.5. Kuşak Yol Projesi Mevcut Durumu	33
3.6. Kuşak Yol Projesinin Etkileri	37
3.7. Orta koridor ve Bir Kuşak Bir Yol	41
3.8. Kuşak Yol Projesi ve Orta Asya	55
3.8.1. Kırgızistan Özelinde OBOR	58
3.8.1.1. Kırgızistanda Obor Dahilinde Projeler	58
3.8.1.2. OBOR Projesinin Kırgızistana Etkisi	59
3.8.2. Özbekistan Özelinde OBOR	62

3.8.2.1. Özbekistanda Obor Dahilinde Projeler	63
3.8.2.2. Obor Projesinin Özbekistana Etkisi	64
3.8.3. Kazakistan Özelinde OBOR	67
3.8.3.1. Kazakistan Obor Dahilinde Projeler	69
3.8.3.2. Obor Projesinin Kazakistana etkisi	71
3.8.4. Türkmenistan Özelinde OBOR	74
3.8.4.1. Türkmenistanda Obor Dahilinde Projeler	74
3.8.4.2. Obor Projesinin Türkmenistana Etkisi	75
3.9. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Güney Kafkasya(Gürcistan ve Azerbaycan)	78
3.9.1. Gürcistan Özelinde OBOR	78
3.9.1.1. Gürcistanda Obor Dahilinde Projeler	79
3.9.1.2. Obor Projesinin Gürcistana Etkisi	83
3.9.2. Azerbaycan Özelinde OBOR	86
3.9.2.1. Azerbaycanda Obor Dahilinde Projeler	87
3.9.2.2. Obor Projesinin Azerbaycana Etkisi	89
3.10. Türkiye Özelinde OBOR	91
3.10.1. Türkiyede Obor Dahilinde Projeler	93
3.10.2. Obor Projesinin Türkiyeye etkisi	97
SONUÇ	110
KAYNAKLAR	116
EKLER	129
BENZERLİK RAPORU ÖZET SAYFASI	130
ÖZGEÇMİŞ	131

TABLÖLER DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 2.1. Ülkelerin Ekonomik Büyüme Verileri (Yüzde) (Datasets.Imf.org, 2022)	10
Tablo 2.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Yıllar İtibari ile Ekonomik Verileri	14
Tablo 2.3. Ülkelerin Ekonomik Verileri (Trilyon Dolar)	15
Tablo 2.4. Ülkelerin Reel Ekonomik Büyüme Oranları (%)	16
Tablo 3.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Orta Koridor Ülkeleri ile Ticaret Hacimleri (Bin Dolar)	44
Tablo 3.2. Çin'in Orta Koridor Ülkeleri İle İhracat Kalemleri	45
Tablo 3.3. Çin'in Orta Koridor Ülkeleri İle İthalat Kalemleri	46
Tablo 3.4. Kuşak Yol Projesi Orta Koridor Ülkelerinin Dünya Ticaret Hacimleri (Bin Dolar)	48
Tablo 3.5. Orta Koridor Ülkeleri Ticaret Hacimleri (Milyon Dolar)	50
Tablo 3.6. Kırgızistan Devleti Makro Ekonomik Veriler	60
Tablo 3.7. Kırgızistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2022)	61
Tablo 3.8. Özbekistan Devleti Makro Ekonomik Veriler	65
Tablo 3.9. Özbekistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2021)	65
Tablo 3.10. Kazakistan Devleti Makro Ekonomik Veriler	72
Tablo 3.11. Kazakistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2021)	72
Tablo 3.12. Türkmenistan Devleti Makro Ekonomik Veriler	76
Tablo 3.13. Türkmenistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2021)	77
Tablo 3.14. Gürcistan Devleti Makro Ekonomik Veriler	84
Tablo 3.15. Gürcistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2021)	85
Tablo 3.16. Azerbaycan Devleti Makro Ekonomik Veriler	89
Tablo 3.17. Azerbaycanın İhracat İthalat Verileri (1990-2022)	89
Tablo 3.18. Türkiye'nin Makro Ekonomik Görünümü (1990-2022)	98
Tablo 3.19. Türkiye'nin İhracat İthalat Verileri (1990-2022)	99
Tablo 3.20. Türkiye'nin Çin ile Ürün Dış Ticareti 2010-2022 (Bin Dolar)	106
Tablo 3.21. Türkiye'nin Kuşak Yol Girişimi'nde Olası Ekonomik Stratejileri	108

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 1.1. Ekonomik Koridorlar ile İlgili Yapılan Çalışma Sayısı(1999-2018)	8
Şekil 3.1. Kuşak Yol Projesine Üye Ülkeler	34
Şekil 3.2. Kuşak Yol Ülkelerinde İmzalanan Yeni Yabancı Sözleşmeli Proje Sayısı(2015-2022)	35
Şekil 3.3. Kuşak Yol Ülkelerinde İmzalanan Yeni Yabancı Sözleşmeli Projelerin Değeri (Milyar\$)	36
Şekil 3.4. Orta Koridor (Demir İpek Yolu)	44
Şekil 3.5. Kuşak Yol Projesi Alternatif Yollar	51

KISALTMALAR ve SİMGELER

Kısaltma/Simgesi	Tanım
AB	Avrupa Birliği
ABC	Çin Ziraat Bankası
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADB	Asya Kalkınma Bankası
AIIB	Asya Altyapı Yatırım Bankası
AIKB	Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası
BCIMEC	Bangladeş Çin Hindistan Myanmar Ekonomik Koridoru
BDDK	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
BOC	Çin Bankası
BP	Nurlu Yol
BRI	Kemer(Kuşak) Yol Girişimi
CAMREC	Çin Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru
CAREC	Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği
CCB	Çin İnşaat Bankası
CCWAEC	Çin Orta Asya Batı Asya Ekonomik Koridoru
CDB	Çin Kalkınma Bankası
CICPEC	Çin Hindinin Yarımadası Ekonomik Koridoru
CIC	Çin Yatırım İşbirliği
CLF	Çin Hayat Sigortası Şirketi
CNPC	Çin Ulusal Petrol Şirketi
CPEC	Çin Pakistan Ekonomik Koridoru
ÇHC	Çin Halk Cumhuriyeti
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurumu
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
G7 ÜLKELERİ	Gelişmiş 7 Ülke
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GMS	Büyük Mekong Alt Bölgesi
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ICBC	Çin Sanayi ve Ticaret Bankası
IMF	Uluslararası Para Fonu
İFM	İstanbul Finans Merkezi
NATO	Kuzey Atlantik Anlaşma Örgütü
NDB	Yeni Kalkınma Bankası
NELBEC	Yeni Avrasya Kara Kıtası Köprüsü Ekonomik Koridoru
NSSF	Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu
OBOR	Bir Kuşak Bir Yol
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
SRF	İpek Yolu Fonu
TANAP	Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TAP	Trans Adriyatik Boru Hattı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TRACECA	Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
WB	Dünya Bankası
WTO	Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

Dünyanın globalleşmesi ile birlikte ülkelerin birbirleri ile gerçekleştirdiği ticaretleri artmış olup aynı zamanda ülkeler arası kurulan bağlar dolayısıyla da karşılıklı ilişkilerin derinleştiği görülmüştür. Ekonomik bazı ilerleyen ilişkilerin karşılıklı fayda getirmesi, ülkeleri daha fazla ticaret yapmaya ve halihazırda var olan ilişkilerini kuvvetlendirme gayreti içerisine girmelerine neden olmuştur. Bu doğrultuda ülkelerin daha fazla bütünleşmesi söz konusu olmakla birlikte Avrupa Birliği örneğinde olduğu gibi ülkeler arasında ekonomik entegrasyonlar dahi oluşturulmaya başlanmıştır. Bu noktadan hareketle ülkeler arası bölgesel anlamda işbirliği çabası içerisinde 1992 yılında Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde oluşturulan ve ulaşım yollarının iyileştirilmesi, ülkeler arası ticari ilişkilerin geliştirilmesi, karşılıklı fayda sağlanması ve bölgede ekonomik olarak kalkınmanın gerçekleşmesi adına yapılan girişimleri ve günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti'nin Tarihi İpek Yolu'ndan edindiği tecrübeler ve günümüz şartlarına uygun olarak daha kapsamlı olarak ortaya koyduğu Kuşak Yol vizyonunu da bu doğrultuda değerlendirmek mümkündür.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında ilan ettiği Kuşak Yol Projesi, özünde ticaret bazı yatırımların olduğu ve karşılıklı kazan-kazan ilişkisi olarak ifade edilmektedir. Ancak projenin özellikle gelişmekte ve az gelişmiş ülkeler için ekonomik anlamda Çin Devleti'ne bağımlılıklarının artmakta olması, bu devletler için gerekli önlemlerin alınması gerektiği anlamına gelmekte aksi takdirde karşılıklı kazan-kazan durumunun söz konusu olmayacağı aşıkardır. Bununla birlikte az gelişmiş-gelişmekte olan devletler için bu proje, altyapılarının iyileştirilmesi, ülkelerinde gerçekleştirmeleri gereken yatırımlar için gerekli finansal desteğin sağlanması, ticaretlerini arttırabilmek ve halihazırda var olan ticaretlerini çeşitlendirebilmek anlamında kendilerine büyük bir fırsat sunmaktadır.

Kuşak Yol Projesi altı kara koridoru ve deniz koridorundan oluşmaktadır. Tez çalışmamızda Türkiye vizyonu ile açıklanan, Avrupa-Asya arasında önemli bir alternatif yol teşkil eden ve hem zaman hemde maliyet bakımından kuzey ve güney koridorlarına göre tercih edilmesi muhtemel görülen Orta Koridor'un aktif olarak kullanılması halinde oluşabilecek etkiler değerlendirilmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Orta Koridor için yaklaşık 8 trilyon dolarlık kaynak ayırması ve sadece altyapı yatırımlarına 40 milyar dolar yatırım yapılacağını belirtmesi, Çin'in Orta Koridor'a verdiği değeri ortaya koymaktadır.

Özellikle Orta Koridor'da yer alan ve bağımsızlıklarını yakın zamanda kazanmış olan Orta Asya ülkeleri için projenin fırsat ve tehditleri daha belirgin bir hal almış durumdadır. Söz konusu ülkeler bir yandan bölgede daha etkin olmak niyetinde olup Rusya'nın güdümünden kurtulmak adına bu projeyi fırsat olarak değerlendirmekte olup diğer yandan ise Çin Devleti'ne karşı finansal anlamda bağımlılık tehdidi ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Orta Koridor'da yer alan Gürcistan ve Türkiye bakımından ise özellikle coğrafi konum itibarıyla bu proje birçok fırsatlar sunmaktadır. Ancak bölgede istikrarsızlık sorunu da belli başlı tehditler içermektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Bir Kuşak Bir Yol

Projesi'nin Orta Koridor Üzerine Etkileri tezinde, proje kapsamında Orta Koridor ülkeleri için borç tuzağı anlamında Çin Devleti'ne karşı finansal bağımlılık, bölgede istikrarsızlık ve altyapı sorunları ele alınacak olup aynı zamanda söz konusu ülkeler için sorunların giderilmesi halinde ortaya çıkabilecek fırsatlar değerlendirilecektir.

Literatürde Kuşak ve Yol Projesi'nin sunabileceği fırsatlar ve oluşabilecek tehditler konusunda tam bir fikir birliği ortaya konulamamıştır. Ancak özellikle Orta Asya'da bulunan ülkeler ve Türkiye için olumlu etkilerinin olabileceğini söyleyen çok sayıda çalışma yer almaktadır. Orta Asya Devletleri, Kuşak Yol Girişimi'nin en önemli hatlarından olan Çin'den Türkiye'ye uzanan Çin-Orta Asya-Batı Asya (Ortadoğu) Koridorunda yer almaktadır. Orta Asya'da bulunan ülkeler için Kuşak Yol projesi birçok açıdan önem teşkil etmektedir.

Tez çalışması genel itibari ile Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin etkilerini ve özellikle Orta Koridor'da olan ülkeler üzerindeki etkisini araştırmayı amaçlamaktadır. Dolayısıyla çalışmanın kapsamında yer alan ülkeler Kırgızistan, Özbekistan, Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Gürcistan ve özellikle Türkiye'dir. Orta Asya ülkeleri genel itibari ile bakıldığında doğal kaynaklar yönünden zengin ülkelerdir. Ancak bu devletler istikrarsızlık, bağımsızlık tecrübesizliği, Rusya etkisinde olma, denize kıyısı olmama ve dolayısıyla ticaret alternatifi konusunda sıkıntı yaşama, altyapı sorunları gibi birtakım sorunlar ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Söz konusu ülkeler genel itibari ile bu projeyi fırsat olarak görmektedirler ancak Kuşak Yol Projesi ile Çin Devleti'ne finansal anlamda bağımlılık tehlikesi durumu da söz konusudur. Çalışmamızda Orta Asya Devletleri için bu tehditleri ortaya çıkarmak ve bu yolla projenin özellikle batı devletleri tarafından ortaya atılan borç diplomasisi tuzağı konusunu ele almak, bununla birlikte söz konusu ülkeler için yapılan yatırımlar sonucu ticaret hacminin artması ve bölgedeki istikrarsızlık sorununun giderilebilmesi ile oluşabilecek fırsatları ortaya çıkarmak esas olacaktır. Gürcistan ve Türkiye özelinde ise söz konusu devletlerin coğrafi konumları itibari ile (Asya-Avrupa arası geçiş yolu üzerinde olması nedeni ile) oluşabilecek fırsatları ve komşu ülkeler ile ticaret hacminin artması sonucu ortaya çıkabilecek ekonomik gelişmeler araştırılarak ortaya konulacaktır.

Bu kapsamda çalışmamızın ilk bölümünde Ekonomik Koridorlar üzerinde durulacak olup 1992 yılında başlatılan ve bölgesel ekonomik bütünleşme adına ilk örneği oluşturan Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki ekonomik koridorlar incelenecektir. Buradan hareketle Ekonomik Koridor'ların, beraberinde bulunan ülkeler için etkileri ortaya konmuş olacaktır.

Tezin 2. bölümünde ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin geçmişten günümüze kadar gelişimi incelenecek olup Çin tipi Kalkınma durumu değerlendirilecektir. İkinci Dünya Savaşı akabinde kapalı bir ekonomi modelini benimseyen ve 1978 yılında ise Deng Xiaping ile bu modelden vazgeçip küresel düzene uyum sağlamaya çalışan Çin Devleti'nin yaşadığı ekonomik süreçler ortaya konacaktır.

3.bölümde Kuşak Yol Projesi'nin ortaya çıkış nedenleri, genel hedefleri, üyesi olan ülkelere potansiyel etkileri üzerinde durulacaktır. Bunun yanısıra proje dahilinde bulunan Ekonomik Koridor'lar ayrı ayrı incelenecek olup nihayetinde Kuşak ve Yol Projesi'nde Orta Koridor'un potansiyel etkileri ortaya konulacaktır.

4. bölümde ise Kuşak Yol Projesi'nin Orta Asya ülkeleri için ayrı ayrı, Güney Kafkasya'da bulunan Azerbaycan ve Gürcistan devletleri için ve son olarak da Türkiye özelinde değerlendirmesi yapılacak olup etkileri görülecektir.



1. EKONOMİK KORİDORLAR

Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridor ülkelerine etkilerini anlayabilmek için öncelikle ekonomik koridorların önemi üzerinde durmak gerekmektedir. Ekonomik koridorların standart bir tanımı olmamakla birlikte bu koridorlar için belirli bir coğrafi bölgede, özünde ticaret bazlı yatırımların olduğu ayrıca ekonomik büyümenin yükseltilebilmesi adına birbiri ile ilintili devlet politikaları, düzenlemeler ve operasyonel uygulamaların yer aldığı bir oluşum denilebilir (Narayanan & Athukorala, 2018, s. 2). Dış ticaret koridorları, ülkeler arası ilerleyen ticari ilişkiler ve ivme alan rakabet ortamı ile birlikte ekonomik büyümeyi desteklemek bakımından önem arz etmektedir. Dış Ticaret Koridorları, ülkelerin gerek kendi ve komşusu olduğu ülkelerin dış ticaretlerinin ilerlemesi gerekse de birbirleri ile etkileşimli dış ticaretin gelişmesi durumu olarak ortaya çıkan sistem olarak algılanabilmektedir (The World Bank Document, 2022, s. 1).

Ekonomik Koridorlar bir anlamda ekonomik gelişim ve yapısal dönüşümler adına önemli bir oluşumu göstermektedir. Bu koridorların en önemli olarak görülebilecek noktası, ekonomik gelişimde belirli bir coğrafi alanı esas almış olmasıdır. Spesifik olarak belirlenen alanlarda oluşturulan ekonomik koridorlar ile birlikte şehirleşme ve üretim merkezleri ortaya çıkarılabilmesi durumları söz konusudur. Bölgelerde altyapıların iyileştirilmesi sayesinde aynı zamanda bölge içinde bulunan ülkelerin birbirleri ile ve diğer bölgelerden gelebilecek yatırımlara da zemin hazırlanmış olur (Petrella, S. 2018). Ekonomik koridorlar; nehirlerde ve kıyılarda önemli limanların yapılması gibi doğal coğrafik etkileri olması, dünya nüfusunun çoğunluğunun kentlerde olması nedeniyle nüfusun yerleşik alanlarını etkilemesi ve tüm bunlar ile birlikte devletlerin birbirleri ile daha sıkı ticari bağlar oluşturmalarını sağlaması nedeniyle önemlidir. Bu koridorların ülkelerde etkilerine kısaca değinmek gerekirse, geleneksel toplumlarda daha ziyade altyapı iyileştirmeleri ve nakliye ağlarının kurulması; modern toplumlarda ise çevresel iyileştirmeler, demiryolları, karayolları inşası, su ve kanalizasyon sistemlerinin iyileştirilmesi olarak ortaya çıkmaktadır (Hill, 2020, s. 1).

Küresel ekonomik entegrasyon süreçlerin hızlanması ile birlikte, birbirleri ile komşu ülkelerin veya bölgelerin ilişkilerinin arttığı görülmektedir. Bölgesel anlamda ekonomik ve sosyal gelişimler yeni fırsatlar ve mücadeleleri beraberinde getirmektedir. Ekonomik koridorlar; şehirler, bölgeler ve ülkeler arasında ortaya çıkan ekonomik ilişkilerin dışı vurumu olarak ve aynı zamanda bölgesel ekonomik işbirliğinin ortaya çıkmasını sağlayan yollardan biri olarak bilinmektedir (Xu, vd. 2021, s. 173). Ekonomik Koridorlar; Hindistan'ın Doğu Kıyısı Ekonomik Koridoru'nda (India's East Coast Economic Corridor) olduğu gibi bir ülkenin kendi sınırları içinde olabileceği gibi Büyük Mekong Alt Bölgesi'ndeki (Great Mekong Subregion Economic Corridor) haliyle bölgesel nitelik ve aynı zamanda Yeni Avrasya Kara köprüsü Ekonomik Koridor (New Eurasian Land Bridge Economic Corridor) örneğinde olduğu gibi küresel nitelikte olabilmektedir (Petrella, 2018). Ancak ekonomik Koridorlar özellikle son 20 yılda daha ziyade bölgesel gelişimin sağlanması adına bir araç olarak görülmüştür. Aynı sınırı paylaşan ülkeler arasında olduğu kadar bölgeler arası farklı gelirlere sahip olan olan ülkeler

arasında da eşit gelir elde edebilme potansiyelini yaratması bakımından da Ekonomik Koridorlar büyük önem taşımaktadır (Athukorala ve Suresh Narayanan 2018, s. 1). Ekonomik Koridorlar ayrıca Çin'in Kuşak Yol Projesi'nde yer alan Çin Pakistan Ekonomik Koridor'unda (China Pakistan Economic Corridor) olduğu gibi kara odaklı projeler olabileceği gibi Japonya ve Hindistan Asya-Afrika Ekonomik koridoru gibi deniz odaklı koridorlar olarakta birbirlerinden ayrılmaktadır(Petrella, 2018).

Asya Kalkınma Bankası'na göre belirli bir coğrafyada ekonomik bağların oluşturulması olarak tanımlanan Ekonomik Koridor'ların sosyal ve ekonomik kalkınmaya katkı sağlaması beklenmektedir. Basit bir ulaşım koridoru özellikle komşu ülkelerin birbirleri ile ilişkilerini etkilemekte olup koridor sayesinde tesislerin, hudut kapılarının, sanayi bölgelerinin gelişimi ile birlikte bu etkinin yayılımı söz konusu olmaktadır. Ekonomik faaliyetlerin artması ile birlikte koridor dışında bulunan alanlara da yayılım olması beklenmektedir. Bu sayede koridorda bulunan ve dışında olupta etkilenen ülkelerde de ticaretin artması ve ekonomik kalkınmanın gerçekleşmesi durumu söz konusu olacaktır. Bu haliyle olan sosyal kalkınma ve ekonomik büyümenin, koridor ile bağlantılı alanlarda ekonomik gelişim olarak potansiyeli yüksek ülkeler olması halinde ve bu ülkelerin ticaretlerini arttırmak niyetleri dahilinde ise çok daha ileri seviyede olması beklenmektedir (Albie Hope & John Cox Coffey, 2015, s. 2).

Ekonomik koridorların ülkelere oluşturulma nedenlerine bakıldığında; devletler arasında koridor öncesinde varolan ticaret maliyetlerini azaltıcı yönde etki yaratma potansiyeli önemli bir yer edinmektedir. Ülkeler, birbirleri ile gerçekleştirdikleri ticaretlerinde çoğu zaman birçok maliyete katlanmak durumunda kalmaktadırlar. Bu maliyetler arasında çoğu zaman tarifeler, kotalar ve ithalat lisansı, teknik standartlar gibi tarife dışı engeller olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca ülkeler arasında yapılan ticaretlerde sevkiyat süresinin uzun olması, zaman maliyeti bakımından sorun olarak görülmektedir. Nitekim özellikle müşteriler ve firmalar bakımından düşünüldüğünde, mallara erişimin uzun zaman alması veya sevkiyat süresinde ortaya çıkabilecek gecikme durumları, yapılan ticaretin azalmasına neden olabilmektedir. Bu nedenle birbirleri ile ticaret yapan ülkeler arasında yapılacak altyapı iyileştirmeleri, sevkiyat rotalarının gecikmeye mahal vermeyecek şekilde oluşturulması ve ticaret yapan ülkeler arasında ve eğer varsa geçiş üzerindeki ülkeler ile sınır-gümrük sürecinin hızlandırılabilmesi gibi unsurların, ülkelerin ticaret maliyetlerini azaltması ve dolayısıyla zamandan tasarruf edilerek ürünlerin-hizmetin yerine ulaşması durumları da ülkeler arası ticaretin artması konusunda önemli bir etken olacaktır. Ekonomik koridorların ticaret maliyetlerini azaltma işlevi, ülkeler tarafından tercih edilmesinde önemli bir etken olarak ortaya çıkarmaktadır (De Soyres, vd. 2019, s. 14).

Asya Kalkınma Bankası'nın desteği ile Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde gerçekleştirilen altyapı projeleri, 21.Yüzyılın son çeyreği itibari ile Çin, Hindistan ve Japonya'nın ekonomik koridor geliştirme niyetleri için ilham kaynağı olmuştur. Diğer bir ifadeyle, Hindiçin Yarımadası ve daha

özelde Büyük Mekong Alt Bölgesi, bölgesel ekonomi koridorlarının ilk örneği olarak bilinmektedir ve küresel ekonomik koridorlarının oluşabilmesi adına bir yol haritası niteliğindedir. Bu kapsamda Çin Halk Cumhuriyeti Hindîçin Yarımadası'nda transit taşımacılık (kara koridorları) projelerini öncüller olarak görmekte iken Japonya ve Hindistan devletleri Hindîçin sayesinde Afrika'ya ulaşılabilme adına yeni limanlar ve bu limanlara uzanan ulaştırma koridorlarına öncelik vermişlerdir(Tamer, 2019, s. 2).

Büyük Mekong Alt Bölgesi (GMS), Güney Doğu Asya'da Mekong Nehri havzasında bulunan bir bölgeden adını almıştır. Bölgede günümüz itibari ile 300 milyonu aşkın insan yaşamını sürdürmektedir. Bu koridorlar 1992 yılında Asya Kalkınma Bankası(ADB) tarafından Kamboçya, Çin (Özellikle Yunnan eyaleti ve Guangxi Zhuang Özerk bölgesini kapsayacak şekilde), Laos, Myanmar(Burma), Tayland ve Vietnamın biraraya gelmesi ile oluşmuştur. Bölgede yer alan ülkelerin temel stratejileri;

- Fiziksel altyapı ve ekonomik koridorların geliştirilmesi sayesinde ülkeler arası bağlantının güçlendirilmesi,
- Pazar entegrasyonunu sağlayabilmek ve sınır ötesi ticaret ve seyahatin kolaylaştırılması sayesinde rekabet gücünün artırılması,
- Paylaşılan sosyal ve çevresel kaygıları ele alarak bir topluluk duygusu oluşturmak şeklinde ifade edilebilmektedir.

Bölgede öncelikli olarak, tarım, enerji, çevre, sağlık ve insan kaynakları gelişimi, bilgi ve iletişim teknolojisi, turizm, ulaşım ve ticaretin kolaylaştırılması ve kentsel gelişim gibi alanlarda yatırım yapılması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda günümüze kadar yaklaşık 20 milyar ABD dolarından fazla yatırım yapıldığı bilinmektedir. Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde üç ana ekonomik koridor gelişim aşamasındadır. Bu Koridorlar Kuzey-Güney Ekonomik Koridoru, Güney Ekonomik Koridoru ve Doğu-Batı Ekonomik Koridoru olarak adlandırılmışlardır (Wikizero.com).

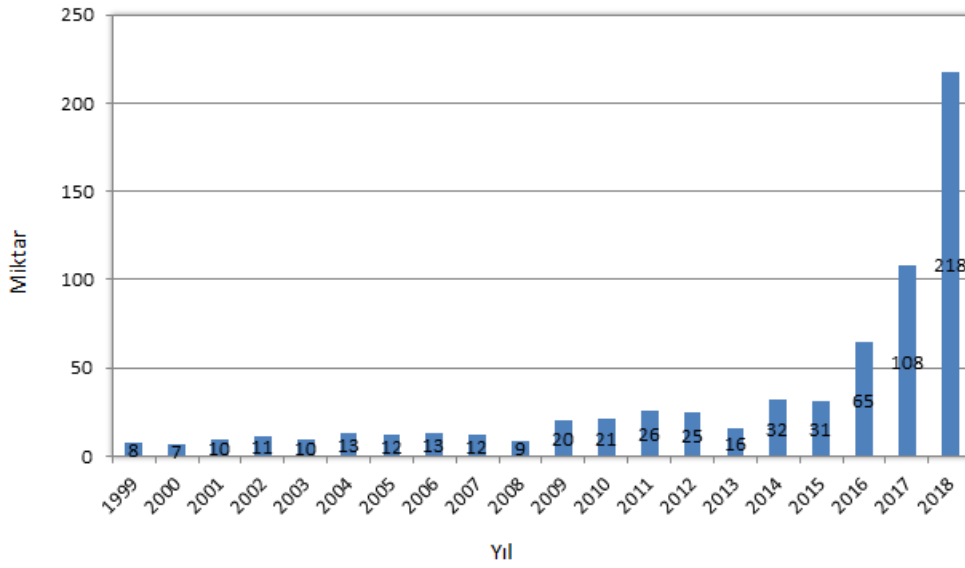
Bölge içerisinde yer alan ülkeler günümüz itibariyle Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde yer alan 3 Ekonomik Koridor'un geliştirilmesi adına çalışmaktadırlar. Bu Ekonomik Koridor'lar arasında yer alan Kuzey-Güney rotalı koridor yaklaşık olarak 2 bin kilometrelik bir uzunluğu kapsamakta olup ülkeler itibari ile Çin, Laos ve Tayland'ı içinde barındırmaktadır. Bu koridor aynı zamanda Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında ilan ettiği Kuşak Yol Projesi'nin Kara Koridorları arasında yer alan Çin-Hindîçin Yarımadası Ekonomik Koridoru'nu kapsamaktadır. Çin Devleti'nin Çin Denizi'ne en kısa yoldan ulaşma hedefi doğrultusunda Laos ve Tayland aracılığıyla Kuzey-Güney Ekonomik Koridoru büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda Çin ve Tayland Devletleri, bu güzergahta özellikle demiryolu ağlarını iyileştirebilmek adına ortak projeler inşa etmektedirler. Örnek olarak 2015 yılında Tayland Devleti'nin en önemli limanlarından olan Laem Chabang'ı, Laos sınırında bulunan Nong Khai'ye ve sonrasında Çin'in Kunming şehrine ulaştırması beklenen yeni bir çift hatlı demiryolu

projesi yapılması gösterilebilir. Bunun da dışında Kunming'den Bangkok'a kadar ilerleyen Çin-Tayland Demiryolu hattı da önemli bir proje olarak gösterilmektedir. Bu demiryolu projeleri sayesinde Singapur-Kunming demiryolu güzergahının Tayland- Laos-Çin bölümlerinin büyük kısmı tamamlanmış olacaktır. Koridorlar arasında yer alan Güney Koridoru ise yaklaşık olarak 1030 kilometrelik bir alana sirayet etmek ile birlikte Vietnam-Kamboçya ve Tayland ülkelerini kapsamaktadır. Koridorlardan sonuncusu olan Doğu-Batı Ekonomik Koridoru ise, yaklaşık 1320 kilometre uzunluğunda olup Vietnam, Laos, Tayland ve Myanmar'ı kapsamaktadır (Tamer, 2019, s. 3-4).

Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde bulunan Ekonomik Koridorlar dahilinde yapılan çalışmaların etkilerine göz atmak gerekirse; 1992 yılından başlayan süreçte 2021 yılı itibari ile bölgede ortalama %4.6 GSYİH büyümesi gerçekleşmiş olup, 1992 yılından bu yana tarım, enerji, çevre, sağlık ve insan kaynakları gelişimi, bilgi ve iletişim teknolojisi, turizm, ulaşım, ulaşım ve ticaretin kolaylaştırılması ve kentsel gelişimin gerçekleştirilebilmesi alanlarındaki projelere 21 milyar doları aşkın yatırım yapılmıştır. Bu zamana kadar Ekonomik Koridor'ların gelişimi adına 200'ü aşkın proje gerçekleştirilmiş olup, güzergah üzerinde yaklaşık olarak 12.500 kilometre yol ve 1000 kilometreyi aşkın demiryolu hattı inşa edilmiş ve halihazırda var olan demiryolu hatları da iyileştirilmiştir. Bahse konu koridorlarda şimdiye kadar yaklaşık 2.700 kilometrelik enerji nakil ve dağıtım hatları inşa edilmiş ve eklenmiştir. Ekonomik Koridor'lardaki gelişime bağlı olarak, Büyük Mekong Alt Bölgesi (GMS) ülkeleri arasında 1992 yılında yaklaşık 5 milyar dolar olan yıllık ticaret hacminin 2021 yılı itibari ile yaklaşık 785 milyar dolara çıktığı görülmektedir. Bölgede, GMS-2030 stratejisi kapsamında gümrük modernizasyonu, malların kolay ve hızlı geçişi adına iyileştirmeler yapılmaya devam edileceği ve e-ticaret platformlarının kurulmasının önemi vurgulanmıştır (greatermekong.org).

Bu noktadan hareketle, Büyük Mekong Alt Bölgesi'nde bulunan ekonomik koridorların yıllar içerisindeki olumlu etkilerine bakıldığında, benzeri ekonomik girişimlerin sayısının artması ve bu yolla ülkelerin birbirleri ile ticari bağlarının derinleşmesi durumları muhtemel görülmektedir.

Journal of Applied Economics de yayınlanan "20 years of economic corridors development" makalesinde yapılan bibliyometrik analizde, ekonomik koridorlar ile ilgili dünyada yapılan çalışmaların yıllara göre sayıları verilmiştir



Şekil 1.1. Ekonomik Koridorlar ile İlgili Yapılan Çalışma Sayısı (1999-2018) (Xu, C. Vd. 2021, s. 177).

Konu ile ilgili olarak yukarıda yer alan tabloya bakıldığında; dönem içerisinde ekonomik koridorlar ile alakalı 667 yayının olduğu, 1999 yılı itibari ile ekonomik koridorlar ile ilgili olarak yayınlanan makale sayısı 8 iken, yıllar itibari ile artış eğiliminde olarak 2015 yılı itibari ile 31 olmuştur. Burada dikkat çeken bir başka husus olarak özellikle 2016 yılına bakıldığında bir önceki yıla göre artışın iki kattan fazla olduğu ve devamında 2018 yılına kadar olan süreçte artışların kayda değer olduğu görülmektedir. Son yıllarda ekonomik koridorlar ile ilgili yayın sayısının sürekli artış eğilimi göstermesi durumu, ekonomik koridorlara verilen önemin yıllar itibar ile arttığının ve daha fazla araştırmacının konuya ilgi duymaya başladığının net göstergesidir. 2016 yılından itibaren ekonomik koridorlar ile ilgili araştırmalardaki artışın nedenini bulmak için 2016-2018 yılları arasında yayınlanan 391 makaleye bakıldığında ise, bu çalışmaların yarısından fazlasının Çin Devleti'nin Kuşak Yol Projesi ile alakalı olduğu, geri kalanların ise Yangtze nehri ekonomik kuşağı, Japonya'nın ulaşım koridorları, Meksika'nın sanayi koridorları ile ilgili olduğu görülmüştür. Bu doğrultuda Çin Halk Cumhuriyeti'nin ortaya koyduğu Kuşak Yol Projesi dahilinde olan ekonomik koridorların etkilerinin incelenmesinin önem arz ettiği aşikardır.

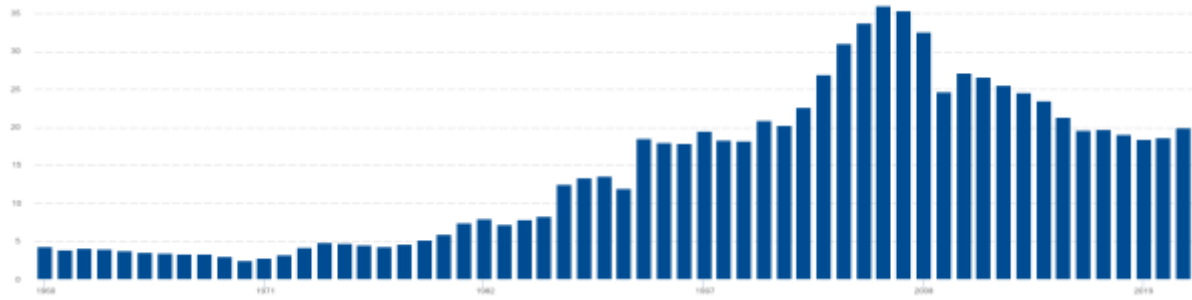
2. ÇİN HALK CUMHURİYETİ’NİN GELİŞİM SÜRECİ

Tarihi İpek Yolu sayesinde dünya ticaretinin kalbi olarak konumlanan ancak coğrafi keşifler ve devamında Sanayi Devrimi’nin gerçekleşmesi ile birlikte ekonomik anlamda gerileme yaşayan Çin, 1820’li yıllara gelindiğinde, dünya ekonomisinin yaklaşık olarak %35’lik kısmını oluşturmakta olup bu oran 1950’li yıllara gelindiğinde ise yaklaşık olarak %5 seviyelerine kadar inmiştir (T.C. Pekin Ticaret Müşavirliği, 2022, s. 7). Çin Devleti’nin dünya ekonomisinden aldığı payın yıllar arasında azalmasındaki nedenlere bakıldığında, 1949 yılında Mao Zedong liderliğinde kurulan Çin Halk Cumhuriyeti’nin yaşamış olduğu iç savaş, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra sosyalist ve dünya ekonomisinden izole bir yönetim modeli benimsenmesi durumları gösterilebilir. Diplomatik ilişkiler ve ticari ortaklık gibi konulardan yoksun olan bu modelde Çin, kendi kendine yeter bir görünüm çizmekteydi. Ancak Çin Halk Cumhuriyeti’nin kurucu lideri Mao Zedong, “Büyük Atılım” adı altında ülkenin tarıma dayalı ekonomisini hızlı bir şekilde sanayileştirme çabası içerisine girdiyse de bu konuda başarılı olduğunu söylemek pek mümkün değildir (Harrison & Palumbo, 2019). Mao Zedong liderliğinde uzun süre kapalı bir ekonomi modelini benimseyen Çin devleti, uyguladığı merkezi planlı ekonomi modelinde özellikle büyüme ve refah artışı konularında arzu ettiği seviyelere gelememiştir (Saray & Gökdemir, 2007, s. 2). Planlı ekonomi ülkede verimsizlik, kaynakların israf edilmesi, yetersiz teknolojik gelişim gibi sorunları beraberinde getirerek ülkede işlevini yitirerek etkin bir politika olmaktan çıkmıştır (Öz, 2006, s. 3).

Çin Halk Cumhuriyeti, İkinci Dünya Savaşı’nın ardından dünyanın en yoksul ülkeleri arasında yer almaya başlamıştır. Ülkede başlıca sorun olarak göze çarpan konut, eğitim, sağlık sektörlerinde iyileştirmeler yapılmaya çalışılsa da başarılı olunduğu pek söylenemez (Mammadov, 2020, s. 6). Bununla birlikte Soğuk Savaş döneminde Amerikan ambargosunun da etkisi nedeniyle Çin Devleti’nin dünya ticaretinden soyutlandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Ambargonun etkileri ülkede askeri harcamaların arttırması durumları da ekonominin refah artışı etkisini kısıtlamıştır. Mao’nun 1957-1960 yılları arasında ülkede uygulamaya çalıştığı “Büyük Hamle” olarak adlandırılan ve ülke ekonomisinde hızlı bir sanayileşme süreci ile tarım toplumunu sanayi toplumuna çevirme düşüncesi başarılı bir sonuç vermemiş olup süreç sonucunda ülkede oluşan kıtlık sorunu ile birlikte yaklaşık 15 milyon insan hayatını kaybetmiştir. Akabinde başlatılan ve 1966-1976 yıllarını kapsayan “Kültür Devrimi” de hedefi de Mao’nun hayatını kaybetmesi ile hedefine ulaşamayan bir atılım olarak kalmıştır (Öz, 2006, s. 3).

Çin Halk Cumhuriyeti, esas ekonomik anlamda büyümesini piyasa ekonomisinin yararlarını kabul ederek buna uygun politikalar ortaya koyulan Deng Xiaoping döneminde, yani 1979 yılından sonra gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu dönem itibarıyla Çin, ekonomik olarak içinde bulunduğu olumsuz durumu düzeltmek amacıyla dünyaya açılmaya karar vermiş ve “Açık Kapı Politikası”’nı (Open Door Policy) hayata geçirmiştir. Nitekim Çin, 1979 yılından önce ihracat hacmi konusunda

dünya sıralamasında 32. iken, açılım politikası ile birlikte büyük bir gelişim kaydederek, on yıl içinde dünyanın en büyük 13. İhracatçısı konumuna gelmiştir (Shang, 1995, s. 74).



Şekil 2.1. Çin'in Yıllara Göre Mal/Hizmet İhracatının GSYİH'na Oranı (Yüzde)
(Databank.worldbank.org/indicator, 2023)

Şekil 2.1'de Çin Halk Cumhuriyeti 'nin 1960-2021 yılları arasında ihracat rakamları yüzde olarak verilmiştir. 1960'lı yıllar itibari ile Çin ticaretinin kayda değer bir seviyede olmadığı aşikar iken özellikle 1978 yılı sonrasında dışa açık ekonomi modelini benimsemesi ile birlikte ihracat artışını gözlemlemek mümkündür.

Tablo 2.1. Ülkelerin Ekonomik Büyüme Verileri (Yüzde) (Datasets.Imf.org, 2022)

Yıl	Çin Halk Cumhuriyeti	Gelişmiş Ülkeler	Gelişmekte Olan Ülkeler	Dünya Geneli
1980	7,9	1,3	3,1	2,1
1985	13,5	3,7	3,5	3,6
1990	3,9	3,1	4,1	3,4
1995	11	2,9	4	3,3
2000	8,5	4,1	5,7	4,8
2005	11,4	2,8	7,1	4,9
2010	10,6	3,2	7,4	5,4
2015	7	2,3	4,4	3,4
2020	2,2	-4,2	-1,8	-2,8
2022	3	2,7	4	3,4

Bununla birlikte Çin Halk Cumhuriyeti'nin yıllara göre reel büyüme oranlarına bakıldığında da, dışa açılma süreci ile birlikte artış olduğunu gözlemlemek mümkündür. Tablo'da; dünya geneli ülkelerin ortalama, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ayrı ayrı ortalaması ve Çin halk Cumhuriyeti'nin 1980-2022 yılları arasında reel büyüme verileri yer almaktadır. Tablodan hareketle Çin Halk Cumhuriyeti'nin diğer ülkeler ile kıyaslandığında, büyüme verilerinin genel itibari ile çok daha yüksek seviyelerde seyrettiğini söylemek mümkündür.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin 1978 yılında kendisine has olarak ortaya koyduğu piyasa reformu kapsamında başlangıç itibari ile tarım en çok önemsenen sektör olmuştur. Bu durumun nedenine göz

atıldığında ise, Çin’de Sözleşmeli Aile Sorumluluk Sistemi’nin başlatılması ile ailelerin üretim birimleri haline gelmesi gösterilebilir. Nitekim bu dönemdeki uygulamaya bakıldığında, çiftçilerin devlet için yaptıkları üretim sonunda fazla üretim yapmaları halinde, bu ürünleri piyasa koşullarında belirlenen fiyat ile satmalarına izin verilmeye başlanmıştır. Bu uygulama sayesinde ekonomik gelişimler gözlemlenmeye başlanmıştır(Croll & Elisabeth, 2006, s. 405).

1980 yılına gelindiğinde ise Çin Devleti, özel sektörün serbestisini arttırmak amacıyla güney kıyılarını dört ekonomik bölgeye ayırmış ve yıllar itibari ile de İnci Irmağı, Funjian Eyaleti ve Yangtze Nehri civarlarında da ekonomik bölgeler kurmuştur (Köse, & Uysal, 2011, s. 13). Böylece hem Çin Devleti vatandaşı olan hemde yabancı işadamları bu bölgelere yatırım yapmaya başlamışlardır (Mammadov, 2020, s. 7). 1992 yılına gelindiğinde ise, ülke de doğrudan yabancı yatırımların artması ile birlikte özellikle ihracat ve büyüme artışları gerçekleşmiştir. Sonuç itibari ile Çin Halk Cumhuriyeti’nde 1978’den 1997 yılına kadar olan süreçte planlı ekonomiden aşamalı olarak piyasa ekonomisine geçiş gerçekleşmiştir (Saray & Gökdemir, 2007, s. 664).

1978 yılında Açık Kapı Politikası’nın etkisi ile başlayan büyüme hareketi, 1997 yılında Deng Xiaopeng’in hayata veda etmesine kadar kesintisiz olarak devam etmiş ve Çin Devleti’ne büyük bir ilerleme kaydettirmiştir. Bu bağlamda Çin, 1980 yılında Uluslararası Para Fonu’na (International Monetary Fund- IMF) Tayvan ülkesinin yerine üye olmuştur. Bu üyelikte Çin Devleti’nin ekonomik büyümesine olumlu anlamda sirayet etmiştir (Şimşek, 2005, s. 81-82). Çin Ekonomisi, 1978-2013 yılları arasında ortalama olarak %10 büyüme oranını gerçekleştirmiştir. 1980 yılında 305 milyar dolar olan ekonomik büyüklük, 2020 yılına gelindiğinde yaklaşık 15.4 trilyon dolar seviyesine gelmiştir ki bu durum 1980 yılına göre yaklaşık 51 katlık artış anlamına gelmektedir (Çin Ülke Profili, 2021, s. 4). Çinin hızlı ilerleyişinin ve ekonomik büyümesinin önemli nedenlerinden biri de, girişimlerini evvelden başlattığı ve 2001 yılı itibari ile birlikte dahil olduğu Dünya Ticaret Örgütü(World Trade Organization- WTO) üyeliği olarak kabul edilmektedir(Şimşek, 2005, s. 81-82). Çin, bu üyeliklerle birlikte katılmış olduğu uluslararası ekonomik sisteme katkılar sağlayarak, 2000’li yıllardan sonra izlediği dış politika anlayışı ile gerek ekonomik olarak büyümeye devam etmiş, gerekse de uluslararası alanda siyasi olarak gücünü arttırmıştır (Ayvaz, & Ramadhan, 2021, s. 82). Kalabalık nüfus ve ucuz işgücüne sahip Çin, Dünya Ticaret Örgütü nezdinde yapılan girişimlerle yaygınlaşan, hızlanan uluslararası ticaret ve gelişen ulaştırma altyapısı ile tekrar cazibe merkezi olmaya başlamıştır. Bölgede önemli bir aktör olan Çin, ucuz iş gücü ve önceleri fason üretim ile büyümesini hızla devam ettirmiş ve bu arada sermaye birikimini de önemli ölçüde arttırmıştır. Sermaye birikiminin artması sonrasında ise fason üretimin dışında teknoloji üretebilir, Huawei, Alibaba gibi dünya sıralamasında yukarılarda yer alan markalar üretmiştir (Turan, 2021, s. 7).

Çin Devleti’nin dış açılma politikası ve beraberinde yapılan reformlar sayesinde ülkede büyük gelişimler yaşanmış olup devlet öncülüğünde özel sektörün desteklenmesinin bu gelişimde payı yadsınamaz bir gerçektir. Devletin piyasaya sağlamış olduğu teşvikler sayesinde özel sektörün

gelişimi mümkün olabilmıştır. 1978 yılına kadar planlı ekonomi sisteminde kayda değer bir önem atfedilmeyen özel sektör, dışa açılma ve akabinde yapılan reform ve teşvikler sayesinde günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti'nin yıllık Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'sının yarısından fazlasını oluşturmaktadır(Mammadov, S. (2020:10). Çin'de yapılan reformlar ile birlikte piyasa, kaynakların tahsisinde her ne kadar daha aktif bir rol üstlenmekte ise de devletin, ekonominin gelişiminde aldığı aktif rol almaya devam etmesi Çin Devleti'nin emsalsiz reform politikası olarak görülmektedir ve piyasanın ve devletin aktif rol aldığı bu model "Çin Modeli" olarak adlandırılmaktadır (Yalçın, 2013, s. 178).

Çin ekonomisinde devlet tarafından geliştirilmiş olunan benzersiz model sayesinde başarılı olunmasına rağmen özellikle son yıllarda devletin ekonomik kalkınmasının yavaşlaması ile birlikte bu durumun çözülmesi adına Çin Halk Cumhuriyeti, kendisi için tarihi bir miras olan ipek yolunu yeniden hatırlamıştır (Mammadov, 2020, s. 10).

2.1. Çin Devletinin Kuşak Yol Projesi'ni İlan Etme Nedenleri

20. Yüzyılın küresel anlamda öncül devletlerine bakıldığında ABD, Japonya gibi gelişmiş ülkeler ön plana çıkmakta idi. Ancak 21. Yüzyıl itibari ile bu devletlerin yanında Çin başta olmak üzere ekonomik olarak yapılanma içerisinde olan ve nüfus olarak büyük bir potansiyel barındıran Asya ülkelerinin küresel ekonomide önemli güçler haline gelmeye başladığı görülmektedir. 1978 yılı itibari ile dışa açık-reformist bir politika izlemeye başlayan Çin Halk Cumhuriyeti özellikle 2000'li yıllara gelindiğinde küresel ekonomide söz sahibi olmaya başlamıştır (Cengiz, 2021, s. 238). Milenyumdan itibaren Çin Devleti, çok taraflı ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirme konusunda atılımlar yapmıştır. Bu kapsamda 2000 senesinde Çin-Afrika İşbirliği Forumu; 2003 senesinde Çin ve Portekizce konuşan devletler arası Ekonomik ve Ticari İşbirliği Forumu, 2004 senesinde Çin-Arap Ülkeleri İşbirliği Forumu, 2005 senesinde Çin-Karayipler Ekonomik ve Ticari İşbirliği Forumu ve son olarakta 2014 senesinde Çin Forumu ve Latin Amerika ve Karayip Ülkeleri Topluluğu oluşturulmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti bu atılımlar ile ülkelerle hem kurumsal işbirliğini geliştirmeyi amaçlamış olup hemde bölgesel işbirliklerini ilerletme çabası içerisine girmiştir. Tüm bu atılımların yanı sıra 2014 yılında Çin öncülüğünde kurulan Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AIIB), Çin Devleti'nin küresel finansal yönetiminde de söz sahibi olmak niyetinin yanı sıra bu bankanın kuruluş hedeflerinin arasında Uluslararası Para Fonu (IMF) dahilindeki Batı'nın ve Japonya hakimiyetindeki Asya Kalkınma Bankası'na alternatif oluşturulma çabasının yer aldığı düşünülmektedir(Schortgen, 2018:25). 21. Yüzyılda ortaya çıkan bölgesel entegrasyon modelleri ve küreselleşmede finans sisteminin önemi dinamik bir yapı meydana getirmiştir (Muhammad vd., 2020, s. 1450). 2. Dünya Savaşı'ndan 2000'li yıllara kadar olan süreçte ABD liderliğinde dizayn edilen küresel sistem, özellikle 2008 krizi sürecinde dünyada meydana gelen ekonomik sorunlar karşısında Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği gibi gelişmiş ülkelerin başarılı olamayışı ve bu dönemde Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik anlamda yükselişini sürdürmesi ile birlikte Asya Ejderhası artık bölgesel

bir güç olmasının yanında küresel bir aktör olarak rol almaya başlamıştır. Nitekim Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında ilan ettiği Kuşak Yol Projesi, gerek bölgeselleşme gerekse de küreselleşme politikalarının bir arada yürütüldüğü ve Asya Ejderhası'nın ekonomik ve politik bakımdan aktif olma amacının yansıması olarak dikkat çekmektedir. Çin Devleti, OBOR Projesi ile birlikte Batı Tipi küreselleşmeye karşı devletlerin karşılıklı kazan-kazan ilişkisi içerisinde hareket ettiği, ve batı tipi küreselleşmeden farklı olarak globalleşmenin ortaya çıkardığı fırsatlardan bütün devletlerin yararlanabildiği paylaşımcı bir küreselleşme vaatmektedir. Çin, Batının küreselleşmesinin ülkeler arası gelişmişlik farkını ve istikrarsızlığı arttırdığı tezini ileri sürerek daha dengeli ve katılımcı bir model yaratılması gerekliliği esası ile kendi projesini ilan etmiştir (Cengiz, 2021, s. 254).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak Yol Projesi'ni ortaya çıkarma nedenleri maddelenecek olursa;

-Ülkede ekonomik büyüme seviyelerinin iki basamaklı hanelerden tek hanelere doğru gerilemesi (Mammadov, 2020, s. 10).

- Çin Devleti'nin artan enerji ihtiyacı (Turan, 2021, s. 7).

-Çin Devleti'nin küresel sistemde aktif ve öncü bir rol alma niyeti (Cengiz, 2021, s. 254).

-Çin Devleti'nin güvenlik endişeleri (Turan, 2021, s. 7).

- Çin Devleti'nin bölgede rakibi olarak gördüğü endüstri devleri ülkeler ile rekabette önemli hale gelen ulaştırma ve lojistik maliyetlerin azaltılması (Turan, 2021, s. 7).

- Çin Devleti'nde bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması (Ergünsü, 2017, s. 6).

-Amerika Birleşik Devletleri'nin "Asya'ya Dönüş" stratejisinin Çin Devleti tarafından bölgenin kuşatması olarak algılanması (Ergünsü, 2017, s. 6).

-Çin Devleti'nin İpek Yolu kuşağında yer alan ülkeler ile ilişkilerini kuvvetlendirme niyeti (Ergünsü, 2017, s. 6).

-Çin Devleti'nin Malakka Boğazı'nda olası bir tehdit ile karşılaşması halinde enerji arz güvenliğini sağlama amacı gösterilmektedir (Ergünsü, 2017, s. 6).

Tüm bu nedenler dolayısıyla Çin Halk Cumhuriyeti Kuşak Yol Projesi vizyonunu ortaya koyarak son yıllarda yaşadığı ekonomik yavaşlama sorununa çare olma amacı taşımıştır. 2013 yılı itibari ile ilan edilen projenin günümüze kadar Çin Halk Cumhuriyeti'nde ekonomik ilerleme kaydetme anlamında etkili olmuştur.

Tablo 2.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Yıllar İtibari ile Ekonomik Verileri

Yıl	GSYİH (Trilyon Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Trilyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Trilyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
2014	16.26	%14.69	11.851	2,3	%12,4	2	%10,3
2015	17.4	%15.22	12.612	2,3	%13,8	1,7	%10,1
2016	18.6	%15.75	13.399	2,1	%13,3	1,6	%9,8
2017	19.8	%16.23	14.244	2,3	%12,9	1,8	%10,3
2018	21.2	%16.72	15.134	2,4	%12,9	2,1	%10,8
2019	22.5	%17.22	15.978	2,5	%13,3	2,1	%10,8
2020	23	%18.15	16.297	2,6	%14,7	2	%11,6
2021	24.9	%18.54	17.657	3,3	%15,1	2,6	%11,9
2022	25.6	%18.47	18.188	3,6	%14,6	2,7	%10,8

Not: data.worldbank.org/indicator, dtso.org.tr, ticaret.gov.tr/datatrademap.org/Country_SelProductCountry verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.

Kuşak Yol Projesi'nin ilanı ile birlikte Çin, üretimlerini dünya pazarlarına daha fazla ulaştırabilme imkanını bulmuştur. Çin ekonomisinin daha iyi seviyelere gelmesi adına alınan stratejik kararların ve bu doğrultuda oluşturulan yatırımların Çin Devleti için ilerleme kaydetmek anlamında önemli etkisi olduğunu söylemek mümkündür (Akkaş, & Öztopal, 2020, s. 54). Yukarıda yer alan tablo, Kuşak Yol Projesi'nin ilan edilmesinin yıl dönümü olan 2014 senesinden günümüze kadar olan süreçte Çin Devleti'nin ekonomik bazı göstergelerini ortaya koymaktadır. Çin Devletinin Reel Gayri Safi Yurtiçi Hasılası'na (GSYİH) bakıldığında, 2014 yılından günümüze kadar olan süreçte yaklaşık olarak 9.4 trilyon dolarlık artış görülmektedir. Aynı zamanda yukarıda yer alan dönemler arasında Çin'in dünya ekonomisinden aldığı paya bakıldığında ise %14.69 seviyelerinden %18.47 seviyelerine ulaştığı görülmektedir. Tüm bunların yanısıra Çin Devleti'nde Kişi Başına Düşen Milli Gelir anlamında da kayda değer artış olduğunu gözlemlemek mümkündür. İnsanların yaşam standartlarını ortaya koyması bakımından önem arz eden bu göstergeye bakıldığında, satın alma gücü paritesine göre hesaplanan Kişi Başına Milli Gelir 2014 yılında yaklaşık 11.851 dolar seviyelerinde iken 2022 yılına gelindiğinde bu rakamın yaklaşık olarak 18.188 dolar seviyelerine ulaştığı görülmektedir. Asya Ejderhası'nın bu dönemler arasında ürün ihracatlarında da yaklaşık 1.3 trilyon dolarlık bir artış gerçekleştiği ve bununla birlikte dünya ihracatından aldığı payında da artış olduğu gözlemlenmektedir. Bununla birlikte Çin Devleti'nin ithalat rakamlarına bakıldığında ise, her ne kadar ihracat rakamları kadar artış olmasa da yaklaşık olarak 700 milyar dolarlık bir artış gerçekleştiği ve dünya ithalatındaki payının ise günümüz itibari ile %10.8 seviyesine geldiği görülmektedir. Bu veriler ışığında genel olarak bakıldığında, 2013 yılında ilan edilen Kuşak Yol Projesi ile birlikte Çin Devleti'nin ekonomik

verilerinin olumlu anlamda etkilendiği ve dünya ticaret pastasından aldığı pay itibari ile de ilerleme kaydettiğini söylemek mümkündür.

2019 yılı verileri bakımından Çin, Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) ardından dünyanın ikinci büyük ekonomisi haline gelmiş ve ayrıca dünyanın en hızlı büyüyen ekonomisi olmuştur (Bajpai, 2020). 2022 yılına gelindiğinde ise Çin Halk Cumhuriyeti ekonomik büyüklük anlamında Amerika Birleşik Devletleri'ni geride bırakarak dünyanın en büyük ekonomisi olmuştur.

Tablo 2.3. Ülkelerin Ekonomik Verileri(Trilyon Dolar)

Ülkeler	Ekonomik Büyüklük 1990 (Trilyon\$)	Dünya Ekonomisi Aldığı Pay(%)	Ekonomik Büyüklük 2000 (Trilyon\$)	Dünya Ekonomisi Aldığı Pay(%)	Ekonomik Büyüklük2013 (Trilyon\$)	Dünya Ekonomisi Aldığı Pay(%)	Ekonomik Büyüklük2022 (Trilyon\$)	Dünya Ekonomisi Aldığı Pay(%)
Çin	1.62	%3.15	4.36	%6.38	15.13	%14.14	25.68	%18.47
ABD	10.1	%19.66	14.16	%20.74	17.84	%16.67	21.56	%15.51
Japonya	4.06	%7.90	4.61	%6.75	5.04	%4.71	5.21	%3.75
Almanya	2.92	%5.68	3.53	%5.17	4.03	%3.77	4.5	%3.24
İngiltere	1.79	%3.48	2.29	%3.35	2.75	%2.57	3.14	%2.26
Fransa	1.96	%3.81	2.42	%3.54	2.83	%2.64	3.13	%2.25
İtalya	2.08	%4.05	2.45	%3.59	2.43	%2.27	2.58	%1.86
Kanada	0.95	%1.85	1.27	%1.86	1.64	%1.53	1.91	%1.37
Dünya	51.38	%100	68.29	%100	107.01	%100	139.03	%100

Not: data.worldbank.org verilerinden derlenerek tarafınca oluşturulmuştur.

Yukarıda yer alan tabloda; ülkelerin satın alma gücü paritesine göre 2017 yılı ABD Doları sabit fiyatlı olarak Gayrisafi Yurtiçi Hasılatları ve dünya ticaretinden aldıkları paylar yer almaktadır. 1990 yılına bakıldığında ABD'nin GSYİH'sı ile dünya ekonomisinden aldığı payın, diğer ülkeler ile kıyaslandığında çok daha fazla olduğunu gözlemlemek mümkündür. Bu dönemde Çin Halk Cumhuriyeti'nin dünya ekonomisinden aldığı paya bakıldığında ise, Kanada hariç diğer ülkelerin gerisinde kaldığı görülmektedir. Küreselleşmenin ilk yılları olarak görülen 2000 yılına gelindiğinde ise; Çin Halk Cumhuriyeti'nin GSYİH'sı ile dünya ekonomisinden aldığı payı 1990 yılına göre 2 kattan daha fazla arttırmış olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte ABD haricinde diğer G7 ülkelerinin dünya ekonomisinden almış oldukları paylarının 1990 yılına göre azalış gösterdiği görülmektedir. Kuşak Yol Projesi'nin ilan edildiği 2013 yılına gelindiğinde, Çin Halk Cumhuriyeti'nin GSYİH'sı itibari ile 2000 yılına göre 2013 yılında yine dünya ekonomisinden aldığı pay iki kattan fazla artış göstermiş; bununla birlikte G7 ülkelerinin tamamının paylarında bir önceki döneme göre azalış söz konusudur. Kuşak Yol Projesinin ilanından günümüze gelindiğinde ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin GSYİH'sındaki artışın devam ettiği ve yaklaşık 25.7 Trilyon Dolar seviyelerine gelmiş olduğu, bununla birlikte dünya ekonomisinden aldığı payın %18.47 olduğu, bu haliyle Amerika Birleşik Devletleri'nin de önüne geçerek ekonomik büyüklük ve dünya ekonomisinden aldığı pay itibari ile dünyanın en büyük ekonomisi olduğu görülmüştür. Diğer devletlere bakıldığında ise, her ne

kadar GSYİH'larının artış gösterdiğini söylemek mümkün olsa da dünya ekonomisinden aldıkları payların, Kuşak Yol Projesi'nin başlangıcı olan 2013 yılından itibaren azaldığı gözlemlenmektedir.

Tablo 2.4. Ülkelerin Reel Ekonomik Büyüme Oranları(%)

Ülke	1990	2000	2010	2013	2021	2022	2023 (Tahmini)	2024 (Tahmini)
Çin	3.9	8.5	10.6	7.8	8.4	3.0	5.2	4.5
ABD	1.9	4.1	2.7	1.8	5.9	2.1	1.8	1.0
Japonya	4.8	2.8	4.1	2	2.2	1.0	1.4	1.0
Almanya	5.3	2.9	4.2	0.4	2.6	1.8	-0.3	1.3
İngiltere	0.7	4.1	2.4	1.8	7.6	4.1	0.4	1.0
Fransa	2.9	3.9	1.9	0.6	6.8	2.6	0.8	1.3
İtalya	2	3.8	1.7	-1.8	7.0	3.7	1.1	0.9
Kanada	0.2	5.2	3.1	2.3	5.0	3.4	1.7	1.4

Not: Imf.org, 2023, data.worldbank.org verilerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Yukarıda yer alan tabloda Çin Halk Cumhuriyeti'nin, ve G7 Ülkelerinin ortalama olarak reel büyüme oranları yer almaktadır. 1990 yılında büyüme rakamlarına bakıldığında, Almanya'nın en yüksek büyüme oranına ulaştığını, ikinci sırada ise Japonya'nın yer aldığı görülmektedir. 1978 yılında dışa açılan Çin Halk Cumhuriyeti ise bu iki ülkenin ardından gelmektedir. Ancak ilerleyen süreçte Çin Devleti'nin G7 ülkeleri ile karşılaştırıldığında, büyüme rakamları bakımından 2022 yılına kadar önde olduğunu söylemek mümkündür. 2008 krizinden iki yıl sonrasında ise, Çin Halk Cumhuriyeti'nin iki haneli büyüme rakamlarına ulaştığını, Almanya ve Japonya haricinde diğer ülkelerin büyüme rakamlarının ise 2000 yılı rakamlarının altında kaldığı görülmüştür. 2013 yılında Kuşak Yol Projesi'nin ilanında Çin Devleti'nin %7.6 ile tek haneli büyüme rakamlarına düştüğü görülmektedir. Bu dönemde G7 ülkelerinin oldukça düşük büyüme rakamlarında seyrettiği görülmektedir. 2022 yılına gelindiğinde ise İngiltere'nin ilk sırayı aldığı ve ardından sırasıyla İtalya, Kanada ve Çin gelmektedir.

IMF tarafından hazırlanan "World Economic Outlook" raporunun 2023 Temmuz güncellemesinde Dünya genelinde 2023-2024 ekonomik büyüme tahminlerine göre, küresel büyümenin 2023 ve 2024 yıllarında %3.5'den %3'e düşeceği öngörülmüştür. Küresel büyümenin 2000-2019 yılları arasında %3.8 ortalama büyüme gerçekleştirmiş olduğu verisinden hareketle, projeksiyonlarda belirtilen tahminlerin gerçekleşmesi halinde küresel çıktılarının görece olarak azalacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu azalışın meydana gelmesinde üretim gerilemesinden kaynaklı gelişmiş ülkelerin öncül rol oynadığını söylemek mümkündür(Imf.org, 2023:3). Nitekim bu devletlerin ekonomik büyümelerine bakıldığında istisnai durumlar haricinde 2021 yılından 2024 yılına kadar düşüşler gerçekleşmekte ve özellikle 2023-2024 yıllarında tahminlenen büyüme oranlarının, dünya ortalamasının altında kaldığı gözlemlenmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin, yukarıda yer alan gelişmiş ülkeler ile kıyaslandığında gerçekleşmiş ve beklenen büyüme oranlarının daha yüksek

seviyelerde olduğu ve ayrıca dünya geneli ortalama büyüme oranlarının da üzerinde seyrettiğini söylemek mümkündür.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin yıllar itibari ile büyüme rakamlarının tek hanelere inmesi konusunda Kuşak Yol Projesi ortaya konulmuş önemli bir vizyondur. Projenin yanında Çin Devleti ekonomik yavaşlamasını düzeltmek ve halihazırda varolan küresel ekonomik gücünü koruyabilmek adına 2015 yılında "Made in China 2025" planını duyurmuştur. Çin Devleti'nin bu planı oluşturmasının özünde, gelişmiş bir ekonomiye dönüşürken araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin artırılması sayesinde ilerleyen yıllarda sürdürülebilir kalkınma ve üretim konusunda rekabetini koruma amacı vardır. Çin Devleti, uygulamaya koymuş olduğu plan dahilinde, yabancı teknoloji ithalatını yapmak yerine ülkesi için ve diğer ülkelere ihraç edebilmek adına teknoloji yoğun ürünlerin olabildiğince yerli üretim olması hedefine vurgu yapmaktadır. Bu sayede Çinli şirketlerin ülke içi ve dışında daha fazla rekabet edebilme durumu söz konusu olacaktır. Çin Devleti, proje kapsamında 10 teknoloji bazlı sanayi sektörünün geliştirilmesine odaklanmaktadır. Bu endüstriler; yeni enerji araçları, ileri teknoloji gemi parçaları, yeni ve yenilenebilir enerji ekipmanları, endüstriyel robotlar, yüksek performanslı tıbbi cihazlar, traktörler ve yeni nesil biçerdöverler, Telefon çipleri, geniş gövdeli uçaklar olarak belirtilmiştir (isdnp.eu, 2018).

3. KUŞAK YOL PROJESİ

İlk çağlardan itibaren Mısırlıların, akabinde Romalıların, Çin Devleti'nden aldıkları ipeğin batı ülkelerine ticaretinin gerçekleşmesiyle Tarihi İpek Yolu'nun temelleri atılmıştır. İpek, daima toplumların yaşamında önemli bir yer edinmiştir. İpek, doğu ve batı arasındaki milletlerarası ticarete ve ilişkilerin ilerlemesinde önem arz etmesi nedeniyle Çin'den Anadolu'ya ve buradan da deniz yolu ve kara yolu ile Avrupa'ya dek uzanan güzergaha İpek Yolu denilmiştir (Koçpınar & Şeker, 2022, s. 293). Yüzyıllar boyu Tarihi İpek Yolu, Avrupa ile Asya'yı bağlayan en önemli karayolu olmuştur. Birçok farklı rotadan oluşan ve geniş bir coğrafyaya yayılan İpek Yolu, refah ve ticari ilişkilerin kaynağı olmasının yanı sıra farklı topluluklar arasında kültürel etkileşimin, bilgi ve tecrübe alışverişinin yaşandığı bir koridor olarak, toplumları diğer topluluklarla ve değişik kültürlerle etkileşime girmeye zorlamıştır. Ticari etkileşimin sonucunda kentlerin yanı sıra köylerde yaşayan insanlar dahi gelişmiş kentlerin yararlandığı imkanlara sahip olmaya başlamış olup fikir, bilgi, deneyim ve inanç alışverişine ortak olmuşlardır (Fedorenko, 2013, s. 3).

Tarihi İpek Yolu sağladığı ekonomik ve güvenlik avantajları nedeniyle birçok ülkenin hakim olmak istedikleri bir alan olmuştur. İpek yolu Coğrafi keşifler gerçekleşene kadar olan süreçte tek ulaştırma koridoru olarak yarattığı fırsatları arttırarak devam etmiştir. Çin toplumunun keşfettiği ipek ve devamında gelişen ipek yolu koridoru ile önemli uluslararası ticaret merkezi olan Asya Ejderhası, bir anlamda yine kendisinin keşfettiği pusula ile birlikte gerçekleşmiş olan Coğrafi Keşiflerle uluslararası ticaret koridorunun atlas okyanusuna kaymasıyla birlikte hakimiyetini kaybetmeye başlamıştır (Turan, 2021, s. 6-7). Tarihi ve kültürel anlamda önemli bir geçmişe sahip olan Çin, 19. yüzyıla kadar dünya ekonomisinin merkezi konumunda yer almışken Sanayi Devrimi sayesinde üretimin batıya kayması sonucu Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) merkezli Batı'nın gerisinde kalmış olup devamında gerçekleşen dünya savaşları ile 1949 yılına kadar eski gücünü önemli ölçüde yitirmiştir. 1949 yılında ise Mao Zedong liderliğinde dışa kapalı ekonomi modelini benimseyen Asya Ejderhası, 1978 yılında Deng Xiapeng'in dışa açık reformist politikalar üretmeye başlamasına kadar olan süreçte diğer ülkeler ile asgari bağlar kurabilmiştir. Ancak 1978 yılı itibari ile dışa açık politikaların benimsenmesi, Çin Devleti için yeni bir milat oluşturmuştur. Eski bir Çin atasözü; "Tarih eskileri anlatmaz yenileri yaratır" şeklinde günümüze kadar gelmiştir. Tarihi ipek yolu sayesinde yüzyıllar boyunca dünyada önemli bir merkez olarak kabul edilen Çin Halk Cumhuriyeti, Coğrafi Keşifler ile kaybettiği hakimiyetini 2013 yılında yeniden ve daha kapsamlı olarak İpek Yolu oluşturma düşüncesi ile bir vizyon ortaya koyarak bu sözü haklı çıkarmıştır.

Çin Halk Cumhuriyeti Kuşak Yol vizyonunu ortaya koymadan evvel 17 mart 2013'de Xi. Jinping'in Çin Halk Cumhuriyeti başkanı olarak seçildiği 12. Ulusal Halk Kongresinin kapanış oturumunda bahsettiği Çin Rüyası hakkında; "Çin rüyasını gerçekleştirmek için Çin yolunu izlemeliyiz, Çin ruhunu yüceltmeliyiz, Çin'in tüm güçlerini birleştirmeliyiz. Çin halkı barışseverdir. Barış, dayanışma ve kazan-kazan ortaklığı bayrağını yükselteceğiz, şaşmaz bir şekilde barışçıl, gelişim

yolunda ilerleyeceğiz, şaşmaz bir şekilde dışa açılmanın karşılıklı fayda sağlayan kazan kazan stratejisini izleyeceğiz. Kendimizi dünyadaki diğer bütün ülkelerle dostça ortaklıklar geliştirmeye adayacağız, uluslararası görevlerimizi ve sorumluluklarımızı yerine getireceğiz, yüce barış ve gelişme amacını ilerletmeye devam edeceğiz, ” söyleminde bulunmuş ve bu şekilde tarihe not düşmüştür(npc.gov.cn, 2023). Çinli liderler, bu fikri “Çin Rüyası” olarak ifade etmiş ve Çin’i küresel bir güç yapmak için bu doğrultuda çaba göstermişlerdir. 2012 yılında Çin Devlet Başkanı olarak göreve başlayan Şi Cinping (Xi Jinping) de, devleti için bu rüyayı gerçek yapabilmek adına uzun vadeli stratejik adımlar atmıştır. Bu bağlamda, Pekin tarafından günümüzde halihazırda yapım aşamaları süren ve daha uzun seneler devam edecek olan Kuşak Yol Girişimi hayata geçirilmeye başlanmıştır (Ayvaz, & Ramadhan, 2021, s. 75).

Nitekim 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan’da ve 3 Ekim’de Endonezya’da yaptığı konuşmasında Kara ve Deniz İpek Yolu projelerinden bahseden Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping, Doğu’dan Batı’ya dünyayı adeta bir örümcek ağı gibi saracak Çin projesini dünya gündemine getirmiştir. Projelerin Kara ve Deniz Yolu kısımlarının üst başlığı olarak “Kuşak-Yol Girişimi ya da Bir Kuşak Bir Yol” (Belt and Road Initiative-BRI or One Belt One Road-OBOR) projesi denilmiştir. Kuşak kelimesi projenin karayolları, demir yolları, petrol ve doğalgaz boru hatları ve altyapı yatırımlarını kapsayan kara kısmını, yol kelimesi ise projenin kapsadığı deniz yollarını ifade etmektedir (Yılmaz, 2019, s. 12).

OBOR Projesi kapsamı itibariyle bakıldığında dünya nüfusunun dörtte üçünü içine alan, Dünya Gayrisafi Yurtiçi Hasıla’sının yaklaşık olarak %40’ını kapsayan, doğrudan ve dolaylı olarak 130 dan fazla ülkeyi barındıran, 4-8 trilyon (artması kuvvetle muhtemel) dolar bütçesi olan önemli bir projedir (Yılmaz, 2020, s. 14). Proje iki plan veya hat üzerine kuruludur. İlk plana göz attığımızda, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Silk Road Economic Belt) karşımıza çıkmakta olup bu hat; Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa’yı kara hattı üzerinden birbirine bağlamayı hedeflemektedir. İkinci plan özelinde bakıldığında ise Deniz İpek Yolu (Maritime Silk Road) kastedilmektedir ve bu plan doğrultusunda Çin’i, Hint Okyanus’u üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz’e bağlamak amacı güdülmektedir (McBride, 2015, s. 4). Bu hatların güzergâhlarına baktığımızda ise İpek Yolu Ekonomi Kuşağı olarak ; Çin-Pakistan, Orta Asya-Türkiye, Çin-Avrasya, ÇinMoğolistan-Rusya, Çin-Doğu Asya, Çin-Hindistan şeklindeki geniş bir coğrafyayı kapsayan alt koridorlar ortaya çıkmaktadır(Tuncel, 2023). Deniz İpek Yolu(bazı kaynaklarda 21. Yüzyıl Yeni İpek Yolu diye geçmektedir)’nun alt koridorları ise Çin kıyılarından başlayarak Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu’ndan Avrupa ve yine Güney Çin Denizi yoluyla Çin kıyılarından Güney Pasifiğe ulaşmaktadır (Akkaş, & Öztopal, 2020, s. 55).

Çin Halk Cumhuriyeti, Kuşak Yol Projesi ile birlikte ortaya çıkan ekonomik koridorlarına büyük önem atfetmektedir. Proje kapsamında önemli bir yer teşkil eden Çin-Pakistan Kara Koridoru özelinde bakıldığında, bu koridor özelinde yaklaşık 10 sene için Pakistan devleti’ne 55 milyar dolarlık yatırım sözü verilmiştir. Koridor için verilen sözlerin yerine getirilmesi ile birlikte Pakistan

Devleti'nin özellikle altyapısının gelişimi anlamında önemli bir etkiye sahip olması beklenmektedir (Sender & Stacey, 2017). Çin Devleti söz konusu koridor için Gwadar Limanı'nı inşa etmiş olup mevcut haliyle bölgede yaklaşık 3000 kilometrelik karayolu yapılmıştır (Derudder, 2018, s. 10). Genel olarak Kuşak Yol Koridor'larına bakıldığında esas olarak Asya-Avrupa-Doğu Afrika'da ticareti ve ekonomik büyüme artışının hedeflendiğini söylemek mümkündür. Ayrıca koridorlar sayesinde girişim, politik işbirliği, altyapı, ticaret, yatırım, finans ve beşeri faktörlerde de ilerlemeler olması beklenmektedir (De Soyres vd., 2018, s. 2).

Bu devasa projenin Orta Asya özelinde yer alan koridoruna bakıldığında ise asıl hedefin, ülkelerin Orta Asya üzerinden birbirine bağlanması ve bu hat aracılığı ile Avrupa'ya mal tedariğinin sağlanması olduğunu söylemek mümkündür (Bocutoğlu, 2017, s. 265). Orta Asya devletlerinin karşılıklı entegrasyonları belirli avantajları olması nedeniyle önemlidir. Bölgede enerji, mineral, tarımsal hammadde kaynaklarının zengin olması ve bölgenin güçlü üretim, ihracat ve bilimsel-teknik potansiyeli barındırması, jeopolitik konum bakımından çok önemli bir yerde olunması, nitelikli işgücü imkanı, işçilik maliyetlerini düşük olması, su ve diğer doğal kaynakların ziyadesiyle var olması gibi hususlar, söz konusu koridorun büyük potansiyele sahip olduğunun en büyük göstergeleri olarak düşünülmektedir (Linn, 2012, s. 96-97). Tüm bu veriler ışığında bölgede transit potansiyelinin etkin kullanılması durumu söz konusu olduğunda, bölge devletleri bakımından ekonomik ve ticari bağların ilerlemesi ve eski ipek yolunun bir bakıma yeniden canlanmasını sağlanacaktır. Bu koridor sayesinde işsizlik sorununun azalması, bölgede yaşayan insanlar için hayat standartlarının yükselmesi, endüstriyel büyüme anlamında ilerleme kaydedilmesi gibi durumların gerçekleşmesi muhtemeldir (Özdaşlı, 2015, s. 585).

Kuşak Yol Projesi'nin orta güzergahının aktif olarak kullanılması halinde Türkiye özelinde ise, jeopolitik konum itibari ile önemli bir yerde olması nedeniyle koridorda yer alan diğer ülkeler ile güçlü ortaklıklar kurabilme zemini oluşabilecektir. Yeni ipek yolunun önemli bileşenlerinden biri olarak görülen Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ile Orta Asya ve Çin'den gelecek ürünlerin Avrupa'ya hızlı ve ucuz bir şekilde iletebilmesi durumu söz konusu olmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2018, s. 18).

3.1. Kuşak Yol Projesinin Genel Hedefleri

Kuşak Yol Projesi ekonomik sosyal ve kültürel temelli olarak, ülkeler arası bağların güçlendirilmesi ve bu yolla üyesi olan tüm ülkelere fayda sağlanmasını amaçlayan bir proje olarak Çin tarafından kazan-kazan projesi olarak tanıtılmıştır. Kuşak Yol Projesi nezdinde gerek hedefleri gerekse de kapsadığı alan itibariyle Çin Halk Cumhuriyeti'nin küresel bir vizyon ortaya koymaya çalıştığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Kuşak Yol Projesi'nde ülkeler arasında; ortak kalkınma stratejileri geliştirerek politik koordinasyonu sağlamak, ulaşım, altyapı ve iletişim imkanlarını ilerleterek ticaretin önündeki engelleri

ortadan kaldırmak, engellerin kaldırılabilmesi adına finansal imkanları geliştirmek, Asya-Avrupa arasında büyük bir ticaret ağı kurmak ve projeye dahil olan devletlerin halkları arası iletişimin sağlanması, seyahatlerin kolaylaştırılması ve bilgi paylaşımlarının olması gibi hedefler bulunmaktadır (Yılmaz, 2020, s. 14). Siyasi koordinasyonu oluşturabilmek için hükümetler arası işbirliğinin olması, siyasi güvenin artırılması, ortak çıkarların genişletilmesi ve koordine edilmesi gerekmektedir. Ticaretin önündeki engelleri kaldırabilmek adına bölgesel serbest ticaret anlaşmalarının oluşturulması hedefiyle ticaret ve yatırım engellerinin kaldırılması durumu ifade edilmektedir. Finansal entegrasyon oluşturabilmek adına, çerçevesi Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AIIB), BRICS üyelerinin dahil olduğu Yeni Kalkınma Bankası (NDB), İpek Yolu Fonu (SRF), Şangay İşbirliği Örgütü Kalkınma Bankası (The SCO Development Bank) tarafından oluşturulan ve OBOR ülkeleri kapsamında ortak ekonomik bir sistem geliştirmek kastedilmektedir. Ayrıca insanlar arasında bağların geliştirilebilmesi anlamında OBOR ülkeleri arasında eğitim ve kültür değişiminin desteklenmesi ve bu şekilde farklı kültürlerin tanınması ile eğitimde farklı yöntemlerin görülmesi, turizm ve medya işbirlikleri gibi yumuşak güç uygulanması gerçekleştirilmesi durumları ifade edilmektedir (Fulton, 2016, s. 43).

Kuşak Yol Girişimi'nin spesifik hedefleri Çin'in 13. 5 yıllık planı 51. ve diğer bölümlerinde ise şu şekilde ifade edilmektedir;

-Kuşak Yol Girişimi'nde Ticaret ve Yatırımı Artırma Faslı: "Siyasi iletişim, altyapı bağlantıları, ticareti kolaylaştırma, sermaye akışı ve insandan insana değişime odaklanarak, iki taraflı ve çok taraflı işbirliği mekanizmaları oluşturulacaktır."

-İpek Yolu Boyunca Serbest Ticaret Bölgeleri Oluşturma Faslı: "Serbest Ticaret Bölgesi stratejisini hızlandırmak adına gayretler artırılabilecek, kademeli olarak yüksek standartlı serbest ticaret alanlarından oluşan bir ağ kurulmak suretiyle Serbest Ticaret Bölgelerinin inşası ile ilgili olarak Kuşak Yol Girişimi rotaları boyunca ülke ve bölgelerle müzakerelere aktif olarak katılınacaktır."

Altyapıyı Finanse Etmek adına Bölgedeki Mali İşbirliğini Geliştirme Faslı: "Uluslararası finansal kuruluşlar ve kurumlar da dahil olacak şekilde kuruluşlar ile işbirliğini güçlendirmek, Asya Altyapı ve Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası'nın gelişimini teşvik etmek için etkin bir biçimde çalışmak, İpek Yolu Fonu'nu verimli bir şekilde kullanmak ve açık, çoğulcu ve karşılıklı fayda oluşturan finansal işbirliği platformu tesis edilecektir."

-Doğal Kaynaklara Erişim Faslı: "Enerji, kaynaklar, üretim zincirleri, dahili işleme ve dönüşüm üzerinde uluslararası işbirliği geliştirilecektir."

Kuşak ve Yol Koridorlarındaki Ulaşım Altyapısını Güçlendirme Faslı: "Otoyolları, demiryolları, su yolları ve havayollarını birleştiren uluslararası lojistik rotalar oluşturmak ve ana güzergahlar boyunca ve ana limanlarda altyapı gelişimini güçlendirmek, çok modlu taşımacılığı ilerletmek, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı için çekirdek bölge kabul edilen Sincan'ı geliştirmek."(OECD Business And Finance Outlook, 2018, s. 10)

Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak yolun tamamlanması ile birlikte ise kara, deniz ve demir yolu ulaşımında entegrasyon oluşturulabilmesi, küresel ticaret güzergahlarının alternatiflendirilmesi ve ulaşım sürelerinin azaltılarak maliyetlerin düşürülmesi amaçlanmaktadır. Alt yapı iyileştirmelerini tamamlamayı başarabilen ülkeler için büyük potansiyel barındıran bu proje, başta Ortadoğu ve Kafkasya olmak üzere Orta Asya ve Afrika devletlerinin dünya ekonomisi pazarına katılmalarına olanak sağlayacaktır (Yıldız, 2018, s. 16).

Projeye ticaret ve yatırım bazlı olarak bakıldığında, devletlerin birbirleri ile olan ilişkilerinde, girişimin katılımcı ülkeleri ile anlaşmaya yönelik üst düzey politik işbirliğini içerdiği görülmektedir. Kuşak Yol Girişimi'nin kapsadığı alanları şu şekilde sıralayabiliriz:

- Karayolu, demiryolu, liman altyapı projeleri
- Enerji ve güç
- Kamu hizmetleri
- Ulaştırma, Lojistik ve inşaat
- Finansal piyasalar
- Teknolojik gelişmeler, telekom, medya ve bilgi teknolojisi(Dla Piper, 2018).

Genel olarak bakıldığında, Kuşak Yol Girişimi içerisinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılı olan 2049 yılında tamamlanması hedeflenen projeler yer almaktadır. Proje sayesinde kıtalar aşılacak olup çok sayıda ülkenin katılımı ve dolayısıyla milyarlarca insanı etkilemesi nedeniyle büyük öneme haiz olduğunu söylemek mümkündür. Tüm bu hedeflerin gerçekleştirilmesi adına ülkelerin ulaştırma, ticaret ve enerji kaynakları gibi altyapı hizmetlerini, karşılıklı sermaye alışverişi ve kültürel etkileşimlerinin ilerletmeleri gerekmektedir (Yılmaz, 2020, s. 14).

3.2. Kuşak Yol Projesinin Finansmanı

Kuşak Yol Girişimi 2013 yılında ilan edildiğinden günümüze, 126'dan fazla devlet ve Asya, Orta Doğu, Avrupa, Afrika ve Güney Amerika'da 29 uluslararası kuruluş katılmak için Çin ile iş birliği anlaşmaları imzalamış bulunmaktadır. Çin Devleti ile katılımcı ülkeler arasındaki toplam ticaret hacminin 6 trilyon ABD doların üzerinde olması ve 2030 yılına kadar ekonominin büyümesini sürdürmek adına ek olarak yaklaşık 26 trilyon ABD dolarına gereksinim duyulması nedeniyle, inisiyatifin süregelen başarısını devam ettirebilmek için finansman büyük rol oynamaktadır. Kuşak Yol Projesi için Asya Kalkınma Bankası'nın tahminlerine göre 8.000.000.000.000\$ civarında bir altyapı yatırımına ihtiyaç duyulduğu yönündedir (chinadaily.com, 2019). Bu finansmanın Asya Kalkınma Bankası ve Dünya Bankası tarafından karşılanması olanaklı görülmemesi nedeniyle 24 Ekim 2014'de Pekin'de 21 ülke tarafından imzalanan bir anlaşmayla Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) kurulmuştur. Banka günümüz itibari ile en büyük hissedar olan Çin'in payı %26 iken, 2. Büyük

hissedar Hindistan'ın payı %7,5'tir. Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nda Türkiye ise 2.609.000.000 Amerikan Doları sermaye taahhüdü ile en büyük 11. Hissedar durumundadır (Zentürk, 2016).

Asya Altyapı ve Yatırım Bankası kuruluşunun ilk zamanlarında 2016 yılı itibari ile kendi bölgesinden 37 ve kendi bölgesinden olmayan 20 üye ülke olmak üzere toplamda 57 üye sahibi iken; bu sayı 2020 yılı sonu itibari ile 103'e yükselmiş olup bu haliyle bankaya üye olan devletler dünya nüfusunun yaklaşık olarak %79'luk kısmını temsil etmekte ve ayrıca Dünya Gayri Safi Hasılası'nın %65 lik kısmına karşılık gelmektedir (aiib.org).

Bölgesel bir kalkınma bankası olarak kurulan Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AIIB), sürdürülebilir kalkınma dahilinde çoğunlukla altyapı, enerji, lojistik, telekomünikasyon, kentsel ve kırsal kalkınma ve çevre konularında mali destek sağlamayı hedeflemektedir. Çin Devleti bu hamlelerle, kendi coğrafyasında küresel güçlerin ve onların kurumsal finansman tedariklerini yapanların haricinde kendi finansman kaynaklarını oluşturma girişiminde olduğunu bir anlamda dünyaya göstermiş olmaktadır. Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın, Çin'in Kuşak Yol Projesi'nin ilerletilebilmesi açısından lokomotif olabilecek inisiyatifler arasında değerlendirilmesi mümkün görülmektedir (Yavilioğlu, 2016, s. 11).

Kuşak Yol Projesi'nin, finansmanların sağlanması bakımından Çin kaynaklarında belirtilmiş haliyle politika bankaları, devlet bankaları, devlet fonları ve uluslararası finansman kuruluşları karşımıza çıkmaktadır (Belt and Road News, 2019);

3.2.1. Politika Bankaları

Kredi verenler veya kurumsal bankalar olarak da isimlendirilen Politika Bankaları denildiğinde Çin Kalkınma Bankası ve Çin İhracat-İthalat bankası karşımıza çıkmaktadır. Bu politika bankaları, 1994 yılında devletin ekonomik politikalarını uygulamak hedefiyle Çin Devlet Konseyi tarafından kurulmuştur. Her iki bankada, belirli sektörlerdeki işletmeleri yönlendirmek ve finanse etmek için mali politikalar ortaya koymaktadırlar. 2017 yılında yapılan ilk Kuşak ve Yol Forumu esnasında, Çin Devleti, iki politika bankasından yaklaşık 55 milyar ABD doları tutarında kredi sağlama sözü vermiştir.

3.2.1.1. Çin Kalkınma Bankası (China Development Bank (CDB))

Çin Kalkınma Bankası özellikle altyapı, enerji ve ulaştırma projeleri konularında destek sağlamakta olup genellikle Çin'in ekonomik kalkınma politikalarında lokomotif görevi üstlenmiştir. Çin Kalkınma Bankası, Kuşak Yol Projesi için önemli bir itici güçtür ve katkısı sürekli artarak devam etmektedir. Bunun yanında banka, döviz bazında en büyük borç veren ve Çin'deki en büyük ikinci tahvil ihracı yapan kuruluş olarak öne çıkmaktadır. Çin Kalkınma Bankası, ülkenin Yuan tahvillerinin dörtte birinden fazlasını gerçekleştirmektedir (Turan, 2021, s. 14). Projelere katkı anlamında Çin Kalkınma Bankası, Jakarta Bandung yüksek hızlı demiryolu hattı için, proje bedeli olan 5,29 milyar doların %75'ini 10 yıl geri ödemesiz olarak kullandırmıştır (OECD, 2018, s. 18).

3.2.1.2. Çin'in İhracat-İthalat Bankası(Exim Bank)

Exim Bank, Çin devlet politikasının sanayi, dış ticaret, diplomasi, yatırım ve uluslararası ekonomik iş birliği alanlarında uygulama konusunda ihtisaslaşmıştır. Banka, İthalat ve ihracat konularında finansman desteği konusunda uzmanlaşmış olup Kuşak Yol Girişimi finansmanında önemli role sahiptir (Belt and Road News, 2019). Exim Bank, 2015 yılı sonunda geldiği nokta itibari ile Kuşak Yol Girişimi boyunca 49 ülkede 1000 den fazla projeyi desteklemiş olup kredi bakiyesi anlamında 80 Milyar doları aşmıştır. Projeler arasında karayolları, demiryolları, elektrik, liman, haberleşme gibi alanlar yer almaktadır. Örnek olarak Malezya'ya Güneydoğu Asya'nın en uzun çapraz deniz köprüsü olan 22.5 kilometre uzunluğunda Penang Köprüsü yapımı için 800 milyon dolar düşük faizli kredi sağlaması gösterilebilir. Ayrıca 7 milyar dolar bedelinde olan Lao Halk Demokratik Cumhuriyeti demiryoluna katkı olarak %3 gibi düşük faiz oranı ile destek sağlanmıştır (OECD, 2018, s. 18).

3.2.2. Devlete Ait Bankalar

Çin Halk Cumhuriyeti'ne ait birçok banka bulunmaktadır fakat diğerlerinden ayrı olarak en büyük dört banka olan Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin İnşaat Bankası, Çin Ziraat Bankası ve Çin Bankası devlet mülkiyetindeki işletmelerine bağlı olduklarından ve yine sektörel uzmanlıkları ileri seviyede olmasından ötürü Kuşak Yol Projesi'nin finansmanında giderek artan oranda yer almaya başlamışlardır. Finansmanın önemli bir kısmı ilk dört banka tarafından karşılanmaktadır. Tüm bunların yanısıra anılan bankalar, Kuşak Yol Girişimi Projeleri'ndeki yatırımları finanse etmek için yüksek miktartlı fon bulmakla görevlendirilmişlerdir (Belt and Road News, 2019).

3.2.2.1. Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC))

Toplam varlıkları 4 milyar ABD dolarından fazla olan Çin Sanayi ve Ticaret Bankası(ICBC), piyasa kapitalizasyonu ile dünyanın en büyük ve en değerli bankasıdır. Kuşak ve Yol Projesi kapsamında sağladığı finansman dikkate değerdir (Belt and Road News, 2019). Çin Sanayi ve Ticaret Bankası; Kuşak Yol Projesi ile ilgili olarak 212 projeye 67,4 Milyar Amerikan doları fonlama yapmıştır. Potansiyel projeler ile beraber bu rakamın yaklaşık 159 milyar dolara ulaşacağı beklenmektedir (OECD 2018, s. 18-19).

3.2.2.2. Çin İnşaat Bankası(China Construction Bank (CCB))

Çin İnşaat Bankası, 3,4 milyar ABD doları aşan kredi potansiyeli ile dünyadaki en büyük altıncı banka olup pazar kapitalizasyonu ile dünyanın ikinci en büyük bankasıdır. Banka ayrıca, Kuşak ve Yol Projesi kapsamında yatırımcılara 15 milyar ABD dolarından fazla miktarda fon sağlamıştır(Belt and Road News, 2019).

3.2.2.3. Çin Ziraat Bankası (ABC)

Çin Ziraat Bankası, 3,2 milyar doların üstünde kredi kullandıran ve bu haliyle Çin'in en fazla borç veren üçüncü kuruluşudur. Banka, Pekin-Tianjin-Hebei kümesi, Guangdong-Hong Kong-Makao Büyük Körfez Bölgesi ve Yangtze Ekonomik Kemerı gibi Kuşak Yol Projeleri için fon tahsis etmiş olup 2018 yılı itibarı ile kredi hacmi 63 milyar ABD dolar seviyesine gelmiştir(Turan, 2021:15).

3.2.2.4. Çin Bankası (Bank of China (BOC))

Çin Bankası, Kuşak ve Yol Girişimi üyesi olan 23 ülkede şubesi olması dolayısıyla diğer bankalar ile kıyaslandığında en fazla şubeye sahip banka olarak göze çarpmaktadır. Banka, şu ana kadar 500'ü aşkın Kuşak Yol Projesi için yaklaşık olarak 100 Milyar dolar kredi desteği sağlamış olup Çin'in en fazla borç veren ikinci bankası durumundadır. Ayrıca Çin Bankası, toplam kredi hacminde dünyanın en büyük dördüncü bankası olması nedeniyle büyük öneme sahiptir (Turan, 2021, s. 15).

3.2.3. Devlet Servet Fonları

Bağımsız yatırım fonları olarakta adlandırılan Egemen Servet Fonları (Sovereign Wealth Fund) devlete ait yatırım fonlarıdır. Devlete ait bankaların aksine bu fonlar asli olarak tahvil, değerli metal, emlak ve hisse senedi gibi finansal varlıklara yatırım yapmaktadır. Bu fonlar ile salt yerel değil aynı zamanda küresel olarak da yatırım yapılmaktadır. Bu fonların ana faaliyeti ise Kuşak Yol ülkelerinden gelen bağımsız talepleri değerlendirerek projelere finansman sağlamaktır (Turan, 2021, s. 15).

3.2.3.1. Çin Yatırım İşbirliği(China Investment Corporation (CIC))

Çin Yatırım İşbirliği, Çin Devleti'nin döviz rezervlerinin önemli bir kısmını yönetmektedir. 2016 Yılı itibarı ile 814 milyar ABD Doları tutarındaki fonun yaklaşık olarak üçte birlik kısmı, gelişmekte olan devltilere ve Kuşak Yol Proje'leri için fon talep edenlere öncelik tanınarak özel pazarlara tahsis edilmektedir (Turan, 2021, s. 15-16).

3.2.3.2. Çin Hayat Sigortası Şirketi (China Life Fund)

Daha Evvel kapalı bir ekonomik sisteme sahip olan Çin Devleti'nde, bankaya uluslararası yatırım yapmasına izin verilmesiyle Çin Hayat Sigortası Fonu'nun dış yatırımları, toplam portföyünün yüzde 2,9'unu oluşturarak 11,6 milyar ABD dolar seviyesine ulaşmıştır. Giderek artan büyüklüğü ile China Life fonu, portföyünün yüzde 15'ini aşkın portföyünü Kuşak Yol Projeleri'ne destek için yönlendirmeyi hedeflemektedir (Turan, 2021, s. 16).

3.2.3.3. Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu (NSSF)

Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu'nda, yaklaşık olarak 4 Milyar dolar ile fonunun yüzde 5,94'ünü oluşturan bedel yurtdışı yatırımlara ayrılmıştır. Burada toplanan fonun belirli bir kısmı Kuşak Yol finansmanı ve yatırımları için kullanılırken, bunun yanısıra devlet bankalarına fon sağlama aracı olarak da değerlendirilebilmektedir (Belt and Road News, 2019).

3.2.3.4. İpek Yolu Fonu (Silk Road Fund)

İpek Yolu Fonu, Kuşak Yol'un yatırım ayağı için 40 milyar Amerikan doları kayıtlı sermaye ile çok taraflı yatırım fonu oluşturmuştur. Fon, orta ve uzun vadeli kalkınma ve yatırım aracıdır. İpek Yolu Fonu özkaynak yatırımı öncelikli olmak üzere çeşitli yatırım ve finansman biçimleriyle Kuşak Yol'a dahil devletler ve bölgelerde altyapı, endüstriyel yatırımlar ve finansal işbirliğine finansman sağlama görevini de yerine getirmektedir (silkroadfund, 2022). Burada altyapı projelerinden kasıt genel itibari ile enerji sektöründeki altyapıya yöneliktir (Turan, 2021, s. 19). Kuşak Yol Projesine katkı anlamında Pakistan'ın Jhelum Nehri üzerindeki Karot Hidroelektrik projesinin İpek Yolu tarafından finanse edilmesi, Çin Gezhouba Corporation da dahil olmak üzere Çinli yatırımcılarca geliştirilen BAE Mısır Enerji santrali gösterilebilir (OECD, 2018, s. 19)

3.2.4. Uluslararası Finans Kuruluşları

Çin Halk Cumhuriyeti'nin de üyesi olduğu Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapısı Yatırım Bankası, Yeni Kalkınma Bankası gibi uluslararası kuruluşlar yalnızca Kuşak Yol Projesi'ne odaklanmamakla birlikte bu projenin coğrafi anlamda dikkate değer bir alanı kapsamı nedeniyle Kuşak Yol Projesi içinde önemli destekler sağlamaktadırlar (Belt and Road News, 2019).

3.2.4.1. Dünya Bankası Grubu

Dünya Bankası, 189 farklı ülkeden hissedar yapısı ile ülkelere fon sağlayarak, projelere kredi sağlayan uluslararası bir finans kuruluşudur. Grup Kuşak Yol üyesi ülkeleri ile derinden ilgilenmektedir ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile kalkınma projeleri kapsamında çalışma yapmaktadır. Dünya Bankası halihazırda Kuşak Yol katılımcıları için altyapı projelerine yaklaşık olarak 80 milyar ABD doları yatırım yapacağını taahhüdünde bulunmuştur (Turan, 2021, s. 16).

3.2.4.2. Asya Kalkınma Bankası (ADB)

Asya Kalkınma Bankası, 67 ülkeden hissedarı olan çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. Bankanın asli görevi Asya ülkelerine yatırım yaparak kalkınmalarına yardımcı olmaktır. Doğal olarak Kuşak Yol Projesi'ne ait projelerde de önemli rol üstlenmektedir. Banka, Dünya Bankası ve Asya Altyapısı Yatırım Bankası (AIIB) ile birlikte çalışmaktadır (Turan, 2021, s. 17).

3.2.4.3. Asya Altyapı Yatırım Bankası(AIIB)

Asya Altyapı Yatırım Bankası, 2016 yılı itibari ile 57 üye sahibi olan çok taraflı bir kalkınma bankasıdır. Bankanın en büyük hissedarı Çin halk Cumhuriyeti olmakla birlikte Hindistan ve Rusya ardından sıralamayı oluşturmaktadır. Banka çoğunlukla Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) ile birlikte çalışmaktadır (Belt and Road News, 2019). Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, Aralık 2016 yılı itibariyle toplamda 1,73 milyar dolarlık yatırımı kapsayan dokuz altyapı projesine onay vermiştir. Bu Projelere genelde bakıldığında; enerji, ulaşım ve kentsel modernizasyona odaklı olduğu görülmektedir. Onaylanan projelerden biri Azerbaycanda yer alan Trans Anadolu Doğalgaz

Boru Hattı((TANAP) projesidir. Avrupa Birliği gaz koridoru ile de Hazar Denizi'ndeki doğalgazın; Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması durumu sağlanmaktadır (Turan, 2021, s. 20).

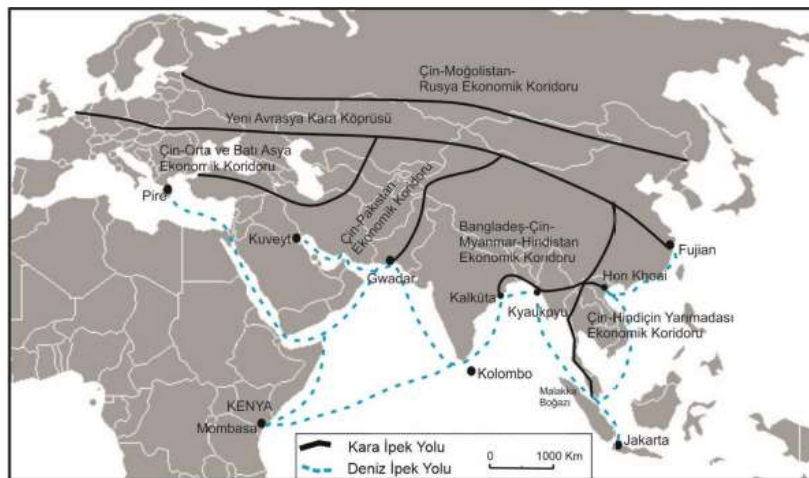
3.2.4.4. Yeni Kalkınma Bankası (New Development Bank)

Üyelerini Brezilya, Çin, Hindistan, Rusya ve Güney Afrika'nın (BRICS) oluşturduğu Yeni Kalkınma Bankasının en önemli amacı, ortakları arasında yatırım yapılmasını sağlamaktır. Bu doğrultuda oluşturulan fonunun önemli bir kısmı yeşil enerji yatırımlarına aktarılmıştır (Belt and Road News, 2019). Yeni Kalkınma Bankası daha ziyade altyapı sektöründe, üye ülkelere kredi vermektedir. Kasım 2016 da banka, Kuşak Yol Girişimi bölgesinde yaklaşık olarak 350 milyon dolarlık kredi onaylamıştır (OECD, 2018, s. 19).

3.3. Kuşak Yol Projesi Güzergahları

Kuşak Yol Projesi kara ve deniz ayrımı olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısım “Kuşak” olarak adlandırılan ve karada yer alan “Ekonomik Koridor”u kastetmektedir. Bu koridor ile birlikte Çin’in Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa ile bağlantısının oluşması hedeflenmektedir. İkinci kısım olarak ifade edilen “21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu” kısmı ise denize konumlandırılmıştır. Bu kısım ise Çin’in Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa ile bağlantısını sağlamak adına önem arz etmektedir (Koçpınar, & Şeker, 2022, s. 294).

OBOR projesi kapsam itibari ile Pasifik okyanusundan Baltık Denizi'ne kadar ulaşan bir coğrafyayı içine almaktadır. Aşağıda yer alan harita, OBOR coğrafyasının genişliğini görmek anlamında bizlere rehber olmakla birlikte, bu denli büyük bir alanı içine alması dolayısıyla projenin önemini gözler önüne sermektedir. Kuşak Yol Girişimi'nin finansmanı, planlanması ve organizesinde en büyük pay sahibi Çin Devleti'dir. Bu projenin planlanmasında Soğuk Savaş sonrası dönemde ülkeler arası ilişkileri etkileyen ideolojik sınırların önemini kaybetmesini ve bu haliyle Çin Devleti'in birçok devletle iletişim kurabilme imkanına ulaşmış olmasını ve geçirdiği ekonomik dönüşüm nedeniyle devasa bir ekonomik güç olduğunu dikkate almak gerekmektedir (Yılmaz, 2020, s. 12-13).



Harita 3.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kara ve Deniz Yolu Ağı (Bülent, 2018).

Kuşak Yol Projesi alternatif 6 kara koridoru ve deniz yolundan oluşmaktadır. Bu koridorların geçiş güzergâhları tek bir rota yerine Asya-Avrupa arasında çok boyutlu koridorlarla oluşturulmuş durumdadır. Kara güzergâhında bulunan altı koridor;

- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (China-Mongolia-Russia Economic Corridor-CAMREC),
- Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru(China-Central-West Asia Economic Corridor -CCWAEC),
- Çin-Hindiçini Yarımadası Ekonomik Koridoru(China-İndochina Peninsula Economic Corridor- CICPEC),
- Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru(New Eurasian Land Bridge Economic Corridor- NELBEC),
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru(Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor-BCIMEC),
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'dur(China-Pakistan Economic Corridor - CPEC).

Kuşak Yol Projesi deniz kısmında ise, Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ile olmasının yanısıra Güney Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa ekonomilerini de birbiri ile ilintili hale getirebilecek bir ekonomik koridor yaratmak amacı güdülmektedir. Bu bağlamda düşünüldüğünde, OBOR Projesi Güney Çin Denizi, Pasifik Okyanusu ve Hint Okyanusu'nu içine alan stratejik bir ekonomik kuşak olarak karşımıza çıkmaktadır (Yılmaz, 2019, s.12-13).

3.3.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

23 Haziran 2016 yılında ülke liderlerinin proje planlaması için Taşkent'de biraraya gelmeleri ile birlikte üç ülkenin ilişkilerini geliştirme niyetlerine dair anlaşma imzalanmıştır. Proje, ülkeler arasında ticari bağların genişletilmesi hatta bununla birlikte bölgesel ve küresel işbirliklerinin yapılması sayesinde koridorda bulunan ülkelerin yararına ilişkiler geliştirmek hedefli olarak kurulmuştur. Moğolistan açısından bakıldığında proje sayesinde komşu ülkeleri ile ilişkilerinin gelişmesi anlamında olumlu etkisinin olduğunu söylemek mümkündür. Günümüzde Avrasya'nın önemli bir ekonomik merkez haline geldiği düşünüldüğünde, Moğolistan'ın coğrafik konumu itibari ile bu durumdan yararlanması için proje büyük bir fırsat sunmaktadır (Mungunbayar, 2020, s. 37-38).

Çin Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru ayrıca ; Moğolistan'ın Kalkınma Yolu (Development Road) olarak tanımladığı ve bilinen adıyla Bozkır yolu (Steppe Road) projesi ile Çin Devleti'nin ortaya koyduğu Kuşak yol Projesi (One Belt One Road Project) vizyonu ve Rusya'nın Avrasya Ekonomik birliği(Eurasian Economic Union) girişimlerinin buluşma noktası olması dolayısıyla büyük önem taşımaktadır. Moğolistan'ın Bozkır Yolu Projesi ülke içinde gelişim sağlamak

hedeflidir ve 2014 yılında başlatılmıştır. Avrasya Ekonomik Birliği ise Avrasya ülkeleri içinde özellikle enerji sektöründe işbirliği yapılması, üye ülkelerin kalkınmalarına yardımcı olmak, karşılıklı mal ve hizmet paylaşımını amaçlayan ve Rusya liderliğinde eski Sovyet ülkelerinin bazılarının yer aldığı bir birliktir.

Çin Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru'nun ana amaçları arasında üç ülkenin ekonomik işbirliğini güçlendirmek, ülkeler arasında üretim rekabeti sağlamak, sınır prosedürlerini oluşturmak ve altyapı yatırımları konusunda birbirlerine yardımcı olmak olarak söylenebilir.

3.3.2. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEK)

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Doğu'da Çin ile Arap Yarımada'sından geçen, Orta Asya ve Batı Asya arasında oluşturulan güzergahtır. Tarihi İpek Yolu güzergahı ile kesişen bu koridor, Çin'in Xinjiang (Sincan) Uygur Özerk Bölge'sinden başlayıp Orta Asya ülkeleri ve Türkiye'den 17 Batı ülkesi ve bölgesine devam etmektedir. Koridor, Kuşak Yol Projesi kapsamında Avrupa'ya ulaşan ikinci kısmı oluşturmaktadır (Fulton, 2016, s. 46-47).

Orta Asya Batı Asya Kara Koridoru, Kuşak Yol Girişimi'nin ana hatlarından biri olması bakımından önemlidir. Koridor sayesinde Çin, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'yi içine alan bir coğrafyada ekonomik işbirliğinin artması beklenmektedir. Bölge ekonomilerinin hem birbirleri arasında hem de Çin ve Avrupa ile daha fazla iletişim kurabilmeleri bu sayede mümkün olabilecektir. Koridorda genel hatlarıyla altyapı, ulaşım, otoyol yatırımları, enerji ve enerji yolları yatırımları öncelikli olarak halledilmesi gereken hedefleri oluşturmaktadır (OBOReuropa, 2021).

Koridorun en önemli potansiyeli olarak içinde barındırdığı güzergahlarda bulunan ülkelerin genelinde doğal zengin kaynakların olması söylenebilir ancak bu ülkeler arasında geçmişten süregelen ekonomik ve sosyal istikrarsızlıklar ile yetersiz sermaye ve teknoloji sorunu gibi olumsuzluklar da çözülmesi gereken durumlar olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Türkiye, İran, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Tacikistan devletleri siyasi istikrarları ve ekonomik durumları bağlamında farklılık içermektedirler. Bu nedenle koridor sayesinde bölgede yer alan ülkeler arasında ticari işbirliklerinin ilerletilmesi ve sermaye akışının sağlanması, olumsuzlukların azaltılması anlamında önem teşkil etmektedir (Fulton, 2016, s. 46-47).

Orta Asya-Batı Asya Koridoru, Çin'in Orta Asya politikaları ve dolayısıyla Avrasya politikası bakımından da önem verdiği koridordur. Bunun nedeni Çin Devleti'nin, ekonomik ve işbirliği ile yumuşak güç temelinde bölgedeki devletler ile yaptığı işbirlikleri sayesinde aradaki bağları sağlamlaştırmaktadır (Alperen, 2018, s. 30). Bu ekonomik koridor ile birlikte, Çin, Avrasya anakarasını en azından ekonomik anlamda bütünleştirmeyi sağlayacak ve bu şekilde bölgeye hareketlilik kazandıracaktır (Sezgin, & Mammadzade, 2019, s. 45).

Türkiye’de bu koridor kapsamında yapılan çalışmalar arasında Ankara-İstanbul Hızlı Tren hattı, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havaalanı ve yapımı sürmekte olan Çanakkale 1915 Köprüsü ile Edirne-Kars Demiryolu hattı vardır (Akçay, 2017, s. 83-84).

3.3.3. Çin-Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

Hindini Yarımadası Devletleri ile Pekin hükümeti arasında Kuşak Yol İnisiyatifi bağlamında yapılan işbirliği, 2013-2014 yıllarına kadar uzansada bu projelerin Çin-Hindini Yarımadası Ekonomi Koridoru haliyle resmîyet kazanması 2-3 yılı bulmuştur. 26 Mayıs 2016 tarihinde 9. Pan Beibu Körfezi Ekonomik İşbirliği Forumu ve Çin-Hindini Yarımadası Ekonomi Koridoru Kalkınma Forumu tarafından imzalanan ortak bir bildiri ile Çin-Hindini Yarımadası Ekonomi Koridoru Girişimi dünyaya ilan edilmiştir (eng.yidaiyilu.gov, 2017).

Bu koridor ile birlikte Çin ve Hindi-Çini Yarımadası kara ve deniz yolları ile 32 Asya ülkesini birbirlerine ve Avrupa’ya bağlayacak olup bu haliyle Asya koridorunun bir parçası olacaktır. Çin’in İnci Deltası Ekonomik Bölgesi’nden başlayan ve yine Çin’in Yunnan, Guangxi, Nanning ve Pingxiang şehirleri ile Vietnam’ın başkenti Hanoi ye ulaşan ve nihayetinde Singapur’a varan bir güzergah olarak tasarlanmıştır. Koridor kapsamında yapılan önemli çalışmalardan bazıları Nanchong- Guang otoyolu , Nanning- Guangzhou hızlı tren projesi, Vietnam-Laos demiryolu bağlantısı olarak gösterilebilir (China.org, 2019). Vietnam, Laos, Kamboçya, Taylan, Myanmar ve Malezya gibi ülkelerin yer aldığı Hindini Yarımadası ile Çin’i birbirine bağlayacak ve ASEAN ülkeleri arasında Güneydoğu Asya’da Kuzey-Güney yönünde ticareti artıracak ekonomik bir koridor oluşturulmaktadır (Ben Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 11).

3.3.4. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru, Pasifik ve Atlantik’i birleştirmekte ve Kazakistan, Rusya, Belarus ülkeleri aracılığı ile Çin ve Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Bu koridor, bünyesinde 30’u aşkın ülkenin yer aldığı ve yaklaşık 10 bin 800 kilometre uzunluğunda olan bir güzergahtır. Rusya’nın Doğu kıyısındaki liman şehri Vladivostok’tan Trans Sibirya Demiryolu aracılığıyla Moskova ve doğuda Çin’in Lianyungang ile Shandong sahil kentlerine ulaşmaktadır. Koridor Batı’da ise Hollanda’nın Rotterdam ve Belçika’nın Antwerp kentlerine ulaşmaktadır. (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 11).

- Çin Chongqing – Almanya Duisburg
- Çin Chengdu – Polonya Lodz
- Çin Yiwu – İspanya Madrid
- Çin Wuhan – Almanya Hamburg
- Çin Wuhan – Fransa Lyon şehirleri arasında seferler düzenleyen demiryolu ağları bulunmaktadır(Oboreurope.com).

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

Bu güzergah ilk olarak 2013 Mayıs ayında Çin Başbakan'ı Li Keqiang'ın Hindistan'ı ziyaretinde ortaya atılmış olup Bangladeş ile Myanmar tarafından desteklenmiştir. Projenin hedefleri arasında, Çin'in ekonomik merkezleri ile daha iyi bir şekilde bağlantısını kurmak, bölgedeki ülkeler ile ticaret hacimlerini yükseltmek ve tarife dışı engelleri ortadan kaldırmaktır. Bunun yanı sıra koridorun en önemli amaçlarından biri de bölgedeki yoksulluğun azaltılmasına katkı sağlamaktır. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ile Asya'nın güneyi, doğusu ve güneydoğusu arasında ortak bir kalkınma olması durumu beklenmektedir. Bu doğrultuda ulaştırma altyapısını daha iyi seviyeye getirmek amaçlı çalışmalar yapılmaktadır. Bu koridor, Çin'in güneybatısındaki Kunming şehri, Myanmar'ın Mandalay şehri, Bangladeş'in başkenti Dakka ve Hindistan'ın Batı Bengal eyaletinin başkenti Kalküta arasında bağlantı yolu oluşturmaktadır (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 11-12).

Koridorda yer alan dört ülke, birkaç yıldır bu ekonomik koridor üzerinde çalışmalar yapmaya devam etmektedirler. Koridor yaklaşık olarak 2.80 milyar insanı kapsamı ve bu haliyle yaklaşık olarak 19 trilyon dolarlık gayrisafi hasılaya tekabül etmesi ile ne denli önemli bir ekonomik bölge olduğunu göstermektedir. Koridor ile birlikte hedefler arasında Malezya, Tayland, Kamboçya ülkelerinin Pakistan ve Afganistan ile bağlantı kurabilmelerini sağlamakta yer almaktadır (cpanewsb.com, 2022).

3.3.6. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin Başbakanı Li Keqiang'ın 2013 yılının Mayıs ayında Pakistan'a yaptığı ziyarette açıkladığı bir öneridir. Bu koridor, Çin'in kuzeybatısında yer alan Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Kaşgar kentinden başlayarak Pakistan'ın Gwadar Limanı'na kadar ulaşmaktadır. 3 bin kilometre uzunluğundaki ekonomik koridor, kuzeydeki Ekonomik Yolu güneyde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu 'na bağlamaktadır. Kuzey ve güneyde İpek Yolu'nun önemli merkezlerini birleştiren Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru bu haliyle Bir Kuşak-Bir Yol Girişimi'nin amiral projesi olarak da anılır. Proje için yaklaşık olarak 46 milyar dolarlık yatırım yapılmış olup 2015 yılında 30'u aşkın işbirliği anlaşması bu doğrultuda imzalanmıştır (china.org, 2017).

Pakistan hükümeti ve Amerika Birleşik Devletleri Uluslararası Kalkınma Ajansı (USIAD)'na göre, Proje ile alakalı olarak yapılan yaklaşık 46 milyar dolarlık yatırımın %74'ünün madencilik, enerji ve hidroelektrik santralleri, petrol-gaz boru hatları ve yenilenebilir enerji kaynakları gibi enerji altyatırımları ile ilgili ve gerisinin ise ulaşım altyapısı ile ilgili olduğunu söylemek mümkündür (Repaving the ancient Silk Routes, 2017:21).

Amiral proje olarak gösterilen bu koridorun yapımının 2030 yılı itibari ile bitirilmesi hedeflenmektedir. Çin Pakistan Ekonomik koridoru projesi, ülkeler arasında ulaşım, enerji ve deniz

gibi alanlardaki temas ve işbirliğini arttıracak olup Güney-Orta Asya ile Kuzey Afrika ve Basra Körfezi arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan projedir (china.org, 2017).

Gwadar Limanı 2011 yılında Çin'in girişimi ile başlatılmıştır. Liman sayesinde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi ile bağlantı sağlanmış olup bu haliyle özel bir konuma sahip olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Güzergah birçok otoyol, demiryolu, boru hattı ve optik kablo hatlarından oluşmaktadır (Repaving the Ancient Silk Routes, 2017:23).

Çin Halk Cumhuriyeti dünyadan yaptığı petrol ithalatının yaklaşık %80'lik kısmını Gwadar Limanı'ndan gerçekleştirmektedir, Ayrıca bu liman Çin Devleti için Malakka Boğazı'ndan geçişe alternatif oluşturmaktadır ve Malakka Boğazı'nın herhangi bir sebepten dolayı Çin geçişine kapatılması durumunda Gwadar Limanı Asya Ejderhası için stratejik bir geçiş noktası olması nedeniyle büyük önem teşkil etmektedir. Bu boğazın Çin'e karşı kapatılması durumu söz konusu olduğunda, Pekin yönetimi Gwadar limanı'nı herhangi bir aksama yaşamaksızın karlı ve güvenli bir yol olarak kullanacaktır. Gwadar Limanı'nın önemini arttıran bir diğer özelliği ise 13 milyon varil petrol kapasitesi olan Hürmüz Boğazı'na çok yakın olmasıdır. Dönemin Pakistan Başbakanı Navaz Şerif bu koridor için "kader değiştiren barış koridoru" olarak değerlendirme de bulunmuş olup, tüm bunların yanısıra gelecek olan ekonomik kalkınma ile birlikte ülkede terör sorunununda ortadan kalkacağını ifade etmiştir. Gwadar Limanı 2007 yılında 248 milyon dolar yatırım ile tamamlanarak aynı yıl faaliyete geçmiştir (Reuters.com, 2015).

3.4. Kuşak Yol Projesinin Koridorlar Aracılığı ile Ulaşabileceği Etki

Bir Kuşak Bir Yol Uluslararası İşbirliği Forumu olarak bilinen Çin Devleti'nin Yeni İpek Yolu ile ilgili en mühim uluslararası toplantı 14-15 Mayıs 2016 tarihinde Pekin'de yapılmıştır. 29 Devlet liderinin katılım sağladığı forumda 100'den fazla devlet ve uluslararası kuruluş projeye desteklerini bildirmişlerdir. Çin devleti 40'dan fazla katılımcı ile anlaşmalar yapmıştır. Çin'li işletmeler için işbirliği bölgeleri kurulmuş ve yaklaşık 1 milyar dolarlık vergi geliri sağlanmıştır. Bu doğrultuda 180 000 yerel iş imkanı ortaya çıkmıştır (A modern Silk Road). Kuşak Yol Projesi'nde 2021 yılı itibari ile 138 ülkenin üyeliği bulunmakta ve bununla birlikte 31 uluslararası örgütle toplam 202 anlaşma imzalanmıştır. Yine 2021 yılı itibarıyla Kuşak Yol Projesi çerçevesinde Çin'li işletmelerce tamamlanarak faal olan projelerin toplam değerinin 200 milyar dolar seviyelerinde olduğu söylenmektedir. Çin kaynaklarına göre, proje tamamlandığında projelerin toplam değerinin ise 4 ile 8 trilyon dolar arasında bir değere ulaşması öngörülmektedir. Dünya Bankası, Proje ile birlikte de güzergâh üzerindeki koridorlarda taşımacılık zamanlarının yaklaşık olarak yüzde 12 kısılacağını, ticaretin yüzde 2,7 ile yüzde 9,7 arasında artacağını ve ülkelerin gelirlerine ortalama yüzde 3,4'lük bir katkı olacağını belirtmektedir. Proje hakkında güncel veri tabanı oluşturan danışmanlık firması Refinitiv'e göre, 2020 yılının ilk yarısı itibarıyla tamamlanmış, sürdürülmekte olan ya da planlanan projelerin sayısı bin 821'e ulaşmıştır ve bu haliyle toplamda 2,3 trilyon dolarlık bir değer söz konusudur. Proje, zaman bakımından ucu açık bir girişim olarak görülsede yapılan açıklamalar itibari

ile Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100'üncü yıldönümü olan 2049 yılında projenin tamamlanacağı belirtilmektedir. (Unimar.com, 2022). Kuşak Yol Projesi itibari ile belirlenen hedeflere ulaşılması durumunda, Çin'den Orta Asya, Avrupa ve Afrika'ya ve hatta Amerika kıtasına kadar ekonominin gelişmesine katkı sağlamasına kesin gözüyle bakılmaktadır (Koçpınar, & Şeker, 2022, s. 294).

Çin Devleti'nin 2018 yılına gelindiğinde, projede yer alan devletler ile 5 Trilyon doları aşkın ticaret hacmi ve yaklaşık 70 milyar dolarlık yatırım hacmi gerçekleşmiştir. Çin işletmeleri, Kuşak Yol İnisiyatifi'ne dahil olan ülkelerde 200 Bin civarında yeni iş olanağı yaratmış olup aynı zamanda 75 ekonomik işbirliği ve ticaret bölgesi açmış bulunmaktadır. Tüm bu bilgiler ışığında, Kuşak Yol Projesi'nin 2030 yılı itibari ile küresel ticareti %5 düzeyinde artırması beklenmektedir (Zhai, 2018, s. 92).

3.5. Kuşak Yol Projesi Mevcut Durumu

Kuşak Yol Projesi'nde ilk yıllarda Çin Devleti'nin Merkezi, Güneyi ve Güney doğu Asya ile bağlantısı kurulmuştu. Kuşak Yol'un ilan edilmesinden sonra 2 yıllık süreçte sadece 10 ülke ile mütabakat zaptı ve işbirliği anlaşmaları imzalanmıştı. Ancak 2015 yılı itibari ile 17 ülkenin daha katılımı ile Kuşak Yol Projesi genişlemeye başlamıştır. 2017 yılında ise Çin'in başlattığı bu kapsamlı proje 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Latin Amerika'ya doğru genişlemeye başlamıştır. 2017 yılı sonlarında ise Kuşak Yol Projesi'nin, Çin Komünist Partisi'nin Anayasasına dahil edilmesi ile birlikte girişim için destekler ivmeli bir şekilde artmaya başlamış olup 2018 yılı içinde 61 ülkenin daha bu devasa projeye katılım sağlamıştır (Council on Foreign Relations, 2021).

2023 yılı itibari ile Çin ile birlikte 147* ülkenin katılımıyla Dünya Gayri Safi Hasılası'nın yaklaşık olarak %40'ına tekabül eden ve aynı zamanda yaklaşık olarak dünya nüfusunun %63'ünü kapsayan bir güç ortaya koymaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti her ne kadar bu projenin gelişmekte olan ülkelere faydalarını vurgulasa da girişimin genelinde farklı gelişim düzeylerinde olan ülkeler yer almaktadır (Council on Foreign Relations, 2023).¹

Kuşak Yol Projesinin kıtalar arası ülke dağılımlarına bakıldığında(cfr.org, 2023);

- Sahra Altı Afrikadan 43 ülke,
- Avrupa ve Orta Asya dan 35 ülke(18 ülke aynı zamanda Avrupa Birliği Üyesidir),
- Doğu Asya&Pasifik'den 23 ülke,
- Orta Doğu ve Kuzey Afrika'dan 18 ülke,

¹ Not: Kuşak Yol Projesi dahilinde olan Kıbrıs Cumhuriyeti, Türkiye Cumhuriyeti tarafından resmi olarak tanınmamaktadır.

- Latin Amerika ve Karayipler’den 20 ülke,
- Güneydoğu Asya’dan 6 ülke bu devasa proje için üye olmuşlardır.

Aşağıda Kuşak yol Projesi’ne 2023 yılı itibari ile üye olan ülkeler, gelişmişlik düzeylerine göre renklendirilerek Dünya haritasında yer almaktadır. Üye ülkelerin dünya haritasındaki dağılımlarına bakıldığında, projenin dünya çapında önem arz ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Ayrıca burada ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin de farklı olduğunu ve farklı gelişmişlik düzeyine sahip ülkelerin de bu projeyi desteklediğini görmek açısından önemlidir.



Şekil 3.1. Kuşak Yol Projesine Üye Ülkeler

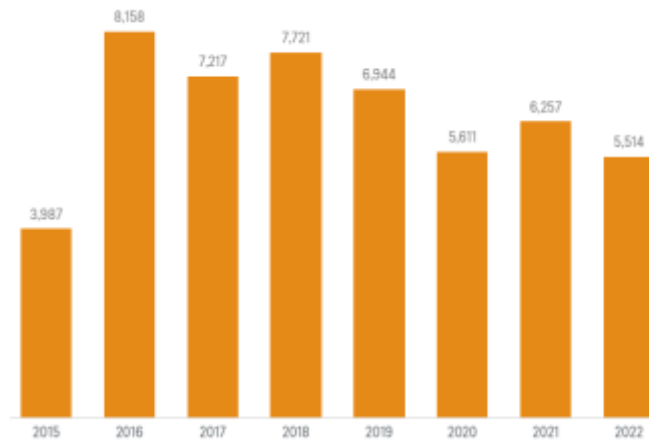
Not: (Council on Foreign Relations, WorldBank Categorization verilerinden yararlanılarak tarafıma oluşturulmuştur).

Heterojen yapıya sahip olan bu ülkelerin(büyük-küçük, gelişmemiş-gelişmekte-gelişmiş) yıllık ekonomik çıktılarının trilyon dolarları bulunduğu (Hurley vd., 2019:7) düşünüldüğünde, Yeni İpek Yolu Projesi’nin ekonomik-ticari kapasitesinin devasa boyutlara ulaştığının bir kanıtı niteliğinde olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Tüm bunların yanısıra üye ülkelere ulaşım, enerji ve telekomünikasyonda 8 trilyon dolara varan bir altyapı yatırımı yapıldığı düşünüldüğünde ise, (Hurley vd., 2019, s. 5), Yeni İpek Yolu Projesi’nin söz konusu ülkelerin kalkınmalarına da olumlu etkisinin olduğu söylenebilmektedir.

Kuşak Yol Projesi, resmi makamlardan elde edilen bilgiler ışığında hep barışçıl, ekonomik ilişkilere öncüllük veren, Doğu ile Batı arasında her ülkenin fayda sağlayabileceği ticaret yolları inşa edecek olan bir kazan-kazan projesi olarak ifade edilmektedir. Ancak burada farklı bir noktaya dikkat etmekte yarar vardır. Bu nokta ise Çin Devleti’nin ekonomik ilişkilerde alışılmışın dışında bir yaklaşım sergilediği konusudur. Örneğin Avrupa ülkeleri veya batılı devletler, ihtiyaç sahibi devletlere yüksek tutarda kredi ya da hibe verdiklerinde; bu ülkelere paranın nerede ve hangi amaçlarla kullanılacağı, şeffaflık ya da krediyi kullanacak ülkede gerekli mekanizma ve kurumların var olup

olmadığı gibi önkoşullar doğrultusunda destek sağlamaktadır. Ancak Çin Devleti, OBOR kapsamında üye ülkelere sağladığı kredinin veya hibenin nerede ve nasıl kullanılacağı hususuna müdahale etmemeyi tercih etmekte ve Batı'nın uyguladığı ön koşulları da devletlerin iç işlerine müdahale olarak algılamaktadır. Bu nedenle özellikle gelişmekte olan ülkeler için daha kolay kredi ve hibe alabilmelerinden dolayı Çin Devleti'nin bu tutumunu desteklemektedirler. Bu sayede Çin Devleti, Batı'ya karşı önemli bir para ve alternatif kaynak haline gelmektedir. Burada Çin Devleti'nden kredi-hibe alan ülkelerin, parayı nerede ve ne için kullanacağı hususlarında çok dikkatli olmaları gerekmektedir. Bu devletlerin verilen kredileri doğru bir şekilde kullanmamaları halinde, Çin Devleti'ne karşı borçlarının artması durumu söz konusu olabilmektedir ve bu duruma özellikle Batı'lı kaynaklar "Borç Diplomasisi" adını vermektedir (Yılmaz, 2019, s. 15). Ancak yine de Çin Devleti tarafından verilen hibe ve krediler özellikle gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeler için büyük önem taşımaktadır. Bu kaynaklar devletler tarafından doğru ve yerinde kullanılması halinde ise devletlerin gelişimi için büyük fırsatlar ortaya çıkarabilecektir.

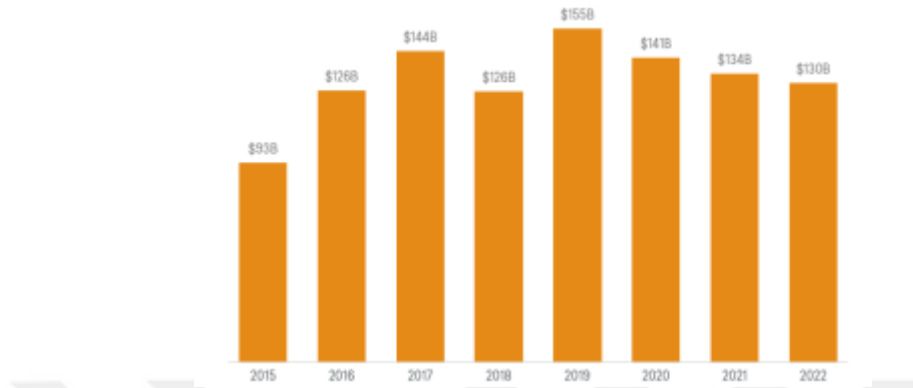
Çin firmaları (özellikle endüstriyel üretim ile uğraşanlar), çeşitli Kuşak Yol Proje'lerini kendileri için şans olarak görüp birçok konuda anlaşmalar yapmışlardır. Bu projeler, Çin firmaları için özellikle 2008 yılı küresel kriz sonrası ortaya çıkan aşırı kapasite sorununu çözmeleri adına ve de Çin hükümetinin takip eden teşvik paketleri ile birlikte Çin'li şirketler tarafından imzalanan denizaşırı yabancı sözleşmeli projelerin sayısında büyük artış meydana gelmiştir. Kuşak yol Projeleri'ne katılmaları adına verilen teşvikler özel sektörün risk, finanse edilebilirlik ve fizibilite konularındaki endişelerine karşı olmuştur. 2015-2022 döneminde Çinli şirketlerin Kuşak yol Girişimi ülkelerine yaptığı finansal olmayan doğrudan yatırımların değerinde artış olmuştur (Asiabound, 2023).



Şekil 3.2. Kuşak Yol Ülkelerinde İmzalanan Yeni Yabancı Sözleşmeli Proje Sayısı (2015-2022) (Nadia, 2023)

Şekil 3.2'den hareketle; Kuşak Yol Girişimi'nin 2015 yılında resmileştirilmesi ile birlikte projenin kapsamı hızlı bir şekilde genişlemiştir. Kuşak Yol ülkelerine yıllık birikimli olarak yapılan yeni yabancı sözleşmelerin sayısı 2015 yılında 3,987 olup bu sayı 2016 yılı sonuna kadar olan 1 yıllık süreçte yaklaşık %104 oranında artış göstererek 8,158 olmuştur. Burada bahsedilen denizaşırı

yatırımların kapsamı genel itibari ile altyapı yatırımları şeklindedir (Clark, 2023). 2108-2022 yılları arasında yapılan yabancı sözleşme sayılarında dalgalanmalar olmuşsa da genel itibari ile bakıldığında sayısal anlamda önemli denebilecek kadar sözleşmelerin yapılmaya devam ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır.



Şekil 3.3. Kuşak Yol Ülkelerinde İmzalanan Yeni Yabancı Sözleşmeli Projelerin Değeri (Milyar\$) (Nadia, 2023)

Kümülatif olarak devam eden yatırımların sayıları, girişimin henüz başlangıç yılı olarak görülen 2016'da zirve noktasına ulaşmıştır. Ancak Şekil 3.3'den hareketle yatırımların değer anlamında zirveye ulaşması 2019 yılında gerçekleşmiştir. Burada önemli olan husus, Şekil 3.3'de görüldüğü üzere proje sayılarının azalmasına karşın projelerin değerlerinin artıyor olmasıdır (Clark, 2023).

Çin'li işletmelerin 2015-2022 yılları arasında yapmış oldukları yabancı yatırımların sayısı ve değeri şu şekildedir (Mofcom.gov);

- 2015 yılında Çin'li işletmelerin Kuşak Yol Projesi'ne üye olan 60 ülke ile yaptığı yabancı sözleşmelerin sayısı 3,987 olup bu sözleşmelerin değeri yaklaşık 93 milyar dolardır.
- 2016 yılında Çin işletmeleri 53 ülkede yaklaşık 14 Milyar dolar değerinde finansal olmayan direkt yatırım yapmışlardır. Bu yatırımlar genel itibari ile Singapur, Endonezya, Hindistan, Tayland ve Malezya gibi ülkelerde gerçekleştirilmiştir. Aynı yıl Çin'li firmalar tarafından 8,158 yabancı sözleşme imzalanmış olup bu sözleşmelerin değeri yaklaşık olarak 126 milyar dolar olarak hesaplanmıştır.
- 2017 yılında ise Çin'li firmalar 59 ülkede yaklaşık olarak 14.3 Milyar dolarlık finansal olmayan direk yatırım gerçekleştirmişlerdir. Bu yatırımlar genel itibari ile Malezya, Laos, Endonezya, Pakistan, Vietnam, Rusya, Birleşik Arap Emirlikleri ve Kamboçya'ya yapılmıştır. Yabancı sözleşmeli projeler bakımından ise, Çin'li firmalar Kuşak Yol Projesi'ne üye olan 61 ülke ile 7,217 anlaşma imzalamış olup bu sözleşmelerin değeri yaklaşık olarak 144.3 Milyar dolardır.

- 2018 yılında Çin’li işletmeler, finansal olmayan direk yatırımlarda, Kuşak Yol boyunca 56 ülke ile yaklaşık olarak 15.64 milyar dolar yatırım gerçekleştirmişlerdir. Aynı yıl Çin’li işletmeler 7.721 adet yabancı sözleşmeli proje de anlaşmış olup bu sözleşmelerin değeri yaklaşık olarak 126 milyar dolardır.
- -2019 yılında ise Çin’li firmalar, Kuşak Yol ülkeleri boyunca 56 ülkede yaklaşık olarak 15.4 milyar dolarlık finansal olmayan direk yatırım yapmışlardır. Bu yatırımlar genel olarak Singapur, Vietnam, Laos, Endonezya, Pakistan, Tayland, Malezya, Birleşik Arap Emirlikleri, Kamboçya ve Kazakistan’da gerçekleşmiştir. Aynı yıl yabancı sözleşmeli proje bakımından 6.944 anlaşma yapılmış olup bu anlaşmaların değeri yaklaşık olarak 154.8 Milyar dolardır.
- 2020 yılında, Çin’li firmalar Kuşak Yol ülkeleri boyunca finansal olmayan direk yatırım olarak 58 ülke ile yaklaşık 17.79 milyar dolarlık yatırım yapmışlardır. Aynı yıl firmalar, yabancı sözleşmeli proje bakımından 5.611 imza ile 141 milyar dolarlık yatırım gerçekleştirmişlerdir.
- 2021 yılında ise, Çin’li işletmeler, 6.257 yeni yabancı sözleşmeli projeyi, 60 Kuşak Yol ülkesi ile imzalamıştır. Söz konusu anlaşmaların değeri yaklaşık olarak 134 milyar dolardır.
- Son olarak 2022 yılına bakıldığında ise; yabancı sözleşmeli proje sayısı 5.514 olarak gerçekleşmiş olup bu sayı değer olarak yaklaşık 130 milyar dolara tekabül etmektedir.

Avrupa ve Asya kıtaları üzerinde direkt ve hızlı ticaret yolları oluşturmayı amaçlayan Kuşak-Yol Projesi’ne yönelik Çin Devleti, projenin başlangıç yıllarında hat üzerindeki ülkelere geri ödemesiz yardımlar yaparak projenin hayata geçirilmesini sağlamıştır. Bununla birlikte Çin, özellikle altyapı yatırımları konusunda harcamalarını çokça gerçekleştirmiş olup bu haliyle devam etmesi durumunda 2027 yılına kadar projenin maliyetinin trilyon dolarları bulacağını düşünülmektedir. Örneğin Yeni İpek Yolu ticaret hattında yer almayı kabul eden ilk G7 ülkesi olan İtalya ile 2,8 milyar dolar değerinde 29 anlaşma imzalanmıştır. Projede yer alan ülke sayısı önemli rakamlara ulaşmıştır. Türkiye’yi çok yakından ilgilendiren bir gelişme olarak, Çin’den yola çıkan China Railway Express’i, Türkiye’de Kars şehrinden devam ederek İstanbul’da Marmaray hattını kullanmış ve on ülke, iki kıta ve 11.483 km yolu 12 gün gibi kısa bir sürede bitirmiş olup Çekya’nın başkenti Prag’a ulaşmıştır. Ayrıca Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı’nın (TANAP) 30 Kasım 2019’da kullanımına başlanması ile birlikte de Yeni İpek Yolu’nun enerji bağlantısı sağlanmıştır durumdadır (Günay, vd. 2019, s. 173).

3.6. Kuşak Yol Projesinin Etkileri

Yeni İpek Yolu Projesi, Çin Devleti’ne ve oluşturulan güzergahlar üzerinde yer alan bütün ülkelere yeni olanaklar sağlayan ekonomik işbirliği projesi olarak belirtilmektedir. Projede yer alan ve

stratejik olarak önem arz ülkelere bakıldığında; Çin, Hindistan, Pakistan, İran, Irak, Suriye, Mısır, Moğolistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Afganistan, Kazakistan, Doğu Türkistan, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Rusya, Ukrayna ve Türkiye gibi ülkeler öne çıkmaktadır. Bu devasa projenin üç kıta (Asya, Avrupa ve Afrika) üzerindeki etkisi düşünüldüğünde ve bu üç kıtada bulunan ekonomilerin ticaret (mal taşımacılık), doğal gaz-petrol boru hatlarıyla birleşmesi ile Kuşak Yol Hattı'nda bulunan ülkelere büyük avantajlar sağlama potansiyeli aşikardır. Buradan hareketle Modern İpek Yolu'nun; ticaret, petrol ve doğal gaz hatlarının ekonomik çıktıları bakımından ülke ekonomilerinin etkinliğini ve potansiyelini artırdığı söylenebilir (Tezer, 2016, s. 6).

Kuşak Yol Projesi'nin etkilerinin ortaya çıkması ile birlikte Avrupa-Asya arasında ekonomik entegrasyonun derinleşmesi beklenmektedir. Avrupa ve Asya'nın oluşturulan yollar ile bağlantılarının artırılması, bölgede bulunan ülkelerde özellikle sermaye akışının artması ve istihdam artışı gibi hususlarda olumlu anlamda etkiler görülmesi durumu söz konusudur. Bu sayede Kişi Başına Milli Geliri düşük olan İran, Pakistan ve Mısır gibi ülkelerde milli gelir artışı ve ülkelerin kalkınma sorunlarına çare olabilmesi beklenmektedir (Tekir ve Demir, 2018, s. 195).

Dünya Bankası'nın 2020 yılında yapmış olduğu "How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs" çalışmasında Kuşak Yol Projesi ile birlikte ülkelerin ticaret maliyetlerinde ortalama olarak ne kadar düşüş olabileceği konusu değerlendirilmiştir. Çalışmada ulaşılan sonuçlara göre, Kuşak Yol Projesi'nin koridorda yer alan ülkelerin sevkiyat sürelerini azaltabileceği ve projede yer alan ülkelerin ticaret maliyetlerini %2.8-%3.2 arasında azaltması ve dünya genelinde ülkelerin ticaret maliyetlerini ise %2.2-%2.5 arası azaltma potansiyeli olduğu tahminlenmiştir (De Soyres, vd. (2019:20). Orta Koridorda yer alan Türkiye için yapılan tahminlemede ticaret maliyetinin %3-%4 arası azalması beklenmektedir (De Soyres, vd. 2019, s. 18).

Dünyanın en büyük ekonomik işbirliği platformu olarak gösterilen Kuşak Yol Projesi tamamen faal olduğunda, Çin'den başlayıp Avrupa'nın orta kısımlarına kadar yapılan ulaşım ağları, ticaret hatlarının farklılaşmasına ve teknolojiye ileri adımlar ile birleştiğinde uluslararası ticaretin de süresinin azalmasına yol açacaktır (Serper, 2017, s. 2).

Bir Yol Bir Kuşak projesi; demiryolları, karayolları ve boru hatları ile Çin-Asya-Avrupa arasında bağlantı yolları oluşturması, dünyada çok sayıda ülkenin desteğini kazanan bir girişim olması, projenin uzun zamanı kapsayan bir vizyon oluşturması, dünya nüfusunun önemli bir kısmını doğrudan ve dolaylı olarak etkileyebilme potansiyelinin olması, trilyon dolarlık yatırımları beraberinde getirmesi ve projenin yer aldığı bölgelerin katma değerini arttırması durumlarından dolayı büyük önem arz eden proje olarak görülmektedir (Günay, vd. 2019, s. 167-168). Ayrıca bu proje ile birlikte elde edilebilecek avantajlardan görülen diğer önemli hususlar ise, Asya, Afrika ve Avrupa'yı kara deniz ve demiryolları ile entegre etmesi ile birlikte, projede yer alan ülkelerinin deniz ticaretine olan bağımlılıklarının ortadan kalkması ve karadan yeni hatlar ile ticareti çeşitlenmesini sağlayacak olması, yatırım

sermayesinin projede yer alan ülkelere diğer dünya ülkelerine görece olarak daha hızlı bir şekilde yayılımının sağlanması, Kuşak Yol ülkelerinin dünya ticaretine katılımlarının kolaylaştırılması ve bu doğrultuda dünya ticaretinden daha fazla pay alabilmeleri durumu ve projeye üye olan ülkelerin ekonomik ve kültürel anlamda diğer devletler ile etkileşimlerinin artması olarak görülmektedir (Günay, vd. 2019, s. 173).

Dünya Bankası'nın Kuşak Yol Projesi dahilinde olan ulaşırma koridorlarının risk ve fırsatları analizinden hareketle (World Bank, 2019); projenin üye ülkelere etkilerinin nasıl olacağı ve projenin daha etkin olarak kullanılabilmesi adına neler yapılması konularında yapılan araştırmalar sonunda ortaya şu bulgular çıkmıştır; öncelikle çözülmesi gereken sorunların başında, projeye üye ülkelerde altyapı ve politika boşlukları sorunu gelmektedir ki projenin etkilerinin tam olarak ortaya çıkabilmesi için bu sorunun çözülmesi elzem olarak görülmektedir, düzeltilmesi gereken diğer sorunlar ise, ülkelerin gerekli kanuni düzenlemelerini yapmaları, proje ile ortaya çıkabilecek riskleri elimine etmek adına gerekli önlemlerin alınması ve devletlerin birbirlerine karşı daha şeffaf ve açık ilişkiler geliştirmeleri gerektiği vurgulanmış olup bu durumların yerine getirilmesi ve risk teşkil etmemesi halinde bu ulaşırma projelerinin; ticaret maliyetlerinin azalması ve bu sayede ticareti genişletmesi, dış yatırımların artırılması ve yoksulluğun azalması gibi olumlu etkilerinin olacağı belirtilmektedir.

Ayrıca Kuşak Yol Projesi'nin Tam anlamıyla uygulanması halinde Dünya Bankası Raporu şu hususları öngörmektedir;

Projenin ulaşırma altyapısının iyileştirilmesi ile birlikte, ulaşırma koridorlarında olan ülkelerin yapacakları ticaretlerde seyahat sürelerini %12'ye kadar azaltması beklenmektedir. Bu durum sadece Kuşak Yol Ülkelerini değil neredeyse tüm dünya ülkelerini etkileyebilecek potansiyel sahiptir. Çünkü ulaşırma kordorları ile seyahat sürelerindeki düşüşün, dünyanın geri kalanında, seyahat sürelerini ortalama olarak %3 oranında düşüreceği tahmin edilmektedir ki bu durumda Kuşak dışı ülkelerin, koridor ekonomilerindeki gelişmiş demiryollarına ve limanlarına daha kolay erişebilme fırsatı sağlaması dolayısıyla önemli olacaktır.

Kuşak Yol Projesi ulaşırma koridorlarının, koridor üzerinde yer alan ülkelerin ticaretlerini %2.8 ile %9.7 arasında, genel olarak dünya ticaretini ise, %1.7 ile %6.2 arasında arttıracakı ön görülmektedir. Her ne kadar bu artıştan tüm dünya ülkelerinin faydalanması durumu zor olsa da, projenin ağ etkisi sebebiyle, özellikle çevre ülkelerin ticaret maliyetlerinde bir azalış olması ve dolayısıyla olumlu etkisinin olması beklenmektedir. Burada zamana duyarlı hassas girdiler(taze meyveler ve sebzeler gibi) veya zamana duyarlı diğer girdiler (elektronik, kimyasallar ve küresel değer zincirlerine entegre edilmiş diğerleri gibi) gerektiren sektörlerin, en çok faydayı sağlaması tahmin edilmektedir. Ayrıca ticarete meydana gelecek artışın, ülkelere yapılan Doğrudan Yabancı Yatırım (DYY) girişlerini de özellikle düşük gelirli ekonomiler nezdinde bakıldığında ortalama %7.6 arttıracakı beklenmektedir.

Artan ticaret ile birlikte, altyapı maliyetlerini içermeyen küresel reel gelirin ise, %0.7 ile %2.9 oranında arttırması beklenmektedir. Burada elde edilecek kazançlardan büyük payı, reel gelir artışlarının %1.2 ile %3.4 arasında olması tahmin edilen koridor ekonomileri için beklenmektedir ki bu durumda da bu ülkeler için Doğrudan Yabancı Yatırımlardaki artışlar ile birlikte reel gelir artışlarının daha da ivme kazanması durumu söz konusudur.

Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridor ülkelerine etkilerine bakıldığında ise, konu ile ilgili birçok çalışma yapıldığı görülmektedir. Bu çalışmalardan önemli bazılarına bakılacak olursa;

Yılmaz (2020), Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan gibi orta kuşakta yer alan ülkelerin Çin Devleti karşısında bu proje kapsamında borç tuzağı ile karşılaşabileceklerini, Çin Devleti ile söz konusu devletlerin arasındaki ticaret hacminin dengesizliği sorununun çözülmesi gerektiğini savunurken, Omonkulov (2020), Çin ile Orta Asya ülkeleri arasında, proje ile ekonomik anlamda büyük bir potansiyelin olabileceğini ancak Çin Devleti'nin diğer devletlere karşı birçok alanda saygı göstermesi ve özellikle kültürel ve nüfus bakımından bölgede tehlike unsuru olmasının önüne geçilmesi gerekliliğini vurgulanmıştır.

Güner, (2018), Türkiye'nin proje ile Asya'ya açılma, yeni bağlantılar kurma, yeni ticari, siyasi ilişkiler yaratma fırsatı olduğu ve uluslararası ilişkilerde yeni imkanları beraberinde getirdiğini ancak Türkiye'nin bu durumlardan maksimum faydayı sağlayabilmesi için tüm bölgelerimizde demiryolu ağı genişletmeli, diğer ulaşım altyapılarıyla bağlantıları gerçekleştirmelidir sonucuna varmıştır.

Maımatııalı, (2020), Çin'in, Kuşak Yol Projesi ile Orta Asya ülkelerinin batıya açılabilmesi ve ekonomik anlamda büyük bir potansiyel oluştuğunu ama yabancı güçlerin etkisinin artmasından kaynaklı, bölgenin geleceğinin dış ülkeler etkisi altında kalma korkusu, bölgede mevcut olan siyasal, iktisadi ve yasama kurumlarının yeterli derecede etkili olmaması, rüşvetin yaygın olması ekonominin gelişmesinin zor olduğu sonucuna varmıştır.

Günay vd. (2019), Türkiye'nin projeden beklentilerinin kıtalararası düzeyde olduğu; ekonomik ilişkilerini, ticaret, doğalgaz ve enerji bakımından kıtalararası düzeyde geliştirmeyi hesapladığını ancak jeopolitik birtakım sorunlarının aşılması gerektiğinden bahsetmektedir.

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

Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerini temel istatistikler üzerinden değerlendiren İkiz (2019), Dünya Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'sının yarısına hakim olan ülkelerin yer

aldığı projenin Türkiye'ye önemli katkılar sağlayacağına değinmiştir. Durdular (2016), Türkiye'nin projede ulusal çıkarlarını gözeterek Çin ile askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanda ilişkilerin geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Özellikle Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesinin, Türkiye'nin sürdürülebilir uluslararası ticaret için ihtiyaç duyacağı finansmanın sağlanmasında önemli katkılar sağlayacağı ifade edilmiştir. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'ne Orta Koridor ülkesi olarak katıldığını belirten Çakılcı (2021), Türkiye'nin stratejik konumu ve lojistik merkezi olması dolayısıyla projeden önemli ekonomik avantajlar sağlayacağına dikkat çekmiştir.

Türkiye'nin hali hazırda projede Orta Koridor'da yer alarak Kars-Edirne yüksek hızlı tren hattı gibi önemli altyapı projelerini hayata geçirmesiyle Pekin-Londra hattının bağlanmasına katkı sağladığına değinen Karagöl (2017) ve Günay vd.(2019), Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) projenin etkinliğini arttırdığına, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında arabuluculuk yaparak ticaretin geliştirilmesine, ihracat pazarlarını artırması gerektiğine vurgu yapmışlardır. Buna ek olarak Hastürk (2019), projede yer alan ülkelerin birbirlerine entegre olması ile ticaret hacmi ve ülkelere döviz girişinin artacağını; istihdam ,tarım, gıda, sanayi, turizm alanlarında ülkelerin ilerleme kaydedeceğine değinmiştir.

3.7. Orta koridor ve Bir Kuşak Bir Yol

Türkiye Cumhuriyeti'nin Kurucusu Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün 1922 yılında dile getirdiği "Ekonomik yaşamın faaliyet ve canlılığı, ancak ulaşım araçlarının, yolların, trenlerin, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır." sözü Türkiye'de özellikle ulaşım altyapısı konusunda eksikliklerin tamamlanması gerektiği hususunda ışık tutmaktadır (atam.gov.tr). Türkiye bu doğrultuda "Orta Koridor Girişimi" adı altında bir vizyon ortaya koymuştur. Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi teknik olarak Çin Halk Cumhuriyeti'nden Türkiye'ye uzanan mevcut karayolu ve demiryolu hatlarının daha işlevsel bir şekilde kullanılması esasına dayanmaktadır. Bu kapsamda atılan adımlardan ilki, Çin'den Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yer alan Shihezi şehrinden başlayan ve Kazakistan'ın Mangışlak Yarımadası'nda bulunan Aktav Limanı'na ulaşan Nomad Ekspres'in kullanılmasıdır. Nomad Ekspres, 07 Kasım 2013 tarihinde Astana'da yapılan, II. Uluslararası Ulaşım ve Lojistik İş Formu'nda "Yeni İpek Yolu" çalışmalar bağlamında Gürcistan, Kazakistan ve Azerbaycan Demiryolları ile Batum, Aktav ve Bakü Liman işletmeleri tarafından imzalanan "Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattının Geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi İhdası" anlaşması olarak planlanmıştır. Bu projeye devam eden süreçte Türkiye ve Çin'de destek vermiş olup, 28 Temmuz 2015 ile 15 Ocak 2016 arası Nomad Ekspres'de üç başarılı deneme seferi yapılmıştır. Nomad Ekspres'in seferlerinden ilki 28 Temmuz 2015 tarihinde Çin'in Shihezi şehrinden Azerbaycan'ın Kishli İstasyonuna gerçekleştirilmiş olup, ikinci sefer 28 Temmuz 2017 tarihinde yine Çin'in Lianyungang şehrinden İstanbul'a, bir diğer sefer ise 15 Ocak 2016 tarihinde Ukrayna'nın Çornomorsk kentinden Kazakistan'ın Dostık kentine yapılmıştır (Middle Corridor Trans-Caspian International Transport Route, 2019). 3540 kilometrelik bir yolu beş gün içerisinde tamamlayabilen bir güzergâh olan Nomad

Ekspres, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikasında büyük önem teşkil etmektedir (Toprak, 2020 s. 24).

Adını tarihte Orta Asya'nın önemli ihraç kalemlerinde minerallerden biri olan "İacivert taşından" alan "Lapis Lazuli" Hattı, Orta Koridor bağlamında önemsenen mevcut güzergâhlardan bir diğeridir. 1997 yılında Asya Kalkınma Bankası tarafından Orta Asya'daki ülkelerin birbirleri ile iktisadi bütünleşmesini sağlamak hedefiyle kurulan Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı (CAREC) kapsamında; Afganistan, Türkmenistan, Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye'yi içine alacak şekilde bir koridor yapımına ilişkin yapılan istişareler, 15 Kasım 2017 tarihinde Aşkabat'ta "Lapis Lazuli Transit, Ticaret ve Taşımacılık Güzergâhı Anlaşmasının" imzalanması ile sonuca ermiştir. Lapis Lazuli güzergahı Afganistan'ın Herat kentinin sınır kasabası Turgundi'den başlayan ve Türkmenistan'ın Türkmenbaşı limanına ulaşan, Hazar Denizi üzerinden ise Azerbaycan'ın Bakü şehrine, oradan da Gürcistan'ın Poti ile Batum limanlarına ve Tiflis şehrine, Tiflis şehrinden ise Kars'a uzanmaktadır (Agenda, 2017). Afganistan sınırından başlayıp Türkiye'ye gelinceye kadar aşılacak mesafe yaklaşık 2400 kilometredir (Toprak, 2020, s. 24).

Orta Koridor İnisiyatifi çerçevesinde oluşturulan bir diğer önemli proje Bakü Tiflis Kars (BTK) demiryoludur. Gürcistan'ın Tiflis kentinde biraraya gelen Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan yetkilileri demiryolunun yapılması konusunda fikir birliğine varmışlardır. Proje toplamda 838 kilometrelik bir alanı kapsamakta olup bu hattın 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarında yer almaktadır. Orta Koridor'un aktif olarak kullanılabilmesi adına en önemli hatlardan birini oluşturan bu proje 30 Ekim 2017 tarihi itibarıyla faaliyete geçmiştir (Güder, 2017). Türkiye'de ilk etabı 29 Ekim 2013 tarihinde hizmet vermeye başlayan ve İstanbul Boğazı'nı geçiş olanağı sağlayan Marmaray Demiryolu Projesi ile birlikte ele alındığında, bu demiryolu hattının önemi daha da belirginleşmiş olmaktadır. Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı ve Marmaray sayesinde Türkiye, Orta Asya ve Güney Kafkasya ile Avrupa arasında ulaşım alanında bir köprü olma konusunda önemli adımlar atmış bulunmaktadır (Toprak, 2020 s. 25).

Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi sayesinde yeni kara ve demiryollarının yapımı veya mevcut hatların yenilenmesi durumları beraberinde güzergâhı kullanacak olan ülkeler için daha işlevsel kullanılabilmesine yönelik atılan uluslararası hukuki adımları da kapsamaktadır. Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi (Türk Konseyi/Keneşi) tarafından atılan adımlar bu kapsamda düşünülebilecek adımlardır. 1992 yılında yapılan ilk "Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesi'nin" akabinde daha kapsamlı ve kurumsal işbirlikleri ortaya koymaya çalışan ama dönemin konjontörü nedeniyle pek de başarılı olamayan Türkiye, Azerbaycan, Kırgızistan ve Kazakistan, 03 Ekim 2009 tarihi itibarıyla Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi'nin Kurulmasına Dair "Nahçıvan Anlaşmasını" imzalamış olup Türk Konseyini kurarak önemli bir adım atmışlardır. Anlaşmada Devlet Başkanları, Dışişleri Bakanları Konseyi ile birlikte daimi bir danışma organı olarak Aksakallar Konseyi kurulmuş, bu haliyle kapsamlı projelerin oluşturulması adına önemli bir altyapı

oluşturulmuştur. Bu kapsamda Türk Konseyi'ne üye ülkelerin Ulaştırma Bakanlarınca imzalanan “Ortak İşbirliği Protokolü” ile birlikte Bakan Yardımcıları düzeyinde oluşturulan “Koordinasyon Kurulu” üye devletler arasında ulaştırma konusunda işbirliğini destekleme ve olası problemlere kurumsal çözümler olabilmesi adına önemli bir adım olarak görülmektedir. Tüm bunların yanı sıra Türkiye'nin kuzeyinde bulunan Samsun ili, Azerbaycan'ın Bakü şehri ve Kazakistan'ın Aktav ile Kuryk Limanları arasında Türk Konseyi kapsamında Kardeş Liman toplantıları yapılmakta olup, Türkiye ve Azerbaycan arasında 2015 yılında imzalanan “Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması” nezdinde bir anlaşma üzerinde yine Türk Konseyi üye devletleri istişarelerini sürdürmektedir (Toprak, 2020, s. 25).

Türkiye, eski ipek yolunun yeniden ve daha kapsamlı olarak ortaya çıkması adına önemli projeler oluşturmaktadır. Bu kapsamda oldukları değerlendirilen önemli bazı atılımlara göz atmak gerekirse, Türkiye'yi Orta Asya ve akabinde Çin Devleti'ne bağlayan “Orta Koridor” çerçevesinde gümrükler arası işbirliği olması hususuna dayanan Kervansaray Projesi, Türkiye'nin Asya ve Avrupa yakalarını birbirine bağlayan Marmaray projesi, 26 Ağustos 2016 tarihinde açılışı yapılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 20 Aralık 2016 tarihinde aktif olan Avrasya Tüp Geçit'i ve 29 Ekim 2018 tarihinde faaliyete başlayan İstanbul Havalimanı bu çerçevede oluşturulmuş ve inşaları tamamlanarak hizmete açılmış önemli projeler olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca yine bu doğrultuda yapımı halen sürmekte olan Çanakkale Boğazı Köprüsü, 3 Katlı Tüp Geçit Projesi, Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin Limanları yapımı ve yine Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlaması beklenen “Edirne – Kars Hızlı Tren Hattı” tamamlanması halinde Türkiye'nin doğu batı bağlantısının oluşturulabilmesi konusunda önemli bir transit geçiş ülkesi olabilmesi anlamında büyük önem taşımaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019).

Orta Koridor Projesi ile amaçlanan durum, Türkiye'den demir yolu hattı ile Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi üzerinden ise feribot ile Türkmenistan, Kazakistan ve Uygur Özerk Bölgesinin başkenti Urumçi'ye ulaşp buradan Xi'an şehrine uzanan bir koridorun oluşturulmasıdır. Türkiye tarafından tasarlanan Bir Kuşak Bir Yol projesinin Orta Koridoru, Çin'den yola çıkan bir trenin Londra'ya ulaşmasını sağlamaktadır (Çakan, 2017, s. 45-46). Bu haliyle Türkiye; Asya, Avrupa ve Orta Asya coğrafyasının kesişim noktasında olması sebebiyle adeta kilit ülke rolünde olmuştur (Camgöz ve Dinçer, 2017, s. 5).



Şekil 3.4. Orta Koridor (Demir İpek Yolu) (<https://www.gumruktv.com.tr>)

Bir Kuşak Bir Yol, Orta Koridor Projesi Türkiye ile Çin arasındaki ilişkinin gelişimine katkıda bulunması ve projenin başarıya ulaşması bakımından büyük önem arz etmektedir. Dünyaya açılmak adına kademeler halinde Modern İpek Yolu Projesi’ni faal duruma getiren Çin, Rusya üzerinden Kuzey Koridoru’nu, İran üzerinden Güney Koridoru’nu, Orta Koridor ile Avrupa ve Türkiye’yi Orta Asya ülkelerini, Türk Cumhuriyetlerini, Afganistan ve Pakistan’dan üzerinden Çin’e bağlamayı amaçlamaktadır. Diğer güzergahlar ile karşılaştırıldığında Orta Koridor’un belli başlı avantajları olması nedeniyle aktif olarak daha fazla kullanılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu avantajlardan en önemlisi, Orta Koridor vasıtasıyla Çin-Türkiye hattında blok tren yaklaşık 9 bin 400 kilometrelik seyrini 12 günde tamamlamakta olup bu yönüyle diğer güzergahlar ile kıyaslandığında, Orta koridor’un zaman ve maliyet bakımından Kuzey ve Güney Koridor’larına alternatif oluşturarak projenin önemini arttırmaktadır.

Tablo 3.1. Çin Halk Cumhuriyeti’nin Orta Koridor Ülkeleri ile Ticaret Hacimleri(Bin Dolar)

Ülke(Çin)	İhracat (2016)	İthalat (2016)	Ticaret hacmi (2016)	İhracat (2022)	İthalat (2022)	Ticaret hacmi (2022)
Kazakistan	8.243.298	4.793.614	13.036.912	16.355.236	14.819.247	31.174.483
Kırgızistan	5.639.551	71,229	5.710.780	15.421.271	81.661	15.502.932
Özbekistan	2.033.302	1.606.926	3.640,228	7.504.177	2.276.414	9.780.591
Türkmenistan	340.029	5.563.294	5.923.323	867.636	10.313.559	11.181.195
Azerbaycan	350.494	412.075	762.569	1.135.903	245.870	1.381.773
Gürcistan	752.653	52.526	805.179	1.251.751	156.718	1.408.469
Türkiye	16.807.503	2.775.455	19.582.958	34.033.749	4.520.330	38.554.079
Toplam	34.166.830	16.388.914	50.555.744	76.569.723	33.148.748	109.718.471

Ulaştırma koridorları genel itibari ile bölgede yer alan ülkelerin arasındaki ticarete katkı sağlayabilmeleri bakımından büyük önem arz etmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti’nin Kuşak Yol Projesi’ni ilan etmesi ile Avrupa Asya arasında oluşturulan ulaştırma koridorları ile birlikte, özellikle

Asya coğrafyasında yer alan ülkelerin birbirleri ile ticaretlerinin artması durumu söz konusudur. Bu doğrultuda Kuşak Yol Projesi'nin 2013 yılında ilan edilmesi ve projenin ilk yıllarını temsilen 2016 yılında Çin Devleti ile Orta Koridor ülkeleri arasında ürün ticaret verilerine bakıldığında, Çin ile yapılan ticaretlerde Türkmenistan ve Azerbaycan ülkelerinin lehine bir ticaret dengesi söz konusu iken geri kalan ülkeler ile ticaret dengesi Çin Halk Cumhuriyeti'nin lehine gerçekleşmiştir. 2022 yılına gelindiğinde ise, Türkmenistan devletinin Çin Halk Cumhuriyeti'ne karşın ticaret fazlası verdiği buna karşın diğer devletlerin Çin Halk Cumhuriyeti lehinde sonuçlanan ticaret yaptıkları sonucuna ulaşmak mümkündür. Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu süreçte Orta Koridor ülkelerine ihracatını büyük ölçüde arttırdığı, bununla birlikte Orta Koridor'da yer alan ülkelere bakıldığında ise, Azerbaycan devleti haricindeki devletlerinde Çin'e karşı ihracatlarını arttığını gözlemlemek mümkündür. Orta koridor ülkelerinin Çin ile yaptıkları ticaret hacimlerine bakıldığında, 2016 yılında yaklaşık olarak 50.5 milyar dolar olarak hesaplanan ticaret hacminin, 2022 yılı itibari ile iki kattan daha fazla artış göstererek yaklaşık 109.7 milyar dolar seviyesine gelmiştir. Orta Koridor'un tam anlamıyla aktif olarak kullanılabilmesi durumunda ise, bu rakamların daha da artması beklenmekte olup burada yer alan ülkelerin ihraç ürünlerini çeşitlendirmeleri halinde ticaret dengelerinin de lehlerine olabilmesi durumu söz konusu olabilecektir

Tablo 3.2. Çin'in Orta Koridor Ülkeleri İle İhracat Kalemleri

Türkiye					
2022	Elektronik Aletler	Nükleer Reaktör	Demir Çelik	Medikal Ürün	Lastik
2016	Elektronik Aletler	Nükleer Reaktör	Demir Çelik	Medikal Ürün	Lastik
Kazakistan					
2022	Giyim Aksesuarları	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Araç Aksesuarları	Ayakkabı
2016	Ayakkabı	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Giyim Eşyası	Giyim Aksesuarları
Kırgızistan					
2022	Giyim Aksesuarları	Ayakkabı	Elektronik Aletler	Araç Aksesuarları	Nükleer Reaktör
2016	Giyim Aksesuarları	Ayakkabı	Pamuk	Tekstil	Nükleer Reaktör
Özbekistan					
2022	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Araç Aksesuarları	Lastik	Kumaş
2016	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Lastik	Demir Çelik	Demir Çelikten Eşya
Türkmenistan					
2022	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Demir Çelikten Eşya	Araç Aksesuarları	Kauçuk
2016	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Araç Aksesuarları	Demir Çelikten Eşya	Kauçuk
Azerbaycan					
2022	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Araç Aksesuarları	Demir Çelikten Eşya	Demir Çelik
2016	Nükleer Reaktör	Giyim Aksesuarları	Elektronik Aletler	Ayakkabı	Araç Aksesuarları
Gürcistan					

2022	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Araç Aksesuarları	Lastik	Demir Çelikten Eşya
2016	Nükleer Reaktör	Elektronik Aletler	Demir Çelik	Demir Çelikten Eşya	Mobilya

Not: trademap.org verilerinden yararlanılarak tarafıma oluşturulmuştur.

Yukarıda yer alan tabloda, Çin Halk Cumhuriyeti ile Orta Koridor ülkelerinin arasında yapılan ticaret kapsamında Çin Devleti'nin diğer devletlere Kuşak Yol Projesi'nin canlanmaya başladığı yıl olan 2016 ve günümüzde ürün dağılımının ne şekilde olduğunu gözlemleyebilmek adına 2022 yılında en çok ihracat yaptığı ilk beş ürün sırası ile verilmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Orta Koridor ülkelerine gerçekleştirdiği ihracata bakıldığında genel olarak teknoloji bazlı ürünler olduğunu görmek mümkündür.

Aşağıda yer alan tabloda, Çin Halk Cumhuriyeti ile Orta Koridor ülkelerinin arasında yapılan ticaret kapsamında Çin Devleti'nin diğer devletlere Kuşak Yol Projesi'nin canlanmaya başladığı yıl olan 2016 ve günümüzde ürün dağılımının ne şekilde olduğunu gözlemleyebilmek adına 2022 yılında en çok ithalat yaptığı ilk beş ürün sırası ile verilmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Orta Koridor ülkelerine gerçekleştirdiği ithalata bakıldığında ise genel olarak mineral yakıt ve ekonomik olarak fazla getirisi olmayan, düşük teknoloji gerektiren ürünler olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 3.3. Çin'in Orta Koridor Ülkeleri İle İthalat Kalemleri

Türkiye					
2022	Cevher-Kül	Tuz-Kükürt	Sıva Malzemeleri	İnorganik Kimyasal	Nükleer Reaktör
2016	Tuz-Kükürt	Cevher-Kül	Nükleer Reaktör	İnorganik Kimyasal	Giyim Aksesuarları
Kazakistan					
2022	Mineral Yakıt	Cevher-Kül	Bakır ve Bakırdan Eşya	Demir Çelik	İnorganik Kimyasal
2016	İnorganik Kimyasal	Bakır ve Bakırdan Eşya	Mineral Yakıt	Demir Çelik	Cevher-Kül
Kırgızistan					
2022	Cevher-Kül	Değerli Metaller(İnci)	Mineral Yakıt	Ham Deri	Pamuk
2016	Cevher-Kül	Ham Deri	Narenciye	Mineral Yakıt	Kumaş
Özbekistan					
2022	Mineral Yakıt	Bakır ve Bakırdan Eşya	Pamuk	Sebze	Değerli Metaller(İnci)
2016	Mineral Yakıt	Pamuk	İnorganik Kimyasal	Lastik	Bakır ve Bakırdan Eşya
Türkmenistan					
2022	Mineral Yakıt	Lastik	İnorganik Kimyasal	Bitkisel Özler	Bitkisel Ürünler
2016	Mineral Yakıt	Kükürt	Sıva Malzemeleri	Birkisel Ürün	Pamuk
Azerbaycan					
2022	Mineral Yakıt	Lastik	Sıva Malzemeleri	İnorganik Kimyasal	Ham Deri
2016	Mineral Yakıt	Lastik	İnorganik Kimyasal	Kimyasal Ürünler	Ham Deri
Gürcistan					
2022	Cevher-Kül	İçecek-Alkollü	Bakır ve	Kahve	Aliminyum

		İçecek-Sirke	Bakırdan Eşya		Eşya
2016	Cevher-Kül	İçecek-Alkollü İçecek-Sirke	Bakır ve Bakırdan Eşya	Giyim Aksesuarları	Elektronik Aletler

Not: trademap.org verilerinden yararlanılarak tarafınca oluşturulmuştur.

ITC Trade Map verilerine göre 2016 yılında Çin Devleti'nin Orta Koridor ülkeleri ile ticaretlerine bakıldığında;

- Çin Devleti ile Türkiye arasındaki ticarete, Çin Halk Cumhuriyeti'nin Türkiye'ye ihracatının genel itibari ile televizyon gibi elektrikli cihazlar ve bunların parçaları, nükleer reaktör ağırlıklı olduğu söylenebilir. Buna karşın Türkiye'nin Çin'e ihracatında ise genel olarak tuz, kükürt, çimento gibi ürünler yer almaktadır.
- Çin ile Kazakistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile ayakkabı, mekanik aletler gibi ürünler iken Kazakistan ihracatının genelde nadir bulunan metaller, bakır ve bakırdan eşyalar yoğunluklu olduğunu söylemek mümkündür.
- Çin ile Kırgızistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile giyim eşyaları, aksesuarlar, tozluk ürünleri üzerine olmuş iken Kırgızların ihracatı genel olarak ham deriler, cevherler şeklindedir.
- Çin ile Özbekistan arasında gerçekleşen ticarete ise, Çin ihracatının genel itibari ile makineler, mekanik aletler, televizyon-ses kaydediciler gibi elektrikli aletler iken Özbeklerin ihracatı genelde mineral yakıtlar ve yağlar, pamuk olarak gerçekleşmiştir.
- Çin ile Türkmenistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile ipek, kağıt, şeker gibi ürünler olurken, Türkmenistan ise; toplamda yaklaşık 5,563 milyar dolar olan ihracatının yaklaşık olarak 5,480 milyar dolarlık kısmında fosil yakıt ihracatı yapmıştır.
- Çin ile Azerbaycan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile makineler, mekanik aletler, giyim eşya ve aksesuarları iken Azerbaycan buna karşın olarak Çin'e fosil yakıtlar ihracatı yaptığı görülmektedir.
- Çin ile Gürcistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile makineler mekanik aletler, elektrikli ürünler iken Gürcistan ihracatı genelde, alkollü içkiler, sirke, cevherler gibi ürünler olmuştur.

Aynı şekilde 2022 yılında Orta Koridor ülkelerinin Çin ile ticaret verilerine baktığımızda ise ;

- Çin ile Türkiye arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile televizyon gibi elektrikli cihazlar ve bunların parçaları ,nükleer reaktör, demir ve çelik, plastik, organik kimyasallar ağırlıklı olduğu söylenebilir. Buna karşın Türkiye'nin Çin'e

ihracatında ise genel olarak çimento ,tuz, kükürt, sıva malzemeleri, cevherler ağırlıktadır.

- Çin ile Kazakistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile giyim eşyaları, aksesuarlar, mekanik aletler,nükleer reaktörler,televizyon gibi elektrikli aletler iken Kazakistan ihracatının genelde fosil yakıtlar,cevherler,bakır ve bakırdan eşyalar,demir ve çelik yoğunluklu olduğunu söylemek mümkündür.
- Çin ile Kırgızistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile giyim eşyaları, aksesuarlar, tozluk ürünleri üzerine olmuş iken Kırgız'ların ihracatı genel olarak cevherler, doğal taşlar ve metaller şeklindedir.
- Çin ile Özbekistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile makineler, mekanik aletler, televizyon-ses kaydediciler gibi elektirkli aletler iken Özbeklerin ihracatı genelde mineral yakıtlar ve yağlar, bakır ve pamuk olmuştur.
- Çin ile Türkmenistan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile mekanik aletler, nükleer reaktörler, televizyon gibi elektrikli aletler iken Türkmenistan ise; toplamda yaklaşık 10,313,559 dolar olan ihracatının yaklaşık olarak 10,257,944 milyar dolarlık kısmında fosil yakıt ihracatı yapmıştır.
- Çin ile Azerbaycan arasında gerçekleşen ticarete, Çin ihracatının genel itibari ile makineler, mekanik aletler, nükleer reaktörler, demiryolu ve tramvay dışındaki araçlar ve bunların parçaları iken Azerbaycan buna karşın olarak Çin'e çoğunluğu fosil yakıtlar olmak üzere plastik ihraç etmektedir.
- Çin ile Gürcistan arasında gerçekleşen ticarete ise, Çin ihracatının genel itibari ile makineler, mekanik aletler, elektrikli ürünler, nükleer reaktörler iken Gürcistan ihracatı genelde, alkollü içkiler, bakır ve bakırdan eşyalar, cevherler gibi ürünler olmuştur.

Tüm bu veriler ışığında, Orta koridor ülkelerinin özellikle Çin Halk Cumhuriyeti'ne karşı ihracatlarında genel itibari ile ticaret açığı verdikleri ve bu ticaret açıklarının giderilebilmesi adına özellikle Fosil yakıt ve katma değeri düşük ürün ihracatına bağımlılıklarını azaltıp ürün çeşitliliği yaratmalarının elzem olduğu sonucuna varılmaktadır.

Tablo 3.4. Kuşak Yol Projesi Orta Koridor Ülkelerinin Dünya Ticaret Hacimleri (Bin Dolar)

Ülke	İhracat (Dünya Geneli)		İthalat (Dünya Geneli)		Ticaret Hacmi (Dünya Geneli)	
	2013	2022	2013	2022	2013	2022
Çin	2.209.007.300	3.593.601.450	1.949.992.300	2.715.998.754	4.158.999.600	6.309.600.204
Kazakistan	84.698.536	76.016.694	48.804.580	36.390.878	133.503.116	112.407.572
Kırgızistan	1.773.228	2.186.721	5.983.024	9.629.078	7.756.252	11.815.799

Özbekistan	8.600.000	15.286.928	12.800.000	28.264.000	21.400.000	43.550.928
Türkmenistan	12.070.899	13.975.114	9.114.475	3.002.054	21.185.374	16.977.168
Azerbaycan	23.904.108	38.146.630	10.763.392	14.539.859	34.667.500	52.686.489
Gürcistan	2.910.582	3.887.489	8.022.261	10.038.186	10.932.843	13.925.675
Türkiye	161.480.915	254.171.899	260.822.803	363.710.987	422.303.718	617.882.886
Toplam	2.504.445.568	3.997.272.925	2.306.302.835	3.181.573.796	4.810.748.403	7.178.846.721

Not: (Trademap.org, tim.org verilerinden yararlanılarak tarafımca oluşturulmuştur).

Kuşak Yol Projesi'nin ilan edilme tarihi olan 2013 yılı ve günümüzde Orta koridor güzergahında yer alan ülkelerin dünya genelinde yaptıkları ticaret verilerinin gösterildiği yukarıda yer alan tablo incelendiğinde; Kazakistan Devleti özelinde bakıldığında ticaret hacimlerinin, her ne kadar ithalattaki düşüşün ihracattaki düşüşe göre daha fazla olması olumlu bir sonuç algısı yaratsa da 2013 den 2022 yılına gelindiğinde toplam ticaret hacminin azalış gösterdiği ve bu durumun iyileştirilmesi gerektiği, Türkmenistan ihracatının 2022 yılında 2013 yılına göre az da olsa artış gösterdiği bununla birlikte ithalatında da önemli bir azalış olduğu ancak ülkenin toplam ticaret hacmine bakıldığında, Orta Asya ticaret pastasından çok küçük bir pay alabildiği, Kırgızistan ve Gürcistan ticaret hacimlerinin ise aynı dönemler arasında ufak artışlar meydana geldiği ve bu durumun artırılabilme potansiyeli olduğu, Özbekistan ve Azerbaycan devletlerinin ise 2022 yılında 2013 yılına göre ticaret hacimlerinde önemli bir artış meydana geldiği ancak Özbekistan Devleti'nde bu artışta ithalatın payının ihracattan daha fazla olduğu, Türkiye özelinde bakıldığında ise, 2013 yılına göre 2022 yılında ticaret hacminin önemli ölçüde arttığı ancak diğer ülkeler ile yapılan toplam ticarete cari açık sorununun aşılamadığı sonuçları gözlemlenebilmektedir. Ayrıca 2013 yılında Orta Koridor ülkelerinin dünya ticaret hacimleri toplamının yaklaşık 4.8 trilyon dolar iken 2022 yılına gelindiğinde bu rakamın yaklaşık 7.1 trilyon dolar seviyesine geldiği görüldüğü ve bu haliyle ticari anlamda bölgede kayda değer bir potansiyelin olduğu aşikar iken, Oluşturulan ekonomik koridorların beraberinde bölge ülke ticaretlerini olumlu yönde etkilemesi durumu da göz önüne alındığında, bölgede bulunan ülkelerin, Orta Koridor'un daha aktif bir şekilde kullanılması halinde kendi aralarında ticari bağların derinleşmesi ve ülkelerin ticaret dengeleri ve hacimlerini daha iyi seviyelere getirmeleri durumu muhtemel görünmektedir. Bu doğrultuda Kuşak Yol Projesi Orta Koridor güzergahının ulaştırma güzergahı olarak daha fazla tercih edilmesi, bölge ülkeleri için önem arz etmektedir.

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden oluşturulması esasına dayanan Orta Koridor Girişimi, Doğu ile Batı arasında bağlantı kurulması amaçlayan Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak ve Yol Girişimi ile doğal bir sinerji oluşturmaktadır. Bu nedenle Kuşak Yol Girişimi Türkiye tarafından desteklenmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019).

Aşağıda yer alan tablo, Türkiye tarafından Orta Koridor vizyonu doğrultusunda oluşturulan güzergah ülkelerini kapsamakta olup dolayısıyla Türkiye, Kırgızistan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Azerbaycan, Gürcistan Devletleri'nin Kuşak Yol Projesi öncesi (2005), sırası(2013) ve sonrasında (2021) kendi aralarında yapmış oldukları ticaret verileri ile elde edilmiştir. Burada yer alan

7 ülkenin 2005 yılı itibari ile kendi aralarında yapmış oldukları ticaret yaklaşık olarak 10 milyar dolar değerinde olmuştur ve bu haliyle dünya ticaret pastasının yaklaşık %0.05'lik kısmı anlamına gelmektedir. Kuşak Yol Projesi'nin ilan yılı olan 2013 tarihinde ise ülkelerin birbirleri ile yaptıkları ticaret hacminin yaklaşık 35.6 milyar dolar seviyelerine geldiği görülmektedir ve bu rakam dünya ticaret hacminden alınan pay bakımından %0.09'luk kısmına denk gelmektedir.

Tablo 3.5. Orta Koridor Ülkeleri Ticaret Hacimleri (Milyon Dolar)

Yıl	Orta Koridor Ülkeleri İhracat Toplamı	Orta Koridor Ülkeleri İthalat Toplamı	Orta Koridor Ülkeleri Ticaret Hacmi	Orta Koridor Ülkeleri Dünya Ticaret Hacmi Payı(%)
2005	5.183	4.869	10.052	0.05
2013	19.661	15.985	35.646	0.09
2021	26.461	20.774	47.235	0.10

Not: wits.worldbank.org, oec.world verilerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Günümüzde bahse konu ülkelerin kendi aralarında yapmış oldukları ticaretin artış eğilimini devam ettirdiği gözlemlenmektedir. Her ne kadar 11 Mart 2020 yılı itibari ile Covid-19 virüsü nedeniyle dünya genelinde ticaretin aksaması durumu söz konusu olsa da Orta Koridor ülkelerinin 2021 yılı itibari ile kendi aralarında yapmış oldukları ticaret yaklaşık 47.2 milyar dolar seviyesine gelmiş olup bu haliyle ülkelerin dünya ticaretinden aldıkları pay ise %0.10 seviyesine yükselmiştir. Bu doğrultuda Kuşak Yol Projesi'nde Orta Koridor'un daha aktif kullanılması halinde ülkeler için ticari bağların daha da derinleşmesi ve ticaret hacimlerinin daha da artması ile ilişkilerin güçlendirilmesi durumları muhtemel görülmektedir.

Çin Devleti'nin Yeni İpek Yolu Projesi çerçevesinde Orta Koridor için 8 trilyon dolarlık bir bütçe planladığı ve bu bütçenin 40 milyar dolarlık kısmının ise ulaşım ağlarına harcamayı öngördüğü belirtilmektedir. Orta Koridor'un bir bileşeni olan Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Bakü-Tiflis-Kars Projesi kapsamında Kars ile Edirne yüksek hızlı tren projesiyle birbirine bağlanmıştır. Londra ve Pekin'i kesintisiz olarak birleştirecek projenin önemli bir bölümünü oluşturacak TRACECA Projesi'nin Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile entegrasyonu sağlanmış olacaktır (Günay, vd. 2019, s. 166-167).

Orta Koridor Projesi çerçevesinde Türkiye coğrafi konum itibari ile Avrupa, Ortadoğu, Orta Asya, Afrika ülkeleri ile tarihi ve kültürel ilişkilerinin olması sayesinde Çin Devleti Türkiye'yi cazip bir ülke olarak görmektedir. Türkiye penceresinden konuya bakıldığında ise Yeni İpek Yolu'nun yeniden ve daha kapsamlı olarak canlandırılması durumunun Çin Devleti ile ilişkilerin ilerletilip aradaki ticari dengesizliği ortadan kaldırabilmek bağlamında önemli görülmektedir. Tüm bunların yanı sıra Türkiye bu proje ile Çin'den yatırım ve turist gelmesi, teknoloji paylaşımına imkan sağlanması, Asya'da bulunan Türki Cumhuriyetler ile var olan ilişkilerin daha da derinleştirilebilmesi ve Asya'daki devasa ticaret pastasından daha büyük pay alabilme potansiyelinin bulunması gibi olumlu etkiler öngörülmektedir (Çakan, 2017, s. 47).

2019 yılı itibari ile Çin Halk Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği arasındaki mal ticaretinin %96'lık kısmı denizyolu aracılığıyla ve geri kalan %4'lük kısmı ise Kuzey Koridoru olarak adlandırılan Trans Sibirya Demiryolu hattı üzerinden yapılmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019).



Şekil 3.5. Kuşak Yol Projesi Alternatif Yollar (<https://www.lojistikcilerinsesi.biz/2022>)

Pekin, yılda yaklaşık 10 milyon konteyneri Avrupa'ya ulaştırmak adına Trans-Sibirya Demiryolu'nu yani "Kuzey Koridoru- NC" kullanmayı tercih etmektedir. Ancak bu durumun Orta Koridor lehine değişebilmesini muhtemel kılan belli başlı durumlar vardır. Öncelikle Türkiye'nin girişimi olan Orta Koridor'un Kuzey Koridor ile kıyaslandığında yaklaşık 2000 kilometre daha kısa bir yol ile hedefe ulaşabilmesi en önemli avantaj olarak görülmektedir (Stiftung Wissenschaft und Politik.org, 2022). Orta Koridor'un diğer koridorlara göre daha kısa bir güzergah ile hedefe varması, ticaret maliyetinin düşmesi anlamına gelmektedir ki lojistik maliyetlerin düşük olması ile birlikte ürünlerin satış fiyatlarının düşmesi ve dolayısıyla daha fazla tercih edilebilmesi ile birlikte ülkeler arası ticaretin artması durumu muhtemel olmaktadır. Günümüzde, lojistik maliyetlerini görece olarak azaltmış ülkeler-bölgelerde yapılan ticaret artmaktadır. Ülkelerin altyapı iyileştirmeleri yapmaları bu noktada büyük önem arz etmektedir. Çünkü yapılan altyapı modernizasyonu ülke ve bölge içinde yapılan ticaret maliyetlerinin düşmesi anlamına gelecektir. Son zamanlarda Türkiye'nin OBOR entegreli olarak yaptığı yatırımlar bölgede yapılacak ticarete sevkiyat süresi bakımından önemli azalışlar meydana getirecektir. Bu kapsamda Demir İpek Yolu'nun önemli bir kısmını oluşturan Marmaray ve Yavuz Sultan Selim köprüsü yapılarak Çin-Avrupa Demiryolu hattında önemli bir altyapı engeli ortadan kalkmıştır. Daha evvelinde yüklerin İstanbul Boğazı'ndan feribot marifeti ile geçirilmesi durumu söz konusuydu ve bu nedenle hem zaman hem de maddi anlamda maliyet söz konusuydu. Ancak bahse konu iki projenin inşa edilmesi ile birlikte kesintisiz taşımacılık sağlanmıştır. Bu sayede taşıma süre ve ücretlerinin düşmesi durumu muhtemel görülmektedir ve bu durumda Orta Koridor'un daha fazla tercih edilmesi durumu rasyonel bir sonuçtur. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, koridor da yer alan diğer ülkelerin de benzer atılımlarda bulunması gerekliliğidir (Filiz, 2020, s. 126). Ayrıca Orta Koridor güzergahının Kuzeydeki ile karşılaştırıldığında daha elverişli iklim koşullarına sahip olması ve deniz yolu ile karşılaştırıldığında ise seyahat süresini 1/3 (15 gün) kısaltabilmesi durumları Orta Koridor'un gelecekte daha fazla tercih edilen bir hat olması olasılığını güçlendirmektedir. Tüm bunların yanısıra Orta Koridor, Asyadaki kargo trafiği için büyük fırsatlar

sunmakla birlikte etkin bir şekilde kullanılması halinde, Orta Asya ülkelerinin Çin ile Avrupa arasındaki yıllık yaklaşık 600 milyar dolar olduğu öngörülen ticaretten yararlanabilmeleri bakımından da önemli fırsatlar sunmaktadır. Dahası Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezlerin ve serbest ticaret bölgelerinin kurulması durumu Trans–Hazar işbirliğinin ilerlemesini kolaylaştıracaktır (insideover.com). Her ne kadar günümüz itibari ile Kuzey Koridoru, Orta Koridor’a göre daha fazla tercih edilmiş olsa da, devam etmekte olan Rusya-Ukrayna savaşı nedeni ile Orta Koridor’un daha da önemli bir alternatif haline geldiğini söylemek mümkündür. Nitekim ‘The Impact of The War in Ukraine on Global Trade and Investment’ adlı Dünya Bankası raporuna göre, savaşın neden olduğu lojistik aksamaların Rusya ile Avrupa arasındaki ticaret akışını büyük ölçüde etkilediği, malların taşınmasında önemli gecikmelerin yaşanmasının halihazırda yüksek olan nakliye fiyatlarının daha da şişmesine neden olduğu, bu haliyle Kuzey Koridoru üzerinden yapılan Çin-Avrupa arası nakliyatta yaklaşık %40’lık azalış meydana geldiği ve bu durumun, Rusya ve İran’ı pas geçerek Türkiye tarafından oluşturulan Orta Koridor için büyük bir fırsatı da beraberinde getirdiği vurgulanmıştır (Worldbank, 2022, s. 39). Türkiye’nin beklentisi, Kuzey Koridor’dan en az %30’luk nakliye akışının Avrupa-Asya-Afrika ticaret üçgeninin kalbinde yer almamız nedeniyle Orta Koridor sayesinde Türkiye’ye geçmesidir. Aslına bakılırsa Ukrayna’daki savaştan önce dahi Orta Koridor’un cazibesinin arttığını söylemek mümkündür. Nitekim güzergah üzerinde bulunan kargo trafiği 2021 yılında 2020 yılına göre %52 oranında artış göstermiştir. Hem Avrupa Hemde Asyalı yatırımcıların güzergaha ilgisinin arttığını söylemek mümkündür. Bu doğrultuda Avusturya Federal Demiryolları (ÖBB), İzmit yakınlarında bulunan Köseköy Terminali’nin Asya-Avrupa arası önemli bir merkez olacağı öngörüsünden yola çıkarak alternatif çözümler üretmek adına Pasifik Avrasya’ya işbirliği yapılması çağrısında bulunmuştur. Rusya’nın Ukrayna’yı işgali ve sonrasında gelen yaptırımlar, Orta Koridor’un önemini daha da arttırmıştır. Ocak-Mart 2022 tarihlerinde bu güzergahta taşınan yük, 2021 yılına kıyasla %120’den fazla artış göstermiştir. Danimarka menşeli denizcilik şirketi Maersk, Finlandiya’lı Nurminen Lojistik, Hollanda’lı lojistik sağlayıcısı Rail Bridge kargo, Alman lojistik firması CEVA lojistik, Azerbaycan’lı ADY Konteyner ve birçok Çinli demiryolu nakliye firması Orta Koridor’u kullanmaya başlamıştır (Stiftung Wissenschaft und Politik.org, 2022).

Orta Koridor ülkeleri, Kuzey Koridoru’ndan pay alabilmek adına bazı adımlar atmaktadırlar. Bu adımların en önemlileri Orta Koridor’un fiziksel kapasitesini arttırabilmek adına yeni limanlar, trenler yapılması, gümrük entegrasyonunun sağlanabilmesi adına düzenlemeler ve sınır sorunlarını ortadan kaldırmaktır. Örneğin 31 Mart 2022 yılında Gürcistan, Azerbaycan, Türkiye ve Kazakistan devletleri Orta Koridor üzerinde 2023 yılında faaliyete geçecek ortak bir girişim kurma kararı almışlardır. Bu girişimin temelinde nakliye süreçlerini kolaylaştırmak, kargoların farklı ülkelerden sorunsuz geçişini sağlamak adına yapılan planlamalarını içermektedir. Yine 2022 yılında Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan’daki şirketler, Gürcistan’ın Poti ve Romanya’nın Köstence limanları arasında yeni gemiler yapımı konusunda anlaşmışlardır. Ayrıca Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan

devletleri tüm limanlardaki teknik ve tarife koşullarını modernize etmek adına bir çalışma grubu oluşturmuş olup bu kapsamda 29-30 Haziran 2022 tarihlerinde ilk toplantı gerçekleştirilmiştir. Taraflar, toplantı sonunda Zengezur Koridoru'nun açılmasının önemini vurgulamışlardır. Nitekim bu koridor sayesinde Azerbaycan'ın hem Ermenistan'a ait herhangi bir yerden geçmesine gerek kalmaksızın Nahçıvan'a erişimi sağlanacak olup hemde bu koridor Türkiye'ye, Hazar'a ve Orta Asya'ya doğrudan bir rota sağlamış olacaktır. Bununla birlikte 2 Ağustos 2022 tarihinde Azerbaycan, Türkiye ve Özbekistan ulaştırma bakanları biraraya gelerek Orta Koridor ile ilgili koordinasyon ve işbirliği kurmayı amaçlayan yeni bir birliktelik ortaya koymuşlardır. Bu birliktelik sonucu Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu sayesinde oluşacak Orta Koridor'un daha sonrasında Trans-Hazar hattı ve Zengezur Koridoru boyunca demiryolları ve karayolları yapımı ile Asya'dan Avrupa'ya uzanan en kısa güzergah haline gelecektir. Son olarak Türkiye, yeni yüksek hızlı trenleri hizmete sokarak Bulgaristan-Sırbistan ve Macaristan ile birlikte dörtlü koordinasyon konseyi ve demiryolu taşımacılığı grubu kurarak Güney Avrupa'ya yük sevkiyatını kolaylaştırmak adına çalışmalar yapmaktadır. Halkalı-Kapıkule demiryolu bağlantısının 2023 yılında tamamlanması ile birlikte, yük trenleri için İstanbul-Edirne arası seyahat süresinin yaklaşık olarak 8 saatten 3.5 saate inmesi beklenmektedir ki bu durumda Asya'dan gelecek olan yüklerin taşınma süresinde önemli bir zaman tasarrufu sağlanabilecektir. 2021 yılı itibari ile Trans Sibiry demiryolu vasıtası ile Asya Avrupa arası taşınan kargo hacminin yalnızca %8'lik kısmı Orta Koridor tarafından taşınmaktadır. Orta Koridor devletlerinin yukarıda bahsi geçen gayretlerini hem Kuzey Koridoru'na alternatif oluşturmak anlamında hemde bölge içinde ticaretin artması ve bu haliyle Güneydoğu Avrupa-Güney Kafkasya-Orta Asya'nın ekonomik entegrasyonunu ilerletebilmek amacı taşıdığını söylemek mümkündür (Stiftung Wissenschaft und Politik.org, 2022).

Günümüzde küresel tedarik zincirinin yeniden yapılandırılması, Avrupa enerji krizi ve Avrupa Birliği'nin yük taşımacılığı için Trans-Sibiry Demiryolu'na alternatif arayışı içinde olması durumları da Orta Koridor'un gelecekte daha faal olarak kullanılması konusunda yapılan öngörülerin güçlenmesini sağlamaktadır. Bu konuda Avrupa Birliği(AB), bölge ülkeleri için ekonomik entegrasyon politikaları konusunda genel birikim ve uzmanlığını paylaşarak danışmanlık ve destek sağlayabilir. Nitekim Avrupa Birliği, karayolu, demiryolu, iç su yolu, havacılık, denizcilik, ve kombine taşımacılık ile ilgili olarak teknik, güvenlik, sosyal standartlar ve pazarın serbestleştirilmesi konusunda kurallar geliştirmiştir. Orta Koridor ülkelerinin ulaştırma ve enerji politikalarının Avrupa Birliği'nin yeşil mutabakatı ve sürdürülebilir bağlantı hedefleri ile uyumlu hale getirilmesi tüm tarafların yararına olacaktır. Orta Koridor'un uzun dönemde var olabilmesi için kapsadığı ülkelerde siyasi istikrar ve etkin yönetim olması gerekmektedir. Ancak bölge bürokrasi, yolsuzluk ve sınır çatışmalarından kaynaklı istikrarsızlıktan muzdariptir. Bu bağlamda Avrupa Birliği'nin, Rusya'nın halihazırda bölgedeki nüfuzunun zayıflaması ile birlikte Güney Kafkasya'da gerilimin tırmanmasını engellemek adına çalışmalar yapması beklenmektedir. Bu doğrultuda bölgede Azerbaycan'ın en

önemli destekçisi olan Türkiye, Ermenistan ile de önkoşulsuz normalleşme çabasına girişmiş ve böylece bölgede barış ve istikrar için olumlu bir ortam yaratma gayretinde olmuştur. İki ülkenin ticaret ve ulaşım yollarının restorasyonuna öncelik vermesi beklenmektedir. Tüm bu veriler ışığında, Orta Koridor'un diğer koridorlara göre uzun dönemde daha etkin rol alması durumu kuvvetle muhtemel görülmektedir (Stiftung Wissenschaft und Politik.org, 2022).

Son olarak Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası gereği kendisini de ilgilendiren coğrafyada yapılma gayretinde olunan diğer ulaştırma projeleri ile eş güdümlü hareket ettiğini söylemek mümkündür. Nitekim Türkiye, Çin Devleti'nin kapsamı itibari ile dünyanın neredeyse dörtte üçünü içine alan, 2017 senesi itibari ile ilk on yıllık zaman zarfında yaklaşık 1 trilyon Amerikan doları yatırıma ihtiyaç duyulan, gerek kara gerekse de deniz yolları rotaları ile oluşturulmakta olan Kuşak Yol Projesi'ni kendisi için fırsat olarak görmekte ve bu doğrultuda girişimlerini sürdürmektedir. Bu durumun en net göstergesi ise taraflar arasında 14 Kasım 2015 tarihinde "Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının" imzalanması hususu gösterilebilmektedir. Mutabakat Zaptının gerekçe bölümünde Çin'in ortaya koyduğu devasa proje ile uyumlu hareket edilmesi halinde Türkiye'nin kendi oluşturduğu projelere finansman olabilmesi nedeniyle yarar sağlayabileceği ve bununla birlikte Türk şirketlerinin, Kuşak Yol Projesi kapsamında yapılacak altyapı yatırımları konusunda pay alabilmesi durumu da söz konusu olacaktır (T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, 2016).

Ülkesinde bulunan aşırı üretim problemini çözmek için Çin Devleti, Avrupa'ya ürünlerini kısa yoldan, hızlı bir şekilde ulaştırmanın yollarını aramakta ve bu kapsamda alternatif rotalar oluşturmak niyetindedir (Turhan, 2019). Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında, Orta Koridor üzerinden Türkiye'ye (6 Kasım 2019, Ankara) gelen ilk yük treni olma özelliğine sahip Çin Demiryolu Ekspresi Chang'an Treni, Orta Koridor'u ve Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı ve sonrasında Marmaray dahil olmak üzere Türkiye'nin ulaştırma altyapısını kullanarak Çin'in Xi'an kentinden Çekya'nın başkenti Prag'a seferini 18 günde tamamlamıştır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019). Bu haliyle Çin menşeli ürünlerin Avrupa pazarına daha kısa sürede ulaşması mümkün olmuştur Filiz, T. (2020:128). Türkiye'nin ilk ihracat treni ise 19 Aralık 2020 yılında Xian'a varmış olup 2021 yılında ise 10 adet daha ihracat treni gönderilmiştir (T.C. Pekin Ticaret Müşavirliği, 2022, s. 20). Orta Koridor'un can damarı olarak görülen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda ise;

- 2018 yılında 143 tren ile 136 bin ton
- 2019 yılında 185 tren ile 194 bin ton
- 2020 yılında ise 288 tren ile 371 bin ton olmak üzere toplamda 616 tren ile 701 bin ton taşıma gerçekleştirilmiştir (static.tedd.gov.tr. 2020). Bu rakamların artması Türkiye ve koridor ülkeleri adına büyük önem arz etmektedir.

3.8. Kuşak Yol Projesi ve Orta Asya

Doğu ve Batı arasında bağlantının sağlanması adına stratejik bir alanı temsil eden Orta Asya Bölgesi; Büyük İskender'in hüküm sürdüğü, Marco Polo'nun Venedik'e doğru ipek rotalarını aradığı, Britanya ve Rus İmparatorluğu arasındaki büyük oyunun hakim olduğu bir bölgedir. 1991 yılında Orta Asya Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını ilan etmeleri ile birlikte Çin devleti'nin, Orta Asya'ya bakışı değişmeye başlamıştır. Sovyetlerin dağılması ve yeni ülkelerin ortaya çıkması ile Orta Asya, Çin devleti için büyük önem taşımaya başlamıştır. Bölgede yer alan Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Azerbaycan gibi ülkeler doğal kaynaklar bakımından oldukça zengindir ve bu bölge, Çin ekonomisi için Pazar ve stratejik ortak olması nedenleri ile önemini korumaya devam etmektedir. Çin Devleti, Orta Asya ülkelerinin sınır güvenliğini ve bölgesel güvenliğini destekleyen önemli bir partnerdir (Imomnazar, 2018, s. 31-32).

Asya'nın kalbinde konumlanan Orta Asya, Kuşak Yol Projesi'nden yarar sağlayabilmek adına önemli avantajlara sahip bir bölgedir. Herşeyden önce bu proje Orta Asya devletlerine, denize kıyıları olmaması ve dolayısıyla dış ticarete bu kısıt altında hareket etmek zorunda kalmaları nedeniyle, ticarete dışa açılabilme ve hem kendi aralarında hemde uzak ülkeler ile ticaretlerinin ilerlemesi konusunda büyük bir fırsat sunmaktadır. Dahası bu projede kara rotası deniz rotasının aksine büyük bir avantaja sahiptir. Çünkü karayolu sayesinde Avrupa'ya gönderilecek ürünler, deniz yolu ile kıyaslandığında daha kısa sürede gerekli ülkelere ulaşabilecektir ki bu durum zaman maliyetinde tasarruf edilmesi bakımından büyük önem arz etmektedir. Çin'den Avrupa'ya çift taraflı olarak gidiş-geliş yapan trenlerin her seferleri yaklaşık olarak 15 günde hedefine varabilecek ve bu haliyle de deniz ulaşımına oranla zamandan iki katı tasarruf elde edilebilecektir. Özetle bu durumun Orta Asya ülkelerine, ürünlerinin yeni pazarlara ulaşması konusunda fırsat ve bunun yanısıra lojistik anlamda ilerleme sağlamaları konularında olumlu etki yapması beklenmektedir. Ayrıca Orta Asya ülkeleri, kendi ekonomilerinin temel sektörlerine yardımcı olunabilmesi, Kuşak Yol kapsamındaki ülkelere, Çin Devleti'ne ve yeni pazarlara yerli ürünlerini pazarlayabilmek bakımından OBOR'un kaynak ve fırsatlarını kullanma şansına sahip olacaklardır. Tüm bunlardan farklı olarak proje ile birlikte Orta Asya'nın modern teknolojiye, ulaşım ve lojistiğe erişmesi, yol ve demiryollarının yapımı için olanak sağlamaktadır (Imomnazar, 2018, s. 31-34).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin başlattığı projenin önem arz eden güzergahlarından biri de Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridorudur. Bu koridor sayesinde Orta Asya bölgesinde bulunan ülkelerin kendi aralarında, Türkiye ile Çin ve Avrupa ile daha kolay bağlantı kurabilmesi beklenmektedir. Bunun sonucunda ise hem Orta Asya ülkeleri hem de Türkiye açısından olumlu etkilerinin olması durumu muhtemeldir.

Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi ve en büyük dış yatırımcı olan Çin Devleti'nin Orta Asya'ya coğrafi olarak yakınlığı, bölgede aktif rol oynaması anlamına gelmektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Orta Asya'da bağımsızlıklarını yeni kazanmış devletlere Çin Halk

Cumhuriyeti'nin ticaret ve yatırım anlamında katkıları artarak devam etmiştir. Çin Devleti'nin yatırımlarının Kuşak Yol Projesi'nin ilan edilmesinin ardından zirve yaptığı söylenebilir. Çin ile Orta Asya'da yer alan ülkelerin karşılıklı yatırımlarına bakıldığında, yatırımların daha ziyade Çin Devleti'nden Orta Asya'ya yönelik olduğu görülmektedir. Her ne kadar Orta Asya ülkelerinin Çin'de yaptığı yatırımlar da olsa da Çin'in bölgeye yaptığı yatırımlar ile karşılaştırıldığında daha az olduğunu söylemek mümkündür. Orta Asya bölgesinde oluşabilecek riskler, istikrarsızlıklar ve değişimler Çin Devleti'nin yatırımlarını direkt olarak etkilemektedir. Bölgede ana yatırımcı olarak Asya Ejderhası bu nedenle güvenlik ve istikrarın sağlanabilmesi konusunda net bir tavır sergilemekte ve bu yönde adımlar atmaktadır (International Security Studies, Issue 2, 2016 Akt; Alperen, 2018, s. 24-25).

Çin Devleti'nin Kuşak Yol Projesi çerçevesinde Orta Asya'da yaptığı yatırımların finanse edilmesinde İpek Yolu Fonu (Silk Road Fund), Çin Eximbank'ı ve Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (The Asian Infrastructure Investment Bank AIIB) öncül rol oynamaktadır. Örneğin, Özbekistan'da 19.2 kilometre uzunluğundaki Kamchik Tüneli Çin Demiryolları Tünel Grubu tarafından Çin Eximbank'ından verilen krediler ile yapılmıştır (Kava, A. 2016). AAYB (Asya Altyapı ve Yatırım Bankası), 2016 yılında toplamda 105.6 milyon dolar maliyeti olan Duşanbe-Özbekistan Sınır Yolu İyileştirme Projesi için 27.5 milyon dolar kredi sağlayarak destek olmuştur. Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AIKB) The European Bank for Reconstruction and Development) ile ortak finanse ettiği Bu proje'nin 62.5 milyon dolarını ise Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası karşılamaktadır (AIIB.Org, 2016). 2015 yılında Astana yönetimi Çin ile ortaklaşa bir şekilde Hazar kıyısındaki petrol zengini Aktau'dan dünyanın en büyük kuru limanlarından birisi olması amaçlanan Khorgos'a uzanan 2,7 milyar dolarlık demiryolu projesini ilan etmiştir. Bununla birlikte Türkmenistan-Çin arası yaklaşık 3,666 kilometre uzunluğunda ve 7.3 milyar dolar maliyeti olması beklenen Çin-Orta Asya Doğalgaz Boru Hattı'da Kuşak Yol Girişimi içinde önemli bir proje olarak değerlendirilmektedir (Jack Farchy & James Kynge, 2016). Çin Halk Cumhuriyeti, Kuşak Yol İnisiyatifi'nde jeo-ekonomik ve jeo-politik konumu itibari ile kendisini batıya açılan kapısı olarak gördüğü Kazakistan'ın bağımsızlığını ilan etmesi sonrasında ülkesinde Çin tarafından yapılan yatırımlar büyük ivme kazanarak 42.8 milyar Dolar seviyesine gelmiştir. Çin Devleti, Kazakistan başta olmak üzere Orta Asya Devletleri'nin en büyük finansörü haline gelmiştir. Çin'in bu kapsamda Kazakistan Devleti'ne verdiği kredi miktarı ise 50 milyar doların üzerindedir (Bloomberg, 2017).

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte Çin'in Orta Asya ülkeleri ile ticareti de hızlı bir şekilde artış göstermektedir. 2000 senesi itibari ile Çin Devleti'nin Orta Asya ülkeleri ile ticaret hacmi yaklaşık 1.8 milyar dolar iken, 2016 yılında bu rakam muazzam bir artışla yaklaşık 17 kat fazlası olup beş Orta Asya ülkesi(Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan) ile ticaret hacmi toplamda 30 milyar doların üzerine çıkmıştır. Buna karşın Orta Asya Devletleri'nin Rusya ile toplam ticaret hacimleri ise 18 milyar dolar civarında seyretmektedir (Alperen, 2018, s. 25).

Kuşak Yol Projesi, Orta Asya bölgesinde yer alan devletlerin kalkınmalarını gerçekleştirebilmeleri adına önemli bir fırsat olarak görülmektedir. Çünkü OBOR Projesi, Orta Asya’da hem ekonomik hemde siyasi istikrarın sağlanmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Proje sayesinde Orta Asya devletlerinin gerek kendi aralarında gerekse Çin ve diğer OBOR üyesi ülkeler ile mal ve hizmet ticaretlerinin derinleşmesi ve proje kapsamında yapılan otoyol, demiryolu hatları ile varolan ticaretin süresinin kısalması ile birlikte zamandan tasarruf edilip ticaret hacimlerinin de artış görülmesi konularında katkı sağlaması beklenmektedir. Çin özelinde Kuşak Yol Projesi’ne bakıldığında, bölgenin kaynaklarını kendi ekonomik gereksinimlerini karşılamak adına kullanmaya devam etmenin yolu olarak görülmektedir. Çin Devleti’nin Orta Asya ülkelerine destekleri ile birlikte bu ülkelerin ekonomik kalkınma konusunda ilerleme kaydettikleri durumu aşıkardır. Aynı zamanda Çin desteği sayesinde ülkelerin kendi aralarında ilişkilerinin de arttığı söylenebilmektedir. İstikrarlı ilişkiler kurabilen Orta Asya ülkeleri bu sayede bölgenin birçok güvenlik sorununu çözebilme hususunda işbirliği yapabilme potansiyeline sahip olacaklardır. Tam da bu noktada, Çin Devleti’nin güvenliğinin Orta Asya ülkelerinin güvenliğinden geçmesi yaklaşımından yola çıkılarak, Çin bölgelerinde özellikle Sincan Bölgesi’nin güvenliği güvence altına alınmış olacaktır. OBOR Projesi sayesinde Orta Asya tarihi İpek Yolu’ndan sonra bir kez daha geçiş bölgesi olma özelliği taşıyacaktır. Bununla birlikte şimdiye dek var olan sınır sorunları bölge ülkelerini olumsuz etkilemektedir. Ancak bu proje sayesinde sorun olan bazı sınırlar baypass edilerek ulaşım gerçekleştirilmekte olup ulaşım süresi öncekine kıyasla azalmaktadır. Orta Asya ülkeleri bakımından OBOR Projesi değerlendirildiğinde; yeni ve modern altyapı, sanayileşme, enerji ve hammadde kaynaklarına bağımlılıktan kurtulup farklı gelir kaynakları yaratma gibi hedefler bakımından önemli bir fırsat olarak düşünülmektedir. Çin Devleti’nin ekonomik kalkınması ve gelişimi anlamına gelen projenin hayata geçmesi, Çin sınırlarının güvenliğine bağlıdır. Çin, projenin etkili olabilmesi adına sınır komşuları ile iyi ilişkiler kurmalı ve bu durumun devamlılığını sağlamalıdır. Bu sebepten dolayı OBOR projesinin asli kurucusu olan Çin’in hedeflerini gerçekleştirmesi için Orta Asya bölgesi ile bağlarını güçlendirmesi gerekmektedir. Sınır güvenliğini, projesinin varlığını ve güvenliğini koruma stratejisi ile hareket eden Çin’in, ile ulusal ve bölgesel güvenliğini korumak isteyen Orta Asya devletleri ile bir bakıma ortak çıkarlarına hizmet eden bu durum için işbirliği içinde hareket etmesi, diplomatik enerji ile ve uzlaştırıcı bir rol ile üstlenmesi gerekmektedir. Büyük fırsatları barındıran OBOR Projesi’nde daha aktif rol almak isteyen Orta Asya ülkeleri için ise, gösterecekleri gayret bu konuda belirleyici olacaktır (Yılmaz, 2020, s. 88-89).

Ayrıca Çin Halk Cumhuriyeti, Orta Asya’da yumuşak gücünü arttırmak ve bölgede Çin dili ve kültürünün öğretilmesi adına Konfüçyüs Enstitüleri açmakta ve Orta Asya’lı öğrencilere Çin üniversite’lerinde burs olanağı sağlamaktadır. 2015 yılında yaklaşık 13.000 Kazak öğrenci bu doğrultuda Çin üniversitelerinde eğitim görmektedir (Icef Monitor, 2016).

3.8.1. Kırgızistan Özelinde OBOR

Kırgızistan Devleti, Çin ekonomisi ile güçlü bağları olmasının yanında OBOR Projesi'nden ana fayda sağlayan ülkeler arasında yer almaktadır. Özellikle mal ve hizmet ticareti konularında Çin ile ekonomik işbirliği geliştirilmiş olup Kırgızistan'da doğrudan yabancı yatırımlar, ana altyapı projeleri husularında da Çin Devleti büyük rol oynamaktadır. Genel itibari ile Çin-Kırgız ikili ilişkilerine bakıldığında, mevcut faaliyetler ve çalışmaların OBOR'un bir parçası olduğu ifade edilebilir. Kırgızistan'da bulunan bazı Çin projeleri Kuşak Yol Projesi'nden önce 2013 yılında yapılmaya başlanmış iken bazı projeler OBOR kapsamında olarak Çin özel sektörü tarafından devam ettirilmektedir. Özellikle Kuşak Yol Girişimi'nin ilanından sonraki süreçte Çin Devleti Kırgızistan'da birçok altyapı projesinin yapılmasına katkı sağlamaktadır. Kırgızistan'da Çin tarafından finanse edilen altyapı projelerinin toplam tutarı günümüz itibari ile 2 milyar doların üzerindedir (Mogilevskii, 2019, s. 5).

Kırgızistan Devleti'ne yapılan doğrudan yabancı yatırımlara göz atıldığında, özellikle 2012 yılından itibaren Çin Devleti'nin, Kırgızistan'a en büyük desteği verdiği söylenebilir. 2006-2017 dönemi için bakıldığında, Çin'in bu ülkeye doğrudan yabancı yatırımı yaklaşık 2.3 milyar dolardır ve bu rakam aynı dönem için Kırgızistan'a yapılan toplam doğrudan yabancı yatırımların %25-50'lik kısmını oluşturmaktadır. 2011-2017 dönemi ise Kırgızistan'da Çin altyapı ve doğrudan yabancı yatırım projelerinin en aktif uygulandığı dönemdir. Bu dönemde gerçekleşen projelerin toplam tutarı 4.1 milyar dolara eşittir. Burada 1.9 milyar dolarlık tutar doğrudan yabancı yatırım projelerine ayrılırken, 2 milyar dolarlık yatırım ise altyapı projeleri için gerçekleştirilmiştir (Mogilevskii, 2019, s. 10-11).

3.8.1.1. Kırgızistanda Obor Dahilinde Projeler

Kırgızistan'da OBOR dahilinde birçok çalışmakla birlikte bu çalışmalardan en önemli olanı, ülkede ulaşımın rahatlatılması adına yapılan otoyol projeleridir. Bu projeler sayesinde Kırgızistan'da hem yaşayan insanların daha rahat ve zaman tasarruflu ulaşimleri gerçekleşmekte olup hemde diğer ülkeler ile yapılacak ticaretlerde sevkiyat süresinin kısılması ve malların güvenli bir şekilde naklinin sağlanabilmesi durumu söz konusu olmaktadır.

Şekil 9'da bulunan otoyol projelerinin maliyeti yaklaşık 1.3 milyar dolar değerinde olup yapılan yollar sayesinde Kırgızistan'da Doğu-Batı, Kuzey-Güney istikametlerinde ulaşımı gelişimi hedeflemektedir. Bu yol projeleri, Çin, Güney ve Batı Asya, Avrupa ile Orta Asya arası bağların ilerletilmesi ve bölgedeki ulaşım nakil hatlarını geliştirmek için planan CAREC adlı koridorların parçası olarak görülmektedir (Mogilevskii, 2019, s. 9).

Yol projeleri arasında yer alan Bişkek-Naryn-Torugart yolu; CAREC koridorunun parçası olarak Alternatif Kuzey-Güney yolu ve diğer koridorları bağlayan yol olması nedeniyle önemlidir. Oş-Sarytash-Irkesham Yolu ve Oş-Batken-Isfana Yolları ikinci koridorun parçalarıdır. Bu

güzergahlar Kırgızistan için çok büyük öneme haizdir. Bişkek-Naryn- Torugart ve Oş-Sarytash-Irkeshtam güzergahları, Kırgızistan'ı Çin ile bağlayan ana yollar olması nedeniyle önem arz etmektedir. Alternatif Kuzey- Güney yol inşası ise dağlar tarafından bölünmüş Kırgızistan'ın Güney ve Kuzey bölgelerini bağlayan ikinci yol olması için planlanmıştır (Mogilevskii, 2019, s. 9).

Bişkek-Naryn-Torugart yolu, 539 km toplam uzunluğa sahip olup Kırgızistan ve Doğu Asya-Avrupa arasında önemli bir transit geçiş noktası olarak göze çarpmaktadır. Bu yol Kırgızistan'da Chui, Naryn ve Issyk-Kul'u birbirine bağlamakta ve güney kısmında yer alan Torugart sınır kontrol noktasından Kordai yerleşimine kadar Güney-Kuzey yönlü ulaşımı sağlamaktadır. Kırgızistan ve Çin'i birbirine bağlayan iki ana karayolunun en önemlisi olan bu yol, Kara-Kum karayolu ile Pakistan ve Hint Okyanusu limanlarına erişim olmasını sağlamaktadır. Aynı zamanda Rusya ve Kazakistan devletleri de bu yol aracılığı ile aynı bölgelere erişim sağlayabilme imkanına erişebilmektedir. Burada ifade edilen yol; Oş- Sarytash-Irkeshtam yolu ile birlikte, transit yük taşımacılığı anlamında Kırgızistan bütçesine önemli gelirler sağlamaktadır (piumotc.kg).

Oş-Batken-Isfana yolu, 385 km uzunluğunda olup, günümüzde Kırgız Cumhuriyeti'nin Batken ilinin sınırlarının Özbekistan ve Tacikistan yerleşim yerleri ile bağlantı noktalarında, özellikle sınır geçişi konusunda yaşanan problemi azaltması beklenen güzergah olması dolayısıyla önem arz etmektedir. Proje ile birlikte yan yolların inşa edilmesi dolayısıyla bu sorunun azaltılması amaçlanmıştır. Ayrıca bu proje ile birlikte Batken şehrinin kendi uzak bölgelerine ulaşımında kolaylaşması beklenmektedir. Proje ile birlikte transit geçiş maliyetlerin azalması ve seyahat sürelerinin kısalması ve özellikle ülkenin yoksulluk içinde olan yerleri ile diğer bölgelere ekonomik anlamda bağlantıların oluşması ve gelişimi söz konusudur (piumotc.kg).

Tüm bu güzergahların yanısıra ülkede bulunan ısı ve elektrik sorunun azaltılması adına Bişkek ısı ve Elektrik santrali inşası planlanılmıştır. Bu proje, Kırgızistan'ın başkenti Bişkek'de ısı ve elektrik tedariğini artırmak ve iyileştirmek adına büyük önem teşkil etmektedir. Bunların yanısıra Datka-Kemin enerji nakil hattı, Datka Trafo merkezide önemli inşalar arasında yer almaktadır. Ayrıca Kırgızistan ve Tacikistan'dan Güney Asya ülkelerine enerji arzına imkan sağlayan CASA-1000 Mega projesinin bir parçası haline gelme ve Sovyet zamanlarından miras kalan Orta Asya tek enerji sistemine karşı Kırgızistan'ın bağımlılığını azaltma işlevi olan, Güney Kırgızistan'da enerji nakil hattının yenileştirilmesi adına ikili bir proje oluşturulmuştur. Bu doğrultuda Çin Devleti, Orta Asya-Çin doğal gaz boru ağının bir parçası olan ve Güney Kırgızistan'da yer alan Çin-Kırgızistan doğal gaz boru hattı inşa etmektedir (Mogilevskii, 2019, s. 9).

3.8.1.2. OBOR Projesinin Kırgızistana Etkisi

Kırgızistan Devleti Kuşak Yol Projesi'nin ilan tarihi olan 2013 yılında bu projeye desteğini açıklamış ve dahil olmuştur (cfr.org, 2023). Kırgızistan Devleti'nin 1990 yılından günümüze kadar olan süreçte ekonomik verilerinin yer aldığı tabloya bakıldığında, GSYİH anlamında 1990 yılında

yaklaşık olarak 22.65 milyar dolar seviyelerinde iken 2013 yılında yaklaşık 26.49 milyar dolar seviyelerine geldiği görülmüştür. Ülkede GSYİH bakımından asıl yükselişin ise 2013-2022 yılları arasında olduğu, Kırgızistan'ın Kuşak Yol Projesi dahilinde iken gerçekleştiği görülmekte olup 2013 yılına göre yaklaşık 6.5 milyar dolarlık artış ile 2022 yılında GSYİH yaklaşık 35.33 milyar dolar seviyelerine gelmiştir. Bunun yanında GSYİH bakımından dünyada aldığı paya bakıldığında ise 2013 yılına göre 2022 yılında yaklaşık %0.01'lik artış meydana gelmiştir. Ülkede Kişi Başına Milli Gelir 1990 yılında 5.158 dolar iken 2013 yılında 4.631 dolar seviyelerine gerilemiştir. Kuşak Yol Projesi sonrasında ise 2022 yılına gelindiğinde 5.194 dolar seviyesine yükselmiştir. Kırgızistan'da ihracata bakıldığında yıllar itibari ile dalgalanmalar olduğu görülmektedir ancak 2022 yılında 2013 yılına göre değerlendirildiğinde az da olsa bir artış meydana gelmiştir. Ürün İthalatında ise ülkenin 2013 yılında yaklaşık 6 milyar dolar iken bu rakamın 2022 yılında yaklaşık 9.6 milyar dolar seviyesine geldiği görülmektedir ve bu haliyle 2022 yılına gelindiğinde ülkenin dünyadaki ithalat payı 2013 yılına göre %0.01 artış göstermiştir.

Tablo 3.6. Kırgızistan Devleti Makro Ekonomik Veriler

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
1990	22.65	%0.04	5.158	-	-	-	-
2000	15.08	%0.02	3.079	511	%0.01	558	%0.01
2010	22.56	%0.02	4.141	1.756	%0.01	3.223	%0.02
2013	26.49	%0.02	4.631	2.058	%0.01	6.070	%0.03
2014	27.56	%0.02	4.722	1.897	%0.01	5.732	%0.03
2015	28.62	%0.03	4.805	1.441	%0.01	4.070	%0.02
2016	29.86	%0.03	4.912	1.573	%0.01	4.000	%0.02
2017	31.28	%0.03	5.047	1.764	%0.01	4.495	%0.03
2018	32.46	%0.03	5.133	1.837	%0.01	5.292	%0.03
2019	33.95	%0.03	5.258	1.986	%0.01	4.989	%0.03
2020	31.1	%0.02	4.726	1.973	%0.01	3.719	%0.02
2021	33.02	%0.02	4.934	2.752	%0.01	5.580	%0.02
2022	35.33	%0.03	5.194	2.187	%0.01	9.629	%0.04

Not: data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Tabloya genel olarak bakıldığında her ne kadar Kırgızistan Devleti için az da olsa artışların meydana geldiği görülmekte ise de Kuşak Yol Projesi'nin Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu çerçevesinde daha aktif olarak kullanılması halinde bu artışların daha fazla olması ve ülkenin ekonomisinde daha büyük artışlar meydana gelmesi muhtemel görülmektedir.

Aşağıda yer alan tablo Kırgızistan Devleti'nin yıllar itibari ile ticaret partnerlerinin ve ihracat-ithal mal gruplarının sırası ile gösterimi şeklindedir. 2000'ler itibari ile devletin en büyük ihracat partnerlerinin Almanya, ABD, İngiltere, Fransa gibi gelişmiş ülkeler olduğu görülmekte olup bunun yanında Türkiye ile yapılan ihracatın da yıllar itibari ile gelişim gösterdiği gözlemlenmektedir. Kuşak Yol Projesi'nin ilanından 2021 yılına gelindiğinde ise Kırgızistan Devleti'nin en büyük ticaret partnerleri arasında Orta Koridor ülkeleri olarak bilinen Kazakistan, Özbekistan ve Türkiye

bulunmaktadır. Buradan hareketle Kırgızistan Devleti'nin Orta Koridor ülkeleri ile daha fazla ticaret yapmaya başladığı ve bu durumun Kuşak Yol Projesi'nin meyveleri olarak düşünülmesi muhtemeldir. Ancak belirtilen sürelerde Kırgızistan Devleti'nin ihracat ürünlerinin önemli getiri sağlaması muhtemel ürünler olmadığı ve çok çeşitli olmadığı görülmektedir.

Tablo 3.7. Kırgızistanın İhracat İthalat Verileri(1990-2022)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	-	-	-	-
2000	Almanya ABD Türkiye Kore İngiltere	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt	Almanya İtalya Türkiye Japonya Fransa	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt
2010	Türkiye Kore ABD Japonya Fransa	Doğal Taşlar Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Giyim	Fransa Türkiye ABD İngiltere Belçika	Mineral Yakıtlar Madencilik Ürünleri Yakıt Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün
2013	Türkiye Almanya ABD Japonya Polonya	Doğal Taşlar Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Makine ve Taşıma ekipmanı	Fransa Türkiye Almanya Belçika Hollanda	Mineral Yakıtlar Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Yakıt Tarımsal Ürün
2021	Rusya Kazakistan Özbekistan Türkiye BAE	Spesifik Olmayan Ürünler Tarımsal Ürün Madencilik Ürünleri Yiyecek Makine ve Taşıma Ekipmanı	Çin Rusya Kazakistan Türkiye Özbekistan	Mineral Yakıtlar Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Tarımsal Ürün Yakıt

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Kırgızistan Devleti'nin yıllar itibari ile ithalat partnerlerine bakıldığında, yine diğer yıllardan farklı olarak 2021 yılında ticaret partnerlerinin Çin, Rusya, Kazakistan, Türkiye ve Özbekistan olduğu ve bu durumun hem ihracat hemde ithalat bakımından benzer olması, Kuşak Yol Projesi ile ilişkilendirilebilir bir durumdur.

Çin Devleti tarafından Kırgızistan'da OBOR Projesi çerçevesinde yaklaşık 350 kilometre uzunluğa sahip olan ve Naryn'den Kırgızistan'ın başkenti Bişkek'e ulaşan otoyol yapılmıştır. Kırgız halkı yol yapımı öncesinde yaklaşık 8 saatte varabildikleri güzergahta yeni otoyol sayesinde yarı zamanlı tasarruf sağlandığını ifade etmektedirler. Çin, Kırgızistan'ın elektrik güç iletimini yenileştiren ve ülkenin Güney Asya'ya gelecekteki enerji arzı sağlayan bir ülke olması için enerji projelerine yaklaşık 1 milyar dolar yatırım yapmıştır. İki ülke halihazırda Batı Asya aracılığıyla Avrupa ve Doğu Asya arasındaki ulaşımı hızlandırmayı hedefleyen yüksek hızlı demiryolu yapmak için müzakerelerde bulunmuşlardır (scmp.com, 2019).

OBOR Projesi ile birlikte Kırgızistan'ın beklentisi altyapı, kalkınma ve yatırım çekebilme konularında ilerleme kaydedilebilmesidir. Çin Devleti, Kırgızistan aracılığıyla Özbekistan Devleti ile

bir demiryolu bağlantısını yapabilmek adına önemli yatırımlar gerçekleştirmektedir. Burada oluşturulmaya çalışılan demiryolu ile Çin Devleti'nin en büyük amacı kendisine gelecek hammadde ithalatının kolaylaştırılmasıdır. Bu proje Kırgızistan aracılığı ile salt Özbekistan'ı Çin'e bağlamakla kalmamakta bununla birlikte bu ağ sayesinde Avrupa demiryolu ağına kadar güzergah üzerindeki ülkeler Tacikistan, Afganistan, İran ve Türkiye ile Çin Devleti'nin birleştirilmesi hedefine dayanmaktadır (Imomnazar, 2018, s. 33).

3.8.2. Özbekistan Özelinde OBOR

Özbekistan Devleti, Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında 1 Eylül 1991 tarihinde bağımsızlığını kazanmış ve ülkenin ilk Cumhurbaşkanı İslam Kerimov olmuştur(mfa.gov). Kerimov döneminde Özbekistan'ın dış politika stratejisine bakıldığında, bağımsızlığın yeni kazanılmış olması nedeniyle bu konudaki acemiliğin ortadan kaldırılması ve bu yolla bağımsızlığın pekiştirilebilmesi ve nihayetinde Orta Asya'da bölgesel bir güç haline gelebilmek olmak üzere iki asli amacının olduğunu söylemek mümkündür (Sönmez, 2013, s. 388).

14 Aralık 2016 tarihinde Kerimov'un yerine Cumhurbaşkanlığı görevine Şevket MİRZİYOYEV gelmiştir. Mirziyoyev'den itibaren Özbekistan Devleti yeni bir dış politika oluşturmaya başlamıştır. Mirziyoyev dış politikada; tarihinden süregelen işbirliği yaptığı ülkeler ile var olan ilişkilerin geliştirilmesi ve diğer ülkelerle ise pragmatik ilişkiler kurmayı tasarlamış olup bu haliyle globalleşme sürecine uyum sağlamayı amaçlamıştır. Mirziyoyev, Özbekistan'ı Orta Asya bölgesinde ve dünyada edilgen halinden kurtarıp etkin bir devlet haline getirmek istemiştir ve dış politikayı bu doğrultuda demokratikleştirmeye gayret göstermiştir (Alizada, 2021). Cumhurbaşkanı Mirziyoyev söylemlerinde de, dış politikada Orta Asya Devletleri ile iyi komşuluk, ortaklık ve stratejik işbirliğinin sağlanmasına önem vereceklerinin altını sürekli çizmiştir. Modern İpek Yolu'nun coğrafi bakımdan önem teşkil eden bir yerinde olması dolayısıyla Özbekistan'ın komşu ülkeler ile iyi ilişkilerini geliştirmesi hususu, projenin daha sağlam temelli ilerleyebilmesi bakımından büyük önem arz etmektedir(Erol, M. (2021).

Özbekistan Devleti, Çin ile ortak bir sınırı olmaması nedeniyle diğer Orta Asya ülkelerinden farklılık göstermektedir. Bu nedenden ötürü diğer sınır devletleri ile karşılaştırıldığında, Özbekistan Devleti'nin Çin ile su kaynakları, sınır konuları üzerinde çatışma düşüktür. Özbekistan Devleti'nin en büyük avantajı ise Orta Asya'da gelişmiş demiryolu ve otoyollarının merkezinde olması gösterilmektedir. Çin ile Özbekistan birlikte irdelendiğinde, iki ülkenin de siyasi olarak çokta farklılık teşkil eden çizgileri bulunmamakta olup ülkeler özellikle ulaşım bağlantılarını geliştirmek için birlikte gayret göstermektedirler. İki ülkenin birbirleri ile en büyük sorun olduğu düşünülen durum ise, birbirleri ile direkt olarak iletişim kuramama konusunda yaşanmakta olup bu devletler mevcut haliyle Kazakistan aracılığı ile iletişimlerini gerçekleştirmektedirler. Bu sorunun ortadan kaldırılabilmesi halinde ise iki ülkenin özellikle karşılıklı ticaretlerinin artması hususunda olumlu etkilerin olması durumu muhtemel olarak görülmektedir. Bununla birlikte özellikle enerji paylaşımı konusunun ikili

ilişkilere önemli katkı sağlaması beklenirken, bu durum sayesinde Çin dış politikasında Özbekistan'ın statüsünü artması durumu beklenmektedir (Imomnazar, 2018, s. 34).

Özbekistan 2015 yılı itibari ile özellikle sanayisini ileri seviyelere taşımak ve farklı sektörlerine modern alt yapısal projeler geliştirmek adına beş yıllık plan tasarlamış olup hemen akabinde altyapı gelişmelerini hızlandırmak adına OBOR Girişimi'ne destek verdiğini açıklamıştır. Özbekistan için en önemli yatırım alanlarından biri olarak ülkenin doğal gaz ulaşım altyapısı gösterilmektedir. Bu durum sayesinde Özbekistan Devleti, durgun olan ekonomisini canlandırma, ileri teknoloji ile eski demiryolu ve oto yollarını yeniden oluşturma fırsatı elde etmiştir. Özbekistan Devleti'nin öncelikli amacının ulaşım altyapısının geliştirilmesi olduğu belirtilmektedir. 2016 yılından başlayarak Özbekler, Orta Asya bölgesindeki ticaretten daha fazla pay alabilmek ve komşu ülkeler ile ilişkilerini güçlendirebilmek için OBOR temelli projelere destek açıklamışlardır (Khamidova, 2017, s. 17-18).

3.8.2.1. Özbekistanda Obor Dahilinde Projeler

Pekin yönetiminin ilan ettiği koridor, Özbekistan'ın ekonomik kalkınma modeli ile önemli kesişimlere sahiptir. Çin bu proje ile birlikte ülkelere yol, tünel, demiyolları ve diğer altyapı projelerine yatırım anlamında destek sağlayacağını ilan etmiş ve bu projelerin bir kısmı halihazırda gerçekleştirilmiştir (Imomnazar, 2018, s. 34-35). 2017 yılı itibariyle yapımına başlanılan ve Özbekistan Devleti'nin en büyük deniz aşırı güneş enerjisi projesi Asya Kalkınma Bankası'na 147 milyon dolara finanse edilmiştir. 100 milyon wattlık kapasitesi olan bu güneş enerji santralinin Özbekistan'da kurulmasının sebebi olarak bu devletin enerji ve karbon yoğunluğunda iyi bir konumda yer alması gösterilmiştir. Çin-Kırgızistan-Özbekistan Karayolu Nakliye Hattı güzergahında demiryolu yapımı için ise ülkeler anlaşmaya varmıştır. Bu demiryolu sayesinde Çin'den Avrupa'ya gönderilen malların varış süreleri azalması bununla birlikte Çin mallarının Orta Doğu ve Kafkaslara ulaşması durumunun kolaylaşması beklenmektedir (Aydın, 2018, s. 82-84).

Çin Devleti, Kırgızistan aracılığıyla Özbekistan bağlantısını sağlamak amacıyla, ülkesinin doğu kısmında yer alan Sincan eyaletinde bulunan Kaşgar ile Özbekistan'ı bağlayan bir demiryolunun yapılması gerekliliğinden sürekli bahsetmiştir. Burada ifade edilen yol; Kaşgar ve Arpa Vadisi'nden geçerek Kırgızistan'ın Karasu kasabası üzerinden Özbekistan'ın Fergana Vadisi'nde bulunan Andican şehri istikametine doğru devam etmektedir. Rusya Bilimler Akademisi üyesi Sofia Pale'nin söylemlerine göre, Özbekistan ve Çin arasında doğrudan bir bağlantı yolunun olmayışı, iki ülke arasın nakil sürecini olumsuz etkilemektedir. Pale, doğrudan bağlantının önemini şu sözlerle dile getirmektedir: "Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu bağlantısının inşası fikrinin Çin tarafından yakın zamanda fiiliyata geçirileceği sürpriz değildir. Proje Kırgızistan aracılığıyla sadece Çin ve Özbekistan'ı bağlamayacak aynı zamanda Tacikistan ile de bağlanıp Afganistan, İran ve Türkiye'nin içinden uzatılacaktır. Son olarak Avrupa Demiryolu ağı ile bağlanabilir. Çin bu görev için Rusya'yı değil Avrupa hattını seçmektedir." (Maitra, 2016, s. 19-20).

2016 Eylül ayı itibarı ile Çin'den başlayıp Kazakistan ve Özbekistan güzergahında devam eden ilk tren Afganistan'a ulaşmıştır. Orta Asya kargo trafiği Kaşgar aracılığıyla Afganistan'ı bypass ederek Pakistan'ın Gwadar Limanı'na bağlanıp bu şekilde erişim sağlanacaktır. Bu sayede Özbekistan Taşkent, Andican, Oş, Irkeshtam, Kaşgar rotası olan yeni ulaşım koridoru aracılığıyla bir ihracat kargosuyla ulaştırmalar yapılmaya başlanmıştır. Pakistan ve Çin kısa bir süre önce Gwadar Limanı'ndan Kaşgar'a ilk teslimatı yapmıştır. Çin, Özbekistan, Kırgızistan arasındaki yeni ulaşım koridorunun oluşumu 2017 yılı Mayıs ayında Özbekistan Devlet Başkanı Şevkat Mirziyoyev tarafından başlatılmıştır (Yılmaz, 2020, s. 72-73).

Çin'in Özbekistan'daki OBOR kapsamında gerçekleşen girişimleri bir dizi sektörü kapsamaktadır. Yapılan yatırımların en önemlisi ise Özbekistan'ın doğal gaz rezervlerinin ve gaz taşıma altyapısının iyileştirilmesi üzerinedir. Bu durum ise Özbekistan'ın büyük önem atfettiği Çin-Orta Asya gaz boru hattını öne çıkarmaktadır. Bu boru hattı dört ayrı hattan meydana gelmekte ve Çin Devleti'nin yıllık gaz tüketiminin %20'sini oluşturmaktadır. Orta Asya'daki en geniş sıvılaştırılmış doğal gazı (LNG) alan bu hattın, yıllık 85 milyar metreküp doğalgaz sağlaması beklenmektedir. Ayrıca bu hat sayesinde Çin'in Trans-Özbek gaz boru hatlarına bağımlılığının artması durumu söz konusudur. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Özbekistan'a verdiği önemi, ülkeye yaptığı yaklaşık 6.5 milyar dolarlık yatırımdan anlayabiliriz. Özbekistan'da mevcut haliyle 600'ü aşkın girişimci Çin sermayesi ile hizmet vermektedir. Jizzakh ve Angran Ekonomik ve Endüstriyel bölgeler dahil olmak üzere önemli ortak projeler yapılmaktadır (Maitra, 2016, s. 19).

22 Haziran 2016 yılında Xi Jinping ve İslam Kerimov'un birlikte katıldığı açılış töreni ile Angran-Pap Demir Yolu hattı, Taşkent ve Fergana Vadisi arasında yapılmış olan önemli bir demiryoludur. Bu demiryolu hattı, Çin Demiryolu Tünel Grubu tarafından yapılmıştır. Demiryolu; Orzu, Kul, Temiryulabad ve Kushminor'da dört istasyon, 2.1 kilometre uzunluğunda dört köprüyol ve 25 köprüyü kapsamaktadır. Bu demiryolunun en önemli kısmını projenin esas bileşeni olarak Kamşık Tüneli oluşturmaktadır ve bu tünel yaklaşık 19.2 kilometre mesafesi ile bölgedeki en uzun tüneldir. Demiryolunun açılması ile birlikte Angran'dan Pap'a tünelin içinden 16 dakikada geçiş sağlanmıştır. Kamşık Tüneli'nin yarattığı en önemli avantaj ise, Fergana Vadisi'ne ulaşmak için Tacikistan'a uğrama ihtiyacını ortadan kaldırmış olmasıdır (Maitra, 2016, s. 20-21).

3.8.2.2. Obor Projesinin Özbekistana Etkisi

Özbekistan Devleti, 2015 yılında OBOR Projesi'ne dahil olmuştur(cfr.org, 2023). Aşağıda yer alan tablo, Özbekistan Devleti'nin 1990-2022 yılları arasında makro ekonomik verilerini göstermektedir. Tabloya göre; GSYİH bakımından genel olarak artış gözlemlenmiş olup Bu artış ülkenin Kuşak Yol Projesi'ne dahil olduğu zaman içerisinde de devam etmektedir. Kuşak Yol Projesi'ne dahil olunan 2015 yılında ülkenin dünya üretiminden aldığı pay %0.18 iken; 2022 yılına gelindiğinde bu oranın %0.21 seviyesine geldiği görülmektedir. Ülkede Kişi Başına Düşen Milli Gelir bakımından da genel olarak artış eğilimi olduğu görülmektedir. Nitekim 2015 yılında yaklaşık 6400

dolar iken 2022 yılında yaklaşık 8000 dolar olmuştur. Ürün ihracatında ülkenin yıllara göre dalgalanmalar göze çarpmaktadır. 2015 yılında yaklaşık 9.5 milyar dolar olan ihracat rakamının 2022 yılına gelindiğinde ise yaklaşık 15.3 milyar dolara yükseldiği ancak bu dönemler içerisinde ülkenin dünya ihracat payı %0.06 seviyesinde sabit kaldığı görülmüştür. İthalata bakıldığında ise yine yıllar içerisinde dalgalanmalar meydana gelmekle birlikte kayda değer artış olduğu görülmektedir. Nitekim 2015 yılında yaklaşık 11.5 milyar dolar iken 2022 yılında yaklaşık 28.1 milyar dolar seviyesine gelmiştir. Burada ülkenin dünya ithalatından aldığı paya bakıldığında ise, 2015 yılında %0.07 olarak gerçekleşen oran 2022 yılına gelindiğinde %0.11 olmuştur.

Tablo 3.8. Özbekistan Devleti Makro Ekonomik Veriler

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
1990	74.63	%0.15	3.639	-	-	-	-
2000	73.15	%0.11	2.968	2.817	%0.04	2.697	%0.04
2010	141.5	%0.15	4.954	11.695	%0.08	8.689	%0.06
2013	174.84	%0.16	5.781	12.000	%0.06	13.138	%0.07
2014	186.86	%0.17	6.075	*11.500	%0.06	13.925	%0.07
2015	200.35	%0.18	6.401	9.443	%0.06	11.461	%0.07
2016	212.23	%0.18	6.664	8.974	%0.06	11.328	%0.07
2017	221.56	%0.18	6.841	10.079	%0.06	12.035	%0.07
2018	234.59	%0.18	7.118	10.921	%0.06	17.312	%0.09
2019	248.62	%0.19	7.404	14.024	%0.07	21.866	%0.11
2020	253.58	%0.20	7.408	13.097	%0.07	19.932	%0.11
2021	272.36	%0.20	7.801	14.081	%0.06	23.740	%0.10
2022	287.79	%0.21	8.073	15.350	%0.06	28.173	%0.11

Not: * (Tahmini Değer) data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Tablo 3.9. Özbekistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2021)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	-	-	-	-
2000	Kore Almanya ABD Türkiye Fransa	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt	İtalya Kore Türkiye Japonya Almanya	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt
2010	Kore Almanya Türkiye Fransa İtalya	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt	Türkiye Japonya İtalya Fransa ABD	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt
2013	Türkiye Almanya ABD Fransa Polonya	Madencilik Ürünleri Yakıt Spesifik Olmayan Ürünler Tarımsal Ürün Yiyecek	Türkiye Fransa Japonya Almanya ABD	Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Kimyasal Madde Yiyecek Yakıt
2021	Rusya Çin Türkiye	Doğal Taşlar Madencilik Ürünleri	Çin Rusya Kazakistan	Makine Cihaz Parçaları Makine ve Taşıma Ekipmanları

	Kazakistan Kırgızistan	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek	Kore Türkiye	Kimyasal Madde Tarımsal Ürün Yiyecek
--	---------------------------	-------------------------------------	-----------------	--

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Yukarıda yer alan tabloda Özbekistan Devleti'nin 1992-2021 yılları arasında belli yıllar esas alınarak ticaret partnerleri ve ticaretinin yapıldığı ürün gruplarını göstermektedir. Tabloya bakıldığında; ihracat partnerlerinin diğer yıllara göre 2021 yılında büyük farklılık gösterdiği gözlemlenmektedir. Nitekim 2000-2010 ve 2013 verilerine bakıldığında ülkelerin çok büyük farklılık arz etmediği görülmektedir. Ancak 2021 yılına gelindiğinde, Özbekistan Devleti'nin en büyük ihracat partnerlerinin çoğunluğunu Orta Koridor ülkelerinin oluşturduğu söylenilebilir. Bir önceki tabloda yer aldığı haliyle ülkenin 2015-2022 yılları karşılaştırmasına bakıldığında ihracat rakamlarını yaklaşık 6 milyar dolar arttırdığını ve bu artışın çoğunluğundaki payında Orta Koridor ülkeleri ile yaptığı ticarete bağlı olarak ortaya çıktığını söylemek mümkündür. İhracatın artması ülke için her ne kadar olumlu bir durum olarak görülse de satılan ürünlerin belli başlı ürün grupları bağımlılığı altında olması ülke için değiştirilmesi elzem bir durum olarak göze çarpmaktadır. Ürün çeşitliliğini sağlayabilmek adına ise Kuşak Yol Projesi ülkeye büyük bir fırsat sunmaktadır.

Özbekistan'ın bahse konu yıllar arasında gerçekleştirdiği ithalat partnerlerine bakıldığında ise, benzer bir durum ile karşılaşmaktadır. Nitekim 2021 yılına kadar olan süreçte Türkiye haricinde genel itibari ile gelişmiş ülkelerden yapılan ithalatın 2021 yılına gelindiğinde Çin, Rusya, Kore ve Türkiye öncelikli olarak gerçekleştirildiği ve 2015 yılında 2021 yılına gelindiğinde ithalatta büyük bir artış olduğu bir önceki tabloda görülmektedir. Kuşak Yol Projesi'ne 2015 yılı itibari ile katılan Özbekistan için bu durum beraberinde ticaret partneri bakımından çeşitlilik yaratmış olarak görülmekte olup bu sayede ülkenin belli başlı ülkeler ile yapılacak ticarete bağımlı kalmaması durumundan büyük önem taşımaktadır.

Çin Demiryolu Tünel Grubu tarafından yapılan Angren-Pap demiryolunun (Angren Special Industrial Zone-SIZ-) Angren Özel Endüstri Bölgesi'nde çok önemli bir çıkış haline gelmesi beklenmektedir. Angren Özel Endüstri Alanı 224.8 milyar dolarlık 16 yatırım projesini kapsamaktadır. Özbekistan Angren haricinde iki köklü serbest endüstri ve ekonomi bölgesi olan Navoi ve Jizzakh'a da sahiptir. Nan Yang Mulanhu, Henan Sine, Pinmian Co.Ltd ve Hebey An Feng Da Group gibi Çinli şirketlerin Jizzakh Endüstri ve Ekonomi alanındaki tekstil üretim girişimleri önemli yer tutmaktadır. Özbekistan'ın Çin Devleti ile olan bu bağları sayesinde diğer uluslararası şirketler de yatırımlarını Özbekistan'a yapmaya başlamışlardır. Örneğin; Japanese Behemoths, Mitsubishi Corporation and Mitsubishi Hitechi Power Systems 2017 yılında Fergana Vadisi'nin Namangan bölgesinde Turakurgan Termal Elektrik Santralini yapmak adına anahtar teslim sözleşmesi imzalamıştır. Yine Rus petrol şirketi Lukoil Özbekistan'ın Kaşkadarya bölgesindeki Gissar gaz ve gaz yoğunlaşma alanlarının iyileştirilmesi için 500 milyon dolarlık yatırım ile destek olmuştur (Maitra, 2016, s. 20-21-22).

Halihazırda ise Çin Devleti'nin Huawei Telekomünikasyon şirketi ülkedeki en geniş Telekom sağlayıcısı olarak dikkat çekmektedir (Khamidova, 2017, s. 17).

Özbekistan Devleti, Orta Asya'da Kazakistan'ın ardından en büyük ülkelerinden biri olarak yer almaktadır. Çin ile Özbekistan arasındaki ekonomik ilişkilere bakıldığında, 2016 yılında iki ülke arasında gerçekleşen ticaret hacminin 3.6 milyar dolardan fazla olduğu ve bu haliyle Çin Halk Cumhuriyeti'nin, Özbekistan devletinin en büyük ticari ilişkide bulunduğu devlet halini aldığı belirtilmektedir (Alperen, 2018). 2017 yılı itibarı ile ise iki ülke arasında gerçekleşen ticaret hacmi 4 milyar dolar seviyelerindedir. OBOR Projesi çerçevesinde iki ülke arasında 2017 yılında tarım alanında değeri toplam 500 milyon dolar olan 15 proje için anlaşma yapılmış olup enerji alanında ise doğalgaz boru hatları için toplam 377.5 milyon Dolar yatırım yapıldığı ifade edilmektedir (Ömirbek Hanayi, 2020). 2020 yılının ilk çeyreğine gelindiğinde ise ikili ticaret hacminin 1.364 milyon dolara ulaştığı bildirilmiştir. Burada Özbekistan'ın Çin'e ihracatı yaklaşık 400.8 milyon dolar olarak, ithalatı ise yaklaşık 963.5. milyon dolar olarak gerçekleşmiştir (Limanov, 2020). Özbekistan'ın Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türk menistan ve Afganistan gibi Orta Asya'da önem arz eden devletler ile sınırı olması durumu, Orta Asya'da ve Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nde stratejik bir konum elde etmesini sağlamıştır (Preiss, 2019).

3.8.3. Kazakistan Özelinde OBOR

Kazakistan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının akabinde 16 Aralık 1991 tarihinde bağımsızlığını ilan etmiştir. Aynı gün yapılan seçimlerde Nursultan Nazarbayev devletin ilk başkanı olmuştur (Diyarbakırlıoğlu, 2014, s. 22). Böylece Kazaklar, Orta Asya Türk halkları içerisinde bağımsızlığını en son kazanan millet olmuştur (Hizmetli, 2011, s. 41). Türkiye, Kazakistan'ın bağımsızlığını ilan edildiği gün tanıyan ilk ülke olmuştur. Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in 2009 yılında Türkiye'ye ziyareti sırasında imzalanan "Stratejik Ortaklık Anlaşması" ile Kazakistan ile ilişkilerimiz yeni bir boyut kazanmıştır. Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi ise 2012 yılı itibarı ile kurulmuştur (mfa.gov.tr, 2022).

Kazakistan, 2.724.900 kilometre karelik yüzölçümüyle dünyanın 9'uncu büyük devletidir ki bu haliyle de neredeyse Batı Avrupa büyüklüğünde ve Türkiye'nin yaklaşık 3,5 katı yüzölçümüne eş değerdir. Açık denizlere kıyısı olmayan (land-locked) en büyük devlet konumunda olan Kazakistan'ın komşu ülkelere bakıldığında, kuzey ve batıda Rusya Federasyonu, doğuda Çin Devleti, güneyde Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan yer almaktadır (Yağmur, 2019, s. 14).

Kazakistan Cumhuriyeti bağımsızlığını ilan etmesinin ardından sınır güvenliğinin sağlanması ve bağımsızlığının güvence altına alınması adına çok yönlü (multi vektörlü) bir dış politika tarzı benimsemiştir (Lüleci, 2019721). 1991-2019 yılları arasında yaklaşık 18 yıl boyunca Cumhurbaşkanı olan Nursultan Nazarbayev'in dış politika yaklaşımı da çok yönlülük ilkesi kapsamında olmuştur (Hamzaoglu, 2020, s. 979). 1991-2019 yılları arasında Kazakistan devleti kendisini Avrasya Köprüsü

olarak tanımlamakta ve bu doğrultuda Doğu ve Batı medeniyetlerinin bir parçası olarak görmekteydi (Diyarbakırlıoğlu, 2014, s. 23). Kazakistan'ın dış politikasının şekillenmesinde etkisi olan durumlar arasında en önemli olanı, Rusya ve Çin ile halihazırda bulunan sınırların çok uzun bir alanı kaplamasıdır (Mussurova, 2020, s. 48). Nazarbayev, iç ve dış pazarın oluşturulması, zengin yeraltı kaynaklarının verimli olarak kullanılabilmesi, serbest pazar ekonomisine geçiş hedefi ile piyasalar üzerindeki devlet kontrolünü kaldırmak ve devlet işletmelerini özelleştirmek adına ekonomik reform politikalarını oluşturmaya başlamıştır (Çağlar, 2018, s. 79). Kazakistan'da bu doğrultuda 2030 Stratejisi ortaya atılmıştır (Özdil, & Turdaliyeva, 2015, s. 842).

Ayrıca Kazakistan devleti, 2050 yılında dünyanın ilk 30 ekonomisi arasında olabilmek adına ekonomik, sosyal ve siyasi reformları içeren 'Strateji 50' adlı bir strateji yayınlamıştır. 2050 stratejisinin gerçekleştirilebilmesi adına alt yapısını oluşturmak için Nazarbayev tarafından 2014 yılında "2014-2020 Kazakistan Cumhuriyeti Yeni Dış Politikası Kavramı" yayınlanmıştır (Özdaşlı, & Gonca, 2016). 2050 Stratejisi'nde Kazakistan'ın siyasi, ekonomik ve toplumsal ilerlemesi bakımından amaçları belirtilmektedir. Bu amaçlar doğrultusunda 11 trilyon Tenge bütçe ayrılması ve toplamda 779 proje gerçekleştirilmesi tasarlanmaktadır (Yağmur, 2019, s. 58).

Kazakistan ihracatında petrol oldukça önemli bir yer tutmaktadır. 1991 yılında bağımsızlık ilanının ardından petrolün önemi ülkede daha da artış göstermiştir. Kazakistan'da Dünya petrol fiyatlarının yarı yarıya azaldığı 2015 yılı akabinde bile toplam ihracatın %60'dan fazlası petrol kaynaklı olmuştur. Kazakistan imalat sanayisinin yapısına bakıldığında, devletin doğal kaynaklarına dayalı belirli endüstrilerde yoğunlaştığı görülmektedir. 1995 yılından 2015 yılına kadar olan süreçte bu durumda kayda değer bir değişim olduğunu görmek mümkün değildir. Dahası bu süreç itibari ile hafif sanayi en çok gerileyen sektör olmuştur. 2015 yılı itibari ile, doğal kaynaklara bağlı olan endüstriler (%36 metal işleme, %7,5 metal-dışı mineraller, %7,8 rafineri ürünleri, %4,1 Kimya, %3 hazır metal ürünleri olmak üzere) Kazakistan imalat sanayisinin toplamda %60'lık kısmını oluşturmaktadır. İmalat sanayisi üretimine ise gıda ve içecek %22,7'lik, makine %11,3'lük paya sahip idi. Özetle, imalat sanayisi üretimi bileşeninde hafif sanayinin gerilemesi (tekstil, deri) haricinde önemli bir değişim olmamıştır. Kazakistan Dış ticaretine bakıldığında ise, doğal kaynakların ağırlıkta olduğunu söylemek mümkündür. Petrol ve doğalgaz, metaller, kimya (bu kapsamda değerlendirilen benzin, motorin, uranyum dâhil), madenler (bakır, demir, çinko, krom, manganez), tarım ürünleri (özellikle buğday, yağlı tohumlar) 2000'li yıllar itibari ile toplam ihracatın %95'e yakın bir bölümünü kapsamaktaydı (Yağmur, 2019, s. 161-162).

1991 yılında Kazakistan Devleti'nin bağımsızlığını kazanması sonrasında Çin Devleti ile resmi olarak diplomatik ilişkiler Ocak 1992 yılında başlamış olup 2005 yılı itibari ile var olan ilişkiler stratejik ortaklık seviyesine gelmiştir. 2019 yılı itibari ile ise ülkeler arası çok yönlü stratejik ortaklık seviyesinde ilişkiler oluşturulmuştur. İki Ülke arasında ekonomik ilişkilere bakıldığında ise, 2015 yılında ticaret hacmi yaklaşık 20 milyar dolar seviyelerine ulaşmış olup bu rakam 2019 yılı itibari ile

bir önceki yıla göre %10.6 yükseliş ile yaklaşık olarak 21.9 milyar dolar seviyesinde seyretmiştir. Burada Çin Devleti'nin Kazakistan'a yaptığı ihracat rakamı yaklaşık olarak 12.7 milyar dolar iken Kazakistan'dan ithalatı ise yaklaşık 9.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (kz.china-embassy.gov.cn, 2020).

Xi Jinping Kuşak Yol Projesi'ni 2013 yılında ziyaret ettiği Kazakistan'da duyurmuştur. Çin bakımından büyük önem teşkil eden projenin duyurulmasında Kazakistan'ın tercih edilmesi tesadüf değildir (Aydın, 2018, s. 74). Kazakistan, Çin Devleti'nin Orta Asya'daki en büyük ekonomi ve ticaret ortağı olarak göze çarpmaktadır. Kazakistan ve Çin ikili ilişkilerini salt bir sözleşme temeline oturtmamakta olup bununla birlikte daha iyi işbirliği adına güvenilir ekonomik, siyasi ve stratejik çalışma alanı oluşturma çabası içerisine girmişlerdir. Diğer OBOR ülkeleriyle karşılaştırıldığında ise, Kazakistan Aktav'daki Hazar bölgesinin Batı kıyıları ve Khorgos'daki Çin ile ortak sınırı olması dolayısıyla Çin'in Avrupa'ya ana kapısı olarak düşünülmektedir (Imomnazar, 2018, s.33).

3.8.3.1. Kazakistanda Obor Dahilinde Projeler

Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Kazakistan'ı ziyareti sırasında toplam 14 milyar dolar değerinde ekonomik anlaşma imzalanmıştır. Kazakistan'ın maden, petrol, gaz, inşaat, kimya, hafif sanayi ve ulaşım gibi kazak imalat sanayisindeki öncelikli sektörlerine ağırlık veren Çin'li şirketler ile 20'den fazla ortak proje sürdürülmektedir. Mart 2015'de iki ülke nükleer enerji, tarım, demiryolu gibi farklı sektörlerde 23,6 milyar dolar değerinde işbirliği anlaşması yapmıştır (Yılmaz, 2019, s. 66).

Kazakistan Devleti için Kuşak Yol Projesi esas itibari petrole bağımlılığı ortadan kaldırmak ve ekonomik çeşitliliği sağlayabilmek adına çok önemli bir proje olarak görülmektedir. Proje ile birlikte Kazakistan, özellikle komşu ülkeleri ile daha iyi ilişkiler geliştirebilme ve ticari anlamda daha ileri adımlar atabilme konusunda olanaklar yaratmaktadır. Bu doğrultuda OBOR Projesi'nin Kazakistan özelinde etkilerine baktığımızda;

- OBOR çerçevesinde faaliyete başlayan Çin-Kazakistan Lojistik Merkezi, 2018 yılında şubat ayından haziran'a kadar yaklaşık olarak 13.500 ton Kazakistan buğdayını işlemiden geçirmiştir (Reynolds, 2018).
- Son zamanlarda Kazakistan'da bulunan Khorgos Kara Limanı'ndan geçen nakliye hacminin artması, Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi'nin meyvelerini vermeye başladığının göstergesidir (Idan, 2018).
- Ana Çin bankaları (Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China) Kazakistan'da faal durumdadır. Çin işletmeleri, Kazakistan'ın doğal maddeleri işleme sanayisine yatırım yapmaktadır. Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC) 12 milyar doları aşkın değerinde petrol ürünlerine yatırım yapmış olup bununla birlikte enerji kaynaklarının Orta Asya'dan Çin'e gelişini kolaylaştırmak adına Kazakistan'da doğal

gaz ve petrol boru hatları yapmak için 6,2 milyar dolar tedarik etmiştir (Vakulchuk ve Overland, 2019, s. 119).

- Kazakistan Başbakan Yardımcısı Zhenis Kassymbek, Orta Asya bölgesine gerçekleştirilen doğrudan yabancı yatırımların %75'ine yakınının Kazakistan Devleti'ne yapıldığını ifade etmiştir. OBOR türevinde büyük uluslararası projelerde etkin rol alan Kazakistan için bu durum gayet normaldir. Bu durumu destekleyecek nitelikte, Kazakistan'da OBOR'un parçası olarak yaklaşık 28 milyar dolar değerinde halihazırda 55 endüstriyel proje Çin'li şirketlerce yürütülmektedir (Astanatimes, 2019).
- Korgos Kara Limanı, Kazakistan Devleti'nin Çin hududunda yer almakta olup 2015 Ağustos itibari ile faaliyetine başlamıştır. Korgos uluslararası bir kara limanı olmasının yanısıra sınır işbirliği merkezi olarakta görülmektedir. 2015 yılında Kazak sınırında yapılan liman Kazakistan'ı Çin'in Lianyungang Limanı'na bağlamaktadır. Korgos Limanı'nın amacı sınır ötesi ticaretin ve taşıma konteyner sayısının artırılması olarak düşünülmektedir ki liman bu sayede dünyanın en geniş kara limanı statüsüne kavuşacaktır. Bu merkez aynı zamanda 'Yeni Dubai' olarak düşünülmektedir. Gümrüksüz ticarete olanak tanıyan merkez olmasının yanısıra bir endüstri lojistik merkezi halindedir (Vakulchuk ve Overland, 2019, s. 121).
- Proje Kapsamında yer alan önemli projelerden biri de Janatas Rüzgâr Enerjisi Santrali'dir. Kazakistan'ın elektrik gereksinimini karşılama konusunda önemli bir proje olan Janatas Elektrik Santrali, kapasitesi itibari ile Orta Asya'daki en büyük rüzgâr enerjisi olmaktadır. 15 Temmuz 2019'da düzenlenen tören ile temeli atılan santralin 100 MW Rüzgâr Enerjisi elde etmesi beklenmektedir. Bu proje, iki ülke arasında gerçekleşmekte olan önemli bir işbirliğini temsil etmektedir. Bu santral sayesinde Kazakistan'ın güneyinde olan elektrik kesintilerinin azalması ve bu haliyle 300 kişiye istihdam sağlanması amacı güdülmektedir. Santralin yapımını Chinapower ve Kazak Visor şirketi üstlenmektedir (CRI, 2019).

Kazakistan ile Çin arasındaki karşılıklı ekonomik ilişkilerine bakıldığında, ticaret dengesinin Kazakistan lehine olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Kazakistan Devleti için dikkat edilmesi gereken husus, Kuşak Yol Projesi ile birlikte Çin Devleti'ne olan borcunun artış göstermesidir. 1991 yılından itibaren günümüze kadar gelen süreçte Çin Devleti Kazakistan'a 19 milyar dolar yatırım yapmış olup Asya Ejderhası Kazakistan'ı Kuşak Yol Projesi'nin dünyaya açılan kapısı düşünmektedir. Çin Devleti, Kazakistan tarafından kendisinin ekonomik anlamda güvenilir bir partner olduğunu göstermek istemektedir. Ekonomik ilişkilerin yanısıra yumuşak güç anlamında da Kazakistan'da varlık gösterebilmek amacıyla Çin Devleti, Kazak gençleri için birçok eğitim, profesyonel atölye çalışması, kurs ve burs olanağı sağlamakta olup Kazakistan'da Çin kültürünü ve dilini yerleştirebilmek

adına 2019 yılı itibari ile beş Konfüçyüs Enstitüsü kurmuştur. Çin’de okuyan Kazak vatandaşların sayısı 2019 yılı itibari ile yaklaşık 18.000 kişidir. Çin Devleti Kazakistan’da yapılan yüksek bütçeli projelerde kreditor desteğini her zaman hissettirmiştir. Ancak daha evvelde bahsedildiği gibi bu durum Kazak Devleti için borç konusunda bağımlılığın artması anlamına gelmektedir. Nitekim Kazakistan’ın Çin Devleti’ne OBOR Projesi ile oluşan toplam borcu yaklaşık 12.3 milyar dolar seviyesindedir. Kazakistan’da Kuşak Yol Projesi’nin daha ziyade Çin şirketlerine ve bankalarına yarar sağlamak ve bu haliyle Çin mallarını dünya pazarlarına pompaladığı şeklinde oluşan algımda düzeltilmesi gerekmektedir (Najibullah, 2019).

Kazakistan Devleti’nin 2014 yılında ortaya çıkarılan ve yaklaşık 9 milyar dolarlık maliyet götürüsü olması tahmin edilen yeni ekonomi politikası Nurlu Yol Kalkınma Programı bulunmaktadır ve bu programın OBOR Projesi ile amaç birlikteliği vardır. Ancak Nurlu Yol politikası OBOR Projesi’nden farklı olarak kapsamı itibari ile ulusal düzeyde gerçekleştirilmek istenen bir projedir (Vakulchuk ve Overland, 2019, s. 119-120).

Nurlu Yol politikasının öncelikli hedefleri arasında; otoyolları, demiryolları, limanları, eğitim ve kamu hizmetlerini, alt yapıyı iyileştirme ve geliştirme, Hazar bölgesindeki Aktav Limanı’nın modernleşmesi yer almaktadır (Inan ve Yayloyan, 2019, s. 59). Çin’in Almatı Başkonsolosu Liao Hongbo (2019), OBOR’un ve Kazakistan’ın Nurlu Yol politikasının iki ülke arasındaki sanayi işbirliğine olumlu etkisinin olduğunu belirtmiştir (Hongbo, 2019).

3.8.3.2. Obor Projesinin Kazakistana etkisi

Kazakistan Devleti, Kuşak Yol Projesi’ne 2015 yılında dahil olmuştur (cfr.org, 2023). Ülkenin 1990-2022 yılları arasında makro ekonomik verilerinin yer aldığı tabloya bakıldığında; yıllara göre GSYİH’sının artış eğiliminde olduğunu görmek mümkündür. Nitekim bu artış Obor’a dahil olunan yıl ve günümüze kadar olan süreçte de devam etmiştir. Ancak Dünya üretimindeki paya bakıldığında Kazakistan Devleti’nin payı 2015 yılından 2022 yılına gelindiğinde %0.37’de sabit kalmıştır. Ülkede Kişi Başına Düşen Milli Gelir’e bakıldığında ise dalgalanmalar olmakla birlikte genel olarak artış durumu söz konusudur. Ülkenin yıllara göre ihracat rakamlarına bakıldığında ise, Kuşak Yol Projesi’ne üye olduğu 2015 yılında yaklaşık 46 milyar dolar olan ve bu haliyle dünya ihracatının %0.28’lik kısmını oluşturduğu; 2022 yılına gelindiğinde ise yaklaşık 85 milyar dolar ile dünya ihracatın %0.34’lük pay sahibi olmuştur. Aynı dönemlerdeki ithalat verilerine bakıldığında ise 2015 yılında yaklaşık 30.5 milyar doların 2022 yılı itibari ile yaklaşık 49.5 milyar dolar seviyesine yükseldiği ve dünya ithalat payı ise bu artış ile birlikte %0.01 olmuştur.

Tablo 3.10. Kazakistan Devleti Makro Ekonomik Veriler

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
1990	220.3	%0.43	13.476	-	-	-	-
2000	152.94	%0.22	10.276	8.812	%0.14	5.040	%0.08
2010	338.7	%0.35	20.751	59.971	%0.39	31.107	%0.20
2013	404.1	%0.38	23.721	84.700	%0.45	48.806	%0.26
2014	421.07	%0.38	24.356	79.460	%0.42	41.296	%0.22
2015	426.12	%0.37	24.290	45.956	%0.28	30.568	%0.18
2016	430.81	%0.36	24.211	36.685	%0.23	24.995	%0.15
2017	448.47	%0.37	24.863	48.304	%0.27	29.266	%0.16
2018	466.86	%0.37	25.544	60.956	%0.31	32.534	%0.16
2019	487.87	%0.37	26.352	57.309	%0.30	37.757	%0.20
2020	475.67	%0.38	25.362	46.447	%0.26	37.222	%0.21
2021	496.13	%0.37	26.111	60.625	%0.27	41.171	%0.18
2022	512	%0.37	26.093	84.663	%0.34	49.586	%0.19

Not: data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafıma oluşturulmuştur.

Aşağıda yer alan tablo Kazakistan Devleti'nin 1990-2021 yılları arasında belli yıllar esas alınarak öncelik sırasına göre ticaret partnerlerini ve yine öncelik sırasına göre satılan-alınan ürün gruplarını göstermektedir. Tablodan hareketle, ülkenin ihracat yaptığı partnerlere bakıldığında 2021 yılına kadar olan süreçte belli başlı ülkeler olduğu görülmektedir. İhracatta ülke çeşitliliğinin yaşanması durumu Kuşak Yol Projesi sonrasında gerçekleşmiştir. Nitekim ülkenin en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında 2021 yılı itibari ile Çin ve Rusya dahil olmuştur. Bir önceki tabloda belirtildiği üzere Kazakistan Devleti'nin ihracat rakamlarının Kuşak Yol Projesi'ne dahil olduktan sonra büyük artış gösterdiğini ve 2021 yılına gelindiğinde 2015 yılına kıyasla dünya ihracatından aldığı payında kayda değer artış göstermesinden yola çıkarak projenin ülke için önemli bir etki yarattığını söylemek yanlış olmayacaktır. Ancak ülkenin yıllar itibari ile ihraç ürün gruplarına bakıldığında doğal kaynakların ağırlıklı olduğu görülmektedir.

Tablo 3.11. Kazakistanın İhracat İthalat Verileri(1990-2021)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	-	-	-	-
2000	Almanya Fransa İtalya ABD Türkiye	Madencilik Ürünleri Yakıt Tahıl-bakır-mineral yakıt Demir Çelik Tarımsal Ürün	Almanya İtalya Fransa ABD Avusturya	Makine Parçaları ve mineral yakıtlar Makine ve Taşıma Ekipmanları Madencilik Ürünleri Yakıt Tarımsal Ürün
2010	Almanya İtalya	Madencilik Ürünleri Yakıt	Almanya Fransa	Makine parçaları ve elektrikli aletler

	Türkiye ABD Kore	İnorganik Maddeler Demir Çelik Kimyasal Madde	İtalya Türkiye Kanada	Makine ve Taşıma Ekipmanları kimyasal Maddeler Madencilik Ürünleri Tarımsal Ürün
2013	Almanya ABD Türkiye İtalya Fransa	Madencilik Ürünleri Yakıt İnorganik Maddeler Demir Çelik Kimyasal Madde	Fransa Almanya İtalya Kanada Yunanistan	Makine parçaları ve mineral yakıtlar Makine ve Taşıma ekipmanları Madencilik Ürünleri Yakıt Kimyasal Maddeler
2021	İtalya Çin Rusya Hollanda Türkiye	Madencilik Ürünleri Yakıt İnorganik Maddeler Demir ve Çelik Tarımsal Ürün	Rusya Çin Almanya ABD Türkiye	Makine parçaları ve elektrikli aletler Makine ve Taşıma Ekipmanları Kimyasal Maddeler Tarımsal Ürün Yiyecek

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Kazakistan Devleti'nin yıllar itibari ile ithalat partnerlerine bakıldığında ise, yine 2021 yılında büyük değişimler görülmektedir. Nitekim 2021 yılında Rusya ve Çin Kazakistan'ın ithalatında ilk iki sırayı almaktadır. İthal edilen ürün gruplarına bakıldığında ise yıllar itibari ile elektrikli aletler-makineler ağırlıklı olduğu görülmektedir.

Yeni İpek Yolu Projesi, diğer Orta Asya ülkelerinde olduğu gibi Kazakistan Devleti için de önemli fırsatlar sunmaktadır. Kazakistan'ın OBOR Projesi sayesinde elde etmesi beklenen potansiyel kazanımlara göz attığımızda (Bitabarova, 2019, s. 161-162):

-Kazakistan ekonomisinin ihracatlarında doğal kaynak bağımlılığı sorununun olması ve 2014 yılından günümüze kadar olan süreçte petrol fiyatların da yaşanan düşüşler ile birlikte Kazakistan ekonomisi olumsuz etkilenmiştir. Bu bağımlılıktan kurtulabilmek adına Kazakistan, 'Parlak Yol' olarak tanımlanan 'Bright Path' (BP) planını ilan etmiştir. BP planı sayesinde beklenti, etkin bir altyapının inşası ve de sürdürülebilir uzun vadeli kalkınma şeklindedir. Tam da bu noktada OBOR, ülke içindeki altyapıyı finanse etme hususunda gereken desteği sağlayabilme kabiliyeti ile, Kazakistan'ın BP planı ile doğal bir sinerji oluşturmaktadır. Dolayısıyla, Kazakistan OBOR ile ülke içine girecek sermaye ve teknoloji akışlarını bir fırsat olarak nitelendirmektedir.

- OBOR'un, Kazakistan dış ticaretinde çeşitlilik sağlamasına yardımcı olması beklenmektedir. Kazakistan'ın en büyük sorunu olan ihracatta doğal kaynak bağımlılığı sorunun bu şekilde ortadan kaldırılması hedeflenmektedir. Örneğin, Kazakistan, organik gıda ürünlerine yönelik talebin artış gösterdiği Çin pazarına buğday, et, bal gibi ürünlerin ihracatı konusunda önemli bir potansiyel teşkil etmektedir ve bu konuda Çin Devleti ile halihazırda görüşmeler yapılmıştır.
- Yumuşak güç konusunda Çin, bölgede yer alan diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında, Kazakistan'da daha aktif bir rol üstlenmektedir. Günümüzde Konfüçyüs Enstitüleri

ülkede aktif durumdadır ve Çin Devleti, yerli kurumlarla işbirliği halindedir. 2008 yılı itibari ile Çin, yurtdışında öğrenimine devam etmek niyetinde olan Kazak öğrenciler için çekici bir istikamet olmuştur. 2016 yılında Çin Burs Konseyi (Çin'deki yabancı öğrencileri destekleyen devlet kurumu) Kazak öğrencilerin sayısının yaklaşık dört kat artış gösterdiğini rapor etmiştir. Bu durum Çin'in artan popülaritesinin kanıtı niteliğindedir (Vakulchuk ve Overland, 2019, s. 121-122).

3.8.4. Türkmenistan Özelinde OBOR

Orta Asya'nın enerji zengini devletlerinden olan Türkmenistan dış politikasında tarafsızlık stratejisi ile hareket etmektedir. Bu nedenle bölgesel ve küresel aktörler ile işbirliği yapmayı pek tercih etmemekte olup özellikle Şangay İşbirliği Örgütü dahil hiçbir bölgesel örgüte katılmak niyetinde olmamıştır. Çin Devleti ise, doğal gaz kapasitesi bakımından zengin olan Türkmenistan ile enerji ve ticaret konularında ilişkilerini derinleştirmek istemektedir (Imomnazar, 2018, s. 33-34).

3.8.4.1. Türkmenistanda Obor Dahilinde Projeler

Türkmenbaşı Uluslararası Limanı'nın aktif olması ülke için büyük bir fırsatı beraberinde getirmektedir. Bu projenin faal olması ile birlikte Türkmenistan, Uluslararası Türkmenbaşı Limanı aracılığıyla Orta Asya ile birlikte Çin, Japonya, Kore, İran ve Azerbaycan limanına kargo gönderme olanağı elde edecektir. Petrol terminali iki demiryolu istasyonu ve birkaç altyapı tesisinin yapımında modern ekipmanlar bulunmaktadır. Tüm bunların Çin, Hindistan ve Pakistan devletlerini Afganistan, Tacikistan ve Türkmenistan ile birleştiren Türkmenistan-Afganistan-Tacikistan Uluslararası demir yolunun ilk aşamasıyla uluslararası standartlarda uyumlandırılmış olması önkoşulu vardır (Imomnazar, 2018, s. 34). Yukarıda belirtildiği üzere, Orta Asya-Çin arasındaki Boru hattı olarak doğal gaz boru hattı kastedilmektedir. Bu hat Türkmenistan'dan başlayıp Özbekistan ve Kazakistan üzerinden Çin'e varmaktadır (Khamidova, 2017:17).

Türkmenistan'ın Hazar Denizi'nin doğu kıyısında bulunan Türkmenbaşı Limanı'nın yapımına Türk bir firma olan GAP inşaat tarafından 2014 yılında başlanılmış olup bu proje 2018 yılında bitirilmiş ve toplam maliyeti 1.5 milyar dolar olarak açıklanmıştır (Gap İnşaat, 2020). Türkmenbaşı Uluslararası Limanı ile Kazakistan'ın Aktau, Azerbaycan'ın Alat ve Olya rotasında kargo gemilerinin geçişi durumu sözkonusudur ve Türkmenbaşı Limanı'nda Türkmenistan'ın kargo elleçleme kapasitesinin 25-26 milyon ton seviyelerine gelmesi muhtemel görülmektedir. Türkmenistan uluslararası limanı sayesinde hem Avrupa-Asya arası geçiş bağlantısının kurulmasında önemli bir rol oynayacak olup hem de çoğunluğunu doğal gaz ihracatının oluşturduğu ihraç kalemlerini çeşitlendirebilme fırsatı bulma şansına sahip olacaktır (Devonshire, 2018). Çin ile Avrupa arasındaki ulaşım yollarına alternatif ve tamamlayıcı olarak hizmet verecek limanın, Asya ile Avrupa arasında büyüyen ticaret hacmine de yenilikçi lojistik çözümleri sunması ve bu çerçevede, Uzakdoğu'dan Avrupa'ya 45 günde ulaşan kargoların 15 günde ulaşımının sağlanması beklenmektedir (Utikad, 2018).

Bir başka önemli proje ise, 2014 yılında aktif hale gelen uzunluğu yaklaşık 10 000 kilometre ve seyahat süresi ortalama 14 gün olan Çin-Kazakistan-Türkmenistan-İran Demiryolu'dur. Bu demiryolu hattı Kuzey-Güney istikametinde Uluslararası nakliye koridorunun bir bileşeni olmasının yanı sıra Doğu Çin Denizi'nden Basra Körfezi pazarlarına hızlı kargo teslimi yapabilmek adına önem teşkil etmektedir(Azer News, 2019).

Burada bulunan demiryolu hattı yaklaşık 908 kilometre olup Kazakistan'ın Uzen şehrinden başlamakta ve sınıra kadar 120 kilometre devam etmekte, akabinde ise 700 km ilerleyerek Kızılkaya-Bereket-Etrek üzerinden gidip Türkmenistan'ın kuzeyinden güneyine inmekte, ve son olarak İran'da 88 km ilerledikten sonra Gorgan şehrine varmaktadır. Bölgede yer alan bütün önemli limanları ve terminalleri birleştirecek olan güzergahın, günümüze kadar sadece karayolu ile yapılan taşımaların önemli bir kısmının demiryolu ile taşınmasına zemin hazırlamaktadır. Kazakistan'ın Uzen şehri, ülkenin en değerli limanı olarak görülen Hazar Denizi kıyısındaki Aktau'ya demiryolu ile bağlıdır (Rail Turkey Tr, 2014).

Türkmenabat-Mary-Aşkabat-Türkmenbaşı Demiryolu Yenileme Projesi'nde ise, çalışmalar 2018 yılında başlatılmış olup modernizasyon çalışmalarının götürüsü 75 milyon dolar olarak belirtilmiş ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) söz konusu finansmanını sağlamıştır. Projenin 3 aşama halinde gerçekleşmesi planlanmış olup Afganistan, İran ve Özbekistan arası ulaşım sağlayan trenler için kavşak görevi gören ve yoğun bir trafiğin yaşandığı Türkmenabat-Mary bölümünün 1. Aşama olarak gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.

Türkmenistan Kuşak Yol Projesi'nin ilanından önceki süreçte Çin devleti ile başlattığı işbirliklerini proje sayesinde daha da derinleştirmiştir. Bu doğrultuda atılan en önemli adım, dünyanın en büyük doğalgaz rezervlerinin olduğu Galkynysh Gaz Sahası'dır. Türkmenistan, Özbekistan ve Kazakistan'ın doğal gazları üç boru hattı sistemli olarak Orta Asya-Çin gaz boru hattı aracılığıyla Çin'e ulaşmaktadır. Türkmenistan'da doğrudan faaliyet gösteren tek yabancı şirket olan Çin Amu-Derya üzerinde Bahtiyarlık projesinde de önemli bir sorumluluk üstlenmiştir. OBOR çerçevesinde oluşturulması tasarlanan Asya Uluslararası Demiryolu Transit Koridoru'nun bir kısmı Türkmenistan'dan ilerlemektedir. Bununla birlikte Ceyhun nehri üzerinde büyük çaplı ulaşım köprüsü yapılmıştır. Türkmenistan- Afganistan-Tacikistan demiryolu yapımına önemli ölçüde destek olan Türkmenistan, transit nakliye ve taşımacılık için hava ve deniz limanlarına da destek vermektedir (Aydın, 2018, s. 87-89).

3.8.4.2. Obor Projesinin Türkmenistana Etkisi

OBOR Projesi'ne ülkelerin katılımlarına bakıldığında farklı yıllarda üyeliklerin olduğunu söylemek mümkündür ancak Türkmenistan Devleti için net olarak hangi yıl OBOR Projesi'ne dahil olduğu belirsiz bir durumdur. O nedenle Türkmenistan Devleti'nin makro ekonomik verilerine bakıldığında genel bir yorum yapmak yerinde olacaktır. Aşağıda yer alan tablo, Türkmenistan

Devleti'nin 1990-2020 yılları arasındaki makro ekonomik verilerini göstermektedir. Tabloya bakıldığında; ülkenin günümüze kadar geline süreçte GSYİH'sının düzenli olarak artış eğiliminde olduğunu söylemek mümkündür. Kuşak Yol Projesi'nin ilanı olan 2013 yılı ülkenin dünyadaki üretim payı ile 2020 yılı dünya payı arasında az da olsa bir artış meydana gelmiştir. Türkmenistan'da Kişi Başına düşen Gelir seviyelerinde de 1990 yılında yaklaşık 7 bin dolar seviyelerinde olan ve 2013 itibarı ile yaklaşık 11 bin dolar seviyelerinde gerçekleşen artış 2020 yılına gelindiğinde artış eğilimini sürdürerek yaklaşık olarak 14 bin dolar seviyelerine gelmiştir. Ancak ülkenin yıllara göre ihracat ve ithalat rakamları ve dünyada yapılan toplam ihracat ve ithalatın payına bakıldığında, 2020 yılına gelindiğinde azalış olduğu görülmektedir. Bu nedenle Türkmenistan Devleti'nin özellikle ihracatının artabilmesi ve dünya ticaretinden daha fazla pay alabilmesi bakımından Türkiye'nin vizyonu olarak sunulan Orta Koridor kısmının daha aktif kullanılması gerekmektedir. Dolayısıyla Kuşak Yol Projesi, Türkmenistan'ın genel olarak ticaretinin artması bakımından büyük bir potansiyeli de beraberinde getirmektedir.

Tablo 3.12. Türkmenistan Devleti Mako Ekonomik Veriler

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
1990	26.55	%0.05	7.138	-	-	-	-
2000	20.87	%0.03	4.568	2.506	%0.04	1.786	%0.03
2010	43.84	%0.05	8.321	*6.500	%0.04	*5.700	%0.04
2013	61.56	%0.06	11.072	*16.800	%0.09	*10.000	%0.05
2014	67.9	%0.06	11.990	*17.500	%0.09	*10.000	%0.05
2015	72.31	%0.06	12.540	*10.000	%0.06	*7.000	%0.04
2016	76.8	%0.07	13.086	6.964	%0.04	4.994	%0.03
2017	81.79	%0.07	13.704	7.458	%0.04	4.571	%0.03
2018	86.86	%0.07	14.321	9.760	%0.05	2.390	%0.01
2019	92.33	%0.07	14.993	10.545	%0.06	2.994	%0.02
2020	89.19	%0.07	14.270	6.544	%0.04	3.242	%0.02

Not: *Tahmini Değer. data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Aşağıda yer alan tablo, Türkmenistan Devleti'nin 1990-2021 yılları arasında belli yıllar esas alınarak oluşturulmuştur ve ülkenin yıllar itibarı ile öncelik sırasına göre ticaret partnerlerini göstermesi ve aynı zamanda da bu dönemler içerisinde ülke tarafından alınan-satılan ürün gruplarını da öncelik sırasına göre göstermesi bakımından önem arz etmektedir. Tabloya bakıldığında, 2021 yılında diğer yıllara göre ihracat konusunda en büyük partnerlerin değişimi söz konusu olmuştur. Nitekim 2021 yılında ihracat partnerlerinde daha önce üst sıralarda olmayan Çin, Azerbaycan, Özbekistan ve Fas ülkeleri yer almaktadır. Bu durum her ne kadar ülkenin ihracat partnerinin çeşitlenmesi ve böylece belli başlı ülkelere bağımlı olunması engellemesi bakımından önemli olsa da; Türkmenistan Devleti'nin ihracatlarında ürün çeşitlendirmesi yapması ve aynı zamanda katma değeri daha yüksek ürün ihracatına yönelmesi elzem görülmektedir. Tam da bu noktada Kuşak Yol Projesi gerek ihracatın yapılacağı ülkelerin alternatiflenmesi anlamında gerekse de daha öncesinde ülkenin ihracat için daha önceleri ulaşamayacağı, ulaşılsa dahi yüksek maliyetli ulaşım gerekçesiyle tercih edilmeyen yerlere ürün satılabilmesi anlamında büyük önem taşımaktadır.

Aşağıdaki tabloya göre ülkenin ithalatına bakıldığında ise, yine benzer bir durum ile karşılaşılmaktadır. 2021 yılı itibari ile Türkmenistan'ın ithalatında, daha önce üst sıralarda yer almayan Özbekistan, Çin, Kazakistan ülkeleri yer almaktadır. Bu ülkeler sayesinde Türkmenistan Devleti'nin Kuşak Yol Projesi ilanı sonrasındaki, süreçte azalışlar meydana gelmiştir. Ülkenin İthalat bakımından belli başlı ülkelere bağımlılığının azalması önemlidir.

Tablo 3.13. Türkmenistanın İhracat İthalat Verileri (1990-2021)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	-	-	-	-
2000	Türkiye ABD Japonya Almanya Fransa	Madencilik Ürünleri Yakıt Tarımsal Ürün Plastik-Pamuk-Giyim Aksesuarları Makine ve Taşıma Ekipmanı	İtalya Türkiye Fransa ABD Almanya	Makine Parçaları- Demir-Çelik-Taşıt Parçaları Makine ve Taşıma Ekipmanları Tarımsal Ürün Yiyecek Kimyasal Madde
2010	Türkiye Almanya Fransa Kore İtalya	Yakıt Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri	Türkiye İtalya Almanya ABD Belçika	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt
2013	Türkiye Almanya ABD İngiltere İtalya	Yakıt Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri	Türkiye İtalya İngiltere ABD Almanya	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt
2021	Çin Türkiye Özbekistan Azerbaycan Fas	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt	Türkiye Çin Kazakistan Almanya Özbekistan	Tekstil Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Yakıt

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Türkmenistan Devleti'nin, OBOR Projesi çerçevesinde Çin Devleti ile en önemli ticaret anlaşmasının enerji alanında yaptığı görülmektedir. Türkmenistan'ın 2019 yılı itibari ile toplam ihracatının yaklaşık 9.9 milyar dolar olduğu ve bu rakamın yaklaşık 8.7 milyar dolarlık kısmının ise Çin ile ihracatı olarak kayıtlara geçmiştir. Türkmenistan'ın ihraç ettiği petrol gazları ve diğer hidrokarbonların toplam değeri 8.6 milyar dolardır ve bu ihracatın tamamı Çin Devleti'ne yapılmaktadır (Güngör, 2020). Halihazırda iki ülke arasında 2038 yılına kadar geçerliliğini devam ettiren bir gaz anlaşması bulunmaktadır ve bu anlaşmaya göre Çin Halk Cumhuriyeti Türkmenistan'dan ithal etmekte olduğu gaz miktarını, gereksinimlerinin artması halinde arttırabilme şansına sahiptir (Kerimoğlu, 2019).

3.9. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Güney Kafkasya(Gürcistan ve Azerbaycan)

Güney Kafkasya, Avrupa'yı, Asya ve Orta Doğu ile birleştiren stratejik bir konuma ve avantaja sahip olması dolayısıyla jeopolitik bir bölgedir. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasının akabinde Güney Kafkasya bölgesinde uluslararası alanda kabul gören Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan bağımsız devletleri ortaya çıkmıştır. Bu üç devlet, uluslararası alanda işbirliğini geliştirmek, Rusya ve Batı'nın haricinde önemli diğer aktörlerle ilişkilerini ilerletmek niyetinde olmuşlardır. Bu kapsamda, diğer devletler ile ilişkilerini arttıracak uluslararası yatırım ve projelere olumlu baktıklarını söylemek mümkündür. Bu bağlamda, Güney Kafkasya ülkeleri Çin'in Bir Kuşak Bir Yol (One Belt Ona Road-OBOR) inisiyatifi için oldukça önem arz eden bir proje olarak görmekte ve bu projenin içinde yer alabilmek adına girişim ve yatırımlar yapmaktadırlar (Yılmaz, 2020, s. 113).

Güney Kafkasya'dan geçen ve OBOR'a dahil olma potansiyeli olan iki proje halihazırda mevcuttur. Bunlardan ilki, Çin ülkesinden başlayıp Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve daha sonra Avrupa'ya Gürcistan'daki Karadeniz limanları üzerinden ya da Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu aracılığı ile Türkiye üzerinden geçen Orta Koridor veya diğer adıyla Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası'dır. Bu seçenek, Çin'deki ürünlerin Avrupa'ya taşınması adına önemli bir fırsatı beraberinde getirmektedir. Bir diğer önemli proje ise, İran'ı Ermenistan ve Gürcistan üzerinden Avrupa ile birleştirmeye çalışan İran Körfezi-Karadeniz Taşımacılık Koridoru diğer adıyla Kuzey-Güney Koridoru'dur. Bu güzergahın en dikkate değer durumu Ermenistan'ı İran ve Gürcistan ile birleştiren ulaşım altyapısının yenilenmesi oluştururken diğer önemli husus ise Ermenistan'a Türkiye ve Azerbaycan tarafından uygulanan mevcut ekonomik ablukalardır (Poghosyan, 2018, s. 3).

3.9.1. Gürcistan Özelinde OBOR

Ülkelerin bölgedeki çıkarları ve rekabetlerinden ötürü tarih boyunca küresel ve bölgesel güçlerin odak noktası olması özelliğini koruyan ve jeostratejik önemi her geçen gün daha da artan Gürcistan'ın, OBOR Projesi'nin gelişmesi adına önem arz eden ülkelerden olması beklenmektedir (Yılmaz, 2020, s. 115).

Gürcistan Devleti kendisini Azerbaycan ve Türkiye'den geçip Avrupa'ya varış yönünden güvenilir transit bir ülke olarak gösterme niyetindedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Gaz Boru Hattı, Bakü –Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Gürcistan'ın transit ülke olma konusunda ne denli önemli bir ülke olabileceğinin dikkate değer göstergeleridir. Tüm bunların yanısıra, yakın geçmişte başlatılan ve Azerbaycan gazını Türkiye'ye ve akabinde Avrupa'ya taşıyacak olan Tanap (Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı) ve Tap (Trans Adriyatik Boru Hattı) projeleri de Gürcistan Devleti'nin jeopolitik değerini gözler önüne sermektedir (Poghosyan, 2018).

Gürcistan bir yandan uluslararası anlamda ticaretini arttırması beklenen projelere olumlu bakarken aynı zamanda, Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO) ve Avrupa Birliği'ne tam üye olarak katılmayı amaçlayan müzakerelere de devam etmektedir. Bu politika Gül Devrimi'nin ardından

2004 yılında iktidara gelen Devlet Başkanı Mihail Saakaşvili tarafından önemli görülmüştür. Gürcistan için bu hamlelerin altyapısında Rusya etkisinden kurtulma çabası da yer almaktadır. Bununla birlikte 2008 yılında olan Gürcistan-Rusya savaşı ve akabinde Abhazya ve Güney Osetya sorunu nedeniyle Rusya ile ilişkiler gerilemiştir. Her ne kadar ilişkilerin yeniden geliştirilebilmesi adına Rusya pazarında Gürcü şarapları ve bazı tarımsal ürünlere yer verilmesi gibi hamleler olsa da, Güney Osetya ve Abhazya sorunu nedeniyle önemli bir yol aşılammıştır. 2014 yılının sonlarında ise Avrupa Birliği Gürcistan ile ortaklık anlaşması imzalayarak vizesiz seyahat rejimi getirmiştir. Ancak yine de Avrupa Birliği ve NATO'dan yakın gelecekte Gürcistan'a üyelik verilmesi durumu pek olası görünmemektedir (Poghosyan, 2018).

Çin Halk Cumhuriyeti, 9 Haziran 1992 günü Gürcistan'ın bağımsızlığını resmi olarak tanımış olup iki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler ise kademeli olarak gelişim göstermeye başlamıştır. Aslında Çin Devleti'nin Gürcistan'a ve Güney Kafkasya 'ya olan ilgisi ne yeni ne de beklenmeyen bir durum değildir. Ancak bu bölgede meydana gelen jeopolitik gelişmeler nedeniyle Gürcistan ve bölge, Çin'in planlarında önemli bir merkez haline gelmiştir (Yılmaz, 2020, s. 116).

Gürcistan, Çin Devleti tarafından OBOR Projesi'nde ulaştırma önceliğinde düşünülse de, Gürcistan'ın Batı ile iyi ilişkiler kurması ve Avrupa Birliği ile Ortaklık Anlaşması imzalanması nedenleri ile Çin'in Gürcistan'a olan ilgisi artmaktadır. Bu ilginin temeline bakıldığında ise, Avrupa Birliği ile Gürcistan arasında yapılan ortaklık anlaşmasının, Avrasya ticaretinin ilerlemesinde ve bu haliyle Çin'li yatırımcıların Avrupa Birliği ve diğer pazarlarla bağlantı kurma imkanını arttırması durumları yer almaktadır. Tüm bu durumların yanısıra Gürcistan Devleti'nin Avrupa Serbest Ticaret Birliği'ne taraf olması ile birlikte İzlanda, Lihtenştayn, Norveç ve İsviçre'ye gümrüksüz erişim sağlama hususu da OBOR'un maliyeti için olumlu bir etki yaratması beklenen konular arasında yer almaktadır (Inan, & Yayloyan, 2018, s. 63).

Çin Devleti, bölgesinden geçen transit yollar ile ekonomik etkisini arttırmak ve Avrupa istikametinde olan ticaret yollarını alternatiflendirmek adına ek imkanlar yaratmak istemektedir. Tam da bu nokta da Gürcistan, Çin'in bu hedeflerini gerçekleştirebilmek için en cazip transit ülke olarak görülmektedir (Yılmaz, 2020, s. 117).

3.9.1.1. Gürcistanda Obor Dahilinde Projeler

Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu: 27-29 Kasım 2017 tarihleri arasında Gürcistan'ın başkenti Tiflis'de yapılan forumda, OBOR Projesi'nin en hızlı rotaları istişare edilmiştir. Çin insiyatifi ile oluşturulan bu forumda 60 devlet, doğu- batı arası önemli bağlantı noktalarından olan Tiflis'de toplantı yapmışlardır. Kvirikashvili, forumda yaptığı konuşmada sırasında, proje kapsamında Gürcistan'dan geçecek olan rotanın en hızlı rotalardan biri olduğunu ifade ederek sözlerine şu şekilde devam etmiştir: "Orta Asya ve Güney Kafkasya yolunun çok rekabetçi olabileceğine inanıyoruz.

Gürcistan, sadece kendi bölgesinde değil, dünya genelinde en pozitif ticaret atmosferlerinden birine sahiptir. Türkiye, bölgenin transit ve lojistik merkezi haline gelebilir.’’(Euronews, 2017).

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı(BTK): İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması adına çok önemli bir yapı taşı olarak görülen Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı projesi, 2005 yılı itibari ile Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Gürcistan yetkililerinin görüşmeleri ile müzakere edilmiştir. 2007 yılına gelindiğinde ise, Gürcistan’ın başkenti Tiflis’de Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında anlaşılmiş olup bu hat sayesinde bölgede taşımacılık kapasitesinin artması, taşıma maliyetlerinin azalması ve zamandan tasarruf edilmesi hususlarında yarar sağlaması öngörülmektedir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi, Kars ile Ahılkelek arasındaki demiryolunun yapımıyla birlikte Azerbaycan ülkesinin Bakü şehrini Tiflis üzerinden demiryolu ile Kars ilimize bağlamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda Bakü tarafından Tiflis’e %1’lik faiz oranı ile 25 yıllık olmak üzere 220 milyon dolar kredi desteği sağlanmıştır. Toplam maliyeti 600 milyon dolar olan projenin 422 milyon dolarlık kısmı Kars-Ahılkelek arasında 98 kilometrelik demiryolu hattının oluşturulmasına, kalan bölümü ise Ahılkelek-Marabda hattının rehabilitesi için ayrılmıştır (politikaakademisi.org, 2017).

2017 yılının ekim ayı itibari ile faaliyete geçen ve toplamda 838 kilometrelik mesafenin katedildiği bu hattın 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarından geçmektedir. Türkiye ve Gürcistan arasında sınır geçişinin yapıldığı tünelin 2.375 metresi Türkiye, 2.070 metresi ise Gürcistan’dadır. Hattın Gürcistan kısmında 105 kilometrelik demiryolu hattı inşa edilmesine ek olarak 154 kilometrelik ray modernizasyonu yapılmıştır (politikaakademisi.org, 2017).

Bakü Tiflis Kars Demiryolu, kendisini oluşturan ülkelere önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatlardan önemli birkaçını maddeler halinde yazacak olursak;

- Proje sayesinde Avrupa, Anadolu ve Güney Kafkaslar üzerinden Orta Asya, Uzak Doğu ve Güney Asya ile bağlantı kurulmuş olup “Demir İpek Yolu” olarak adlandırılan kesintisiz demiryolu ağı ortaya çıkarılmıştır. Bu sayede bölgelerde yer alan ülkelerin birbirleri ile ilişkilerinin gelişmesi konusunda katkı sağlamaktadır.
- Bakü Tiflis Kars projesi ile birlikte özellikle Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye’nin iktisadi bütünleşmesinin daha da derinleşmesi beklenmekte olup bu durum itibari ile ülkelerin jeostratejik olarak da avantajlar elde etmesi durumu söz konusudur.
- Projenin oluşturulmasının Türkiye özelinde etkilerine göz attığımızda; bu hat sayesinde İran Devleti topraklarından mevcut haliyle geçen Doğu-Batı koridoruna alternatif bir güzergah oluşturulmuştur. Bu sayede Orta Asya’nın Hazar üzerinden demiryolu vasıtası ile Türkiye’ye bağlanması durumu gerçekleşmektedir. Bununla birlikte projeye ek olarak Türkiye’de yapılan Marmaray Projesi’ni de hesaba kattığımızda, Avrupa-Orta Asya arası zaman bakımından çok daha kısa ve daha güvenli bir güzergah üzerinden

ulaşım yapılacaktır. Türkiye-Gürcistan-Türkmenistan güzergahını takip eden Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı kanalıyla da Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlantısının sağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin daha cazip bir ülke haline gelmesi durumu muhtemel görülmektedir.

- Projenin Azerbaycan Devleti bakımından önemine göz attığımızda, öncelikli olarak ülkenin yük taşımada İran'a olan bağımlılığını azaltabilecek bir potansiyel ortaya koyması ve demiryolu hattının en önemli bölümünün buradan geçecek olması nedeniyle Azerbaycan Devleti'nin yüksek tutarlarda geçiş ücreti alabilme imkanı olması durumu, projenin Azeriler için ne denli önem arz ettiğini ortaya koymaktadır. Tüm bunların yanı sıra, halihazırda Kazakistan ve Türkmenistan'dan Gürcistan'ın Poti ve Batum Limanları'na kendi topraklarından petrol taşıması yapan Bakü, bu hat ile birlikte Çin'den Avrupa piyasalarına ya da Avrupa'dan Çin piyasalarına mallarının sevk edilmesine yönelik önemli fırsatları elinde bulunduracaktır. Son olarak, bu hat ile birlikte ülkedeki ulaştırma sektörünün ilerlemesi muhtemeldir ki bu durum ülke için hayati konumda olan petrol haricindeki sanayilerin gelişmesi açısından önem arz etmektedir.
- Gürcistan Devleti için projenin etkilerine bakıldığında, İlk olarak Gürcülerin bu sayede bağımsız bir şekilde Avrupa'ya demiryolu ulaşım şansı elde etmesi ve bu sayede Moskova ile oluşan sorunlar nedeniyle Kremlin ile arasındaki demiryolu hattının kapatılmasının yarattığı olumsuz etkiyi azaltması açısından önemli olmaktadır. Ayrıca demiryolu hattı ile birlikte gerek yük taşımacılığı gerekse de yolcu taşımacılığı yapılmasından dolayı, bu durumun Gürcistan'ın turizm sektörünü de geliştirmesi durumu beklenmektedir. Projenin ülkeye bir diğer faydası ise, bu zamana kadar ülkeye girişi yapılamayan ve Poti limanına sokulamayan yeni yüklerin de bu demiryolu aracılığıyla ülkeye girişinin sağlanması söz konusu olacaktır(politikaakademisi.org, 2017).

Bakü Tiflis Kars Demiryolu'nun ilk seferinin gerçekleştirilmesi ile birlikte Orta Koridor'un en önemli bileşenlerinden biri tamamlanmış olmaktadır. Bu demiryolu vasıtasıyla ilk aşamada yıllık 1 milyon yolcu ve 6.5 milyon ton yük taşınabilecek iken taşıma kapasitesinin 2034'e kadar 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yüke çıkartılması tasarlanmaktadır. Bununla birlikte bu proje öncesinde Avrupa-Çin arası ulaşım için genelde Kuzey Koridoru kullanılmış olup BTK projesi ile birlikte Rusya üzerinden yük taşıması yapılan Kuzey koridoru'na önemli bir alternatif yaratılmış olmaktadır. Bu proje ile birlikte trenlerin gidecekleri mesafe binlerce kilometre azaltılmış ve dolayısıyla maliyetlerin düşürülmesi nedeni ile Orta Koridor'un tercih edilmesi durumu da mantık çerçevesinde görülmektedir. BTK sayesinde Londra'dan Pekin'e kesintisiz olarak demiryolu kanalıyla Çin

mallarının Avrupa'ya erişmesi 15 güne kadar inmiştir. Sağladığı faydalardan ötürü bu demiryolu, Demir İpek Yolu'nun kalbi olarak düşünülmektedir (Yavuz, 2017).

Anaklia Limanı: Anaklia limanı gelişmiş teknoloji ile inşa edilen bir konteyner limanıdır. 2020 yılı itibari ile faaliyete geçen liman 9 aşamadan oluşarak yapılmış olup toplamda 2.5 milyar dolarlık maliyet gerektirmiştir. Limanın derinliği yaklaşık 16 metre olup kapasite bakımından yaklaşık 10 000 TEU'luk yük kapasitesinde gemilere izin verilebilecektir (anakliadevelopment.com).

Anaklia Limanı sayesinde Çin ile Avrupa arasında kargoların en kısa şekilde geçilebilmesi mümkün olmaktadır ki bu durum nedeniyle OBOR Projesi kapsamında Gürcistan stratejik bir yer elde etmiştir. Anaklia Limanı sayesinde başta Güney Kafkasya ülkeleri (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) olmak üzere Orta Asya'da yer alan Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan gibi denize kıyısı olmayan ülkelerin de dış dünya ile bağlantılarının artması beklenmektedir. Anaklia Limanı eski ticaret yollarının yeniden canlanması bağlamında da stratejik bir nokta olması itibari ile büyük önem taşımaktadır. Barındırdığı büyük potansiyel ile birlikte liman, Çin ile Avrupa arasındaki önemli bir bağlantı olması nedeniyle OBOR Projesi'nde önemli bir yer elde edecektir(anakliadevelopment.com).

Sınır Kapısı Modernizasyonu: Orta Koridor güzergahında sınır geçişlerinin daha etkin ve güvenilir olması adına yenileme çalışmaları yapılmıştır. Sarp Ortak Gümrük Kapısı uygulamanın başlangıç safhasını oluşturmakta, İpek Yolu üzerinde yer alan ülkelerde benzer gümrük kapısı modellerin uygulanmasına dair çalışmalar yapılmaktadır (Tepav, 2019).

Çinli Yatırımcılar: Çin'li firmalar Gürcistan'a altyapı, enerji, madencilik, sağlık, finans ve tarım sektörlerinde ve ayrıca serbest ekonomik bölgelerde yatırımlar gerçekleştirmektedir. Sincan eyaletinden özel bir şirket olan Hualing Firması, Gürcistan'ın en büyük yabancı şirkettir ve 2007 yılı itibari ile birçok projede aktif rol oynamışlardır (Larsen, 2017). Hualing firması, Tiflis Denizi Yeni Şehri ve Gençlik Olimpiyat Köyü dahil olmak üzere altyapı iyileştirmeye dair yatırımlar gerçekleştirmektedir (Hualing Group Website). Hualing Grup'un günümüze kadar olan süreçte Gürcistan'daki yatırımlarına göz atıldığında, bu yatırımların yaklaşık 500 milyon dolarlık bir yatırım ve 3000'i aşkın kişiye istihdam yaratması ile Gürcistan'a katkısı anlamında ne denli önem arz ettiği durumu ortadadır (Hualing Georgia).

Gürcistan ile Çin Arasında OBOR Çerçevesinde İmzalanan Belgeler: OBOR Projesi'nin ilan edilmesinin akabinde Gürcistan ve Çin arası Serbest Ticaret Anlaşması 13 Mayıs 2017 tarihinde Hong Kong'da OBOR zirvesi kapsamında anlaşma yapılmış ve 1 Ocak 2018 tarihinde aktif hale gelmiştir. Anlaşmanın hedefleri arasında, Çin ile Gürcistan devletleri arası malların serbest dolaşımını sağlamak, iki ülke arasındaki ticaret ve yatırım akışının daha yüksek seviyelerde olması adına adımlar atmak ve yapılacak hizmetler sayesinde bölgeyi ticarete teşvik etmektir. Anlaşma tüm bunların yanısıra gümrük ve ticaret teşviki sağlanması, fikri mülkiyet hakları, iki ülke arasındaki gümrük vergilerinin kalkması,

ticarete teknik engeller, sağlık ve bitki sağlığı önlemleri vb. konuları da kapsamaktadır. Anlaşmanın Gürcistan açısından en büyük önemi ise, Çin Devleti'nin bölgede serbest ticaret anlaşması yaptığı ilk ülkenin kendileri olmasıdır (Newsday Georgia, 2019).

13 Şubat 2019 yılında Maliye Bakanı İvane Machavariani ve Çin'in Gürcistan Büyükelçisi Yinchy arasında Gürcistan ile Çin Devletlerinin ekonomik ve teknik işbirliği hususunda bir anlaşma yapılmıştır. Bu Anlaşma kapsamında Çin Hükümeti, Gürcistan'daki gümrük kontrol noktalarında denetim yapılabilmesi için Gürcistan'a 100 milyon yuan (yaklaşık 15 milyon dolar) faizsiz destek sağlamıştır (Newsday Georgia, 2019).

OBOR kapsamında ülkeler arasında görüşmeler, seminerler ve anlaşmalar yapılmıştır. Dahası Gürcistan Teknik Üniversitesi'nin Çin Araştırma Enstitüsü Fakültesi ve Çin Sosyal Bilimler Araştırma Merkezi tarafından organize edilen Bir Kuşak Bir Yol Konferansı'nda bulunan Çin'in Gürcistan Büyükelçisi Xi Yenchı, OBOR kapsamında iki ülke arasında beş yıllık süre zarfında 140'ı aşkın işbirliği belgesi hayata geçirildiğini dile getirmiştir (GHN, 2018).

Gürcistan Ticaret ve Sanayi Odası: Gürcistan Devleti, Çin Devleti ile ilişkilerini geliştirmek niyetindedir. Özellikle Çin Devleti'nden gelebilecek yabancı yatırımlar, Gürcüler için büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda Gürcü politika yapıcılar Çin Devleti'nden yatırım çekebilmek adına, Gürcistan Ticaret Odası (GCC) içerisinde Tiflis'de bir İpek Yolu birimi kurmakta ayrıca Çin'de Guanzhou gibi illerde Bu Kamu İktisadi Kuruluşu'nun temsilciliklerini açmak niyetindedir (Inan, & Yaylayan, 2018, s. 63).

Konfüçyüs Enstitüsü: Çin ile Gürcistan arasında OBOR Projesi kapsamında yapılan kültür ve eğitim alanındaki işbirliği; toplumlar arasındaki karşılıklı anlayışın artmasına ve birbirlerine coğrafik olarak çokta yakın olmayan bu ülkelerin aralarında bağ kurabilmelerini sağlamak adına önem arz etmektedir. Bu kapsamda Tiflis'de 20'ye yakın üniversite ve ortaokul açmış, ve bunun sonucunda 1000'i aşkın Çince dil uzmanı yetiştirilmiştir. Eğitim, kültür, Bilim ve Spor Bakan Yardımcısı olan Irine Abuladze, Geleneksel Çin Ay Festivali'nde bulunduğu sırada, Çincenin, Gürcistan'ın genel eğitim kurumlarında yabancı dil olarak öğretilmesi ve Çince dil öğretiminin yaygınlaştırılması hususunda karşılıklı anlaşmaların yapıldığını dile getirmiştir (Ge.china-embassy.org Akt; Yılmaz, 2020, s. 121).

3.9.1.2. Obor Projesinin Gürcistana Etkisi

Gürcistan Devleti, Kuşak Yol Projesi'ne 2016 yılında dahil olmuştur(cfr.org, 2023). Kafkasya'da yer alan Gürcistan Devleti'nin 1990 yılı itibari ile makro ekonomik görünümünün ortaya konulduğu tabloya bakıldığında; 2016 yılına gelindiğinde 1990 yılına göre GSYİH'sının azaldığı görülmektedir. Bununla birlikte Kuşak Yol Projesi'ne dahil olduğu 2016 yılı ile 2022 yılları arasında ülkenin GSYİH'sında yaklaşık olarak 15 milyar dolarlık artış meydana gelmiş olup dünya üretimindeki payı da aynı dönem içerisinde %0.01 artış göstermiştir. Kişi Başına düşen Milli Gelir'e

bakıldığında ise 1990 yılında yaklaşık 11 bin dolar olduğu, 2016 yılına gelindiğinde 12.9 bin dolar seviyesine geldiği, günümüzde ise gelirin yaklaşık 17 bin dolar olduğu görülmektedir. Ülkenin ürün ihracatında Kuşak Yol Projesi'ne üyelik tarihi olan 2016 yılı ile 2022 yılı arasında iki kattan fazla artış meydana gelmiş olup bu artış neticesinde ülkenin dünya ihracat payı %0.01 artış göstermiştir. İthalat kısmına bakıldığında ise parasal değer anlamında 2016-2022 yılları arasında iki kata yakın bir artış gerçekleşmekle birlikte dünya payı anlamında bakıldığında Kuşak yol Projesi süresince sabit kaldığı görülmektedir.

Tablo 3.14. Gürcistan Devleti Makro Ekonomik Veriler

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
1990	53.47	%0.10	11.135	-	-	-	-
2000	20.06	%0.03	4.919	323	%0.01	709	%0.01
2010	36.87	%0.04	9.737	1.677	%0.01	5.257	%0.03
2013	43.65	%0.04	11.740	2.910	%0.02	8.023	%0.04
2014	45.58	%0.04	12.255	2.861	%0.02	8.602	%0.05
2015	46.96	%0.04	12.605	2.204	%0.01	7.300	%0.04
2016	48.32	%0.04	12.964	2.117	%0.01	7.342	%0.05
2017	50.66	%0.04	13.590	2.746	%0.02	8.057	%0.04
2018	53.12	%0.04	14.253	3.380	%0.02	9.362	%0.05
2019	55.76	%0.04	14.989	3.798	%0.02	9.520	%0.05
2020	51.99	%0.04	13.966	3.345	%0.02	8.054	%0.05
2021	57.43	%0.04	15.487	4.243	%0.02	10.100	%0.04
2022	63.24	%0.05	17.034	5.593	%0.02	13.450	%0.05

Not: data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafınca oluşturulmuştur

Aşağıda yer alan tabloda ise Gürcistan Devleti'nin 1990 yılından itibaren belli yıllar esas alınarak yıllara göre ticaret partnerleri ve yıllar içerisinde ülkenin ihraç-ithal ürünlerinin dağılımı öncelik sıralarına göre verilmektedir. Tabloya gözetildiğinde, Gürcistan Devleti'nin 2021 yılı haricindeki yıllarda ihracat partnerlerinin genelde aynı kaldığı ve aralarındaki sıralamanın bile neredeyse aynı kaldığı görülmektedir. Bu durum ihracat anlamında Gürcistan Devleti'nin belli başlı ülkelere bağımlı kalması gibi bir sorunla karşılaşmasını muhtemel hale getirmiştir. Ancak Kuşak Yol Projesi'nin ilanı ile birlikte 2021 yılına gelindiğinde en fazla ihracat yapılan ülkelerde büyük değişim olduğu gözlemlenmektedir. Özellikle daha önceki yıllarda görece olarak çok daha az ihracat yapılan Çin, Rusya, Bulgaristan ülkelerine yapılan ticarete büyük artış olduğu görülmektedir. Nitekim bu değişimin, bir önceki tabloda belirtildiği gibi Gürcistan ihracatında büyük artışı beraberinde getirdiği aşikardır. Kuşak Yol Projesi dahiline girdikten sonra ülkenin ihracat partnerlerinin alternatiflenmesi durumu da Gürcistan için olumlu bir durum olarak görülmektedir. Yıllar içerisinde ihraç edilen ürün gruplarına bakıldığında ise özellikle 2021 yılında içecek, giyim aksesuarı, doğal taşlar ihracatında artış olduğu görülmektedir.

Tablo 3.15. Gürcistanın İhracat İthalat Verileri(1990-2021)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	-	-	-	-
2000	Türkiye ABD Almanya İtalya İngiltere	Madencilik Ürünleri Taşıt Parçaları(İmalat) Tarımsal Ürün Yiyecek Makine ve Taşıma Ekipmanı	Türkiye İtalya Fransa ABD Almanya	Mineral Yakıt Makine ve Taşıma ekipmanı Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri
2010	Türkiye Almanya ABD Japonya İtalya	Taşıt Parçaları(İmalat) Makine ve taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Tarımsal Ürün Demir ve Çelik	İngiltere Türkiye ABD Kanada Almanya	Taşıt Parçaları(imalat) ve Mineral Yakıtlar Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Tarımsal Ürün Yakıt
2013	Türkiye ABD Almanya Japonya İtalya	Taşıt Parçaları(imalat) Makine ve Taşıma Ekipmanları Tarımsal Ürün Yiyecek Otomobil Parçası	Türkiye Almanya ABD İtalya Yunanistan	Taşıt Parçaları(imalat) ve Mineral Yakıtlar Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Yakıt Tarımsal Ürün
2021	Çin Rusya Bulgaristan Türkiye ABD	İçecek-doğal Taş- Giyim Aksesuarları Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri Makine ve Taşıma Ekipmanları	Türkiye Rusya Çin Azerbaycan Almanya	Mineral Yakıt ve Mekanik Parçalar Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik Ürünleri Tarımsal Ürün Kimyasal Madde

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Tabloda Gürcistan Devleti'nin ithalat partnerlerine bakıldığında ise yine ihracattaki ile benzer bir durum ile karşılaşmakta olup bahse konu dönemde özellikle 2021 yılında ithalat partnerlerinin değiştiği ve Azerbaycan, Çin Devletleri'nden alınan payın arttığı görülmektedir. Bu durum ülkenin ithalatla belli başlı ülkelere bağımlı kalma durumuna çözüm olabilmesi anlamında da büyük önem taşımaktadır.

Gürcistan, Kuşak Yol Projesi ile birlikte özellikle Asya ve Avrupa arasında ticaretin geliştirilmesi konusunda katkı sağlayabilmesi, transit ülke olabilme potansiyeli ile birlikte büyük gelirler elde edebilmesi, Çin'den gelen firmaların yatırımlarının Gürcistan'ın gelişmişlik düzeyinde olumlu etki yaratması gibi konularda büyük fırsatlar elde etmektedir.

Projenin lokomotif olması beklenen Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı sayesinde Gürcistan, koridordaki yük taşıma payını arttırmış ve koridorda yer alan ülkeler arasında önemli bir konum elde

edebilme şansını yakalamıştır. Gürcistan Devleti'nin, demiryolu ile birlikte mali yönden olumlu etkilenmesi ve demiryolu civarlarında yapılan inşaat ve ticaret merkezleri sayesinde turizm ve ticari katkılar elde etmesi beklenmektedir. Tüm bunların yanısıra Gürcistan, pojenin tam anlamıyla uygulanması halinde, Rusya'nın üzerinde kurduğu baskıdan kurtulmayı beklemektedir (Yılmaz, 2020, s. 122).

Çin, OBOR Projesi'nin uygulandığı alanlarda güvenlik tehdidinin olmasını engelleme gayreti içerisinde bir tutum sergilemektedir. 2008 yılında Çin Dışişleri Bakanı, Rusya'nın Güney Osetya ve Abhazya'daki ayrılıkçı hareketlere destek verip bölgede bağımsız cumhuriyetler olduğunu ifade etmesine karşın Çin Devleti, Güney Osetya ve Abhazya'daki en son geline nokta için kaygı duyduklarını belirtmiş olup Gürcistan'ın toprak bütünlüğünün sağlanması konusunda net olarak tavır ortaya koymuştur (Larsen, 2017, s. 10). Projenin tam olarak faal olması ile birlikte, Rusya-Gürcistan arasındaki buzların erimesi ve ikili ilişkilerin yeniden geliştirilmesi durumu muhtemel görünmekte ve dahası Gürcistan yönlü olarak bakıldığında, ülkede oluşması beklenen refah ortamı ile Rusya ile iyi ilişkilerinin yeniden geliştirilmesi konusunda daha rasyonel düşünceleri beklenmektedir (Yılmaz, 2020, s. 122).

OBOR Projesi Gürcistan Devleti için sadece ulaştırma anlamında değil bunun yanında ekonomik, siyasi, sosyal, kültürel alanları da içeren çok yönlü fırsatları beraberinde getirecektir. Çünkü OBOR Projesi'nin ilkelerine bakıldığında, özellikle ülkelerin içişlerine karışılmaması, ülkeler arası şeffaflığın ve açıkça işbirliğinin sağlanması, uyumlu olunması ve iştirak edilmesi, piyasa yönelimi, ortak yararlar doğrultusunda hareket etme ve politik koordinasyon, altyapı bağlantısı, sıfır ticaret engellerinin ortadan kaldırılması, ülkeler arası finansal entegrasyonun sağlanması ve ara bağlantılar oluşturmayı hedeflemektedir ki bu durumların denildiği gibi gerçekleşmesi halinde salt Gürcistan için değil bölgede yer alan ve hatta dolaylı da olsa diğer ülkelerin de fayda sağladığı söz konusu olacaktır (Yılmaz, 2020, s. 122).

3.9.2. Azerbaycan Özelinde OBOR

Hazar Denizi'nin batı kısmında denize kıyısı olan Azerbaycan, doğal kaynaklar bakımından oldukça zengindir. Bu nedenle Azerbaycan Devleti'ne birçok küresel ve bölgesel aktör ilgi duymaktadır. Çin Devleti'nin Azerbaycan'a olan ilgisinin altyapısına bakıldığında ise en önemli nedenin, Çin'den Avrupa istikametine ilerleyen bir demiryolu hattı oluşturma gayretinden ileri gelmekte olduğu anlaşılmaktadır. Azerbaycan'ın bulunduğu güzergahtan ilerleyecek Çin malları, Avrupa istikametine güvenli bir şekilde ulaşabilecektir. Tüm bunların yanısıra Çin Devleti'nin Azerbaycan'a olan ilgisinin altında yatan bir başka sebep ise, Azerbaycan'ın sahip olduğu doğal gaz kaynakları ve bölgede halihazırda varolan gücü olarak görülmektedir. Bir başka önemli neden ise, Azerbaycan'ın OBOR Projesi'nde yeni katılımcıların olması konusunda oynayacağı öncü roldür. Azerbaycan jeopolitik, politik, kültürel ve bakımdan diğer devletlerin karar mekanizmalarında etkili olmaktadır (Poghasyon, 2018).

3.9.2.1. Azerbaycanda Obor Dahilinde Projeler

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu: Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan istişareleri sonucu yapımına karar verilen Bakü Tiflis Kars Demiryolu(BTK), adı geçen 3 devletin finansal destekleri sayesinde inşa edilmiştir. Azerbaycan devleti bu süreçte mali anlamda destek olmaktan da kaçınmamış olup söz konusu demiryolu hattı için Gürcistan Devleti'ne yaklaşık 220 milyon dolar kredi vermiştir. Projenin yaklaşık 503 kilometresi Azerbaycan topraklarında yer alırken Azerbaycan, hat üzerindeki demiryolunu projeye uygun hale getirmiştir (Milliyet, 2019). BTK projesinin Azerbaycan Devleti'ne büyük katkıları olması beklenmektedir. Bu katılardan en önemlilerini sıralamak gerekirse, proje ile birlikte Azerbaycan'ın özellikle yük taşıma hususunda İran Devleti'ne geçmişten gelen bağımlılığının azalması, bununla birlikte projede yer alan demiryolu hattının büyük kısmının Azerbaycan topraklarından geçmesi dolayısıyla, transit geçiler için ülkenin büyük kar elde etmesi durumları önem arz etmektedir. Ayrıca proje sayesinde Azerbaycan'ın ulaştırma sektörünün çeşitlenecek olması dolayısıyla petrole bağımlı olan sanayinin haricindeki sektörlerinde kayda değer bir gelişim göstermesi beklenmektedir(Dilek, 2017). Demir İpek Yolu olarak adlandırılan projenin başlangıç aşamasının gerçekleştiği 1993 yılında Kars-Tiflis arası demiryolu yapımı ile başlanılmıştır. Bu projeye Azerbaycan Devleti daha sonraları dahil edilmiştir. BTK Demiryolu projesinin temelleri 2007 yılında Gürcistan'da, 2008 yılında ise Kars ilinde atılmıştır ve 30 Ekim 2017 yılında ise ilk tren seferi gerçekleştirilmiştir. Başlangıç itibariyle demiryolu hattı 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi ile aktif olmuştur. Güzergahtan 2034 yılında geçecek yolcu sayısının yaklaşık 3 milyon ve yük kapasitesinin yaklaşık 17 milyon ton olması beklenmektedir (Dilek, 2017).

Çin'li Yatırımcılar: Çin Devleti'nin Güney Kafkasya bölgesi ile ticaretine göz atıldığında, yapılan ticaretin yaklaşık %50'sinin Azerbaycan ile gerçekleştiği görülmektedir. Azerbaycan'da halihazırda ticaret, hizmet, sanayi, inşaat ve diğer alanlarda aktif olan 100'ü aşkın Çin'li şirket vardır. Azerbaycan'da bulunan Çin'li firmalar, OBOR kapsamında oluşturulabilmesi olası olarak düşünülen yatırımlar ile alakalı raporlar tutmakta ve bu raporlar kapsamında Çin'li girişimciler Azerbaycan'ı cazibe merkezi olarak görüp bu topraklarda yaptıkları yatırımları arttırmaktadırlar (İnan ve Yaylayan, 2019, s. 65-66). Bu doğrultuda mevcut haliyle yaklaşık olarak 800 milyon dolarlık yatırım gerçekleştirilmiştir. Azerbaycan'lılar ise buna karşın Çin'de yaklaşık 1.7 milyar dolarlık yatırım yapmıştır (Baghirov, 2019). Çin'li girişimcilerin yapmış oldukları bu yatırımlar nedeniyle Azerbaycan, diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında ticari ve politika odaklı Çin bankalarına geniş faiz oranı ve vergi indirimleri sağlama hususlarında oldukça cömert davranmaktadırlar (Yan, 2017).

Konferanslar: 23 Nisan 2019'da Bakü Devlet Üniversitesi bünyesinde yer alan Konfüçyüs Enstitüsü ve Anhui Üniversitesi birlikte OBOR İnsiyatifi'nin uygulanması konusunda bir seminer düzenlemişlerdir. Bununla birlikte Konfüçyüs Enstitüsü'nün Azerbaycan'da halihazırda kurduğu iki üniversite de bulunmaktadır. Bu kurumlar yıllardır ülkede aktif bir rol üstlenmekte ve Azerbaycan-Çin ilişkilerinde şimdiden köprü vazifesi görür hale gelmişlerdir (Azertac, 2019).

Davos’da yapılan Dünya Ekonomik Forumu’nun OBOR ile alakalı olan toplantısında Cumhurbaşkanı Aliyev, Azerbaycan’ın OBOR Projesi için önemli bir paydaş olabileceğini belirtmiş olup bu devasa projeye verdiği değeri şu sözleri ile ifade etmiştir:

“Ülkeleri birleştiren herhangi bir ulaşım projesinin jeopolitik temeli olduğuna kesinlikle inanıyorum. Bu projeler jeopolitik durum, istikrar ve öngörü üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Çünkü bu projeler karşılıklı bağımlılık yaratıyor. Komşularımız olmadan transit ülke olamayız. Komşularımız komşuları olmadan transit ülke olamazlar. Bu nedenle kıtaları, ülkeleri birleştirip daha öngörülebilir bir gelecek yaratıyoruz.”(Bizimyol, 2019).

-Çin’de Azerbaycan Araştırma Merkezinin Kurulması: Çin Lanzhou Üniversitesi rektörü, Azerbaycan Cumhuriyeti Bilimler Akademisi üyesi, Üniversiteler birliği başkanı, Profesör Yan Chunhua ve Azerbaycan Devlet Petrol ve Sanayi Üniversitesi Rektörü Profesör Mustafa Babanlı, üniversiteler arasında işbirliğinin oluşturulması ile ilgili olarak anlaşma yapmışlardır. Bu anlaşmaya göre, Çin’de ilk defa Lanzhou Üniversitesi’nde Azerbaycan Araştırma Merkezi’nin kurulması tasarlanmaktadır. Bu birliktelik Lanzhou Üniversitesi Üniversiteler Birliği’nin öncül olduğu Ekolojik Uygarlık-2018 Forumu kapsamında yapılmıştır (Azertac, 2018).

Azerbaycan ile Çin Arasında OBOR Çerçevesinde İmzalanan Belgeler: Azerbaycan Enerji Bakanı Parviz Shahbazov, Çin’de yapılan OBOR Enerji Bakanlar Konferansı’na katılmış olup burada OBOR Ortaklığı Deklarasyonu’na imza atmıştır. Bu sayede OBOR kapsamında enerji ortaklığı sağlanması için ilk adım atılmıştır. 2015 yılında Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası’nın koordinasyon komitesi Bakü’de toplanmış olup Çin-Kazakistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye güzergahındaki konteyner hizmetini arttırmak adına anlaşma yapılmıştır. Azerbaycan otoriteleri, 2020 yılı itibarıyla yüzbinlerce konteynerin bu şekilde taşıma sağlayabileceği ve iştiraklerine önemli gelirler oluşturabileceği düşünülmektedir (Valiyev, 2015, s. 1-4).

2015 yılında Aliyev’in Çin’e ziyareti sırasında iki ülke arasında ekonomik kuşağın yaratılması adına mutabakat anlaşması yapılmıştır. 10 Aralık 2015’de Azerbaycan Cumhuriyeti Eğitim Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Eğitim Bakanlığı arasındaki eğitim alanında işbirliği anlaşması ve “Azerbaycan Demiryolu” Kapalı Anonim Şirketi ile Çin Halk Cumhuriyeti Devleti arası demiryolu işbirliği kapsamında birlikte hareket etme anlaşması yapılmıştır (Beijing, 2019).

Alat Limanı: OBOR kapsamında inşa edilmeye başlanan önemli ekonomik projeler arasında yer alan Bakü’deki milletlerarası deniz ticaret limanı gelişimi ile doğrudan bağlantılı Alat Limanı Azerbaycan Devleti için büyük önem arz etmektedir (Yılmaz, 2020, s. 127).

Bununla birlikte Azerbaycan Devleti gemi yapım endüstrisinin ilerlemesi ile birlikte yeni bir aşamaya ulaşmıştır. Denizcilik endüstrisi, devletin taşımacılık sektörünün ana faktörlerinden olması itibarı ile OBOR Projesi ile birlikte Azerbaycan Devleti deniz taşımacılığında ciddi yenilikler ortaya koymaktadır (Day.AZ, 2016).

3.9.2.2. Obor Projesinin Azerbaycana Etkisi

Azerbaycan Devleti, Kuşak Yol Projesi'ne 2015 yılında dahil olmuştur (cfr.org, 2023). Aşağıda yer alan tablo Azerbaycan Devleti'nin 1990-2022 yılları arasında makro ekonomik verilerini göstermektedir. Tabloya bakıldığında; GSYİH'nın yıllara göre dağılımına bakıldığında dalgalanmalar görülmekle birlikte genel olarak artış gözlemlenmektedir. Ancak burada önemli bir nokta göze çarpmaktadır; her ne kadar yıllara göre artış olsa da Azerbaycan Devleti'nin Kuşak Yol Projesi'ne dahil olduğu 2015 yılı itibari ile dünya üretimindeki payı %13 seviyelerinde iken 2022 yılı itibari ile bu oranın %11 seviyesine gerilediği görülmektedir. Burada Azerbaycan Devleti için bahsedilen "Hollanda Hastalığı" riski gündeme gelmektedir. Ülkede Kişi Başına Gelir seviyelerine bakıldığında ise 2015-2022 yılları arasında azda olsa bir artış mevcuttur. Azerbaycan Devleti'nin ürün ihracatının yıllar itibari ile dalgalı seyrettiğini ancak günümüze gelindiğinde özellikle 2022 yılında büyük bir artış gösterdiğini gözlemlemek mümkündür. Bu artış sayesinde 2015 yılında dünya ihracatının %0.10'luk kısmına sahip olan Azerbaycan 2022 tahmini rakamı ile oran olarak %0.17 seviyesini görmüştür. İthalat kısmına bakıldığında ise yine yıllara göre dalgalanmalar olmakla birlikte 2015 yılında yaklaşık 9.2 milyar dolar seviyesinde iken 2022 yılında yaklaşık 14.3 milyar dolar seviyesine gelmiştir ancak dünya ithalatında ülkenin payı bu süreç içerisinde %0.06 olarak sabit kalmıştır.

Tablo 3.16. Azerbaycan Devleti Makro Ekonomik Veriler

Yıl	GSYİH (Milyar Dolar)	GSYİH (Dünyadaki Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünyadaki Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünyadaki Payı)
1990	54.65	%0.11	7.617	-	-	-	-
2000	32.18	%0.05	3.999	1.745	%0.03	1.172	%0.02
2010	127.51	%0.13	14.082	26.476	%0.17	6.746	%0.04
2013	137.97	%0.13	14.652	31.703	%0.17	10.371	%0.05
2014	141.77	%0.13	14.868	28.260	%0.15	9.188	%0.05
2015	143.32	%0.13	14.853	16.592	%0.10	9.217	%0.06
2016	138.88	%0.12	14.232	13.108	%0.08	8.489	%0.05
2017	139.15	%0.11	14.121	15.481	%0.09	8.783	%0.05
2018	141.24	%0.11	14.210	20.317	%0.10	11.466	%0.06
2019	144.77	%0.11	14.442	19.635	%0.10	13.668	%0.07
2020	138.55	%0.11	13.727	13.733	%0.08	10.732	%0.06
2021	146.33	%0.11	14.434	22.207	%0.10	11.706	%0.05
2022	153.08	%0.11	15.045	*41.794	%0.17	*14.399	%0.06

Not: *Tahimini Değer: data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafıma oluşturulmuştur.

Tablo 3.17. Azerbaycanın İhracat İthalat Verileri(1990-2022)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	-	-	-	-
2000	Türkiye ABD Almanya İngiltere İtalya	Madencilik Ürünleri Yakıt Mineral Yakıt Tarımsal Ürün Makine ve Taşıma Ekipmanı	İtalya Almanya Fransa Türkiye ABD	Doğal Taş Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün Yiyecek Madencilik Ürünleri
2010	Türkiye	Madencilik Ürünleri	İtalya	Makine Parçaları

	Almanya İngiltere İtalya ABD	Yakıt Tarımsal Ürün Yiyecek Mineral Yakıt	ABD Almanya Fransa Çekya	Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün yiyecek Otomobil Ürünleri
2013	Türkiye Almanya İtalya İngiltere ABD	Madencilik Ürünleri Yakıt Tarımsal Ürün Yiyecek Mineral Yakıt	İtalya Almanya Fransa Çekya ABD	Makine Parçaları Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün Yiyecek Kimyasal Madde
2021	İtalya Türkiye İsrail Hindistan Yunanistan	Madencilik Ürünleri Yakıt Mineral Yakıt Tarımsal Ürün Yiyecek	Rusya Türkiye Çin Almanya Türkmenistan	Makine Parçaları Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün Yiyecek Kimyasal Madde

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Yukarıda yer alan tablo, Azerbaycan Devleti'nin 1990-2021 yılları arasında belli yıllar esas alınarak öncelik sırasına göre ticaret partnerlerini ve aynı zamanda ticaretin yapıldığı ürün gruplarını da yine öncelik sırasına göre göstermektedir. Tabloya bakıldığında, 2021 yılı haricinde Azerbaycan Devleti'nin ihracat partnerlerinin aynı ülkeler olduğu görülmektedir. Ancak 2021 yılında ise İtalya ve Türkiye haricinde en büyük ticaret partnerlerinin değiştiği görülmektedir. İhracatta alternatif devletler ile ticari ilişkilerin artmış olması her ne kadar olumlu bir durum olarak görülse de, ülkenin yıllar itibari ile diğer ülkelere yapmış olduğu ihraç ürünlerine bakıldığında; genelde madencilik ürünleri ve yakıtların ve genelde mineral yakıtların ağırlıkta olduğu görülmektedir. Azerbaycan Devleti için bu durum risk teşkil etmektedir ve ürün çeşitliliğinin sağlanması ülke için elzemdir.

Ülkenin yıllara göre ithalat partnerlerine bakıldığında ise, 2021 yılına kadar yine belli başlı ülkeler göze çarpmaktadır. Ancak Kuşak Yol Projesi sonrasında ülkenin ithalat partnerlerinde değişimler meydana gelmiş olup bu durum beraberinde ülke için alınması gereken ithal ürünlerin-girdilerin tedariki anlamında sıkıntı yaşamasını engelleyebilmesi bakımından önem arz etmektedir. Dışarıdan alınan ürünlere bakıldığında genel olarak Makine taşıma ekipmanları ve parçalarının en çok alınan ürün gruplarından olduğu görülmektedir.

Doğal kaynaklar bakımından zengin olmak her ne kadar ülkeler için büyük bir fırsat olarak görülse de bazı devletlerin yaptıkları ticaretlerde sadece doğal kaynaklara yönelmesi ve diğer alanlarda ticaretlerini ilerletememe durumu ile karşı karşıya kalmaları durumu bu devletler için ekonomik anlamda bağımlılık anlamına gelmektedir. Ülkelerde mevcut üretim faktörlerinin sadece bir kaynağa yönelik hareket etmesi ve diğer sektörlerden çekilmesi sonucunda oluşan olumsuz ekonomik etki Hollanda Hastalığı olarak bilinmektedir. Zengin doğal kaynakları olan Azerbaycan için de bu durum büyük bir tehlike olarak düşünülmektedir. Çünkü Azerbaycan'da doğal kaynakların toplam ihracat ve Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) içerisindeki paylarına bakıldığında oldukça yüksek bir seviyede olduğu görülmektedir ve bu durum nedeniyle Azerbaycan Devleti'nin önlemlerini alması gerekmektedir (Şanlısoy, & Ekinci, 2019, s. 608). Tam da bu noktada OBOR Projesi'nin Azerbaycan

Devleti için önemi ortaya çıkmaktadır. Çünkü proje sayesinde Azerbaycan Devleti'nin bahsi geçen tehlikeden kurtulması ve ekonomik çeşitliliğini oluşturabilmesi durumu mümkündür.

OBOR Projesi sayesinde Çin Devleti'nin Azerbaycan'a ilgisinin arttığını söylemek yanlış olmayacaktır. Ancak Çin Devleti'nin devasa projesinde Orta Koridor'un etkin olarak kullanılabilmesi için Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan limanlarında gerekli altyapı yatırımlarının yapılması, devletler arasında transit geçiş ve ücret anlaşmalarının yapılması ve demiryolu ağında mevcutta olan teknik eksikliklerin ortadan kaldırılması, lojistik ve koridor yönetimi kapasitesinin yükseltilmesi, bölgesel barış ve ekonomik kalkınmanın öncül hedef olması gerekmektedir. Burada Ermenistan'ın Azerbaycan ve Türkiye özelinde var olan sorunlarının, OBOR Projesi'ne olumsuz etkisinin olmaması adına da önlemlerin alınması gerekmektedir (Yılmaz, 2020, s. 129).

3.10. Türkiye Özelinde OBOR

Dünyanın globalleşmesi sayesinde yaşadığı değişim ile birlikte Avrupa Birliği örneğinde olduğu gibi entegrasyon süreçleri oluşmaya başlamıştır. Bu süreçlere benzer şekilde üretilen malların sevki noktasında taşımacılıktan lojistiğe geçiş, ulaştırma bakımından ise tek modlu taşımacılıktan çok modlu taşımacılığa doğru değişim olmuş; Bu durum, deniz yolu rotasından yapılan yük taşımacılığının bir kısmının demir ve karayolu ile taşımacılığına ikame olması ile sonuçlanmıştır. Bu durumun gerçekleşmesinde en büyük etken ise; karayolu ve demiryollarının deniz yolu ile karşılaştırıldığında, yüklerin varış noktalarına ulaşmalarında daha hızlı olunması ve bu sayede daha uygun maliyet ile ulaşımın gerçekleştirilebilmesidir. Ayrıca taşımacılıkta sık kullanılan yöntemlerden biri de; malın çıkış noktasından demiryolu ile uygun bir limana götürülmesi, standardize edilmiş tren vagonlarının gemiye yüklenmesi ve varılan limandan ise bir kez daha demir ve karayolu ile ulaşımı ile nakliyenin sağlanması şeklinde olmaktadır. Bahsedilen tüm bu süreçler ile birlikte ulaştırma altyapısında Uluslararası Ulaştırma kavramı ortaya çıkmıştır. Vietnam Myanmar Kamboçya gibi devletleri içinde barındıran büyük Mekong Alt Bölgesi (GMS Koridoru), Avrupa Birliği'nin Asya ile bağlantısını sağlaması beklenen Demir İpek Yolu (TRACECA) Projesi ve Modern İpek Yolu olarak dünyaya tanıtılan , 100'ü aşkın ülkenin dahil olduğu Çin'in OBOR Projesi Uluslararası Ulaştırma Koridor'larına emsal oluşturmaktadır. Bu projeler arasında özellikle Avrupa-Asya arası ticaret ve taşımacılığın yapılması adına oluşturulan Çin'in OBOR Projesi ile Avrupa Birliği'nin TRACECA Projesi'nin Türkiye kesişiminde olması itibari ile bizim için büyük önem teşkil eden proejeler olduklarını söylemek mümkündür. Coğrafi bakımdan Asya Avrupa ve Afrika arasında bir kavşak pozisyonunda bulunan Türkiye, bu haliyle bir anlamda ulaştırma gereksinimlerinin giderilmesi ve bu sorunun ortadan kalkmasını isteyen devletlerin merkezi haline gelmiştir (Turan, 2021, s. 1).

Türkiye, OBOR Projesi'ni Orta Koridor Girişimi adı altında Çok Taraflı Uluslararası Ulaştırma Politikası olarak tanıtmıştır. Türkiye, Orta Koridor'un bir parçası olarak belirtilirken, bu projenin demiryolu ve karayolu güzergâhlarına odaklanılmıştır. Orta Koridor sayesinde Avrupa ve Asya arasındaki ticaret yolu halihazırda ticaret ağı olan Trans-Sibirya Demiryolu ile karşılaştırıldığında

2.000 km daha kısa olmakta ve bu haliyle daha ekonomik olarak maliyetlerin azaltılması anlamında önemli bir alternatif olarak düşünülmektedir. Bu nedenle güzergâhın merkezi sayılabilecek bir noktada bulunan Türkiye'nin önemi aşıkardır. Türkiye, Kuşak ve Yol İnsiyatifi adı altında yapılan ve 2015 yılında imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası"nın tarafı olmuştur (MFA, 2019).

Kuşak Yol Projesi'nin önemli bir bölümü Türkiye sınırları içinden geçmektedir. Bu çerçevede Türkiye'nin bu projeye katkısının kayda değer olması beklenmektedir. Türkiye'nin bu projeye dahil olmak isteğinin temelinde yatan en önemli nedenlerden biri olarak, Çin ve Asya devletleri ile ekonomi ve ticaret bakımından ilişkilerini ilerletme niyetinde olduğu söylenebilir. Çin Devleti açısından konuya bakıldığında ise, Orta Kuşak Koridoru sayesinde Türkiye sınırlarından geçecek olan projelerle Avrupa ile bağlantı kurulması hedeflenmektedir. Tüm bu nedenler doğrultusunda Türkiye ile Çin Devleti arasındaki ilişkilerin gelişime açık olduğunu söylemek mümkündür. Tüm bunların yanısıra, Orta Koridor sayesinde Türkiye ile diğer koridor ülkeleri arasında halihazırda gerçekleştirilen ticaretin önemli ölçüde artması ve bu sayede ülkeler arasında ekonomik entegrasyonun gelişmesi durumu beklenmektedir Kuşak Yol Projesi Orta Koridor güzergahı sayesinde Çin mallarının Avrupa'ya taşınmasında Türkiye merkez noktasında olması nedeni ile hayati bir role sahip olacaktır(Akdağ, 2019:90). Türkiye coğrafi konumu ile Kuşak Yol Projesi'nin kara ve demir yollarının bağlantı noktasında bulunmaktadır. Bu nedenle yukarıda bahsedilen ekonomik entegrasyonların artması ve Türkiye'nin Güneydoğu Asya pazarı ile ticaret hacminin artması beklenmektedir. Türkiye tüm bunların yanısıra, Asya kıtasındaki enerji kaynaklarının Avrupa'ya iletimi bakımından da jeostratejik öneme sahip olarak önemli bir konumdadır(Özdaşlı, 2015). Türkiye'nin proje kapsamında merkez ülkelerden olması dolayısıyla potansiyel olarak büyük avantajlara sahip olması durumunun fiiliyatta da gerçekleştirilebilmesi adına, Çin Devleti'nin girişim kapsamında sağladığı finansal kaynaklar sayesinde projelerini tamamlaması ve bu şekilde projenin Orta Koridor güzergahının daha aktif olarak kullanılması halinde herhangi bir aksaklığa mahal verecek özellikle altyapı sorunlarını ortadan kaldırılması gerekmektedir. Kuşak Yol Projesi, Çin ve Türkiye arasında yatırım ve işbirliği fırsatları oluşturmak ve halihazırda olan ilişkilerin gelişimine olanak sağlamak da olması bakımından önem arz eden bir projedir (Akdağ, 2019, s. 90).

Kuşak ve Yol Girişimi, ülkelerin birbirlerine entegre hareket etmesi gereken ve ancak karşılıklı işbirliği zemininde etkinliği mümkün olan bir proje olarak görülmektedir. Bu doğrultuda ortak çıkarlar temelinde bir politika işbirliği uzlaşısı için ise ülkelerin ulusal çıkarları temelinde planların tasarlanması zorunluluktur. Bu kapsamda Türkiye'nin de Kuşak ve Yol Girişimi'nin amaçları konusunda gerekli faydayı sağlayabilmesi adına plan ve politikalar ortaya koyması elzemdir. Bu çerçevede T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nca 2019 yılında hazırlanan "Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması" başlıklı rapor, konuyla alakalı

muhtemel ekonomi stratejilerini oluşturmaktadır (Gökçay, 2020, s. 51). Rapora göz atıldığında; dünya'nın ekonomik anlamda Batı Ekseni'nden Doğu'ya kaydığı ve bu durumdan Türkiye'ninde de yarar sağlayabilmesi adına ihtiyaçlarını koridor ve kutuplardan oluşan karmaşık bir ağ üzerinde haritalandırmanın öneminin altı çizilmektedir (Deik, 2019, s. 14). Ayrıca Kuşak ve Yol İnsiyatifi'nde aktif bir şekilde rol almanın; Türk diplomasisine bölgede ve dünyada daha geniş bir hareket alanı kazandıracağı durumunun söz konusu olduğu belirtilmektedir (Deik, 2019, s. 22). Bu temelde raporda; Türkiye'nin ekonomik ve politik anlamda oluşacak fırsatlardan fayda sağlaması adına Kuşak ve Yol Girişimi'nin aktif bir parçası olması gerektiği sonucu çıkarılmaktadır (Deik, 2019, s. 3). Ayrıca bu yol haritası niteliğinde olan raporda; Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konum avantajını değerlendirebilmesi ve bir lojistik merkez haline getirilmesi amacı üzerinde durulmuştur (Deik, 2019, s. 41). 2019 yılında oluşturulan bu önemli raporda ortaya konulan amaçlardan biri de "Kuşak ve Yol piyasası kaynaklı olanakların fırsata çevirilerek, teknoloji bazlı sektörlerde başta Çin'li yatırımcılar olmak üzere yabancı yatırımları Türkiye'ye çekebilmek, koridorda yer alan diğer Kuşak ve Yol üyesi devletler ile ticari bağları artırmak ve Türkiye'yi Avrupa ve Çin arasında bir köprü" haline getirmektir (Deik, 2019, s. 51). Rapor doğrultusunda tüm bunların yanısıra Türkiye'nin halihazırda koridor ülkeleri ile ticaret etkinliğinin arttırılması, Kuşak ve Yol kapsamında yeni pazarlara ulaşılması, ihracat pazarını çeşitlendirebilmesi ve bu sayede Avrupa Birliği'ne olan ekonomik bağımlılığın azaltılması hedefleri belirtilmiştir (Deik, 2019, s. 3).

3.10.1. Türkiyede Obor Dahilinde Projeler

Türkiye'de OBOR entegreli olarak birçok proje göze çarpmaktadır. Bu projeler arasında Ankara İstanbul Hızlı tren hattı önemli bir yer almaktadır. 2003 yılı itibari ile inşası başlatılan ve 2014 yılında yapımı tamamlanan Ankara -İstanbul hızlı tren hattı Marmaray tünelinin de kullanılması ile birlikte İstanbul'dan Halkalı'ya uzanan ve bu haliyle Anadolu-Avrupa yakasında seyahat imkanı sunan tek tren hattıdır (tr.railturkey.org, 2021). Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi Çin'in tamamlanan tek denizası hızlı tren hattı olması bakımından değerlidir. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin başarılı olarak faaliyete geçmesi, yeni projelerin oluşturulması bakımından Çin'li firmalar için olumlu anlamda referans teşkil etmektedir. Çin'li firmalar için yeni pazarlar bulabilmek büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda hem Türkiye'nin altyapı yatırımlarını gerçekleştirebilmek adına Çin'in teknolojik birikiminden faydalanması hemde Çin'li firmaların bu sayede yeni pazar bulabilmiş olmaları bakımından da iki ülke arasında kazan-kazan ilişkisi mevcuttur (Balcı, 2018, s. 7).

Türkiye, OBOR Projesi'ne üye olduktan itibaren halihazırda yapılan çalışmaların bir kısmını OBOR'a eklemişken bunun yanısıra Orta Koridor güzergahından daha fazla yararlanabilmek adına yeni projeler de geliştirip, projeye entegrasyonunu sağlamayı tasarlamaktadır. Kuşak Yol Projesi'nin birincil amaçları haline gelen hızlı, ekonomik ve daha kısa yolların inşası ve tercih edilmesi, altyapı ve ulaşım yollarının geliştirilmesi gibi hedefleri kendi projelerinde uygulamaya çalışan Türkiye, bu haliyle alternatif yollar ile karşılaştırıldığında daha tasarruflu ve etkin sonuçlar veren projeler ile fark

yaratmaktadır. Güzergâhın, Türkiye ortaklığı ile yapılan projeleri de genel itibari ile transit yolların iyileştirilmesi hususunda yoğunlaşmıştır. Projeler arasında en önemlisi ve tamamlanmış olanı Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'dur (Yılmaz, 2020, s. 5285-5286).

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (BTK): Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı sırasıyla Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin işbirliği ile oluşturulmuş olup Orta Koridor'un en önemli projeleri arasında yerini almıştır. 2008 yılında Türkiye'de inşasına başlanılan ve 2017 yılında yapımı tamamlanan demiryolu hattının toplam uzunluğu 838.6 kilometre olarak tasarlanmıştır. Projenin tamamlanması sonucu toplam maliyetinin yaklaşık 600 milyon dolar olduğu ve bu maliyet içerisinde Türkiye'ye düşen payın ise yaklaşık 220 milyon dolar olduğu duyurulmuştur. Orta Koridor güzergahının en önemli bileşeni olarak görülen bu demiryolu hattı projesinin 76 kilometresi Türkiye toprakları üzerinde yer almakta olup 259 kilometresi Gürcistan'dan ve en uzun kısmı olan 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarında bulunmaktadır. BTK çerçevesinde mevcut haliyle Türkiye'de 4 istasyon, 3 köprü ve 76 kilometre demiryolu yapılmıştır. Bununla birlikte Türkiye ile Gürcistan arasında sınır geçişi ise tünel aracılığıyla sağlanmıştır. Bu önemli projenin tamamlanması ve demiryolunun aktif olması ile birlikte hattın ilk aşamada yılda bir milyon insan ve 6.5 milyon ton yük taşınması öngörülürken, 2034 yılına kadar bu oranın üç katına çıkarak üç milyon yolcu ve 17 milyon tona ulaşması muhtemel görülmektedir (Akçay, 2017, s. 82).

Bakü Tiflis Kars Projesi'nin tamamlanması ile birlikte Kuşak Yol Projesi'nin asıl hedeflerinden olan Pekin'den Londra'ya veya Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz demiryolu hattının ulaşması durumu söz konusu olmaktadır ve bu demiryolu hattının merkez bölgelerinden birinde de Türkiye bulunmaktadır. BTK demiryolunun tamamlanmasıyla, Asya'dan Avrupa'ya ve tersi istikamette kesintisiz ulaşım hattına bakıldığında; Bakü'den sonra Türkmenistan, Türk Cumhuriyetleri ve Çin'e ulaşarak ve Ankara-İstanbul güzergâhından ilerleyip Marmaray'la birleşmesinin akabinde Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş Tüneli marifetiyle İngiltere'ye kadar ulaşabilen bir hat olduğu görülmektedir. Sonuç itibari ile büyük resme bakıldığında, BTK ile birlikte kesintisiz olarak oluşturulan demiryolu hattının bir ucunda Londra diğer ucunda Pekin bulunmaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014, s. 193).

Türkiye üzerinde ise Edirne-İstanbul Demiryolu, Marmaray, İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren hattı (2012), Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı, Sivas-Erzincan Hızlı Tren ve Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren projeleri BTK ile birleştirilmesi planlanarak bu kesintisiz demiryolu projesinin en önemli halkalarını meydana getirmektedir (Akşam, 2018).

Marmaray: Marmaray Projesi, Dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniği ile yapılmış denizaltı demiryolu projesidir. 3,ü yerin altında 2'si üstünde olmak üzere toplamda 5 istasyon sayesinde Asya ve Avrupa yakaları arasında seyahat süresi yaklaşık 4 dakikaya indirilmiştir.

Marmaray Projesi günde ortalama 1 milyon 700 bin yolcuya hizmet verebilmekte olup proje sayesinde Gebze-Halkalı arası kesintisiz ulaşım oluşturulmuştur (tcdd.gov.tr).

İstanbul'un iki yakasındaki demiryolları, bir tünelle bağlantılı hale gelmiş olup Marmaray Projesi sayesinde yeni demiryolu hattı, 13 kilometre'si yerin altında olmak üzere toplam 76 kilometre uzunluğa sahiptir (Belkaya, Özmen ve Karamut, 2008:1). Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridor hattı Çin Devleti için özellikle demiryolu kullanımı bakımından önem arz etmektedir(Yılmaz, 2020:5287). Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile birlikte düşünüldüğünde, Londra'dan Pekin'e kesintisiz demiryolu ulaşımı oluşturması bakımından büyük önem teşkil etmektedir (tcdd.gov.tr). BTK, Marmaray ve üçüncü köprü ise bahse konu Demir İpekyolu güzergâhının orta kısmını meydana getirmektedir (Yılmaz, 2020, s. 5287).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü: Yavuz Sultan Selim köprüsü, İstanbul Boğazı'na inşa edilen üçüncü köprü olması dolayısıyla önem taşımaktadır. 1408 metrelik ana açıklığı ile üzerinden raylı sistem geçen dünyanın en uzun köprüsü olan yapı, 26 Ağustos 2016 yılında faal olmuştur(kgm.gov.tr).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, karayolu taşıma ve ulaşımında rahatlık sağlamasının yanında demiryolu ulaşımı anlamında da Asya'dan Avrupa'ya uzanan güzergâhı alternatiflendirmesi yönünden önemli bir köprüdür. Köprünün yapılması ile birlikte fayda sağlaması beklenen hususlar arasında, gerek komşu şehirler gerekse de devletler arası ticaret ve ulaşım yolları için yeni ve hızlı bir alternatif oluşturması yer almaktadır (Karagöl, 2016). Marmaray, BTK, Avrasya Tüneli, Edirne Kars Tren hattı gibi projelerin uyarlandığı gibi Yavuz Sultan Selim Köprüsü de OBOR Projesi çerçevesinde Orta Koridor'a entegre şekilde yapılmıştır (Aybar, 2017, s. 17).

Avrasya Tüneli: Avrasya Tüneli, inşasına 2011 yılında başlanılan ve 2016 yılı itibari ile aktif olarak kullanılabilir hale gelen karayolu tüp geçit projesidir. Bu proje sayesinde, İstanbul'un Asya ve Avrupa kıtaları denizin altından geçen bir karayolu tüneli ile birbirine bağlanmaktadır. Projenin uzunluğu toplamda 14.6 kilometre olup bu uzunluğun yaklaşık 5,4 kilometrelik kısmı, deniz tabanına yapılan iki katlı tünelden oluşmaktadır. Göztepe ve Kazlıçeşme noktalarını birleştiren bir hat olan Avrasya Tüneli, Marmaray'ın akabinde inşa edilen ikinci denizaltı projesidir. Projenin mali kısmına bakıldığında; Öz kaynaklardan yaklaşık 285 milyon dolar ve yabancı kredilerden (Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Kore Eximbank, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Standard Chartered Bank, Mizuho Bank) 960 milyon dolarlar destek alınarak yapılan ve toplam tutar itibari ile yaklaşık 1 milyar 245 milyon dolarlık bir maliyet ile tamamlanmış önemli bir projedir(Avrasya Tüneli, 2020).

İstanbul Havaalanı: İnşasına 2014 yılında başlanan İstanbul Havaalanı, ilk ticari uçuşun gerçekleştiği tarih olan 31 Ekim 2018'de faaliyete geçmiştir. İstanbul Havaalanının ihalesini 26 milyar 140 Milyon Euro değerinde yapım bedeliyle birlikte İstanbul Grant Airport (İGA) almıştır. Yaklaşık

olarak 76.5 milyon metrekairelik bir alana yapılan İstanbul Havaalanı, tek çatı altında dünyanın en büyük terminali olması dolayısıyla önem taşımaktadır (thesantiye.com, 2020).

İstanbul havaalanı, lojistik ve taşımacılık açısından iki kıta arasında önemli bir noktada bulunmaktadır. Havalimanının Orta Koridor geçiş hattında yer alması ise yeni lojistik açılımların oluşturulmasına imkan sağlayacak bir fırsat sunmaktadır. BTK, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli ve İstanbul Havaalanı inşaları tamamlanmış olup Orta Koridor güzergahında yer alan ve OBOR Projesi ile entegre olmuş çalışmalardır. Bu çalışmalar haricinde halihazırda inşa aşamasında olan veya planlanan ve OBOR ile entegrasi söz konusu olan projeler de bulunmaktadır. (Yılmaz, 2020, s. 52-88).

1915 Çanakkale Köprüsü, İnşasına 18 Mart 2017 yılında başlanılan 1915 Çanakkale Köprüsü, Limak, Yapı Merkezi, DL E & C ve SK Ecoplant gruplarından oluşan konsorsiyum liderliğinde tamamlanmıştır. Çanakkale'nin Lapseki ile Gelibolu ilçeleri arası geçiş sağlanması için kurulan 1915 Çanakkale Köprüsü, 18 Mart 2022 yılında aktif olarak faaliyete başlamıştır. Günümüzde inşa edilmesinin birinci yaşını dolduran köprü, Çanakkale Boğazı'nın ilk, Marmara Bölgesi'nin ise beşinci asma köprüsü olma özelliği taşımaktadır. Köprü, Türkiye'nin 100'üncü Kuruluş Yılı'nı sembolize eden 2023 metrelik orta açıklığı ile dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olarak kayda geçmiştir. Köprü, 770'er metre yan açıklıklar ile uzunluk olarak 3 bin 563 metreye, 365 ve 680 metrelik yaklaşım viyadükleri ile birlikte toplam geçiş uzunluğu itibari ile 4 bin 608 metreye ulaşmaktadır. 18 Mart Çanakkale Zaferi'mizin kutlandığı gün trafik kullanımına açılan köprüde, Seyit Onbaşı'nın kaldırdığı top mermilerini sembolize eden ve her biri 16 metre boyundaki metal figürler, köprü kulelerinin tepelerine konuşlandırılmıştır. 4.6 kilometre uzunluğundaki köprü ve 101 kilometrelik otoyol, 3.1 milyar euro yatırım maliyetiyle inşa edilmiştir. Türkiye-Güney Kore işbirliği ile inşa edilen 1915 Çanakkale Köprüsü, 2034 yılından itibaren Türkiye'ye devredilecektir (Dünya.com, 2023).

Tüm bu projelerin haricinde çalışmaların halen devam ettiği ve Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı ve Bağlantıları Demiryolu Projesi ile birlikte yine Orta Koridor kapsamında limanların faaliyetlerinin artırılması amacıyla yapımına devam edilen Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin Limanları inşaları da bu hedef kapsamındadır (Mfa, 2022).

Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin bir parçası olacağı somutlaştırıldıktan sonra Çin yatırımlarının da ivme kazandığı görülmektedir (Bloomberg HT, 2018). Çin Devleti'nin Türkiye'de gerçekleştirilmiş olduğu yatırımlara bakıldığında, bu yatırımların genellikle enerji alanına yoğunlaştığı görülmektedir. Bununla birlikte OBOR Projesi'nin ilanı Çin Devleti tarafınca Türkiye'ye yapılan yatırımların çoğunlukla altyapı ve taşımacılık alanları üzerine yoğunlaştığı görülmektedir. 2005-2018 yılları arasında Çin Devleti, Türkiye'de yaklaşık 15 milyar dolar değerinde yatırım yapmıştır. Bu süreçte gerçekleştirilen yatırımlar koridorda bulunan diğer ülkelere de aynı şekilde yapıldığı üzere büyük kısmı ulaşım, altyapı ve enerji bazlı yatırımlar olmuştur. Bu süreçte yapılan yatırımların

rakamsal değerlerine bakıldığında, yaklaşık 9 milyar doları enerji ve 2.3 milyar dolarının ise demiryolu alanında yapıldığı görülmektedir. OBOR görüşmelerinin yoğunlaşmaya başladığı 2013 yılına kadar olan 8 yıllık dönemde yapılan yatırımlar, toplam yatırımın %44'ünü oluştururken, OBOR Projesi'nin yoğunluk kazandığı süreçte ise toplam yatırımın %56'sı yapılmıştır. Bu noktadan hareketle OBOR Projesi'nin ilanından sonra Türkiye'de Çin Devleti ve firmalarınca yapılan yatırımların arttığı gözlemlenebilmektedir (Scissors, 2020).

Proje çerçevesinde Çin'den Türkiye'ye gelen trenin 5 Kasım 2019'da Marmaray boğaz tüp geçidinden ilerleyerek Avrupa'ya ulaşması, enerjinin 'İpek Yolu' olarak bilinen Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) açılışının 30 Kasım 2019 yılında yapılması gibi örnekler, Türkiye'nin projeye olan desteğini ve inşası tamamlanan Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve TANAP yatırımları ise Türkiye'nin projede ne kadar ilerlediğini göstermesi bakımından önem teşkil eden adımlardır. OBOR Projesi'nin Orta Koridor kısmında yer alan Türkiye'nin projeden beklentilerinin bölgesel ölçekten çok daha büyük olduğu, tamamlamış olduğu yatırımlar düşünüldüğünde, Türkiye'nin projeden beklentilerinin kıtalararası düzeyde olduğu; ekonomik ilişkilerini, ticaret, doğalgaz ve enerji açısından kıtalararası düzeyde ilerletmeyi amaçladığı sonucuna ulaşılmaktadır (Günay, E., vd. 2019, s. 173).

3.10.2. Obor Projesinin Türkiye'ye etkisi

Kuşak Yol Projesi'nin 2013 yılında ilan edilmesi ile birlikte mevcut haliyle üye statüsünde katılım sağlayan tüm devletlerin projeye giriş süreçleri farklı yıllarda gerçekleşmiş olup; Türkiye bu önemli projeye 2015 yılında dahil olmuştur (cfr.org, 2023).

Aşağıda yer alan tablo 1990 yılı itibari ile Türkiye'nin makro ekonomik verilerinin günümüze kadar nasıl bir seyir izlediğinin rakamsal ifadeleridir. Aşağıda yer alan tabloya göre, Türkiye'nin 1990 yılı başlangıcı itibariyle GSYİH'sının günümüze kadar olan süreçte istikrarlı bir artış gösterdiği, bununla birlikte Kuşak Yol Projesi'ne dahil olunan 2015 yılında yaklaşık 2 Trilyon dolar olan büyüklüğün, 2022 yılına gelindiğinde yaklaşık 2.8 Trilyon seviyelerine geldiği; ülkenin GSYİH'sının dünyadaki payına bakıldığında ise yine istikrarlı bir artış görülmektedir. Nitekim 2015 yılında %1.78 olan dünya üretim payı, 2022 yılı itibari ile %2.03 seviyelerine yükselmiştir.

Tablo 3.18. Türkiye'nin Makro Ekonomik Görünümü(1990-2022)

Yıl	GSYİH (Trilyon Dolar)	GSYİH (Dünya Payı)	Kişi Başına Gelir (Dolar)	Ürün İhracatı (Milyon Dolar)	Ürün İhracatı (Dünya Payı)	Ürün İthalatı (Milyon Dolar)	Ürün İthalatı (Dünya Payı)
1990	0.68	%1.33	12.536	12.959	%0.37	22.303	%0.63
2000	0.97	%1.43	15.223	27.775	%0.43	54.503	%0.82
2010	1.45	%1.50	19.790	113.883	%0.74	185.544	%1.20
2013	1.83	%1.71	23.913	161.481	%0.85	260.823	%1.37
2014	1.92	%1.74	24.601	166.505	%0.88	251.142	%1.32
2015	2.04	%1.78	25.595	150.982	%0.91	213.619	%1.28
2016	2.11	%1.79	25.997	149.247	%0.93	202.189	%1.25
2017	2.26	%1.84	27.583	164.495	%0.93	238.715	%1.33
2018	2.33	%1.83	28.158	177.169	%0.91	231.152	%1.17
2019	2.35	%1.80	28.150	180.833	%0.95	210.345	%1.09
2020	2.4	%1.89	28.473	169.638	%0.96	219.517	%1.23
2021	2.67	%1.98	31.467	225.214	%1.01	271.426	%1.20
2022	2.82	%2.03	32.998	254.172	%1.02	363.711	%1.42

Not: data.worldbank.org, stats.wto.org verilerinden derlenerek tarafımda oluşturulmuştur.

Türkiye’de Kişi Başına Milli Gelir artışı da düzenli olarak artış eğiliminde olmuştur. Nitekim 1990 yılında 12.536 Dolar iken 2015 yılında 25.595 dolar seviyelerine gelmiş; 2022 yılı itibari ile yaklaşık 33 bin dolar seviyesindedir. Türkiye’de ihracat ve ithalat rakam ve paylarında yıllar itibari ile artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Türkiye’nin Kuşak Yol Projesi’ne 2015 yılında üye olmasıyla birlikte 2022 yılına kadar geline süreçte ekonomik olarak ilerleme kaydettiğini söylemek mümkündür. Kuşak Yol Projesi’nin alternatif koridorları arasında yer alan Orta Koridor’un daha aktif kullanımı ile birlikte halihazırda var olan yükseliş eğilimlerinin daha da artarak devam etmesi durumu muhtemel görülmektedir.

Aşağıda yer alan tablo, Türkiye’nin 1990 yılı itibari ile belirtilen yıllarda ihracat ve ithalat partnerlerini sırasına göre göstermekte olup aynı zamanda süreç içerisinde Türkiye tarafından dünyaya satılan ve dünyadan alınan ürün gruplarını yine öncelik sırasına göre göstermektedir. Tabloya göz atıldığında; 1990’lar itibari ile Türkiye’nin en büyük ticaret partnerinin Almanya olduğu ve 2013

yılı haricinde kalan yıllarda bu durumun değişmediği görülmektedir. Genel itibari ile G7 ülkelerine ihracat yapan Türkiye'nin ihraç ettiği mal gruplarına bakıldığında ise, ilk sırayı yıllar itibari ile taşıt parçaları almıştır. Genel olarak bakıldığında ise ihracatı yapılan ürünlerin çoğunlukla teknoloji bazlı ürünler olmadığı ve ihracat yapılan ülkelerin ise fazla değişkenlik göstermediği görülmektedir. Ülkenin yıllar itibari ile ithalatına bakıldığında ise, 2013 yılına kadar G7 ülkeleri ile genel olarak ticaret yapılmış olup 2022 yılında ise Rusya ve Çin'den yapılan ithalat G7 ülkeleri ile yapılan ithalatları geride bırakmıştır. Türkiye'nin ithal ürünlerine bakıldığında genel itibari ile aynı ürün grubu ile karşılaşmakta olup özellikle taşıt parçaları konusunda ithalatımız önem arz etmektedir.

Tablo 3.19. Türkiye'nin İhracat İthalat Verileri(1990-2022)

Yıl	İhracat Yapılan İlk 5 Ülke	İhracat Yapılan İlk 5 Ürün	İthalat Yapılan İlk 5 Ülke	İthalat Yapılan İlk 5 Ürün
1990	Almanya ABD İtalya Fransa İngiltere	Taşıt Parçaları (imalat) Giyim Tarımsal Ürün Yiyecek Demir ve Çelik	Almanya İtalya ABD İngiltere Fransa	Taşıt Parçaları(İmalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı Madencilik ürünleri Yakıt Kimyasal Madde
2000	Almanya İtalya ABD Fransa İngiltere	Taşıt Parçaları (imalat) Giyim Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün Tekstil	Almanya ABD İngiltere İtalya Fransa	Taşıt Parçaları(İmalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı madencilik ürünleri Yakıt Kimyasal Madde
2010	Almanya İtalya ABD Fransa Hollanda	Taşıt Parçaları (imalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı Otomobil Parçası Giyim Tarımsal Ürün	Almanya İngiltere Fransa İtalya ABD	Taşıt Parçaları(İmalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı madencilik ürünleri Yakıt Kimyasal Madde
2013	İtalya Rusya Fransa ABD BAE	Taşıt Parçaları (imalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün Otomobil Parçası Yiyecek	İtalya ABD İran İsviçre Fransa	Taşıt Parçaları(İmalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı madencilik ürünleri Yakıt Kimyasal Madde
2021	Almanya ABD Irak İngiltere İtalya	Taşıt Parçaları (imalat) Makine ve Taşıma Ekipmanı Tarımsal Ürün Yiyecek Otomotiv Parçası	Rusya Çin Almanya İsviçre ABD	Taşıt Parçaları(İmalat) madencilik ürünleri Makine ve Taşıma Ekipmanı Kimyasal Madde Tarımsal Ürün

Not: data.imf.org, stats.wto.org, stats.oecd.org, trademap.org sitelerinden derlenerek tarafınca oluşturulmuştur.

Tablodan hareketle, ihracatımızda belli ülkelere bağımlı kaldığımız ortadadır. Ürün anlamında bakıldığında ise yine belli başlı ürünlerde ihracat yapılması durumu söz konusudur. Tam da bu noktada Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridor güzergahının daha sıklıkla kullanılması halinde Türkiye'nin hem ihraç ürünlerini çeşitlendirebilmesi hemde ihracat partnerlerinde alternatifleri ortaya çıkması muhtemel görülmektedir. Aynı zamanda bu güzergah sayesinde ithal ürünlerini daha yakın komşularından karşılayabilme ve bu yollarda zaman maliyeti anlamında yarar sağlayabilme potansiyeline sahiptir.

-Anadolu coğrafyasına ev sahipliği yapan ve Tarihi İpek Yolu'nun en önemli güzergâh ülkelerinden olan Türkiye, sahip olduğu jeopolitik konum itibari ile 170 projede yer alan kara ve demir yollarının Asya-Avrupa bağlantı noktasında yer almaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında ilan ettiği Kuşak Yol İnisiyatifi'nin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye'nin, Güneydoğu Asya pazarı ile ticaret hacmini önemli ölçüde artırması muhtemeldir. Bununla birlikte Türkiye'nin, sahip olduğu jeostratejik konum sayesinde özellikle enerji kaynaklarının iletimi hususunda yine kilit ülke olarak büyük yarar sağlaması beklenmektedir (Özdaşlı, 2015, s. 592).

Ayrıca Kuşak-Yol Projesi ile demiryolu taşımacılığının önemi artmış olup Asya'dan Avrupa'ya bu yolla ticaret hacminin artması dolayısıyla Türkiye'nin bu geçişte köprü olması durumunu pekiştirmektedir. Türkiye bu proje sayesinde, gereksinim duyduğu demiryolu yatırımlarını finanse edebilme konusunda gerekli desteği alabilecek olup kısa sürede eksikliklerini tamamlama imkanına sahip olmuştur. Bu doğrultuda emsal teşkil edecek nitelikte olan projeler arasında; Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı ve Türkiye'de başka demiryolu projeleri'nin Çin firmalarınca gerçekleştirilmesi görülebilir. Kuşak Yol Projesi salt karayolu ve demiryolundan oluşmamakta, projenin önemli denebilecek bir kısmı da deniz yolu rotası ile oluşturulmaktadır. Türkiye açısından projenin deniz kısmına bakıldığında; Mersin, Çandarlı ve Filyos liman projeleri önemli bir yer tutmaktadır (Özdaşlı, 2015, s. 593).

Modern İpek Yolu Projesi'nin Türkiye'ye sunabileceği en büyük fırsatlardan biri de bu sayede ülkeye gelebilecek yabancı sermaye ve yatırım girişlerinin artması konusu olacaktır. Ayrıca proje sayesinde halihazırda ikili ilişkilerimizde cari açık sorunu yaşadığımız Çin Devleti ile aramızda gerçekleşecek ticaret hacminin artması ve mevcutta olan ticaret dengesi sorununu lehimize çevirebilmemiz anlamında bir fırsat olarak görülmektedir. Bu durumda Orta Asya Devletleri ile ticari ilişkilerimizin artıp daha yakın bağlar kurulabilmesi durumu da söz konusu olabilecektir. Kuşak-Yol Projesi çerçevesinde yapılacak altyapı çalışmaları sayesinde Türkiye ile hat üzerinde yer alan devletlerin ticari etkileşiminin artması ve artan sermaye hareketliliğinin ortaya çıkması durumu kuvvetle muhtemel olarak görülmektedir. Bu kapsamda, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu devletlerinden olan Türkiye'nin, projeye yönelik yapılacak çalışmalarda yer alacak olması ve İstanbul Finans Merkezi'nin (İFM) Asya ülkelerinden gelmesi muhtemel sermayenin daha hızlı bir şekilde hayata geçirilmesini sağlaması bakımından önemli olarak belirtilmektedir (Balcı, 2018, s. 8-9 Akt; Günay, E., vd. 2019, s. 172).

Türkiye'de uluslararası demiryolu yük taşımacılığının payı, diğer taşıma yöntemlerine göre oldukça düşük bir pay almaktadır. Bununla birlikte demiryolu taşımacılığının değeri bakımından en yüksek paylarına bakıldığında, ithalat taşımaları için %1,23'lük oran ile 2021 yılında ; ihracat taşımacılığı için ise özellikle 2017 yılından itibaren düzenli artışlar gerçekleşmiş olup bu oran 2022 yılında %0,98'e ulaşmıştır (Utikad.org, 2022, s. 8-9). OBOR Projesi'nin Türkiye'ye sunduğu fırsatlar arasında transit taşımacılık konusunu da belirtmekte fayda vardır. Avrupa Birliği Parlamentosu, İç

Politikalar Genel Müdürlüğü, Yapısal ve Uyum Politikaları Politika Dairesinin, Ulaştırma ve Turizm; TRAN Komitesi Araştırmaları; 2018 Haziran Tarihli ‘‘Yeni İpek Yolu Rotası, fırsatlar ve AB taşımacılığı için zorluklar’’ başlıklı raporunda; deniz taşımacılığı olarak, 2016 yılında Uzak Doğu ve Avrupa Birliği arasındaki toplam batı ve doğu yönlü ticaret akışlarının 16 Milyon TEU’nun üzerinde olduğu belirtilmektedir. Araştırma kapsamında yer alan tahminlere göre, toplam 2 yönlü yük trafiğinin 2040 yılı itibarı ile 40 milyon TEU civarında olacağı belirtilmektedir. Hava taşımacılığı bakımından ise, Avrupa-Uzak Doğu arası toplam iki yönlü hacim 2016 yılında 3.3 milyon ton olarak gerçekleşmiş, 2040 yılına kadar varolan hacmin 5 milyon ton seviyelerine geleceği tahmin edilmektedir. Bununla birlikte araştırma kapsamında irdelenen önemli konulardan biri de; günümüze kadar olan süreçte Avrupa ve Uzak Doğu arası deniz ve hava modları tarafından ulaştırılan kargoların, OBOR Projesi ile geliştirilmesi beklenen yatırımların tamamlanması ile birlikte gelecekte demiryolu ulaşımına ne denli kaymaların olabileceğini de değerlendirmektedir. Analizin sonuçlarına bakıldığında, 2040 yılına kadar deniz taşımacılığından demiryolu taşımacılığına yaklaşık 2.5 milyon TEU’nun ve hava taşımacılığından ise 0.5 milyon TEU’nun demiryoluna kayabileceği tahmin edilmektedir. Bu tahminlerin günde 50 ile 60 ek tren veya saatte 2 ile 3 tren sefer artışına eşdeğer olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte demiryolu hizmetlerinin mevcut deniz taşımacılığından daha yüksek değerli ve zamana duyarlı ürünleri amaçlaması da beklenebilir. Araştırmadan yola çıkarak 2040 yılına kadar; diğer ulaştırma taşımacılığından demiryoluna yıllık 3 milyon TEU’nun kayacağı sonucuna istinaden ve Türkiye’nin bu yük talebi karşısında gerekli altyapı yatırımlarının da yerine getirmiş olması kısıtları dahilinde; Türkiye’nin ülkesi üzerinden yapılacak transit geçişlerden alması muhtemel geliri şu şekilde hesaplayabiliriz;

1 TeU=20 ton olacak şekilde alırsak,

3 000 000TEU * 20 Ton= 60 000 000 Ton olarak hesaplanmaktadır.

Ek 1’de yer alan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları(TCDD) İdaresi Transit Birim Ücret Tablosu’nda 1901 ile 2000 km arası mesafe arasında 20 tonluk taşımayı 65,65 Avro üzerinden ücretlendirdiği görülebilmektedir. Bu durumda bir ton için yaklaşık 3,28 Avro olarak ücretlendirildiği sonucuna ulaşılabilir. Dolayısıyla yukarıda yer alan kısıtlar dahilinde; Türkiye’nin ‘‘OBOR-Orta Koridor’’ projesi ile sadece transit taşımacılıktan elde edebileceği muhtemel gelir;

60 000 000 * 3,28= 196 950 000 Euro olarak hesaplanabilmektedir (Turan, 2021, s. 31-32).

OBOR Projesi’nin ekonomik büyüme anlamında potansiyel olarak Türkiye’ye etkisine baktığımızda ise; Dünya Bankası’nın ‘‘Kuşak Yol Projesi dahilinde ulaştırma koridorlarının risk ve fırsatları’’ analizinden hareketle; Kuşak Yol ulaştırma projelerinin, koridorda yer alan ülkelerin ticaretini %2.8 ile %9.7 arasında; dünya ticaretini ise %1.7 ile %6.2 arasında artıracığı tahmininden yola çıkarak hesaplayabiliriz(World Bank, 2019:9). Türkiye’de 2022 yılının Ocak-Aralık ayları arasında ihracat rakamı bir önceki döneme göre %12.4 artışla 254.172 milyar dolar seviyesine

gelmiştir (Data.tuik.gov.tr, 2023). OBOR Projesi'nin, koridor ekonomileri ticaretini %2.8 ile %9.7 arası arttıracığı tahmininden hareketle Orta Koridor'da bulunan Türkiye'nin dış ticaretini minimum düzeyde %2.8 artabileceği varsayımına istinaden ve Türkiye'nin OBOR Projesi entegrasyonunun tam olarak sağlayabilmesi kısıtı dahilinde;

$254.172.000.000 \text{ USD} * \%2.8 = 7.116.000.000 \text{ USD}$ artması muhtemel olarak görülmektedir. Projenin araştırma kapsamında Türkiye adına en büyük faydayı sağlayabilmesi durumunda ise Dünya Bankası'nın %9.7'lik artış sağlanabilmesi varsayımından yola çıkarsak;

$254.172.000.000 \text{ USD} * \%9.7 = 24.654.684.000 \text{ USD}$ artış beklenmektedir.

-OBOR Projesi sayesinde Türkiye'de oluşabilecek fırsatlara bakıldığında, bu devasa projenin Türkiye'de işsizliği azaltıcı istihdam artırıcı bir etkisinin olması durumu da beklentiler arasında yer almaktadır (Turan, 2021, s. 33).

Ancak tüm bu artışların mümkün olabilmesi için OBOR Projesi dahilinde eksikliklerin giderilmesi ve ihtiyaç halinde olunan bütün yatırımların gerçekleştirilmesi ile birlikte politika yapıcıların geliştireceği yapıcı politikalar ile ortaya konması ön koşulları yerine getirilmelidir.

Türkiye-Çin ticari ilişkilerinin geçmişten günümüze seyrine göz atıldığında, özellikle yatırımlar hususunda uzunca bir süre istenilen seviyeye ulaşamadığı ve mevcut hali ile de potansiyelin altında kaldığını söylemek yerinde bir tespit olacaktır. Çin Devleti ile olan yatırımlara bakıldığında 2000'li yıllara kadar olan süreçte kayda değer bir artış gerçekleşmemiş olup milenyumdan sonraki yıllardan itibaren yatırımlar artmaya başlamıştır. Çin Devleti'nin yakın zamana kadar yatırımlar konusundaki stratejisine bakıldığında, diğer ülkelere yatırım yapmaktan ziyade kendi ülkesine yatırım çekmek konusunda başarılı olduğu söylenebilir. Ancak özellikle son yıllarda Çin dış politikasındaki değişim ve ekonomik yapının dönüşüm hedefleri çerçevesinde yurt dışına gerçekleştirdikleri yatırımlarda da ciddi ölçüde artış olmaya başlamıştır. Çin'in dış devletlere gerçekleştirdiği yatırım stoğu incelendiğinde; her ne kadar Türkiye'ninde payını almış olduğu görülsede, Ortadoğu ve Avrupa ülkelerine yapılan yatırımlar ile karşılaştırıldığında, ülkeye Çin Devleti tarafından yapılan mevcut yatırım stoğu düşük kalmaktadır. Çin'in Ortadoğu ülkelerine gerçekleştirdiği yatırımlar konusunda altıncı sırada bulunan Türkiye, Avrupa ülkeleriyle kıyaslandığında ise Almanya, Fransa ve İngiltere'de bulunan yatırım stokuna göre oldukça düşük bir seviyede yatırım çekebilmiştir (Dilek, Ş., vd. (2019:44). OBOR Projesi tamda bu noktada Türkiye için büyük bir fırsatı da beraberinde getirmektedir. Ülkede uzun yıllardır kronik sorun haline gelen cari açığın ortadan kaldırılması veya en azından belli seviyelere indirilebilmesi adına Türkiye'ye dış yatırım çekmenin hayati bir önem taşıdığı tezinden yola çıkıldığında, OBOR ile Türkiye, Çin Devleti'nden alabileceği doğrudan yabancı yatırımlar sayesinde bu hedefini gerçekleştirebilme anlamında önemli bir adım atmış olacaktır. Günümüzde büyük oranda Avrupa'dan gelen yatırıma bağımlı durumda olan Türkiye'nin OBOR Projesi sayesinde çekebileceği Doğrudan Yabancı Yatırımların (DYY), Avrupa Birliği'ne bu konuda bağımlılığımızı azaltmak ve

Türkiye’deki sermaye birikiminin artırılmasına bu sayede yardımcı olma potansiyeli bulunmaktadır (Inan, & Yayloyan, 2018, s. 43).

Türkiye’de, 2013 yılı itibari ile OBOR Projesi’nin ilan edilmesinden sonraki süreçte beklenildiği üzere genel itibari ile Çin Devleti’nin yatırımları arttığı görülmektedir. Özellikle Çin temelli Çen Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC) ve Çin Bankası (Bank of China) bankalarının Türkiye pazarına katılmasıyla birlikte ülkelerin arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler derinleşmeye başlamıştır. Çin’li firmaların yakın geçmişten günümüze kadar olan süre zarfında, Türkiye’de gerçekleştirdikleri ticaretlerin artış eğiliminde olduğunu söylemek mümkündür. Bu perspektiften bakıldığında ise, Çin–Türkiye ekonomik bağlarının OBOR Projesi itibariyle kuvvetlendiği ifade edilebilir (Dilek, Özdemir ve İstikbal, 2019, s. 48).

Tablo 3.20. ÇHC’den Türkiye’ye Yapılan Doğrudan Yabancı Yatırımlar (Milyon Dolar)

Yıl	Miktar(Milyon Dolar)
2021	583.00
2020	1,216.00
2019	1,184.00
2018	1,140.00
2017	1,562.00
2016	474.00
2015	624.00
2014	82.00
2013	69.00

Not: TCMB resmi verilerinden oluşturulmuştur

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası resmi verilerine göre; OBOR Projesi’nin 2013 yılında ilan edildiği de göz önüne alındığında, 2013-2014-2015 yıllarında Çin Devleti tarafından Türkiye’ye gerçekleştirilen Doğrudan Yabancı Yatırımlar (DYY), projenin tam anlamıyla canlanmaya başladığı 2017 yılı itibariyle gelen yabancı yatırımlar ile karşılaştırıldığında çok düşük rakamlar olarak kalmaktadır. Bu noktadan hareketle, Türkiye’nin OBOR- Orta Koridor girişimi dahilinde yaptığı yatırımların, 2017 ve sonrası işletmeye alınmasından sonra canlanan Orta Koridor’un, Çin ile ilişkileri olumlu yönde etkilediği sonucuna ulaşılabilmektedir.

Çin Devleti’nin son yıllarda Türkiye’de yaptığı Doğrudan Yabancı Yatırımlara Göz Attığımızda;

Aralık 2016 yılında Çin Devleti’nin akıllı telefon ve telekom ekipman üreticisi ZTE, sistem entegratörü Netaş’ın %48’lik hissesini yaklaşık olarak 101 milyon dolara aldığını açıklamıştır (İşbankası Çin Bülteni, Aralık, 2016).

Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK), 2011 yılından günümüze Türkiye’de temsilcilik yoluyla faaliyetlerini devam ettiren Dünya’nın ve Çin’in en büyük dördüncü bankası olan Çin Bankası (Bank of China) tarafından, Türkiye’de 300 milyon dolar sermayeyle mevduat bankası

kurulmasının kabul edildiğini ilan etmiştir (Karatepe, 2016). Dünyanın en büyük finansal kuruluşları arasında gösterilen Çin’li ICBC bankasının, Türkiye finans piyasasına 320 milyon dolarlık yatırımla girerek hissedarı olduğu Tekstilbank’ın kredi hacmini arttırması, yeni yatırım sahalarının oluşturulması ve teşvik edilmesi bakımından emsal teşkil etmektedir. Tekstilbank’ın yüzde 75,5’lik hissesini satın alan Çin kamu bankası ICBC, Mayıs 2015 yılı itibari ile resmen Türkiye finans piyasasında faal olmuş durumdadır. Dünyanın en büyük mevduat fonuna sahip ICBC Bankası 2016 verilerine göre, en büyük ticari bankalar listesinde ilk sırada yer almaktadır(icbc.com).

Ayrıca Çin Devleti’nin en zengin iş adamı olan Wang Jianlin’in ortağı olduğu Wanda Properties, Türkiye’de bir ortaklık kurarak “Wanda Vista” markasıyla İstanbul’da otel açmaya niyetlenmiştir. Bu kapsamda, Wanda Vista markasına ait ilk yurt dışı oteli 7 Ağustos 2021 yılında İstanbul’da açılmıştır. Wanda Hotels & Resorts’un Çin dışında açılan ilk uluslararası oteli olan Wanda Vista İstanbul’un, 320 rezidansın yanı sıra 127 otel odası ile İstanbul turizmine değer katması beklenmektedir (Foodinlife.com, 2021). Gerçekleştirilen yatırım sayesinde Çin’li turistlerin İstanbul’a gelişlerinde atış beklenmektedir.

Çin Devleti’nin Türkiye’de altyapı yatırımlarında müteahhitlik faaliyetleri de vardır. Bu çerçevede gerçekleştirdiği İstanbul-Ankara arasında ikinci etabı devam eden hızlı tren projesi önemli bir emsal olarak görülmektedir. Ayrıca Edirne-Kars Tren Yolu Projesi için de anlaşma yapılmış olup, proje sonunda Çin’den Avrupa’ya ulaşımın daha hızlı ve daha az maliyetli olması amaçlanmaktadır (Turan, 2021, s. 36).

Bunun yanı sıra, Çin Devleti Türkiye’nin enerji sektöründeki politikalarını fiiliyata geçirmesinde de önemli rol oynamaktadır. Bu doğrultuda, Türkiye’de doğalgaz kesintileri durumunda arz sürdürülebilirliğini sağlamak hedefiyle yapılmış olan Tuz Gölü Doğalgaz Depolama Tesisi, Çin’in enerji sektöründe Türkiye’de yaptığı önemli projeler arasında yer almaktadır (İşbankası Çin Bülteni, Eylül, 2018).

Çin-Türk ortaklığında Smart Growth International (SGI), Çin Kalkınma ve Yatırım Kurumu (SDIC) ile 225 milyon dolar maliyetli rüzgar enerji santrali yatırım anlaşması yapmıştır. Anlaşma 2012 yılından günümüze üretimini devam ettiren Aydın-Söke Res ile Aydın ve Manisa bölgesinde halihazırda projesi devam eden santralleri içermektedir (İş Bankası, Çin Bülteni, Haziran 2018).

Shanghai Elektrik Enerjisi Limited Şirketi’nce yatırımı yapılan ve inşa edilen Türkiye Hunutlu Termik Santrali açılmıştır. Hunutlu Termik Santrali’nin Çin-Türkiye arasında ortak Bir Kuşak, Bir Yol inşasının sembolik bir projesi olduğunu belirten Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar, ‘yüksek teknoloji ultra temiz emisyon standartlarının benimsediği santralin Türkiye’nin elektrik arzının yüzde 4-6’sını sağladığını’ ifade etmiştir. Santralin istihdam yaratmasının ötesinde ekonomik ve sosyal faydalar sağladığını belirten Bayraktar, aynı zamanda ‘Türkiye ve Çin’in enerji iş birliğini daha da artırması ve iki ülkenin kalkınma stratejilerinin birbirine bağlanmasına yardımcı

olmasını beklediklerini belirtmiştir. Hunutlu Termik Santrali'nin Çin ile Türkiye arasındaki Bir Kuşak Bir Yol'un yüksek kaliteli ortak inşasının bir projesi olduğunu ifade eden Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçisi Shaobin Liu, bahsi geçen termik santralin iki ülke arasındaki kazan-kazan işbirliğinin model projesi olduğunu dile getirmiştir. Shaobin Liu, bu projeyi iki ülke arasında yeşil ve düşük karbonlu bir işbirliği model projesi haline getirmek adına tarafların işbirliği içinde çalışmaya devam etmesi gerektiği durumunu belirtmiştir (dunya.com, 2022). Çin Devleti'nin Türkiye'deki en büyük doğrudan yatırımı olan Hunutlu Termik Santrali, Shangai Electric Power Company tarafından 1.7 milyar ABD doları maliyeti beraberinde getirmektedir. Bu proje, Çin Devleti tarafından önerilen Kuşak ve Yol Girişimi'ni, Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu ile birleştiren önemli bir proje olarak görülmektedir. Santralin kömür taşımacılığı için özel olarak oluşturulmuş bir limanı da vardır (Belt and Road Portal, 2019).

2015 senesinde COSCO Pasific Konsorsiyumu, Fiba Grubun işlettiği Kumport Limanı'nın %65 hissesini 940 milyon dolar bedelle satın almıştır. Bu el değiştirme şimdiye kadar Çin'den Türkiye'ye gelen en büyük doğrudan yabancı yatırım olarak dikkat çekmektedir. Çin Devleti'nin en büyük devlet kuruluşlarından olan Cosco, Yunanistan'ın Pire Limanı'nda azınlık ortağı durumundadır (Dünya.com, 2015).

24 Temmuz 2018 tarihinde rekabet kurulu onayı ile Çinli Alibaba Şirketi, 16 milyon kullanıcı kitlesi ve 90 milyondan fazla aylık ziyaretçisi olan Türk Online Alışveriş Sitesi Trendyol'u bünyesine katmıştır. Satın alma bedeli olarak çoğunluk hisseleri için 728 milyon dolar verilmiştir (Ülker, K. 2018).

Zhongtian Technology; Demirer Kablo'nun %100 hissesini yaklaşık 67 milyon dolara 2018 yılında satın almıştır (Dünya.com, 2018).

Türkiye Kuşak ve Yol Girişimi adı altında yapılan ve 2015'te imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası"nın tarafı olmuştur (MFA, 2019). Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Dışişleri Komisyonu'ndan geçen mutabakat ile birlikte ilk safhada ulaşım hatları için 40 milyar dolarlık bütçe tasarlanmış olup Orta Koridor çerçevesinde her yıl yatırımlar için 750 milyon dolar harcama planlaması yapılmıştır. Orta Koridor kapsamında bakıldığında ise, toplamda 8 Trilyon dolarlık bütçe burada bulunan güzergah için öngörülmüştür (Utikad, 2016).

Çin Devleti ile Türkiye arasındaki ilişkilerin; 1971 yılında Çin'in Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne üye olması ile birlikte gelişim gösterdiği söylenebilir. Ülkeler arasında bu dönemler itibari ile siyasi aktörlerin biraraya sık sık gelmeye başladığı ve Türkiye'de Çin pazarının öneminin ivmeli olarak artış gösterdiği bir süreç yaşanmıştır. Milenyum ile birlikte derinleşmeye devam eden ikili ilişkiler 2010 yılı itibari ile Stratejik Ortaklık seviyesine ulaşmıştır. Ülkeler arasında salt ekonomik

ilişkilerin gelişmesi olarak değil kültürel anlamda da gelişim hedeflenmiş olup bu doğrultuda 2012 ve 2013 yılları sırası ile Çin ve Türkiye yılları olarak ilan edilmiştir (Akçay, 2017, s. 76-77).

Tablo 3.20. Türkiye'nin Çin ile Ürün Dış Ticareti 2010-2022 (Bin Dolar)

Yıl	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2010	2.269.175	17.180.806	19.449.982	-14.911.631
2011	2.466.316	21.693.336	24.159.652	-19.227.702
2012	2.833.255	21.295.242	24.128.497	-18.461.987
2013	3.755.649	25.260.751	29.016.400	-21.505.102
2014	2.970.633	25.732.865	28.703.498	-22.762.232
2015	2.414.790	24.873.457	27.288.247	-22.458.667
2016	2.329.371	25.440.454	27.769.825	-23.111.083
2017	2.936.262	23.370.620	26.306.882	-20.434.358
2018	2.912.539	20.719.061	23.631.600	-17.806.522
2019	2.726.571	19.127.972	21.854.430	-16.401.401
2020	2.866.389	23.040.812	25.97.201	-20.174.423
2021	3.662.823	32.239.211	35.902.034	-28.576.388
2022	3.281.120	41.353.932	44.635.052	-38.072.812

Not: Trademap.org verilerinden tarafimca oluşturulmuştur.

Türkiye, Asya Pasifik Bölgesi'nde yer alan Çin Devleti ile ikili ticarete göz atıldığında, Çin Devleti'nden en çok ithalat yapan ülke konumundadır. Buna karşın Çin Devleti'ne gerçekleştirilen ihracat bakımından ise Türkiye daha gerilerde kalmıştır (Dilek, Özdemir ve İstikbal, 2019, s. 29-30). Bu bakımdan düşünüldüğünde ise, ticaret dengesini sağlamak adına Çin Halk Cumhuriyeti'ne daha fazla ihracat yapmamız gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Yukarıda yer alan tablo incelendiğinde, Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında 2010 yılı itibari ile Stratejik Ortaklık seviyesinde oluşan ilişkiler sırasında ticaret hacminin yaklaşık olarak 19.5 Milyar dolar seviyelerinde olduğu, Kuşak Yol Projesi'nin ilan yılı olan 2013 itibari ile bu rakamın yaklaşık olarak 29 milyar dolara çıktığı ve günümüzde ise 44.6 milyar dolar seviyelerinde olduğunu söylemek mümkündür. Bazı istisnalar haricinde giderek artan ticaret hacminde Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti ticaret ilişkileri bakımından potansiyelin büyük olması anlamında fırsatlar sunmakta olup bununla birlikte özellikle ülkenin Çin Devleti'ne gerçekleştireceği ihracatını arttırabilmesi doğrultusunda adımlar atması, Türkiye adına kronik sorun olan cari açığın bir nebze de olsa rahatlamasında payı olması bakımından önem arz etmektedir.

2016 yılında hazırlanan Deik(Dış Ekonomik İlişkiler Kurumu) Raporu'na göre; Türkiye'den Çin Devleti'ne ihraç edilen mal grupları arasında mermer, bakır cevheri, demir ve çelik, değerli metaller, giysi ve türevleri, motor parçaları, tarımsal ürünler, sağlık ürünleri ve altın gibi ürünler ağırlıklı olarak bulunmaktadır. Buna karşın ithal edilen ürünlere bakıldığında ise; bilgisayar, telefon, elektrikli aletler, yayın ekipmanları, yarı iletken aygıtlar, vinçler, demir ve çelik malzemeleri, kimyasal maddeler, hayvan ve tarım ürünleri, araç parçaları ve mücevher gibi ürünlerin yer aldığı görülmektedir (Atlı, 2016, s. 11). 2022 yılına gelindiğinde ise Türkiye tarafından Çin Devleti'ne ihraç

edilen ürünlerin %58,4'ünü metal cevherleri, çimento, taş ve toprak ürünleri ile inorganik kimyasallar sektörler ürünleri olduğu, buna karşın İthalat tarafında ise makinalar ve elektrikli cihazlar ithalatının tüm ithalatın %44,5'ini oluşturduğu sonucuna ulaşılmaktadır (Deik, 2023). Bu bağlamda Kuşak Yol Projesi'nin canlanmaya başladığı 2016 yılı ve günümüz itibari ile Türkiye tarafından Çin'e ihraç edilen mallara genel olarak bakıldığında, karşımıza ileri teknoloji gerektirmeyen ham madde ve yarı mamul ürünler çıkmaktadır. Buna karşın Türkiye'nin Çin Devleti'nden aldığı ürünlere göz atıldığında, teknoloji ya da sermaye yoğun olarak tanımlanabilecek imalat sanayisine dayanan malların çoğunlukta olduğu görülmektedir (Dilek, vd. (2019, s. 31). Türkiye'nin bu sarmaldan çıkabilmesi adına Çin Devleti'ne gerçekleştirdiği ihracatı çeşitlendirmek zorunda olduğu gerçeği ortadadır. Bu doğrultuda Türkiye'nin Çin'e ihracatında potansiyel olarak öne çıkan hedef ürünler olarak bakıldığında farklı sektörlerle bağlantılı mal grupları karşımıza çıkmaktadır. Bu ürünler gıda, tekstil, otomotiv, tabii kaynaklar, makine-teçhizat, endüstriyel, kimyasal ve tıbbi mallar şeklindedir. Gıda ürünleri arasında üzüm, hurma, incir, kakaolu gıdalar ve zeytinyağı; tekstil ürünleri arasında kürkler, pamuklu mensucat, pamuk ipliği, deri ve köselerden giyim eşyası; otomotiv ürünleri arasında motorlu taşıt parçaları, dış lastik, iç ve dış lastik için mensucat; tabii kaynak ürünleri arasında nikel cevheri, sünger taşı ve zımpara taşı; makine-teçhizat ürünleri arasında tıbbi aletler, ev işlerinde kullanılan cihazlar, tarım makineleri, telefon ve kayıt cihazları gibi ürünler Türkiye'nin yüksek ihracat potansiyeli taşıyan ürünleri olarak bilinmektedir (Dilek, vd. 2019, s. 35). Yukarıda sayılan ürünler gerek Türkiye'nin potansiyel anlamda ihraç edebileceği ürünler olup gerekse de son yıllarda Çin Devleti'nin ithal etmeyi artırdığı mal grupları arasında bulunan ürünler olması bakımından önemlidir (Atlı, A. 2016:14). Bunun yanı sıra, Çin'in yüksek düzeyli olmasa da diğer ürün grupları ile karşılaştırıldığında alımını daha fazla artırdığı mallar arasında; makarna, kuskus, reçel, jöle, marmelat, tişört, yatak örtüleri, kürkten giyim eşyaları, hırka, radyatör ve yıkama makineleri bulunmaktadır. Türkiye bakımından, ikinci öncelikli olarak ihraç malları arasında yer alan bu ürünlerin Çin Devleti'ne satılması ile birlikte ihracat rakamlarımızın artması ve daha dengeli olacak şekilde Türkiye lehine düzelebilecek ticaret dengesi fırsatı sunması bakımından değerlendirilmesi gereken ürünlerdir (Atlı, A. 2016:20). Özetle, ülkenin ihracat potansiyelinin yüksek ve Çin'in son yıllarda dünyadan ithalini arttırdığı bu ürünler ve ikinci öncelikli olan potansiyel ihraç mallar Türkiye'nin Çin ile olan ticaret dengesini lehine çevirebilmesi bakımından ülkeye fırsat sunan ürünler olarak görülmektedir.

Türkiye ile Çin Devleti arasındaki ticaret ilişkisine bakıldığında, sonuç itibari ile Türkiye'nin Çin pazarına daha fazla dâhil olması gerekliliği aşikardır. OBOR Projesi, Türkiye ile Çin arasında daha kısa ve daha hızlı ticaret yolları oluşturması nedeniyle iki ülke arasındaki ticaret açığının ortadan kaldırılabilmesi adına uygun bir zemin sunmaktadır. Çin, OBOR Projesi'ni ve Orta Koridor'u erişmekte zorlandığı Avrupa pazarına ulaşmak adına önemserken, Türkiye proje sayesinde uzak kaldığı Asya pazarına açılma fırsatı elde etmiştir. Projenin bağlamında karşılıklı yarar gözetildiğinde,

ülkeler arasındaki ticari ilişkilerin bu şekilde derinleşmesinin doğrudan bir sonuç olacağı görülmektedir (Yılmaz, 2020, s. 5289-5290).

Türkiye'nin Çin Devleti tarafından kazan-kazan projesi olarak ilan edilen Kuşak Yol Girişimi'nden en büyük yararı sağlayabilmesi adına raporda genel politika önerileri de oluşturulmuştur. Bahse konu öneriler şu şekilde maddelendirilebilir (Deik, 2019, s. 46):

- Türkiye'nin Çin yatırımı bakımından çekiciliğinin artırılması;
- Türkiye'nin, Çin ile beraber üretim yapması ve teknoloji geliştirmesi;
- Türkiye'nin öncelikli olarak bir lojistik merkezi haline gelmesi;
- Çin ile birlikte başka pazarlara öncelik verilmesi ve girilmesi;
- Kuşak ve Yol Girişimi yoluyla artması muhtemel ticarete öncelik verilmesi

Tablo 3.21. Türkiye'nin Kuşak Yol Girişimi'nde Olası Ekonomik Stratejileri

Türkiye'nin Olası Ticaret Stratejileri	Türkiye'nin Olası Doğrudan Yabancı Yatırım Stratejileri	Türkiye'nin Olası Lojistik Stratejileri
a)Çin ile ticareti artırmak kapsamında raporda(Deik, 2019: 24): Makine–elektrik, gıda maddeleri, nakliye, kimyasallar, tekstil ve metallerin, Türkiye'nin rekabet ettiği ürünler arasında olduğu ve bu ürünler ile ticaretin artırılması gerektiği Asya'da açılacak Türk Ticaret Merkezlerinin, Türkiye'nin üreticilerini ve ürünlerini Çin pazarlarında özel programlar ve kurumlar aracılığıyla tanıtmının Çin ile ticareti arttırabileceği	a)Çin kaynaklı doğrudan yatırımı Türkiye'ye çekmek adına (Deik, 2019: 34); Türkiye'nin endüstriyel üretim kabiliyetlerinin, Çin doğrudan yatırımının çekilmesi ve bu yatırımdan elde edilecek bilgi ve teknoloji transferi ile geliştirilmesi gerektiği Çin'in çıkmaya başladığı orta-düşük teknoloji seviyesindeki üretim alanlarına sermaye akışının artırılması. Bu yolla küresel değer zincirlerine entegre olunması ve gelecekteki sofistike üretim teknolojilerinin ve ürünlerinin yolunun açılması	a)Türkiye'nin Lojistik Altyapısını BRI ile Geliştirmek kapsamında(Deik, 2019:41); Doğu-Batı ekseninde devam eden demiryolu yatırımlarını tamamlamak ve yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı bağlantısını sağlamak gerektiği BRI katılımı için yeni potansiyel yatırım gerekliliklerini belirlemek ve altyapı yatırımı ihtiyaçları için Çinli yatırımcıları çekmek gerektiği Ulusal lojistik merkezleri arasındaki bağlantıların artırılması

b) Kuşak ve Yol ülkeleri ile ticareti artırmak ve kolaylaştırmak kapsamında (Deik, 2019: 24): BRI ülkeleriyle daha çok entegre olacak, ekonomik çerçevede diyaloglar gerçekleştirmek Dijital gümrük süreçleri, hızlandırılmış gümrükten çekme süreçleriyle beraber BRI ülkeleri arasında ticari bariyerlerin azaltılmasını hızlandırmak ve bu ülkelerle lojistik bağlantıları güçlendirecek stratejiler üretmek Doğu Avrupa'daki yatırımların Kuşak Yol Projesi rotalarında rekabet gücünü artırdığı ifade edilmekte olup Türkiye'nin Doğu Avrupa ülkeleri ile ilişkilerini güçlendirmesi gerektiği	b) BRI ülkelerini hedefleyen küresel yatırımları Türkiye'ye çekmek kapsamında (Deik, 2019: 34): Etkin ve entegre lojistik, gümrük ve düşük politik risk sayesinde BRI pazarlarını hedefleyen yatırımların Türkiye'ye çekilmesinin mümkün olduğu Yalnızca yerel değil, bölgesel ve hatta küresel bağlantılara sahip idari merkez, üretim, lojistik gibi farklı başlıklar altında yabancı doğrudan yatırımın hedeflenmesi gerektiği	b) Türkiye'nin Rekabetçiliğini bir Lojistik Merkezi olarak Arttırmak kapsamında (Deik, 2019: 41): Kuşak ve Yol çerçevesinde bir hava taşımacılığı bağlantısını geliştirerek Yeni İstanbul Havalimanı'nın potansiyelinden daha fazla yararlanmak Yeni tamamlanmış ve devam eden altyapı yatırımlarını Kuşak ve Yol koridorları ile bütünleştirmek Orta Koridor'un lojistik bağlantılarının artırılması için Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'daki fikir liderliğini pekiştirmek Sınır geçişlerindeki ve uluslararası geçitlerdeki performansı iyileştirmek, gümrüklere süreç optimizasyonu getirmek gerekmektedir.
		c) Türk Lojistik Endüstrisinin Potansiyelini ve Etkinliğini Arttırmak kapsamında (Deik, 2019: 41): Orta Koridor'un denize kıyısı olmayan ülkeleri için Türkiye'nin uluslararası transit geçiş yolu pozisyonunu geliştirmek Türkiye'nin BRI proje ve hedefleri çerçevesinde veya BRI için proje ve hedefler tanımlarken, BRI ülkeleriyle yaşana gelen lojistik problemleri çözmeyi amaçlamak Türk lojistik endüstrisinin Türkiye'nin sınırlı lojistik varlık gösterdiği Afrika gibi üçüncü piyasalara bağlantısını, Çin operasyonları aracılığıyla arttırmak gerekmektedir.

Not: Deik Raporu, 2019 verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.

Tabloda yer alan görüşler, Türkiye'nin proje ile birlikte potansiyel anlamda sağlaması beklenen yararları maksimize eden öneriler olarak düşünülmekte ve bu öneriler ışığında hareket edilmesi sayesinde ticaretimizin gelişimi, lojistik anlamda ilerleme ve Türkiye'ye doğrudan yatırım çekebilme konularında ilerleme kaydetmemiz söz konusu olacaktır.

SONUÇ

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Tarihi İpek Yolu sayesinde, ülkelerin ekonomik sosyal kültürel olarak birbirleri ile etkileşim içerisinde olmalarına sağladığı katkı, 2013 yılında ilan edilen Kuşak Yol Projesi ile birlikte daha derin ve kapsamlı bir boyuta ulaşmaktadır. Çin Devleti'nin yüzyıllık proje olarak ortaya koyduğu Kuşak Yol Projesi vizyonu, dünya genelinde etkisi görülmeye başlamış bir proje olması itibari ile özellikle gelişmekte olan ülkelere, gerekli yatırımların yapılabilmesi anlamında sunduğu mali destek bakımından önem arz etmektedir. Projeye genel itibari ile bakıldığında, içerisinde ekonomik gelişmişlik bakımından farklılıkların olduğu ülkelerin, projenin çatısı altında biraraya geldikleri görülmektedir. Bu durum birçok ülke için belirli avantajlar oluşturması bakımından değerli olarak görülmekte ancak bununla birlikte gelişmekte olan ülkelerin aldıkları kredileri gerekli yerlerde kullanmama ve geri ödeyememe gibi durumlar halinde Asya Ejderhası'na karşı ekonomik bağımlılıklarının artması ve literatürde 'Borç Diplomasisi' adı verilen tehlike ile karşılaşmaları muhtemel görülmektedir.

Kuşak Yol Projesi Doğu-Batı yönlü bir proje olarak başlatılması itibari ile projenin özellikle Orta Koridor'da bulunan ve bağımsızlıklarını yakın zamanda kazanmış olan Orta Asya ülkeleri için oluşturduğu fırsat ve tehditleri daha belirgin bir hal almış durumdadır. Bu ülkeler bir yandan bölgede daha etkin olmak niyetinde olup Rusya'nın güdümünden kurtulmak adına bu projeyi fırsat olarak değerlendirmekte, diğer yandan ise Çin Devleti'ne karşı finansal anlamda bağımlılık tehdidi ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Orta Koridor'da yer alan Gürcistan ve Türkiye bakımından ise özellikle coğrafi konum itibariyle bu proje birçok fırsatlar sunmaktadır. Ancak bölgede istikrarsızlık sorunu da belli başlı tehditler içermektedir.

Kuşak Yol Projesi'nin ülkeler bazında etkilerine bakıldığında, Doğu-Batı arası bağlantıyı oluşturması anlamında önem atfedilen ve Türkiye tarafından çok taraflı ulaştırma koridoru olarak tanıtilen Orta Koridor vizyonu dahilinde olan ülkelere etkileri önemli görülmektedir. Bu kapsamda Kırgızistan, Özbekistan, Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Gürcistan ve Türkiye özelinde OBOR Projesi irdelendiğinde;

Kırgızistan Devleti'nin Çin ile geçmişten gelen güçlü bağlarının olduğu ve OBOR Projesi ile birlikte halihazırda var olan bağların daha da derinleştiğini söylemek mümkündür. Ülkelerin ekonomik olarak gelişimlerine bakıldığında, diğer ülkelere gelebilecek yatırımların, o ülke için ekonomik anlamda olumlu etki yaratması görüşünden yola çıkarak, Kırgızistan Devleti'ne yapılan doğrudan yabancı yatırımların öznesinde genel olarak Çin Devleti'nin olduğu ve bu yatırımların OBOR Projesi kapsamında önemli ölçüde artış gösterdiği görülmektedir. Dış Yatırımlar özellikle gelişmekte ve gelişmemiş ülkelerin kalkınmalarını gerçekleştirebilmelerinde önem arz etmektedir. Kırgızistan'a OBOR Projesi'nin en büyük katkısı yapılan yatırımlar olmuştur. Kırgızistan'da yapılan yatırımların önemli bir kısmı, otoyol altyapısının iyileştirilmesi şeklindedir. Bu sayede Kırgızistan'ın gerek ülke içi gerekse de diğer devletler ile kuracağı ilişkilerin gelişmesi durumu söz konusu olacaktır. OBOR

Projesi'ni ülkesi için fırsat olarak değerlendiren Kırgızlar, proje ile birlikte ilerleyen zamanlarda altyapı, kalkınma, yatırım çekme hususlarında daha da iyiye gitme beklentisi içerisinde.

Özbekistan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından 1991 yılında bağımsızlığını ilan etmiş bir devlet olarak dış politikada diğer devletler ile güçlü bağlar kurmak istemektedir. Kuşak Yol Projesi, bölgesel olarak özellikle komşu ülkelerin birbirleri ile daha sıkı bağ kurabilmeleri adına değerli bir projedir ve bu nedenle Özbeklerin dış politikasını gerçekleştirebilmesi anlamında kendilerine önemli bir fırsat sunmaktadır. Ayrıca diğer devletlerden farklı olarak Özbekistan'ın Çin ile komşu olmaması durumu, iki ülke arasında sınır konusunda anlaşmazlık yaşanması ihtimalini de ortadan kaldırmaktadır. OBOR Projesi'nde devletlerin karşılıklı kazan-kazan anlayışı içerisinde, ekonomik saikler ile hareket etmesinin ve anlaşmazlıklar yüzünden bölgede güvenliğin tehlikeye girmesi durumları sakıncalı görülmektedir. Bu kapsamda özellikle sınır çatışmaları, devletlerin birincil çözümleri gereken sorun olarak değerlendirilmektedir. Özbekistan Devleti'nin bu hususta güvenilir bir partner olması ve sınırları konusunda sorun yaşamaması durumu, projedeki önemini pekiştirmektedir. Ancak Çin Devleti ile sınırının olmayışı nedeniyle iki ülkenin direkt olarak ilişki kuramama ve Kazakistan aracılığı ile bağ kurma gereksinimini günümüze kadar gelmiştir. İkili ilişkilerin geliştirilebilmesi ve özellikle karşılıklı ticaretin artması ve enerji paylaşımının yapılabilmesi bakımından projenin sağladığı olanaklar, Özbekistan Devleti için değerli görülmektedir. Orta Asya ticaretinde daha etkin rol alabilmek ve ulaşım altyapısını geliştirebilmek adına Özbekistan, OBOR Projesi'ne destek vermektedir.

Proje kapsamında genel itibari ile Özbekistan ulaşım sisteminin iyileştirilmesi esas alınmakta ve bu doğrultuda projeler yapılmaktadır. Çin'li girişimcilerin cazibe merkezlerinden olan Özbekistan, Çin tarafından ülkesine yapılan yatırımlar sayesinde ekonomik gelişimini sağlayabilecektir. Tüm bu veriler ışığında, OBOR Projesi'nin Özbekistan Devleti için ülkeye yatırımların gerçekleştirilmesi, ulaşımın diğer devletler ile kolaylaştırılması, ülkeler ile ticaret hacimlerinin artmasına olanak sağlaması, Özbeklerin Çin Devleti ile doğrudan bağlantı kurabilmesi hususlarında önemi teşkil ettiği sonucuna varılmaktadır.

Kazakistan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından kurulan bağımsız devletlerden biridir. Kazakistan Devleti'nin Kuşak Yol Projesi öncesinde en önemli sorunlarından biri denize kıyısı olmaması durumu olarak görülmektedir. Kurulduğu gün itibari ile dış politika da çok yönlü bir politika benimseyen Kazaklar, ticarete ihracat bakımından petrole bağımlılığının yüksek olması nedeniyle bu sorunu çözebilmek adına adımlar atmıştır ve bu doğrultuda 2030 ve 2050 stratejilerinde kendilerine fayda sağlayabileceğini düşünmektedirler. Bu kapsamda, diğer ülkeler ile ticaretin geliştirilebilmesi ve ekonomik çeşitliliği sağlayabilmesi adına Kuşak Yol Projesi Kazakistan'a önemli bir fırsat sunmaktadır.

Kazakistan, Aktav'ın Batı kıyıları ve Khorgos'daki Çin ile sınırı sayesinde Çin'den Avrupa'ya ulaşımında önemli bir noktada yer almaktadır. Çin-Kazakistan sınırında yer alan Khorgos Kara Limanı'ndan geçen nakliye hacimlerindeki artış, OBOR Projesi'nin Kazakistan'a olumlu etkisinin olduğunu göstermektedir.

Tüm bunların yanı sıra Kazakistan'ın 2014 yılında ilan ettiği Nurlu Yol Projesi ile OBOR Projesi arasında gerçekleştirilmesi istenen hedefler bakımından uyum söz konusudur. Bu doğrultuda, ulusal bir girişim olan Nurlu Yol Projesi'nin gerçekleştirilmesi konusunda gerekli finansman, OBOR Projesi sayesinde gelebilecek yatırım ve krediler ile sağlanabilecektir.

Ancak Kazaklar ile Çinliler arasında ekonomik ilişkilere bakıldığında, her ne kadar ticaret dengesinin Kazakistan lehine olduğu verilerine ulaşılsa da, Kazakistan Devleti'nin yıllar itibari ile Çin Halk Cumhuriyeti'ne olan borçlarının artış göstermesi, proje dolayısıyla oluşabilecek borç diplomasisi tehdidi konusunda Kazakistan Devleti'nin önlemler alması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Son olarak Çin-Kazakistan Devletleri arasındaki kültürel ve sosyal etkileşime bakıldığında, Çin Devleti'nin yumuşak güç yaklaşımının en büyük etkilerinin görüldüğü ülke olarak Kazakistan Devleti gösterilmektedir. Günümüz itibari ile Konfüçyüs Enstitüleri ülkede önemli bir görev üstlenmektedir.

Türkmenistan Devleti, diğer birçok Orta Asya devletlerinde olduğu üzere enerji zengini ülkeler arasında yer almaktadır. Türkmenistan, Kuşak Yol Projesi'ne kadar olan süreçte dış politikada her ne kadar tarafsızlık ilkesini uygulamak niyetinde olduysa da, özellikle Hazar Denizi'nin doğu kıyısında yapılan Türkmenbaşı Limanı'nın inşası sonrasında, Avrupa-Asya arasında geçiş bölgesi niteliği kazanmış ve bu sayede ihracatta enerji bağımlılığını azaltmak ve ihraç ürünlerini çeşitlendirebilmek bakımından önemli bir fırsat yakalamıştır. Kuşak Yol Projesi, tamda bu noktada Türkmenistan için büyük önem arz eden bir girişim olmuştur.

Çin ile Türkmenistan ilişkileri Kuşak Yol Projesi sonrasında güçlenmiş olup OBOR Projesi kapsamında özellikle demiryolu ve ulaşım altyapısının oluşturulması anlamında yapılmış ve yapılmakta olan çok sayıda proje vardır. Türkmenistan Devleti'nin, OBOR Projesi çerçevesinde Çin Devleti ile en önemli ticaret anlaşmasının ise enerji alanında yaptığı görülmektedir. Türkmenistan'ın ihracatlarının neredeyse tamamının Çin Devleti'ne enerji bazlı olarak gerçekleştirildiği görülmekte olup iki ülke arasında 2038 yılına kadar sürecek olan gaz anlaşması yapılmıştır. Bu doğrultuda, Türkmenistan Devleti'nin Kuşak Yol Projesi sayesinde, komşu ülkeler ile ticari bağlarını geliştirip ihracatında çeşitlendirmeler yapabilmesi durumu büyük önem taşımaktadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Güney Kafkasya'da kurulan devletler, Kuşak Yol Projesi için Avrupa-Asya arasında geçiş noktaları olmaları nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda Gürcistan Devleti'ne baktığımızda, OBOR Projesi'nin gelişmesi adına özellikle transit geçiş bakımından önemli bir ülke olma dolayısıyla büyük önem taşıdığı görülmektedir. Gürcistan özellikle, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının ülkesinden geçmesi, Anaklia Limanı sayesinde Çin ile

Avrupa arasında kargoların en kısa şekilde geçirilmesine imkan tanınması dolayısıyla OBOR Projesi'nde önemli merkezlerden biri olarak gösterilmektedir. OBOR Projesi sayesinde Gürcistan özellikle lojistik anlamda ve geçiş ülkesi olarak önemli gelirler elde edebilme fırsatına sahip olacaktır. Ayrıca OBOR Projesi kapsamında Gürcistan'a altyapı, enerji, madencilik, sağlık, finans ve tarım sektörlerinde ve ayrıca serbest ekonomik bölgelerde yatırımlar gerçekleştirilmektedir. Bu yatırımların ise ülkenin ekonomik kalkınmasına olumlu katkılar sağlaması beklenmektedir. Tüm bunların yanısıra Gürcistan Devleti bakımından OBOR Projesi'nin merkezinde yer almak demek, Sovyetler zamanından bir ölçüde bağımlı olduğu Rusya'nın güdümünden çıkabilmek anlamında da önem teşkil etmektedir.

Azerbaycan özelinde projeye bakıldığında ise, ülkenin doğal kaynak zengini olması, Asya-Avrupa geçiş güzergahında güvenilir bir partner olabilme potansiyeli ve bölgede varolan gücü sayesinde diğer ülkelerde üzerinde etkiler oluşturabilmesi nedenleriyle OBOR Projesi için önem arz eden devletler arasında yer almaktadır.

OBOR Projesi sayesinde Azerbaycan'da Çin'li yatırımcılar ülke'de artış göstermiş olup bu durumun ekonomik kalkınma anlamında Azerbaycan'a fırsat olması beklenmektedir. Ülkede bulunan yatırımcılar sayesinde hem ekonomik gelişim beklenmekte olup hem de Azerbaycan'ın OBOR Projesi'nde aktif rol alabilmek adına gerçekleştirilmesi gereken yatırımların tamamlanması söz konusu olacaktır. Proje sonrasında Çin'de Azerbaycan Araştırma Merkezi kurulmuş olup bu haliyle özellikle Azerbaycan kültürünün Çin'de yayılması ve iki ülke halkının birbirine yakınlaşması durumları söz konusu olabilecektir. Tüm bunların yanısıra Bakü'de Alat Uluslararası Limanı'nın inşasının yapıldığı görülmektedir. Liman sayesinde Asya-Avrupa arası geçişlerinin kolaylaşması ve Azerbaycan'ın önemli gelir elde etmesi beklenmektedir. Azerbaycan Devleti, bağımsızlık sonrasında ihracat bakımından doğal kaynak bağımlılığı sorunu ile karşı karşıyadır. Bir nevi Hollanda Hastalığı olarak görülen bu sorunun çözülebilmesi adına farklı sektörlerde gerekli altyapıların iyileştirilmesi ve proje ile birlikte ihracat yapılabilecek ülke sayısındaki artış ile birlikte bu hastalıktan Azerilerin çıkması durumu muhtemel olarak görülmektedir. Proje sayesinde oluşturulan altyapılar ile birlikte Azerbaycan Devleti'nin ihracatını çeşitlendirebilmesi beklenmektedir. Ancak tüm bu durumların gerçekleşmesinin önünde engel olarak görülen Azerbaycan-Ermenistan arasında yaşanan sorunların çözülmesi, projenin güvenlik temelinde arzu edilen seviyeye ulaşılmasının ön koşulları arasında yer almaktadır.

Türkiye, Orta Koridor girişimi ile birlikte Asya-Avrupa arasında diğer koridor ülkeleri ile birlikte önemli bir geçiş güzergahı oluşturmaktadır. Türkiye'ninde yer aldığı Orta Koridor; Kuzey ve Güney yolları ile kıyaslandığında hem zaman hemde maliyet bakımından önemli fırsatlar oluşturmaktadır. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'ne dahil olma nedenleri arasında, Asya Devletleri ve Çin ile varolan ilişkilerin geliştirilmesi yer almaktadır. Türkiye'nin her ne kadar tarihi bağları kuvvetli olsa da Orta Asya devletleri ile ticari ilişkilerinin günümüze kadar yeterli düzeyde ilerlediğini söylemek mümkün değildir. Bu ilişkilerin geliştirilebilmesi adına Kuşak Yol Projesi, Türkiye'ye uygun bir zemin sağlamaktadır. Ayrıca proje sayesinde, Avrupa-Asya arası geçiş güzergahında yer

almamız dolayısıyla önemli gelirler elde edebilmemiz olanaklı görülmektedir. Türkiye'nin proje ile birlikte gerekli altyapı ve lojistik iyileştirmelerin yapılabilmesi halinde salt transit gelirden bile büyük gelir elde etmesi muhtemel görülmektedir. Tüm bunların yanısıra Türkiye'de kronik sorun olan cari açık problemini çözüme kavuşturabilmek adına Kuşak Yol Projesi büyük önem arz etmektedir. Çünkü proje ile birlikte ülkeler arası karşılıklı ticaretin artması beklenmekte olup daha fazla ülkeye mal/hizmet satabilmek olanağı, ihracatımızı arttırabilme ve çeşitlendirebilme olanağını yaratacaktır.

Kuşak Yol Projesi ile birlikte enerji kaynaklarının iletimi konusunda merkez ülke olmamız muhtemel görünmekle birlikte, Güneydoğu Asya pazarı ile ticaretimizin arttığı, proje sayesinde Türkiye'de özellikle demiryollarının yapımı ve ulaşımın kolaylaştırılması konularında gerekli krediler sağlandığı ve Asya-Avrupa arası geçiş ülke olma ihtimalimizin bu yolla güçlendirildiği, ayrıca deniz güzergahında da aktif olabilmek adına Mersin, Çandarlı ve Filyos liman projelerinin oluşturulduğu, proje sayesinde Türkiye'ye gelecek yabancı yatırımlarda artışların beklendiği ve özellikle Çin Devleti'nden gelen yatırımlarda artışın meydana geldiği, sadece taşımacılık konusunda bile önemli gelirlerin öngörüldüğü, Türkiye'nin ekonomik büyümesi anlamında katkı sağlaması hususları önem teşkil etmektedir.

Türkiye'de OBOR İnsiyatifi kapsamında yapılan-yapılmakta olan ve bununla birlikte OBOR öncesinde yapılmasına rağmen proje ile entegre olacak şekilde dizayn edilen birçok yatırım bulunmaktadır. Bu yatırımlar arasında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Edirne-İstanbul Demiryolu, Marmaray, İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren hattı (2012), Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı, Sivas-Erzincan Hızlı Tren ve Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren projeleri, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, İstanbul Havaalanı, 1915 Çanakkale Köprüsü bulunmaktadır. Bu projeler OBOR kapsamında veya projeye entegre olmalarının yanısıra Türkiye'nin ulaşım konusunda halihazırda varolan sorunlarının çözümünde önemli rol oynamaktadırlar. Yapılan çalışmalar sayesinde ülkede ulaştırmanın kolaylaştırılması ve bu sayede özellikle mal/hizmet ticaretinde zaman ve maliyet bakımlarından tasarruf edilmesi beklenmektedir.

Bununla birlikte Türkiye'nin her ne kadar Çin Devleti ile ekonomik ilişkilerinin arttığı ve ikili ticaret hacminin artış gösterdiğini gözlemlemek mümkün ise de, Çin Devleti'nin Türkiye ile yaptığı ticarete Türkiye aleyhine olan açık yıllar itibari ile artmaya devam etmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin Çin'e ihracat konusunda çeşitlilik yaratması durumu elzemdir. Kuşak Yol Projesi'nin, Türkiye'de yapılan yatırımların tamamlanması ve dolayısıyla projeye tam anlamıyla hazır olunması ve Orta Koridor'un aktif olarak daha fazla kullanılması halinde, varolan kronik cari açık sorununun çözümünde de önemli bir rol oynaması beklenmektedir.

Genel bir değerlendirme yapıldığında, Kuşak Yol Projesi'nin ülkeler üzerinde özellikle ticari ilişkilerin artması konusunda olumlu etkisinin olduğu yadsınamaz gerçektir. Bununla birlikte Orta Koridor'da yer alan Orta Asya ülkelerine genel olarak bakıldığında, doğal kaynaklar bakımından

zengin oldukları ancak buna karşın ihracat bakımından ekonomik çeşitlilik yaratma konusunda sorun yaşadıkları, komşu ülkeler ile ticari ilişkilerini geliştirmeleri gerektiği ve bu durumun geliştirilebilmesi adına altyapı yatırımlarının tamamlanması gerektiği görülmektedir. Çin Devleti'nin ise bu ülkeler ile özellikle enerji ithalatı konusunda işbirliği içinde olduğu görülmekte ve aynı zamanda bu devletler Çin Devleti Açısından, Asya-Avrupa arasında geçiş ülkeleri olabilmeleri bağlamında önem arz etmektedir. Güney Kafkasya'da yer alan Azerbaycan için ise yine ihracat bakımından doğal kaynak bağımlılığı sorunun çözülmesi gerektiği, bununla birlikte Gürcistan ile birlikte Asya-Avrupa arası geçiş ülkesi olmaları dolayısıyla geçişlerden gelir elde etmek niyetinde oldukları görülmektedir. Türkiye birçok bakımdan bu projeyi fırsat olarak görmekle birlikte projenin aktif olarak Orta Koridor'dan geçmesi halinde özellikle Doğu pazarına daha fazla dahil olarak ilişkilerini arttırmak ve bu yolla projenin kalbi olarak transit geçiş, enerji paylaşımı, ticaretin arttırılması, yabancı yatırımın arttırılması, Çin ile ticari dengenin sağlanması konularında projeye ilgi duymaktadır.

Sonuç itibari ile projenin kurucusu olan Çin Halk Cumhuriyeti'nin halihazırda varolan enerji ithalatı gereksinimi ve Asya-Avrupa arasında zaman ve maliyet bakımından ve aynı zamanda güvenli yol oluşturma düşüncesi ile Orta koridor güzergahı ve koridorda yer alan ülkelerin karşılıklı ticari bağlar geliştirme, ihracat çeşitlendirmesi yapma, Asya-Avrupa arası en kısa ve en az maliyetli güzergah olma özellikleri ile uyum halinde görünmektedir. Burada Orta Koridor ülkelerinin özellikle altyapı yatırımlarını tamamlaması ve bölgenin daha istikrarlı olabilmesi adına özellikle sınır konularında yaşanan sorunların çözülebilmesi halinde, Orta Koridor güzergahının daha aktif bir şekilde projenin içinde yer alması muhtemel görülmektedir.

KAYNAKLAR

- “Tarihçemiz”, ICBC Türkiye, <https://www.icbc.com.tr/tr/hakkimizda/detay/Tarihcemiz/153/128/0>, (Erişim tarihi: 24 Ocak 2019); “ICBC Business Review”, ICBC, <http://www.icbc.com.cn/ICBC/EN/AboutUs/BriefIntroduction> sitesinden 18.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- A modern Silk Road in The Making, (2017). http://english.www.gov.cn/news/top_news/2017/05/12/content_281475653335794.htm 19.03.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Agenda.Ge. (2017, November 16). Georgia Joins Lapis Lazuli Transit Corridor Connecting Europe and Asia. <https://agenda.ge/en/news/2017/2518> sitesinden 11.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- AIIB.Org, Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project”, AB, <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Akçay, N. (2017). Turkey-China Relations within the concept of the new silk road project. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(3), 73-96.
- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin ilişkilerinde kuşak ve yol girişi'nin önemi. *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 65-96.
- Akkaş, H. , & Öztopal, M., (2020). Andre Gunder Frank'ın “Yeniden Doğu” Tezi kapsamında tek kuşak-tek yol projesinin salgın sonrası yeni dünya düzenine yansımaları. *Asya Studies*, 4(13), 51-61.
- Alexander KAVA, (2016). Uzbekistan completes Kamchik Tunnel”, International aily unnel, <http://www.railjournal.com/index.php/asia/uzbekistan-completes-kamchik-tunnel.html> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Alperen, Ü. (2018). Bir kuşak bir yol girişimi ve çin'in orta asya politikası. *Bilge Strateji*, 10(19), 17-38.
- Altay A., DEİK, (2016). Asya Yüzyılında Ejder & Hilal Türkiye-Çin ekonomik ilişkilerinin Geliştirilmesi için Bir Yol Haritası” <https://www.deik.org.tr/uploads/cin-raporu-2.pdf> sitesinden 18.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Anaklia Development Consortium, (n.d.). <http://anakliadevelopment.com/info/> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Asian Development Bank, (2018). <https://www.adb.org/projects/51360-002/main> sitesinden 03.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Asian Infrastructure Investment Bank, (n.d.). <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html> sitesinden 29.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Atam.gov.tr, (t.y.). Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı-Ulaştırma ve Bayındırlık, <https://www.atam.gov.tr/duyurular/ulastirma-ve-bayindirlik> sitesinden 16.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Athukorala, P. C., & Narayanan, S. (2018). Economic corridors and regional development: The Malaysian experience. *World Development*, 106, 1-14.
- Avrasya Tüneli, dünyada deniz altından geçen ilk iki katlı karayolu tünelidir, Avrasya Tüneli, (2020). <https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/nasil/finansman> adresinden 10.06.2023 tarihinde alınmıştır.
- Aybar, S. (2017). Tek Kuşak Tek Yol İnisiyatifi Bağlamında Türkiye-Çin İlişkileri.
- Aydın, F. (2018). *Kuşak ve yol projesinin ekonomi politiği ve Türkistan* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi] Gazi Üniversitesi.

- Aynagöz, Ç., (2017). Orta Asya: Bölgesel entegrasyon girişimleri ve öneriler. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 17(33), 116-134.
- Ayvaz, Z., & Ramadhan, J. (2021). Avrasya jeopolitiğinin yeniden hareketlenmesinde kuşak-yol inisiyatifi'nin rolü. *UPA Strategic Affairs*, 2(1), 73-95.
- Azer News, Uzbekistan Joins China-Kazakhstan-Turkmenistan-Iran Railway Corridor, AVİM, (2019). <https://avim.org.tr/en/Bulten/UZBEKISTAN-JOINS-CHINA-KAZAKHSTAN-TURKMENISTAN-IRAN-RAILWAY-CORRIDOR> sitesinden 03.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Azertac, (2018). Çində ilk dəfə Azərbaycan Araşdırmalar Mərkəzi yaradılacaq. <https://azertag.az/xeber/1197822> sitesinden 12.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Azertac, (2019). BDU bilim adamları, Anchorage Üniversitesi'nden bir heyetle bir seminer düzenledi BDU_alimleri_Anxoy_Universitetinin_numayende_heyeti_ile_birge_seminar_kechiribler sitesinden 12.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Baghirov, O. (2019). Azerbaijan and China Sign \$800 million economic package: The geo-economic implications. *Eurasia Daily Monitor*, 16, 7-8.
- Bajbai, P. (2020). The 5 Largest Economies in the World and Their Growth in 2020, Nasdaq. <https://www.nasdaq.com/articles/the-5-largest-economies-in-the-world-and-their-growth-in-2020-2020-01-22> sitesinden 18.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nda son aşamaya gelindi, FortuneTurkey.com, <https://www.fortuneturkey.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-hattinda-son-asamaya-gelindi-3963> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Balcı, Z., (2018). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi. İnsamer. <https://docplayer.biz.tr/105264293-Cin-in-yeni-ipek-yolu-projesi.html> sitesinden 05.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Belkaya, H., Ozmen, I. H., & Karamut, I. (2008, July). The Marmaray project: Managing a large scale project with various stake holders. In *Proceedings of the World Congress on Engineering* (Vol. 2, pp. 1268-1272). London: Universidad Politécnica de Valencia.
- Belt and Road Portal, 2019 (Çin Kuşak ve Yol Resmi Web Sitesi,) <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/104246.htm> 02.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Best practices in management of international trade corridors (English). (2023). Transpor papers; TM no. 13 Washington, D.C. : World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/Best-practices-in-management-of-international-trade-corridors>
- Bir Kuşak Bir Yol Girişimi İpek Yolu Ruhunu Teşvik Etmeli, GHN, 18.06.2018, <https://www.ghn.ge/news/217758> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Bitabarova, A. G. (2019). Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan.
- Bloomberg, (2017). China Buys Kazakhstan Lender as Xi Pushes Trade 'Belt and Road'. <https://gulfnews.com/business/china-buys-kazakhstan-lender-as-xi-pushes-trade-belt-and-road-1.2040391> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" projesinin ekonomik ve jeopolitik sonuçları üzerine düşünceler [Considerations on the Economic and Geopolitical Consequences of China's "One Belt-One Road" Project]. In *Proceedings of the International Conference on Eurasian Economies* (pp. 265-270).
- Business, O. E. C. D., & Outlook, F. (2018). China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. *Retrieved September, 22, 20-22.*

- Büyük Mekong Alt bölgesi, (t.y.). [Wikizero - Büyük Mekong Alt Bölgesi](#) sitesinden 22.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Camgöz, C., & İstanbullu Dinçer, F. (2017). Modern ipek yolu projesi çerçevesinde ulaştırma ağlarının turizme katkıları. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(3), 41-58.
- Cengiz, O. (2021). Çin'in 21. Yüzyıldaki Bölgesel ve Küresel Vizyonunu Yeni İpek Yolu Projesi Üzerinden Okumak. *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (27), 236-259.
- Cenk, T., (2019). Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomik Koridoru-Stratejik Bakış. <https://www.ankasam.org/wp-content/uploads/2021/12/cenk-tamer-satratejik-bakis-17-edtdf.pdf> 22.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- China and Pakistan launch economic corridor plan worth \$46 billion, Reuters, (2015). <https://www.reuters.com/article/us-pakistan-china-idUSKBN0NA12T20150420> adresinden 20.04.2023 tarihinde alınmıştır.
- China.org, (2019). China – Indochina Peninsula Economic Corridor. http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651903.htm, adresinden 15.04.2023 tarihinde alınmıştır.
- Chinadaily.com, (2019). [ADB says to continue cooperating with China on BRI - Chinadaily.com.cn](#) sitesinden 09.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Chris Devonshire-Ellis, (2018). Turkmenbashi's Caspian Window and the Turkmenistan Belt and Road, Silk Road Briefing, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/07/04/turkmenbashi-caspian-window-turkmenistan-belt-road/> sitesinden 01.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Council Of Foreign Relations, (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> sitesinden 29.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Council on Foreign Relations, (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> sitesinden 29.03.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Countries in China's Belt and Road Initiative: Who is in and who is out? Council on Foreign Relations, (n.d.). <https://www.cfr.org/blog/how-should-united-states-compete-chinas-belt-and-road-initiative> sitesinden 16.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Cpanewsbd, (2022). <https://cpanewsbd.com/2022/01/01/bcim-an-economic-corridor-with-great-potential/> sitesinden 29.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- CROLL, Elisabeth, (2006). Women and The New Peasant Household Economy in China. ss. 405-418, http://www.bondy.ird.fr/pleins_textes/pleins_textes_4/colloques/17962.pdf, adresinde 12.09.2023 tarihinde alınmıştır.
- Çağlar, A. (2018). Kazakistan'ın ulus inşa süreci ve ekonomi politiği. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(1), 60-84.
- Çakan, V. (2017). Yeni ipek yolu projesi: Beklentiler sorunlar ve gerçekler. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 35-52.
- Çakılci, U. B. (2021). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 87-98.
- Çin Ülke Profili, (2021). Türk Şirketleri İçin İş Yapma Rehberi. <http://www.dtso.org.tr/wp-content/uploads/2021/11/cin-ulke-profil.pdf> sitesinden 29.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657426.htm sitesinden 20.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Datasets.Imf.org, (2022). Real GDP Growth Rate https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD/CHN sitesinden 25.09.2023 tarihinde erişilmiştir.

- Day.AZ. (2016). Çin yeni stratejiya izində - 'Bir Qurşaq, Bir Yol, 28.01.2023 tarihinde <https://news.day.az/pgbrands/755182.html> adresinden erişilmiştir.
- De Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2019). How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs?. *International Economics*, 159, 151-164.
- De Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2019). How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs?. *International Economics*, 159, 151-164.
- DEİK, (2019). Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması. Erişim adresi <https://www.deik.org.tr/bilgi-merkezi-yayinlar>
- DEİK, 2023 "Çin Bilgi Notu" <https://www.deik.org.tr/uploads/cin-bilgi-notu-mart-2023.pdf> sitesinden 18.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Derudder, B., Liu, X., & Kunaka, C. (2018). Connectivity along overland corridors of the belt and road initiative.
- Derudder, B., Liu, X., & Kunaka, C. (2018). MTI Global Practice.
- Development Corridors Albie Hope & John Cox Coffey International Development December 2015
- Devrim Yağmur, 2019, Doğal Kaynak Laneti ve Kazakistan'ın Ekonomik Politikaları 2019 doktora tezi
- Dilek, Ş. (2017). Demirden İpek Yolu: Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı. Setav, (28.01.2023) tarihinde <https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tifliskars-demiryolu-hatti/> adresinden erişilmiştir.
- Dilek, Ş., Özdemir, Z. B. ve İstikbal, D. (2019). *Asya yüzyılında Türkiye – Çin ekonomik ilişkileri*. SETA.
- Diyarbakırlioğlu, K. (2014). *Bölgesel dinamikler ekseninde Kazakistan dış politikası 1991-2001* [Yayınlanmamış doktora tezi. Uludağ Üniversitesi.
- DLA PIPER. (2018). China's One Belt One Road: Opportunities in Africa. Erişim Adresi : <https://www.dlapiper.com/en-za/insights/publications/2018/11/africa-connected-doing-business-in-africa/chinas-one-belt-one-road-opportunities-in-africa> (09.04.2023 tarihinde erişilmiştir.)
- Dunya.com, (2022). Hunutlu Termik Santrali Açıldı. <https://www.dunya.com/ekonomi/hunutlu-termik-santrali-acildi-haberi-677888> sitesinden 08.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77-97.
- Dünya.com, (2015). Kumport Limanı Cosco Pasific'e satıldı. (<https://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific039e-satildi-haberi-292370>). 10.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Dünya.com, (2018). Demirer Kablo Çinlilerin Oluyor <https://www.dunya.com/sirketler/demirer-kablo-cinlilerin-oluyor-haberi-422516> sitesinden 10.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Ergünsü, U. (2017). *İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri*. TYB Akademi.
- Euronews, Yeni İpek Yolunun Önemli Durağı Gürcistan, (2017). <https://tr.euronews.com/next/2017/12/05/yeni-ipek-yolu-nun-onemli-duragi-gurcistan> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Fedorenko, V. (2013). *The new silk road initiatives in Central Asia* (Vol. 10). Rethink Institute.
- Filiz, T. (2020). Çin'in küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişimi'nde Türkiye'nin konumu üzerine bir inceleme. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), 117-133.
- Food in Life, (2021). <https://foodinlife.com/wanda-vista-resorts-ilk-yurt-disi-yonetim-otelini-turkiyede-acti/> sitesinden 05.06.2023 tarihinde erişilmiştir.

- Fulton, J. (2016, November). An analysis of two corridors in China's one belt one road initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia. In *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia* (pp. 43-49).
- Gonca, İ. B., & Kodaman, T. (2016). Jeoekonomik Hayaller: Çin'in yeni ipek yolu girişimi'nin orta asya'da algısı. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 5(5), 1251-1261.
- Gökçay, Ş. E. (2020). 21. Yüzyılda Yeni İpek Yolu'nu Kurmak: Çin-Türk Perspektifinden Kuşak ve Yol Girişimi. *BRIQ (Belt & Road Initiative Quarterly)*, 1(1).
- Greater Mekong Subregion.org, (n.d.). Six Nations Three Decades One Vision. [30 Years of Cooperation | Greater Mekong Subregion \(GMS\)](https://gms.org/) sitesinden 22.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Güder, İ. (2017, Ekim 30). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda İlk Tren Yola Çıktı. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Gülperi Güngör, (2020). Orta asya ticaretinde çin nüfusu. AVİM. <https://avim.org.tr/tr/Analiz/ORTA-ASYA-TICARETINDE-CIN-NUFUZU> sitesinden 01.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi ipek yolundan modern ipek yolu projesine: Türkiye-Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde orta koridor ile kuşak ve yol girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Güner, B. (2018). Obor girişimi'nin coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37), 112-123.
- Güner, B. Obor Sürecinde Türkiye; Beklentiler ve Sorunlar Turkey in OBOR; Expectations and Problems. *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimlerde Akademik Araştırmalar-VI*, 67.
- Hamzaoglu, H. (2020). Kazakistan'ın "2020-2030 Dış Politika Konsepti" nin analizi. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 7(52), 978-985.
- Hastürk, V. (2019). *Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi* (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi).
- Hill, H., & Menon, J. (2020). Economic Corridors in Southeast Asia: Success Factors, Impacts and Policy.
- Hizmetli, S. (2011). Kazak Ulusu ve Kazak Tarihi Üzerine: Dünü ve Bugünü. *İstem*, (17), 23-43.
- Hongbo, L. (2019). Çin, Kazakistan için rüzgâr enerjisi santrali inşa ediyor, 5.02.2023 tarihinde <http://turkish.cri.cn/1781/2019/07/16/1s199013.htm> adresinden erişilmiştir.
- Hualing Group Website, <http://hualing.ge/language/en/> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Hualing Group Website, Hualing Georgia, <http://hualing.ge/language/en/hualing-georgia/> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective.
- Hüseyin Karatepe, (2016). Bank of China'ya kuruluş izni Resmi Gazete'de <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bank-of-chinaya-kurulus-izni-resmi-gazetede/566824> sitesinden 10.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Icef Monitor (2016). Outbound mobility from Kazakhstan up 140% over past decade, Monitor, <https://monitor.icef.com/2016/12/outbound-mobility-kazakhstan-140-past-decade/> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Idan, A. (2018). China's belt and road initiative: Relieving landlocked Central Asia. Analytical Articles, (29.01.2023) tarihinde [adresinden](https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13510-chinas-belt-and-road-initiative-relieving-landlocked-central-asia.html) erişilmiştir. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13510-chinas-belt-and-road-initiative-relieving-landlocked-central-asia.html> adresinden erişilmiştir.

- Imf.org, (2023)Ç World Economic Outlook Update July, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/07/10/world-economic-outlook-update-july-2023> sitesinden 17.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Imf.org, "Direction of Trade Statistics" <https://data.imf.org/?sk=9d6028d4-f14a-464c-a2f2-59b2cd424b85&sid=1515619375491> sitesinden 24.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Imomnazar, I. (2018). Impact of «one belt, one road» initiatives to the economy of Central Asian countries. *International Journal of Business and Economic Development*, 6(2). 29-36.
- Inan, F., & Yayloyan, D. (2018). New economic corridors in the South Caucasus and the Chinese one belt one road.
- Inan, F., & Yayloyan, D. (2018). New economic corridors in the South Caucasus and the Chinese one belt one road.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Electronic Journal of Social Sciences*, 18(72).
- İnsideover, <https://www.insideover.com/politics/a-significant-step-in-sino-turkish-relations.html>.29.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İpek Yolunun Kapısı Aralanıyor, TEPAV, (2019). <https://www.tepav.org.tr/tr/haberler/s/465> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İsdp.eu, (2018). Institute for Security & Development Policy, "Made in China 2025 Backgrounder" <https://isdp.eu/content/uploads/2018/06/Made-in-China-Backgrounder.pdf> sitesinden 17.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İş Bankası, Çin Bülteni Aralık (2016). https://ekonomi.isbank.com.tr/ContentManagement/Documents/ar_11_2016.pdf sitesinden 05.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İş Bankası, Çin Bülteni Eylül (2018). https://ekonomi.isbank.com.tr/contentmanagement/Documents/tr17_cin_bulteni/2018/AR_03_2018.pdf sitesinden 05.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İş Bankası, Çin Bülteni genel: <https://ekonomi.isbank.com.tr/tr/Sayfalar/arastirma-analiz-raporlari.aspx> 02.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İş Bankası, Çin Bülteni Haziran (2018). https://ekonomi.isbank.com.tr/contentmanagement/Documents/tr17_cin_bulteni/2018/AR_02_2018.pdf sitesinden 05.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- İşbankası Çin Bülteni, Haziran (2017). https://ekonomi.isbank.com.tr/ContentManagement/Documents/ar_04_2017.pdf
- Jack Farchy and James Kynge, "Connecting central Asia", inanal imes, May 10, (2016). *Financial Times*, <https://www.ft.com/content/ee5cf40a-15e5-11e6-9d98-00386a18e39d> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Kalkınma Bakanlığı (2018). On Birinci Kalkınma Planı, (2019-2023). *Lojistik hizmetlerinin Geliştirilmesi*. Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.
- Karagöl, E. T. (2017). *Modern İpek Yolu Projesi*. Seta Perspektif.
- Karagöl, T. E. (2016). İpek Yolu'nun bağlantısı: 3. Köprü. SETA, (5.02.2023) tarihinde <https://www.setav.org/ipek-yolunun-baglantisi-3-kopru/> adresinden erişilmiştir.
- Kerim Ülker, (2018). Alibaba, Trendyol'a 728 milyon dolar ödedi. <https://www.dunya.com/kose-yazisi/alibaba-trendyola-728-milyon-dolar-odedi/424231> sitesinden 10.06.2023 tarihinde erişilmiştir.

- Kgm.gov.tr, (t.y.). Yavuz Sultan Selim Köprüsü. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=37> sitesinden 02.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Khamidova, N. (2017). The Reincarnation of the Silk Road and the Influence of Transportation to Economic Development: The Case of Central Asia and Uzbekistan.
- Koçpınar, M., & Şeker, A. (2022). Türkiye'nin Kuşak Yol ülkelerine ihracat potansiyelinin panel çekim modeli ile analizi. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24(42), 292-309.
- Köse, H. ve Uysal, B. (2011). [BÜYÜK İNCİ NEHRİ DELTASI - PDF Ücretsiz indirin \(docplayer.biz.tr\)](http://docplayer.biz.tr) sitesinden 12.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- kz.china-embassy.gov.cn, (2020). Overview of Sino-Kazakh Relations. <http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/zhgxgk/> sitesinden 11.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Larsen, J. (2017) "Georgia: The Black Sea Hub for China's 'Belt and Road'", The Diplomat, 3 May. <https://thediplomat.com/2016/04/georgia-the-key-to-chinas-belt-and-road/> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Linn, J. (2012). *Central Asian Regional Integration And Cooperation: Reality Or Mirage?*. EDB Eurasian Integration Yearbook.
- Lüleci, M., (2019). 21. Yüzyıl Başında Türkiye-Kazakistan İlişkileri. *Journal of History School (JOHS)*.
- Maimaitiaili, K. (2020). Orta Asya'nın ekonomik gelişimi: Kuşak ve Yol Girişimi'nin getirdiği fırsatlar ve zorluklar. *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 55-73.
- Maitra, R. (2016). The multiple dimensions of China's one belt one road in Uzbekistan. *Build Up the People*, 43(53), 17-22.
- Mammadov, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çin-Merkez ve Batı Asya Koridoru [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Ömer Halisdemir Üniversitesi.
- McBride, J. (2015). Building the new silk road. *Council on foreign relations*, 22(2015), 1-2.
- Mehmet Seyfettin Erol, (t.y.). Krizi Fırsata Çevirebilmek: Büyük Değişim Hareketi ve Yeni Özbekistan. ANKASAM, <https://www.ankasam.org/krizi-firsata-cevirebilmek-buyuk-degisim-hareketi-ve-yeni-ozbekistan/> sitesinden 31.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Mfa.org, T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.). Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa sitesinden 05.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Middle Corridor Trans-Caspian International Transport Route. (2019). History of Company. Ekim 6, 2019 tarihinde <http://titr.kz/en/about-the-association/history-en> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Ministry of Commerce People's Republic of China, <http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydy/tjsj/?2> sitesinden 16.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Modern İpek Yolu nereye çıkar?, (Ekim 18, 2017). Bloomberg HT, (04.03.2023) tarihinde <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1495794-modern-ipekyolu-nereye-cikar> adresinden erişilmiştir.
- Mogilevskii, R. Kyrgyzstan and the Belt and Road Initiative.
- Muhammad, F., Baig, T., Nizar, S., & Beg, S. (2020). BRI a Single Initiative, Multiple Opportunities of Regional Economic Integration: Impact of Banking Sector towards Sustainable Economic Growth. *Pakistan Journal of Social Sciences*, 40(3), 1449-1459.
- Mungunbayar, N. (2020). *The "China-Mongolia-Russia" economic corridor in the frame of the "Belt and Road" initiative* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Kocaeli Üniversitesi.

- Mussurova, M. (2020). *Kazakistan'ın dış politikasında çok taraflılık ve uluslararası örgütler* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi.
- Nadia Clark, (2023). The Rise and Fall of the BRI (Council of Foreign Relations) <https://www.cfr.org/blog/rise-and-fall-bri> sitesinden 16.04.2023 tarihinde eriştim.
- Najibullah, F. (September 10, 2019). Anti-Chinese protests don't deter Kazakh President from visiting Beijing. <https://www.rferl.org/a/anti-chinese-protests-don-t-deter-kazakh-president-from-visiting-beijing/30157466.html#:~:text=According%20to%20official%20statistics%2C%20Kazakhstan's,2018%20was%20about%20%2412.3%20billion> adresinden erişilmiştir.
- Nazrin Alizada, “Özbekistan Dış Politikasında Mirziyoyev Etkisi”, ANKASAM, <https://www.ankasam.org/ozbekistan-dis-politikasinda-mirziyoyev-etkisi/> 31.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Newsday Georgia, (2019). <http://newsday.ge/new/index.php/ka/component/k2/item/36731/> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- NPC (2023). Address to the First Session of the 12th National People's Congress <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202006/7954b8df92384c729c02be626840daed.shtml> sitesinden 09.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- OBOReuropa, “Belt and Road Europe” , Erişim Tarihi: 11.03.2023, Erişim Adresi: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.
- Oec.world, The Observatory of Economic Complexity” <https://oec.world/en/profile/country/uzb?yearSelector1=2021&yearlyTradeFlowSelector=flow0> sitesinden 26.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Oecd Business and Finance Outlook (2018). China's Belt and Road Initiative in The Global Trade, Investment and Finance Landscape <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> sitesinden 22.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Oecd.org, <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=PARTNER#> sitesinden 24.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Oleg Limanov, “Uzbekistan-China Relations Durind the Covid-19 Pandemic” Central Asian Bureau for Analytical Reporting, <file:///C:/Users/AYCAKORAY/Downloads/Uzbekistan-China%20Relations%20During%20the%20COVID-19%20Pandemic.pdf> sitesinden 31.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Omonkulov, O. (2020). Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 45-115.
- Ömirbek Hanayi, “Özbekistan-Çin İlişkilerindeki Son Gelişmeler”, Akhhmet Yassawi University, Eurasian Research Institute, <https://www.eurasian-research.org/publication/ozbekistan-cin-iliskilerindeki-son-gelismeler/?lang=tr> sitesinden 31.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Öz, S. (2006). Küresel Rekabette Yükselen Bir Güç: Çin. *TÜSİAD-Sabancı Üniversitesi Rekabet Forumu*. S, 1-57.
- Özbekistan'ın Siyasi Görünümü, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, <https://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-siyasi-gorunumu.tr.mfa> 31.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Özdaşlı, E., & Gonca, İ. B. (2016). Kazakistan'ın dış politika önceliklerinin şekillenmesinde bir faktör olarak çin'in enerji talebi. *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 5(1), 147-166.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in yeni ipek yolu projesi ve küresel etkileri. *Turkish Studies*, 10(14), 579-596.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in yeni ipek yolu projesi ve küresel etkileri. *Electronic Turkish Studies*, 10(14).

- Özdil, T., & Turdaliyeva, A. (2015). Kazakistan Ekonomisinde Ekonomik Büyümenin Kaynakları: Girdi-Çıktı Analizi Yaklaşımıyla Bir İnceleme. Uluslararası Avrasya Ekonomileri Konferansı, 841-845.
- Piumotc.kg, <http://piumotc.kg/en/bishkek-naryn-torugart/> sitesinden 07.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Piumotc.kg, <http://piumotc.kg/en/osh-batken-isfana/> sitesinden 07.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Poghosyan, B. (2018). China's OBOR initiative: Opportunities for the South Caucasus. Emerging Europe, (28.01.2023) tarihinde <https://emerging-europe.com/voices/chinas-obor-initiative-opportunities-for-the-south-caucasus/> adresinden erişilmiştir.
- Policy Paper, Larsen, J. Heorgia-China Relations: The Geopolitics Of The Belt And Road , https://gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Eng_Ydit.pdf sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Polis Akademisi, (2017). Çin'in Yeni İpek Yolu Kapsamında Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Önemi, <http://politikaakademisi.org/2017/11/14/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi-kapsaminda-baku-tiflis-kars-demiryolunun-onemi/> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Press, F. L. (2017). *Building the Belt and Road: Concept, practice and China's contribution*. Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative.
- Prezidentin Davosda keçirilən Dünya İqtisadi Forumunda görüşləri xüsusi əhəmiyyət kəsb edir, (25.01.2019). BİZİMYOL, (28.01.2023) tarihinde <https://www.bizimyor.info/az/news/137848.html> adresinden erişilmiştir.
- Rail Turkey Tr, (2014). <https://tr.railturkey.org/2014/12/03/kazakistan-turkmenistan-iran-demiryolu/> sitesinden 03.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Rainer Michael Preiss, "Uzbekistan is the Hidden Gem sn China's New Silk Road", Forbes, <https://www.forbes.com/sites/rainermichaelpreiss/2019/09/09/uzbekistan-is-the-hidden-gem-in-chinas-new-silk-road/?sh=3a3c19963bd5> sitesinden 31.05.2023 tarihinde erişilmiştir
- Reynolds, S. (2018). Central Asia Sees opportunities in Us-China trade war. eurasia.net, (29.01.2023) tarihinde <https://eurasianet.org/central-asia-sees-opportunity-in-us-china-trade-war> adresinden erişilmiştir.
- Saray, A. G. M. O., & Gökdemir, L. (2007). Çin ekonomisinin büyüme aşamaları (1978-2005). *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 2(7), 661-686.
- Schortgen, F. (2018). China and the Twenty-First-Century Silk Roads: A New Era of Global Economic Leadership?. *China's Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization*, 17-33.
- Scissors, D. (2020). China's Global Investment in 2019: Going Out Goes Small, 04.03.2023 tarihinde <https://www.aei.org/wp-content/uploads/2020/01/Chinas-global-investment-in-2019-1.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Scmp.com, <https://www.scmp.com/print/week-asia/geopolitics/article/3007918/chinas-belt-and-road-extends-kyrgyzstan-are-new-transport> (Erişim Tarihi: 07.05.2023)
- Sender, H., & Stacey, K. (2017). China takes 'project of the century'to Pakistan. *Financial Times*, 17.
- Serper, E. (2017). İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi ve Güvenlik Sorunları.
- Sezgin, K. A. Y. A., & Mammadzade, A. (2019). Çin'in Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle ilişkilerinin akıllı güç kavramı bağlamında analizi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 37-55.
- silkroadfund.com, (<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>) 09.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Sönmez, A. S. (2013). Özbekistan dış politikasını oluşturan temel faktörler. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 28(28), 387-416.

- Stephanie Petrella, 2018 “What is an Economic Corridor?” <https://reconasia.csis.org/what-economic-corridor/> sitesinden 05.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Swpberlin.org, 2022((Stiftung Wissenschaft und Politik, 2022), German Institute for International and Security Affairs “Russia’s War on Ukraine And The Rise of The Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity” <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/> sitesinden 03.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Şanlısoy, S., & Ekin, R. (2019). Azerbaycan ekonomisinin Hollanda Hastalığı açısından değerlendirilmesi. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 26(2), 595-608.
- Şimşek, M. (2005). Çin Halk Cumhuriyeti’nin dünya ticaret örgütü’ne (WTO) üyeliğinin ekonomik etkileri ve Çin’in geleceğine ilişkin senaryolar. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 12(2), 77-90.
- T.C Dışişleri Bakanlığı, (2022). Türkiye-Kazakistan Siyasi İlişkileri https://www.mfa.gov.tr/turkiye-kazakistan-siyasi-iliskileri_.tr.mfa sitesinden 11.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü. (2016, Şubat 24). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı. <https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir
- T.C. Pekin Ticaret Müşavirliği (2022). Çin Ekonomisi ve Dış Ticareti https://ticaret.gov.tr/data/63db95d713b876d06090b612/Cin_Halk_Cumhuriyeti_Sektorel_Sohbet_Toplantisi_Sunumu_2022.pdf sitesinden 29.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Tasav, <https://www.tasav.org/index.php/cin-gwadar-limani-ve-hindistan-in-tehdit-algisi.html> sitesinden 20.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- TCDD Demiryolu Sektör Raporu (2020). <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2020sektor.pdf> sitesinden 02.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Tcdd.gov.tr, “Hızlı Demiryolu Projeleri” <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/marmaray/?content/103 sitesinden 02.08.2023> tarihinde erişilmiştir.
- TCMB, EVDS Data Central https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?evds/serieMarket/collapse_18/5003/DataGroup/english/bie_uypucay/ sitesinden resmi veriler ile tablo oluşturulmuştur.
- Tekir, O., & Demir, N. (2018). Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri. *Sosyoekonomi*, 26(38), 191-206.
- Tekstil Bank (2015). Konsolide Faaliyet Raporu, https://www.icbc.com.tr/tr/images/pdf/tekstilbank_konsolide_faaliyet_raporu_09_2015.pdf
- Tezer, H. (2016). 21. Asırda İpekyolu Ekonomileri ve Türk Dünyasının Ekonomik Gelişim Süreci. *Uluslararası “İpek Yolunun Yükselişi ve Türk Dünyası” Bilgi Şöleni*, 3-5.
- THE ASTANA TIMES. (2019). Kazakhstan can become one of global leaders in investment attractiveness, 29.01.2023 tarihinde <https://astanatimes.com/2019/07/kazakhstan-can-become-one-of-global-leaders-in-investment-attractiveness/> adresinden erişilmiştir
- The New Silk Road Corridors, OBOR Europe, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/> Erişim Tarihi: 29.04.2023
- The World Bank, (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank

- The World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=1W> sitesinden 17.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- The Worldbank data, ‘‘ GDP Per Capita, PPP(Constant 2017 İnternational Dollar) ‘‘ <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.KD?locations=TR-AZ-KZ-KG-TM-UZ-GE-1W> sitesinden 23.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- The Worldbank data, ‘‘GDP, PPP (Constant 2017 International Dollar)’’ <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.KD?locations=TR-AZ-KZ-KG-TM-UZ-1W-GE> sitesinden 23.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- The Worldbank Document, (2022). The İmpact of The War in Ukraine on Global Trade and Investment’’ <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099750104252216595/pdf> sitesinden 03.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- The Worldbank, <https://blogs.worldbank.org/opendata/new-world-bank-country-classifications-income-level-2022-2023> sitesinden 29.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Thesantiye.com ‘‘Türkiye’nin Dünyaya Açılan Yeni Kapısı:İstanbul 3. Havalimanı’’ <https://thesantiye.com/turkiyenin-dunyaya-acilan-yeni-kapisi-istanbul-3-havalimani/> sitesinden 02.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- TheWorldBank, https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2022&locations=CN&most_recent_year_desc=false&start=1970 sitesinden 29.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- TheWorldbank, <https://databank.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG/1ff4a498/Popular-Indicators#> (09.04.2023 tarihinde World Development Indicators verilerinden yararlanılarak tarafımda hazırlanmıştır)
- Tiny Tisna, (2019). Belt and Road News, Financing and Funding for the Belt & Road Initiative, 2019/05/17) sitesinden 09.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye’nin Orta Asya’ya Yönelik Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32.
- Toprak, N.G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye’nin Orta Asya’ya Yönelik politikaları üzerine bir değerlendirme. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32. DOI: 10.315921/aeusbed.63499
- tr.railturkey.org, 2015(Sayfa2021 Yılında Güncellenmiştir) ‘‘Ankara-İstanbul yüksek Hızlı Tren Hattı’’ <https://tr.railturkey.org/2015/06/03/ankara-istanbul-yuksek-hizli-tren-hatti/> sitesinden 05.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Trademap.org, https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx sitesinden 29.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Trademap.org, https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpnm=1 sitesinden 24.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Trademap.org, Itc, 2016, https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpnm=1%7c156%7c%7c268%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1 sitesinden 03.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Tuerdi, R. (2018). *Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye Çin İlişkilerine Etkisi*. İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- TUIK, (2023). <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2022-49633> sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.

- Tuncel, C.O. (2023), Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. http://www.ekonomistler.org.tr/arsivler/7480#_edn2 sitesinden 18.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Turan, İ., (2021). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye*. Gece Kitaplığı.
- Turhan, C. (07 Kasım 2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin İlk Transit Treni Avrupa'ya Uğurlandı. Erişim 28 Kasım 2019, TCDD Taşımacılık Web Sitesi: <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/355/>
- Turkmenistan: Preparing the Central Asia Regional Economic Cooperation Corridors 2,3 and 6 (Turkmenabat-Mary-Ashgabat- turkmenbashi)Railway Modernization Projects, Asian
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2019). Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası. http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa sitesinden 04.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (t.y). Temel dış politika konuları.(5.02.2023) tarihinde http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa adresinden erişilmiştir.
- Türkiye hızlı tren ağlarıyla donatılıyor. (2018). Akşam, (5.02.2023) tarihinde <https://www.aksam.com.tr/guncel/turkiye-hizli-tren-aglariyla-donatiliyor/haber-777002> adresinden erişilmiştir
- Türkiye İhracatçılar Meclisi, https://www.tim.org.tr/files/downloads/Ulke_Bilgi_Notlar%C4%B1/%C3%96zbekistan%20%C3%9Clke%20Bilgi%20Notu.pdf sitesinden 03.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Uluslararası Türkmenbaşı Liman Projesi, Gap İnşaat, <https://www.gapinsaat.com.tr/altyapi/uluslararası-turkmenbaşı-liman-projesi.html> sitesinden 01.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Uluslararası Türkmenbaşı Limanı Açıldı, UTİKAD, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/21151/uluslararası-turkmenbaşı-limani-acildi#:~:text=07.05.2018T%C3%BCrmenistan%20Devlet%20Ba%C5%9Fkan%C4%B1,kargolar%C4%B1n%20g%C3%BCnde%20ula%C5%9Fmas%C4%B1n%C4%B1%20sa%C4%9Flayacak>. Sitesinden 01.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Unimar, (2022). "Tek Kuşak Tek Yol Projesi" <https://globelink-unimar.com/tek-kusak-tek-yol-projesi/#:~:text=2021%20y%C4%B1l%C4%B1%20itibar%C4%B1yla%20%C3%87in%2C%20Tek,da%20orta%20gelirli%20%C3%BClkelerden%20olu%C5%9Fuyor>. Sitesinden 10.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Utikad, (2016) , "Türkiye ve Çin'den Yeni İpek Yolu Hamlesi" <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/13643/turkiye-ve-cin-den-yeni-ipek-yolu-hamlesi> sitesinden 10.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Utikad, (2017), " BİR KUŞAK BİR YOL (ONE BELT ONE ROAD) PROJESİNDE TÜRKİYE'NİN ÖNEMİ" <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14489/bir-kusak-bir-yol-one-belt-one-road-projesinde-turkiye-nin-onemi> sitesinden 09.07.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Utikad, (2022), "Lojistik Sektörü Raporu" <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf> sitesinden 02.08.2023 tarihinde erişilmiştir.
- ülkelerin ekonomik büyüme verileri tablosu https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD/CHN sitesinden 08.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Üzümcü, A.,ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45(1). 11-3

- Vakulchuk, R. ve Overland, I. (2019). *China's Belt and road initiative through the lens of Central Asia*. (Der. In Fanny M. Cheung- Ying-yi Hong), Regional Connection Under The Belt and Road Initiative, Routledge.
- Valiyev, A. (2015). Can Azerbaijan revive the silk road?, PONARS Eurasia Policy Memo 382, 28.01.2023 tarihinde https://www.ponarseurasia.org/sites/default/files/policy-memos-pdf/Pepm382_Valiyev_Aug2015.pdf adresinden erişilmiştir.
- Virginia Harrison/Daniele Palumbo, 2019, BBC News, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-49880943> sitesinden 18.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Wei, Shang J. (1995). The open door policy and China's rapid growth: evidence from city-level data. In Growth theories in light of the East Asian experience (pp. 73-104). University of Chicago Press
- Wits(World Integrated Trade Solution), <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/TUR/Year/2005/TradeFlow/Import/Partner/by-country> sitesinden 26.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Wijeratne, D., Lyn, F., & Rathbone, M. (2017). Repaving the ancient Silk Routes. PxC Growth Markets Centre.
- World Trade Organization(WTO), <https://stats.wto.org/> sitesinden 24.09.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Xu, C., Yu, D., Yang, H., & Yu, S. (2021). 20 years of economic corridors development: a bibliometric analysis. *Journal of Applied Economics*, 24(1), 173-192.
- Yağmur, D. (2019). Doğal kaynak laneti ve Kazakistan'ın ekonomik politikaları.
- Yalçın, D. (2013). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dışa Dayalı Büyüme Modeli. *Sosyal Bilimler Dergisi*, (2), 177-190.
- Yan, D. (2017). China's Strategy in the Caucasus, 28/01/2023 tarihinde <https://kafkassam.com/chinas-strategy-in-the-caucasus.html> adresinden erişilmiştir.
- Yavilioğlu, C. (2016). Çin Öncülüğünde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi. *Maliye Dergisi*, 170, 9-15.
- Yavuz Kerimoğlu, (t.y.). Çin'in orta asya politikaları'', İNSAMER, https://www.insamer.com/tr/cinin-orta-asya-politikalari_1942.html sitesinden 01.06.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Yavuz Soydan, İpek Yolu Projesi ve Türkiye, Netgaste, 28.12.2017, <https://www.netgaste.com/makale/2531623/yavuz-soydan/ipek-yolu-projesi-ve-turkiye> sitesinden 19.05.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Yıldız, M. (2018). Ortadoğu'dan Kafkasya'ya yeni dünya düzeni ve Türkiye. *Takvim-İ Vekayi*, 6(2), 1-24.
- Yılmaz, S. (2020). Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye etkisi. *OPUS–Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16(32), 5274-5301. DOI: 10.26466/opus.774919
- Yılmaz, S. (Ed.). (2020). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Astana Yayınları.
- Zentürk, 2016. [Türkiye'nin ortağı olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası resmen faaliyete başladı | Euronews](https://www.euronews.com/tr-kuşak-bir-yol-projesi-ve-turkiye) sitesinden 09.04.2023 tarihinde erişilmiştir.
- Zhai, F. (2018). China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. *Journal of Asian Economics*, 55, 84-92.

EKLER

Ek1: TCDD İdaresi Transit Birim Ücret Tablosu

01.01.2010

TCDD İDARESİ TRANSİT BİRİM ÜCRET TABLOSU

EURO/Ton

KM	1.SINIF				2.SINIF			
	10 t	15 t	20 t	25 t	10 t	15 t	20 t	25 t
0000 - 0050	2,96	2,48	2,20	2,12	2,52	2,16	1,88	1,80
0000 - 0100	4,92	4,12	3,66	3,53	4,19	3,59	3,13	2,99
0101 - 0120	5,99	5,06	4,46	4,26	5,12	4,39	3,79	3,66
0121 - 0140	6,98	5,99	5,19	4,92	6,05	5,25	4,52	4,32
0141 - 0160	8,05	6,92	6,05	5,79	6,98	5,99	5,25	4,99
0161 - 0180	9,11	7,78	6,78	6,52	7,85	6,78	5,92	5,59
0181 - 0200	10,18	8,71	7,58	7,25	8,85	7,52	6,65	6,32
0201 - 0220	11,24	9,58	8,45	8,05	9,71	8,38	7,32	6,98
0221 - 0240	12,31	10,58	9,25	8,78	10,71	9,18	7,98	7,58
0241 - 0260	13,37	11,44	9,98	9,51	11,64	9,91	8,71	8,31
0261 - 0280	14,43	12,37	10,84	10,31	12,51	10,78	9,38	8,98
0281 - 0300	15,56	13,30	11,64	11,11	13,44	11,57	10,11	9,64
0301 - 0320	16,56	14,17	12,37	11,84	14,37	12,31	10,78	10,24
0321 - 0340	17,63	15,17	13,24	12,64	15,37	13,10	11,51	10,98
0341 - 0360	18,69	16,03	14,03	13,37	16,23	13,97	12,17	11,64
0361 - 0380	19,82	16,96	14,77	14,10	17,16	14,70	12,84	12,24
0381 - 0400	20,82	17,83	15,63	14,90	18,09	15,50	13,57	12,90
0401 - 0420	21,95	18,76	16,36	15,63	19,02	16,30	14,23	13,64
0421 - 0440	23,01	19,69	17,29	16,36	19,95	17,09	14,97	14,23
0441 - 0460	24,01	20,55	18,03	17,16	20,89	17,96	15,70	14,90
0461 - 0480	25,08	21,48	18,82	17,89	21,82	18,62	16,30	15,56
0481 - 0500	26,14	22,42	19,62	18,69	22,68	19,49	17,03	16,23
0501 - 0550	26,54	22,75	19,95	18,96	23,08	19,82	17,29	16,50
0551 - 0600	29,07	24,94	21,82	20,75	25,28	21,68	18,96	18,03
0601 - 0650	31,60	27,07	23,68	22,55	27,47	23,55	20,62	19,62
0651 - 0700	34,12	29,27	25,61	24,41	29,67	25,41	22,42	21,22
0701 - 0750	36,65	31,46	27,47	26,14	31,86	27,27	23,88	22,75
0751 - 0800	39,18	33,59	29,33	27,94	34,06	29,20	25,54	24,34
0801 - 0850	41,64	35,79	31,26	29,80	36,25	31,13	27,21	25,87
0851 - 0900	44,17	37,91	33,19	31,60	38,45	32,99	28,87	27,47
0901 - 0950	46,69	40,11	35,05	33,39	40,64	34,85	30,53	29,07
0951 - 1000	49,29	42,17	36,92	35,12	42,84	36,72	32,13	30,60
1001 - 1100	50,42	43,24	37,85	36,05	43,90	37,65	32,93	31,33
1101 - 1200	51,62	44,23	38,71	36,85	44,90	38,45	33,66	32,06
1201 - 1300	56,14	48,09	42,04	40,11	48,76	41,84	36,58	34,85
1301 - 1400	60,66	51,95	45,43	43,30	52,68	45,16	39,51	37,65
1401 - 1500	65,12	55,81	48,76	46,49	56,61	48,49	42,44	40,38
1501 - 1600	69,58	59,60	52,22	49,69	60,46	51,88	45,36	43,24
1601 - 1700	74,03	63,52	55,54	52,88	64,39	55,14	48,29	46,03
1701 - 1800	78,56	67,31	58,93	56,14	68,25	58,53	51,22	48,76
1801 - 1900	83,01	71,17	62,26	59,33	72,17	61,86	54,14	51,55
1901 - 2000	87,54	75,03	65,65	62,53	76,09	65,25	57,07	54,34
2001 - 2100	89,06	76,29	66,72	63,59	77,42	66,32	58,07	55,27
2101 - 2200	90,53	77,56	67,91	64,65	78,69	67,45	59,07	56,21
2201 - 2300	94,65	81,22	71,04	67,65	82,35	70,57	61,73	58,87
2301 - 2400	98,91	84,81	74,17	70,64	86,01	73,77	64,52	61,39
2401 - 2500	103,10	88,40	77,36	73,63	89,66	76,83	67,25	64,05

BENZERLİK RAPORU ÖZET SAYFASI

ÇİN HALK CUMHURİYETİNİN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ORTA KORİDOR ÜLKELERİ ÜZERİNE ETKİLERİ

ORJİNALLIK RAPORU

% 21	% 20	% 1	% 7
BENZERLİK ENDEKSİ	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	acikbilim.yok.gov.tr İnternet Kaynağı	% 4
2	docplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	% 3
3	dergipark.org.tr İnternet Kaynağı	% 3
4	asead.org.tr İnternet Kaynağı	% 1
5	www.researchgate.net İnternet Kaynağı	% 1
6	briqjournal.com İnternet Kaynağı	% 1
7	setav.org İnternet Kaynağı	% 1
8	p.ayu.edu.kz İnternet Kaynağı	% 1
9	Submitted to The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK)	<% 1

ÖZGEÇMİŞ

